

شیب

- « در چاله کرونا
- « رفع آلام، فقط با وام؟! »
- « ۲ هزار میلیارد تومانی که کرونا برد
- « پیچ و خم واردات، کم و کسر تولید
- « فواره چون بلند شود، سرنگون شود؟ »
- « طرح جامع، بدون جامعیت
- « رویای ابریشمین
- « جنگ مغلوبه

تراکم

۱۷۵

۲۵۰۰۰ تومان

ماهنامه اقتصاد ترابری

اردیبهشت و خرداد ۱۳۹۹ / ۱۳۶ صفحه





سلیس رود اروند

نماینده گشتیرانی بامجاز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی
خدمات بارفرابری دریایی، زمینی، هوایی



« جزو ۱۰ شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

« دارای تیم تخصصی ترانزیت داخلی

« ارایه نازلترین نرخ های کرایه حمل دریایی نسبت به سایر رقبا

« ارایه بیشترین تعداد روز معافیت حق توقف (دموراژ) در بنادر مبدا و مقصد

« دارا بودن سرویس منظم هفتگی از اکثر بنادر خاور دور و اروپا به تمامی بنادر ایران

« تیم ما قابلیت امکان جابجایی و حمل محصولات فله از کلیه بنادر جهان به مقصد بنادر خلیج فارس و بالعکس را دارد

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، حدفاصل بهشتی و مطهری، نبش کوچه عرفان، پلاک ۱۶۸، طبقه ۲، واحد ۲۲

سایت: SALISSHIPPING.COM ایمیل: IMPORT@SALISSHIPPING.COM

تلفن: ۵۴۹۶۵۰۰۰ (۳۰ خط ویژه) فکس: ۸۸۵۵۱۳۹۵



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.

VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷



ایران پیما

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

www.iranpeyma.info

www.t1co.ir

گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف
ما

جلب

رضایت

شماست

ایران
نقاط

تمام

به

سفر



شرکت کشتیرانی
آبدیس مارین



GP, Flat Rack, Open Top, Reefer

Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

- ◀ نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)
- ◀ سرویس منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندرعباس به جزیره قشم و بالعکس
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳
تلفکس: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

INFO@SHAKHESSD.COM



شرکت کشتیرانی فانوس طلای جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)



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

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

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

۰ ۲۱ - ۸۸۷۲۸۳ ۰ ۶
+9821-88728306



۰ ۲۱ - ۸۸۵۵۱۹۴ ۰ - ۳
+9821-88551940-3



info@iglship.com



www.iglshipping.com





نماینده‌گی کشتیرانی

ساعی ترابر آرشام

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴

تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ / نمابر: ۸۸۷۱۲۷۵۸

شعبه بندر عباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک-طبقه دوم-واحد ۸

تلفن: ۳۳۵۶۳۷۱۹ - ۰۷۶

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.com



پشاهنگ دریای نیلگون

نماینده کشتیرانی بامجاز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی
خدمات بار فرابری دریایی، زمینی، هوایی

متخصص در امر ترانزیت کالا

با استفاده از کادر مجرب و استفاده از شبکه بین المللی کاملاً حرفه‌ای در تلاش هستیم خدمات گوناگون خود را در زمینه حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی از اقصی نقاط دنیا بالاخص تمامی کشورهای خاور دور مانند چین، کره، اندونزی، سنگاپور و تمامی کشورهای اروپا به مشتریان خود ارائه نماییم.

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، حدفاصل بهشتی و مطهری، نبش کوچه عرفان، پلاک ۱۶۸، طبقه ۲، واحد ۲۰

ایمیل: secretary@pdnshipping.com

تلفن: ۸۸۵۵۱۲۰۰ فکس: ۸۸۵۵۱۵۶۰



شرکت احیاء ریل ایرانیان

وابسته به مجتمع صنایع و معادن احیاء سپاهان

شرکت مجتمع منابع و معادن

احیاء سپاهان



”برترین فورواردر حمل ریلی
در سال ۱۳۹۷
به انتخاب راه آهن ج.ا.ا.“



- ◀ حمل و نقل انواع محصولات معدنی، فله و کانتینر
- ◀ مدیریت حمل بیش از ۴/۹ میلیون تن در سال ۱۳۹۸
- ◀ کارگزاری حمل بیش از ۳ میلیون تن در سال ۱۳۹۸
- ◀ بزرگترین شرکت حمل و نقلی فعال در منطقه معدنی سنگان
- ◀ عضو اصلی انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
- ◀ دارای مجوز بهره برداری ریلی داخلی و بین المللی
- ◀ مبدع طرح بهره برداری و مشارکتی واگن در کشور

تهران، خیابان دکتر شریعتی، پایین تر از تقاطع خیابان شهید بهشتی،
اندیشه یکم، پلاک ۱ | کد پستی: ۱۵۶۹۸۳۶۴۱۱



۰۲۱-۸۸۴۷۲۱۹۸ | ۰۲۱-۸۸۴۷۱۹۵۸ | ۰۲۱-۸۸۴۷۱۹۰۴



www.ehyarail.com

شرکت احیاء ریل ایرانیان



هشتمین نمایشگاه بین المللی

RAILEXPO 2020
TEHRAN/IRAN

حمل و نقل ریل

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

THE 8th INTERNATIONAL
EXHIBITION OF
RAIL

**& TRANSPORTATION
RELATED INDUSTRIES
EQUIPMENT**

۲۴ الی ۲۷ تیرماه ۱۳۹۹
تهران، محل دائمی نمایشگاه‌های بین المللی

14 - 17 July 2020
Tehran International
Permanent Fairground

ORGANIZER



Milad E Noor
Exhibition Company
Tel: (+98) 21 41 984
info@miladfair.com
www.miladfair.com

CO-ORGANIZER



fairs
around the
world
Tel: +49 (0) 89552912-0
www.imag.de
imag@imag.de



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation

Sea Transportation - Rail Transportation

Cargo inspection - Warehousing



+021 42867

 /ariantrans

www.ariantrans.com





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



شرکت مسافربری گیتی پیمایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹



راسام فرایند نوین

Rasam Farayand Novin

راسام 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



- ◀ 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 حمل و نقل دریایی

شرکت های حمل و نقل و لجستیک

پرستو بار بازرگان 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

همراه: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ ۰۹۱۲۹۳۲۰۹۲۸ (حبیب عظیم زاده)

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

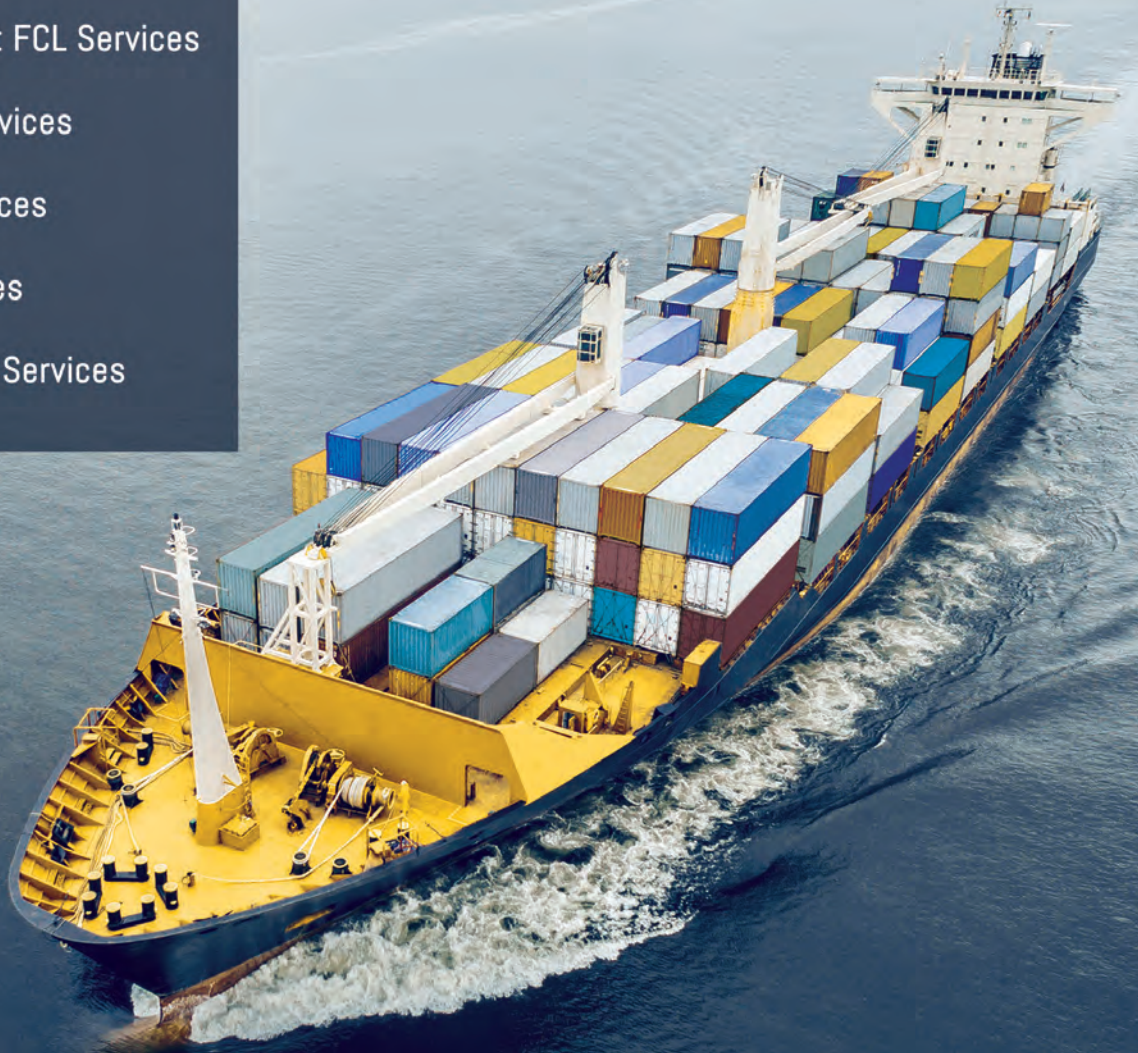
تلفن: ۰۸۸۸۳۹۳۵۱-۲۱ ۰۹۱۲۱۷۹۱۵۷۷ محرم زینالزاده

Instagram: @parastooobar.bazargan



TavFreight

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



انگلستان
England



ترکیه
Turkey



هند
India



چین
China



امارات
UAE



+98 21 41 989 000

WWW.TAVFREIGHT.COM



■ صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابری 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 علیمحمدی

■ 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: ۸۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۹۲۵۹۳۸-۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

■ ترابریان آماده دریافت و انتشار دیدگاه‌های کارشناسان است.

■ ترابریان در ویرایش و خلاصه کردن مقالات آزاد است.

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

■ دیجیتال مارکتینگ: شرکت انفورماتیک صنعتی نوکار تو

www.mag.tarabaran.com

tarabaranmag@yahoo.com

tarabaranmag@gmail.com

گزارش اصلی

۲۰

در چاله کرونا!



در جهانی که هر کشوری از مبادلات اقتصادی با کشورهای دیگر ناگزیر است، پدیده‌های مانند شیوع ویروس کرونا که همه کشورها را درنوردیده است، برای تجارت بین‌المللی دومینوار مشکل ایجاد کرده و شرکت‌های حمل و نقلی و صاحبان کالا در مسیر این دومینو با معضلات بسیاری روبه‌رو شدند. ترابریان گفت‌وگویی با کارشناسان این صنعت داشته است.

۲۶ ۲۰۰۰ میلیارد تومانی که کرونا برد!

تاکنون گزارش‌های مختلفی درباره زیان ناشی از شیوع ویروس کرونا توسط سازمان‌های جهانی، موسسات مشاوره‌ای، انجمن‌های بین‌المللی و نهادهای داخلی منتشر شده است. یکی از نهادهایی که در ایران، به ارزیابی میزان خسارت‌های وارده به حوزه حمل و نقل پرداخت، دفتر ارزیابی اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل و نقل وزارت راه بود. ترابریان نگاهی به این گزارش داشته است.



۳۱

رفع آلام، فقط با وام؟!



گردشگری و یکی از پایه‌های اصلی آن یعنی حمل و نقل را باید از بزرگ‌ترین قربانیان شیخون کرونا دانست. تصور کنید مدیر یک شرکت حمل و نقلی هستید، همه برنامه‌ریزی‌های لازم برای سفرهای شب عید را انجام داده‌اید، صندلی‌ها را پیش‌فروش کرده‌اید و ... اما ناگهان ویروسی از راه می‌رسد، راه را بر سفرها می‌بندد و بهار درآمدزایی‌تان را یکباره خزان می‌کند؛ اگر این شیخون نیست، پس چیست؟!

۳۸

کروناي كشتي شكن!

دبیرکل انجمن کشتیرانی می‌گوید که بالغ بر ۹۰ درصد شناورهای کوچک و حتی فلزی غیرکوانتسینونی و شناورهای سنتی بی‌کار شده‌اند. تردد کانتینربرها و عملیات کانتینری به مقصد ایران به دلایل تحریمی و ویروس کرونا تا حدود ۵۰ درصد کاهش داشته است. اما او معتقد است: «ایران با تکیه بر تجاری که در دوران تحریم دارد، به‌نوعی می‌تواند تهدید تلافی تحریم و ویروس کرونا را به فرصت تبدیل کند.»



۳۷

توسعه آزادراه‌ها و خطوط مترو به تعویق بیفتد



مرکز پژوهش‌های مجلس، در یکی از آخرین گزارش‌های خود با عنوان «بررسی ابعاد آثار ویروس کرونا بر بخش حمل و نقل در ایران» با توجه به ضرورت حمایت‌های مالی دولتی از بخش‌های آسیب دیده در دوران کرونا، پیشنهاد به تعویق افتادن توسعه آزادراه‌های کشور، احداث خطوط مترو و ابرپروژه‌های شهری را با توجه به کاهش قابل توجه درآمدهای دولت مطرح کرد.

فواره چون بلند شود، سرنگون شود؟

تداوم رشد بی‌سابقه بورس، تمایل شدیدی در میان عموم مردم جامعه برای حضور در این بازار نه‌چندان آشنا ایجاد کرد. این موج، ما را بر آن داشت تا دیدگاه افراد خیره را جویا شویم تا بدانیم آیا این رشد ناگهانی در شرایط رکود اقتصادی کشور، حیاتی است که باید منتظر ترکیدن زود هنگام آن باشیم؟



راه‌حل نه چندان پیچیده؛ برای مشکل پیچیده!

در پی انتشار مقالاتی در زمینه رکود ساخت آزادراه‌ها بر اثر افزایش بی‌سابقه قیمت حمل‌مصلح و نگرانی از توقف پروژه‌های عمرانی، واکنش‌هایی از سوی کارشناسان و مسئولین صورت گرفت که خواستار ارائه راهکار برای حل کوتاه و بلندمدت این چالش شدند، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها در مطلبی که برای ترابریان نوشته است، به ارائه راهکار حل چالش حمل‌مصلح پرداخته شده است.

ترابری جاده‌ای

پیچ وخم واردات، کم و کسر تولید

ماه گذشته، ضمن ابلاغ ضوابط نوسازی ناوگان تجاری، شرایط ثبت‌نام متقاضیان واجد شرایط واردات کامیون کار کرده تا سه سال ساخت نیز که ذی‌نفعان آن شامل شرکت‌های تولیدکننده داخلی، شرکت‌های حمل‌توانمند، واردکنندگان کامیون و مالکین حقیقی و حقوقی کامیون فرسوده خواهند بود، اعلام شد. گزارشی در این مورد داریم.



۶۰ سال در حاشیه جاده‌ها و کرانه‌ها!

از ساخت مسکن تا بندرسازی، عبدالله سرشار، برای آبادانی کشور، فعالیت‌های بسیاری داشته است. با سرشار، مدیرعامل شرکت ساختمانی بانه، در حالی گفت‌وگو کردیم که پس از ۶۰ سال تجربه راهسازی، اکنون در دفتر کار قدیمی خود در انتظار بازگشت روزهای خوب نشسته بود.



ولی افتاد مشکل‌ها!

طرح جامع، بدون جامعیت

اینکه طرح جامع ریلی تهران برای چشم‌انداز ۱۴۲۰ به تصویب شورای عالی ترافیک کشور رسیده است و بعد از دهه‌ها تهران برای توسعه زیرساخت‌های ریلی خود صاحب یک طرح بلندمدت است بسیار امیدوارکننده است. اما اجرا علی‌رغم ضرورت وجود چنین طرحی، می‌بایست به تحقق اهداف و نتایجش به چشم تردید نگریست؟ یکی از تحلیلگران و کارشناسان اقتصاد حمل‌ونقل به این سوال ترابریان پاسخ داده است.

مبحث نوسازی کامیون‌های فرسوده که طرح‌هایی همچون «کلید به کلید»، «نوسازی ۶۵ هزار دستگاه کامیون از محل قانون رفع موانع تولید» و سرانجام «طرح ریاست جمهوری» هنوز نتوانسته گره‌ای از آن باز کند، این بار قرار است با واردات کامیون‌های دست‌دوم سه سال ساخت رفع شود، ولی همین طرح خوش آب‌ورنگ و وسوسه‌انگیز نه تنها صدای اعتراض خودروسازان را درآورده، بلکه کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور را نیز گلابه‌مند کرده است. ترابریان نظر دست‌اندرکاران را جویا شده است.

تحولات گمرک

مفید، لازم، مانع

در سال‌های گذشته و با خارج شدن گمرک از لاک دفاعی و آغاز تحولات بزرگ و چشمگیر در قالب ایجاد گمرک نوین و سامانه جامع گمرکی، هر روزه شاهد انتقادات و تمجیدهای فراوانی هستیم که هر کدام از یکسوی بام افتاده‌اند. برخی مسبب کلیه مشکلات اقتصاد فرامرزی و قاچاق را گمرک می‌دانند و برخی متقابلاً، ایرادات را به عهده سایر سازمان‌ها می‌اندازند. در این میان تکلیف چیست؟ عضو هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی، عملکرد گمرک را از سه منظر بررسی کرده است.

رویای ابریشمین!

در سال ۲۰۱۵ به‌صورت تلویحی ایده ایجاد راه ابریشم هوایی مطرح و از کشورهای حاضر در این راه درخواست شد به این راه‌گذر مهم ملحق شوند. بر این اساس، برای پیوستن به این راه‌گذر کشورمان باید توسعه فرودگاه‌های بین‌المللی خود را برای الحاق به این راه در دستور کار قرار دهد.



جنگ مغلوبه!

پاسخگویی صنعت کشتیرانی به یک همه‌گیری جهانی

گسترش فزاینده ویروس کرونا در جهان، صنعت حمل‌ونقل دریایی را به شکل بی‌سابقه‌ای به چالش کشیده است. صنایع کشتیرانی و لجستیک با انجام برنامه‌ریزی مناسب و اقدامات اجرایی موثر، نقش حیاتی در تامین کالاهای اساسی و مبارزه با شیوع کووید-۱۹ ایفا می‌نمایند.



۳۳ اردیبهشت ماه، گزارش نهایی تحقیق و تفحص از «سیاست دولت‌ها در مقابله با قاچاق کالا و ارز» که تهیه آن از سال ۹۵ آغاز شده بود (!) در صحن علنی قرائت و اعلام شد هیئت تحقیق و تفحص در بررسی‌های خود به ۳۱ شگرد قاچاق کالا دست یافته که بیش از ۹۵ درصد از مبادی رسمی صورت گرفته است...

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، مابین خیابان وصال و نادری، پلاک ۱۸۰، طبقه ۲، واحد ۴

۰۲۱-۸۸۹۶۲۵۷۷

۰۲۱-۴۱۴۳۷

www.neshatotonline.com

www.neshatotonline.com

شیب!

حکمت «چون بدی آید از بدتر بترس» این روزها با همه آدمیان همراه است. از رئیس‌جمهور ایالات متحده گرفته تا خرده‌بازرگانان این سو و آن سوی جهان، بعد از کرونا، از «بدتر» می‌ترسند: اولی از روگردانی مردم و رای ندادن به خاطر خراب شدن اوضاع اقتصادی و دومی‌ها به خاطر همان! به خاطر فرو رفتن اقتصاد در باتلاق کرونا. بدتر از خود بیماری، عواقب اقتصادی آن است.

ترابران در این شماره به این «بدتر از کرونا» یعنی تاثیرات مخرب آن بر تجارت جهانی و ملی پرداخته است، اما بدترهای دیگری هم وجود دارد: برآیند سیاسی ناگزیری که بر ساختارهای اجتماعی، نظام‌های سیاسی و حکومت‌ها آوار می‌شود. جوامع سازمان‌دار مدرن فهمیدند خلاه‌ها و شکاف‌های عمیق و هول‌آوری در بطن پیکره شکوهمند و دموکراتیک آنها پنهان شده است: اقبال حکومت‌های طرفدار ملی‌گرایی خودبسند و مخالف روند جهانی‌سازی در ایالات متحده و اروپا که سریع و پر شمار طلوع کرده بود، سریع به غروب نشست؛ گرفتاری حکومت‌های درگیر با معضلات اقتصادی پیچیده‌تر شد و همه اینها قطعاً مابه‌ازای سیاسی خواهد داشت.

برای برخی دیگر، بعد از بدتر، باز هم بدتر وجود دارد که آن هم ریشه در همین تاثیر اقتصادی بیماری همه‌گیر دارد. برای ایران، از دست دادن بازار نفت به خاطر تحریم‌های رئیس‌جمهور ایالات متحده بد بود، رفتار نفتی عربستان در اشباع بازار نفت و شکستن قیمت اوضاع را بدتر کرد و کرونا بدتر را با کاهش مصرف یک درجه دیگر بدتر کرد. البته فقط همین نیست و کرونای بدنهاد تجارت خارجی کمر خم کرده به خاطر تحریم را به شکستگی پا نیز دچار کرد. جمع اینها دیگر چاله نبود، چاه بود.

عواقب نهایی این اوضاع را نباید فقط در عرصه تجارت و اقتصاد جست‌وجو کرد. فلاکت اقتصاد سر از اجتماع برمی‌آورد و آن را برای تلاطم مستعد می‌سازد. بیکاری و عدم دسترسی، برخی پتانسیل‌های تغییرات اجتماعی را افزایش می‌دهد و شکاف‌های اجتماعی را عمیق‌تر می‌سازد. این روندی مداوم، ولی بطئی است که حکومت‌ها غالباً متوجه آن نیستند و هنگامی بدان آگاه می‌شوند که شیب تند، روندش شتاب‌گیر و برون‌ریزی آن غیرقابل مهار می‌شود. این موقعیت، همان بدتری است که از بدتر هم بدتر است. این دیگر چاله و دست‌انداز نیست، مفاک است. حداقل در ایران، حکومت متوجه این روند نیست. اعتماد، از میانه رخت بر بسته و خالی بودن حساب اعتباری حکومت نزد جامعه، عاقبت روند پیش‌گفته را به خیر نمی‌رساند.

ارزیابی بدبینانه‌ای است، اما شواهد پیشین و کنونی نشان می‌دهد ایران مستعد است این روند را به فرجام محتوم آن برساند. مهم‌ترین نشانه‌اش، قرار داشتن سیاست داخلی، سیاست خارجی و نگرش اقتصادی در همان چارچوبی است که در سال‌های بی‌تحریم و کرونا و با درآمد سرشار بوده است: ناساز با جامعه، مخاصمه‌جو با بیرون، ناهمراه با اقتصادگردانان و سرگردان و بی‌منظر منطقی و معقول درباره آینده و فرجام کشور و مردم آن. حکومت خطر افتادن در این شیب را حس نمی‌کند.

خطر را حس نمی‌کند و می‌خواهد ما در چاله کرونا بمانیم و حکومت با آن کنار بیاید. مثل کنار آمدن با تحریم‌ها، با فلج مدیریتی و فساد و با عواقب سیاست خارجی نامقبول ملی. باشد، کنار بیاید! ولی برای آنکه رابطه شکننده‌اش با جامعه به نقطه گسست نرسد، لازم است برخی بارها را از دوش بردارد و یا از آنها شانه خالی کند. فرض می‌کنیم آدم عاقلی هست که این نیاز را می‌فهمد و تصمیم خواهد گرفت. خواهد گفت کدام بار را از دوش حکومت برمی‌دارد: بار مدیریت‌های فاسد و ناکارا و نادان را؟ بار سیاست خارجی عقیدتی و ایدئولوژیک ناساز با منافع ملی را؟ یا بار تعهدات ابتدایی دولت‌ها در مقابل ملت‌ها برای بسامان کردن معیشت و زندگی شرافتمندانه را؟

منتظر می‌مانیم!

در چاله کرونا!

ابعاد مختلف مشکلات حادث در تجارت خارجی

به سال ۲۰۰۸، هنگامی که موسسه مالی «لیمن برادرز» فرو افتاد و به دنبال آن سایر ابرشرکت‌های مالی و صنعتی غول‌آسای جهان سرمایه‌داری به چرخه سقوط پیوستند، در جزیره آرام ایسلند زلزله‌ای اجتماعی رخ داد، چراکه صندوق بازنشستگی بزرگ آن کشور پول خود را با خرید وام‌های مشکوک‌الوصول این موسسات به باد داده بود. این قابل‌درک بود، اما اندکی بعد کسانی ادعا کردند حتی ماهیگیران فقیر ویتنامی هم در گوشه دورافتاده آسیا از این بحران آسیب دیده‌اند. این هم قابل‌درک شد، زیرا موج اخراج کارمندان بانک‌های ورشکسته و از بین رفتن پاداش‌ها، کار رستوران‌های مشتری صدف صید شده ویتنامی‌ها را کساد کرده بود و...

این دومینو، بدترین دومینویی بود که اقتصاد جامعه مدرن تاکنون تجربه کرده بود و گمان رخدادی بدتر از آن نمی‌رفت تا اینکه کرونا از نهبانگه خود بیرون جست. به اقتصاد جهان تاخت و به تخریب گردش کار کل جامعه بشری، تعطیل بسیاری و رکود اکثر کسب‌وکارها پرداخت و با فلج کردن تجارت جهانی آن را به چاله‌ای انداخت که حتی پس از خروج از آن، تجارت بین‌الملل، حمل‌ونقل و خدمات مبادلاتی بین‌المللی اگر روی صندلی چرخدار ننشینند، چوب زیر بغل را حتما تا مدت‌ها در دست خواهند داشت.

ایران نیز، طبق معمول، همه‌گیری جهانی کرونا را مشکل مضاعفی بر مشکلات اقتصاد خود یافته است. از عمق این چاله کرونایی چقدر آگاهی داریم و چگونه از آن خارج می‌شویم؟ دست‌اندرکاران تجارت خارجی و حمل‌ونقل کشور را پای این پرسش نشانده‌ایم.



رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین: پیش‌بینی می‌شود که با تداوم شرایط فعلی، صادرات کشور از نظر ارزشی حداقل ۳۰ درصد کاهش داشته باشد حتی اگر از لحاظ حجمی شاهد چنین کاهش‌ی نباشیم، اما بدون شک کاهش ارزشی رخ خواهد داد

محصولات غذایی ۸ درصد صادرات غیرنفتی ما را تشکیل می‌دهد که مشتری آنها عمدتاً عراق و افغانستان هستند که در صورت عادی شدن تردد در مرزها نیز به دلیل کاهش شدید قیمت نفت چشم‌انداز روشنی جهت صادرات به عراق وجود ندارد زیرا این کشور وابستگی کامل به درآمد نفتی دارد و کاهش قیمت نفت، قدرت خریدشان را کاهش می‌دهد

کرد: «از طرف دیگر، هم‌زمانی جنگ قیمتی نفت و شیوع ویروس کرونا، بهای نفت را به پایین‌ترین میزان رساند. ما هم که بخش مهمی از نقشمان در تجارت جهانی، مربوط به نفت، مشتقات و فرآورده‌های نفتی مانند پتروشیمی، گاز، میعانات، بنزین، گازوئیل و... است، بر اثر کاهش شدید قیمت نفت و کاهش تقاضای مصرف، با کاهش صادرات این محصولات نیز مواجه شدیم.»

حریری افزود: «۵۰ درصد صادرات غیرنفتی ما به مشتقات و فرآورده‌های نفتی اختصاص دارد که با این کاهش تقاضا و قیمت، آمار صادراتی ما بیش از دیگران نزول کرده است.» او گفت: «پیش‌بینی‌ها مبنی بر آن است که با تداوم شرایط فعلی که از ماه‌های آغازین سال شاهد آن بودیم، بدون شک صادرات ما از نظر ارزشی حداقل ۳۰ درصد کاهش خواهد یافت؛ البته ممکن است از نظر حجمی چنین کاهش‌ی را شاهد نباشیم، اما بدون شک کاهش ارزشی خواهیم داشت.»

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین در بخش دیگری از سخنان خود اظهار کرد: «مواد غذایی ۸ درصد صادرات غیرنفتی ما را تشکیل می‌دهد و موضوع مهم در بخش صادرات مواد غذایی و کالاهای ساخته شده ایران، این است که مشتری این کالاهای ایران عمدتاً کشورهایمانند عراق و افغانستان هستند که با ما مرز مشترک دارند و این کالاها از مرز زمینی به آن کشورها صادر می‌شود که اگر مرزهای مشترک ایران با این کشورها هم باز شود و تردد در آنها آزاد باشد و کرونا هم از بین رود، باز هم به دلیل کاهش شدید قیمت نفت چشم‌انداز روشنی برای صادرات این محصولات به کشور عراق و افغانستان وجود ندارد، زیرا عراق که بعد از چین دومین شریک تجاری و مشتری کالاهای صادراتی ما است، وابستگی کامل به درآمد نفتی دارد و زمانی که نتواند به قیمت خوب نفت بفروشد، قدرت خرید عراقی‌ها کاهش می‌یابد و مشتری خوبی برای مواد غذایی، کالاهای کشاورزی و ساخته شده ایران نخواهد بود.»

حریری درباره تأثیر کرونا بر هزینه حمل و نقل در حوزه صادرات گفت: «اکنون این مسئله را نمی‌توان ارزیابی کرد، زیرا اثرات آن هنوز قابل احساس نیست و ویروس کرونا هم ریشه‌کن

مجیدرضا حریری، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین درباره تأثیر شیوع ویروس کرونا بر تجارت فرامرزی و حمل و نقل بین‌المللی گفت: «بر اساس آمار، در ۳ ماهه اول سال ۲۰۲۰، تجارت بین‌المللی شامل واردات و صادرات بر اثر شیوع ویروس کرونا ۳۰ درصد کاهش داشته که ایران هم از این امر مستثنا نیست؛ پس مجموع خدمات از جمله تجارت و حمل و نقل بیشترین آسیب را از وضعیت فعلی متحمل شده‌اند.»

حریری با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی در بین مدهای مختلف حمل و نقلی کمترین آسیب را دیده است، اظهار کرد: «با وجود این که بخش زیادی از تجارت فرامرزی توسط حمل و نقل دریایی انجام می‌شود و به نظر می‌رسد شاید همین امر موجب ایمنی تجارت از آسیب کرونا باشد، اما باید بدانیم که تجارت در هر نوعی که باشد و به هر شیوه حمل و نقلی که انجام شود، مقدمات و مؤخراتی از جمله نمایشگاه‌ها، اعزام هیئت بازرگانی، بازاریابی، رفت و آمد تجاری در کشورهای مختلف و... دارد که با وجود شیوع ویروس کرونا اکنون در حالت توقف و تعلیق به سر می‌برند؛ بنابراین حتی اگر بقیه ملزومات تجارت هم برقرار باشد، در غیاب همین چند مورد، صادرات جان نمی‌گیرد و حمل و نقل هم کاهش می‌یابد.»

به گفته حریری؛ نوع رفتار و شیوه جدید زندگی مردم آمار مصرف را در خیلی از اقلام به خصوص مصارف مربوط به خدمات و تفریحات پایین آورده که این دو مقوله بر اقتصاد جهانی، تجارت فرامرزی و حمل و نقل بین‌المللی هم موثر است.

رئیس اتاق مشترک ایران و چین با بیان اینکه برای کشور ایران چند اتفاق به صورت هم‌زمان رخ داده و بر تجارت تأثیر گذاشته، تصریح کرد: «ما در ایران بخش عمده‌ای از مبادلات خود را با کشورهای همسایه و از طریق مرز زمینی انجام می‌دادیم، اما اکنون مرزهای زمینی ما یا بسته است و یا تردد در آن با ظرفیت محدود انجام می‌شود که همین مقوله محدودیت را برای ما چند برابر کرده است.»

او با بیان اینکه قیمت انرژی و مواد خام به دلیل شیوع ویروس کرونا کاهش یافته، خاطر نشان

مجید حریری: امسال باید به هر دست‌آویزی متوسل شویم و به هر طنابی چنگ بیندازیم و صادرات را از لحاظ حجمی افزایش دهیم زیرا برای ماه‌های پیش‌رو، پیش‌بینی قیمتی خوبی وجود ندارد و مجبوریم این کاهش قیمت را با افزایش حجم جبران کنیم

با وجود ماندگاری این ویروس حداقل تا دو سال دیگر، مجبوریم در چند حوزه به صورت جدی کار کنیم. ابتدا باید دید برای کالاهای صادراتی فعلی، تا چه حد قابلیت افزایش وجود دارد و دوم این که باید کالاهایی را که تاکنون صادر نمی‌کردیم، اما برای آنها در شرایط کنونی بازاریابی وجود دارد، شناسایی کنیم

نشده که به دنبال ثبت آمار باشیم؛ با این وجود به دلیل کندی و تعللی که در مرزها وجود دارد و هر کامیون باید ۶ روز پشت مرز بخواهد تارد شود هزینه حمل بالا رفته است، اما در بعضی موارد مانند مبادی دریایی هزینه حمل حتی کاهش هم یافته، زیرا کالا برای کشتی و کانتینر وجود ندارد.»

او درباره اقدامات لازم برای مقابله با کرونا در حوزه صادرات گفت: «با وجود ماندگاری این ویروس حداقل تا دو سال دیگر، ما مجبوریم در چند حوزه به صورت جدی کار کنیم. ابتدا اینکه بازارهای صادراتی خود را ارزیابی کنیم و ببینیم در مورد کالاهای صادرات فعلی، چه میزان قابلیت افزایش وجود دارد و دوم اینکه کالاهایی را که تاکنون صادر نمی‌شده، اما برای آنها در شرایط فعلی بازار وجود دارد، شناسایی و برای صادرات اقدام کنیم. همچنین باید به دنبال بازارهای جدید برای کالاهای صادراتی خود باشیم.»

رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین تاکید کرد: «ما امسال باید به هر دست‌آویزی متوسل شویم و به هر طنابی چنگ بیندازیم و صادرات خود را از لحاظ حجمی افزایش دهیم، زیرا در ماه‌های پیش‌رو، پیش‌بینی قیمتی خوبی وجود ندارد و مجبوریم این کاهش قیمت را با افزایش حجم جبران کنیم.»

حریری در پاسخ به این که آیا با وجود شیوع ویروس کرنا می‌توانیم به مقدمات و مؤخرات صادرات، دست یابیم، گفت: «همان‌طور که پیش‌تر گفتم، محدودیت‌های حمل‌ونقل و لغو رویدادهای تجاری جزو موانع تجارت است، اما با توجه به سیگنال‌هایی که از بازار جهانی دریافت شده و آن‌طور که از شواهد برمی‌آید از اواخر آگوست و اوایل سپتامبر (اواخر مرداد و اوایل شهریور) مجدداً نمایشگاه‌های مختلف در دنیا برگزار خواهد شد و پروازها اندک‌اندک به روال عادی برخواهد گشت و صادرکنندگان می‌توانند خود را برای چنین رفت‌وآمدهایی آماده کنند.»

مضیقه صادراتی؛ تنگنای حمل‌ونقلی

در ادامه، رئیس کمیسیون توسعه صادرات غیرنفتی اتاق بازرگانی ایران تأثیرات شیوع ویروس کرونا را بر حوزه صادرات کالاهای

غیرنفتی کشور بسیار زیاد دانست و گفت: «از یک طرف ارتباطات بین‌المللی بین کشورها به کمترین میزان ممکن رسید و حمل‌ونقل کاهش یافت و از طرف دیگر وضعیت تولید دچار چالش و نقصان شد و تولید کالای صادراتی را نیز کاهش داد؛ بنابراین با شیوع ویروس کرونا مقوله صادرات از چند جنبه در مضیقه قرار گرفت و آسیب دید.»

جمشید نفر در پاسخ به پرسشی درباره میزان کاهش تقاضا برای کالاهای صادراتی ایران تصریح کرد: «این موضوع معضلی نیست که فقط گریبان ایران و کالاهای صادراتی ایرانی را گرفته باشد، بلکه در همه کشورها به تناسب مختلف وجود دارد؛ حتی در اتحادیه اروپا و منطقه یورو نیز که مرزها را برداشته بودند و تجارت آزاد داشتند، به دلیل شیوع ویروس کرونا مجبور شدند دوباره مرزها را احیا و تردد بین کشورها را محدود کنند. بنابراین تقاضا برای کالاهای صادراتی نیز کاهش یافت.»

نفر با اشاره به اینکه بحران فعلی، معادله چند مجهولی است و هر لحظه ممکن است اتفاق تازه‌ای رخ دهد که همه معادلات را به هم زند، خاطر نشان کرد: «صرفاً کشور ما با یک پدیده و چالش روبه‌رو نیست، مشکل تحریم‌ها از پیش وجود داشته، خیلی از کشورها به هواپیماهای ایرانی اجازه پرواز نمی‌دهند و حتی اگر هم اجازه دهند به هواپیماهای ماسوخت نمی‌دهند. حال تصور کنید که کرونا مجهولی دیگر بر این معادله افزوده است.»

رئیس کمیسیون توسعه صادرات غیرنفتی اتاق بازرگانی ایران تصریح کرد: «ما در مذاکرات و روابط دیپلماتیک و سیاسی خود در بسیاری از شرایط امکان ایجاد مشکل با طرف مقابل را نسنجیدیم و برای روابط خود پلان دوم و سوم نداشتیم و فقط با یک برنامه جلو رفتیم. در حالی که ترک‌ها که طرف معامله ما برای حمل کالاهای صادراتی به سمت اروپا هستند، این پیش‌بینی‌ها را داشته‌اند و با وجود این که ایران برای آنها بهترین مسیر به مقصد کشورهای CIS است، اما مسیرهای دیگر هم برای خود باز کرده‌اند که اگر با ایران دچار مشکل شدند پلان دو و سوم داشته باشند.»

او گفت: «امروز تحریم‌ها و اضافه شدن داستان کرونا، تمرین فوق‌العاده‌ای برای ما خواهد بود

رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق ایران: ما در مذاکرات سیاسی خود در بسیاری از شرایط، امکان ایجاد مشکل با طرف مقابل را نسنجیدیم و برای روابط خود پلان دوم و سوم نداشتیم، در حالی که ترک‌ها که طرف معامله ما برای حمل کالاهای صادراتی به سمت اروپا هستند، این پیش‌بینی‌ها را داشته‌اند

فاطمه مقیمی: انتخاب مسیرهای مختلف برای رسیدن به یک مقصد خاص و داشتن پلان دوم و سوم موضوع مهمی است، اما حتی داشتن مسیرهای متفاوت برای رسیدن به یک مقصد، بحران کرونا را خنثی نمی‌کند، بلکه مفری برای شرایط تحریم است

کشوری دیگر افزایش دهد؛ بنابراین هرچقدر هم که ما توسعه یافته باشیم، اصل موضوع که در تردهای بین‌المللی عبور از مرز و ورود به کشور دیگر است، امکان‌پذیر نیست»

او تاکید کرد: «ما باید اقداماتی را برای وصل شدن به چرخه جهانی ترانزیت یا حمل و نقل انجام می‌دادیم تا کشوری مانند ترکیه و... برای ما مسیر منحصربه‌فرد نباشد.»

او تصریح کرد: «یکی دیگر از اقداماتی که باید انجام می‌دادیم و تاکنون کمابیش از آن غافل و یا نسبت به آن بی‌توجه بودیم، توجه بیشتر به حمل و نقل ریلی است که به زمان و هزینه بیشتر نیاز دارد. با این حال، حمل بسیاری از کالاهای صادراتی ما مانند تیرآهن و مصالح ساختمانی توسط کامیون توجیه اقتصادی ندارد، بنابراین باید حمل آنها به کمک ریل و یا کشتی صورت گیرد. با یک کامیون نهایتاً می‌توان ۲۰ تا ۲۵ تن کالا جابه‌جا کرد، در حالی که در هر واگنی که به لوکوموتیو بسته می‌شود، ۴۰ تا ۶۰ تن بار مازاد می‌توان حمل کرد.»

او با تاکید بر اینکه باید امکان حمل چندوجهی و جابه‌جایی کالا را از طریق آن در کشور ایجاد کنیم، خاطر نشان کرد: «اگر راهکارهایی از این جنس را در کشور پیاده کنیم، می‌توانیم شاهد توسعه حمل و نقل از طریق ایران و یا از ایران به مقاصد مختلف باشیم. برای تحقق این خواسته باید زیرساخت‌های لازم را در طول زمان مهیا و پایه‌گذاری کنیم. در این زمینه باید یک نگاه فرازمانی داشت و پذیرفت که قرار نیست همه اتفاقات در زمان حضور و زندگی ما شکل گیرد، بلکه باید پایه‌گذاری شود تا بالاخره در آینده از آن بهره‌برداری شود.»

او در پاسخ به این پرسش که با توجه به این‌که تخمین زده شده است که ویروس کرونا ممکن است تا دو سال دیگر وجود داشته باشد، شما به‌عنوان یکی از فعالان حوزه حمل و نقل چه پیشنهادهایی برای از سرگیری و فعالیت آزاد در این حوزه دارید، گفت: «برخی اقداماتی که ما می‌توانیم انجام دهیم، غیر از مقوله اجتماعی و اقتصادی در حوزه سیاسی می‌گنجد. ما باید در حوزه حمل و نقل برای همزیستی با کرونا روابط سیاسی منصفانه دو جانبه به‌ویژه با کشورهای همسایه و کشورهایی که در مسیر تجاری ما هستند، ایجاد کنیم.»

که بتوانیم در شرایط سخت خودمان را محکم بزیم و از این چالش‌ها بیرون آییم.»

راهکارهایی برای برون‌رفت از بحران

شرکت‌های حمل و نقل یکی از رسته‌های اصلی هستند که از شیوع کرونا در بخش مسافری و حمل‌فرامرزی آسیب دیدند. در همین رابطه، سیده فاطمه مقیمی، عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی تهران، با اشاره به اینکه شیوع ویروس کرونا یک وضعیت خاص و غیرقابل پیش‌بینی بود، خاطر نشان کرد: «حمل و نقل ما هرچقدر هم پیشرفته و از زیرساخت‌های به‌روز و مناسبی برخوردار بود باز هم در این بحران خاصی نمی‌توانستیم کار برای حفظ آن از آسیب‌های کرونا انجام دهیم. البته برخی مسائل از جمله بهداشت محیط و بهداشت شخصی را می‌توانستیم رعایت کنیم، اما شیوع ویروس کرونا تنها منحصر به یک منطقه جغرافیایی نبود. به همین علت، همه کشورهای مرزهای خود را به‌صورت کامل بسته بودند، پس هرچقدر هم که در صنعت حمل و نقل، پیشرفته و توسعه یافته می‌بودیم، با بسته بودن مرزها، نمی‌توانستیم فعالیتی داشته باشیم.»

او با بیان اینکه اکنون باید در اندیشه تدابیری برای برون‌رفت از بحران کرونا و نیز حمل و نقل باشیم، اظهار کرد: «انتخاب مسیرهای مختلف برای رسیدن به یک مقصد خاص و داشتن پلان‌های دوم و سوم موضوع مهمی است، اما حتی داشتن مسیرهای متفاوت برای رسیدن به یک مقصد، بحران کرونا را خنثی نمی‌کند بلکه مفری برای شرایط تحریم است.»

مقیمی با بیان اینکه همه کشورهای همسایه ایران به درجات مختلف با این ویروس درگیر بودند، افزود: «تصور کنید که همه کامیون‌ها، بار آنها و رانندگان کاملاً ضد عفونی شده هستند و پروتکل‌های بهداشتی را کاملاً رعایت کرده‌اند، اما مرزی باز نیست که این کامیون‌ها از مرز خارج شوند. فقط کشوری مانند آذربایجان گفته بود که بار را کامیون‌های ایرانی تا مرز بیاورند ما در مرز کامیون‌ها را در کامیون‌های آذری تخلیه کرده و کالا را به مقصد می‌رسانیم، زیرا آن کشور نمی‌خواهد ریسک شیوع بیشتر این بیماری را در کشورش با ورود کامیون‌های

این فعال اقتصادی بخش خصوصی تاکید کرد: «اگر قرار است کرونا تا دو ماه یا دو سال دیگر وجود داشته باشد، تجارت بین‌المللی نمی‌تواند متوقف بماند و بخوابد، بلکه باید با تمهیدات و پروتکل‌های خاص بهداشتی راه‌اندازی شود. ما هم باید در این وادی بین‌الملل مشارکت کنیم. ناوگان حمل‌ونقل و کالا باید کاملاً ضد عفونی شود و این کار باید با فواصل معین انجام شود. راننده و پرسنل دیگر هم باید کارت سلامت داشته باشند و به طور مستمر مورد معاینه قرار گیرند. باز هم تاکید می‌کنم که نمی‌توان تجارت را متوقف کرد، بلکه باید راهکارهای کنترلی را افزایش داد.»

او افزود: «در این راستا، ما باید برای آماده کردن خودمان به منظور حضور در تجارت بین‌الملل این بار با ادیاتی متفاوت از نظر اقتصادی و حتی سیاسی وارد مذاکره شویم. باید بدانیم تجارت بازی برد-برد برای طرفین است و ما نیز در این بازی هستیم، یعنی اگر قرار است در تجارت حضور یابیم باید بپذیریم که هر دو طرف از این تجارت بهره‌برداری داشته باشند. قرار نیست فقط یک طرف منفعت ببرد. حتماً طرف مقابل هم باید منفعت لازمه را از این ارتباط تجاری داشته باشد که برای دستیابی به این شرایط باید هم بحث سیاسی و اقتصادی را در نظر داشته باشیم و هم پروتکل‌های دو جانبه تعریف کنیم، مانند تفاهم‌نامه‌های حمل‌ونقلی و تجاری که در کمیسیون‌های مشترک با کشورهای تعریف و تدوین می‌شود.»

و درون‌شهری در کشور به بیشترین آسیب دچار شده‌اند؛ زیرا نوزاد برای همه شرکت‌های حمل‌ونقلی مهم‌ترین زمان برای کسب درآمد محسوب می‌شود که شرکت‌ها این زمان را به دلیل شیوع ویروس کرونا از دست دادند.» او یادآور شد: «آنچه اهمیت این خسارت را شدیدتر کرده، این است که به نظر نمی‌رسد بحران مذکور به‌زودی تمام شود. علاوه بر آن، ما پس از نوزاد در دومین ماه سال، ماه مبارک رمضان را داشتیم که آمار سفر در آن به‌صورت عادی کاهش می‌یابد، از جانب دیگر، گفته می‌شود که امسال ممکن است زمان تحصیل افزایش داشته باشد؛ بنابراین بدون شک همه شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر درآمدهای ۴ ماهه نخست سال ۹۹ را از دست خواهند داد و بیشترین خسارت را متحمل می‌شوند.»

عزت‌آبادی با بیان اینکه بعد از حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی در بخش‌های مسافری برون و درون‌شهری، حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت از این شرایط آسیب دیده است، تصریح کرد: «دیگر شقوق حمل‌ونقلی بعد از این دو حوزه دچار آسیب و ضرر و زیان شده‌اند. از این رو، امیدواریم دولت در اجرای بسته‌های حمایتی خود تعجیل کند تا زمان مفید تاثیرگذاری این بسته‌ها به بطالت نگذرد.»

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق

بازرگانی ایران با اشاره به اینکه ما باید از اتفاقی که افتاده است برای حوزه حمل‌ونقل درس بگیریم و برای تداوم این شرایط و وضعیت مشابه آماده شویم، افزود: «خوشبختانه در این شرایط همواره راه دسترسی دریایی و گاهی هوایی وجود داشت، اما متأسفانه تجارت ما با اروپا و آسیای میانه قطع شد، زیرا در این زمینه کاملاً متکی به جاده و ناوگان کامیونی هستیم و با بسته شدن مرزها عملاً این امکان را از دست دادیم، بنابراین شایسته است که شرکت‌های حمل‌ونقلی و فورواردی برای تغییر مدهای حمل‌ونقل با توجه به تداوم شرایط موجود برنامه‌ریزی کنند.»

مسیرهای جدید

جایگزین راه‌های سنتی شود

عزت‌آبادی گفت: «آنها باید حمل خود را به‌صورت کانتینر انجام دهند و از امکانات حمل زمینی، ریلی و دریایی به‌شکل هم‌زمان استفاده کنند. برای این مهم لازم است که مسیرهای جدید جایگزین مسیرهای سنتی شود، مثلاً ما همیشه از مرز زمینی ترکیه برای رسیدن به اروپا و از ترکمنستان برای وصل شدن به آسیای میانه استفاده می‌کردیم که هم‌اکنون باید مسیرهای جایگزینی برای آنها در نظر بگیریم که اگر مرزها همچنان بسته باشد، بتوانیم صادرات و واردات را بدون مشکل انجام دهیم و راه‌های جایگزین را داشته باشیم.»

او درباره راه‌های جایگزین تصریح کرد: «یک راه جایگزین برای ترکیه جهت رسیدن به اروپا، از طریق آذربایجان، گرجستان و بندر پوتی و مسیر جایگزین ترکمنستان برای رسیدن به آسیای میانه، مسیر بندر امیرآباد به بندر اوکائو است که بارها از جانب کمیسیون لجستیک حمل‌ونقل اتاق این موضوع مطرح و پیگیری شده که امیدواریم اکنون با توجه به شرایط به نتیجه برسد.»

باید امکان رقابت‌پذیری بخش

ریلی فراهم شود

عزت‌آبادی با بیان اینکه در شرایط کرونایی در برخی کشورها همچنان از حمل‌ونقل ریلی با رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی استفاده می‌شود، افزود: «در کشور ما موضوع حمایت

**رئیس کمیسیون حمل‌ونقل
اتاق ایران: در همان آغاز
شیوع ویروس، تصمیماتی
گرفته شده که اگر با
بخش خصوصی مشورت
شده بود می‌توانستیم
به‌گونه‌ای دیگر آن را
مدیریت کنیم، مثلاً به جای
دستور استرداد بلیت‌های
مسافری می‌توانستیم
مانند برخی کشورهای دیگر
از حق رزرو برای
خریداران استفاده کنیم**

حمل‌ونقلی‌ها در آمد ۴ ماه خود را از دست دادند

در ادامه، حمید عزت‌آبادی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه کرونا همه کشورهای را درگیر کرده است، اما وضعیت و شرایط کشور ما به دلیل تحریم سخت‌تر و دشوارتر از کشورهای دیگر است، تصریح کرد: «برای ما امکان‌پذیر نیست که بتوانیم خسارات و مشکلات مالی فعالان این حوزه را به‌صورت عدد و رقم اعلام کنیم و حتی ممکن است قابل استخراج هم نباشد. در کل، اطلاعات اولیه بر اساس اذعان شرکت‌های حمل‌ونقلی حاکی است که بخش‌های مسافری در مدهای ریلی، هوایی و جاده‌ای برون‌شهری

حمل و نقل خودنمایی کرده است، گفت: «نظر به اینکه پیش‌بینی‌های اخیر بازگشت مجدد بحران شیوع ویروس را حداقل در ماه‌های پاییز و زمستان غیرقابل اجتناب می‌داند، تعریف راهکارهای مناسب ضروری می‌نماید؛ پس ناچاریم طرح‌های جایگزینی را تدوین کنیم که به صورت پویا بتواند حمل و نقل بار و مسافر را روان کند.»

سیدعلی حسینی تاکید کرد: «مهم‌ترین رخداد، بسته شدن مرزها است که از سازمان بهداشت جهانی الگو می‌گیرد و مانع بزرگی بر سر راه مبادلات بازرگانی ایجاد می‌کند. این در حالی است که همین معضل می‌تواند با همکاری شرکت‌های خصوصی در دو کشور به صورت انتقال، تعویض کشنده و باگیری در مرز اتفاق افتد که انتقال نیروی انسانی را در دو کشور به حداقل می‌رساند.»

نایب‌رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران یادآور شد: «این راهکار اکنون در برخی مبادلات صورت می‌گیرد و واکن‌ها با کشنده در مرز کشورها تعویض می‌شود و محمولات به مسیر خود ادامه می‌دهند.»

حسینی ادامه داد: «بخش بزرگی از کاستی‌های حمل و نقل، به نداشتن نقشه راه برای ایجاد حمل و نقل هوشمند برمی‌گردد و همان‌طور که آمارها و برآوردها نشان می‌دهد به دلیل وجود نظام خود مالکی و ضعف شرکت‌های صاحب ناوگان ملی، برنامه‌ریزی اصولی و مدون بر اساس شاخص‌های اقتصادی در این امر بسیار دور از ذهن است.»

او درباره نقش همراهی دستگاه‌های اجرایی با بخش حمل و نقل گفت: «حمل زمینی توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی می‌شود و دولت در مالکیت آن نقشی ندارد، اما همان‌طور که در بسیاری از کشورها، دولت‌ها بستر فعالیت را براساس مقررات داخلی و همچنین موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه و یا مشارکت‌های منطقه‌ای و جهانی مهیا می‌کنند، در کشور ما هم دولت باید چنین حمایتی داشته باشد. در کنار آن، بخش خصوصی هم باید به دنبال همکاری مشترک با شرکت‌های همتای خود در کشورهای همسایه باشد تا شرکت‌های ایرانی با مالکیت ناوگان بزرگ با استانداردهای جهانی به پیش روند.»

به‌گونه‌ای دیگر آن را مدیریت کنیم، مثلاً دستور استرداد بلیت‌های مسافرتی می‌توانست با خسارت کمتری برای شرکت‌های حمل و نقلی در هر کدام از حوزه‌های ریلی و هوایی همراه باشد؛ به عبارت دیگر، مانند برخی کشورهای دیگر، این امکان نیز وجود داشت که به جای استرداد بلیت‌ها، از حق رزرو برای خریداران استفاده کنیم؛ اما همان‌طور که دیدیم تصمیم دولت مبنی بر مسترد کردن بلیت‌ها بود بنابراین فشار مضاعفی به شرکت‌ها وارد شد تا جایی که تا مدت‌ها برخی شرکت‌ها با مشکل بازگرداندن وجوه دست‌به‌گریبان بودند.»

عزت‌آبادی گفت: «ما می‌گوییم اگر قرار است ریل توسعه یابد شرایط مناسب را باید برای آن‌ها قائل باشیم یعنی حداقل حق دسترسی از شرکت‌ها نگیریم و اگر سوسید برای سوخت به جاده و سایر شقوق داده می‌شود برای بخش ریلی هم در نظر بگیریم.»

برای بازگشت پویایی به حمل و نقل چه کنیم؟

نایب‌رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران نیز با بیان اینکه ویروس کرونا در حمل و نقل زمینی به‌واسطه ارتباط مستقیم نیروی انسانی باهم بیش از شقوق دیگر

از طریق ریل و توسعه حمل و نقل ریلی همیشه بر سر زبان‌ها بوده، اما این شعار هیچ‌گاه با برنامه عملیاتی و اجرایی در کنار آن همراه نبوده، به‌گونه‌ای که اکنون حمل و نقل ریلی باید در بخش مسافر و بار (در بخش مسافر کمتر و در بخش بار بیشتر) اجاره لکوموتیو و حق دسترسی پرداخت کند، در حالی که در بخش حمل جاده‌ای که رقیب حمل ریلی است، هیچ‌گونه حق دسترسی پرداخت نمی‌شود و فقط منوط به پرداخت عوارض جاده‌ای محدودی است.»

او با بیان اینکه ما از طرفی می‌گوییم حمل ریلی حمایت شود و از آن طرف در مسیر رقابت به‌گونه‌ای عمل می‌کنیم که بخش ریلی عملاً امکان رقابت ندارد، تصریح کرد: «موضوع دوم این است که در کشور ما برای سوخت نسبت به بقیه کشورهای دنیا سوسید بالاتری قائل شده‌ایم بنابراین هرچه مصرف سوخت بالاتر باشد بیشتر از این سوسید بهره می‌برد و امکان رقابت بیشتری دارد، بنابراین حمل و نقل ریلی بهره کمتر و حمل و نقل جاده‌ای بهره بیشتر می‌برد. به‌بیان دیگر، حمل ریلی در این زمینه نیز توان رقابتی خود را در برابر حمل و نقل جاده‌ای از دست می‌دهد.»

او با بیان اینکه انتظارات صاحبان کسب و کارهای مختلف حتی حمل و نقلی‌ها باید متناسب با شرایط و منابع مالی دولت باشد، اظهار کرد: «این انتظار که بسته‌های حمایتی می‌تواند همه انتظارات و مشکلات بخش خصوصی را رفع کند قاعدتاً با توجه به بودجه و منابع مالی دولت غیرممکن است، اما اجرا و اختصاص به‌موقع و درست آنها می‌تواند التیام بخش آسیمی باشد که بخش حمل و نقل کشور با شیوع ویروس کرونا متحمل شد.»

به گفته عزت‌آبادی؛ همه حمایت‌های دولتی می‌تواند به شکل پرداخت تسهیلات مالی نباشد و موضوعاتی مانند مالیات و ... را پوشش دهد.

او در ادامه با اشاره به اینکه ما خواهان آن هستیم که تصمیمات دولت با مشورت دست‌اندرکاران بخش خصوصی و فعالان این صنعت اتخاذ شود، اظهار کرد: «در همان آغاز شیوع ویروس، تصمیماتی گرفته شده است که اگر با بخش خصوصی مشورت شده بود شاید می‌توانستیم

**نایب‌رئیس کمیسیون
حمل و نقل اتاق ایران:
بخش بزرگی از کاستی‌های
حمل و نقل به نداشتن
نقشه راه برای ایجاد
حمل و نقل هوشمند
برمی‌گردد و همان‌طور که
آمارها نشان می‌دهد
به دلیل وجود نظام راننده
مالکی و ضعف شرکت‌های
صاحب ناوگان ملی
برنامه‌ریزی اصولی
در این امر بسیار دور
از ذهن است**



مسافران سوار نشدند، شرکت‌های حمل جاده‌ای و ریلی پیاده شدند

دو هزار میلیارد تومانی که کرونا برد!

مونا روشندل
 براساس گزارش دفتر ارزیابی اقتصادی مدیریت بهره‌وری حمل‌ونقل و وزارت راه‌وشهرسازی، مهمان ناخوانده‌ای به نام کرونا که چند ماهی می‌شود آمده و از خانه‌ای به وسعت یک جهان بیرون نمی‌رود، از شش جهت بر حوزه حمل‌ونقل تاثیر گذاشته است. آن شش جهت عبارتند از:

- ۱- اختلال در زنجیره تامین و توزیع کالاها
- ۲- سرکوب تقاضای کالا و خدمات
- ۳- ملاحظه‌کاری رفتاری مصرف‌کنندگان
- ۴- ضربه به اشتغال صنعت حمل‌ونقل و زنجیره ارائه خدمات
- ۵- اشکال در زنجیره تامین تجهیزات، قطعات، مواد و مصالح بخش حمل‌ونقل
- ۶- کاهش سطح سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل‌ونقل.

در همین رابطه، محسن صادقی، مدیرکل دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری

مهمان ناخوانده‌ای به نام ویروس کرونا آمده و قصد عزیمت ندارد. با وجود این که گفته می‌شود این ویروس برای برخی حوزه‌ها مانند کسب‌وکارهای آنلاین و مجازی رهاورد خوبی داشته است، به نظر می‌رسد این مهمان ناخوانده با چمدان خالی وارد هر کشوری می‌شود و سهمی از سرمایه انسانی، توسعه اقتصادی، تولید ناخالص ملی، گردشگری، حمل‌ونقل و... را غصب می‌کند و در چمدان خود می‌گذارد.

در ایران، سفرنامه این ویروس اندکی زیان‌بارتر از برخی کشورها بوده است، زیرا ایران از تحریم و عدم توسعه یافتگی زیرساخت‌های حمل‌ونقلی نیز رنج می‌برد، بنابراین این ویروس چاله‌ها را به چاه تبدیل کرد و با تراشیدن خسارت‌های مالی برای شرکت‌های حمل‌ونقلی آنها را خسته‌تر از همیشه کرد.

تاکنون گزارش‌های مختلفی درباره ضرر و زیان ناشی از شیوع ویروس کرونا از جانب سازمان‌های جهانی، موسسات مشاوره‌ای-پژوهشی، انجمن‌های بین‌المللی و حتی نهادهای داخلی منتشر شده، اما یکی از نهادهایی که در ایران، با اعلام شیوع ویروس کرونا به ارزیابی شرایط و میزان خسارت‌های وارده به حوزه حمل‌ونقل پرداخت، دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل‌ونقل وزارت راه بود. ترابران در این گفتار گزارش جامع منتشره این دفتر را در تاریخ ۲۲ فروردین ماه ۹۹ ملاک و شاخص خود قرار داده است.

براساس گزارش دفتر
ارزیابی‌های اقتصادی
وزارت راه، در بازه
زمانی اول اسفند ۹۸
تا ۱۵ فروردین ۹۹
(که زمان شاخص
برای سفر در طول
سال است) با کاهش
۹ میلیون مسافر
جابه‌جا شده و لغو
سفرها در کشور
درآمد شرکت‌های
مسافربری جاده‌ای
حدود ۲۴۰ میلیارد
تومان کاهش داشت

از آنجا که به نظر
می‌رسد حداقل تا ۲
سال دیگر نمی‌توان
ویروس قرن ۲۱ را
مغلوب کرد، پیش‌بینی
می‌شود در سال ۹۹
درآمد شرکت‌های
مسافری جاده‌ای در
بهترین حالت ۴۰۰
میلیارد تومان و در
سناریوی بدبینانه
۱۵۰۰ میلیارد تومان
کاهش داشته باشد

آنگونه که از رفتار این ویروس قرن ۲۱ به نظر
می‌رسد پزشکان پیش‌بینی کرده‌اند که حداقل تا
۲ سال دیگر نمی‌توانیم آن را مغلوب کنیم،
بنابراین پیش‌بینی شده است که در سال ۱۳۹۹،
درآمد شرکت‌های مسافری جاده‌ای در بهترین
حالت با کاهش ۷ درصدی مسافر ۴۰۰ میلیارد
تومان و در بدبینانه‌ترین وضعیت با کاهش ۳۰
درصدی مسافر، ۱۵۰۰ میلیارد تومان ریزش
داشته باشد.

در سناریوی واقع‌بینانه برای این بخش، درآمد
شرکت‌ها با کاهش ۱۵ درصدی مسافر نسبت
به سال ۹۸ بالغ بر ۷۶۷ میلیارد تومان کمتر
می‌شود. این در حالی است که در سناریوی
پایه، هیچ‌گونه فراز و فرودی برای بخش مسافر
جاده‌ای پیش‌بینی نشده بوده است.

طبق برآوردها، چشم‌انداز اقبال مسافران به
استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای برای سفر از ۱۴۲
میلیون نفر در سال ۹۸، در حالت واقع‌بینانه به
۱۲۱ میلیون مسافر و در بدبینانه‌ترین حالت به
۹۹ میلیون مسافر خواهد رسید؛ بنابراین کرونا
در هر حالت هیچ رهاورد و سوغاتی جز زیان
برای بخش مسافری جاده‌ای نخواهد داشت.

کاهش ۲/۷ میلیون مسافر در بخش ریلی

در شرایطی که استفاده از ظرفیت ریلی اندک
اندک در بین مردم در حال نهادینه شدن بود و
دولت و بخش خصوصی نیز می‌بایست برای
پر کردن چاله‌های بخش حمل‌ونقل ریلی
کشور چاره‌اندیشی می‌کردند و بهره‌وری این
بخش را بالا می‌بردند، کرونا از راه رسید و چاه
تازه‌ای بر سر راه حمل‌ونقل ریلی کشور ایجاد
کرد. به‌گونه‌ای که حمل‌ونقل ریلی که سهم
تعیین‌کننده‌ای در تولید ناخالص ملی دارد و
نقش پیش‌نیاز آن در توسعه تجاری، صنعتی،
کشاورزی و دیگر زیربخش‌های اقتصادی و
اجتماعی بر همه روشن است با شیوع ویروس
کرونا دچار کاهش شد و آسیب دید.

صادقی با بیان این‌که از اول اسفند ۱۳۹۸ تا ۱۵
فروردین ۱۳۹۹ تعداد مسافر جابه‌جا شده در
بخش ریلی حدود ۹۷ درصد کاهش داشته،
گفت: «ریزش مسافر بخش ریلی که از اول
اسفند شروع شد و ۱۱ فروردین به اوج خود

حمل‌ونقل وزارت راه، با بیان این‌که با شیوع
ویروس کرونا در هر کشوری پس از صنعت
گردشگری، صنعت حمل‌ونقل مسافری
بیشترین آسیب را دید، به خبرنگار ترابران
گفت: «بلافاصله پس از شیوع این ویروس
در ایران، ارزیابی تاثیر آن را بر صنعت
حمل‌ونقل در حوزه جاده‌ای (بار و مسافر)،
حمل‌ونقل ریلی و هوایی آغاز کردیم.»

کاهش ۱۵۰۰ میلیارد تومانی درآمد شرکت‌های مسافری جاده‌ای

صادقی با بیان این‌که بر اساس آنالیز انجام شده
تا ۴ اسفندماه حمل‌ونقل مسافری هنوز دچار
ریزش نشده بود که به نظر می‌رسد دلیل اصلی
آن درک نادرست اقشار مختلف مردم از شرایط
کرونا باشد، اضافه کرد: «پس از آن، به‌یکباره
حمل‌ونقل مسافری ریزش کرد و افرادی که
برای نوروز و حتی واپسین روزهای اسفندماه
هم بلیت رزرو و یا خریداری کرده‌بودند،
بلیت‌ها را کنسل و از سفر اجتناب کردند که
این روند کمابیش تاکنون ادامه دارد.»

او تصریح کرد: «بر اساس ارزیابی‌ها و آمار ثبت
شده، در بازه زمانی اول اسفند ۱۳۹۸ تا ۱۵
فروردین ۱۳۹۹، (که زمان شاخص برای سفر
در طول سال است) با کاهش ۹ میلیون مسافر
جابه‌جا شده و کنسل شدن سفرها در کشور
حدود ۲۴۰ میلیارد تومان درآمد شرکت‌های
مسافری جاده‌ای ریزش کرد.»

طبق گزارش دفتر ارزیابی اقتصادی و مدیریت
بهره‌وری حمل‌ونقل وزارت راه، تعداد مسافران
جابه‌جا شده در حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به
مدت زمان سال گذشته که ۱۶،۷۶ میلیون
مسافر بوده، ۵۴ درصد افت کرده است.

در آن گزارش، برای حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای
مسافر ۴ سناریوی مختلف اعم از سناریوی
پایه، روند، واقع‌بینانه و بدبینانه تعریف و تحلیل
شده است. سناریوی پایه، برنامه‌های تدوین شده
حوزه و سناریوی روند، پیش‌بینی عملکرد در
سال ۹۹ است و همان‌طور که از نام سناریوهای
واقع‌بینانه و بدبینانه برمی‌آید، آمار بر مبنای شیوع
ویروس کرونا، تداوم و ماندگاری آن در جامعه
و همچنین تاثیر بر صنعت حمل‌ونقل تعریف
شده است.

مدیرکل دفتر ارزیابی اقتصادی وزارت راه: اگر در پاییز و یا زمستان امسال موج دوم این ویروس از راه برسد بدون شک خسارت‌ها بسیار کمتر از موج اول خواهد بود؛ زیرا موج اول در زمان طلایی سفر در ایران یعنی نوروز رخ داد که بخش اعظم درآمد شرکت‌های حمل‌ونقلی را به خود اختصاص می‌دهد

... در ماه‌های آینده حتی در صورت عادی شدن شرایط هم تعداد مسافر به آن اندازه نیست که بخواهد خسارت‌ها را جبران کند، بنابراین پیش‌بینی می‌شود شرکت‌های حمل‌ونقل درخواست افزایش قیمت داشته باشند که در این صورت باید از سوی دستگاه‌های نظارتی بررسی و با آن مخالفت نشود

یعنی کاهش بیش از ۱۰۰ هزار مسافر رسید و در مجموع با ۹۷ درصد افت تقاضا مواجه شد. این روند مشکلات مالی شرکت‌ها را تقویت کرد.»

به گفته صادقی؛ از اردیبهشت ماه کم‌کم استقبال مسافران از حمل‌ونقل ریلی بیشتر شد و نهایتاً به روزی ۱۰ تا ۱۵ هزار مسافر رسید. با این وجود تا میانگین پیش از کرونا هنوز بسیار فاصله دارد.

او با بیان این‌که ما خودمان هم مردم را به پرهیز از سفرهای غیرضروری و ماندن در خانه دعوت می‌کنیم، اظهار کرد: «از طرف دیگر، نگران درآمد و وضعیت شرکت‌های ریلی هم هستیم، زیرا در بازه زمانی بررسی شده نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته، سفر ۲ میلیون و ۷۲۲ هزار و ۹۷۵ نفر (با احتساب بین‌شهری و حومه‌ای) کاهش یافته است که ریزش ۲۵۳ میلیارد تومانی را در کارنامه شرکت‌های ریلی ثبت کرد.»

مدیرکل دفتر ارزیابی اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل‌ونقل وزارت راه افزود: «از منظر دیگر، با شیوع ویروس کرونا از اول اسفند ۸۸ تا ۱۵ فروردین ۹۹، تعداد سفرهای ریلی ۷۵ درصد کاهش یافت و با فرض این‌که این بحران تا پایان سال ۹۹ به همین میزان باقی ماند شاهد کاهش سفرهای ریلی به حدود ۲۱/۵ میلیون نفر خواهیم بود.»

گفتنی است؛ با توجه به این حجم از کاهش سفر، کاهش درآمد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نزدیک به ۲ میلیارد تومان پیش‌بینی می‌شود. در نتیجه، این‌گونه که از شواهد و قرائن پیدا است؛ ممکن است ویروس کرونا اقدامات انجام شده و همچنین تدابیر اندیشیده شده را به‌منظور فرهنگ‌سازی در بین عامه مردم برای استفاده از حمل‌ونقل ریلی و همچنین افزایش بهره‌وری ریل خنثی کند و قطار بهره‌وری ریل را در بخش خصوصی به لبه پرتگاه هدایت کند.

پرنده‌های خسته و فرسوده

صادقی با بیان این‌که در بخش حمل‌ونقل هوایی نیز کاهش ظرفیت صندلی پروازها در بازه زمانی یاد شده بین ۳۷ تا ۴۷ درصد بود،

تصریح کرد: «پروازهای مسافری هم بسیار کاهش یافت و خسارت هنگفتی در صنعت هوایی ایران به جای گذاشت. البته با شرایط تازه‌ای که دولت در نظر گرفته و پروتکل‌هایی که در بخش‌های مختلف اعم از بخش سفرهایی هوایی اعلام کرده است، پیش‌بینی می‌شود بعد از این، تا حدودی پروازها به حال عادی خود بازگردد و پیش‌بینی‌های خسارت‌ها اندکی تعدیل شود.»

بر اساس گزارش دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل‌ونقل، تخمین‌های اولیه نشان می‌دهد که تاثیر ویروس کرونا بر سفرهای هوایی بین‌المللی در سطح جهان در نیمه اول سال میلادی جاری (بازه ۶ ماهه زمستان ۹۸ و بهار ۹۹) در قیاس با سناریوی فراگیر بیماری تغییرات بسیاری را به دنبال دارد که در دو سناریوی واقع‌بینانه و بدبینانه بررسی شده است.

در سناریوی واقع‌بینانه در بخش حمل‌ونقل هوایی در جهان، تعداد صندلی‌های خطوط هوایی ۳۷ درصد و تقاضای مسافری ۴۰۱ میلیون نفر کاهش می‌یابد که به این ترتیب درآمد ناخالص شرکت‌های هوایی ۸۸ میلیارد دلار ریزش می‌کند، اما در سناریوی بدبینانه که اغلب چنین سناریوهایی محقق می‌شوند و کارنامه شرکت‌ها را رقم می‌زنند، تعداد صندلی خطوط هوایی جهان ۴۷ درصد و تقاضای مسافری ۵۲۸ میلیون نفر کاهش می‌یابد و ۱۱۶ میلیارد دلار خسارت را برای شرکت‌ها ثبت می‌کند.

وضعیت شرکت‌های هوایی و پروازهای مسافری در ایران هم از همین تابع جهانی پیروی می‌کند و حتی اندکی وخیم‌تر هم خواهد بود، زیرا ایران علاوه بر مبارزه با کرونا، چندین و چند سال است که از دست‌وپنجه نرم کردن با تحریم خسته، فرسوده و مستهلک است.

در ایران نیز پیش‌بینی می‌شود، در نیمه اول سال میلادی (بازه ۶ ماهه زمستان ۹۸ و بهار ۹۹) با توجه به فراگیری ویروس کرونا مطابق با سناریوی واقع‌بینانه تعداد صندلی خطوط هوایی ۳۹ درصد و تقاضای مسافری ۲/۲ میلیون نفر کاهش یابد.

از اول اسفند ۱۳۹۸ تا ۱۵ فروردین ماه، تناژ بار حمل شده در کشور ۱/۵ میلیون تن کاهش یافت و حدود ۱۲۰ میلیارد تومان از درآمد شرکت‌های حمل بار کم کرد

مسافر رسیده است اما هنوز با عدد اسفند ماه که ۲۳۴ هزار نفر بوده است، فاصله دارد.» لازم به ذکر است؛ از اول اسفند ۱۳۹۸ تا ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۹ نسبت به سال گذشته تعداد مسافران عمومی جاده‌ای ۵۷ درصد کاهش داشته که ریزش مسافران برون استانی ۶۷ درصد و کاهش مسافران درون استانی ۴۷ درصد بوده است. همچنین روند حمل و نقل عمومی جاده‌ای از ۱۵ فروردین به بعد، با شیب بسیار ملایم سیر صعودی داشته است.

موج دوم فراگیری کرونا چه زیان‌هایی دارد؟

مدیرکل دفتر ارزیابی اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در ادامه در پاسخ به این پرسش که اگر موج دوم همه‌گیری کرونا در فصل‌های آینده رخ دهد، چه تدابیری برای جلوگیری از افزایش خسارت‌های زیان‌بار آن دارید، گفت: «اگر در پاییز و یا زمستان امسال، با موج دوم این ویروس مواجه شویم، بی‌شک خسارت‌ها

در سناریوی بدبینانه نیز تعداد صندلی خطوط هوایی ۴۹ درصد و تقاضای مسافری ۲۸ میلیون نفر کاهش خواهد یافت. در این دو سناریو، درآمد ناخالص شرکت‌های هوایی ۳۵۰ تا ۴۵۰ میلیون دلار ریزش دارد.

پایش وضعیت حمل و نقل عمومی جاده‌ای تا ۱۵ اردیبهشت

صادقی در ادامه با بیان این که دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل و نقل، در یک گزارش تکمیلی دیگر، وضعیت عملکرد حمل و نقل عمومی جاده‌ای را در فاصله زمانی اول اسفند ۹۸ تا ۱۵ اردیبهشت ۹۹ بررسی کرده است، تصریح کرد: «در نتیجه این بررسی، آماری به دست آمده که نشان می‌دهد میزان مسافران در اسفند ماه، ۴۴ درصد، در فروردین ماه، ۷۲ درصد و در اردیبهشت ماه، ۵۵ درصد نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۹۸ کاهش داشته است.»

او بیان کرد: «اگر چه متوسط مسافر روزانه در نیمه نخست اردیبهشت ماه، نسبت به فروردین افزایش داشته و از ۹۶ هزار مسافر به ۲۰۰ هزار

حدود ۴۰۰ تا ۱۵۰۰ میلیارد تومان کاهش درآمد شرکت‌های مسافری جاده‌ای در سال ۹۹

سناریو	مسافر ۹۸ (میلیون نفر)	برآورد ۹۹ (میلیون نفر)	میزان تغییر مسافر (میلیون نفر)	تغییرات درآمد شرکت حمل و نقل مسافر جاده‌ای (میلیارد تومان)	درصد واقعی تغییر نسبت به مقدار قابل انتظار ۹۹ طبق روند	تغییر درآمد واقعی نسبت به مقدار قابل انتظار ۹۹ طبق روند (میلیارد تومان)
پایه	۱۴۲	۱۴۲	۰	۰	۸	۳۵۸
روند	۱۴۲	۱۳۲	-۱۰	-۳۵۸	۰	۰
واقع بینانه	۱۴۲	۱۲۱	-۲۱	-۷۶۷	-۹	-۴۰۹
بدبینانه	۱۴۲	۹۹	-۴۳	-۱,۵۳۴	-۲۵	-۱,۱۷۶

حدود ۱۰۰۰ تا ۳۰۰۰ میلیارد تومان کاهش درآمد شرکت‌های حمل و نقل بار در سال ۹۹

سناریوی بار	بار ۹۸ (میلیون تن)	برآورد بار ۹۹ (میلیون تن)	درصد تغییر تناژ (میلیون تن)	تغییرات درآمد شرکت‌های حمل و نقل بار جاده‌ای (میلیارد تومان)	درصد واقعی تغییر نسبت به مقدار قابل انتظار ۹۹ طبق روند	تغییر درآمد واقعی نسبت به مقدار قابل انتظار ۹۹ طبق روند (میلیارد تومان)
روند	۴۶۵	۴۷۵	۷	۷۳۲	۰	۰
پایه	۴۶۵	۴۶۵	۰	۰	-۲	-۷۳۲
واقع بینانه	۴۶۵	۴۵۱	-۳	-۱,۰۴۶	-۵	-۱,۷۷۹
بدبینانه	۴۶۵	۴۳۷	-۶	-۲,۰۹۳	-۸	-۲,۸۲۵

سناریوی واقع بینانه کاهش درآمد حاصل از تناژ بار حمل شده در سال ۱۳۹۹ را ۱/۵ میلیارد تومان پیش بینی می کند اما در بدبینانه ترین حالت، این کاهش نزدیک به ۳۰۰۰ میلیارد تومان خواهد بود

... در ماه های آینده حتی در صورت عادی شدن شرایط هم تعداد مسافر به آن اندازه نیست که خواهد خسارت ها را جبران کند، بنابراین پیش بینی می شود شرکت های حمل و نقل درخواست افزایش قیمت داشته باشند که در این صورت باید از سوی دستگاه های نظارتی بررسی و با آن مخالفت نشود

بسیار کمتر از موج اول خواهد بود؛ زیرا موج اول در زمان طلایی سفر در ایران یعنی نوروز بود که بخش اعظمی از درآمد شرکت های حمل و نقلی را پوشش می داد، بنابراین اگر موج جدید کرونا در فصل دیگری رخ دهد، طبیعتاً چنین خسارتی به همراه نخواهد داشت.»

به گفته صادقی؛ «ضریب اشغال حمل و نقل ریلی و هوایی در آبان و آذر ماه بسیار کمتر از نوروز و در حمل و نقل جاده ای هم ۵۰ درصد است، در حالی که در نوروز این ضریب اشغال به بالای ۹۵ درصد می رسد.»

صادقی یادآور شد: «همچنین تا آن زمان در بدن بسیاری از افرادی که به کرونا مبتلا شدند، آنتی بادی این ویروس شکل گرفته، بنابراین راحت تر می توانند از وسایل حمل و نقل استفاده کنند و به سفر روند. همین امر، موجب تقلیل خسارت شیوع کرونا در ماه های دیگر نسبت به نوروز امسال خواهد بود. البته ناگفته نماند که هنوز هم ما از مردم تقاضا داریم از سفرهای غیر ضروری بپرهیزند.»

او تصریح کرد: «همچنین دولت و وزیر راه و شهرسازی، پروتکل های بهداشتی را برای استفاده از حمل و نقل عمومی و سفر اعلام کرده اند که رعایت آنها به استفاده ایمن از حمل و نقل عمومی کمک به سزایی می کند، علاوه بر آن، هر چقدر از زمان پیدایش این ویروس بگذرد، زندگی انسان در مقابله با آن هماهنگ تر می شود.»

جبران خسارت شرکت ها امکان پذیر نیست

صادقی در پاسخ به پرسشی درباره این که اگر بتوانیم شرایط را مدیریت کنیم، آیا شرکت های حمل و نقلی می توانند پس از این مقداری از زیان های خود را جبران کنند، گفت: «جبران خسارت و زبانی که بر شرکت های حمل و نقلی وارد شد امکان پذیر نیست زیرا همان گونه که گفته شد بحران کرونا در دوران طلایی سفر بود و در ماه های دیگر در صورت عادی هم تعداد مسافران به آن اندازه نیست که حالا بخواهد آن خسارت ها را جبران کند، اما پیش بینی می شود که شرکت های حمل و نقلی درخواست افزایش

قیمت داشته باشند که باید از سوی اتحادیه ها و همچنین دستگاه های نظارتی بررسی شود و با آن مخالفت نشود.»

او تاکید کرد: «اکنون شرایط اقتصادی کشور پیچیده است و مردم توان افزایش هزینه حمل و نقل و سفر را ندارند، اما به عقیده من اگر شرایط کشور به حالت عادی باز گردد و شرکت ها چنین درخواستی داشته باشند باید آن را با سعه صدر بررسی و با اندازه معقول افزایش قیمت موافقت شود.»

زیان هزار تا ۳ هزار میلیارد تومانی شرکت های حمل بار

صادقی با اشاره به حوزه حمل و نقل بار در کشور با بیان این که اکنون در حوزه حمل و نقل باری درون کشوری مشکلی نداریم و مردم هم باید خاطرشان از رسیدن کالا به شهرها آسوده باشد، گفت: «از اول اسفند تا ۱۵ فروردین ماه، تناژ بار حمل شده در کشور ۱/۵ میلیون تن کاهش یافت و حدود ۱۲۰ میلیارد تومان از درآمد شرکت های حمل بار کم کرد.» درآمد سالانه این حوزه حدود ۳۳ هزار میلیارد تومان است.

او با بیان این که درآمد سالانه این حوزه ۳۳ هزار میلیارد تومان است، اظهار کرد: «بر اساس سناریوی واقع بینانه تعریف شده برای این حوزه پیش بینی می شود تناژ بار حمل شده در سال جاری با ۱۴ میلیون تن کاهش به ۴۵۱ میلیون تن برسد و کاهش هزار میلیارد و ۴۶ میلیون تومانی را به بار آورد. در سناریوی بدبینانه نیز پیش بینی شده که تناژ بار حمل شده در سال جاری با ۲۸ میلیون تن کاهش به ۴۳۷ میلیون تن برسد و کاهش درآمد ۲ هزار میلیارد و ۹۳ میلیون تومانی را برای شرکت های حمل بار رقم بزند.»

مدیرکل دفتر ارزیابی های اقتصادی و مدیریت بهره وری حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در پایان درباره حوزه حمل و نقل دریایی مسافری نیز خاطرنشان کرد: «اوج سفرهای دریایی و گردشگری، در نوروز است که به دنبال شیوع کرونا این وجه از حمل و نقل نیز تعطیل و به مسافران بومی محدود شد؛ بنابراین این حوزه هم از گزند کرونا در امان نبود.»



شبیخون و ویروسی به بازار حمل و نقل

رفع آلام، فقط با وام؟!

اکرم امینی

گردشگری و یکی از پایه‌های اصلی آن یعنی حمل و نقل را باید از بزرگ‌ترین قربانیان شبیخون کرونا دانست. به نظر می‌رسد شبیخون واژه دقیقی برای توصیف بلایی است که کرونا بر سر حمل و نقلی‌ها به ویژه در ایران آورده است. تصور کنید مدیر یک شرکت حمل و نقلی هستید، همه برنامه‌ریزی‌های لازم برای سفرهای شب عید را انجام داده‌اید، صندلی‌ها را پیش‌فروش کرده‌اید و ظرفیت‌های اضافه برای حجم بالای مسافران نوروزی تدارک دیده‌اید، اما ناگهان ویروسی از راه می‌رسد، راه را بر سفرها می‌بندد و بهار درآمدزایی‌تان را یکباره خزان می‌کند؛ اگر این شبیخون نیست، پس چیست؟!

حمل و نقلی‌ها به عنوان یکی از بخش‌هایی که بیشترین زیان را از شیوع ویروس کرونا دیده‌اند، در توصیف کساد کار و کاسبی‌شان و نالییدن از زیان‌های رخ داده تنها نیستند. به نظر می‌رسد مسئولان هم از حجم بالای مشکلات پیش آمده آگاه هستند و بر همین اساس وعده‌هایی هم داده‌اند.

۲۲ فروردین امسال وقتی رئیس‌جمهوری از وزیر راه و شهرسازی، وضعیت شرکت‌های حمل و نقلی را جویا شد، محمد اسلامی اعلام کرد «رکود ایجاد شده در صنعت حمل و نقل متأثر از بحران کرونا قابل ملاحظه بوده و نیازمند رسیدگی ویژه و اعطای کمک‌های اعتباری از محل منابع و تسهیلات مصوب ستاد ملی مبارزه با کرونا است» و در روزهای پس از آن، از ارائه تسهیلات ۸ هزار میلیارد تومانی با سود ۱۲ درصد به مدهای مختلف حمل و نقل خبر داد. البته آنطور که

رئیس اتحادیه سواری های کرایه بین شهری: با این که شاهد توقف و کاهش ۷۰ درصدی فعالیتها هستیم، هزینه در همه بخشها افزایش یافته و اگر کمک بلاعوض یا وام کم بهره به کمک فعالان این بخش نیاید احتمال تعطیلی بسیاری از شرکتها و بیکاری چند هزار نفر در سراسر کشور، در یکی دو ماه آینده وجود دارد

گزارشهایی از وضعیت اقتصادی شرکت های حمل و نقل مسافر به سازمان راهداری ارائه شده است. آنها نیز وعده همکاری داده اند اما تاکنون نه در باره ارقام توافقی شده و نه هنوز کمکی به شرکت های حمل و نقل پرداخت شده است

برخی فعالان حوزه حمل و نقل می گویند هنوز از این مبلغ چیزی عاید آنها نشده است.

زیان ۳ هزار میلیارد تومانی ایرلاین های جهان

لزوم قرنطینه خانگی و پرهیز از حضور در جامعه، مهم ترین توصیه دولت ها به مردم برای کاهش روند فراگیری کرونا در سراسر جهان بوده و همین مسئله، لغو گسترده انواع سفر، به ویژه پروازها را در کشورهای مختلف به دنبال داشته است. انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی در اواخر فروردین، زیان ایرلاین ها در اثر لغو و توقف پروازها را بیش از ۳۱۴ میلیارد دلار اعلام کرد. ایرلاین های ایرانی نیز از این آسیب فراگیر جهانی مستثنا نبوده و زیان دیده اند.

بر مبنای دستور وزیر راه در اسفند ۹۸ این شرکتها مکلف شدند پول بلیت های لغو شده را بدون کسر مبلغ جریمه به مسافران بازگردانند و براساس اعلام دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی، مجموع خسارات وارده به ایرلاین های ایرانی تا ۱۵ فروردین بیش از ۳ هزار میلیارد تومان بوده است. اگرچه در ماه اخیر انتقادهایی به ایرلاین های ایرانی در زمینه رعایت نشدن فاصله اجتماعی در پروازها و فروش همه صندلی های پرواز وارد شده بود، اما به تازگی کمیته اتحادیه اروپا اعلام کرده، خالی گذاشتن صندلی در هواپیما ضرورتی ندارد و ایرلاین ها می توانند تمامی بلیت های مربوط به یک پرواز را بفروشند، زیرا خالی گذاشتن صندلی تاثیری در انتقال ویروس کرونا ندارد و فقط موجب خواهد شد درآمدزایی شرکت های هواپیمایی که تاکنون به شدت تحت تاثیر بحران کرونا قرار گرفته اند، با مشکلات بیشتری روبه رو شود. این کمیته تاکید کرده است که استفاده اجباری از ماسک های استاندارد و بهداشتی داخل کابین هواپیما، در هنگام پرواز و در فرودگاه کافی است.

لزوم کاهش هزینه ها در ایرلاین ها

یکی از کارشناسان صنعت هوانوردی کشور می گوید وضعیت پیش آمده در حمل و نقل

هوایی سراسر جهان در قرن اخیر بی سابقه بوده است و ایرلاین ها برای عبور از این بحران چاره ای جز کاهش هزینه های خود و دریافت وام های دولتی ندارند.

بهروز حیدریان به ترابران گفت: «ایرلاین داری یک صنعت خدماتی با حاشیه سود پایین است که اگر در مقیاس بالا عمل کند، همین حاشیه سود پایین می تواند در نهایت به سودی بزرگ منجر شود، اما برای رسیدن به این سود، ایرلاین ها باید هزینه های ثابت و متغیر زیادی پرداخت کنند. هزینه های متغیر شامل هزینه های سوخت، کترینگ، ناوبری و... است که برای هر پرواز به طور مجزا پرداخت می شود و با افزایش تعداد پروازها، مجموع این هزینه ها هم افزایش می یابد.»

او افزود: «با توجه به کمتر شدن مجموع پروازها در ایرلاین ها در اثر شیوع کرونا، در حال حاضر از هزینه های متغیر شرکتها کاسته شده اما درآمد شرکتها نیز بسیار پایین آمده است. این کمبود منابع درآمدی باعث می شود ایرلاین ها نتوانند از پس تامین هزینه های ثابت خود مانند هزینه اجاره هواپیما، حقوق کارمندان، بازپرداخت وامها، هزینه های نگهداری و پارکینگ هواپیماها، سررسید چکها و بدهی های قبلی برآیند. پرداخت این هزینه ها نیاز به نقدینگی دارد که فعلا با توجه به شرایط ایجاد شده، ایرلاین ها امکان جبران هزینه ها را ندارند و حتی اگر پروازها مجدداً از سر گرفته شود، حاشیه سودآوری پایین است.»

این تحلیلگر صنعت هوانوردی ادامه داد: «در حال حاضر برخی ایرلاین ها سعی می کنند با قرار دادن صندلی خالی یا حمل کارگو در کابین مسافری، به نوعی به حیات خود ادامه دهند اما حذف صندلی یا استفاده از فضا برای حمل کارگو هر دو بر خلاف بحث صرفه اقتصادی است.»

وی افزود: «فرض کنید یک ایرلاین در حالت معمولی برای کل ناوگان، نرخ بهره وری ۱۱ ساعت در روز داشته و در هر پرواز، لود فاکتور یعنی تعداد صندلی فروخته رفته، ۸۰ درصد بوده، اما در دوران شیوع کرونا، نرخ بهره وری به ۲۰ درصد کل ناوگان رسیده است. فرض کنید هر هواپیما به طور متوسط

بر اساس دستور وزیر راه
ایرلاین‌ها مکلف شدند
پول بلیت‌های لغو شده را
بدون کسر مبلغ جریمه به
مسافران بازگردانند و
بنا بر اعلام دبیر انجمن
شرکت‌های هواپیمایی،
مجموع خسارت‌های
وارد شده به شرکت‌های
هواپیمایی ایران تا ۱۵
فروردین بیش از ۳ هزار
میلیارد تومان بوده است

یک تحلیلگر هوانوردی:
در حال حاضر برخی
ایرلاین‌ها سعی می‌کنند
با قرار دادن صندلی
خالی یا حمل کارگو
در کابین مسافری،
به نوعی به حیات
خود ادامه دهند که
هر دو روش برخلاف
صرفه اقتصادی است

صنف در ۴ ماه اخیر کاهش ۷۰ درصدی داشته است. رحمت‌اله حاج‌محمدعلی به ترابران گفت: «با وجود توقف و کاهش ۷۰ درصدی فعالیت کرایه‌های سواری، هزینه در همه بخش‌ها افزایش یافته و اگر کمک بلاعوض یا وام کم‌بهره به کمک فعالان این بخش نیاید، احتمال تعطیل شدن بسیاری از شرکت‌ها و بیکار شدن چند هزار نفر در سراسر کشور، در یکی دو ماه آینده وجود دارد.»

به گفته او، فعالیت سواری‌های کرایه در حال حاضر با رعایت تمهیداتی مانند استفاده از ماسک و ضدعفونی کردن ناوگان در جریان بوده، اما به دلیل کاهش چشمگیر مسافر، مشکلات و ضرر و زیان به قوت خود باقی است. آنطور که رئیس اتحادیه سواری‌های کرایه بین‌شهری می‌گوید: «با هدف حفظ فاصله اجتماعی، تاکسی‌های بین‌شهری ملزم شده‌اند فقط با ۳ مسافر حرکت کنند و برای کاهش زیان، ناچارند هزینه مسافر چهارم را بین ۳ مسافر تقسیم کنند. این مسئله در برخی شهرستان‌ها و مسیرهای کوتاه، دردسرساز بوده و با مخالفت مسافران روبه‌رو شده است. به همین دلیل او از مسئولان می‌خواهد به این کار وجهه قانونی ببخشند.»

حاج‌محمدعلی در خصوص دورنمای فعالیت صنف سواری‌های کرایه در دوران شیوع کرونا گفت: «امید ما به بسته حمایتی وعده داده شده از سوی دولت است. وزارت کار اعلام کرده است به شرکت‌هایی که نیروی انسانی خود را اخراج نکنند، به ازای هر کارمند ۱۲ میلیون تومان وام برای جبران خسارت کرونا اعطا می‌کند با این حال به نظر می‌رسد هنوز حمایتی از حمل‌ونقل برون‌شهری تدارک دیده نشده است. مراجعه ما به سایت اعلام شده از سوی این وزارت نشان می‌دهد حمل‌ونقل در میان ۱۸ شغل اعلام شده جایی ندارد.»

در بخش اتوبوسی نیز وضعیت حمل‌ونقل جاده‌ای تعریفی ندارد و براساس گفته‌های رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل مسافر، در ماه‌های گذشته فعالیت این صنف ۸۰ درصد کاهش داشته است.

احمدرضا عامری می‌گوید: «گزارش‌هایی از

۴ ساعت در روز پرواز می‌کند که بر اساس طرح فاصله‌گذاری باید ۳۰ درصد از لود فاکتور همیشگی (۸۰ درصد) کاسته شود. در نتیجه هم ظرفیت کاهش داشته است، هم فرکانس، هم نرخ بهره‌وری، هم نرخ لود فاکتور و در نهایت درآمد هر پرواز. در واقع عملاً این نوع عملیات پایدار نیست و در نهایت شاید بتواند فقط بخشی از هزینه‌ها را جبران کند.»

حیدریان یادآور شد: «به همین دلیل بیشتر ایرلاین‌های دنیا تلاش می‌کنند به نوعی کمک دولتی دریافت کنند. برخی از این کمک‌ها به ده‌ها میلیارد دلار می‌رسد که این نشان‌دهنده تاثیر بالای کرونا در بحران اقتصادی ایرلاین‌ها است.»

این تحلیلگر در بیان راهکارهای پیش روی ایرلاین‌ها برای ادامه حیات و کاهش زیان اقتصادی فعلی گفت: «به نظر می‌رسد تنها راه پیش‌روی ایرلاین‌ها این است که سعی کنند از هزینه‌های ثابت بکاهند و بر همین اساس می‌بیند که تعدیل نیرو در ایرلاین‌های جهان در صدر خبرها قرار گرفته است. همچنین عدم دریافت هواپیماهای سفارش داده شده، از رده خارج کردن برخی هواپیماها و فروش بخشی از ناوگان، کوچک‌تر کردن مجموعه شرکت اعم از نیروی کار تا شعبه و دفاتر و درخواست وام کم‌بهره یا کمک‌های دولتی، از راهکارهایی است که ایرلاین‌ها در سراسر جهان در پیش گرفته‌اند.»

حیدریان یادآور شد: «شرایط فعلی برای ایرلاین‌ها در ۱۰۰ سال اخیر بی‌سابقه بوده و نمی‌توان پیش‌بینی روشنی از شرایط پیش رو داشت. فقط می‌توان با اطمینان گفت که اگر وضعیت به شکل فعلی و به مدت طولانی ادامه پیدا کند، صنعت ایرلاین یکی از بزرگ‌ترین قربانیان کرونا خواهد بود.»

چشم به راه کمک‌های دولتی

با لغو گسترده سفرها برای پیشگیری از ابتلای مسافران به کرونا، هم اتوبوس‌ها و هم تاکسی‌های بین‌شهری، نوروز ۹۹ را با کساد و زیان بی‌سابقه آغاز کردند.

براساس آنچه رئیس اتحادیه سواری‌های کرایه بین‌شهری به ما می‌گوید، فعالیت این

دبیر انجمن شرکت‌های ریلی: برای جلوگیری از بیکاری بخش بزرگی از پرسنل شرکت‌های ریلی پیشنهاد ۲۰۰ میلیارد تومان کمک بلاعوض و ۳۰۰ میلیارد تومان تسهیلات کم‌بهره برای شرکت‌های ریلی زیان دیده از شیوع کرونا به دولت ارائه کرده‌ایم. ضمن اینکه شرکت‌های ریلی مسافری خواهان اعمال ۲ سال مالیات ارزش افزوده با تعرفه صفر درصد هستند

مهرداد تقی‌زاده: درآمد شرکت‌های ریلی در تعطیلات نوروزی امسال نسبت به سال گذشته حدود ۶۰۰ میلیارد تومان افت داشت که از این میزان، بیش از ۵۰۵ میلیارد تومان به حمل ریلی مسافری و ۹۱ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان نیز به حمل ریلی بار اختصاص دارد

وضعیت اقتصادی شرکت‌های حمل و نقل مسافر به سازمان راهداری ارائه شده است. سازمان راهداری نیز وعده همکاری داده، اما تاکنون نه بر روی اعداد و ارقام به توافق رسیده‌ایم، نه هنوز کمکی به شرکت‌های حمل و نقلی پرداخت شده است.»

او یادآور شد: «رانندگان اتوبوس حقوق ثابت ندارند و با هر سفر، حق الزحمه دریافت می‌کنند که اکنون به دلیل کاهش سفر، دستمزدها نیز به شدت کاهش یافته است.»

عامری می‌گوید با توجه به اینکه اقلاری که از اتوبوس استفاده می‌کنند، بیشتر از اقشار کم درآمد جامعه هستند، به نظر می‌رسد تا برگشتن به روال عادی سفرها زمان زیادی طول بکشد.

زیان ۶۰۰ میلیارد تومانی ریلی‌ها

تجمیع زیان شرکت‌های حمل و نقل ریلی بابت شیوع کرونا و محدودیت‌های تردد و سفر، از اوایل اسفند ۹۸ آغاز شد. با شیوع کرونا و تاکید مسئولان و پزشکان بر لزوم قرنطینه خانگی، مسافران سفرها را لغو کردند و شرکت‌های ریلی متعهد به بازپرداخت اصل هزینه بلیت، بدون کسر جریمه شدند. براساس اعلام مدیرعامل راه‌آهن، شرکت‌های ریلی مسافری تا ۱۵ فروردین، بیش از ۹۰ میلیارد تومان پول بلیت را به مسافران خود بازگرداندند.

دبیر انجمن شرکت‌های ریلی نیز زیان شرکت‌های حمل و نقل ریلی به دلیل شیوع کرونا را تا تیر امسال حدود ۶۰۰ میلیارد تومان برآورد کرده است.

مهرداد تقی‌زاده که با استناد به ممنوع شدن گفت‌وگو با رسانه‌ها درباره کرونا از سوی دولت، حاضر به صحبت در این باره نشد، پیش‌تر به خبرگزاری مهر گفته بود: «پس از آنکه وزیر راه در اسفند ۱۳۹۸ اعلام کرد مسافران می‌توانند بلیت سفرهای ریلی خود را بدون کسر هزینه کنسلی، مسترد کنند، میزان سفرهای ریلی در تعطیلات نوروزی ۱۳۹۹ در مقایسه با سال پیش از آن، کاهش ۹۵ درصدی داشته است.»

تقی‌زاده افزود: «درآمد شرکت‌های ریلی در تعطیلات نوروزی امسال نسبت به سال

گذشته حدود ۶۰۰ میلیارد تومان افت داشت که از این میزان، بیش از ۵۰۵ میلیارد تومان به شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری و ۹۱ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان نیز به شرکت‌های حمل و نقل ریلی بار اختصاص دارد.»

دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته معتقد است با توجه به اینکه دقیقاً در زمان پیک سفرهای نوروزی به شرکت‌های ریلی زیان وارد شده، جبران این زیان در طول سال، ممکن نیست.

به گفته تقی‌زاده، بیشترین زیان وارد شده به شرکت‌های ریلی از محل لغو سفرها و کاهش شدید درآمد در دوره پیک سفرهای ریلی، هزینه استرداد بلیت‌های فروخته شده برای سفرهای نوروزی، هزینه ضدعفونی سالن‌های قطارها و هزینه پرداخت دستمزد به کارکنان با حدود ۱۰ هزار نفر اشتغال در این صنعت است.

تقی‌زاده درباره خسارت‌های وارد شده به شرکت‌های ریلی حمل بار نیز گفت: «بیش از دو سوم باری که از سوی قطارهای باری حمل می‌شود، کالاهای معدنی و صنعتی بزرگ است که با توجه به تعطیلی معادن و کارخانه‌های فولادی و ذوب فلزات به دلیل شیوع کرونا، فعالیت قطارهای باری نیز متوقف شده است.»

به گفته او، از آنجا که بسیاری از کشتی‌های باری دنیا، فعالیت خود را متوقف کرده‌اند، ورود کشتی به بنادر جنوبی نیز کاهش داشته و فعالیت قطارهای باری کانتینری با کاهش شدید روبه‌رو شده است.

تقی‌زاده افزود: «از رئیس کارگروه مدیریت پیامدهای اقتصادی ناشی از کرونا درخواست کرده‌ایم برای جلوگیری از بیکاری بخش بزرگی از کارکنان شرکت‌های ریلی، ۲۰۰ میلیارد تومان کمک بلاعوض به شرکت‌های ریلی، به تناسب میزان زیان وارد شده ارائه شود. همچنین درخواست اختصاص ۳۰۰ میلیارد تومان تسهیلات ارزان نرخ با سود ۴ درصد به شرکت‌های ریلی زیان دیده از شیوع کرونا به دولت ارائه کرده‌ایم. از سوی دیگر شرکت‌های ریلی مسافری خواهان اعمال ۲ سال مالیات ارزش افزوده با تعرفه صفر درصد هستند.»

یک کارشناس حمل و نقل: بسیاری از شرکت‌های بزرگ هواپیمایی متوجه شده‌اند که تا چند سال آینده، امکان بازگشت به دوران پروتوق گذشته در سفرهای هوایی وجود ندارد و بر همین اساس برخی از آنها هواپیماهای بسیار کم سن و سالی را از رده خارج یا وارد بازار فروش دست‌دوم‌ها کرده یا به انبار قطعات فرستاده‌اند؛ بنابراین برای خرید هواپیمایی مناسب با شرایط خوب و تامین قطعات، فرصتی مناسبی ایجاد شده است



خارج یا وارد بازار فروش دست‌دوم‌ها کرده یا به انبار قطعات فرستاده‌اند؛ بنابراین برای خرید هواپیمایی مناسب با شرایط خوب و تامین قطعات، فرصتی مناسب پیش روی ایرلاین‌های ایرانی قرار گرفته است.»

فرشیدی افزود: «اگرچه ایرلاین‌ها بخش زیادی از مسافرانشان را از دست داده‌اند و ادعا می‌کنند که زیان هنگفتی کرده‌اند، اما در همین شرایط هم می‌بینیم که گفته می‌شود یکی دو شرکت هواپیمایی جدید قرار است به زودی فعالیت خود را آغاز کنند. اگر بازار حمل هوایی، اینطور که مدیران ایرلاین‌ها می‌گویند پرخطر بود، قاعدتاً کسی تمایل به آغاز کار در این بخش آن هم در دوران شیوع کرونا نداشت.»

این کارشناس حمل و نقل ضمن مخالفت با اعطای وام کم‌بهره ۲۴۰۰ میلیارد تومانی به ایرلاین‌ها که از سوی دولت وعده داده شده است، گفت: «به جز ماهان و ایران ایر، ارزش دارایی همه ایرلاین‌های دیگر به این اندازه نیست. البته گفته می‌شود این رقم قرار است برای تامین حقوق و دستمزد نیروی انسانی ایرلاین‌ها داده شود، در حالی که ۵۰ درصد نیروی انسانی ایرلاین‌ها، کروی پروازی هستند که دو سوم حقوقشان بابت میزان پرواز در ماه است و اگر پروازی در کار نباشد، به پرداخت حداقل حقوق به آنها بسنده می‌شود. تقریباً ۲۰ درصد از نیروی انسانی ایرلاین‌ها نیروی فنی هستند و ۳۰ درصد نیز نیروی اداری که حداقل حقوق را دریافت می‌کنند؛ بنابراین ایرلاین‌ها نیاز به چنین پولی ندارند.»

فرشیدی یادآور شد: «اگرچه گفته می‌شود که هواپیما وقتی سود دارد که روی هوا باشد، اما این جمله به این معنی نیست که وقتی هواپیما روی زمین است، ضرر هنگفتی می‌دهد. زیان اصلی ایرلاین‌ها در حال حاضر هزینه پارکینگ و هزینه نگهداری هواپیما در وضعیت آماده به سرویس است که این هزینه‌ها نیز با توجه به درآمدهایی که ایرلاین‌ها در گذشته داشته‌اند، قابل جبران خواهد بود.»

وی با تأکید بر اینکه با توجه به وضعیت پیش آمده و کاهش مسافران، ایرلاین‌ها باید

دریایی‌ها هم وام می‌خواهند

کاهش فعالیت تجاری برخی صنایع در دوران شیوع کرونا، بر حمل و نقل دریایی نیز سایه انداخته و از فعالیت‌های این بخش کاسته است.

همچنین مسیرهای مسافری دریایی موجود در کشور مانند بندرعباس - قشم، نوروز امسال را با کاهش چشمگیر مسافر از سر گذراندند. بر همین اساس بخش دریایی نیز از زیان و ضرر ناشی از شیوع کرونا مصون نمانده است و به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ۳۲ شرکت دریایی برای دریافت تسهیلات حمایتی دولتی در زمینه جبران زیان ناشی از کرونا شناسایی شده‌اند. قرار است این شرکت‌ها در مجموع ۵۰۰ میلیارد تومان وام دریافت کنند.

انعطاف جاده‌های‌ها، غفلت هوایی‌ها

یک کارشناس حمل و نقل، ضمن تحلیل واکنش بخش‌های مختلف حمل و نقل به محدودیت‌های به‌وجود آمده ناشی از شیوع کرونا، معتقد است مدیریت نرخ بلیت و انعطاف‌پذیر بودن قیمت آنها، ترند مهم و موثری برای جذب دوباره مسافر به بازار از دست رفته حمل و نقل در همه زیربخش‌های آن خواهد بود.

مهرداد فرشیدی به ترابران گفت: «حمل و نقل مسافری آسیب زیادی از شیوع ویروس کرونا و محدودیت‌های سفر دید و به دلیل بی‌برنامگی متولیان و مسئولان، این زیان و آسیب‌ها در حال افزایش است.»

فرشیدی با بیان اینکه اگرچه حمل و نقل هوایی از محدودیت‌های سفر آسیب فراوانی دید، اما وضعیت پیش‌آمده فرصتی برای ساماندهی به تعمیرات و ناوگان است، یادآور شد: «اکنون یک فرصت طلایی برای خرید هواپیما و قطعات آن در اختیار شرکت‌های هواپیمایی ایران قرار گرفته، زیرا بسیاری از شرکت‌های بزرگ هواپیمایی در جهان با توجه به وضعیت پیش آمده، متوجه شده‌اند که تا چند سال آینده، امکان بازگشت به دوران پروتوق گذشته در سفرهای هوایی وجود ندارد و بر همین اساس برخی از آنها هواپیماهای بسیار کم سن و سالی را از رده

یک کارشناس حمل و نقل:
اگرچه حمل و نقل ریلی از شرایط پیش آمده بیشترین زیان را دیده اما تفاوت این بخش با بخش هوایی در این است که خواب قطارها هزینه‌ای برای مالک ندارد، اما زمین‌گیر شدن هواپیما، هزینه پارکینگ و به‌روز نگه داشتن ناوگان و نیز هزینه خدمات دوره‌ای را دارد، بنابراین بهتر می‌تواند مشکلات پیش آمده را تحمل کند

قیمت‌ها را به گونه‌ای تنظیم کنند که برای مسافران جذاب باشد، افزود: «در حال حاضر عملکرد ایرلاین‌ها برخلاف این است. چندی پیش ایرلاین‌های کشور با انجمن شرکت‌های هواپیمایی قراردادی بستند مبنی بر اینکه به هیچ وجه بلیت را ارزان‌تر از نرخ کف نفروشدند، این در حالی است که اکنون وقت جذب مسافر است و سایر مدهای حمل و نقلی از جمله حمل و نقل ریلی و اتوبوسی با ارائه تخفیف به جذب مسافران از دست رفته می‌پردازند.»

این کارشناس افزود: «در حال حاضر بازار حمل و نقل مسافری از دست رفته و عرضه بیشتر از تقاضاست، بنابراین باید نرخ‌ها رقابتی باشد و بازار نرخ را تعیین کند.»

ریلی‌ها بیشترین آسیب را دیدند

این کارشناس حمل و نقل معتقد است شرکت‌های ریلی بیش از دیگر بخش‌های حمل و نقلی از شیوع کرونا و مشکلات پیش آمده زیان دیده‌اند.

او با بیان اینکه فاصله‌گذاری اجتماعی در فضای محدود کوبه‌های قطار ناممکن است، توضیح داد: «پیش از این، روزانه بیش از ۴۰ رام قطار در مسیر تهران- مشهد حرکت می‌کرد، اما در دوران کرونا، حتی روزهای بدون قطار در این مسیر ثبت شد و اکنون که وضعیت کمی بهتر شده این رقم به ۴ رسیده است.»

فرشیدی با یادآوری اینکه بخش ریلی در مقابل وضعیت پیش آمده نسبت به بخش هوایی، انعطاف بهتری از خود نشان داد، ادامه داد: «نرخ‌های فعلی بلیت قطار، مناسب‌تر و در وضعیت فعلی برای مسافران قابل تحمل‌تر است.»

او اضافه کرد: «البته اگرچه بخش ریلی توانسته انعطاف بیشتری نسبت به شرایط پیش آمده نشان دهد، اما فعالیت‌های این بخش اقتصادی نبوده است. برای اینکه فعالیت قطار جنبه اقتصادی پیدا کند، باید با حداقل مشخصی واگن و با ظرفیت کامل حرکت کند، به همین دلیل با وجود فعالیت، باز هم این بخش آسیب دیده و لازم است دولت در تامین مهم‌ترین هزینه این بخش

یعنی اجاره کشنده یا لکوموتیو تمهیداتی در نظر گیرد، در غیر این صورت شرکت‌ها نمی‌توانند ادامه دهند و باید قطارها را بخوابانند.»

او یادآور شد: «اگرچه حمل و نقل ریلی از شرایط پیش آمده بیشترین زیان را دیده است، اما تفاوت این بخش با بخش هوایی در این است که خواب قطارها هیچ هزینه‌ای برای مالکان آنها دربر ندارد، اما زمین‌گیری هواپیماها، مستلزم هزینه پارکینگ و به‌روز نگه داشتن ناوگان و هزینه خدمات دوره‌ای است؛ بنابراین حمل و نقل ریلی بهتر می‌تواند مشکلات به‌وجود آمده را تحمل کند و فقط پرداخت حقوق نیروی انسانی ممکن است با مشکل روبه‌رو شود.»

باز یابی بازار به سبک اتوبوس‌ها

فرشیدی معتقد است حمل و نقل اتوبوسی از جمله منعطف‌ترین بخش‌ها در مدیریت مشکلات پیش آمده در بازار ناشی از کاهش مسافران بوده است.

او توضیح داد: «در حالی که سازمان راهداری بدون توجه به شرایط پیش آمده در بازار حمل و نقل و کاهش مسافران، نرخ بلیت اتوبوس را مانند هر سال ۲۰ درصد افزایش داده، خود شرکت‌های اتوبوسی، تخفیف‌های خوبی به مسافران می‌دهند، زیرا متوجه شده‌اند که در حال حاضر که مسافر چندانی وجود ندارد و مسافران با مشکلات اقتصادی

دست و پنجه نرم می‌کنند، با ارائه نرخ‌های کمتر می‌توان مسافر بیشتری جذب کرد. تصمیم به اعمال این تخفیف‌ها بدون دخالت دولت یا سازمان راهداری بوده است، چراکه اتوبوس‌ها متعلق به بخش خصوصی هستند و از نزدیک، شرایط را لمس و درک می‌کنند و به این نتیجه رسیده‌اند که می‌بایست برای بازپس‌گیری بازار، از نظر قیمتی منعطف باشند؛ اما ایرلاین‌ها این بینش را ندارند و حاضرند بدون مسافر یا با ضریب اشغال بسیار پایین پرواز کنند اما از نرخ توافق شده پایین‌تر نیابند. از سوی دیگر آنها مرتب اعلام می‌کنند ضرر کرده‌ایم و زیانده هستیم در حالی که بخشی از این زیان مربوط به بی‌تدبیری خودشان است.»

به گزارش ترابران، در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس گفته شده که ۵۴ رسته شغلی به تعداد ۴ میلیون و ۸۳۸ هزار و ۹۸۲ نفر شغل بیشترین آسیب را از کرونا دیده‌اند که معادل ۲۰/۳۲ درصد کل است. این ۵۴ رسته در ۱۶ گروه طبقه بندی شده‌اند که ۸ درصد ستانده در سال ۱۳۹۰ و ۹ درصد ارزش افزوده کل اقتصاد برای سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۵ را به خود اختصاص داده‌اند.

بیشترین میزان کاهش ستانده کل اقتصاد (تولید کل) در حوزه حمل و نقل به ترتیب در اثر حذف فعالیت‌هایی اعم از حمل و نقل زمینی بار به جز راه آهن (۳ درصد)، حمل و نقل زمینی مسافر به جز راه آهن (۱ درصد)، حمل و نقل هوایی (۰/۵ درصد)، حمل و نقل آبی (۰/۴ درصد) است که سهم بالای حمل و نقل را در اقتصاد نشان می‌دهد؛ مثلاً اگر فعالیت حمل و نقل زمینی با سایر فعالیت‌ها هیچ‌گونه مبادلات واسطه‌ای نداشته باشد و از هیچ یک از سایر فعالیت‌های اقتصادی تقاضا و عرضه واسطه‌ای نداشته باشد، ستانده کل اقتصاد به میزان ۳۲۷۴۱۳۵۹۶ میلیارد ریال و یا برابر ۳ درصد کاهش می‌یابد.

در ادامه گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، برای کاهش تبعات کرونا، راهکارها و اقداماتی با ملاحظات مختلف از جمله اینکه بتوانند در دوره ۶ ماه تا یک سال کارایی داشته باشند به شرح زیر پیشنهاد شده است:

حمل و نقل شهری: چالش اصلی، پاسخگویی همزمان به تقاضای حمل و نقل، در اثر ازسرگیری تدریجی فعالیت‌های روزانه، و رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی است. در این راستا، دو مسئله جدی در کلان‌شهرها، اولاً نحوه ادامه فعالیت حمل و نقل همگانی در شهر و ثانیاً دسترسی حومه‌ای به کلان‌شهرها است. در این راستا، پیشنهادهایی به شرح زیر مطرح می‌شود:

- توزیع ساعات کاری مشاغل که راهکاری کم هزینه و امکان‌پذیر است.
- طراحی سرویس ویژه با رعایت فاصله‌گذاری لازم است. با توجه به الزام کارکنان دولت برای حاضر شدن در محل کار، می‌توان در گام نخست راهاندازی سرویس ویژه برای کارکنان دولت را آغاز کرد و در ادامه آن را برای استفاده عموم نیز توسعه داد.

- تعطیلی کل یا حتی برخی از خطوط برای طولانی مدت ممکن نیست، اما شاید بتوان به تعطیلی برخی ایستگاه‌ها و ایستگاه‌های تبادلی فکر کرد. کاهش مطلوبیت از طریق کاهش خدمات (مثل تعطیلی برخی ایستگاه‌ها) در میان مدت ممکن است کارا باشد.

- در خطوط اتوبوسرانی پرتقاضا (شامل خطوط BRT و سایر خطوط) امکان تعطیلی کل یا حتی برخی خطوط برای طولانی مدت وجود ندارد. اضافه کردن ناوگان باید در دستور کار قرار گیرد. امکان تعطیلی خطوط کم تقاضا و استفاده از ناوگان آن و نیز استفاده از ناوگان آزاد بخش خصوصی برای سرویس دهی با فاصله‌گذاری اجتماعی می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.
- لغو کوتاه مدت طرح‌های ترافیکی و بازنگری در این طرح‌ها در بلندمدت با توجه به شرایط تامین ظرفیت حمل و نقل عمومی با رعایت فاصله‌گذاری پیشنهاد می‌شود.

ج- در شهرهای کوچک و خارج از محدوده کلان‌شهری، توسعه شیوه‌های پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و به طور کلی آموزش و توصیه به کاهش سفرهای روزانه

د- **حمل و نقل جاده‌ای:** مساله اصلی کاهش تقاضای سفرهای بین شهری و متضرر شدن شرکت‌های حمل و نقل است. استفاده از حمایت‌های مالی دولتی و در عین حال، ارائه خدمت از سوی ناوگان برون شهری برای کوتاه‌مدت و میان‌مدت به خصوص برای پاسخگویی به سفرهای حومه‌ای پیشنهاد می‌شود.

ه- حمایت‌های مالی دولت از بخش‌های آسیب دیده در بازه زمانی شیوع بیماری، امری لازم است اما باید توجه داشت که با توجه به محدود شدن منابع مالی دولت به دلایلی مانند تحریم‌ها، کاهش قیمت نفت، آثار اقتصادی بحران کرونا، تبعاً باید به کاهش هزینه‌های سنگین از جمله به تعویق افتادن توسعه آزادراه‌ها، احداث خطوط مترو و ابرپروژه‌های شهر توجه داشت.

و- انجام فراخوان و مذاکره با بخش خصوصی و کمک گرفتن از بخش خصوصی به ویژه استارت‌آپ‌های دارای راهکار باید مورد توجه باشد.

تاثیر کرونا بر حمل و نقل
زیر ذره‌بین مرکز پژوهش‌های مجلس

توسعه آزادراه‌ها و خطوط مترو به تعویق بیفتد

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در یکی از گزارش‌های جدید خود با عنوان «بررسی ابعاد آثار ویروس کرونا بر بخش حمل و نقل در ایران» با توجه به ضرورت حمایت‌های مالی دولتی از بخش‌های آسیب دیده در دوران کرونا، پیشنهاد به تعویق افتادن توسعه آزادراه‌ها، احداث خطوط مترو و ابرپروژه‌های شهری را با توجه به کاهش درآمدهای دولت مطرح کرد.



گل تحریم دریایی، به سبزه هم آراسته شد

کرونا ی کشتی شکن!

بخش اعظمی از واردات کالاهای اساسی، مواد غذایی، مواد اولیه و مایحتاج عمومی مردم از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود، بنابراین هرگونه خللی در صنعت کشتیرانی می‌تواند زنجیره تامین را دچار مشکل کند. اکنون که جهان عرصه جولان ویروس کرونا شده، این ویروس صنعت کشتیرانی را هم مانند هر نوع کسب و کار دیگری به انزوا، بیکاری، اسکراب کشتی و... تهدید می‌کند.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می‌گوید که بالغ بر ۹۰ درصد شناورهای کوچک و حتی فلزی غیرکنوانسیون و شناورهای سنتی (لنج) بیکار شده‌اند. تردد کانتینربرها و عملیات کانتینری به مقصد ایران به دلایل تحریمی و مشدد ویروس کرونا تا حدود ۵۰ درصد کاهش داشته و فقط بازار شناورهای بالک و فله در بنادر ایران بهتر بوده است.

مسعود پل‌مه با تاکید بر اینکه شیوع ویروس کرونا بیش از آنچه جان انسان‌ها را به مخاطره اندازد، منافع و منابع اقتصادی را به ورطه تهدید می‌کشاند، معتقد است: «ایران با تکیه بر تجاربی که در دوران تحریم دارد، به‌نوعی می‌تواند تهدید تلافی تحریم و ویروس کرونا را به فرصت تبدیل کند.»



دبیر انجمن کشتیرانی:
در شرایط فعلی و با توجه به سوابق گذشته به نظر نمی‌رسد که دولت قادر باشد به حمل‌ونقل دریایی هیچ‌گونه کمکی کند. ضمن اینکه مشکلاتی که دولت به وجود آورده، خود به مانع و گلوگاهی برای ما تبدیل شده است

سازمان تامین اجتماعی و سازمان امور مالیاتی با رفتارهایی که از خود نشان می‌دهند و به نوعی به دنبال کسب درآمد حداکثری بدون توجه به منافع صاحبان کسب‌وکار هستند، ما را در محاق برده‌اند؛ بنابراین اگر دولت کاری به کار ما نداشته باشد، بهترین کمکی است که به ما می‌کند

عملیات حمل‌بخواه، زیرا کشتی چه در حالت فعالیت و تردد و چه در شرایط توقف، هزینه دارد و با تردد فقط میزان کمی بر هزینه‌های آن افزوده می‌شود و وقتی که حرکت نمی‌کند همه هزینه‌های اصلی اعم از حقوق و بیمه پرسنل اداری و کرو عملیاتی، هزینه سوخت، هزینه حفظ و نگهداری، هزینه تعمیرات و ... متوجه کشتی است؛ در نتیجه، نگهداری کشتی برای مالکان در چنین شرایطی بسیار سخت است؛ زیرا نه تنها درآمد ندارند، بلکه چشم‌اندازی هم برای شروع عملیات بعدی که منجر به کسب درآمد شود در افق روبه‌روی خود نمی‌بینند، پس به سمت آن می‌روند که شناورهایی را که سن بالاتری دارند و هزینه بیشتری می‌برند از چرخه کار خارج کنند و به دست اسکرابر برای قراضه کردن بسپارند.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با بیان اینکه اسکراب هر فروند کشتی موجب کاهش تناژ تجاری و باربری دریایی ما می‌شود، تصریح کرد: «سفارش ساخت کشتی نیز مقوله دیگری است که از شیوع ویروس کرونا متأثر شده است؛ به‌گونه‌ای که سفارش‌دهنده وقتی با شرایطی مانند وضعیت فعلی روبه‌رو می‌شود و می‌بیند که کشتی‌های موجود هم بیکار هستند، طبعاً سفارش خود را به حالت تعویق یا تعدیل درمی‌آورد یا کلاً لغو می‌کند که این حرکت به‌خودی‌خود ضربه دیگری بر پیکره ناوگان دریایی آن‌هم در سطح جهانی وارد می‌کند؛ زیرا نوسازی ناوگان در این بخش متوقف شده و امکان استفاده از شناوره‌های جدید با فناوری روز از دست می‌رود.»

او با بیان اینکه همه موارد گفته شده حلقه‌های یک زنجیره محسوب می‌شوند که گاهی حتی خدمات بندری، انبارداری، حمل‌ونقل داخلی کشورها را متأثر می‌کند، افزود: «به این صورت، شیوع ویروس کرونا بیش از آنچه جان انسان‌ها را به مخاطره اندازد، منافع و منابع اقتصادی را به ورطه تهدید می‌کشانند.»

پل‌مه با اشاره به این که تلاقی شیوع ویروس کرونا و مشکل تحریم‌ها، شرایط را برای ناوگان دریایی ما سخت‌تر از کشورهای دیگر می‌کند؛ تاکید کرد: «هرچند برای عملیاتی کردن شناور با پرچم ایران مشکلات عدیده‌ای داریم، اما در

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با اشاره به اینکه بدیهی‌ترین تأثیر ویروس کرونا بر مردم، اثر روانی برای برحذر ماندن از بیماری است، گفت: «با توجه به اینکه تاکنون داریوی برای مقابله با این ویروس کشف نشده و هنوز انسان در برابر آن سپر دفاعی در اختیار ندارد، ناخودآگاه به سمت قرنطینه سوق پیدا می‌کنیم که خصیصه اصلی آن دور ماندن انسان‌ها از محیط جمعی و فرآیندهای اجتماعی در همه شقوق اعم از آموزشی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی است.»

مسعود پل‌مه افزود: «در نتیجه بسیاری از اقلام مصرفی غیرقابل استفاده می‌شود و رفتارهای اجتماعی ما از کارهای گروهی (مثل کارخانه‌ها، مراکز صنعتی یا فعالیت‌ها اقتصادی) گرفته تا خدمات توریستی به حالت تعلیق درمی‌آید که به‌طریق اولی همه این رفتارها به کاهش گردش مالی، تولید و توقف کسب‌وکار اجتماعی منجر شده و دومین‌وار به لایه‌های مختلف زندگی تسری می‌یابد.»

او با بیان اینکه با شیوع ویروس کرونا کارخانه‌ها برای حفاظت از منابع انسانی خود، چراغ خط تولید را خاموش کردند، اظهار کرد: «وقتی خط تولید بخواهد همه سفارشات معوق می‌شود. همچنین وقتی بازاری با عدم اقبال عمومی مردم برای خرید مواجه شود، سفارشات خود را کنسل خواهد کرد که این فضا بر واردات و صادرات نیز سایه می‌افکند. حلقه بعدی حمل‌ونقل است که با کاهش صادرات و واردات کشورها، بازار حمل‌ونقل نیز کساد می‌شود.»

پل‌مه با بیان اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت بین‌المللی بر پایه دریا انجام می‌شود، یادآور شد: «وقتی سفارشات معوق و تولید متوقف شود به همان میزان کالایی برای حمل وجود ندارد بنابراین تعداد کشتی‌هایی که روزانه برای حمل بار اعلام آمادگی می‌کنند هم کم می‌شود. به همین دلیل، کشتی‌ها دیگر فعال نخواهند بود و بر اثر آن خطر بیکاری بر سر نیروی انسانی متخصص چنبره می‌زند.»

او تصریح کرد: «بیکار شدن و تردد نداشتن کشتی‌ها به آن معنا نیست که کشتی می‌تواند در پارکینگ متوقف شود و تا آمادگی بعدی برای

کنار آن توانسته‌ایم با تجارب قبلی و مدیریت جدید این خسارات را به حداقل برسانیم.»

او متذکر شد: «هزینه تمام‌شده برای ناوگان با پرچم ایران بسیار بالاتر از دیگر پرچم‌ها است و حقیقتاً شرایط بسیار سختی را برای مدیریت و عملیات حمل‌رغم می‌زند. ما باید توجه داشته باشیم که در شرایط نرمال، درآمد و هزینه برای مالکین و ذینفعان کشتی قابل‌پیش‌بینی است، اما وقتی کشتی متوقف می‌شود و با قطع شدن درآمد، هزینه نیز افزایش می‌یابد و این روند حاصل اتفاقی غیرقابل‌پیش‌بینی و مهم‌تر از همه، جهانی است؛ یک سردرگمی مضاعف نیز اتفاق می‌افتد. در چنین شرایطی این امکان وجود دارد که ما با قدرت چانه‌زنی و در اختیار داشتن منابع و نقدینگی قادر باشیم تهدید ایجاد شده را در بخش حمل‌ونقل دریایی به فرصت تبدیل کرده و نیاز تخصصی خود را به شناورها مرتفع کنیم.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در بخشی دیگر از سخنان خود درباره ارزیابی حمایت‌های دولتی از حمل‌ونقل دریایی در شرایط کرونایی گفت: «در شرایط موجود و با توجه به تجارب گذشته، به نظر می‌رسد دولت به بخش صنعت دریایی نمی‌تواند هیچ‌گونه کمکی کند. علاوه بر آن، حمایت و یا کمک دولتی برای خود ما هم دیگر به‌عنوان یک مطالبه و خواسته مدنظر نیست. واقعیت این است که مشکلات عظیمی که خود دولت برای ما به‌وجود آورده است به‌نوعی برایمان به مانع و گلوگاه تبدیل شده است.»

او تصریح کرد: «سازمان تامین اجتماعی و سازمان امور مالیاتی در ید اختیار دولت است. این دو سازمان دولتی با رفتارهایی که از خودشان نشان می‌دهند و به نوعی دنبال کسب درآمد حداکثری بدون توجه به منافع صاحبان کسب‌وکار هستند، ما را در محاق برده‌اند؛ بنابراین ما هیچ‌گونه انتظار و چشم‌امیدی برای دریافت کمک از دولت نداریم و می‌گوییم اگر دولت کاری به کار ما نداشته باشد، بهترین کمکی است که به ما کرده و خودمان بهتر می‌توانیم کسب‌وکار و وظایف اقتصادی خود را حفظ کنیم. آنگاه که ضرورت ایجاد می‌کند دولت به ما کمک

کند هیچ کاری انجام نمی‌دهد و به سر دادن شعار بسنده می‌کند.»

پل‌مه با اشاره به این‌که ما به این موضوع واقف هستیم که یکی از دلایل کمک نکردن دولت محدودیت‌های مالی است که برای ما هم پذیرفته‌شده است، اما می‌تواند با حذف قوانین مزاحم به‌خصوص در حوزه مالیات و تامین اجتماعی امدادسانی کند، افزود: «در شرایط موجود، طبیعتاً دولت با حجم بالایی از خسارت وارده به اقتصاد خرد کشور مواجه است و خودش را موظف دانسته که به مشاغلی که در سطح پایین درآمدی قرار دارند تسهیلاتی بپردازد، بنابراین انتظار معقولی نیست که ما به سمت دولت برویم. هرچند تجربیات ما نشان داده است که در صورت مطالبه هم نتیجه‌ای به دست نخواهیم آورد.»

او در ادامه به پرسشی درباره ظرفیت و تعداد ناوگان فعال در مدت زمان شیوع ویروس کرونا در کشور چنین پاسخ داد: «بعد از شیوع این ویروس بعضی کشورهای منطقه مانند کویت، امارات، هندوستان و ... برای حفاظت از فضای سرزمینی خود دست به اقداماتی زدند و با توجه به برنامه‌هایی که داشتند محدودیت‌های مختلفی را برای شناورها به ویژه شناورهای سنتی در حوزه خلیج فارس

تردد کانتینربرها و عملیات کانتینری به مقصد ایران به دلایل تحریمی و نیز ویروس کرونا تا حدود ۵۰ درصد کاهش داشته اما شرایط بنادر جنوبی کشور ایران به مفهوم مبدا یا مقصد برای شناورهای فله مطلوب‌تر بوده و در این حوزه افزایش هم داشته‌ایم

به وجود آوردند. به همین دلیل، حوزه کسب‌وکار شناورهای کوچک و حتی فله‌ای غیرکانتینسونی و شناورهای سنتی (لنج) اصلاً خوب نیست و بیش از ۹۰ درصد آنها در وضعیت موجود بیکار هستند.»

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: «در کنار آنها، تردد کانتینربرها و عملیات کانتینری به مقصد ایران به دلایل تحریمی و مشدد ویروس کرونا تا حدود ۵۰ درصد کاهش داشته، اما خوشبختانه شرایط بنادر جنوبی کشور ایران به مفهوم مبدا یا مقصد برای شناورهای بالک و فله مطلوب‌تر بوده و در این حوزه افزایش هم داشته‌ایم، زیرا حجم قابل توجهی از کالاهای اساسی و سبک کالایی دام و طیور از محل واردات تامین می‌شود که با مدیریت شایسته مراجع ذیربط باعث شده گردش عملیات دریایی در این حوزه از حجم قابل قبولی برخوردار باشد و فعلاً برای تبادل کالا و تردد این نوع کشتی‌ها به بنادر کشورمان مشکلی نداریم.»

او خاطر نشان کرد: «مبدا کالاهایی که توسط شناورهای فله حمل می‌شود، عموماً خارج از منطقه جغرافیایی آسیا است؛ به‌استثنای برنج که از هند و پاکستان وارد می‌شود که در ماه گذشته هند و پاکستان هم شرایط سختی گذاشتند تا جایی که در برهه‌ای حتی ۱۰۰ درصد بنادر خود را تعطیل کردند و یا از ارسال برنج به دلیل نگرانی از توقف تولید و برداشت برنج و همچنین حفظ ذخایر استراتژیک خودشان خودداری کردند.»

لازم به توضیح است ماه گذشته وزیر راه و شهرسازی، وعده تسهیلات حمایتی دولتی به شرکت‌های دریایی را داد.

او وعده داده که به شناورهای مسافری که ۹۸ درصد کاهش سفرهای دریایی دارند، تسهیلات حمایتی پرداخت خواهد شد که بخشی از آنها این کمک را دریافت کرده‌اند و تقاضای بخش دیگر نیز در حال بررسی است. این در حالی است که مدیرعامل سازمان بنادر اعلام کرده، ۳۲ شرکت دریایی برای دریافت تسهیلات حمایتی دولتی در زمینه جبران زیان ناشی از کرونا شناسایی شده‌اند. که قرار است در مجموع ۵۰۰ میلیارد تومان وام دریافت کنند.



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی
SHIPPING AGENCY&INT'L.TRANSOPORT CO.
۰ ۲ ۱ - ۸ ۳ ۵ ۶ ۳



کندوکاو نظری درباره فرجام رشد استثنایی قیمت سهام

فواره چون بلند شود سرنگون شود؟

رشد بی‌سابقه و پرشتاب بورس که از ابتدای سال جدید شروع شد و در هفته نخست اردیبهشت با رشد بیش از ۹۶ هزار واحد، بیشترین رشد هفتگی تاریخ بورس را تجربه کرد، تمایل شدیدی در میان عموم مردم جامعه برای حضور در این بازار نه‌چندان آشنا ایجاد کرد تا مبادا از این بازار پرسود بی‌بهره بمانند. این موج تقاضای فزاینده، ما را بر آن داشت تا دیدگاه‌های تخصصی افراد خبره را جویا شویم تا بدانیم رشد ناگهانی بازار سهام در شرایط رکود اقتصادی کشور، حبابی است که باید منتظر ترکیدن زود هنگام آن باشیم یا از این پس، با توجه به سیاست‌گذاری‌های اعمال شده، بورس هم می‌تواند مانند بازارهای موازی دیگر، پذیرای سرمایه‌گذاران خرد باشد.

در همین رابطه، با نائب رئیس اول اتاق بازرگانی ایران؛ رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی تهران؛ نایب‌رئیس اول کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران و یکی از اعضای اصلی کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی ایران که تمایل نداشت نامی از او برده شود، گفت‌وگو کردیم.

حسین سلاح‌ورزی، نائب رئیس اول اتاق بازرگانی ایران در زمینه نظر بخش خصوصی درباره رشد تاریخی اخیر بازار بورس چنین توضیح داد: «رشد ارزش سهام شرکت‌ها در بازار سهام ایران از سال ۱۳۹۸ تا امروز به‌ویژه رشد آن از اوایل فروردین تا همین حالا، یک رشد تاریخی و شگفت‌انگیز است که نه تنها نسبت به تاریخ بورس سهام در ایران بلکه حتی در تاریخ بورس‌های جهان بی‌نظیر بوده و همین رشد شگفت‌انگیز ارزش سهام شرکت‌های فعال در بورس اوراق بهادار تهران موجب شده اقتصاددانان و فعالان اقتصادی با توجه به وضعیت اقتصاد و به‌ویژه واقعیت‌های نگران‌کننده در سایر شاخص‌ها، این رشد را نامتعارف بدانند.»

او ادامه داد: «به‌طور مثال، در حالی که میزان و ارزش صادرات فرآورده‌های پتروشیمی از اسفند پارسال روند کاهنده را تجربه می‌کند، افزایش ارزش سهام شرکت‌ها و واحدهای پتروشیمی شگفت‌انگیز است. این وضعیت برای شرکت‌های پالایشی و فلزات اساسی مثل فولاد نیز مصداق دارد. با توجه به اینکه سهم این فعالیت‌ها در بازار سهام سهم

نائب رئیس اول اتاق بازرگانی ایران: رشد شگفت‌انگیز ارزش سهام شرکت‌های فعال در بورس اوراق بهادار تهران موجب شده اقتصاددانان و فعالان اقتصادی با توجه به وضعیت اقتصاد و واقعیت‌های نگران‌کننده در سایر شاخص‌ها، این رشد را نامتعارف بدانند

حسین سلاح‌ورزی: در حالی که میزان و ارزش صادرات فرآورده‌های پتروشیمی از اسفند پارسال روند کاهنده را تجربه می‌کند، افزایش ارزش سهام شرکت‌ها و واحدهای پتروشیمی شگفت‌انگیز است. این وضعیت در مورد شرکت‌های پالایشی و فلزات اساسی مثل فولاد نیز مصداق پیدا می‌کند

برای تامین سرمایه، بازار پول و به منابع بانکی بوده است؛ یعنی بازار پول و بانک‌ها منابع ارزان‌تر و آسان‌تر و کم‌ریسک‌تری هستند.»

او یادآور شد: «واقعیت این است که یک استدلال غیراقتصادی وجود داشته و دارد که با ارزان‌نگه‌داشتن قیمت پول یعنی نرخ بهره یا سود بانکی می‌توان به تولید کمک کرد. این نرخ‌های بسیار کمتر از نرخ تورم (حتی در حال حاضر)، تقاضای بخش خصوصی برای استفاده از منابع بانکی را تقویت می‌کند و به همین دلیل شرکت‌های ایرانی حتی دولتی‌ها ترجیح می‌دهند به جای اینکه از بازار سهام نقدینگی تأمین کنند، به بازار پول و بانک‌ها ترجیح دهند.»

سلاح‌ورزی با اشاره به حجم مطالبات وصول نشده بانک‌ها از شرکت‌ها، تصریح کرد: «آیا سهامداران در بورس حاضرند اصل و سود سرمایه‌گذاری‌شان در شرکت‌ها غیرفعال شود. بازار سهام هم برای فروشنده و عرضه‌کننده سهام ریسک دارد، هم برای خریداران؛ به همین دلیل شرکت‌ها ترجیح می‌دهند از ریسک فرار کنند.»

او افزود: «برخوردهای سلیقه‌ای دولت‌ها و نیز برخی جریان‌های سیاسی با بازار سهام، آن را به یک محل با ریسک سیاسی تبدیل کرده و به همین دلیل رویکرد اصلی شرکت‌های بخش خصوصی بازار پول است. در عین حال، لازمه حضور در بورس دادن اطلاعات شفاف از شاخص‌های اصلی فعالیت شرکتی مانند نرخ سود؛ درآمد و هزینه خواهد بود که این نکته برای برخی مدیران محافظه‌کار شرکت‌های خصوصی قابل اجرا نیست.»

این استاد دانشگاه خاطر نشان کرد: «واقعیت این است که عقل اقتصادی می‌گوید بخش خصوصی و هر شرکتی برای تامین منابع به بازاری مراجعه کند که با نرخ سود کمتر و اطمینان و ثبات بیشتر به او اعتبار می‌دهند و تا زمانی که بانک‌های ایرانی به روش فعلی و با دستورهای اکید دولت و بانک مرکزی اداره می‌شوند و ناگزیرند با نرخ بهره بسیار کمتر از بازار روز قیمت پول به متقاضیان اعتبار بدهند، این بازار را رها نمی‌کنند.»

نائب رئیس اول اتاق بازرگانی ایران درباره

بالایی است و براساس واقعیت‌های بازار باید با افت ارزش سهام مواجه باشیم، اما شاهد رشد شتابان هستیم.»

نائب رئیس اول اتاق ایران خاطر نشان کرد: «از سوی دیگر، گروهی نیز می‌گویند تثبیت نسبی نرخ ارز در سال ۱۳۹۷ و نامطمئن شدن این بازار و نیز کاهش و تثبیت نرخ سود بانکی از سوی بانک مرکزی و نیز شرایط نااطمینانی در بازار سکه و بی‌روقتی بازار مسکن موجب شده است سرمایه‌گذاران نقدینگی خود را به بازار سهام بیاورند و رشد شتابان تقاضا نسبت به عرضه بازار سهام را در پی داشته باشد.»

سلاح‌ورزی افزود: «برخی باور دارند علاقه دولت به داغ شدن بازار سهام با هدف فروش سهام و جذب نقدینگی در بازار برای تامین کسری بودجه از دلایل اصلی رشد این بازار است. واقعیت این است که آنچه تاکنون رخ داده است به هر حال غیرمعتارف بوده و از این پس بازار سهام در مرحله تثبیت و رشد‌های آهسته قرار خواهد گرفت. به نظر می‌رسد با توجه به نکات یادآور شده، اگر بخواهم داوری کنم این رشد شگفت‌انگیز ارزش سهام شرکت‌ها غیرمنطقی است.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا برترین فعالان بخش خصوصی، آشنایی کافی با سازوکارهای بورس دارند، گفت: «بازار سهام در ایران پس از پایان جنگ و با کوشش‌های شادروان محسن نوربخش از رکود ۱۰ ساله درآمد و با توجه به اینکه پیش از انقلاب نیز فعالیت چشمگیری نداشت، به مرور به عنوان یک بازار، در کنار بازار پول رشد را تجربه کرد. بدیهی است شرکت‌های بزرگ و مدرن بخش خصوصی با سازوکارهای این بازار آشنایی کافی دارند، اما اینکه به طور مؤثر در آن فعالیت داشته باشند، به دلایل گوناگون شاید با توسعه همراه نبوده است.»

نائب رئیس اول اتاق بازرگانی ایران درباره عدم حضور شرکت‌های بخش خصوصی در بازار سهام توضیح داد: «بازار سهام ایران از سمت تقاضا نقص‌های گسترده‌ای دارد که البته حالا به‌مرور کامل می‌شود. به دلیل همین نقص‌ها است که صاحبان و مدیران شرکت‌های خصوصی، اتکای اصلی‌شان

سلاح‌ورزی: بازار سهام ایران از سمت تقاضا نقص‌های گسترده‌ای دارد؛ به همین دلیل اتکای اصلی صاحبان و مدیران شرکت‌های خصوصی، برای تامین سرمایه، بازار پول و منابع بانکی است؛ چون ارزان‌تر، آسان‌تر و کم‌ریسک‌تر هستند

عضو کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق ایران: چطور می‌شود که کسب‌وکارها تعطیل باشند، ولی بورس رونق بگیرد؟ اکنون در بورس ایران دو دو تا، شش تا می‌شود. معلوم است که در این میان، یک اشکالی وجود دارد

شروط حرکت به سمت بورس محوری در اقتصاد کشور گفت: «بنگاه‌های زمانی حاضرند به بازار سرمایه رجوع کنند که ریسک قابل محاسبه بوده و یا دست‌کم در یک دامنه معین قابل پیش‌بینی باشد؛ ضمن اینکه بازار سرمایه نیاز به تنوع و عمق و پایداری دارد. در حال حاضر، توازن و تعادل در بازار سرمایه و بازار پول دیده نمی‌شود و بورس محوری حتی اگر به لحاظ ذهنی قابل قبول باشد، اما در اجرا چنین نیست. اگر بانک‌ها آزادی فعالیت به‌ویژه در تعیین قیمت پول داشته باشند و این‌گونه منابع رانته توزیع نکنند، بدون تردید بورس نیز جایگاه خود را پیدا خواهد کرد.»

آدرس غلط ندهید

یکی از اعضای کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی ایران درباره ارزیابی خود از رشد بازار بورس از ابتدای سال جاری گفت: «به عنوان یک کارشناس، این رشد را منطقی ارزیابی نمی‌کنم. به عقیده من، حباب است و برای اقتصاد فعلی ایران مناسب نیست و خطرات سنگینی در پی خواهد داشت.» این کارشناس که تمایل نداشت نامی از او در این گزارش عنوان شود، درباره عوامل پنهان ایجاد حباب بورس تصریح کرد: «ما نمی‌توانیم بگوییم که در پشت پرده چه فرد یا افرادی بازار بورس را دستکاری کرده‌اند اما قطعاً یک سفته‌بازی در پشت این قضیه از آذرماه پارسال وجود دارد، زیرا در مسائل اقتصادی به طور عام و در مورد بورس به طور خاص، افزایش یا کاهش ارزش سهام شرکت‌ها باید براساس معیارهای مشخصی باشد، یا کسب‌وکارها از رونق افتاده یا رونق بیشتر پیدا کرده باشد. براساس این اتفاقات سیاسی یا اقتصادی که روی بورس تأثیر می‌گذارد، نوسانات بازار سهام نیز منطقی خواهد بود. مانند جریانی که با شیوع کرونا در تمامی کشورهای پیشرفته اتفاق افتاده است. شما نمی‌توانید بگویید بورس آمریکا سقوط کرده، ولی بورس ژاپن افزایش داشته است، بدون استثنا تمام کشورهای که اقتصاد سالم دارند، حتی بورس عربستان و امارات هم از ماجرای کرونا تأثیر پذیرفته‌اند، بنابراین

طبیعی این است که به دلیل بیماری کرونا و توقف کسب‌وکارها، هر بورسی به اندازه ظرفیت خودش دچار سقوط شود.» این کارشناس اقتصادی با بیان این پرسش که در بورس ما و اقتصاد ما چه اتفاقی افتاده که شاهد چنین شرایطی هستیم، ادامه داد: «آیا مزیت خاصی برای بورس ایران ایجاد شده است، آیا درآمد ارزی، تولید یا صادرات ما افزایش پیدا کرده است. در حالی که اگر نگوئیم اوضاع بدتر شده، اما اتفاق مثبتی هم رخ نداده است. گفته می‌شود از اول فروردین یا پنجم اردیبهشت ماه، ۸۸ درصد شاخص بورس افزایش یافته، در حالی که به دلیل کرونا اغلب کسب‌وکارها تعطیل است.»

او افزود: «چطور می‌شود که کسب‌وکارها تعطیل است، ولی بورس رونق می‌گیرد. در حال حاضر، معادلات در بورس ایران به هم خورده است، فعلاً در بورس ایران دو دو تا، شش تا می‌شود و با هیچ منطقی نمی‌خواند. معلوم است که یک اشکالی دارد و این موضوع را هر فرد کارشناسی متوجه می‌شود. تازه در بورس ما نرخ سهام هم بیشتر شده است یعنی با عرضه اولیه بالاتر باز سهام بالاتر است؛ بنابراین، برنده این بازار فقط دولت و نیز سازمان تامین اجتماعی است که سهام زیان‌دهنده شستا را با قیمت‌های بالا می‌فروشد.»

او به خریداران سهام توصیه کرد: «به گزارش مالی و گزارش عملکرد سال ۹۸ شرکت‌ها توجه کنند. اگرچه هنوز تراز مالی آنها منتشر نشده، اما پیش‌بینی‌هایشان در بورس هست. تمام شرکت‌های بورسی اول سال بودجه و پیش‌بینی‌هایشان را اعلام می‌کنند. حداقل می‌توانند گزارش‌های ۹ ماهه شرکت‌ها را بگیرند. ببینند نسبت سود به سرمایه ثابت آنها چقدر است؛ مثلاً ببینند اگر شرکتی ۱۰۰ میلیارد تومان سرمایه دارد، آیا در عملکرد ۹ ماهه‌اش توانسته ۱۵ تا ۲۰ میلیارد تومان سود داشته باشد یا یک میلیارد تومان سود داده است.»

او خاطر نشان کرد: «افزایش ارزش واحدهای تولیدی باعث افزایش سهام نیست. اگر خریداران این‌گونه اقدام می‌کنند اشتباه می‌کنند. هر واحد تولیدی بازده منطقی

می‌خواهند وارد بازار شوند، هم کسانی که به عنوان تازه‌وارد از سه ماه پیش وارد بازار بورس شده‌اند هشیار شوند و شاید برخی از آنها از این بازار بیرون بروند.»

نگران سرمایه‌گذاران خرد هستیم

فریال مستوفی، رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران، با بیان اینکه رونق بورس به منظور جمع‌آوری نقدینگی در کشور که موجب تورم می‌شود امر پسندیده‌ای است، تصریح کرد: «به شرطی که این نقدینگی را در پروژه‌هایی که توجیه فنی اقتصادی داشته باشند، سرمایه‌گذاری کنند.»

او خاطر نشان کرد: «اکنون که سرمایه‌گذاران خرد، به سمت بازار سرمایه روی آورده‌اند، چنانچه ارزش سهام خریداری شده آنها کاهش پیدا کند و سرمایه آنها از بین برود، به دلیل اینکه اندوخته‌های خود را از دست می‌دهند، با بحران اجتماعی مواجه خواهیم شد؛ مانند اتفاقاتی که در مورد صندوق‌های قرض‌الحسنه و دیگر موسسات مالی شاهد آن بودیم. البته این بار تعداد مال‌باختگان به مراتب بیش از آسیب‌دیدگان صندوق‌های قرض‌الحسنه خواهد بود.»

رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران افزود: «اگر بنگاه‌های اقتصادی درآمد حاصله از فروش سهام خود در بازار سرمایه را بتوانند در ارتقای تکنولوژی و بهبود کیفیت و افزایش ظرفیت صرف کنند که باعث رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در کشور شود، ستودنی است.»

مستوفی تأکید کرد: «در همه جای دنیا ارزش بنگاه‌ها بر اساس عملکرد و سودآوری بنگاه مورد نظر ارزشیابی و محاسبه می‌شود، اما زمانی که کشور ما تحریم‌های ظالمانه را تجربه می‌کند و با در نظر گرفتن رکود اقتصادی در جهان به علت شیوع بیماری کرونا و رشد منفی اقتصادی، افزایش ارزش سهام بنگاه‌ها سوال برانگیز است.»

او یکی از دلایل اقبال عمومی نسبت به سرمایه‌گذاری در بورس را رکود بازارهای موازی یعنی بازار ارز و طلا و مسکن دانست و گفت: «سیاست‌های کنترلی و امنیتی دولت و بانک مرکزی در خصوص سفته‌بازی در

هیچ ربطی به تأمین منابع مالی و سرمایه در گردش برای شرکت‌ها ندارد، نه در دنیا و نه در ایران و هر کس این حرف را می‌زند، دارد آدرس غلط می‌دهد.»

این کارشناس اقتصادی در مورد عوامل متوقف شدن رشد شاخص کل بورس چنین توضیح داد: «ورود افراد غیرمتخصص یک خطر برای بورس ما محسوب می‌شود، زیرا افراد متخصص هم در شرایط بالا رفتن هیجانی خرید نمی‌کنند و هم در شرایط پایین آمدن بورس برخورد هیجانی ندارند که سرعت افزایش یا کاهش بورس را بیشتر کنند. متأسفانه ما در اغلب مسائل اقتصادی بیشتر به جای استفاده از نظرات کارشناسان و متخصصان در هر رشته‌ای از جمله صنعت، بازرگانی، صادرات، واردات و بازار سرمایه روی جو روانی و اجتماعی حرکت می‌کنیم و نتیجه‌اش این می‌شود که صعود و سقوط بازارهایمان هم منطقی نیست.»

این عضو هیئت نمایندگان اتاق ایران افزود: «ضمناً، در این مدت کارشناسان در رسانه‌های مختلف مقالات متعددی نوشتند و در مورد افزایش هیجانی نرخ سهام هشدار دادند و این مطالب باعث شده هم کسانی که

نسبت به وضعیت اقتصادی کشور نداشته باشد حباب است. یک شرکتی سرمایه‌اش دو هزار میلیارد تومان شده و عملکرد سال ۹۸ آن مثلاً ۵۰ میلیون تومان است، یعنی ۲/۵ درصد سود می‌دهد! واقعا چه توجیهی دارد، در حالی که سود سپرده کوتاه‌مدت را کمتر کرده‌اند و ۸ درصد سود می‌دهد.»

او افزود: «به خریداران سهام پیشنهاد می‌کنم نگاه به جو و هیجان‌زدگی در بازار بورس نکنند و به صورت صافی به دنبال خرید نروند. یادتان باشد در معاملات بورس فروشندگان و معامله‌گران سهام برنده هستند، نه کسی که در نهایت سهام را در دست دارد.»

این عضو کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی ایران یادآور شد: «مسئله اینجا است که بورس یک فعالیت تخصصی است، ولی اکنون هر کسی با کد ملی خود می‌تواند سهام بخرد. درست است که این رویکرد تعداد معامله‌گران را زیاد می‌کند ولی خرید و فروش بورس کار هر کسی نیست؛ بنابراین امثال من هم اگر اظهار نظر می‌کنیم، در مورد کلان اقتصاد اظهار نظر می‌کنیم، ولی اگر در مورد سهام یا شرکت خاص از من سوال کنید، من هم نمی‌دانم و از این و آن باید بپرسم و از روی تابلوی بورس باید به جواب برسم که این معامله حتماً غیرتخصصی و با ریسک بسیار بالا است.»

او با اشاره به اینکه متأسفانه بورس ایران مقداری مقررات دست‌وپاگیر دارد، گفت: «اشکال این است که مقررات اجباری که بعضی از آنها از قانون تجارت تبعیت نمی‌کند، پذیرش را سخت کرده و عیب و ایرادهای زیادی گرفته می‌شود؛ بنابراین، یکی از درخواست‌های ما این است که شرایط ورود شرکت‌های بخش خصوصی به بورس را تسهیل کنند، چون مزیتش این است که شرکتی که وارد بورس می‌شود، قدرت نقدشوندگی سهامش افزایش می‌یابد. ضمناً شرکت‌های خصوصی حاضر در بورس شفافیت بالایی پیدا می‌کنند.»

او تأکید کرد: «بورس فقط در شرایطی محل تأمین منابع مالی است که اوراق مشارکت یا اسنادی را منتشر کند تا شرکت‌ها بتوانند تأمین منابع مالی کنند. خرید و فروش سهام

عضو کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق ایران: اشکال کار در اینجاست که مقررات اجباری که بعضی از آنها از قانون تجارت هم تبعیت نمی‌کند، پذیرش در بورس را سخت کرده و ایرادهای زیادی گرفته می‌شود؛ یکی از درخواست‌های ما این است که شرایط ورود شرکت‌های بخش خصوصی به بورس را تسهیل کنند

نایب‌رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران: در سال گذشته، ما ۴۱ درصد تورم داشتیم و امسال افرادی که وارد بازار سرمایه شدند، فکر می‌کنند که در سال جدید، تورمی بیش از این داشته باشیم، بنابراین برای حفظ سرمایه، پول‌های خود را وارد بازار سرمایه می‌کنند

عباس آرگون: در شرایط کنونی جامعه ما نیازمند تسهیل ورود سرمایه‌گذاران هستیم تا بنگاه‌های بیشتری وارد بازار سرمایه شوند، چون بازار سرمایه به نوعی نماد شفافیت است و می‌تواند دماسنجی از اقتصاد نیز باشد

بازارهای ارز و طلا طی سال گذشته، توانست نوسانات این دو بازار را مهار کند و سفته‌بازان نتوانستند از این بازارها بهره‌چندانی ببرند. بازار مسکن هم علی‌رغم رشد قیمت‌ها با کاهش حجم معاملات نسبت به سال‌های قبل مواجه بود که دلیل اصلی آن را می‌توان کاهش قدرت خرید مردم و کاهش تقاضا در این بازار دانست.»

مستوفی افزود: «تصمیم بانک‌ها برای کاهش سود سپرده به ۱۵ درصد و تورم بالای ۴۰ درصد باعث کاهش ارزش سرمایه‌افراد شده است، به همین دلیل مردم برای جبران از دست دادن سرمایه خود به سمت بورس روی آورده‌اند، اما اینکه تا کی این استقبال وجود دارد، جای پرسش است.»

رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق بازرگانی تهران با یادآوری اینکه شرکت‌های بخش خصوصی کمتر در بورس حضور دارند، زیرا اقتصاد ما دولتی است، گفت: «در حال حاضر، شرکت‌های خصوصی که در بورس هستند و ارزش سهامشان بالا رفته، می‌توانند تامین مالی بیشتری داشته باشند و از وضعیت پیش آمده رضایت دارند، ولی چند درصد از بورس ما شرکت‌های واقعی خصوصی هستند.»

او درباره محل استفاده از سرمایه وارد شده به بازار سهام خاطرنشان کرد: «متأسفانه در کشور ما بسیاری از پروژه‌ها (حتی آنهایی که زمانی توجیه اقتصادی داشته‌اند) به دلیل دولتی بودن، طولانی بودن مدت اجرا و ... پس از گذشت زمان توجیه خود را از دست داده‌اند اما با این وجود می‌توان پروژه‌های نیمه‌تمام را غربالی کرد و از امکانات به دست آمده در بازار سرمایه برای اتمام آنها استفاده کرد.»

او تصریح کرد: «طبق اصل ۴۴ قانون اساسی قرار بوده که دولت مالکیت و مدیریت خود را منتقل کند، اما در بازار بورس هم می‌بینیم که مانند دیگر تجربه‌های خصوصی‌سازی در کشور، دولت باز مالکیت را منتقل می‌کند، اما مدیریت را در اختیار خود باقی می‌گذارد، در حالی که ترجیح این است مالکیت و مدیریت به بخش خصوصی سپرده شود.»

این بانوی کارآفرین تاکید کرد: «من به‌طور کل، نگران سرمایه‌گذاران خرد هستم، چه در

حالتی که به صورت شخصی وارد بورس شوند، چه از طریق صندوق سرمایه‌گذاری سهام بخرند. من فکر می‌کنم این سودآوری بورس کوتاه‌مدت است، نگرانی ما از این است که مردم پس‌اندازهای زندگی خود را وارد بورس می‌کنند، پس بهتر است با مطالعه و دید بازتر و با مشورت افراد خیره در بورس سرمایه‌گذاری کنند.»

مستوفی دلایل متوقف شدن رشد شاخص کل بورس در روزهای اخیر را اثر عرضه‌های اولیه، عرضه بزرگ سهام دولتی در آینده نزدیک و همچنین افت قیمت نفت برشمرد و گفت: «در ضمن سهامدارانی که طی یکسال گذشته توانسته‌اند با حضور در بورس سود خوبی کسب کنند، با افزایش شاخص کل ترجیح داده‌اند که سودی را که در این مدت به دست آورده‌اند ذخیره کنند.»

نیازمند تسهیل ورود سرمایه‌گذاران هستیم

عباس آرگون، نایب‌رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران، با بیان اینکه رشد اخیر بورس با شرایط اقتصادی کشور همخوانی ندارد، گفت: «ما امسال همچون سال گذشته رشد منفی اقتصادی داریم. این در حالی است که سال گذشته بازار بورس رشد ۱۸ درصدی داشت و امسال هم تا الان با گذشت دو ماه از سال ۹۹، رشد قریب به ۹۲ درصدی داشته است.»

او درباره دلایل متعدد رشد بازار سرمایه توضیح داد: «یکی از دلایل عدم توازن بین عرضه و تقاضای بورس است. حجم بالای نقدینگی به دلیل عدم رونق در بازارهای موازی مانند ارز، سکه، مسکن و خودرو وارد بازار سرمایه شده است و اکنون تقاضا بیشتر از عرضه در بازار است و این عدم توازن باعث افزایش قیمت شده است.»

او با اشاره به انتظارات تورمی آتی در ماه‌های پیش رو گفت: «در سال گذشته، ما ۴۱ درصد تورم داشتیم و امسال افرادی که وارد بازار سرمایه شدند، احساس می‌کنند که در سال جدید تورمی بیش از این داشته باشیم و برای حفظ سرمایه، پول‌های خود را وارد بازار سرمایه می‌کنند. البته مکانیسم‌های خود بازار

فریال مستوفی: اکنون که سرمایه‌گذاران خود، به سمت بازار سرمایه روی آورده‌اند، چنانچه ارزش سهام خریداری شده کاهش پیدا کند و سرمایه‌شان از بین برود، به دلیل اینکه اندوخته‌های خود را از دست می‌دهند با بحران‌های اجتماعی مواجه می‌شویم مانند همان اتفاقاتی که در مورد صندوق‌ها و سایر موسسات مالی شاهد آن بودیم

رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران: رونق بورس به منظور جمع‌آوری نقدینگی در کشور می‌تواند پسندیده باشد؛ به شرط اینکه در پروژه‌هایی که دارای توجیه فنی اقتصادی هستند سرمایه‌گذاری شوند

بازار سرمایه داشته باشیم، چون بازار سرمایه را می‌توان به نوعی نماد شفافیت و دماسنجی از اقتصاد کشور دانست. ما هر چه بنگاه‌های بیشتری در بورس شده باشیم، از شفافیت بیشتری برخوردار خواهند بود. در واقع بازار سرمایه باید به استقبال بنگاه‌های اقتصادی برود و هر چه بنگاه‌های اقتصادی بیشتری وارد بورس شوند، قطعاً عمق این بازار بیشتر خواهد بود.

آرگون به تازه‌واردان بازار سرمایه توصیه کرد: «سرمایه‌داران خرد باید از رفتارهای هیجانی به شدت پرهیز کنند؛ چون به ضررشان تمام خواهد شد. حتماً باید از افراد خبیره و متخصص و از شرکت‌های کارگزاری و مشاوره سرمایه‌گذاری مشورت بگیرند تا بتوانند سبد سهامی تشکیل بدهند و فقط در یک سهم سرمایه‌گذاری نکنند. در زمان خرید خود باید مطالعه و دقت داشته باشند، با نگاه میان‌مدت و بلندمدت وارد بازار سرمایه شوند و دارایی‌های مازاد خود وارد بازار سرمایه کنند.»

او با تأکید بر اینکه سرمایه‌گذاران در بازار سرمایه باید نگاه میان‌مدت و بلندمدت داشته باشند، گفت: «ذات بازار بورس توأم با نوسان است. یک روز مثبت و یک روز منفی است. افراد نباید با کوچک‌ترین اخبار منفی از بازار سرمایه خارج شوند. باید آستانه تحمل بالایی داشته باشند و از فروش دارایی‌های موردنیاز خود برای ورود به بازار بورس خودداری کنند و با سرمایه‌های مازاد خود در بازار سرمایه‌گذاری نمایند. ضمناً باید، بخشی از سرمایه خود را در صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک وارد کنند و در بازار سرمایه پرتفوی داشته باشند.»

نایب‌رئیس کمیسیون بازار پول و سرمایه اتاق تهران خاطر نشان کرد: «اگر از فرصت فعلی درست استفاده شود جای نگرانی نیست. ما این رشد را در سایر بازارها هم می‌بینیم. ضمناً بخشی از رشد بازار سرمایه هم به نوعی ناشی از تورم است. البته دولت نباید در بورس دخالت کند، ولی در عین حال باید از طریق قانون‌گذاری و تنظیم قوانین و مقررات، نقش کلیدی هدایت بازار را برعهده بگیرد.»

سرمایه و دامنه نوسان‌هایش هم در رشد شاخص بورس تأثیرگذار است.»

آرگون یادآور شد: «از زاویه دیگر، شرایط فعلی می‌تواند فرصت بزرگی باشد که هم دولت بتواند با استفاده حداکثری از اقبالی که به بازار سرمایه شده، از طریق فروش دارایی و انتشار اوراق تأمین مالی کند، هم بنگاه‌های اقتصادی در بورس بتوانند از منابع جدید وارد شده استفاده کنند و افزایش سرمایه بدهند و هم هلدینگ‌های موجود بتوانند بخشی از سهام خود را عرضه کنند تا با ایجاد توازن بین عرضه و تقاضای سهام در بازار، منابع این هلدینگ‌ها از بازار ثانویه به بازار اولیه منتقل و ایجاد ظرفیت شود.»

او با تأیید اینکه در استقبال جامعه از بازار بورس، حمایت وزرای اقتصادی دولت و شخص رئیس‌جمهور قطعاً تأثیرگذار بوده است، گفت: «دولت به دنبال تعمیق بیشتر بازار سرمایه است و اگر منابع و نقدینگی جامعه به سمت بخش‌های مولد هدایت شود فرصت بسیار خوبی است، ولی اگر بین خریدار و فروشنده سهام پول‌ها جابه‌جا شوند و این پول وارد بنگاه‌های فعال در بازار سرمایه نشود، منجر به حبابی شدن سهام می‌شود و می‌تواند عواقب ناخوشایندی در ادامه به همراه داشته باشد.»

عباس آرگون با اشاره به اینکه کشور ما کشوری بانک‌پایه محسوب می‌شود و نه سرمایه‌پایه، خاطر نشان کرد: «در واقع اقبال فعلی، موقعیت مناسبی است که بتوانیم این طرز تفکر جامعه را تغییر بدهیم و عمدتاً بنگاه‌های بزرگ به نوعی وارد بازار سرمایه شوند و از طریق این بازار تأمین مالی کنند که در دنیا هم به همین شکل است. بنگاه‌های کوچک و متوسط هم بتوانند از بانک‌ها تأمین مالی کنند. به طور کلی، همه اقشار جامعه که به نوعی وارد بازار سرمایه شوند، باید آموزش‌های لازم داده شود.»

او با بیان اینکه بازار سرمایه سازوکارهای خودش را دارد، اظهار داشت: «در شرایط فعلی نیاز به تسهیل ورود سرمایه‌گذاران داریم. سختگیری‌های خاصی که در هنگام ورود وجود داشت باید در بازار بورس و فرابورس تسهیل شود تا بنگاه‌های بیشتری در



اعلام شرایط نوسازی ناوگان و واردات کامیون‌های کارکرده سه سال ساخت

پیچ و خم واردات، کم و کسر تولید

ماه گذشته، ضمن ابلاغ ضوابط و شرایط نوسازی ناوگان باری برون‌شهری از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرایط و زمان ثبت‌نام متقاضیان واجد شرایط واردات کامیون‌های کارکرده تا سه سال ساخت نیز که ذی‌نفعان آن شامل شرکت‌های تولیدکننده داخلی خودروهای سنگین، شرکت‌های حمل‌ونقل توانمند دارای مجوز از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت‌های واردکننده کامیون‌های سنگین دارای مجوز از وزارت صنعت، معدن و تجارت و مالکان حقیقی و حقوقی کامیون‌های فرسوده خواهند بود، اعلام شد. این در حالی است که بنا به گفته مشاور رئیس سازمان راهداری در نوسازی ناوگان، میزان ورود کامیون‌های با عمر ۳ سال در گام اول، ۲۰ درصد از تولید داخل خواهد بود.

بانک‌ها و مسائل صندوق توسعه توسط وزارت صمت انجام و سپس به راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور اعلام می‌شود و مابا کارخانه‌های سازنده داخلی قرارداد می‌بندیم.» او در پاسخ به این پرسش که آیا تاکنون این موضوع منجر به قرارداد شده، تصریح کرد: «تاکنون با یک کارخانه داخلی سازنده

صدرالله بمانا درباره نوسازی ناوگان فرسوده اظهار کرد: «طرح مذکور دارای یک مصوبه ۱۰ میلیارد و ۶۶۶ میلیون دلاری از شورای اقتصاد است که از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت تامین می‌شود. سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در طرح نوسازی ناوگان تجاری برون‌شهری به عنوان مجری عمل می‌کند. امور

مقام مسئول سازمان راهداری با اشاره به اجرای طرح نوسازی ناوگان تجاری برون‌شهری، اعلام کرده است مالکان ناوگان فرسوده پس از دریافت کد و ثبت‌نام در کارخانه سازنده، بابت ۵۰ درصد قیمت خودرو وام بلاعوض و بابت ۳۰ درصد دیگر قیمت خودرو وام با سود ۱۸ درصد می‌گیرند.

مشاور رئیس سازمان راهداری در نوسازی ناوگان: مالکان ناوگان فرسوده پس از اخذ کد و نیز ثبت نام در کارخانجات سازنده بابت ۵۰ درصد قیمت خودرو و وام بلاعوض و بابت ۳۰ درصد دیگر قیمت خودرو، وام با سود ۱۸ درصد دریافت خواهند کرد

در مرحله اول، سقف میزان واردات برای هر درخواست توسط تولیدکنندگان داخلی ۱۰۰۰ شرکت‌های حمل و نقل توانمند ۱۰۰، واردکنندگان کامیون ۵۰ و مالکان حقیقی و حقوقی خودروی فرسوده ۱۰ دستگاه است

دوران امکان واردات آنها مشکل است. مجلس شورای اسلامی در بند ۳ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اجازه داده است که بتواند صرفاً کامیون‌های زیر سه سال ساخت وارد کشور کند و قسمتی از ناوگان فرسوده حذف شود.

مشاور ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در نوسازی ناوگان تاکید کرد: «طرح نوسازی ناوگان با کامیون‌های با عمر ۳ سال مراحل قانونی و آیین نامه هیئت وزیران دارد، ضمن آنکه وزیر راه و شهرسازی نیز ضوابط آن را ابلاغ کرده و متقاضیان می‌توانند اطلاعات در این خصوص را از وبسایت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دریافت کنند.»

بمانا تایید کرد: «در حال حاضر قیمت کامیون، اتوبوس و مینی‌بوس به شدت افزایش یافته، چون به علت تحریم تولید کند شده است و واردات هم نداریم، ضمن آنکه قیمت ناوگان بیش از تورم افزایش داشته است. از سوی دیگر قیمت تمام شده حمل و نقل بار و مسافر افزایش یافته است و متقاضی باید هزینه بیشتری بپردازد که این زبینه نیست و باید قیمت‌های حمل کاهش یابد.»

او افزود: «در حال حاضر، لاستیک با ارز دولتی تامین می‌شود و از این نظر مشکلی نیست، چون قیمت آن کنترل شده، اما بقیه اقلام مربوط به ناوگان با ارز آزاد تامین می‌شود و قیمت‌های آن به شدت افزایش یافته که امیدواریم با طرح ورود کامیون‌های کمتر از سه سال، بخشی از این مشکلات رفع شود.»

مشاور رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، درباره نوسازی ناوگان افزود: «در این طرح، دولت ۲۵ درصد عوارض گمرکی بابت واردات را برعهده می‌گیرد، ضمن اینکه این خودروها باید تولیدات اروپا، ژاپن یا کره جنوبی باشد.»

شرایط کامیون‌های وارداتی

شرایط کامیون‌های وارداتی به شرح زیر اعلام شده است:

- ۱- بیش از سه سال از زمان ساخت آنها نگذشته باشد.
- ۲- از خدمات پس از فروش موضوع قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو - مصوب

کامیون قرارداد منعقد شده و با چند کارخانه خودروساز دیگر نیز در شرف قرارداد هستیم، بنابراین پیش‌بینی می‌شود تا ماه‌های آینده خبرهای خوبی در این حوزه داشته باشیم، البته اطلاع‌رسانی ثبت نام‌ها توسط کارخانه به مردم انجام می‌شود، آنها اطلاع‌رسانی و ثبت نام می‌کنند.»

بمانا افزود: «در این طرح ۵۰ درصد قیمت خودرو به صورت تسهیلات بلاعوض از سوی دولت برای ناوگان فرسوده شامل اتوبوس، کامیون و نیز مینی‌بوس از محل صرفه‌جویی سوخت پرداخت می‌شود، ۳۰ درصد قیمت ناوگان تسهیلات با نرخ سود ۱۸ درصد ارائه می‌شود و ۲۰ درصد هم آورده مالک و اسقاط خودروی فرسوده است.»

او بیان کرد: «مالکان خودروهای فرسوده باید به سامانه NONAFAR.IR مراجعه و با انجام مراحل توضیح داده شده در سایت مذکور، کد شناسایی دریافت کنند.»

بمانا درباره مشخصات خودروهای فرسوده که امکان ثبت نام در این طرح را دارند، چنین توضیح داد: «خودروی فرسوده باید در یک سال اخیر حداقل سه معاینه فنی معتبر داشته باشد، چون خودروهای اسقاطی سه ماهه معاینه فنی می‌گیرند؛ البته با ارائه اطلاعات از سوی مالک خودرو فرسوده در سایتی که معرفی شد، سیستم راسا عملیات شناسایی را انجام می‌دهد و نیاز به ارائه مدارک نیست، در این راستا ناوگان اسقاط غیرفعال و ... امکان ثبت نام ندارند.»

وی درباره میزان معرفی مالکان ناوگان فرسوده به کارخانه سازنده داخلی، گفت: «در این مرحله، فعلاً همان یک کارخانه تولید کامیون فعال است، چون ابتدای طرح است، تعداد فعال کم است؛ چون به هر حال از معضلات تولید در کشور مسئله تحریم است و این کارخانه‌ها باید در دوران تحریم، برخی قطعات را وارد کنند که همین موضوع تولیدات آنها را با مشکل مواجه کرده است.»

صدرالله بمانا درباره نوسازی ناوگان فرسوده و مصوبه امکان ورود کامیون‌های با عمر ۳ سال نیز گفت: «تولید خودروی داخلی در دوران تحریم‌های اقتصادی مشکلاتی دارد، به هر حال برخی قطعات وارداتی است که در این

واردات هر دستگاه کامیون منوط به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون است که از زمان ساخت آن، بیش از ۲۵ سال گذشته باشد و ظرفیت آن نیز می‌تواند حداکثر ۳ تن کمتر از ظرفیت کامیون وارداتی باشد

کشور وارد شده باشند. کامیون‌های وارداتی ساخت کشورهای مذکور باید از نظر ایمنی، کیفیت و آلاینده‌های محیط‌زیست در زمان ساخت مورد تایید دستگاه‌های ذی‌ربط باشند.

۶- در مرحله اول، اولویت با کامیون‌های دارای ظرفیت - مندرج در کارت مشخصات وسیله نقلیه - ۱۸ تن و بالاتر است.

۷- کامیون‌ها باید شرایط زیست‌محیطی، استانداردها و شرایط لازم برای حمل و نقل بین‌المللی و ورود به کشورهای اروپایی را دارا باشند.

شرایط کامیون‌های اسقاطی به منظور واردات

بر طبق این ابلاغیه، کامیون‌های اسقاطی نیز می‌بایست تابع ضوابط زیر باشند:

۱- واردات هر یک دستگاه کامیون منوط به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون که از زمان ساخت آن بیش از ۲۵ سال گذشته باشد و ظرفیت آن نیز می‌تواند حداکثر ۳ تن کمتر از ظرفیت کامیون وارداتی باشد.

در این مرحله، ظرفیت کامیون اسقاطی مندرج در کارت مشخصات وسیله نقلیه حداقل ۱۵ تن است.

۲- کامیون مورد اسقاط باید فعال در بخش حمل و نقل عمومی و دارای معاینه فنی معتبر در زمان اسقاط (برابر اسناد ثبتی در سامانه‌های سازمان راهداری) باشد.

۳- به ازای اسقاط کامیون، پس از تایید سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سود بازرگانی کامیون‌های وارداتی، ۲۵ درصد توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران کاهش می‌یابد.

شرایط واردکنندگان

همانطور که توضیح داده شد، کارخانجات تولیدکننده کامیون، شرکت‌های واردکننده کامیون‌های سنگین دارای مجوز از وزارتخانه «صمت»، شرکت‌های حمل و نقل توانمند دارای مجوز از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، مالکان وسایل نقلیه فرسوده می‌توانند مبادرت به واردات کنند که در مرحله اول، سقف میزان واردات در هر درخواست توسط کارخانجات تولیدکننده داخلی خودروهای سنگین ۱۰۰۰ دستگاه،

شرکت‌های حمل و نقل توانمند ۱۰۰ دستگاه، شرکت‌های واردکننده کامیون‌های سنگین ۵۰ دستگاه و مالکان حقیقی و حقوقی وسایل نقلیه فرسوده ۱۰ دستگاه است.

ارائه درخواست جدید در مراحل بعد، منوط به واردات ۸۰ درصد درخواست مرحله قبلی است و هرکدام از ذی‌نفعان بسته به نوع مدل کامیون وارداتی مورد درخواست، باید مستندات و مدارک مربوط به استاندارد روز و اجباری ایمنی و کیفیت از سازمان ملی استاندارد کشور، استاندارد روز و اجباری آلاینده‌ها از سازمان حفاظت محیط‌زیست، تاییدیه خدمات پس از فروش از وزارت «صمت» (صنعت و معدن و تجارت) را تهیه و به سازمان ارائه نمایند.

نکاتی که باید مورد توجه قرار گیرد شامل موارد زیر است:

۱- ذی‌نفعان تا بعد از ترخیص کامیون از گمرک ایران حق هیچ‌گونه ثبت نام و یا درخواست و اخذ وجه از خریداران را ندارند. بنابراین باید از هرگونه پرداخت به افراد مدعی در این مرحله خودداری شود.

۲- سازمان راهداری مسئولیتی در قبال تحویل کامیون توسط واردکننده به خریدار ندارد؛ بنابراین خریداران باید در این خصوص با دقت نظر و تحقیق و بررسی کامل در مراحل ثبت نام و خرید اقدام نمایند.

۳- متقاضیان دریافت خودروهای وارداتی از موعدی که متعاقباً اعلام خواهد شد، صرفاً به ذی‌نفعان مورد تایید سازمان راهداری که مراحل اخذ مجوزهای لازم را طی نموده‌اند، مراجعه کنند. این فهرست متعاقباً در سایت سازمان اطلاع‌رسانی خواهد شد.

۴- به محض ترخیص کامیون از گمرک ایران، اطلاعات واردکنندگان، نوع و تعداد کامیون‌های وارداتی در سایت سازمان ارائه و در دسترس متقاضیان قرار خواهد گرفت.

۵- قیمت تمام‌شده ناوگان توسط مراجع ذی‌صلاح و نظارتی با توجه به قرارداد خرید خارجی ناوگان تعیین و ملاک عمل برای عرضه در داخل کشور خواهد بود.

۶- هر اطلاعیه دیگر درباره واردات و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی موضوع این اطلاعیه فاقد اعتبار بوده، مگر آنکه منحصراً در سایت سازمان راهداری درج گردیده باشد.

۸۶ و آیین‌نامه اجرایی آن موضوع تصویب‌نامه شماره ۷۴۱۵/ت/۵۱۶۸۱ هـ مورخ ۹۵/۰۱/۲۸ و اصلاحات بعدی آن برخوردار باشند. چنانچه واردکننده خدمات پس از فروش، موضوع قانون فوق را طبق مقررات راسا ارائه نماید، ارائه مجوز فوق قابل قبول بوده و در غیر این صورت باید مجوز رسمی و قانونی از شرکت یا کارخانه دارای حق قانونی ارائه‌دهنده خدمات فوق اخذ و ارائه نماید.

۳- کامیون‌های وارداتی باید از نظر ایمنی و آلاینده‌های محیط‌زیست با استانداردهای روز و اجباری که مورد تایید مراجع ذی‌ربط بوده، انطباق داشته و دارای استاندارد e-mark نیز باشند.

۴- کامیون‌ها می‌توانند دارای بارگیر ثابت یا غیرثابت (کشنده) باشند.

۵- کامیون‌های وارداتی باید ساخت کشورهای اروپایی، ژاپن یا کره جنوبی بوده و در پنج سال گذشته مدل‌های آنها در کشور تولید و یا به



واردات کامیون دست‌دوم؛ آسان نمود اول

... ولی افتاد مشکل‌ها!

آزاد شدن واردات کامیون‌های دست‌دوم ساخت اروپا، ژاپن و کره جنوبی با طرح ارائه شده از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به همان اندازه که در ظاهر خبر امیدبخشی است، انتقادات کارشناسان مختلف را در بندبند خود به یدک می‌کشد.

مبحث نوسازی کامیون‌های فرسوده که طرح‌هایی مانند «کلید به کلید»، «نوسازی ۶۵ هزار دستگاه کامیون از محل قانون رفع موانع تولید» و در آخر هم «طرح ریاست جمهوری» هنوز نتوانسته گره‌ای از آن باز کند، این بار قرار است با واردات کامیون‌های دست‌دوم سه سال ساخت رفع شود، ولی همین طرح خوش آب‌ورنگ و وسوسه‌انگیز نه تنها صدای اعتراض خودروسازان را در آورده، بلکه کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور را نیز گلابه‌مند کرده است.

ترابران در گفت‌وگویی با دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور؛ دبیرکل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران و نماینده فروش محصولات ایران خودرو دیزل، بهمن لیزی‌نگ و آربین دیزل، نواقص طرح مذکور را بررسی کرده است.

قابل قبول است و در غیر این صورت باید مجوز رسمی و قانونی از شرکت یا کارخانه دارای حق قانونی ارائه‌دهنده خدمات اخذ و ارائه شود. کامیون‌های وارداتی باید از نظر ایمنی، کیفیت و آلایندگی‌های محیط‌زیست با استانداردهای روز و اجباری مورد تایید مراجع ذی‌ربط، انطباق داشته و استاندارد mark-e نیز داشته باشند.

کامیون‌های وارداتی باید ساخت کشورهای اروپایی، ژاپن یا کره جنوبی بوده و در ۵ سال گذشته مدل‌های آن‌ها در کشور تولید و یا به کشور وارد شده باشند. همچنین واردات هر یک دستگاه کامیون منوط است به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون که از زمان ساخت آن بیش از ۲۵ سال گذشته باشد.

به ازای اسقاط کامیون، پس از تایید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، سود بازرگانی کامیون وارداتی ۲۵ درصد توسط گمرک ایران کاهش می‌یابد.

گفتنی است؛ اکنون مسائلی همچون افزایش قیمت ارز، تحریم‌ها، عدم همکاری شرکت‌های کامیون‌ساز با ایرانی‌ها و حتی خدمات پس از فروش و تامین قطعات یدکی موانع بزرگی بر سر راه این تصمیم ایجاد کرده است.

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران در گفت‌وگو با ترابران درباره طرح مذکور با بیان اینکه نوسازی جزو آرزوهای فعالان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به‌ویژه رانندگان ناوگان فرسوده است، گفت: «با نوسازی ناوگان جاده‌ای نه تنها

تولیدکنندگان داخلی خودروهای سنگین، شرکت‌های حمل‌ونقل توانمند، شرکت‌های واردکننده کامیون‌های سنگین دارای مجوز و مالکان حقیقی و حقوقی کامیون‌های فرسوده می‌شود.

چنانچه واردکننده، خدمات پس از فروش را طبق مقررات راسا ارائه کند، ارائه مجوز

در اطلاعیه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، برای نوسازی ناوگان باری برون‌شهری چنین ذکر شده است که: از تاریخ سوم خرداد سال جاری از متقاضیان ورود خودروهای سنگین تا سه سال ساخت برای نوسازی و توسعه ناوگان ثبت‌نام به عمل می‌آید. این طرح شامل شرکت‌های

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران: در این طرح مشخص نشده هزینه گمرک چقدر است و کاهش ۲۵ درصدی هزینه گمرکی در ازای اسقاط کامیون فرسوده در نهایت هزینه را چقدر کاهش می‌دهد. علاوه بر این، با انتشار همین خبر قیمت کامیون‌های فرسوده افزایش یافته و ممکن است ارزش ۲۵ درصد معافیت گمرکی از قیمت یک کامیون فرسوده کمتر باشد و انگیزه‌ای برای نوسازی باقی نماند

دارندگان و رانندگان کامیون‌های فرسوده از این وضعیت منتفع می‌شوند، بلکه با توجه به کاهش میزان مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، کاهش حوادث جاده‌ای و... منافع ملی نیز تامین و شرایط بهتری حاکم خواهد شد.»

احمد کریمی خاطر نشان کرد: «اصل نوسازی ناوگان بر اساس قانون و با استفاده از ماشین‌های ۳ سال کار کرده اروپایی، ژاپنی و کره‌ای مورد تایید ما است و معتقدیم که قطعاً گامی در جهت نوسازی و جلوگیری از مصرف بالای سوخت ناوگان فرسوده و سد راهی برای ورود ماشین‌های بی‌کیفیت چینی است، اما ضروری است که هماهنگی بیشتر و برنامه‌ریزی بهتری برای این کار انجام شود.»

کریمی با بیان این‌که طرح ارائه شده از چند جهت قابل تامل است، اظهار کرد: «این طرح بلا تکلیف است و واضح و شفاف اعلام نشده که قرار است با اجرای این طرح چه اتفاقی رخ دهد؛ زیرا مراحل کار نه برای دارنده ناوگان و نه برای شرکت‌های حمل و نقلی و شرکت‌های خودروساز مشخص نشده و کارگزار نمی‌داند اگر بخواهد بر اساس طرح مذکور کامیون وارد کند، باید چه اقداماتی انجام دهد.»

او به کاهش ۲۵ درصدی هزینه گمرکی در ازای اسقاط کامیون‌های فرسوده اشاره و خاطر نشان کرد: «متأسفانه مشخص نشده که هزینه گمرک چقدر است و ۲۵ درصد آن چقدر می‌شود. علاوه بر آن، با انتشار همین خبر، قیمت کامیون‌های فرسوده در بازار افزایش یافته و ممکن است ارزش ۲۵ درصد معافیت گمرکی از قیمت یک کامیون فرسوده کمتر باشد؛ بنابراین همین موضوع می‌تواند انگیزه متقاضی را برای نوسازی از بین ببرد و متقاضی به‌جای اینکه با اسقاط یک دستگاه کامیون فرسوده، کامیون جدید خریداری کند، قید معافیت ۲۵ درصدی هزینه گمرک را بزند و به دنبال واردات و توسعه ناوگان برود و کل هزینه گمرکی را هم پرداخت کند؛ بنابراین بند مربوطه باید از حالت شرطی خارج شود و حالت الزام داشته باشد.»

به گفته کریمی؛ در گذشته ناوگانی که بالای ۴۵ سال بودند ۱۰۰ میلیون تومان قیمت داشتند که به موجب افزایش قیمت‌ها در سه سال، ارزش ناوگان فرسوده هم به ۳۰۰ میلیون تومان رسید.

این در شرایطی است که در همین یک ماه، کامیون‌های فرسوده بالغ بر ۴۰۰ میلیون تومان در بازار خرید و فروش شدند.

او با بیان اینکه اگر ناوگان فرسوده به عنوان یکی از شرایط نوسازی قرار گیرد و هیچ محدودیتی هم برای آن در نظر گرفته نشود خواه‌ناخواه شاهد افزایش قیمت آن خواهیم بود، تاکید کرد: «ما پیشنهاداتی داریم که با اجرای آن، هم قیمت ماشین‌های فرسوده افزایش نمی‌یابد و هم دارندگان خودروهای فرسوده قادر خواهند بود ماشین‌های خود را به ناوگان احسن تبدیل کنند و کار به دست دلال و سودجو نیفتد.»

کریمی افزود: «از طرف دیگر، سازمان راهداری اعلام کرده است که ناوگان بالای ۴۰ سال برای نوسازی در این طرح جای می‌گیرد، در حالی که بالغ بر ۳۰ درصد ناوگان جاده‌ای ما یعنی حدود ۱۳۰ تا ۱۴۰ هزار دستگاه بالای ۴۰ سال عمر دارند که نه تنها شرکت‌های خودروسازی و حمل و نقلی ما قادر نیستند ظرف ۲ سال این تعداد ناوگان را نوسازی کنند، بلکه در دنیا هم این امکان وجود ندارد؛ بنابراین باید برای نوسازی اولویت‌بندی انجام شود مثلاً بگویند در مرحله اول ناوگان بالای ۵۰ سال، بعد ناوگان بالای ۴۵ سال و به همین ترتیب پیش رویم تا به مشکل برنخوریم.»

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران، با بیان اینکه براساس محدودیت اعمال شده، شرکت‌های خودروساز مجاز هستند ۱۰۰۰ دستگاه، شرکت‌های حمل و نقل توانمند ۱۰۰ دستگاه، واردکنندگان دارای مجوز از وزارت صمت ۵۰ دستگاه و دارندگان ناوگان فرسوده ۱۰ دستگاه وارد کنند، افزود: «شرکت‌های خودروساز هر تعدادی دستگاه وارد کنند، برای گروه چهارم یعنی رانندگان است؛ حتی شرکت‌های حمل و نقلی هم به دلیل اینکه ناوگان خودشان جدید است، انگیزه‌ای برای حفظ ناوگان وارداتی ندارند و کامیون‌های وارد شده را به راننده واگذار می‌کنند، بنابراین باید برای این موضوع بین ۴ گروه واردکننده هماهنگی وجود داشته باشد.»

کریمی با اشاره به اینکه میزان و شیوه اختصاص تسهیلات برای خرید ناوگان نو کاملاً مبهم است، گفت: «به نظر می‌رسد که متقاضی باید با

احمد کریمی: در گذشته ناوگانی که بالای ۴۵ سال بود، ۱۰۰ میلیون تومان قیمت داشت که به دلیل افزایش قیمت‌ها در سه سال اخیر، ارزش آن به ۳۰۰ میلیون تومان رسید. این در حالی است که در همین ماه اخیر، کامیون‌های فرسوده بالغ بر ۴۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند

... قبلا تفاهم‌نامه‌ای در مورد نوسازی بین خودروساز، بانک عامل و سازمان راهداری منعقد شد که پس از یک سال ما به اعتبار آن تفاهم‌نامه تعدادی را برای ثبت‌نام تشویق کردیم، اما پس از چند سال با اصرار و التماس، وجه واریزی را از شرکت خودروساز پس گرفتیم، چون متوجه شدیم هر کدام از طرفین تفاهم‌نامه یکی از بندهای قرارداد را قبول ندارند

التماس وجه واریزی را از شرکت خودروساز پس گرفتیم، اما پس از آن متوجه شدیم که هر کدام از طرفین تفاهم‌نامه، با یکی از بندهای قرارداد مشکل دارند؛ بنابراین ضروری است که اکنون برای این طرح هماهنگی‌های لازم و کافی صورت گیرد.»

کریمی در پاسخ به این پرسش که پیش‌بینی می‌شود ما از چه زمانی بتوانیم در جاده‌های کشور شاهد ناوگان جدید باشیم، تصریح کرد: «با وجود اینکه الان مشکلاتی از جمله تحریم داریم و منشأ ارز مورد نیاز برای خرید ناوگان باید خارجی و از محل صادرات باشد، اگر برنامه‌ریزی و ریزنی‌های خوبی داشته باشیم و تکلیف کارگزاران در این طرح مشخص باشد، با وجود کرونا و سایه آن بر مرزها می‌توانیم نوسازی ناوگان را از ۶ ماه آینده در جاده‌ها به صورت ملموس ببینیم، اما اگر با همین فرمان و روش فعلی پیش برویم، قطعاً شاهد تحولی در نوسازی ناوگان نخواهیم بود.»

طرحی برای اجرا نشدن

نماینده فروش محصولات ایران‌خودرو دیزل، بهمن لیزینگ و آری‌دیزل نیز در گفت‌وگو با ترابران طرح نامبرده را دارای تضادهایی دانست که اجرای آن را غیرممکن می‌کند.

محمد بخشنده با بیان ضرورت اصلاح همه قوانین مصوب گفت: «از یک طرف وزارت صمت و اداره استاندارد اعلام کرده‌اند هرگونه خودرویی که وارد می‌شود باید خدمات پس از فروش و شرکت مادر در ایران داشته باشد، مثلاً متقاضی می‌تواند بنز، ولو و رنو وارد کند، زیرا شرکت‌های ایران‌خودرو دیزل، سایپادیزل و آری‌دیزل داریم و این شرکت‌ها باید به متقاضی تضمین دهند که با ورود خودرو خدماتی از جمله اورهال، گارانتی و وارانتهی به آن خودرو اختصاص می‌یابد، در حالی که هر کدام از این خودروسازان خودشان نیروهای بیکار دارند و با یک‌دهم ظرفیت و گنجایش خود فعالیت می‌کنند بنابراین بعید است که با اعطای مجوز به واردات برای خود رقیب درست کنند.»

بخشنده افزود: «از طرف دیگر اعلام شده که فقط کامیون‌های تا ۳ سال ساخت یعنی ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ اروپا برای واردات مجاز است و پلاک‌گذاری می‌شود، اما از سال ۲۰۱۵ به بعد

سرمایه‌گذاری خودش این ناوگان را وارد کند و اگر شرکت خودروساز یا حمل‌ونقلی باشد پس از واگذاری پولش را از خریدار بگیرد و ماشین را تحویل دهد، بنابراین مشخص است که همه چیز به توافق دو طرف منوط شده و همین مسئله رغبت و انگیزه را برای نوسازی تا ۹۰ درصد کم می‌کند و ممکن است فقط ۱۰ درصد در قالب شرکت‌ها و یا افراد توانمند مالی بتوانند این نوسازی را انجام دهند.»

کریمی تأکید کرد: «ما از سازمان راهداری انتظار داشتیم که حداقل برای تصمیم‌گیری درباره این موضوع از دیگر گروه‌ها و تشکل‌های صنفی هم نظرخواهی و از تجربه و توان علمی آن‌ها استفاده می‌کردند، زیرا اطلاعات سازمان در این رابطه بسیار ضعیف است و قطعاً اگر بر اساس آن اطلاعات بسیار ضعیف با این دست‌فرمان جلو رود با شکست مواجه می‌شود.»

دیبر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور با بیان تفاوت بین بخش حمل‌ونقل مسافری و کالایی گفت: «برای مسافران، نوع خودرو مثلاً VIP و یا عادی با هم فرق دارد، اما در بخش بار بین شهری، صاحب کالا فقط می‌خواهد بارش به مقصد برسد و نوع، تکنولوژی یا سن ناوگان برای او اهمیتی ندارد، بلکه فقط در آسایش راننده و منافع ملی همچون آلودگی هوا و مصرف سوخت تأثیر دارد و همین موضوع موجب می‌شود ارزش ناوگان فرسوده حفظ شود. به‌خصوص در شرایط فعلی با افزایش قیمت ارز دیگر انگیزه چندانی برای نوسازی باقی نمی‌ماند. به همین دلیل باید تسهیلاتی برای این کار در نظر گرفته شود که ایجاد انگیزه کند، مثلاً زمانی قرار بود ۵۰ درصد قیمت کامیون را دولت پرداخت کند؛ بنابراین اگر این دو طرح در کنار یکدیگر قرار گیرد، قطعاً نتیجه بهتری خواهد داشت، اما اگر چنین انگیزه‌هایی در کار نباشد، بدون شک اقدام چشمگیری در حوزه نوسازی ناوگان فرسوده صورت نخواهد گرفت.»

کریمی گفت: «در گذشته، تفاهم‌نامه‌ای برای نوسازی بین خودروساز، بانک عامل و سازمان راهداری منعقد شد که پس از یک سال ما به اعتبار آن تفاهم‌نامه تعدادی را به ثبت‌نام تشویق کردیم، اما متأسفانه پس از چند سال با اصرار و

مشاور کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور: گفته شده خودرویی که وارد می‌شود باید خدمات پس از فروش و شرکت مادر در ایران داشته باشد پس متقاضی می‌تواند بنز، ولوو و رنو وارد کند و فقط ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل و آریا دیزل ضامن اورهال و گارانتی خودروها هستند، اما هر کدام آنها با یک‌دهم ظرفیت خود فعالیت می‌کنند و بعید است که بخواهند برای خود رقیب بتراشند

محمد بخشنده: اعلام شده که فقط کامیون‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ اروپا مجاز به واردات هستند، اما از سال ۲۰۱۵ به بعد ماشین‌های ساخت اروپا بلااستثنا یورو ۶ و یورو ۷ هستند پس گازوئیل مصرفی هم با استاندارد یورو ۶ و یورو ۷ است، در حالی که ما در ایران حتی گازوئیل یورو ۳ هم در اختیار نداریم

ماشین‌های ساخت اروپا بلااستثنا یورو ۶ و یورو ۷ هستند پس گازوئیل مصرفی آن‌ها هم با استاندارد یورو ۶ و یورو ۷ است، در حالی که ما در کشورمان حتی گازوئیل یورو ۳ هم نداریم؛ بنابراین نمی‌توانیم گازوئیل آن را تامین کنیم و اگر هم از گازوئیل بدون استاندارد لازم برای آن استفاده کنیم تمام سیستم و موتور آن کامیون خراب می‌شود.»

او افزود: «همین موضوع دست‌آویزی برای شرکت‌های خودروساز است که مجوز واردات به متقاضیان این کامیون‌ها اعطا نکنند، زیرا آنها می‌گویند ما چگونه خدمات‌رسانی به خودرویی را تضمین کنیم که زیرساخت‌های لازم برای بهره‌برداری از آن را در کشور نداریم. آنها از این کار شانه خالی می‌کنند و می‌گویند به خاطر ۱۰ درصد مبلغ خودرو که برای گارانتی اخذ شده است خودمان را در خرابی مداوم این خودروها و تعمیر هرروزه آن‌ها گرفتار نمی‌کنیم.»

مشاور کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور در امور حمل‌ونقل با بیان اینکه بر اساس موارد یادشده ورود کامیون‌های اروپایی، ژاپنی و کره جنوبی سه سال ساخت اصلا با قوانین و زیرساخت‌های کشور همخوانی ندارد، تصریح کرد: «علاوه بر آن، ما اکنون در شرایط سخت تحریم به سر می‌بریم و قطعات یدکی، بسیار اندک و به‌دشواری تامین می‌شود؛ تا جایی که حتی برای کامیون‌های فعلی هم که تکنولوژی خاصی ندارند، قطعات یدکی به میزان لازم وجود ندارد و ۲۰ درصد ناوگان ما به همین دلیل زمین‌گیر است.»

او افزود: «زمانی که برای تامین قطعات یدکی مراجعه می‌کنیم به ما می‌گویند تحریم هستیم و نمی‌توانیم وارد کنیم. اگر تحریم هستیم و نمی‌توانیم زیرساخت لازم را مهیا کنیم، چگونه می‌خواهیم ماشینی را که تکنولوژی و سیستم کامپیوتری دارد وارد و قطعات آن را تامین کنیم؟»

بخشنده با بیان اینکه الان زمان مناسبی برای اجرای این طرح نیست، تاکید کرد: «علاوه بر آن تصمیمی که سازمان راهداری کشور گرفته و براساس آن اطلاعیه صادر کرده، تصمیم افراد حرفه‌ای و کارشناس نیست، بلکه صرفاً یک ایده غیرقابل اجرا است.»

او در ادامه با اشاره به این‌که راننده‌ای که یک

دستگاه ماک قدیمی دارد، حاضر است ماشین دست‌دوم اروپایی بخرد، اما توان مالی بالای ۲ میلیارد تومان ندارد، گفت: «با هله‌ه‌ای که به دنبال اطلاعیه سازمان راهداری در بازار ایجاد شده است، ماک قدیمی به بالای ۴۰۰ میلیون تومان رسیده است، زیرا عده‌ای دلال این ماشین‌ها را خریداری می‌کنند و به کمک لابی خود می‌خواهند ماشین اروپایی وارد کنند، اما راننده عاقل این کار را نمی‌کند، زیرا حداقل یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان مابقی را نمی‌تواند حتی با قسط‌بندی پرداخت کند.»

مشاور کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور با تاکید بر اینکه باید برای تصویب چنین طرح‌هایی از نظر کارشناسان تجربی حوزه هم استفاده شود، خاطر نشان کرد: «همچنین باید توجه داشته باشند که ماشین مدل ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ بازار ماشین را شعله‌ورتر می‌کند، زیرا فقط کسانی توانایی واردات چنین کامیون‌هایی را دارند که سرمایه‌دار هستند و راننده تماشاجی می‌شود؛ بنابراین به عقیده بنده باید کامیون‌های اروپایی مدل ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ را وارد کنیم تا هم بتوانیم قیمت را پایین نگه داریم و هم بتوانیم گازوئیل آن را تامین کنیم.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا با ورود کامیون‌های مدل ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ مشکل جدیدی برای رانندگان و شرکت‌های حمل‌ایجاد نمی‌شود، تاکید کرد: «باید توجه داشته باشید که کامیون‌هایی که الان در بازار موجود است، کامیون‌های چینی است که هر روز هزینه و خرج دارند. به بیان دیگر اگر کامیون‌های قدیمی اروپایی قرار است ۵ سال و یا ۱۰ سال دیگر به خرج بیفتند کامیون‌های چینی از همان روز اول هزینه‌بردار است. علاوه بر این، همین الان هم کامیون ۲۰۱۰ رنو که در اروپا تولید می‌شود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت دارد، اما کامیون دانگ فنگ ۶۰۰ میلیون تومان است. در حالی که راننده با کامیون اروپایی می‌تواند به درآمد خوبی برسد، اما با کامیون چینی فقط به هزینه‌کرد می‌افتد.»

خرید کامیون‌های کارکرده از اروپا به‌صرفه نیست

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران نیز معتقد است: «کامیون‌های کارکرده در

بخش‌شده: زمانی که برای تامین قطعات یدکی مراجعه می‌کنیم می‌گویند ما تحریم هستیم و نمی‌توانیم وارداتی داشته باشیم، اما اگر تحریم هستیم و نمی‌توانیم زیرساخت لازم را فراهم کنیم، چگونه قادر خواهیم بود خودرویی را وارد و قطعات آن را تامین کنیم که تکنولوژی و سیستم کامپیوتری پیچیده دارد؟!

حمل کالای صادراتی به اروپا بتوانیم توانمند شویم. این در حالی است که هم‌اکنون کشورهای همسایه با ناوگان خودشان بار صادراتی ایران را می‌برند. به همین دلیل ما انتظار داریم برای توسعه صادرات کالا به شرکت‌های کریر بزرگ و توانمند کشور، تسهیلات اعطا شود. عیقلو تاکید کرد: «باید در این طرح، بانک‌ها مکلف شوند که به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی وام اعطا کنند تا آنها به کمک وام بدون بهره و یا کم‌بهره توان ناوگان صادراتی خود را افزایش دهند.» دبیرکل فدراسیون حمل و نقل با تاکید بر این نکته که باید در طرح مذکور برای اثربخشی در حمل بین‌المللی اصلاح شود، تصریح کرد: «تاکید ما باید بر تقویت ناوگان حمل بین‌المللی برای صادرات کالاهایی با ارزش افزوده بالا باشد.»

جمع کردن تولیدکنندگان و خودروسازان داخلی و شرکت‌های حمل و نقل داخلی در این طرح معنا ندارد، بلکه باید فقط برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی باشد.» دبیرکل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران خاطر نشان کرد: «البته ما در حوزه حمل و نقل بین‌المللی هیچ کامیون فرسوده و کهنه نداریم که بخواهیم در ازای واردات آنها را اسقاط کنیم. ناوگان بین‌المللی ما میانگین سنی خوبی دارد و در اروپا تردد می‌کند، ولی برای جلوگیری از فرسودگی و به منظور جبران کمبود ناوگان بین‌المللی برای توسعه صادرات غیرنفتی باید واردات کامیون اروپایی انجام شود.» عیقلو با بیان اینکه در حمل و نقل بین‌المللی مشکلی برای تامین سوخت و قطعات یدکی وجود ندارد، گفت: «درصد بالایی از سوخت ناوگان در این بخش از خارج از کشور تامین می‌شود.» او گفت: «واردات کامیون برای حمل و نقل بین‌المللی باید از حقوق و عوارض معاف شود و این امتیاز و فرصت داده شود که برای

اتحادیه اروپا خودمالک نیستند، بلکه در اختیار و مالکیت شرکت‌های حمل و نقلی هستند که به صورت سه شیفته از آنها کار کشیده می‌شود. به همین دلیل، این خودروها پیمایش بالایی داشته، قطعات یدکی آنها نیازمند تعویض بوده و در مجموع خرید آنها به صرفه نیست.» او خاطر نشان کرد: «همچنین این خودروها باید از خدمات پس از فروش برخوردار بوده و تاییدیه سازمان ملی استاندارد ایران را اخذ کنند، اما ثابت کردن و اخذ همین استانداردها برای مالکان خودروها بسیار هزینه‌بر خواهد بود.»

طرح نوسازی باید برای

حمل و نقل بین‌المللی اصلاح شود

از آنجا که در یکی از بندهای طرح نوسازی ناوگان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آمده است که «کامیون‌های وارداتی باید شرایط محیط‌زیستی، استانداردها و شرایط لازم را برای حمل و نقل بین‌المللی و ورود به کشورهای اروپایی دارا باشند»، دیدگاه‌های

محمد عیقلو، دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران را نیز جویا شدیم. او از ایرادهایی که دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران و نماینده فروش محصولات بهمن لیزینگ، آریز دیزل و نیز ایران‌خودرو دیزل بر طرح مذکور وارد کردند، سخنی به میان نیاورد، اما متذکر شد این طرح بسیار دیر اعلام شد و ما یک سال را از دست دادیم: «... زمانی آیین‌نامه این طرح اعلام شده است که ما درگیر کرونا هستیم و تاخیر در اجرای آن ممکن است خسارات هنگفتی را به وجود آورد.»

او با بیان اینکه مشروط کردن ورود ناوگان به ۳ سال ساخت مناسب نیست، بلکه باید به ۵ سال افزایش یابد و ناوگان مدل ۲۰۱۶ به بعد در طرح جای گیرد، افزود: «همچنین

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

گمرک در تمامی کشورها، نقش پررنگی را در تجارت فرامرزی و اقتصاد ایفا می‌کند، وظایف گمرکات نیز محدوده وسیعی را از انجام تشریفات اداری مربوط به ورود و خروج کالا تا اختیار مراجعه به انبارها و فروشگاه‌ها برای بازرسی از کالا و یا مراجعه به شرکت‌ها برای رسیدگی به دفاتر و اسناد آنها در برمی‌گیرد. کارمندان گمرک را در برخی کشورها در یونیفرم‌هایی شبیه پلیس می‌بینیم که نشان از اهمیت وظایف انتظامی و نظارتی آن دارد.

گمرک ایران هم در دوره‌های مختلف این‌گونه وظایف را تجربه کرده است، اما به‌مرور و با پیدایش بازیگران جدید در عرصه حکمرانی، مدیریت برخی از این بخش‌ها از جمله بنادر، تعیین ماهیت کالا و نظارت بر قاچاق کالا و برخی امور انتظامی به دلایل مختلف و البته بدون رفع مسئولیت گمرک به سازمان‌ها، ستادها و نهادهای دیگر واگذار و رفته‌رفته گمرک به سازمانی اجرایی، پرمسئولیت و فاقد اختیار تبدیل شده است.

در سال‌های گذشته و با خارج شدن گمرک از لاک دفاعی و آغاز تحولات بزرگ و چشمگیر در قالب ایجاد گمرک نوین و سامانه جامع گمرکی، هر روزه شاهد انتقادات و تمجیدهای فراوانی هستیم که هر کدام از یکسوی بام افتاده‌اند. برخی مسبب کلیه مشکلات اقتصاد فرامرزی و قاچاق را گمرک می‌دانند و برخی متقابلاً، سیستم‌های گمرک را خالی از اشکال دانسته و ایرادات را به عهده سایر سازمان‌ها می‌اندازند. در این میان تکلیف چیست؟ کدام یک از طرفین درست می‌گویند و کدام یک اشتباه می‌کنند؟

به نظر می‌رسد در طول سال‌های اخیر، با انگیزه‌های غیرتخصصی سعی شده است تا دامنه مسئولیت، اختیارات و تاثیرگذاری اقدامات گمرک بیش از حد بزرگ و یا بیش از حد کمرنگ‌تر از واقعیت نشان داده شود. از جمله این انگیزه‌ها جلب امتیازات بیشتر و یا توجه مسئولان مافوق و

نگاهی به کارکرد گمرک از سه منظر!

مفید، لازم، مانع

چرا ارزیابی‌ها از عملکرد گمرک تا این حد متفاوتند؟

اصغر مظاهری

عضو هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی



ظاهرا در سال‌های اخیر، انگیزه‌های غیر تخصصی باعث شده تا دامنه مسئولیت، اختیارات و تاثیرگذاری اقدامات گمرک بیش از حد بزرگ و یا بیش از حد کم‌رنگ نشان داده شود. از جمله این انگیزه‌ها جلب امتیاز بیشتر یا برعکس فرافکنی ایرادات مربوط به عملکرد سازمان‌های دیگر به سمت گمرک است

در کشور ما، چرخه واردات یک عملیات ۶ تا ۹ ماهه است که اگر حتی گمرک را از آن حذف کنیم، باز هم با وجود تشریفات پیچیده ثبت سفارش، گواهی‌های متعدد و مکرر، افتتاح پرونده بانکی، اخذ مجوزهای بانک مرکزی و یا سازمان‌های نظارتی دیگر و ... به نتیجه قابل قبولی در زمان فرآیند نخواهیم رسید

عدم پذیرش بانک و یا اخذ مجوز در این رابطه موضوعیت ندارد، اما در ایران چرخه واردات یک عملیات ۶ تا ۹ ماهه است.

اگر در تصویری مبالغه‌آمیز، گمرک را از این چرخه حذف کنیم، همچنان زمان انجام این تشریفات بسیار زیاد است، تشریفات پیچیده اخذ کارت‌های بازرگانی، گواهی‌های متعدد و مکرر، ثبت سفارش، افتتاح پرونده بانکی و اخذ مجوزهای بانک مرکزی، اخذ مجوزهای سازمان‌های نظارتی و ... باعث می‌شود در نبود گمرک نیز نتیجه قابل قبولی در زمان فرآیند نداشته باشیم.

گمرک باید در ارائه تصویر درست از مجموعه وظایف خود، تلاش بیشتری داشته و از تسلیم در برابر خواسته‌های بی‌مورد انواع و اقسام سازمان‌های نظارتی اجتناب کند.

۲- رشد سرطانی سامانه جامع گمرکی

سامانه‌های رایانه‌ای مجموعه‌ای از ابزارها و امکانات را به منظور جمع‌آوری اطلاعات، پردازش، اجرای رویه‌ها و دستورالعمل‌ها در اختیار می‌گذارند و هم‌زمان قابلیت اعتماد به اطلاعات را افزایش داده و بازیابی آنها را تسهیل می‌کنند. متأسفانه در پیاده‌سازی سامانه جامع گمرکی به رشد متوازن این قابلیت‌ها توجه نشده است و به‌صورت موضعی برخی امکانات سیستم بسیار توسعه یافته و برخی کلاً به فراموشی سپرده شده‌اند. با این ترتیب ضمن پیاده‌سازی اغلب رویه‌های گمرکی هنوز شاهد ارتباط قسمت‌ها به شیوه پیام‌گذاری (کامنت (غیرهوشمند، ضعف سامانه احراز هویت، اجرای سیستم گزینشی ارزش به جای استفاده از ظرفیت تحلیل جمعی داده‌ها، ناتوانی در ارزیابی کارکنان و نظایر آن هستیم.

۳- قبول وظایف دیگر سازمان‌ها تحت نام اخذ مجوز

لزوم اخذ مجوز برای یک فعالیت در واقع به منظور اطمینان از رعایت حداقل‌های مورد نیاز برای آن فعالیت است؛ اما مجوزهای فعلی در تجارت فرامرزی به مستمسکی برای اطمینان از اجرای سایر مقررات تبدیل شده است، اخذ کارت بازرگانی منوط به رفع مشکلات محل کسب، رفع سوء اثر چک‌های برگشتی، تسویه بدهی مالیاتی و ... است، تأمین ارزش سفارش‌های جدید منوط به تسویه بدهی‌های ارزی گذشته

یا برعکس فرافکنی ایرادات وارده به دیگر سازمان‌ها به سمت گمرک بوده است.

در برخی موارد هم عدم اطلاع کافی نسبت به جزئیات امور گمرکی و ناآگاهی در خصوص کارکردها و عملیات گمرکی، این اتفاق را موجب شده است.

در اینجا نمی‌خواهیم به کالبدشکافی انگیزه‌ها بپردازیم، بلکه سعی داریم بررسی کنیم چگونه اینهمه تلاش مجموعه گمرک در همه سطوح به نتایج دلخواه نمی‌رسد و یا از عهده اقناع مخاطبان بر نمی‌آید.

یقیناً بسیاری از عوامل خارج از نهاد گمرک قرار دارند که شرایط عمومی حاکم بر فضای اقتصادی و سیاسی یا میزان تاثیرگذاری سایر سازمان‌های دخیل در تجارت فرامرزی بر گمرک از جمله آنها است؛ اما گمرک نیز در مقابل بایستی بتواند محدودیت‌ها را مدیریت کرده و هوشمندانه به سمت اهداف سازمانی و ملی و البته متکی بر قانون حرکت کند.

عمده خطاهای استراتژیک گمرک در سال‌های گذشته را می‌توان به شکل زیر تبیین کرد:

۱- کوتاهی در ایجاد درک صحیح از میزان تاثیر مقررات و تشریفات گمرکی

ماده دو قانون امور گمرکی وظایف گمرک را در بیست بند تشریح کرده است. از میان همه آنها تنها دو بند به تسهیل و تسریع تشریفات ارتباط دارد و بقیه به‌طور طبیعی در جهت معکوس خواهد بود. انجام نظارت‌های لازم، وصول حقوق دولت و ... به‌طور طبیعی نیاز به زمان داشته و بر مدت انجام تشریفات گمرکی می‌افزاید، اما از نگاه بیرونی، در حال حاضر صرفاً بر زمان انجام تشریفات و نه کیفیت آن متمرکز شده‌ایم.

هم‌زمان ایجاد ابزار مقایسه‌ای بین عملکرد کشورهای مختلف نظیر گزارش‌های سالانه بانک جهانی در پروژه Doing bussiness به این حساسیت‌ها دامن زده است.

نکته مغفول این است که در کشورهای مورد مقایسه، مراحل سفارش، خرید و سپس حمل در تجارت فرامرزی بدون محدودیت انجام می‌شود و در بسیاری از این کشورها ثبت سفارش یا وجود ندارد یا در حد یک ثبت آماری است، تشریفات بانکی صرفاً یک سری اقدامات بروکراتیک است و مسئله پذیرش یا

در پیاده‌سازی سامانه جامع گمرکی به صورت موضعی برخی امکانات سیستم بسیار توسعه یافت و برخی کالا به فراموشی سپرده شد. با این ترتیب ضمن پیاده‌سازی اغلب رویه‌های گمرکی هنوز شاهد ارتباط قسمت‌ها به شیوه پیام‌گذاری (کامنت) غیرهوشمند، ضعف در سامانه احراز هویت، اجرای سیستم گزینشی ارزش به جای استفاده از ظرفیت تحلیل جمعی داده‌ها، ناتوانی در زمینه ارزیابی کارکنان و نظایر آن هستیم

قانون‌گذاری‌های متعدد و مکرر بر روی یک موضوع علت اصلی مشکل را در زیر انبوهی از راهبردهای اشتباه مخفی کرده و موجب می‌شود که وقت و انرژی مدیران ارشد صرف حل مسائل بیهوده شود، یک نمونه آن، دستورالعمل ثبت انبارهای صاحبان کالا در سامانه جامع تجارت به جای سامانه گمرکی است

است، استفاده از معافیت‌های تولیدی وابسته به رفع ایرادات پرونده‌های واحد تولیدی است و ... ضوابط استاندارد، بهداشت و یا کشاورزی باید برای هر کالا صرف‌نظر از تولید داخل یا وارداتی لازم‌الرعايه باشد، اما در حال حاضر، انجام تشریفات گمرکی به‌طور کلی منوط به رعایت این موارد است و سازمان‌های یاد شده هیچ تلاشی برای کنترل و نظارت مستقیم بر این کالاها نکرده و صرفاً انتظار دارند گمرک در مبادی ورودی رعایت آنها را تضمین کند. طبیعی است اینگونه عملکرد مجوزها را تبدیل به کلافی تودرتو و پیچیده می‌کند که عبور از آنها به راحتی میسر نیست. گمرک می‌تواند با استفاده از ابزار قانونی و پیش‌بینی‌های انجام شده، سازمان‌های همجوار را به لزوم رعایت زمانبندی‌ها و همچنین انتقال حتی‌الامکان نظارت‌های لازم به قبل و یا بعد از تشریفات گمرکی ملزم کند.

۴- تلاش برای حل مسائل غلط

اولین شرط حل یک مشکل، تبیین درست صورت مسئله است. بدون توجه به این نکته بدیهی، حتی در صورت یافتن پاسخ صحیح یک مسئله اشتباه، نه تنها پیشرفتی حاصل نخواهد شد، بلکه گره جدیدی بر گره‌های قبلی می‌افزاییم. متأسفانه قانون‌گذاری‌های متعدد و مکرر بر روی یک موضوع، علت اصلی مشکل را در زیر انبوهی از راهبردهای اشتباه مخفی کرده است و این موجب می‌شود که وقت و انرژی مدیران ارشد صرف حل مسائل بیهوده شود.

یک نمونه اخیر آن، دستورالعمل ثبت انبارهای صاحبان کالا در سامانه جامع تجارت به جای سامانه جامع گمرکی است. ثبت مقصد کالا در سامانه جامع گمرکی و منوط کردن خروج کالا به آن از ابتدا اشتباه بود، در نتیجه تبدیل آن به یک سامانه دیگر صرفاً جبران اشتباه قبلی است، اما اصل مشکل که باعث انجام اشتباه قبلی شده بود همچنان پابرجا مانده است.

۵- واکنش به جای کنش

گمرک هم به مانند هر سازمان دیگر باید بر مبنای استراتژی تدوین شده و برنامه متناظر آن حرکت کند. فشارهای سیاسی وارده به گمرک باعث شده است که گمرک به جای انتخاب اولویت‌های کاری مطابق با برنامه‌ها و اهداف

از پیش تعیین شده، مرتباً درصدد رفع و دفع حملات و پاسخگویی به ایرادات وارد شده برآید و اقدامات و الزامات جدیدی را بپذیرد؛ اما اجرای این برنامه‌های خلق‌الساعه، از یکسو به دلیل تصمیم‌گیری‌های کارشناسی نشده، نادرست و در بهترین حالت بی‌فایده بوده و از دیگر سو، ظرفیت عملیاتی گمرک برای انجام اقدامات موثر را به هدر می‌دهد.

۶- تصمیم‌گیری بر پایه اطلاعات نادرست برنامه‌ریزی اقدامات آتی در هر سازمان وابسته به تشخیص درست شرایط، تعیین درست اهداف مورد نظر، درک تاثیر اقدامات قبلی و بررسی تبعات اقدامات برنامه‌ریزی شده است. تمامی اینها از طریق دریافت گزارش‌ها و یا تحلیل‌های مدیران میانی به دست می‌آید و چنانچه به هر دلیل، اطلاعات دریافت‌شده نادرست یا مهندسی شده باشد، طبیعی است که تصمیمات درست اتخاذ نشود و در ادامه نتایج مورد نظر نیز به دست نیاید. متأسفانه در سال‌های گذشته، یکی از مهم‌ترین دلایل انحراف در برنامه‌ریزی‌ها و اختلاف‌نظرهای پیش آمده همین اتکا به اطلاعات نادرست دریافتی است.

۷- تخریب روابط نیروهای سازمانی به عنوان ابزار اصلی اصلاحات

نیروی انسانی، اصلی‌ترین سرمایه هر سازمان محسوب می‌شود. لایه‌های مدیریتی از پایین به بالا روی شانه‌های یکدیگر قرار می‌گیرند و با انتقال اطلاعات و تجربیات به صورت دوسویه، استحکام گروه‌های غیررسمی را باعث می‌شوند.

با ایجاد محیطی صمیمی و همگرا، گردش صحیح اطلاعات شکل می‌گیرد و با درک صحیح کارکنان از اهداف و خواسته‌های مدیران، عملکرد آنها جهت می‌یابد.

این سازه هرچه به سمت بالا می‌رود با اتکا به زیرساخت خود محکم‌تر می‌گردد، اما سابقه مدیریت‌های چند سال گذشته این رابطه را وارونه و از بالا به پایین کرده است، هر مدیری بیش از آنچه به تیم همکاری اتکا کند به مدیر بالادستی وابسته است و در هر تلاطمی برای حفظ بالن در حال سقوط مدیریتش، مدیران اجرایی خود را همچون کیسه‌های شن فدا کرده و به پایین پرتاب می‌کند.

گمرک هم مانند هر سازمان دیگر باید بر مبنای استراتژی تدوین شده و برنامه متناظر آن حرکت کند اما فشارهای سیاسی باعث شده، مرتباً درصد رفع و دفع حملات و پاسخگویی به ایرادات وارد شده برآید و اقدامات جدیدی را بپذیرد

مصوبات و رعایت قوانین و همزمان نظارت و بازخواست نسبت به خطاهای انجام شده است. تضعیف این رابطه هر دو وجه پیش گفته را مختل می‌کند و در غیاب حمایت از بالا، جسارت بازخواست زیردستان نیز از بین می‌رود و نوعی خودمختاری و ملوک‌الطوایفی در سازمان ایجاد می‌شود.

نگاهی به مجموعه‌هایی از مدیران موفق و باتجربه گمرکی، اما با اختلاف سلیقه که به صورت تناوبی با روی کار آمدن مدیران ارشد جدید، به همکاری دعوت شده و یا خانه‌نشین شده‌اند در کنار جسارت مدیران اجرایی در هتک قانون و اقدامات سلیقه‌ای، بدون ترس از عواقب آن شاهدهی بر این مدعا است.

موارد یادشده، تنها واگویی برخی از خطاهای معمول در نظام مدیریتی اقتصاد کشور است که در گمرک نیز بازتاب یافته است و نتیجه آن می‌شود که در بعضی موارد رویه‌هایی در گمرک در حال اجرا است که منطقی‌مورد قبول و تایید هیچ مدیری نیست، اما عزم و یا توان مقابله با آن هم وجود ندارد.

از آنجا که سال جدید، سال جهش تولید نام گرفته و تحقق آن محتاج استفاده از تمامی ظرفیت‌ها و همراهی تمامی عوامل است، تنها با توجه به انتقادات و خودداری از اصرار بر اشتباهات می‌توانیم زمینه را برای جهشی بزرگ که شایسته کشور باشد، فراهم کنیم.

برای گمرکی‌های قدیمی‌تر که سابقه حمایت تمام‌قد مدیران کل گمرکات را از پرسنل جزء خدماتی به یاد می‌آورند و در خاطر دارند که آن مدیران تمامی مسئولیت اقدامات زیردستان خود را می‌پذیرفتند (که باید هم بپذیرند) رفتار امروز قابل فهم و هضم نیست و در مقابل آنان را وادار می‌کند سستی ارتباط با مدیران مافوق را با ایجاد روابط غیررسمی با مدیران مافوق وی و یا حتی مدیران ارشد سایر سازمان‌ها جبران کنند. این پراکندگی خودبه‌خود نفوذ مدیران را در سازمان متبوع کمتر کرده و با ایجاد جو بی‌اعتمادی، کیفیت اقدامات مورد نظر را به شدت کاهش می‌دهد.

اینکه هر فردی از سازمان به این نتیجه برسد که حجم سوابق و عملکرد فردی او بر کارنامه تیمی وی ارجحیت دارد، نقطه پایان همکاری سازمانی و تیمی است. یقیناً هر مدیر ارشد برای پیاده‌سازی استراتژی مورد نیاز خود به مدیرانی معتقد به آن تصمیمات احتیاج دارد و به عنوان یک دستورالعمل آکادمیک باید مدیران مخالف را از قطار سازمان پیاده کند، اما این اقدام پس از تلاش موثر و کافی به منظور اقناع آنها توصیه می‌شود و گرنه مدیر ارشد از توصیه‌های کارشناسی منتقدین وفادار محروم و در حلقه متملقین محاصره خواهد شد.

ارتباط سالم و قوی بین لایه‌های مدیریت به معنای حمایت مدیر ارشد از تصمیمات و اقدامات نیروهای تحت امر در جهت اجرای

پیگیری وزارت صمت برای ترخیص خودروهای دیو شده

وزارت صمت طی مکاتباتی با معاون اول رئیس‌جمهور سه مطالبه خود برای ترخیص خودروهای دیو شده و کالاهای گروه (۴) را اعلام کرده که تمدید سه ماهه زمان ترخیص خودروها از جمله آن است.

۲۹ اردیبهشت ماه مهلت ترخیص بخشی از خودروهای دیو شده به اتمام رسید؛ به طوری که در مجموع از ۵۱۰۸ خودرویی که باقی مانده و باید طی مصوبه بهمن ماه ۹۸ ترخیص می‌شد حدود ۱۳۸۹ دستگاه ترخیص و ۳۷۱۹ دستگاه در گمرک ماند که به گفته ارونقی - معاون فنی گمرک ایران - از بین خودروهای باقی مانده ۲۴۷۱ دستگاه، نیازی به تمدید زمان از سوی هیات دولت خواهند داشت که از این تعداد ۱۱۰۰ دستگاه فاقد ثبت سفارش هستند و اگر وزارت صمت تصمیمی برای باز کردن ثبت سفارش برای آنها اتخاذ نکند، هر گونه تمدید زمانی فقط برای ترخیص ۱۴۸ دستگاه دیگر است.

اما مکاتبات اخیر - سرپرست وزارت صمت با معاون اول رئیس‌جمهور حاکی از طرح درخواست برای تمدید مهلت ترخیص خودروها به مدت سه ماه است. همچنین درخواست شده عبارت «حکم قطعی» در بند (۳) تصویب‌نامه به «دستور قضایی» تغییر کند.

در تصویب‌نامه ۲۹ بهمن سال گذشته برای ترخیص خودروها آمده بود که انجام تشریفات گمرکی و ترخیص خودروهای دارای پرونده قضایی که حکم قطعی برائت آنها از سوی مرجع قضایی صادر شده است، بدون قید زمانی امکان ترخیص دارند.



بنا بر اعلام سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس که قرائت بخش‌هایی از گزارش هیئت تحقیق و تفحص را برعهده داشت، به رغم اعلام ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز مبنی بر کاهش میزان قاچاق در سال‌های ۹۵ و ۹۶، هیئت تحقیق و تفحص بر اساس بررسی‌های کارشناسی به نتایج متفاوتی در این حوزه دست یافته و میزان قاچاق در سال‌های ۹۵ و ۹۶، ۲۱/۵ تا ۲۵/۵ میلیارد دلار بوده است، در حالی که آمار اعلامی در سال ۱۳۹۵ حدود ۱۲/۵ و سال ۱۳۹۶ حدود ۱۳/۱ میلیارد دلار بوده است.

براساس این گزارش آمارهای رسمی نشان می‌دهند که کالای قاچاق در سال‌های مختلف از ۲۲ تا ۳۳ درصد از کالاهای وارداتی کشور را تشکیل می‌دهد، اما از کل این میزان تنها یک تا هشت درصد آن کشف شده است. به عبارت دیگر می‌توان گفت به طور متوسط بخش اعظم کالای قاچاق به بازار داخلی راه پیدا می‌کند.

کمیسیون فوق اشاره کرده است که این آمار رسمی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز است. اما اگر میزان قاچاق بیش از برآورد ذکر شده باشد، نسبت کالای قاچاق از کل واردات کشور افزایش خواهد یافت.

کمیسیون تحقیق و تفحص می‌گوید: «این اختلاف فاحش، سوالات و شبهات متعددی را در خصوص شیوه برآورد میزان قاچاق مطرح می‌سازد.»

اما بررسی «سیاست‌های دولت در مقابله با قاچاق» نشان می‌دهد که بسیاری نهادهای دولتی با این کمیسیون همکاری لازم را نکرده‌اند. در این گزارش آمده است: «سازمان گمرک با وجود زیرساخت‌های لازم اقدامات جامعی برای تبادل اطلاعات تا تاریخ تهیه این گزارش انجام نداده است.»

گزارش همچنین بر بخشی از اقداماتی که از سوی ستاد مقابله با قاچاق کالا و ارز باید انجام می‌شد، اما توجهی به آنها نشده است، انگشت گذاشته که عبارتند از «عدم صدور بیمه‌نامه برای ناوگان‌هایی که اسناد حمل آنها ثبت نشده، خودداری بیمه سلامت از ارائه پوشش بیمه‌ای نسبت به داروهای فاقد شناسه، جلوگیری از صدر بارنامه برای مبادی و مقاصدی که در سامانه جامع انبارها و مراکز نگهداری کالا ثبت

انتشار گزارش نهایی تحقیق و تفحص از «سیاست دولت‌ها در مقابله با قاچاق کالا و ارز»

جنگ مغلوبه!

۲۳ اردیبهشت ماه، گزارش نهایی تحقیق و تفحص از «سیاست دولت‌ها در مقابله با قاچاق کالا و ارز و دلایل ناکارآمدی آن در دولت‌های مختلف» که تهیه آن از سال ۹۵ آغاز شده بود (!) در صحن علنی مجلس شورای اسلامی قرائت و اعلام شد. هیئت تحقیق و تفحص در بررسی‌های خود به ۳۱ شگرد و شیوه قاچاق کالا دست یافته که علی‌رغم اظهارات برخی مسئولان از جمله مسئولان سازمان گمرک، از این موارد بیش از ۹۵ درصد در قالب رویه‌های رسمی از مبادی رسمی صورت می‌گیرد. گفتنی است یک هفته پیش از قرائت این گزارش یکی از اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس طی تذکری شفاهی در صحن علنی نسبت به عدم قرائت گزارش هیئت تحقیق و تفحص از قاچاق کالا و ارز اعتراض کرد و مدعی شد به دلیل برخی از دخالت‌ها گزارش فوق حتی تغییر کرده است.

علی‌اکبر کریمی افزود: هیئت تحقیق و تفحص از قاچاق کالا و ارز در سال ۹۵ تشکیل شد و مدت فعالیتش پایان همین سال بود. با این حال این گزارش در سال ۹۷ تهیه و چاپ و در اختیار هیئت ریسه مجلس شورای اسلامی قرار گرفت، اما متأسفانه به دلیل برخی از دخالت‌ها گزارش فوق تاکنون نگه داشته و حتی تغییر کرده است.

بر اساس گزارش هیئت تحقیق و تفحص مجلس ۲۲۳ تکلیف قانونی در حوزه پیشگیری و مقابله با پدیده قاچاق استخراج شده که از این میان، ۶۲ تکلیف انجام شده، ۱۴۴ تکلیف یا اساسا انجام نشده یا ناقص اجرا شده و وضعیت اجرا یا عدم اجرای ۱۷ تکلیف هم به دلایلی از جمله عدم همکاری برخی از دستگاهها معلوم نیست

۱۲ دستگاه با عملکرد ضعیف در زمینه مبارزه با قاچاق به ترتیب عبارت هستند از اتاق بازرگانی، گمرک، وزارت اقتصاد، دبیرخانه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، اتاق اصناف، وزارت خارجه، سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی، اتاق تعاون، وزارت کشور، صدا و سیما، نیروی انتظامی و وزارت بهداشت

آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه و سیستان و بلوچستان به گمرکات رسمی یا بازارچه‌های مرزی منتقل شود. عدم اختصاص شعب ویژه جهت رسیدگی به جرایم قاچاق کالا و ارز و عدم رسیدگی سریع و دقیق به این پرونده‌ها و عدم وصول جزای نقدی در پرونده‌های قاچاق کالا نیز یکی دیگر از موانع حوزه رسیدگی به پرونده‌های مهم و کلان قاچاق و اجرای احکام آن اعلام شده است.

تهیه کنندگان گزارش می‌گویند: «این امر حتی در پرونده‌های هزار میلیاردی نیز اتفاق می‌افتد و مجرم در نهایت به حبس بدل از جزای نقدی محکوم می‌شود.»

اعضای هیئت تحقیق و تفحص مجلس تاکید کرده‌اند: «یکی از تکالیف قانونگذار برای دو نهاد رسیدگی کننده به پرونده‌های قاچاق کالا و ارز، رسیدگی ظرف یک ماه به این پرونده‌هاست که این تکلیف اغلب در پرونده‌های مهم و کلان انجام نمی‌شود. همچنین کیفیت رسیدگی به پرونده‌ها خصوصا در مورد پرونده‌های مهم و کلان رضایت‌بخش نیست.»

طبق این گزارش، مجموعاً ۲۲۳ تکلیف قانونی در حوزه پیشگیری و مقابله با پدیده قاچاق استخراج شده که ۶۲ تکلیف انجام شده، ۱۴۴ تکلیف یا اساسا انجام نشده یا ناقص اجرا شده و ۱۷ تکلیف به دلایلی از جمله ناقص بودن همکاری برخی دستگاه‌ها یا تعارض داده‌های واصله به هیئت، وضعیت اجرا یا عدم اجرای آن احراز نشده است، بنابراین از ۲۲۳ تکلیف احصا شده تنها ۶۲ تکلیف انجام شده و ۱۶۱ تکلیف را نمی‌توان انجام شده تلقی کرد.

۱۲ دستگاه با عملکرد ضعیف در حوزه مبارزه با قاچاق به ترتیب عبارتند از: «اتاق بازرگانی، سازمان گمرک، وزارت اقتصاد، دبیرخانه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، اتاق اصناف، وزارت خارجه، سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی، اتاق تعاون، وزارت کشور، سازمان صدا و سیما، نیروی انتظامی، وزارت بهداشت» که در این میان وزارت ارتباطات عملکرد مطلوب‌تری نسبت به سایر وزارتخانه‌ها داشته است.

در نهایت نمایندگان مجلس با ارجاع گزارش فوق به قوه قضائیه برای پیگیری موضوع موافقت کردند.

نشده است.»

در گزارش تحقیق و تفحص مجلس تاکید شده است، عدم ساماندهی احراز شرایط و صدور کارت بازرگانی از نواقص حوزه پیشگیری از قاچاق کالا است. وجود موارد عدیده‌ای از کارت‌های بازرگانی که فرد واردکننده دارای شرایط اولیه صدور نبوده است، موجب دشوار شدن شناسایی قاچاقچیان اصلی است که از یک سو اتاق بازرگانی و از سوی دیگر وزارت صنعت در آن نقش دارند، هرچند اتاق بازرگانی به دلیل آنکه متکفل احراز شرایط اولیه است، وظیفه سنگین‌تری بر دوش دارد.

در گزارش تصریح شده که یکی از ابزارهایی که قانونگذار جهت مقابله با موارد استتکاف از اجرای قانون و پیشگیری از موارد احتمالی در نظر گرفته است، اعلام جرم علیه خاطی است که این مهم در قانون مجازات اسلامی منعکس شده است. بر این اساس مواردی از عدم انجام تکالیف مربوط به اجرای قوانین در خصوص مبارزه با قاچاق کالا و ارز بدون دلیل قانونی بوده است و مسئولان دستگاه‌های مربوطه بدون دلیل قانونی از انجام تکالیف خودداری کرده‌اند. ظاهراً این موارد جهت اعلام به مرجع قضایی و ارجاع به کمیسیون اصل نود برای رسیدگی خارج از نوبت، احصا شده است.

بنابر نتایج بررسی‌های هیئت تحقیق و تفحص، در حوزه مبارزه با قاچاق نیز مشکلات زیادی وجود دارد که عدم تکمیل سامانه شناسایی و مبارزه با کالای قاچاق یکی از این مشکلات است. سازمان گمرک با وجود زیرساخت‌های لازم، اساساً به دنبال تبادل اطلاعات نیست. عدم تکمیل و راه‌اندازی پایگاه محکومان قاچاق کالا و ارز که یکی از وظایف قوه قضائیه با همکاری سازمان تعزیرات است، یکی از زیرساخت‌های ضروری برای مبارزه با قاچاق محسوب می‌شود که این پایگاه نیز به دلیل عدم اهتمام کافی سازمان تعزیرات راه‌اندازی نشده است.

در این گزارش تاکید شده است، عدم ساماندهی وضعیت مرز نشینان و مبادلات مرزی از دیگر نواقص حوزه پیشگیری از قاچاق است. باید لایحه توسعه و امنیت پایدار مناطق مرزی توسط وزارت کشور نهایی و به مجلس ارائه شود و مبادلات غیررسمی مرزی در استان‌های

ارائه راهکار برای خروج از رکود ساخت آزادراه‌ها ناشی از چالش حمل مصالح

راه حل نه چندان پیچیده برای مشکل پیچیده!

خدایار خاشع

کارشناس راه و دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها

در پی انتشار مقالاتی در زمینه رکود ساخت آزادراه‌ها بر اثر افزایش بی‌سابقه قیمت حمل مصالح، واکنش‌هایی از سوی کارشناسان و مسئولان محترم صورت گرفت و خواستار ارائه راهکار برای حل کوتاه و بلندمدت این چالش شدند. یادآوری می‌شود علیرغم اینکه طول احداث آزادراه در دست ساخت در دولت تدبیر و امید در حدود ۵۰ درصد آزادراه‌های در دست بهره‌برداری کشور و بیش از تمام دولت‌های پس از انقلاب است، ولی تاکنون با طول حدود ۳۰۰ کیلومتر، کمترین آمار بهره‌برداری آزادراه‌های جدید در دولت‌های پس از جنگ تحمیلی و تصویب آیین‌نامه اجرایی قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری متعلق به این دولت است که عمده آن نیز در سال اول شروع به کار این دولت به بهره‌برداری رسیده و هرچند در سال گذشته دو آزادراه تهران-شمال و آزادراه همت به بهره‌برداری رسیدند ولی طول چندانی نداشتند.

دولت تدبیر و امید برای کمتر از پانزده ماه باقیمانده زمان خود، بهره‌برداری از هفت محور آزادراهی به طول ۶۰۰ کیلومتر موسوم به پروژه‌های آزادراهی جهش تولید را هدف‌گذاری کرده که در صورت تحقق آن به ردیف اول دولت‌های پس از انقلاب در زمینه بهره‌برداری آزادراه‌های جدید خواهد رسید و قابل ذکر است بهره‌برداری از این ۶۰۰ کیلومتر آزادراه از سویی حدود ۳۰۰ کیلومتر طول مسیر متناظر و از سوی دیگر حدود هشت ساعت زمان مسافرت را کوتاه خواهد کرد و آثار اقتصادی بهره‌برداری آن بسیار خواهد بود، اما در صورت عدم حل مشکلات آزادراه‌ها تنها باید به بهره‌برداری آزادراه کنارگذر شرقی اصفهان به طول ۶۳ کیلومتر امید داشت.



مسائل عمده آزادراه‌ها برای خروج از رکود، مشکل تامین مالی، مشکلات شرکت‌های سرمایه‌گذاری و نیز واقعی نبودن بهای ردیف‌های فهارس راه در قیاس با هزینه‌های واقعی خصوصا در زمینه حمل‌ونقل مصالح راهسازی است

تدابیری نظیر مقطوع کردن جدول حمل در فهرست بهای راه سال ۹۲ و یا محدود کردن حداکثر فواصل قابل قبول برای حمل مصالح در فهرست‌بهای راه سال جاری یکی از موارد پرداختن به معلول به جای توجه به علت‌ها است که طبعا جز رکود کارها و پرهزینه‌تر کردن آن، نتیجه‌ای نخواهد داشت

لازم، معادن مناسب را شناسایی، تملک و مدارک آن را پیوست اسناد مناقصه کرده و مقادیر واقعی حمل را در برآورد پروژه منظور کنیم. بدیهی است که اگر معادن پروژه نهایی و تحویل پیمانکار شود، دیگر دلیلی برای تغییر فاصله حمل و نگرانی از بابت آن باقی نخواهد ماند.

همانطور که در چند مناقصه محدود برگزار شده با فهرست راه سال ۱۳۹۹ در اردیبهشت ماه مشخص شد، اتخاذ تدابیر ذکر شده در فهارس، فقط دو حالت دارد: یا پیشنهاددهنده از وجود ریسک هزینه حمل در پروژه آگاه است و برای پوشش دادن ریسک و خطرات آن قیمت پیشنهادی خود را به‌طور نامتناسب افزایش می‌دهد و یا آگاه نیست که عملا با ورود به پروژه منجر به شکست آن و زیان زمانی و مالی ذینفعان خواهد شد که همین امور سبب می‌شود دستگاه اجرایی بعد از طولانی شدن مدت اجرای پروژه، برای اتمام آن متوسل به تهیه لایحه ضرر و زیان و استفاده از راهکارهای این چنین گردند.

تامین معادن جهت تهیه مصالح پروژه به عهده کارفرمای پروژه و نامشخص بودن معادن، یکی از دلیل اصلی طولانی شدن پروژه‌ها و کاهش کیفیت اجرای پروژه‌هاست. در حال حاضر نیز از سوی ارگان‌های متعدد در کشور، درخواست اخذ عوارض مختلف از پروژه‌ها مطرح می‌شود که کاملا برخلاف بخشنامه‌های سازمان بودجه است و اکثر پیمانکاران و مدیران شرکت‌های راهسازی را با پرونده‌های قضایی متعدد روبه‌رو کرده که باید برای همیشه، به این مسئله توجه و آن را حل کرد.

راهکار کوتاه‌مدت

برای حل چالش حمل مصالح راهسازی پیشنهاد می‌شود به‌سرعت تعادیل اعلام‌نشده مربوط به نیمه دوم سال ۱۳۹۸ و همینطور تعادیل علی‌الحساب ماهانه برای ردیف‌های حمل براساس هزینه واقعی و با مشورت انجمن‌های صنفی و کارشناسان اعلام شود تا امکان خروج کارگاه‌های راهسازی از رکود فراهم گردد و همینطور با توجه به اینکه پیمانکاران بخش حمل و کامیونداران فقط با

مسائل عمده آزادراه‌ها برای خروج از رکود، مشکل تامین مالی، مشکلات شرکت‌های سرمایه‌گذاری و واقعی نبودن بهای ردیف‌های فهارس راه در مقابل هزینه‌های واقعی خصوصا در زمینه حمل مصالح راهسازی است که در این مقاله صرفا به ارائه راهکار حل چالش حمل مصالح پرداخته شده است.

بررسی مشکل حمل مصالح

در این سال‌ها عملا آن دسته از پروژه‌های راهسازی که سهم حمل در آن قابل توجه بود با رکود و وقفه مواجه شده‌اند، زیرا پیش نیاز اصلی اجرای راه، حمل مصالح مورد نیاز است و دست‌اندرکاران صنعت راهسازی اعم از مدیران دستگاه‌های اجرایی، پیمانکاران، انجمن‌ها و کارشناسان راهسازی پیگیرانه خواهان حل مشکل بودند، اما باز هم به این انتظار پاسخ داده نشده است.

هزینه حمل مصالح در پروژه‌های راهسازی درصد قابل توجهی را خصوصا در مناطقی نظیر غرب خوزستان و منطقه مکران و چابهار دربرمی‌گیرد و یکی از مسائلی است که همواره در پروژه‌ها محل اختلاف و در مواردی سوءاستفاده بوده است، ولی متأسفانه مانند بسیاری از مسائل دیگر برای حل آن به جای پرداختن به علت، همواره به معلول پرداخته شده و در نتیجه اجرای کار مشکل‌تر و پرهزینه‌تر شده است، تدابیری نظیر مقطوع کردن جدول حمل در فهرست‌بهای راه سال ۹۲ و محدود نمودن حداکثر فواصل قابل قبول برای حمل عملیات مختلف در فهرست‌بهای راه سال جاری یکی از همین موارد پرداختن به معلول به جای توجه به علت‌هاست که نتیجه‌ای جز رکود کارها و پرهزینه‌تر کردن آن نخواهد داشت.

چه اشکالی دارد که ما هم روش جدیدی از خودمان اختراع نکنیم و مانند سایر کشورها هزینه مطالعات مهندسی پروژه را به‌صورت کامل پرداخت کرده و با انتخاب کریدور و خط پروژه بهینه، برای ساخت جسم و روسازی مناسب (با توجه به درجه اهمیت خاص سازه مورد نظر) تا حد امکان مصالح مناسب منطقه را با عمل‌آوری مناسب انتخاب نماییم و ضمن انجام آزمایش‌ها و نقشه‌برداری

تأمین معادن جهت تهیه مصالح پروژه به عهده کارفرماست و عدم مشخص بودن معادن، بزرگ‌ترین دلیل طولانی شدن پروژه‌های عمرانی و پایین آمدن کیفیت اجرای آنهاست

پرداخت به صورت نقد حاضر به همکاری هستند نیاز است در اسرع وقت اعتبار این پروژه‌ها تأمین و درصد تأمین منابع مالی سهم سرمایه‌گذاران نیز واقعی شود.

راهکار بلندمدت

با توجه به شرایط اقتصادی کشور و نیاز به جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در زمینه سرمایه‌گذاری در ساخت زیربنای حمل و نقل، نیاز است هزینه‌های احداث پروژه‌ها را کاهش دهیم.

در این راستا، با توجه به اینکه هزینه حمل درصد قابل توجهی از هزینه‌های راهسازی را در برمی‌گیرد، چاره‌ای جز الزام به مطالعات مهندسی دقیق و پرداخت هزینه‌های آن نداریم و برای این مطالعات لازم است ضوابط دقیق‌تری تدوین شود و برای تدوین ضوابط چنین امر مهمی شایسته است از مشورت خبرگان دستگاه‌های اجرایی، جامعه مهندسين مشاور و انجمن‌های صنفی مربوطه استفاده گردد و به‌طور مثال در مطالعات مهندسی گام‌های زیر طی شود:

۱- فراهم کردن شرایط برای مطالعات کامل طراحی راه از لحاظ انتخاب کریدور راه، خط پروژه و تیپ روسازی بهینه تا میزان مصالح مصرفی مشخص و تا حد ممکن از مصالح

موجود در منطقه نزدیک به طرح استفاده شود. حتی باید برای انتخاب کریدور، به طور هم‌زمان از چند مشاور استفاده و طرح بهینه انتخاب شود.

۲- الزام به مطالعات دقیق و واقعی بر روی معادن مورد نیاز طرح و انجام آزمایش‌های لازم، همراه با نقشه‌برداری، تعیین احجام قابل برداشت و تملیک معادن و ارائه آن در اسناد مناقصه پروژه‌ها.

۳- تحقیق، بررسی و مطالعه روی انواع روش‌های تثبیت خاک و تهیه مشخصات فنی استفاده از خاکریزهای تثبیتی برای انواع سازه‌ها و جسم راه‌ها با توجه به اهمیت و بهای سازه و نوع راه.

۴- تهیه نقشه پهنه‌بندی انتخاب نوع مصالح خاکریز برای جسم راه‌ها و سازه‌ها با در نظر گرفتن اولویت مناطقی که فواصل حمل آن زیاد و مقرر است پروژه‌های زیادی در آن اجرا شود نظیر غرب استان خوزستان، منطقه مکران و چابهار.

۵- مطالعه لازم برای انتخاب نوع و طرح روسازی راه برای رسیدن به تعادل هزینه‌ای در جمع هزینه‌های ساخت و حمل در مناطق مختلف

۶- واقعی کردن بهای ردیف‌های حمل در فهرس بها.

پروژه‌های آزادراهی اولویت‌دار در دست احداث

تاریخ بهره‌برداری	آثار اقتصادی بهره‌برداری طرح				طول قابل بهره‌برداری	طول	عنوان پروژه
	کاهش زمان مسیر (دقیقه)	کاهش تلفات (درصد)	کاهش مصرف سوخت (میلیون لیتر)	کاهش مسیر (کیلومتر)			
خرداد ۱۳۹۹	۹۰	۳۰	۲۵۰	۷۰	۶۳	۶۳	آزادراه کنارگذر شرقی اصفهان (قطعات اول)
آبان ۱۳۹۹	۱۱۰	۲۵	۲۳۰۰	۲۰	۱۵۸	۱۵۸	آزادراه کنارگذر جنوبی تهران
دی ۱۳۹۹	۵۵	۵۰	۱۴۰۰	۳۵	۶۷	۱۳۵	آزادراه اراک - خرم‌آباد
اسفند ۱۳۹۹	۹۰	۵	۵۰۷	۱۳۴	۲۲۲	۲۲۵	آزادراه اصفهان - شیراز
پروژه اولویت‌دار	۲۸	۳۰	۶۴۰	۲۰	۵۰	۱۱۵	آزادراه گرمسار - سمنان
پروژه اولویت‌دار	۴۶	۸۰	۲۴۷	-	۸	۸	آزادراه منجیل - رودبار
پروژه اولویت‌دار	۲۸	۳۰	۹۰۰	۲۰	۳۳	۶۳	آزادراه تبریز - مرند
	۴۴۷	۲۵۰	۶۲۴۴	۲۹۹	۶۰۱	۷۶۷	جمع

نحوه محاسبه حق بیمه قراردادهای مقاطعه‌کاری حمل و نقل بار و مسافر اعلام شد

سازمان تامین اجتماعی با صدور بخشنامه ۱۴،۱۳ درآمد این سازمان، نحوه محاسبه حق بیمه قراردادهای مقاطعه‌کاری حمل و نقل بار و مسافر بین شهری و درون شهری را تعیین و به ادارات کل ابلاغ کرد.



به گزارش ترابران، بر اساس بخشنامه سازمان تامین اجتماعی، حق بیمه قراردادهای منحصراً حمل و نقل بار و کالا بین شهری بدون لحاظ کارکرد (بارگیری، انبارداری، جابه‌جایی و سایر اموری که در حمل و نقل مدخلیت ندارد) به ماخذ ۴ درصد ناخالص کارکرد به علاوه حق بیمه بیکاری مربوطه محاسبه و مطالبه می‌شود.

علاوه بر آن، حق بیمه کلیه قراردادهای جابه‌جایی مسافر درون شهری و بین شهری به ماخذ ۵ درصد ناخالص کارکرد به علاوه حق بیمه بیکاری مربوطه محاسبه می‌شود. گفتنی است؛ این مصوبه شامل آن بخش از کارکرد پیمان کاران قراردادهای حمل و نقل بار و مسافر هم که در آن رانندگان خودمالک بخشی از عملیات موضوع قرارداد را انجام و حق بیمه خود را راساً بر اساس قانون بیمه تامین اجتماعی حمل و نقل بار و مسافر مصوبه سال ۱۳۷۹ پرداخت می‌کنند، می‌شود.

بدین ترتیب، حق بیمه رانندگان خودمالکی که طبق قانون بیمه تامین اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۸ مجلس پرداخت می‌کنند، به میزان «۴ درصد ناخالص کارکرد به انضمام بیمه بیکاری متعلقه، معادل هفت سی و ششم حق بیمه» و رانندگانی که طبق مصوبات مورخ ۱۳۷۹/۲/۱۸ و ۱۳۸۸/۵/۶ مجلس پرداخت می‌کنند به میزان «۵ درصد ناخالص کارکرد به انضمام بیمه بیکاری متعلقه، معادل هفت و پنج حق بیمه» است.

باید توجه داشت که پرداخت حق بیمه توسط رانندگان خودمالک به منزله ارسال لیست است و باید از مطالبه جریمه تاخیر تادیه یا عدم ارسال لیست از مقاطعه‌کار خودداری گردد، ضمن اینکه جریمه تاخیر تادیه حق بیمه نسبت به مابه‌التفاوت حق بیمه و بیمه بیکاری همانند سایر کارگاه‌ها و با رعایت دقیق مفاد بخشنامه ۲۱ جدید درآمد بایستی محاسبه و مطالبه شود.

گفتنی است؛ رانندگانی که در کارگاه‌ها و موسسات مشمول قانون تامین اجتماعی اشتغال دارند و از کارفرما مزد یا حقوق دریافت می‌کنند، خارج از شمول قانون بیمه‌های اجتماعی رانندگان بوده و کارفرمایان آنان مکلفند طبق مواد ۲۸ و ۳۶ و با رعایت ماده ۳۹ قانون تامین اجتماعی و آیین‌نامه اجرایی مربوطه لیست و حق بیمه آنان را همانند سایر کارکنان خود کماکان به سازمان ارسال و پرداخت کنند.

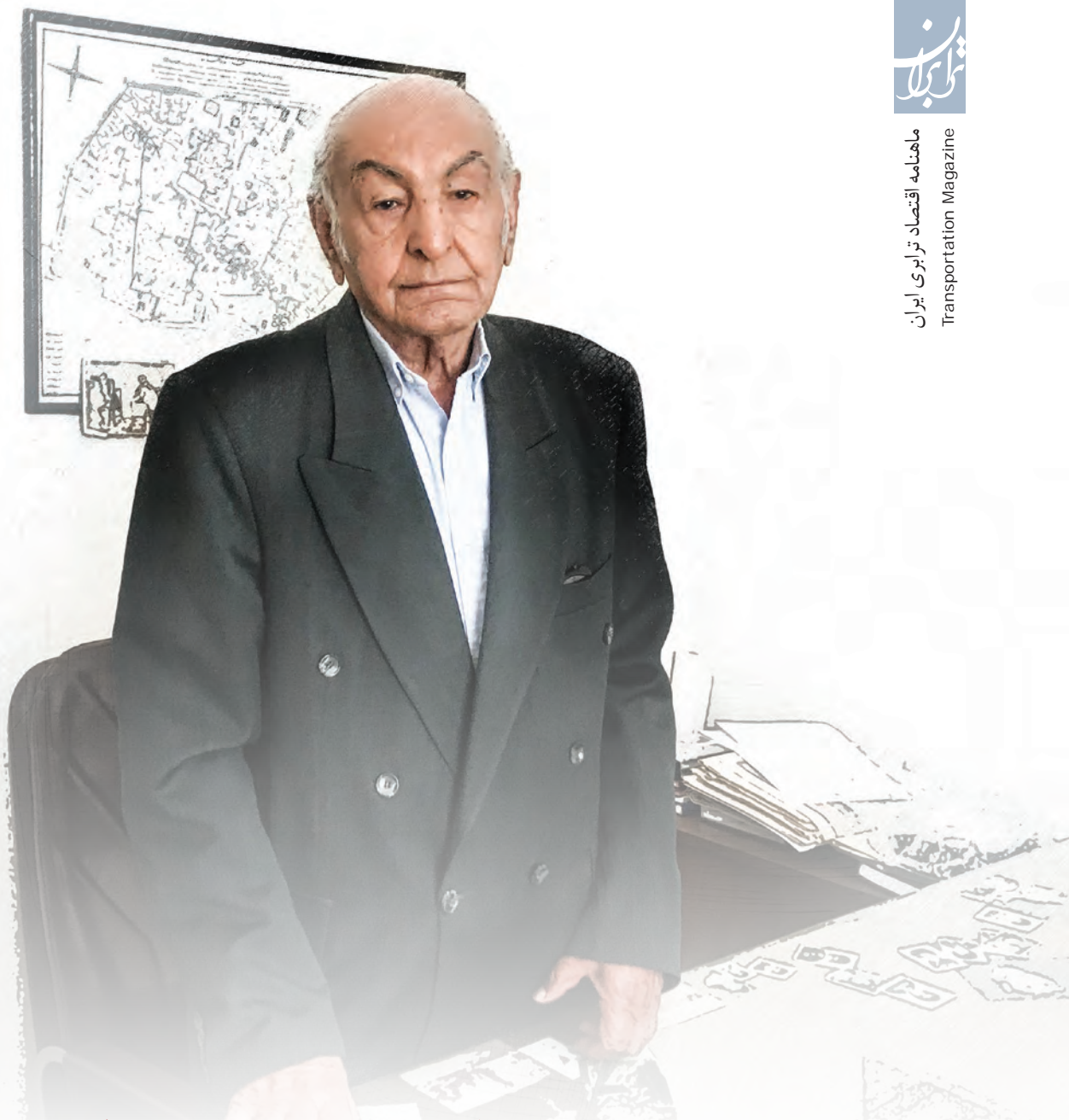
در ضمن حق بیمه آن بخش از کارکرد مقاطعه‌کاران قراردادهای حمل و نقل بار و کالای بین شهری و مسافر بین شهری و درون شهری هم که توسط رانندگان در استخدام انجام می‌گیرد و هم چنین کارکنان شاغل در امر بارگیری، انبارداری، جابه‌جایی و سایر اموری که در حمل و نقل مدخلیت ندارد حسب مورد وفق مصوبه ۱۳۷۰/۱/۲۴ شورای عالی تامین اجتماعی محاسبه و مطالبه می‌شود.

یادآور می‌شود که پیش از صدور بخشنامه مذکور، نرخ حق بیمه این بخش هفت درصد به انضمام بیمه بیکاری نسبت به کل ناخالص کارکرد محاسبه می‌شود.

بیمه یاسرگاد
بیمه زندگی
کد نمایندگی: ۶۹۲۶۸

- پوشش بیماری‌های خاص
- پوشش حوادث
- بازنشستگی در زمان دلخواه شما
- سود مرکب / سود مشارکت / پس انداز
- سرمایه‌گذاری / اعطای وام بدون ضامن

میرناصر بوذری
۰۹۱۲۰۰۵۵۶۲۳۴
@Bimezendegypasargad



۶۰ سال در حاشیه جاده‌ها و کرانه‌ها!

گفت‌وگو با پیمانکار باسابقه و مدیرعامل شرکت ساختمانی «بانه»

بهاره بوذری

از ساخت مسکن تا بندرسازی؛ عبدالله سرشار، برای آبادانی کشور فعالیت‌های عمرانی بسیاری داشته است. با سرشار، مدیرعامل شرکت ساختمانی بانه، در حالی گفت‌وگو کردیم که پس از ۶۰ سال تجربه راهسازی، اکنون در دفتر کار قدیمی‌اش در انتظار بازگشت روزهای خوب نشسته بود. آشنایی با فعالیت‌های این پیمانکار باسابقه بار دیگر یادآور این حقیقت تلخ است که چگونه شرکت‌های خصوصی باسابقه و کاربلد در مقابل انحصارطلبی سازمان‌ها و نهادهای مختلف دولتی و شبه‌دولتی به حاشیه رانده می‌شوند. سرشار انتقادهایی نیز نسبت به نحوه ساخت آزادراه تهران-شمال مطرح کرد و باور داشت اگر اجرای این پروژه به بخش خصوصی واقعی سپرده می‌شد، اکنون به طور کامل به بهره‌برداری رسیده بود.

شروع فعالیت من در شرکت «ست» مصادف بود با زلزله بوئین زهرا، به همین دلیل در روستاهای آسیب دیده قزوین شروع به ساخت و ساز کردیم. دهکده های آراسنج، ایپک و ... را ساختیم که کاملاً از بتن آرمه ساخته شده است. ابتکارات مختلفی در این پروژه ها به کار بردیم تا قیمت تمام شده در کمترین حد ممکن باشد. تا جایی که خاطریم هست، ۱۲۰ خانه بتن آرمه با قیمت ۷۰۰ هزار تومان تمام شد، آن هم در شرایطی که برایشان تنور، آشپزخانه و اتاق پذیرایی هم گذاشتیم. الان اگر به آنجا بروید، خواهید دید که هنوز آن منازل پابرجا هستند.

ترابران: شما در کتاب معرفی چهره های راهسازی، یادداشت زیبایی نوشته بودید که گویا خلاصه ای از زندگی تان بود، به دوران کودکی و جوانی خود که مصادف با جنگ جهانی دوم، نهضت ملی شدن نفت و کودتای ۲۸ مرداد بود، اشاره کرده و نوشته بودید که در آن زمان جوانی آرمان خواه بودید که حتی زندان را هم تجربه کرد. اگر اجازه بدهید، از دوران کودکی شروع کنیم. در کجا متولد شدید؟

من دوم شهریور ۱۳۱۳ در خیابان فرهنگ تهران متولد شدم. البته برای اینکه به سربازی نروم، شناسنامه ام را در قزوین عوض کردم. برای همین در کتاب چهره های راهسازی سال تولد من را ۱۳۰۸ قید کرده اند. از نظر سطح زندگی ما خانواده خیلی متوسطی بودیم، اما خب در گذشته های دور، تحصیل - برعکس حالا - کاملاً رایگان بود. وقتی به دانشکده فنی رفتم، هزینه اش فقط ۱۱۰ تومان بود که آن را هم برای لوازم آزمایشگاهی که ممکن بود بشکند می گرفتند؛ هر چند من حتی همین مبلغ را هم نداشتم.

بنده جزو دانشجویانی بودم که حتی در کنکور هم برای رشته های پزشکی، مهندسی راه و ساختمان و علوم امتحان دادم و هر سه را قبول شدم به هر حال، در سال ۱۳۳۷ از دانشکده فنی تهران فارغ التحصیل شدم و از آن زمان تاکنون، ۶۰ سال است که در حوزه ساخت و ساز فعالیت می کنم.

در دوره دانشجویی هم با مشکلات مالی زیادی مواجه بودم، چون آن زمان دو بیچه داشتم و باید ۵۵۰ تومان هم بابت کرایه خانه می دادم که خب آن موقع مبلغ زیادی بود

ترابران: بعد از اینکه وارد محیط کار شدید، چطور توانستید سرمایه تاسیس شرکت خودتان را جمع کنید؟

من در شرکت «اوج بتا» و «ست» کارمند بودم، حقوقم ۳۵۰۰ تومان بود، از آن موقع برای تاسیس شرکت هر ماه ۱۵۰۰ تومان کنار گذاشتم. جالب است بدانید من ۴۰ سال پیش و قبل از انقلاب این دفتر شرکت را ۶۸ هزار تومان خریدم. به هر حال، شروع کار من در شرکت «ست»

مصادف بود با زلزله بوئین زهرا، بنابراین در روستاهای آسیب دیده قزوین شروع به ساخت و ساز کردیم. دهکده های آراسنج، ایپک و ... را ساختیم که کاملاً از بتن آرمه ساخته شده است. ابتکارات مختلفی در این پروژه ها به کار بردیم تا قیمت تمام شده در کمترین حد ممکن باشد. تا جایی که خاطریم هست، ۱۲۰ خانه بتن آرمه با قیمت ۷۰۰ هزار تومان تمام شد، آن هم در شرایطی که برایشان تنور، آشپزخانه و اتاق پذیرایی هم گذاشتیم. الان اگر به آنجا بروید، خواهید دید که هنوز آن منازل پابرجا هستند.

ترابران: شرکت «بانه» را چه سالی تاسیس کردید؟ اصلاً چه شد که نام آن را بانه گذاشتید؟

در سال ۱۳۳۸ شرکت بانه تاسیس شد. آن زمان در پروژه های مربوط به ساخت راه های کردستان کار می کردیم. به همین دلیل نام بانه را انتخاب کردیم.

ترابران: بیشتر فارغ التحصیلان قدیمی دانشکده فنی در کشور مانده اند و در همین اینجا کار می کنند، اما الان فارغ التحصیلان دانشگاهی، هنوز کلاه فارغ التحصیلی از سر برنداشته، مهاجرت می کنند ...

ببینید! پسر خود من هم در رشته مهندسی دکترا دارد، اما هرچه تلاش کرد نتوانست اینجا کار مناسبی پیدا کند، برای همین رفت خارج از کشور و پیش برادرش که شرکت دارد کار می کند. ماهانه پنج هزار دلار به او حقوق می دهند. همسر و بچه هایش هم آنجا هستند. هزینه آنها با پول مدرسه و ... کلاً ۱۰۰۰ دلار است، خب به تناسب دریافتی ۵ هزار دلار خودتان محاسبه کنید که چقدر می تواند پس انداز کند. به این دلیل است که جوانان می روند. اما زمان ما اینطور نبود و در کشور خودمان کار به اندازه کافی بود. زمانی که من از دانشکده بیرون آمدم، همزمان در آزمون استخدامی دو شرکت پذیرفته شدم که در نهایت، به شرکت «ست» رفتم.

الان اصلاً اجازه کار به کسی نمی دهند. فقط شرکت های وابسته به نهادهای نظامی هستند که کارها را به دست می گیرند. با وجود اینکه رهبر انقلاب هم فرمودند که نباید

ظاهراً بخش خصوصی در کشور ما هیچ است. اگر مجلات سندیکاها را نگاه کنید، متوجه خواهید شد که همه کسب و کارها در حال فروپاشی هستند، آن هم در شرایطی که هم تخصص دارند و هم دارای ماشین آلات سنگین و گران قیمت هستند

نهادهای نظامی به چنین مواردی ورود کند، اما همچنان شاهد این موضوع هستیم. البته اگر با همان قیمت بخش خصوصی پروژه‌ها را انجام دهند، دلمان تا این حد نمی‌سوزد، اما متأسفانه ابداً اینطور نیست.

بخش خصوصی ظاهراً در ایران هیچ است. مجلات سندیکاها را نگاه کنید، نشان می‌دهد تمام افراد بیکار هستند و کسب‌وکارشان در حال فروپاشی است، در حالی که هم در کار تخصص دارند و هم ماشین‌آلات بسیار سنگین و گران‌قیمتی دارند.

ترابران: اوج فعالیت شما و شرکت بانه در چه سال‌هایی بود؟

■ در دهه ۴۰ و وزارت دکتر حسن شالچیان (۱۳۷۹-۱۲۹۰) که شخص بسیار فهمیده‌ای بودند و خودشان هم در رشته مهندسی راه و ساختمان دکترای داشتند و در دانشکده فنی هم تدریس می‌کردند.

یک بار قراردادی در سال ۱۳۵۳، با وزارت راه منعقد کردیم مربوط به ساخت ۵۰۰ کیلومتر راه اصلی از شهر ساری به چالوس، اهواز به خرمشهر، اهواز به سرپندر و تهران به ساوه، یعنی ساخت ۵۰۰ کیلومتر راه به یک شرکت داده شد. ما در هیچ‌کدام از قراردادهایمان هیچ تاخیری نداشتیم و هر قراردادی که منعقد شده طبق زمان بندی به بهره‌برداری رسیده است. آن زمان ۱۲۰ نفر پرسنل داشتیم.

ترابران: در رزومه کاری شما راه‌سازی در مناطق محروم هم وجود دارد؛ مثلاً در سیستان و بلوچستان یا بوشهر و... از آن تجارب برایمان بگویید.

■ طبیعی است که پس از ساخت‌وسازهای ما، زندگی برای افراد در آن مناطق کلاً تغییر می‌کرد. اساساً این ماهیت راه‌سازی است و همین موضوع است که آن را جذاب می‌کند.

ما از جنوب ایران تا غرب خلیج فارس، بندر ساختیم که سبک زندگی اهالی آنجا را کاملاً تحت‌تأثیر قرار داد.

باید اذعان کرد که پس از انقلاب - برخلاف دوران پهلوی دوم - واقعاً در زمینه ساخت بنادر مختلف، اقدامات ارزنده و زیادی صورت گرفت؛ با اینکه در اواخر دوران شاه، ما آنقدر پول داشتیم که یک میلیارد دلار به

مصر و دو میلیارد دلار به انگلیس وام دادیم. مبالغی که می‌شد با ۱۰ درصد آن بخش زیادی از راه‌های مملکت ساخته شود.

ترابران: اکنون مسئولان از مشکلات تحریم صحبت می‌کنند، اما ظاهراً تحریم‌های داخلی کمرشکن‌تر و سخت‌تر است!

■ اگر در گذشته مردم بعضی از مناطق به تحریک خوانین و ارباب‌ها با بیل و کلنگ به کارگران و مهندسان راه‌ساز حمله می‌کردند و اجازه نمی‌دادند که راه ساخته شود، اکنون پیمانکاران درگیر وزارت راه یا سازمان برنامه هستند که پولش را نمی‌دهند.

جالب است که من از شخص دکتر نوبخت تقدیرنامه دریافت کرده‌ام، اما با وجود همین تقدیرنامه هم درجه‌بندی به ما نداده‌اند.

یعنی به شرکتی که ۶۰ سال است سابقه کار دارد، درجه‌بندی نمی‌دهند!

ترابران: علت چیست؟

■ احتمالاً برای اینکه من یک سیصدم نهادهای خودی و شبه‌دولتی قیمت می‌دهم و خوب برآوردهای آنها زیر سوال می‌رود.

ترابران: عجیب است که تاریخ این تقدیرنامه، جدید است و در سال ۱۳۹۶ اعطا شده، اما الان شرکت شما پروژه‌ای در دست ساخت ندارد؟

■ درست است. برای هیچ پروژه‌ای از ما دعوت نمی‌کنند. چون قیمتی که ما می‌دهیم با قیمتی که دیگران می‌دهند فرق می‌کند و یک سیصدم است.

ترابران: با این شرایط، پرسنل شرکت را تعدیل کرده‌اید؟

■ ناچار هستیم و کار دیگری نمی‌توانیم انجام بدهیم. البته حدود ۲۰، ۳۰ نفر در انبار، دفتر و کارگاه مشغول به فعالیت هستند. ما باید ماشین‌آلات را بفروشیم و پول کارگران را بدهیم.

ترابران: ظاهراً شما غیر از راه‌سازی در بخش‌های دیگری مانند بندر و خط لوله هم فعالیت کرده‌اید. از این فعالیت‌ها نیز برایمان بگویید.

■ بله ما ۵ بندر، ۴۳۰۰ کیلومتر راه و ۱۰۰ ساختمان ساختم. بیشتر ساختمان‌ها متعلق به بانک ملی بود. مثلاً بانک ملی همدان بزرگ‌ترین پروژه بود که در میدان اصلی شهر ساخته شد و جزو کارهای اولیه ما بود.

ترابران: یعنی بیشتر در حوزه ساختمان‌سازی فعال بودید و سپس سمت راه‌سازی گرایش پیدا کردید یا هم‌زمان بود؟

■ همان‌طور که قبلاً گفتیم، در ابتدای کار، دهکده‌های زلزله‌زده را بازسازی می‌کردیم. بعد پروژه ساخت یک راه را گرفتیم که از کامیاران به روانسر بود. از آنجا وارد راه‌سازی شدیم.

ترابران: همه بنادری که توسط شرکت شما ساخته شده، در حال حاضر فعال هستند؟

■ بله. تماماً در حال فعالیت هستند. بندر سیریک که در تنگه هرمز ساختیم ۲۴۰۰ متر توی آب رفته است که پروژه بزرگی است، اما پول آن را هم ندادند. ما کار را به اداره بنادر و کشتیرانی تحویل قطعی دادیم، آن هم بدون نقص و دارند از آن استفاده می‌کنند، اما پولی نداده‌اند و نمی‌دهند. بندری که بزرگ‌ترین بندر ایران است. این نکته را هم در مجلس گفتند؛ و گرنه من نمی‌دانستم که بزرگ‌ترین بندر ایران است.

قبل از انقلاب شرکتی آمریکایی به نام «بران اندرو» پروژه‌های بنادر چابهار را انجام می‌داد و ماشین‌آلات زیادی هم آورده بودند.

الان بحث سختی کار مطرح شده و بسیاری از شرکت‌ها درگیر آن هستند؛ ما پروژه‌های در اهواز داشتیم که سال ۵۵ اجرا شده است. حدود ۸ ماه پیش، کارگری شکایت کرده که در آن زمان کار من سخت و زیان‌آور بوده و اینها آن ۴ درصد را پرداخت نکردند!

ما بندری چندمنظوره در خلیج گوادر ساختیم که بزرگ‌ترین بندر در نزدیکی مرز پاکستان است و در منطقه‌ای بسیار محروم قرار گرفته؛ این پروژه در سال ۷۶ توسط آقای خاتمی افتتاح شد، اما شاید برایتان جالب باشد که بدانید اجازه ندادند من به عنوان سازنده به محوطه وارد شوم!

عجیب است که من از شخص آقای نوبخت برای فعالیت‌هایم تقدیرنامه‌ای دریافت کردم، اما با وجود همین تقدیرنامه هم هنوز به ما درجه‌بندی ندادند. یعنی به شرکتی که ۶۰ سال سابقه فعالیت دارد درجه‌بندی نمی‌دهند!

بیشتر از وزارت راه رضایت دارید؟

بله، شرکت نفت تقریباً تشکیلاتی بود که خیلی‌ها تمایل به همکاری با آنها داشتند. زیرا منابع درآمدی‌شان از خودشان بود. پول را خودشان می‌دادند، بودجه را خودشان تعریف می‌کردند و هیأت‌مدیره تصمیم‌گیری و ابلاغ پروژه‌ها را برعهده داشت. چندان با سازمان برنامه از لحاظ بودجه و طرح‌های عمرانی و غیرعمرانی کار نداشتند و منابع درآمدی خودشان را داشتند.

ما کاری هم در فیروزآباد شیراز انجام دادیم که آن هم راهی تخصصی متعلق به شرکت گاز بود راه آغار دالان، حدود سال‌های ۷۱ تا ۷۴ کار به طول انجامید، اما هنوز هم درگیر مشکلات بیمه‌ای آن هستیم.

الان که دفتر ما هنوز باز است، گرفتار بیمه و مالیات هستیم. مالیاتمان را تا حدودی تصفیه کردیم اما بیمه‌ها ما را اذیت می‌کنند. جالب است بدانید الان بحث سختی کار مطرح شده و خیلی‌ها درگیر آن هستند؛ ما پروژه‌ای در اهواز داشتیم که سال ۵۵ اجرا شده است. حدود ۸،۷ ماه پیش کارگری شکایت کرده که در آن زمان کار من سخت و زیان‌آور بوده و اینها آن ۴ درصد را پرداخت نکردند.

ترابران: با این وضعیت آینده فعالیت شرکت‌تان را چه‌طور پیش‌بینی می‌کنید؟

هیچ کاری نمی‌توان کرد. همین‌طور نشستیم که ببینیم چه خواهد شد. الان اگر اجازه داده بودند ما دو بندر دیگر هم ساخته بودیم. دوست دارم بروید و ببینید که پس از ساخت بندر چه خواهد شد، این بندگان خدا جا نداشتند که لنج‌شان را نگاه دارند. الان به ساحل می‌آیند، ماهی می‌گیرند یا هر کار دیگری که بخواهند می‌توانند به راحتی انجام دهند و درگیر طوفان نباشند.

خلیج فارس خیلی طوفانی است. حدود ۱۰ سال پیش آب به قدری بالا آمد (جزر و مد) که تمام بنادر زیر آب رفت. نمی‌دانم شنیدید یا نه، تمام بنداری که ساخته بودیم زیر آب بودند. ۵ متر آب در آن بود اما خراب نشد.

ترابران: نظر شما در مورد طرح توسعه بندر شهید بهشتی و همکاری با هندی‌ها در این بندر چیست؟

پس از انقلاب این‌ها رفتند و شورای انقلاب هیاتی را تحت عنوان هیات سه‌نفره تشکیل داد که متشکل از سه وزیر بود، اما مجری وزارت راه بود و پروژه‌های تکمیلی بنادر را اجرا می‌کردند.

قصد داشتند بندری چندمنظوره در خلیج گوادر بسازند. مناقصه گذاشتند و ما برنده شدیم و کارهای آماده‌سازی این بندر را (بندر چندمنظوره و پسابندر) اعم از لایروبی، اسکله‌سازی، راه‌های دسترسی، موج‌شکن، استحصال و... را برعهده گرفتیم.

این بندری چندمنظوره، بزرگ‌ترین بندر در نزدیک مرز پاکستان است و در منطقه‌ای بسیار محروم قرار گرفته؛ پس طبیعی است که ساخت چنین پروژه‌هایی می‌تواند نقش به‌سزایی در اشتغال‌زایی ساکنان و وضعیت معیشتی آنها جا داشته باشد.

به هر حال ما آنجا را راه‌اندازی کردیم و این پروژه در سال ۷۶ توسط آقای خاتمی افتتاح شد. شاید جالب باشد بدانید که اجازه ندادند من به عنوان سازنده به آنجا وارد شوم!

من بیرون بندر بودم و باید داخل می‌رفتم، اما سپاه اجازه نداد. بعد از اینکه آقای خاتمی از آنها پرسیدند چه کسی اینجا را ساخته است؟ من را صدا کردند و گفتند بیا!

دومین بندر را در کنارک و برای نیروی دریایی ارتش کار کردیم که آن هم بندر بسیار خوبی بود. بندر بعدی بندر «جواد الائمه» در بندر پارسیان در استان بوشهر بود که آنجا هم جزو مناطق محروم محسوب می‌شود. بندر بعدی هم بندر گناوه در استان بوشهر بود.

وزارت راه و شهرسازی، هزینه پروژه‌هایی را که در سال‌های دهه پنجاه و شصت انجام دادیم، حدود ۱۰ سال بعد تصفیه کرد. ما ۱۰ سال هزینه تمدید ضمانت‌نامه دادیم و در نهایت هم پول‌هایمان را ندادند و این در مقطعی بود که نه تنها ما، بلکه بیشتر پیمانکاران قید پروژه‌ها را زدند.

پس از آن ما به شرکت نفت رفتیم و پروژه خط لوله ۲۶ اینچ بندرعباس تارفسنجان (خط لوله ۲۶ اینچ نفت بود) را اجرا کردیم. برای شرکت گاز هم راه ساختیم.

ترابران: ظاهراً از همکاری با شرکت نفت

اگر در گذشته مردم بعضی از مناطق به تحریک خوانین و ارباب‌ها با بیل و کلنگ به کارگران و مهندسان راهساز حمله می‌کردند و اجازه راهسازی به آنها نمی‌دادند، حالا پیمانکاران درگیر وزارت راه یا سازمان برنامه شده‌اند که پولشان را نمی‌دهند

آزادراه تهران - شمال یک مشکل اساسی دارد و آن اینکه اتوبان در بالا و جاده کنونی در پایین است، پس وقتی خاکبرداری انجام دهید، پایین می‌ریزد، از الان باید فکر این موضوع بود. اکثر پیمانکاران هم به همین دلیل وارد این پروژه نشدند

■ هندی‌ها در دریا کار نمی‌کنند بلکه بیرون ساختمان می‌سازند و تشکیلات درست می‌کنند. بندر همان است. هیچ کدامشان در بندر سرمایه‌گذاری نمی‌کنند. اگر می‌گذاشتند ما با آنها کار می‌کردیم. ما امکانات خیلی وسیعی داریم. چرا باید هندی‌ها به کار ورود کنند؟ ما خودمان باید چابهار را درست کنیم و خودمان در آن کار کنیم.

ترابران: نظر شما در مورد احداث منطقه یک آزادراه تهران-شمال که اخیراً به بهره‌برداری رسیده چیست؟

■ حرف من این است که امروزه دیگر کسی در دنیا بزرگراه یا آزادراه چهار لاینه نمی‌سازد، بلکه شش لاین می‌سازند. تمام اتوبان‌های دنیا به همین صورت است.

ما ۲۳ سال پیش (سال ۱۳۷۶) پیمانکار یک قطعه از آزاد راه تهران - شمال بودیم که از مرزن‌آباد تا چالوس بود، اما بعد از ما خواستند که کنار برویم. حدود ۴۰ میلیون تومان هم ضرر کردیم. یک سال و نیم آنجا ماندیم و نقشه ندادند. اول مناقصه گذاشتند و ما در مناقصه برنده شدیم، اما می‌خواستند کار را به بنیاد بدهند. قیمت کنونی نسبت به قیمتی که ما در نقشه داده بودیم ۳۰۰ برابر است نه ۳ یا ۳۰ برابر! قیمت‌های پروژه‌هایی که دولتی‌ها انجام می‌دهند هیچ‌زمان مطرح نمی‌شود، در صورتی که بهتر است این‌ها را مطرح کنند تا مردم بدانند.

لازم است مطلبی را به شما بگویم؛ این اتوبان یک مشکل اساسی دارد و آن اینکه اتوبان بالا و جاده کنونی پایین است و وقتی انفجار و خاک‌برداری انجام دهید، پایین می‌ریزد، از الان باید فکر این موضوع بود. اکثر پیمانکاران هم به همین دلیل وارد این پروژه نشدند. حتی یک سنگ هم که به پایین پرتاب شود، ممکن است خطر جانی به دنبال داشته باشد. از طرف دیگر باید توجه داشت هزینه راه‌هایی که ساخته می‌شود، ۴۰ درصد هزینه‌ای است که بعداً بخواهند آن را تعریض کنند. پس بهتر است از همین الان بزرگراه را سه بانده کنند. چون اتومبیل‌های متعدد و بیش از اندازه‌ای در این مسیر رفت‌وآمد خواهند کرد. در تمام تعطیلات ماشین‌ها به

آن سمت سرازیر می‌شوند. هیچ روزی از تعطیلات نیست که از تهران صدها ماشین به سمت شمال حرکت نکنند، البته قبول دارم که کار خیلی سختی است. چون ممکن است نیاز باشد برای بُرش کوه، یکبار ۳۰ تا ۴۰ متر مکعب سنگ بریده شود.

ترابران: به نظر شما علت تاخیر پروژه این آزادراه طی این سال‌ها چه بوده است؟

■ دلیلش این است که بنیاد مستضعفان راه‌ساز نیست! نه تجربه این کار را دارد و نه عوامل آن را دارد.

ترابران: مسئولان علت اصلی معطلی ساخت آزادراه را کم‌کاری پیمانکار چینی می‌دانند.

■ طرف چینی هم حق دارد و حرف خلافی نمی‌زند؛ می‌گوید شما تونل را کیلومتری چقدر تمام می‌کنید؟ چرا به من یک پنجاهم این مبلغ را می‌دهید؟ حرف درستی است. یک قراردادی با طرف چینی حدود ۳۰ سال قبل بسته‌اید و او شروع به کار کرده است. از آن زمان قیمت‌ها خیلی تغییر کرده و نمی‌شود با قیمت ۳۰ سال قبل، کار را پیش برد.

ترابران: عوارض منطقه یک آزادراه شمال در روزهای عادی ۲۵ و در روزهای تعطیل ۳۵ هزار تومان در نظر گرفته شده؛ البته می‌گویند با توجه به کاهش سالانه مصرف سوخت، این مبلغ برای مسافران جبران می‌شود. نظر شما در این مورد چیست؟

■ مردم نمی‌توانند چنین محاسباتی را درک کنند، فرض کنید از اصفهان و شیراز به سمت شمال می‌آیند و یکبار با دیدن چنین مبالغی برای عوارض شوکه خواهند شد. چون رقم‌ها معقول نیست.

بهتر است ابتدا هزینه‌هایی را که برای این ۲۰ کیلومتر صرف شده است منتشر کنند، اما این کار را نمی‌کنند. هیچ توضیحی نمی‌دهند و همه مخارج پنهان است.

ترابران: در پایان می‌خواهیم بدانیم با این همه سال تجربه و پستی و بلندی‌هایی که در زندگی پشت سر گذاشتید، در حال حاضر آرزو و آرمانتان چیست؟

■ هیچ جز این‌که این مملکت آباد شود. تنها راهش این است که کار را به دست کاردان بسپارند.

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران (ترابران)

در راستای راه اندازی و توسعه کسب و کار شرکت های حوزه حمل و نقل در فضای وب با همکاری شرکت انفورماتیک صنعتی نوکارتو فرصتی تازه فراهم کرده است.

طراحی و مدیریت شبکه های اجتماعی (اینستاگرام، تلگرام، لینکدین، توئیتر، فیس بوک و آپارات)

طراحی وب سایت اختصاصی

سئو وب سایت

طراحی و اجرای نرم افزارهای اندروید، ios ، وب.

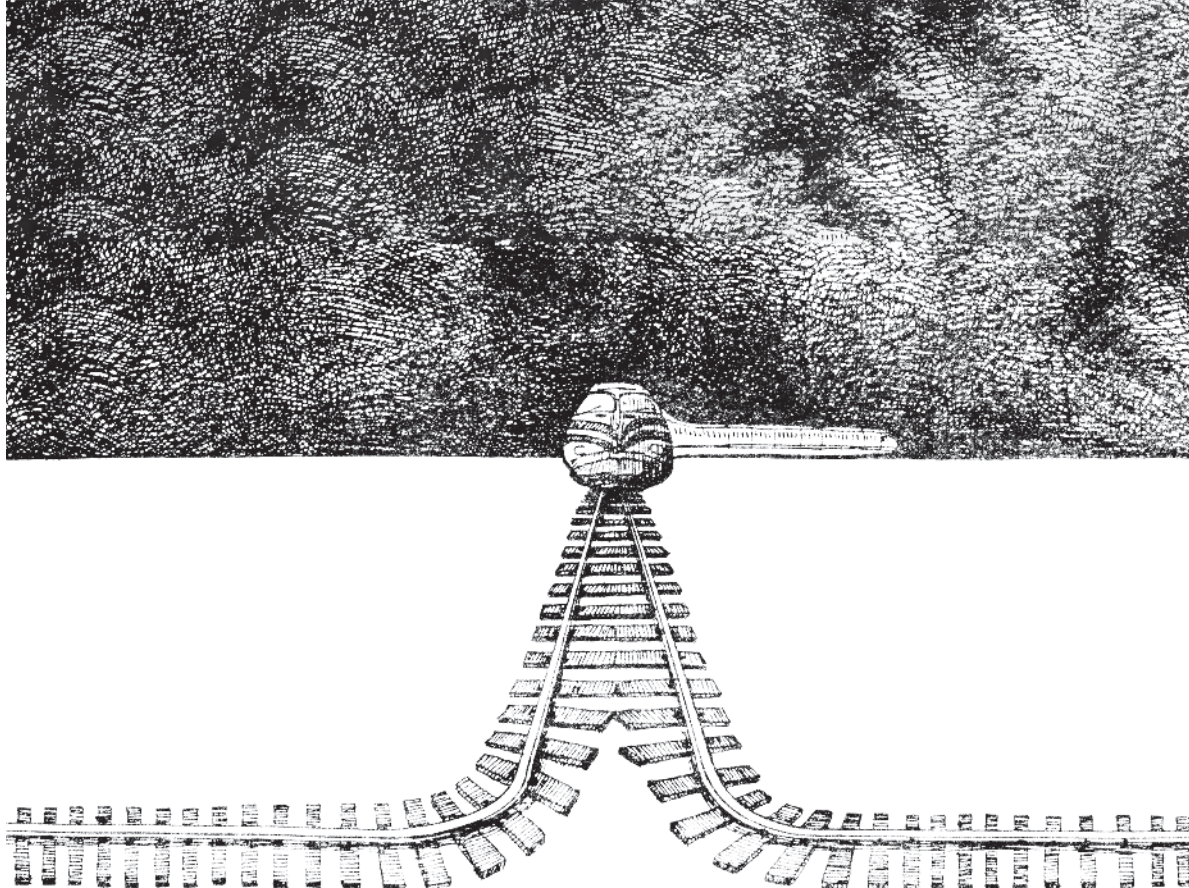
تولید محتوای تخصصی (متنی، تصویری، صوتی، ویدئویی)

- 1 استراتژی و برندینگ دیجیتال (Strategy & Digital Branding)
- 2 طراحی وب سایت اختصاصی (Website Development)
- 3 بهینه سازی تجربه کاربری (Human Experience Optimization)
- 4 بهینه سازی نرخ تبدیل (Conversion Rate Optimization)
- 5 بهینه سازی موتورهای جستجو (Search Engine Optimization)
- 6 مشاوره، طراحی و پیاده سازی نرم افزار (App Development)
- 7 تولید محتوای تخصصی (Content Produce)
- 8 بازاریابی محتوایی (Content Marketing)
- 9 بازاریابی پیامکی (SMS Marketing)
- 10 بازاریابی ایمیلی (Email Marketing)
- 11 بازاریابی شبکه های اجتماعی (Social Network Marketing)
- 12 بازاریابی عناصر چند رسانه ای (Multimedia Marketing)
- 13 بازاریابی تأثیرگذار (Influencer Marketing)
- 14 بازاریابی تبلیغات اینترنتی (Online Advertising Marketing)
- 15 کمپین های تبلیغاتی (Advertising Campaign)
- 16 طراحی و اجرای هویت بصری سازمانی (Organizational Visual Identity Design)
- 17 پشتیبانی (Support)
- 18 طراحی و اجرای داشبورد مدیریتی (Management Dashboard)



شماره تماس ۰۲۱ ۸۸۹۰۰۴۸۹

نوکارتو، پیشگام در ارائه خدمات جامع و تخصصی دیجیتال مارکتینگ و تجارت الکترونیک در ایران



بی تردید امروز نمی‌توان تهران را صرفاً پایتخت سیاسی کشور قلمداد کرد. تهران به دلایل مختلف، مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین شهر ایران است. این شهر با سهمی ۲۰ درصدی از تولید ناخالص داخلی، محل و مرکز استقرار بسیاری از صنایع، کسب‌وکارها و محل زندگی نزدیک به ۱۵ درصد از جمعیت کشور است.

با اجرای برخی از سیاست‌های خرد و کلان طی دهه‌های اخیر روند مهاجرت به کلان‌شهرها به شدت افزایش یافته و با ادامه آن انتظار می‌رود تهران و به‌ویژه مناطق و شهرک‌های اقماری آن در دو دهه آینده با رشد قابل ملاحظه جمعیت مواجه شود.

براساس گزارش منتشره توسط سازمان ملل، در سال ۲۰۰۰ بالغ بر ۶۴ درصد از جمعیت ایران در مراکز شهری سکونت داشته‌اند. این شاخص در سال ۲۰۱۸ به ۷۵ درصد رسیده و پیش‌بینی می‌شود در سال افق چشم‌انداز طرح جامع ریلی تهران یعنی سال ۲۰۴۲ این شاخص به حدود ۸۴ درصد برسد. با توجه به آخرین سرشماری کشور در سال ۹۵، جمعیت تهران با توابع آن بالغ بر ۱۳٫۲ میلیون نفر بوده است که پیش‌بینی می‌شود با ادامه روند فعلی این رقم تا یک دهه آینده به بیش از ۲۰ میلیون نفر برسد که خود می‌تواند عامل بروز بسیاری از مشکلات در حوزه مدیریت شهری به‌ویژه در

آیا طرح جامع ریلی تهران واقع‌بینانه تدوین شده است؟

طرح جامع، بدون جامعیت

مجید بابایی

تحلیل‌گر و کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل

اینکه طرح جامع ریلی تهران برای چشم‌انداز ۱۴۲۰ به تصویب شورای عالی ترافیک کشور رسیده است و بعد از دهه‌ها تهران برای توسعه زیرساخت‌های ریلی‌اش صاحب یک طرح بلندمدت است بسیار امیدوارکننده است؛ اما چرا علی‌رغم ضرورت وجود چنین طرحی، می‌بایست به تحقق اهداف و نتایجش به چشم تردید نگریست؟

سوال مهم اینجاست که آیا طرح مصوب شده صرفاً یک طرح جامع با مختصات سایر طرح‌های جامع کشور است که یک شمای کلی از طرح را با ذکر کردورهای منتخب و تعیین یک هدف زمانی بلندمدت برای اجرای آنها به نمایش می‌گذارد، یا اینکه در ضوابط پیوست آن، می‌توان شاهد نقشه راه چگونگی تحقق اهداف با جزئیات برنامه‌های فنی، اجرایی، مالی آن بود؛ به نحوی که برای هر یک برنامه‌ها، زمان‌بندی مشخصی نیز تعیین شده باشد؟

در توسعه زیرساخت بخش حمل و نقل، ادامه سیاست‌های موجود مبنی بر اولویت دادن به وسیله نقلیه به جای انسان، برنامه توسعه حمل و نقل عمومی را به حاشیه رانده است و نتیجه اینکه نه تنها مسائل این بخش در شهر تهران برطرف نشده، بلکه بر شدت آن نیز افزوده می‌شود

اگر کارآمدی شبکه حمل و نقل درون شهری با متوسط زمان سفر درون شهری سنجیده شود، تهران با متوسط ۵۵ دقیقه، در رتبه ۲۰۵ بین ۲۱۲ کشور دنیا قرار گرفته و ایران با متوسط ۴۸ دقیقه بدترین رتبه از منظر هدررفت زمان در حمل و نقل شهری را در بین ۵۸ کشور در اختیار دارد

همین دوره تعداد اتوبوس‌های BRT از ۱۵۱۶ دستگاه در سال ۹۴ به ۱۲۸۰ دستگاه در سال ۹۷ کاهش داشته است.

البته در همین دوره زمانی، طول خطوط مترو ۴۸ کیلومتر افزایش داشته است که معمولاً دوره ساخت این حجم از شبکه مترو حداقل قریب به یک دهه زمان نیاز داشته و مختص عملکرد یک دوره پنج ساله نیست.

سهم حمل و نقل ریلی درون شهری تهران در حالی که در سال ۹۴ بالغ بر ۱۸ درصد از مجموع سفرهای شهری را به خود اختصاص داده بود، این مقدار در سال ۹۷ به ۱۰ درصد کاهش یافته است. از طرف دیگر، سهم سیستم اتوبوسرانی تهران از مجموع سفرهای شهری در سال ۹۷ فقط ۱۵/۸ درصد بوده است که در مقایسه با سهم ۲۰ درصدی آن در سال ۹۴، نشان‌دهنده کاهش ۳/۲ درصدی است.

این کاهش سهم در حمل و نقل عمومی نشان از افزایش به مراتب بیشتر سهم سایر مدهای حمل و نقل در این دوره زمانی داشته است؛ پس در مجموع اگر سهم ۲۳/۳ درصدی تاکسی در سال ۹۷ از سفرهای شهری را به پای حمل و نقل عمومی نگذاریم، در این صورت مجموع سهم حمل و نقل عمومی شهر تهران کمتر از ۲۶ درصد خواهد بود و این یعنی از هر ۴ سفر تنها یک سفر با وسایل نقلیه عمومی (مترو و اتوبوس) انجام گرفته و مابقی (حدود ۷۵ درصد سفرها) با وسایل نقلیه شخصی، تاکسی، ون، آژانس، تاکسی‌های اینترنتی، موتورسیکلت و دوچرخه صورت می‌گیرد.

در این بین، استفاده از تاکسی اینترنتی در مقایسه با شیوه سنتی تاکسی‌های گردشی، هرچند به دلیل برخورداری از قابلیت بهینه‌سازی جریان سفرهای درون شهری می‌تواند نقش موثری در کاهش جریان ترافیک، مصرف انرژی و آلودگی هوا داشته باشد، اما در مجموع به عنوان یک مد پاک با قابلیت جابه‌جایی انبوه شناخته نمی‌شود و صرفاً می‌بایست به عنوان یک مد مکمل مورد استفاده قرار گیرد. این در حالی است که به دلیل ضعف شبکه حمل و نقل عمومی، استفاده از تاکسی‌های اینترنتی در سالیان اخیر به شدت مورد استقبال مردم قرار گرفته و به جای اینکه یک فرصت نوآورانه در شبکه حمل و نقل محسوب شود، با افزایش

بخش حمل و نقل باشد.

از منظر گستره شهری، شهر تهران با بیش از ۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت جزو شهرهای وسیع دنیا محسوب می‌شود. قرار گرفتن کلان‌شهر کرج در غرب تهران که خود یکی از مهاجرپذیرترین مناطق کشور است و بخش مهمی از نیروی کار فعال در کسب و کارهای شهر تهران در آن اقامت دارند، به همراه توسعه مراکز جدید جمعیتی در غرب تهران نظیر منطقه ۲۲ و گرمدره، همچنین توسعه شهرهای جدید با حجم بالای جمعیتی در شرق تهران نظیر پردیس و توسعه شهر پزند و گسترش مناطق جنوبی تهران، ورامین و شهرری، همگی شرایطی را ایجاد کرده که علی‌رغم اقداماتی که در دهه‌های اخیر در حوزه حمل و نقل صورت گرفته، امروز مسئله موبیلیتی و جابه‌جایی در شهر تهران و حومه آن به مهم‌ترین دغدغه در حوزه سیاست‌گذاری عمومی کشور بدل شده است. از سوی دیگر مسئله ارتباط شبکه حمل و نقل درون شهری تهران با سیستم‌های حمل و نقل حومه‌ای، خود به چالشی مهم‌تر برای شهر تهران و توابع آن بدل شده است و روزبه‌روز نیز بر وخامت آن افزوده می‌شود.

از طرفی، علی‌رغم اهمیت مسئله حمل و نقل و موبیلیتی و اجماع اکثر صاحب‌نظران حوزه برنامه‌ریزی حمل و نقل مبنی بر اولویت دادن به طرح‌های توسعه حمل و نقل عمومی، متأسفانه در دهه‌های اخیر شاهد بوده‌ایم که برخلاف این انتظار، عمدتاً طرح‌هایی از جنس توسعه زیرساخت جاده‌ای حمل و نقل نظیر توسعه معابر، بزرگراه‌ها، ساخت پل‌ها و تونل‌ها و ابنیه جاده‌ای که در عمل استفاده بیشتر از وسایل نقلیه شخصی را ترغیب می‌کنند، به اجرا گذاشته شده و در مقابل، توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی تهران بسیار کند و به‌ویژه در مناطق حومه‌ای آن تقریباً بدون اقدامی اثرگذار به حال خود رها شده است.

برابر با آمار مندرج در آمارنامه شهرداری تهران در سال ۹۷، طول بزرگراه‌ها و معابر شریانی تهران از ۵۳۵ کیلومتر در سال ۱۳۹۴ به ۵۹۰ کیلومتر در سال ۱۳۹۷ افزایش یافته است و ۶۳ کیلومتر مسیر جدید نیز در دست ساخت گزارش شده است. این در حالی است که در

نداشتن نقشه راه و برنامه‌های بلندمدت که محدودیت‌های مالی و فنی به درستی در آن لحاظ شده و منابع پایدار و قابل دسترس برای اجرای برنامه‌ها شناسایی شده باشد، یکی از موانع جدی در توسعه حمل و نقل عمومی است

شهر تهران تاکنون در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی به ویژه در توسعه شبکه ریلی حومه‌ای، فاقد یک نقشه راه که شبیه تامین مالی و زمان بندی اجرای آن به شکلی واقع بینانه مشخص شده باشد بوده است. معمولاً در طرح‌های جامع تهران لیستی از اولویت‌ها و برآوردها ارائه می شود بدون آنکه به شبیه تحقق آنها به صورت منطقی و واقع بینانه پرداخته شود

تعداد وسایل نقلیه شخصی در خدمت این سیستم و افزایش سهم آن از مجموع حمل و نقل درون شهری، به یک تهدید بالقوه برای کاهش راندمان و اثربخشی شبکه حمل و نقل تبدیل شده است. در مجموع، اگر میزان کارآمدی شبکه حمل و نقل درون شهری را با متوسط زمان یک سفر درون شهری بسنجیم، تهران با متوسط ۵۵ دقیقه در رتبه ۲۰۵ از بین ۲۱۲ کشور دنیا قرار گرفته، در حالی که در رتبه بندی کشوری مندرج در وبسایت نامبو، ایران با متوسط ۴۸ دقیقه بدترین رتبه از منظر هدررفت زمان در حمل و نقل شهری را در بین ۵۸ کشور در اختیار دارد. در این فهرست، آلمان با ۳۱، آمریکا با ۳۳، انگلستان و کانادا با ۳۴، ترکیه با ۴۵ و هند با ۴۶ دقیقه در رتبه‌های بالاتری از ایران قرار گرفته‌اند.

بدیهی است در توسعه زیرساخت‌های بخش حمل و نقل، ادامه سیاست‌های موجود مبنی بر اولویت دادن به وسیله نقلیه به جای انسان، در حاشیه ماندن طرح‌های توسعه حمل و نقل عمومی را به دنبال داشته است. نتیجه اینکه نه تنها مسائل بخش حمل و نقل در شهر تهران برطرف نشده، بلکه بر شدت آن نیز مرتباً افزوده می شود. امروز، آلودگی هوا که به بحرانی برای اغلب کلان‌شهرها از جمله تهران تبدیل شده است، حاصل نبود یک سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد است. به دلیل سرمایه‌گذاری نامناسب در زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی، ادامه ناکارآمدی در ایجاد یکپارچگی بین مدهای مختلف حمل، عدم توسعه شبکه حمل حومه‌ای و عدم تناسب آن با رشد جمعیت و تقاضای رو به رشد جابه‌جایی در مناطق و شهرک‌های مسکونی و صنعتی اطراف تهران، به‌طور مستمر با افزایش هزینه‌ها و کاهش کیفیت زندگی شهروندان تهرانی مواجه هستیم.

از سوی دیگر، جابه‌جایی ناکارآمد و پرهزینه روزانه صدها هزار نفر بین تهران و مناطق حومه‌ای آن به‌ویژه بین تهران و کرج، تبعات منفی بسیاری را برای ساکنان این دو کلان‌شهر مهم کشور در پی داشته است. با ادامه این رویه در اغلب کلان‌شهرهای کشور، مصرف بنزین که همچنان با قیمت‌های یارانه‌ای در اختیار مردم قرار می‌گیرد، در سالیان اخیر روندی

صعودی داشته، به طوری که در سال ۱۳۹۷ به‌طور متوسط روزانه ۸۷ میلیون لیتر در کشور بنزین مصرف شده است که در مقایسه با سال ۱۳۸۹ که متوسط مصرف بنزین ۶۵ میلیون لیتر بوده است با افزایشی ۳۴ درصدی مواجه بوده و از این حیث علاوه بر افزایش آلودگی هوا، زیان اقتصادی قابل توجهی هم متوجه کشور می‌شود.

موانع توسعه حمل و نقل عمومی

در طراحی و پیاده‌سازی طرح‌های حمل و نقلی، علاوه بر غالب بودن رویکرد توجه به وسیله نقلیه به جای انسان، یکی از مشکلات عمده در توسعه سیستم‌های حمل و نقل عمومی به عدم تناسب برنامه‌ها با محدودیت‌ها و توانمندی‌های مالی و فنی بازمی‌گردد. به‌طور معمول طراحی و اجرای طرح‌های توسعه حمل و نقل عمومی در مقایسه با سایر طرح‌های حمل و نقلی، بسیار پرهزینه و زمان‌بر هستند.

هرچند هزینه احداث هر کیلومتر مترو تابعی از تعداد ایستگاه‌های مسیر، سرفاصله قطارها و نوع و تعداد ناوگان مورد استفاده است، اما براساس برآوردها و اطلاعات منتشره، هزینه متوسط هر کیلومتر مترو در تهران، رقمی حدود ۳۰۰ میلیارد تومان است. این در حالی است که به‌عنوان نمونه هزینه اتصال بزرگراه همت به کرج به ازای هر کیلومتر (ساخت و تملک) حدود ۴۳ میلیون تومان برآورد شده است. پس حتی بدون در نظر گرفتن هزینه بالای نگهداری و تعمیرات شبکه و ناوگان مترو که چند ده برابر نگهداری شبکه جاده‌ای و معابر درون و برون شهری است، ساخت مترو (فقط شبکه) حداقل ۸ برابر بیشتر از معابر و آزادراه‌ها هزینه خواهد داشت. در کنار عامل هزینه، مسئله زمان‌بر بودن ساخت راه‌آهن‌های شهری هم عاملی تعیین‌کننده در سرعت پایین توسعه شبکه حمل و نقل ریلی درون شهری است.

از طرف دیگر، نداشتن نقشه راه و برنامه‌های بلندمدت که محدودیت‌های مالی و فنی را به درستی در آن لحاظ کرده باشند و منابع پایدار و قابل دسترس برای اجرای آن برنامه‌ها شناسایی شده باشد، یکی دیگر از موانع جدی در توسعه حمل و نقل عمومی است. آنچه که مشهود است تاکنون شهر تهران در توسعه

تجربه چند دهه اخیر در تدوین طرح‌های جامع حمل‌ونقل چندان امیدوارکننده نبوده و در کمتر حوزه‌ای در این بخش می‌توان از یک طرح جامع مصوب سراغ گرفت که مطابق با برنامه‌ها اهداف و انتظارات از پیش تعیین شده پیش رفته باشد

۱۵ سال از شروع مطالعات آخرین نسخه طرح جامع حمل‌ونقل کشور می‌گذرد و تا این لحظه، نسخه مصوبی که شکل قانونی و با قابلیت اجرایی داشته باشد، موجود نیست، پس چه تضمینی وجود دارد که طرح جامع ریلی تهران با این ابعاد گسترده فنی و مالی، طی ۲۰ سال در تحقق اهداف مصوب موفق شود

سروسامان دادن به وضعیت حمل‌ونقل عمومی تهران و حومه است. البته همان‌طور که از نام این مصوبه برداشت می‌شود، شورای عالی ترافیک در این مرحله، بازنگری طرح جامع قبلی تهران را به تصویب رسانده و مصوبه مورد بحث یک طرح کاملاً جدید نیست. پس ابتدا این سوال مطرح خواهد شد که چرا طرح جامع قبلی و طرح‌های جامع قبل‌تر از آن و برنامه‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی تهران به‌طور کامل به اجرا درنیامده‌اند؟ موانع آن طرح‌ها چه بوده است؟

قاعدتا در فرآیند بازنگری طرح‌های قبلی و تدوین طرح جدید، تیم مطالعاتی عارضه‌یابی دقیقی از نقایص و موانع عدم تحقق برنامه‌های تعیین شده قبلی انجام داده است. فرض بر آن است که ابعاد فنی و اجرایی و شیوه انتخاب کریدورهای درون‌شهری و حومه‌ای در این طرح توسط تیم مطالعاتی به‌طور کامل مورد توجه بوده است.

حتی فرض می‌کنیم یکپارچگی بین شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل عمومی از جمله شبکه اتوبوسرانی، تاکسیرانی و ریلی در مطالعات طرح جامع ریلی دیده شده و بنابراین در این یادداشت قصدی بر نقد این بخش از مطالعات طرح نبوده است. آنچه که بیشتر مورد سوال است شیوه امکان‌پذیری و به‌ویژه تامین مالی طرح است که به جرات می‌توان گفت پاشنه آشیل اغلب طرح‌های عمرانی کشور است.

طرح‌های جامع به‌عنوان برنامه‌هایی سیستماتیک به‌منظور ساماندهی و ارتقای کمی و کیفی تردد انسان و کالا در شهرها محسوب می‌شوند. در این طرح‌ها تمرکز اصلی صرفاً بر مدیریت تقاضای سفر است که همراه با افزایش راندمان سیستم‌های حمل‌ونقل، کاهش زمان سفر، کاهش هزینه و ارتقای ایمنی، به کاهش اثرات محیط‌زیستی در انتخاب شیوه‌های حمل‌ونقل هم می‌پردازد.

تدوین طرح‌های جامع حمل‌ونقل شهری مبتنی بر چشم‌انداز، اهداف کلی و راهبردهای در دسترس و ممکن است. انتخاب راهبردهایی که با شرایط و محدودیت‌های بستر مورد مطالعه همخوانی نداشته باشد، همواره یک عامل مهم در عدم موفقیت این دسته از طرح‌هاست. از سوی دیگر، به دلیل تحولات اجتماعی،

زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه در توسعه شبکه ریلی حومه‌ای، فاقد یک نقشه راه که شیوه تامین مالی و زمان‌بندی اجرای آن به شکل واقع‌بینانه مشخص شده باشد بوده است. به‌طور معمول در طرح‌های جامع تهران صرفاً لیستی از اولویت‌ها و کریدورها ارائه می‌شود بدون آنکه به شیوه تحقق آنها به‌شکل منطقی و واقع‌بینانه پرداخته شده باشد.

اما نمی‌توان به موانع فوق اشاره کرد، اما به ظرفیت مالی و اقتصادی کشور نیز به‌عنوان مهم‌ترین مانع توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی اشاره‌ای نداشت. بی‌شک بین توسعه حمل‌ونقل عمومی و سطح توسعه‌یافتگی و درآمد ملی کشورها رابطه‌ای مستقیم حاکم است. بخش عمده‌ای از کشورهای دارای سیستم حمل‌ونقل عمومی قدرتمند جزو کشورهای با درآمد ملی و سرانه بالا طبقه‌بندی می‌شوند. همان‌طور که اشاره شد حمل‌ونقل عمومی هم در بخش احداث و هم در بخش نگهداری و بهره‌برداری از شبکه نیازمند حجم بالایی از سرمایه‌گذاری است که تامین آن از توان سیستم‌های مدیریت محلی و شهری خارج است و دولت‌ها در هر دو بخش، تامین‌کننده اصلی بخش عمده این سرمایه‌گذاری‌ها هستند.

به دلیل اثرات بسیار مثبت استفاده از حمل‌ونقل عمومی در سطوح خرد و کلان اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی، دولت‌ها بخش قابل توجهی از هزینه‌های آن را تقبل کرده و لذا اکثریت سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی در سراسر دنیا با بودجه‌های مستقیم دولت‌ها ساخته شده و با یارانه‌های پرداختی از سوی دولت‌ها اداره و برای مردم قابل استفاده می‌شوند. در نتیجه دولت‌های با توان مالی بالاتر با دست‌بازتر در این حوزه مهم حضور دارند و در مقابل کشورهای با درآمد سرانه پایین از امکان مالی کمتری برای حمایت از حمل‌ونقل عمومی برخوردارند.

بایدها و نبایدهای طرح جامع

ریلی تهران در افق ۱۴۲۰

اقدام اخیر شورای عالی ترافیک در خصوص تصویب طرح جامع (بازنگری شده) ریلی تهران برای افق زمانی ۱۴۲۰ در نگاه اول یک حرکت سیستماتیک و برنامه محور به‌منظور

اقتصادی و تکنولوژیکی، بازنگری در این طرح‌ها نیز فرآیندی مستمر و پراهمیت است و بنابراین نمی‌توان طرح مصوب سال ۱۳۹۸ را به‌طور کامل برای سال ۱۴۲۰ مفید دانست و حداقل در دوره‌های ۳ تا ۵ ساله با به‌روزرسانی داده‌های در اختیار، نیازمند بازنگری در این طرح‌ها و انتخاب‌ها است. توجه به این نکته از این نظر اهمیت دارد که تجربیات چند دهه اخیر کشور در تدوین طرح‌های جامع در حوزه حمل و نقل چندان امیدوارکننده نبوده است. در کمتر حوزه‌ای از زیربخش‌های حمل و نقل می‌توان سراغ یک طرح جامع مصوب را گرفت که مطابق با اهداف و انتظارات از پیش تعیین شده پیش رفته باشد. در همین وزارت راه و شهرسازی حداقل ۱۵ سال از شروع مطالعات آخرین نسخه طرح جامع حمل و نقل کشور می‌گذرد و تا این لحظه هیچ نسخه مصوب شده‌ای که شکل قانونی گرفته باشد و قابلیت اجرایی داشته باشد در دسترس نیست. حتی طرح‌هایی هم که موافقت بالاترین مراجع قانونی کشور را کسب کرده‌اند و به قانون تبدیل شده‌اند معمولاً به دلیل شعارزدگی و دوری از واقع‌نگری در تدوین آنها و یا به دلیل موانع سیاسی، فنی و مالی در فرایند اجرا، در مسیری کاملاً متفاوت از اهداف و انتظارات اولیه آن قرار گرفته‌اند. یک نمونه بارز آن «قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت» مصوب سال ۸۶ مجلس است که در بخش حمل و نقل شهری و برون‌شهری اهدافی کمی را برای تحقق در افق زمانی ۱۳۹۰ تعیین کرده بود از جمله اینکه: «دولت موظف است سیاست‌های بخش حمل و نقل همگانی شهری را به‌گونه‌ای تنظیم نماید که از ابتدای سال ۱۳۹۱ مجموعاً ۷۵ درصد سفرهای درون‌شهری پوشش داده شده...» و یا «در شهر تهران نسبت تسهیم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون‌شهری برای اتوبوسرانی، تاکسیرانی و حمل و نقل ریلی به ترتیب تا حداکثر ۲۵ درصد، ۲۰ و ۳۰ درصد است» و یا سهم حمل و نقل ریلی باری و مسافری برون‌شهری را به ترتیب ۳۰ و ۱۸ درصد تعیین کرده بود که امروز با گذشت ۱۵ سال از تصویب آن مصوبه، در بخش راه‌آهن درون‌شهری و برون‌شهری نه‌تنها

رشدی در سهم حمل و نقل عمومی مشاهده نمی‌شود، بلکه در هر دو حوزه با کاهش سهم همراه بوده‌ایم. پس چه تضمینی وجود دارد که طرح جامع ریلی تهران با این ابعاد گسترده فنی و مالی طی بیست سال در تحقق اهدافش موفق باشد؟ در افق طرح جامع ریلی تهران در سال ۱۴۲۰ طول شبکه ریلی تهران از حدود ۲۵۰ کیلومتر فعلی به ۵۰۰ کیلومتر خواهد رسید و سهم مترو از سفرهای درون‌شهری به ۴۲ درصد خواهد رسید که در مقایسه با سهم مترو در سال ۹۷ که ۱۰ درصد بوده باید انتظار رشدی ۴ برابری را داشته باشیم. تحقق چنین اهداف کمی طی دو دهه با توجه به محدودیت‌های حاکم بر کشور این سوال را ایجاد می‌کند که آیا در تدوین ابعاد مختلف طرح جامع ریلی تهران، یک نگاه واقع‌گرایانه حاکم بوده یا به دلیل شعارزدگی‌های مختص طرح‌های مرسوم در کشور، این طرح نیز به سرنوشت سایر طرح‌های جامع حوزه حمل و نقل دچار خواهد شد؟ اگر این‌گونه نیست بهتر است مجریان و متولیان طرح توضیح دهند که چه مکانیزمی در شیوه و چگونگی تدوین این طرح اتخاذ شده تا ضریب موفقیت آن را به‌ویژه در ابعاد مالی در سطحی مناسب حفظ کند؟ حتی به فرض تحقق اهداف طرح، آیا اهداف

بهتر است مجریان و متولیان طرح توضیح دهند که چه مکانیزمی در شیوه و چگونگی تدوین طرح جامع ریلی شهر تهران اتخاذ شده است تا ضریب موفقیت آن را به‌ویژه در ابعاد مالی، برای یک دوره بیست ساله در سطحی مناسب حفظ کند؟

طرح جامع ریلی تهران مستقل از سیاست‌ها و راهبردهای مکمل دیگر، اثربخشی‌های لازم را خواهد داشت؟ آیا برای تحقق اهداف طرح، اجرای برخی سیاست‌های مکمل ضروری و اجتناب‌ناپذیر نیست؟ به‌عنوان نمونه در کنار توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی و شبکه ریلی درون‌شهری شهر تهران، آیا نیاز به تجدیدنظر در اجرای سیاست‌هایی که استفاده از خودرو شخصی را تشویق می‌کند، وجود ندارد؟ مثلاً آیا طی بیست سال آینده، در کنار احداث خطوط جدید مترو و نیز شبکه ریلی حومه‌ای تهران، نباید در سیاست قیمت‌گذاری بنزین نیز تجدیدنظر کرد؟ آیا اجرای سیاست‌ها و طرح‌های رژیم معیار نظیر محدود کردن توسعه پارکینگ‌ها، کاستن از تعرفه واردات خودرو و در مقابل افزایش هزینه‌های نگهداری خودروی سواری، ضرورت ندارد؟

برخی از الزاماتی که در تحقق اهداف طرح جامع ریلی تهران اهمیت دارد به‌طور خلاصه به شرح زیر است:

- داشتن نقشه راه با مختصات فنی، اجرایی و مالی مبتنی بر برنامه‌های زمان‌بندی شده
- شفافیت در شیوه تامین مالی منابع مورد نیاز طرح در دو دهه آینده
- تنظیم سیاست‌های مکمل به‌منظور تشویق مردم در استفاده از حمل و نقل عمومی
- تنظیم سیاست‌های مکمل به‌منظور محدود ساختن استفاده از وسایل نقلیه شخصی از جمله اجرای طرح‌های رژیم معیار
- واقعی‌سازی قیمت بنزین به‌صورت پلکانی به صورتی که با عملیاتی شدن طرح‌های توسعه حمل و نقل عمومی، مردم به استفاده از آن ترغیب شوند.
- حرکت در جهت اعمال سیاست نزدیک کردن قیمت خودروهای وارداتی به نرخ‌های جهانی با کاهش نرخ تعرفه واردات و در مقابل واقعی‌سازی هزینه‌های نگهداری خودرو شامل مالیات، عوارض و بیمه‌های خودرو.

منابع:

- [۱] World Urbanization prospects
- [۲] آمارنامه شهرداری تهران ۱۳۹۷
- [۳] www.numbeo.com/traffic
- [۴] <https://www.yjc.ir/00SYxk>

ماه گذشته اعلام شد با پیشنهاد راه آهن مبنی بر واگذاری شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی به راه آهن جمهوری اسلامی، سازمان خصوصی سازی طی نامه ای موافقت خود را در این زمینه اعلام کرد.

شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه آهن (تراورس) به عنوان یکی از بزرگترین شرکت های اقماری راه آهن سال ۱۳۷۱ تاسیس شد. این شرکت اردیبهشت سال ۸۹ به بخش خصوصی واگذار و ۱۰ سال پس از این واگذاری مجددا مدیریت آن به دولت محول شد. دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در همین زمینه به ترابران گفت: «وقتی این نامه را دیدم، برایم خیلی عجیب بود که سازمان خصوصی سازی دولتی سازی می کند. به عقیده من حرکت اشتباهی است و اگر به همین ترتیب ادامه پیدا کند، بسیاری از شرکت ها دولتی سازی می شوند.»

مهرداد تقی زاده، در واکنش به رضایت برخی کارکنان تراورس از بازگشت این شرکت به راه آهن گفت: «ضعف مدیریت بخش خصوصی یک بحث است و اینکه ما شرکتی را که خصوصی کرده ایم، دوباره دولتی کنیم، بحث دیگری است. کارگران تراورس چون پرداخت هایشان عقب افتاده بوده و مطالباتی از راه آهن داشتند که پرداخت نشده بود از این واگذاری خوشحال هستند ولی طبیعی است که وقتی شرکتی مطالباتش را نگیرد، به تدریج نمی تواند پرداخت های خود را انجام دهد.»

تقی زاده تاکید کرد: «بازگشت شرکت خصوصی به بخش دولتی که پیش از این دولتی بوده، اقدام درستی نیست، زیرا برگشت به عقب است. اگر بخش خصوصی کار خود را به درستی انجام نمی دهد، باید آن شرکت به بخش خصوصی دیگر منتقل شود.»

«تراورس» پس از گذشت ۱۰ سال به دامان دولت بازگشت

خصوصی سازی ناموفق شرکت اقماری راه آهن



به گزارش ترابران، محمد رجبی، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در نامه ای که خطاب به رئیس شورا و مرکز ملی رقابت درباره انحصار بازار و افزایش بی رویه قیمت بانداژ چرخ واگن نوشته، بانداژ چرخ را یکی از قطعات یدکی پرمصرف در واگن های باری اعلام کرده است که به عنوان رینگ روکش آن، کارکردی همچون لاستیک چرخ خودروها دارد.

رجبی در این نامه نوشته است: «این رینگ بر اثر فشار ناشی از بارهای استاتیکی و دینامیکی وارده و اصطکاک بین چرخ های واگن و ریل، دچار سایش تدریجی شده و پس از چندی به تعویض نیاز دارد. در سال های اخیر تحت سیاست حمایت از تولیدات داخلی، شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی مالک واگن های باری، این قطعه را صرفا از دو شرکت داخلی به نام شرکت ماشین سازی اراک و شرکت کفریز اصفهان تامین می کردند.»

در ادامه نامه رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته آمده است که «از آنجایی که طی سال های اخیر اعتبارات امور بهسازی و بازسازی خطوط راه آهن دچار کمبود شده، به تناسب میزان فرسایش بانداژ چرخ ها نیز افزوده شده است. در شرایط کنونی که سطح درآمدهای شرکت های ریلی به شدت کاهش یافته؛ علاوه بر ازدیاد تعداد تعویض این قطعه، روند ازدیاد تصاعدی قیمت بانداژ توسط تولیدکنندگان نیز فشار مضاعف و بی امانی را بر تداوم فعالیت این شرکت ها وارد می کند. دو شرکت مزبور که در حال حاضر ساخت این قطعه را در انحصار خود دارند، بدون ملاحظه نسبت به شرایط سخت مشتریان قدیمی و دائمی خود، اقدام به افزایش ماهانه قیمت های فروش، بسیار فراتر از روند ازدیاد هزینه های خود می کنند.» به گفته رجبی؛ طی ۳ سال اخیر قیمت بانداژ چرخ به طور بی رویه ۵/۵ برابر افزایش یافته است.

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در پایان خواهان رسیدگی به موضوع شده است

اعتراض به افزایش بی رویه قیمت در بازار بانداژ چرخ واگن

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در نامه ای به شورا و مرکز ملی رقابت از انحصار بازار و افزایش بی رویه قیمت بانداژ چرخ واگن خبر داد و از آن شورا خواست پس از رسیدگی به موضوع، دستورالعمل تنظیم بازار بانداژ چرخ واگن را تصویب و ابلاغ کنند.





ایده راه ابریشم هوایی و فرصت‌های پیش روی ایران

رویای ابریشمین!

جست‌وجوی فرصت‌های تازه برای بازار هوایی آسیا

به دنبال مطرح شدن ایده «یک کمربند - یک راه» توسط چین در سال ۲۰۱۳ و سرمایه‌گذاری این کشور برای ایجاد یک کریدور ارتباطی با هدف توسعه تبادلات تجاری و صنعتی این کشور با سایر کشورها، در سال ۲۰۱۵ برای نخستین بار به صورت تلویحی ایده ایجاد راه ابریشم هوایی در قالب طرح جامع «یک کمربند - یک راه» مطرح و از کشورهای حاضر در این راه درخواست شد تا با تکمیل زیرساخت‌های خود به این راه‌گذر مهم ملحق شوند. چینی‌ها برای تحقق این هدف از ابکائو درخواست کردند تا با آنها برای ایجاد یک راه‌گذر هوایی ایمن و کارآمد همکاری کنند. گفته می‌شود قرار است چینی‌ها ۵۰۰ نفر پرسنل را با هدف آموزش کشورهای حاضر در این راه تربیت کند که این نیروها شامل دانشجویان چینی و حتی بین‌المللی خواهند بود. همچنین مقامات چین اعلام کردند آماده سرمایه‌گذاری بر روی پروژه‌های توسعه زیرساخت‌های هوانوردی از جمله فرودگاه و سیستم کنترل ترافیک هوایی در کشورهای حاضر در راه ابریشم هوایی تحت پرچم کشور چین خواهند بود و در این راستا ۴۰ هلدینگ سرمایه‌گذاری چینی اعلام آمادگی کرده‌اند.

بر این اساس با توجه به اهمیت شکل‌گیری شبکه حمل‌ونقل زمینی، دریایی و هوایی در قالب جاده ابریشم برای کشور چین و نگاهی به تبادلات تجاری و بازرگانی این مسیر، پیوستن به این راه گذر از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و کشورمان باید توسعه فرودگاه‌های بین‌المللی خود را برای الحاق به این راه در دستور کار قرار دهد.

جریان مالی ایجاد شده در مسیر راه ابریشم هوایی که بین کشورهای آسیای شرقی و اتحادیه اروپا ایجاد خواهد شد، لزوم ایجاد زیرساخت حمل هوایی برای جابه‌جایی بار و مسافر را به وجود آورده و در این مسیر کشورمان می‌تواند از دو منظر اقتصادی و امنیتی منتفع شود

به بازار خرده‌فروشی فرودگاهی و فرصت‌های اقتصادی پیش‌رو نباید بی‌توجه بود. مقامات دومی در ابتدای سال ۲۰۲۰ اعلام کردند بازار خرده‌فروشی این فرودگاه به رکورد بیش از ۲ میلیارد دلار رسیده که حاکی از افزایش ۱۱ درصدی فروش نسبت به سال ۲۰۱۸ است

نقشه راه توسعه فرودگاه پیش‌بینی شده با افزایش ظرفیت مسافر فرودگاه به ۱۶۰ میلیون مسافر در سال، مساحت این بازار نیز به ۶۴ هزار مترمربع افزایش خواهد یافت. بازار خرده‌فروشی فرودگاه‌ها یکی از مراکزی است که مسافران به هنگام انتظار برای پرواز از آن بازدید می‌کنند. عمده محصولات هم که در آنجا به فروش می‌رسد، کالاهای لوکس و البته برخی اجناس و محصولات خاص آن شهر و کشور مانند صنایع دستی است. افزایش مسافران، به‌خصوص مسافران ترانزیتی بین‌المللی، باعث رونق بازارهای خرده‌فروشی فرودگاه‌ها می‌شود و از این رو یکی از مزایای ایجاد قطب فرودگاهی، درآمد حاصل از فروش اجناس در بازار خرده‌فروشی فرودگاه است.

نگاهی به بازیگران منطقه‌ای

در راه پیوستن به این کمربند پراهمیت در بخش هوایی، ایران رقبای بسیار قدرتمندی از جمله امارات، قطر و ترکیه را پیش روی خود می‌بیند. اکنون کشورهای دیگر از جمله کویت، عمان، آذربایجان، ارمنستان و حتی گرجستان نیز به جمع کشورهای پیوسته‌اند که به دنبال توسعه فرودگاه هاب و الحاق به کانال مالی ایجاد شده میان کشورهای اروپایی و آسیای شرقی هستند.

۱- ترکیه - کشور ترکیه به تازگی فاز نخست فرودگاه بین‌المللی استانبول را افتتاح کرد. این فرودگاه جانشین فرودگاه بین‌المللی آتاتورک شده است. ساخت این فرودگاه با تصمیم دولت ترکیه در سال ۲۰۱۳ آغاز شد.

براساس برنامه‌ریزی انجام شده، فرودگاه جدید استانبول، دارای بیش از ۶ باند فرود و ظرفیت ۱۵۰ میلیون نفر مسافر (با قابلیت ارتقا تا ۲۰۰ میلیون نفر) خواهد بود. این فرودگاه که ادعا شده با هزینه توسعه ۱۰/۲ میلیارد یورویی به بزرگ‌ترین فرودگاه جهان تبدیل خواهد شد، قادر خواهد بود به ۳۵۰ مسیر بین‌المللی پرواز داشته باشد.

براساس تصمیم دولت ترکیه امتیاز این فرودگاه در سال ۲۰۱۳ برای مدت ۲۵ سال با رقم ۲۲/۱۵۲ میلیارد دلار به یک کنسرسیوم متشکل از سه شرکت بزرگ ترکیه‌ای اجاره داده شد. با این قرارداد، تمامی درآمدهای فرودگاه جدید

موقعیت ممتاز کشور به لحاظ جغرافیایی موجب شده کشورمان در میانه راه ابریشم به یکی از نقاط استراتژیک و پراهمیت تبدیل شود که به طبع فرصت‌های اقتصادی و سیاسی بسیار مناسبی را پیش روی کشور قرار می‌دهد. جریان‌های مالی ایجاد شده در مسیر راه ابریشم هوایی که در میان کشورهای آسیای شرقی و کشورهای اتحادیه اروپا ایجاد می‌شود، لزوم ایجاد زیرساخت هوایی برای جابه‌جایی بار و مسافر را به وجود آورده و در این راه کشورمان می‌تواند از دو منظر اقتصادی و امنیتی منتفع شود. افزایش تعداد پروازهای عبوری از فراز آسمان کشورمان می‌تواند سبب کسب درآمد ارزی قابل توجهی شود؛ تا آنجا که براساس بررسی‌های صورت گرفته درآمد کشور بابت پروازهای عبوری سالیانه حدود ۳۵۰ میلیون دلار تخمین زده می‌شود (این هزینه در قبال مالیات بر کربن به ازای هر کیلومتر از خطوط هوایی خارجی اخذ می‌شود).

در عین حال، عبور پروازهای ترانزیت خطوط هوایی خارجی از آسمان ایران که برای خطوط هوایی بین‌المللی، مناسب‌ترین مسیر از منظر مصرف سوخت و نیز کوتاهی مسافت پروازی است، علاوه بر درآمدهای فرودگاهی از جمله هزینه نشست و برخاست، فروش سوخت و رونق بازار خرده‌فروشی فرودگاه‌ها، کاهش تمایل مسافران داخلی برای پرواز به کشورهای اروپایی و آسیای شرقی با خطوط هوایی کشورهای همسایه را به دنبال خواهد داشت و بدین ترتیب صرفه‌جویی ارزی قابل توجهی صورت خواهد گرفت؛ ضمن اینکه نشانگر میزان امنیت فضای پروازی کشور است که این مورد یکی از شاخص‌های مهم امنیتی در مناسبات بین‌المللی محسوب می‌شود.

در عین حال به بازار خرده‌فروشی فرودگاهی و فرصت‌های اقتصادی پیش‌رو نیز نباید بی‌توجه بود. مقامات دومی در ابتدای سال ۲۰۲۰ اعلام کرده‌اند بازار خرده‌فروشی این فرودگاه به رکورد بی‌سابقه ۲۰۲۹ میلیون دلار (بیش از ۲ میلیارد دلار) رسیده که افزایش ۱۱ درصدی فروش نسبت به سال ۲۰۱۸ را نشان می‌دهد. بازار خرده‌فروشی فرودگاه دومی با ۳۴ هزار مترمربع مساحت، یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خرده‌فروشی فرودگاهی در جهان است که در

استانبول برای ۲۵ سال، متعلق به کنسرسیوم اجاره‌کننده فرودگاه خواهد بود. همچنین این کنسرسیوم قرار است هزینه ۱۰/۲ میلیارد دلاری ساخت فرودگاه جدید استانبول را نیز به‌طور کامل پرداخت کند. این قرارداد بزرگترین حق امتیاز واگذار شده در تاریخ کشور ترکیه محسوب می‌شود.

۲- آذربایجان: خط هوایی دولتی آذربایجان (AZAL) اعلام کرده تا ماه فوریه سند توافقی را با انجمن حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی (یاتا) برای تبدیل فرودگاه بین‌المللی حیدر علی‌اف باکو به قطب جابه‌جایی مسافر در منطقه، امضا خواهد کرد. مدیران خط هوایی AZAL که اصلی‌ترین کاربر فرودگاه بین‌المللی حیدر علی‌اف است، قصد دارند با اجرای یک برنامه ۱۰ ساله، زمینه گسترش فعالیت فرودگاه برای افزایش مقاصد پروازی را فراهم کنند. هم‌زمان مذاکراتی را نیز با اتحادیه اروپا برای امضای توافقی‌نامه آسمان باز میان این کشور و کشورهای اروپایی دنبال می‌کنند که گفته می‌شود مراحل اولیه برای اجرای این توافقی‌نامه طی شده است. آذربایجان در مسیر کریدور پروازی اروپا به آسیای شرقی و برعکس قرار گرفته و مقامات این کشور با آگاهی از نقطه قوت خود، به دنبال اجرای سیاست آسمان باز و تبدیل فرودگاه حیدر علی‌اف به یک قطب جابه‌جایی مسافر در منطقه شمال دریای خزر هستند.

۳- ارمنستان: رقیب آذربایجان در این منطقه، ارمنستان است؛ هم‌اکنون فرودگاه بین‌المللی زوارتاتس در ایروان، ظرفیت پذیرش حدود دو میلیون نفر مسافر را در سال دارد و گفته می‌شود تا پایان سال ۲۰۲۰ این ظرفیت به ۳/۵ میلیون نفر در سال خواهد رسید.

هرچند ظرفیت پذیرش مسافر فرودگاه ایروان به مراتب پایین‌تر از فرودگاه باکو است، اما ارمنستان، دو سال زودتر از آذربایجان، در سال ۲۰۱۳ اجرای سیاست آسمان باز را آغاز کرده است، در نخستین سال اجرای سیاست آسمان باز در ارمنستان، مسافران جابه‌جا شده در فرودگاه بین‌المللی ایروان برای اولین بار با جهشی قابل توجه به بیش از دو میلیون نفر در سال ۲۰۱۴ رسید.

این جهش، امیدواری زیادی را برای تبدیل فرودگاه وارنتاتس به قطب جابه‌جایی مسافر در

منطقه به وجود آورد و پیش‌بینی می‌شد، حدود ۴۰ تا ۵۰ خط هوایی از کشورهای مختلف وارد بازار بین‌المللی حمل مسافران ارمنستان شوند، اما پس از گذشت دو سال به دلیل نفوذ زیاد خطوط هوایی روسی در بازار این کشور از طریق افزایش فرکانس و مقاصد پروازی، اکنون بسیاری از خطوط هوایی کشورهای دیگر از جمله امارات و یا برخی کشورهای اروپایی، ارمنستان را ترک کرده‌اند.

کارشناسان هوانوردی معتقد هستند، سیاست آسمان باز در صورتی می‌تواند منجر به موفقیت شود که تعادل در مسیرهای پروازی ایجاد شود، در حالی که خطوط هوایی روسی (به‌ویژه ایروفلوت) تعادل را در بازار کشور ارمنستان برهم زده است. حال ارمنستان امیدوار است با گسترش فرودگاه قطب خود و دعوت مجدد از خطوط هوایی خارجی، مجدداً روند رو به رشد این فرودگاه را ادامه دهد.

۴- عمان: در بین کشورهای حوزه خلیج فارس، عمان یکی از کشورهایی است که در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری وسیعی را بر روی توسعه فرودگاه قطب انجام داده است؛ این کشور قصد دارد پس از انجام سه فاز، ظرفیت این فرودگاه را به ترتیب به ۳۶، ۲۴ و در نهایت ۴۸ میلیون نفر مسافر در سال ارتقا دهد.

این کشور هم‌زمان با توسعه فرودگاه، ساخت

**یکی از راه‌های پیش‌رو
برای برجسته کردن
مزایای رقابتی کشورمان
در قیاس با رقبای منطقه‌ای
در پیش گرفتن سیاست
آسمان باز و دادن
مجوز به خطوط هوایی
این کشورها به منظور
حمل مسافران ایرانی به
مقاصد خود از طریق
فرودگاه قطب کشور است**

یک بازارچه خرده‌فروشی را در حاشیه فرودگاه قطب خود دنبال می‌کند. عمانی‌ها علاوه بر سرمایه‌گذاری در بخش فرودگاهی، نوسازی ناوگان و افزودن ۷۰ فروند هواپیمای نورا نیز در دستور کار خود قرار داده است.

۵- کویت: کویت نیز برنامه‌ریزی گسترده‌ای را برای توسعه یک فرودگاه قطب در دستور کار خود قرار داده است. این کشور با مشارکت شرکت بریتانیایی فوستر (سازنده فرودگاه بین‌المللی پکن در چین)، ساخت یک فرودگاه بین‌المللی مجلل را آغاز و اعلام کرده فاز نخست آن با ظرفیت جابه‌جایی ۱۳ میلیون مسافر در سال آماده بهره‌برداری خواهد شد، همچنین بنابر ادعای کویتی‌ها، این فرودگاه که در رقابت با دو فرودگاه دومی و ابوظبی ساخته می‌شود قرار است در نهایت ظرفیت حمل ۲۵ میلیون نفر مسافر را در سال داشته باشد.

۶- بحرین: در میان کشورهای عربی، کشور بحرین رویکرد متفاوتی را در توسعه فرودگاه قطب در پیش گرفته است؛ این کشور در سال ۲۰۱۴ اعلام کرد با سرمایه‌گذاری ۹۸۰ میلیون دلاری، قصد دارد ظرفیت فرودگاه بین‌المللی خود را از حدود ۷ میلیون نفر به ۱۳/۵ میلیون نفر برساند؛ مقامات بحرینی با اعلام این خبر، مذاکراتی را با خطوط هوایی کشورهای شرق آسیا از جمله هند، چین، مالزی، اندونزی و فیلیپین برای برقراری پروازهای خود به اروپا از طریق فرودگاه این کشور انجام داده‌اند.

ظاهراً این کشور قصد دارد با اعطای مجوز حمل مسافران خود به خطوط هوایی شرق آسیا (اجرای سیاست آسمان باز)، سبب رونق فرودگاه بین‌المللی خود شود. علاوه بر این، بحرینی‌ها در نظر دارند در صورت افزایش تعداد مسافران ورودی به فرودگاه بین‌المللی خود، ساخت یک فرودگاه بین‌المللی جدید را با ظرفیت بالاتر آغاز کنند.

توجه ویژه همسایگان کشورمان به توسعه فرودگاه قطب، نشان دهنده موقعیت ایده‌آل این منطقه برای ترانزیت مسافران بین‌المللی در پرتددترین کریدور جابه‌جایی مسافران جهان است، حال آنکه کشورمان در میان کشورهای این منطقه، بهترین موقعیت جغرافیایی را برای تبدیل شدن به راه‌گذر اصلی مسافران عبوری دارد و می‌بایست در رقابت با این کشورها به

در راه پیوستن به طرح کریدور هوایی راه ابریشم رقبای قدرتمندی مانند امارات، قطر و ترکیه را پیش روی خود داریم. ضمن اینکه کویت، عمان، آذربایجان، ارمنستان و گرجستان نیز به جمع کشورهای پیوسته‌اند که به دنبال توسعه فرودگاه هاب و الحاق به کانال مالی ایجاد شده میان اروپا و آسیای شرقی هستند

خط هوایی آذربایجان (AZAL) اعلام کرده که تا ماه فوریه، سند توافقی را با انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی برای تبدیل فرودگاه حیدر علی‌اف باکو به قطب جابه‌جایی مسافران در منطقه امضا خواهد کرد

پروازهای ترانزیت نشان می‌دهند.

بررسی کریدورهای پروازی مسیر آسیای شرقی به اروپا و بالعکس نشان می‌دهد سه راه گذر اصلی در منطقه خاورمیانه وجود دارد که یک مسیر از شمال این منطقه، یک مسیر از جنوب این منطقه و مسیر سوم از میانه منطقه عبور می‌کند. مقایسه این سه راه‌گذر و بررسی آمارهای سال‌های اخیر نشان می‌دهد مسیر میانی که بخشی از آن از فراز کشورمان عبور می‌کند، به لطف موقعیت جغرافیایی مناسب، تعدد فرودگاه‌های قدرتمند و سرمایه‌گذاری کشورهای منطقه پتانسیل بالاتری نسبت به دو کریدور دیگر داشته است.

شکل ۱ سناریوهای موجود برای این کریدورها را نشان می‌دهند. سناریو (رنگ) نارنجی مسیر عبوری از چین، مغولستان، روسیه و شمال اروپا را نشان می‌دهد که شاید کوتاه‌ترین مسیر باشد، ولی کشورهای محدودی را دربرمی‌گیرد. سناریوی زرد رنگ که رقیب اصلی سناریوی قرمز رنگ است، از آسیای مرکزی عبور می‌کند که ممکن است با توجه به معضلات امنیتی فعلی در غرب آسیا بیشتر مورد توجه قرار گیرد، اما همچنان تعداد کشورهای محدودی را در بر خواهد گرفت. سناریوی قرمز رنگ، با توجه به عبور از کشورهای پرجمعیت و بعضاً ثروتمند جنوب و غرب آسیا می‌تواند گزینه محتمل‌تری باشد؛ البته در صورت عدم ایفای نقش فعال ایران در این زمینه ممکن است این مسیر نیز به جای ایران از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس عبور کند.

شکلی جدی‌تر و با سرعت بیشتر، توسعه فرودگاه قطب را دنبال کند.

الزامات سیاست‌گذاری‌ها و چالش‌های پیش‌رو

یکی از اصلی‌ترین نیازهای کشور در پیوستن به یک کریدور پروازی شرق به غرب و برعکس، تجهیز فرودگاه‌های کشور و افزایش ظرفیت آنها برای ترانزیت مسافر و بار است. در این راستا فرودگاه بین‌المللی امام‌خیمینی به‌عنوان اصلی‌ترین فرودگاه بین‌المللی کشور، سردمدار توسعه فرودگاهی در ایران محسوب می‌شود. طی سالیان اخیر افزایش ظرفیت فرودگاه بین‌المللی امام‌خیمینی یکی از کلیدواژه‌های مسئولان کشور در حوزه حمل‌ونقل هوایی بوده است. به‌عنوان مثال وزیر سابق راه، مسکن و شهرسازی اعلام کرده بود فرودگاه بین‌المللی امام‌خیمینی باید به هاب و راه‌گذر هوایی منطقه تبدیل شود، لذا در راستای تحقق این موضوع، کشورمان یادداشت تفاهمی را با یک شرکت فرانسوی به‌منظور توسعه فرودگاه امام‌خیمینی به امضا رساند. این مقام مسئول در سال ۱۳۹۵ اعلام کرده بود به دنبال امضای این قرارداد قرار است ظرفیت حمل مسافر فرودگاه بین‌المللی امام‌خیمینی طی سه فاز، ظرف مدت ۴۰ ماه، به ۴۵ میلیون نفر در سال افزایش یابد، اما سه سال پس از این مصاحبه، ظرفیت حمل مسافر این فرودگاه ۷ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۹۷ بوده است که این رقم فاصله قابل توجهی با راهبرد تعیین‌شده دارد.

این در حالی است که طبق آخرین آمار منتشر شده در سال ۲۰۱۹، از سه فرودگاه بین‌المللی دوی، ابوظبی و دوحه به ترتیب حدود ۴۳/۱، ۲۱/۶ و ۳۸/۸ میلیون نفر مسافر به مقاصد مختلف جابه‌جا شده‌اند و براساس برنامه‌ریزی انجام شده قرار است ظرفیت این سه فرودگاه طی سال‌های آتی افزایش یابد. حجم بالای جابه‌جایی مسافر در منطقه خاورمیانه برای کشورهای امارات و قطر که جمعیتی کمتر از ۱۰ میلیون نفر دارند، نشان می‌دهند، بیشتر ظرفیت بازار این منطقه متعلق به ترانزیت مسافران از اروپا به آسیای شرقی و برعکس است که این مورد پتانسیل بالای فرودگاه‌های این منطقه را برای تبدیل شدن به راه‌گذر

شکل ۱- سناریوهای مختلف تحقق ابتکار «کمربند، راه»



طبق عرف بین‌المللی کشورها اجازه جابه‌جایی مسافران داخلی خود را به شرکت‌های خارجی نمی‌دهند، اما ایجاد «آسمان باز» در برخی فرودگاه‌ها به منظور جابه‌جایی مسافران بین‌المللی، امری متداول در راستای گسترش و تسهیل عبور و مرور و نیز کسب درآمدهای فرودگاهی مستقیم و غیرمستقیم است

سناریوی آبی رنگ نیز عمدتاً بر حمل و نقل دریایی و راه ابریشم دریایی تأکید دارد.

چالش‌های فرودگاه امام

برای تبدیل شدن به هاب منطقه

تعداد بالای پروازهای خطوط هوایی ترکیه و امارات در کشورمان تهدیدی برای تبدیل فرودگاه امام‌خیمینی به قطب جابه‌جایی مسافر در منطقه به حساب می‌آید.

خطوط هوایی کشور ترکیه، مسافران کشورمان را از هشت شهر تهران، تبریز، مشهد، اصفهان، شیراز، اهواز، رشت و کرمانشاه از به مقصد فرودگاه بین‌المللی استانبول، جابه‌جا می‌کنند. کشور امارات نیز، سیاستی مشابه در پیش گرفته و خط هوایی فلای دویی، مسافران کشورمان را از تهران، اهواز، بندرعباس، اصفهان، همدان، لار، مشهد، شیراز و تبریز به مقصد فرودگاه دویی حمل می‌کند و خط هوایی ایرعربیا نیز به مقصد تهران، شیراز، مشهد، لار، اصفهان و آبادان پرواز می‌کند.

در حالت کلی یکی از شاخص‌های اصلی برای فرودگاه قطب، بالا بودن تعداد مقاصد پروازی است؛ خطوط هوایی کشورهای ترکیه و امارات با افزایش تعداد مقاصد پروازی در شهرهای کشورمان، شرایطی را فراهم می‌کنند که موجب عدم تمایل مسافران برای جابه‌جایی از طریق فرودگاه امام‌خیمینی می‌شوند؛ در عین حال، با حمل این تعداد مسافر به یکی از دو فرودگاه بین‌المللی استانبول و یا فرودگاه دویی، زمینه را برای رشد این فرودگاه‌ها فراهم می‌کنند.

نفوذ خطوط هوایی در کشور ترکیه و امارات در کشورمان در شرایطی صورت می‌پذیرد که برخی مشکلات موجود نیز روند تبدیل شدن فرودگاه امام‌خیمینی به قطب جابه‌جایی مسافر را در منطقه با مشکل مواجه کرده است.

یکی از بارزترین این مشکلات، فاصله مکانی در فرودگاه مهرآباد و امام‌خیمینی است. مسافران شهرستانی برای سفرهای خارجی (به اروپا و آسیای شرقی)، باید ابتدا به مهرآباد عزیمت کنند و سپس فاصله حدود ۳۰ کیلومتری فرودگاه مهرآباد تا امام‌خیمینی را طی کنند تا از طریق این فرودگاه، به سمت مسیر خود حرکت کنند. در این شرایط خطوط هوایی کشورهای منطقه از جمله ترکیه، قطر و امارات از این نقطه

ضعف کشورمان استفاده کرده‌اند و بخشی از بازار مسافران بین‌المللی کشور را از آن خود کرده‌اند؛ از سوی دیگر مسافران کشورمان نیز در شهرهای مختلف ترجیح می‌دهند به جای طی کردن فاصله زمینی فرودگاه مهرآباد تا امام‌خیمینی، سفر خود را با این خطوط خارجی انجام دهند؛ این روند به جای تقویت فرودگاه امام‌خیمینی، موجب تقویت سایر فرودگاه‌های قطب در منطقه می‌شود.

مناطق پرواز ممنوع

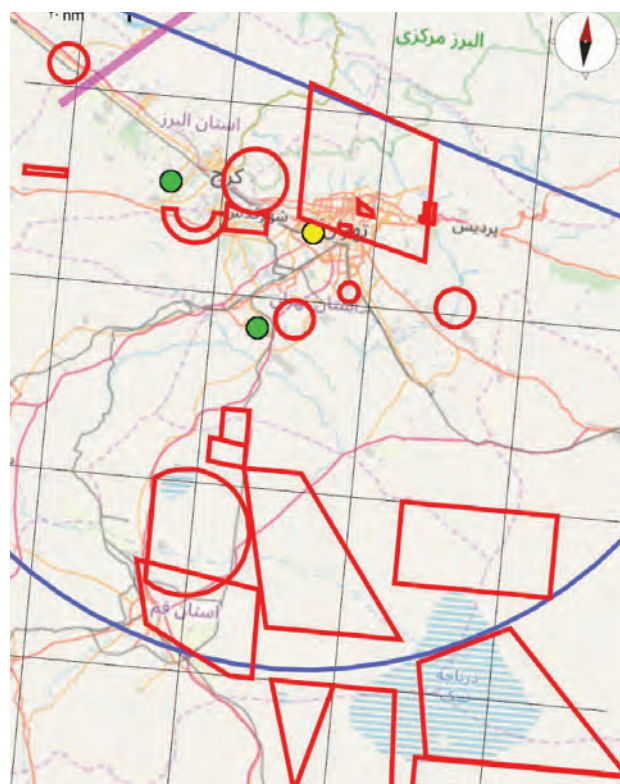
مناطق پرواز ممنوع به نقاطی اطلاق می‌شود که با نظر حاکمیت یک سرزمین، پرواز انواع هواگردهای بین‌المللی و حتی داخلی در آن ممنوع است. کشورمان با توجه به موقعیت جغرافیایی خود در منطقه خاورمیانه، یکی از راه‌های پروازی خطوط بین‌المللی برای تردد بین کشورهای آسیای شرقی و اروپا محسوب می‌شود، اما به رغم داشتن موقعیت جغرافیایی مناسب، دارای مناطق پرواز ممنوع نسبتاً زیادی است که بعضاً می‌تواند موجب عدم تمایل خطوط هوایی بین‌المللی برای پرواز از فراز آسمان کشور شود.

یکی از اقداماتی که برای افزایش پروازهای عبوری از فراز آسمان کشور می‌توان انجام داد، بازنگری در مسیرهای پروازی و بهینه کردن آنها در راستای ترغیب خطوط هوایی برای پرواز از فراز آسمان ایران است. در شکل ۲ با استفاده از چارت‌های هوانوردی، نمونه‌ای از نقشه مناطق پرواز ممنوع در محدوده تهران، قم و اصفهان نشان داده شده است. همان‌طور که مشخص است وسعت و تعداد این مناطق می‌تواند مشکلات زیادی ایجاد کند.

فرصتی به نام سیاست آسمان باز

اما اکنون که در مقطع فعلی، کشورمان نمی‌تواند با استفاده از خطوط هوایی داخلی، مسافران خود را به مقاصد مختلف جابه‌جا کند، مسئولان باید با سیاست‌گذاری صحیح و برجسته کردن مزایای رقابتی کشورمان در قیاس با رقبای خود در منطقه، زمینه را برای تردد خطوط هوایی کشورهای اروپایی و آسیای شرقی از طریق فرودگاه قطب کشورمان فراهم کنند. یکی از راه‌های پیش‌روی ما در این وضعیت،

شکل ۲- نمونه‌ای از نقشه مناطق پرواز ممنوع در محدوده تهران



در حال حاضر به دلیل کمبود ناوگان و تعداد اندک مقاصد پروازی بین‌المللی، بسیاری از مسافران، برای سفر به نقاط مختلف، ابتدا به یکی از کشورهای همسایه رفته و سپس عازم مقصد اصلی می‌شوند. این موضوع باعث کسب درآمد کشورهای ثالث می‌شود که مبادا و مقصد مورد نظر مسافران نیستند و تنها جهت ترانزیت به مقاصد خود، از فرودگاه‌های آنها استفاده می‌شود. ایجاد آسمان باز در مناطق آزاد کشور به جای ترانزیت در فرودگاه‌های سایر کشورها، از طریق فرودگاه‌های مناطق آزاد کشور به مقاصد مورد نظر خود اعزام شوند. لازم به ذکر است، اجرای سیاست آسمان باز می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای رقابت با سایر کشورها در حوزه هوانوردی تجاری نیز مورد استفاده قرار گیرد تا از این طریق بتواند مانع کاهش سهم خود از مسافران بین‌المللی شوند. اخیراً کشورهای عضو پیمان آسه‌ان (Asean) در منطقه جنوب شرق آسیا به همراه کشورهای اتحادیه اروپا به دنبال ایجاد یک محدوده «آسمان باز» هستند تا شاید بتوانند از این طریق کاهش سهم خدمات هوایی خود را در برابر سه شرکت هوایی بزرگ حوزه خلیج فارس یعنی امارات، قطر و اتحاد متوقف کنند. این تصمیم در پی آن اتخاذ شده که شرکت‌های هواپیمایی امارات و قطر، ترانزیت مسافران آسیا و اقیانوسیه را به اروپا از طریق فرودگاه‌های خود انجام می‌دهند که باعث شده سهم دیگر شرکت‌های هواپیمایی اروپایی و آسیایی از جابه‌جایی مسافران بین‌المللی کاهش یابد.

مختلف، ابتدا به یکی از کشورهای همسایه رفته و سپس عازم مقصد می‌شوند. این موضوع باعث کسب درآمد کشورهای ثالث می‌شود که مبادا و مقصد مورد نظر مسافران نیستند و تنها جهت ترانزیت به مقاصد خود، از فرودگاه‌های آنها استفاده می‌شود. ایجاد آسمان باز در مناطق آزاد کشور باعث می‌شود مسافران بین‌المللی کشور به جای ترانزیت در فرودگاه‌های سایر کشورها، از طریق فرودگاه‌های مناطق آزاد کشور به مقاصد مورد نظر خود اعزام شوند. لازم به ذکر است، اجرای سیاست آسمان باز می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای رقابت با سایر کشورها در حوزه هوانوردی تجاری نیز مورد استفاده قرار گیرد تا از این طریق بتواند مانع کاهش سهم خود از مسافران بین‌المللی شوند. اخیراً کشورهای عضو پیمان آسه‌ان (Asean) در منطقه جنوب شرق آسیا به همراه کشورهای اتحادیه اروپا به دنبال ایجاد یک محدوده «آسمان باز» هستند تا شاید بتوانند از این طریق کاهش سهم خدمات هوایی خود را در برابر سه شرکت هوایی بزرگ حوزه خلیج فارس یعنی امارات، قطر و اتحاد متوقف کنند. این تصمیم در پی آن اتخاذ شده که شرکت‌های هواپیمایی امارات و قطر، ترانزیت مسافران آسیا و اقیانوسیه را به اروپا از طریق فرودگاه‌های خود انجام می‌دهند که باعث شده سهم دیگر شرکت‌های هواپیمایی اروپایی و آسیایی از جابه‌جایی مسافران بین‌المللی کاهش یابد.

اعطای «آزادی پنجم» (سیاست آسمان باز) به کشورهای اروپایی و آسیای شرقی و دادن مجوز به خطوط هوایی این کشورها به منظور حمل مسافران کشورمان به مقاصد خود از طریق فرودگاه قطب کشور است. سیاست آسمان باز به معنای دادن مجوز به خطوط هواپیمایی خارجی برای حمل مسافران به مقاصد مختلف است. در واقع طبق عرف بین‌المللی، شرکت‌های هواپیمایی در مسیر پروازی خود می‌بایست متعلق به مبدا و یا مقصد باشند. البته کشورها اجازه جابه‌جایی مسافران داخلی خود را به شرکت‌های خارجی نمی‌دهند، چراکه مغایر با سیاست‌های امنیت ملی در هر کشوری است؛ اما ایجاد آسمان باز در برخی فرودگاه‌ها برای جابه‌جایی مسافران بین‌المللی امری متداول در جهت گسترش و تسهیل تردد و کسب درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم فرودگاهی است. از آنجا که یکی از اهداف دولت در ایجاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، تسهیل و تعدیل برخی قوانین و مقررات در این مناطق به منظور توسعه تجارت و گردشگری بوده، سیاست آسمان باز با هدف ایجاد بازار بین‌المللی مشترک در حوزه هوانوردی تجاری، با اهداف و سیاست‌گذاری این مناطق همخوانی دارد؛ این در حالی است که در حال حاضر به دلیل کمبود ناوگان هوایی و تعداد اندک مقاصد پروازی بین‌المللی کشور، بسیاری از مسافران، به منظور سفر به نقاط

جدول قوانین و آزادی‌های هوانوردی

تعریف	نوع آزادی
آزادی پرواز بر فراز یک کشور بیگانه بدون حق فرود در خاک آن کشور	یکم
آزادی فرود در خاک یک کشور بیگانه برای سوخت‌گیری مجدد یا تعمیرات، بدون سوار یا پیاده کردن مسافر	دوم
آزادی پرواز از کشور یک شرکت هواپیمایی به کشوری بیگانه جهت حمل مسافر، بار و پست به آن کشور	سوم
آزادی پرواز از کشوری بیگانه به کشور خود شرکت هواپیمایی جهت حمل مسافر، بار و پست	چهارم
آزادی پرواز میان دو کشور بیگانه در پروازی که مبدأ یا مقصد آن کشور خود شرکت هواپیمایی باشد	پنجم
آزادی پرواز از یک کشور بیگانه به کشوری دیگر در پروازی که یک توقف به دلایل غیرفنی در کشور خود شرکت هواپیمایی دارد	ششم
آزادی پرواز میان دو مکان در یک کشور بیگانه در پروازی که یک توقف به دلایل غیرفنی در کشور خود شرکت هواپیمایی دارد	ششم تغییر یافته
آزادی پرواز میان دو کشور بیگانه در پروازی که در کشور خود شرکت هواپیمایی توقف ندارد	هفتم
آزادی پرواز درون یک کشور بیگانه در پروازی که به کشور خود شرکت هواپیمایی ادامه می‌یابد	هشتم
آزادی پرواز درون یک کشور بیگانه در پروازی که به کشور خود شرکت هواپیمایی ادامه نمی‌یابد	نهم



آسیب‌ها، مشکلات و چالش‌های صنعت خودروسازی

۱- کیفیت، ایمنی و آلاینده‌گی خودروهای
تولید داخل

مجلس شورای اسلامی در راستای ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت در تاریخ ۱۳۸۹/۰۲/۲۶ «قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی» را تصویب و مطابق این قانون، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شد ظرف سه ماه از تاریخ تصویب قانون، برنامه و سیاست‌های مرتبط با ارتقای کیفیت خودرو و کاهش مصرف سوخت و اجرای سیاست‌های ۵۱ گانه و قطعات مورد نیاز قطعه‌سازان و استانداردهای ایمنی و آلاینده‌گی را تهیه و پس از تصویب هیات وزیران به مراجع ذی ربط ابلاغ کند، این در حالی است که همچنان پایین بودن کیفیت خود و قطعات، آلاینده‌گی بالا، از مسائل و مشکلات خودروسازان بوده و گزارش‌های واصله گویای این واقعیت است که محصولات تولیدی ایران خودرو و سایپا از کیفیت مطلوب برخوردار نبوده و مشکلاتی را برای مشتریان به وجود آورده است، به طوری که سالانه ۴۰ درصد تصادفات به دلیل واژگونی، ناشی از نداشتن

رویه مشترک رفتار خودروسازان با بازار، با مشتریان و با اقتصاد ملی

رابطه ناسالم!

گزیده‌ای از یک تحقیق و تفحص دیگر درباره عملکرد صنعت خودروی کشور

در شرایطی که مجلس دهم آخرین روزهای عمر خود را سپری می‌کرد، گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی درباره «مشکلات، آسیب‌ها و چالش‌های مرتبط با صنعت خودرو (اعم از تولید و واردات) و عملکرد وزارت صنعت و شرکت‌های خودروسازی» در صحن علنی مجلس قرائت شد.

محتوای این گزارش که مربوط به جزئیات چالش‌های صنعت خودرو و تخلفات شرکت‌ها و نمایندگی‌ها است، بارها از سوی برخی کارشناسان صنعت خودرو بازگو شده، اما توجه و رسیدگی به دنبال نداشته است. در شرایط کنونی هم که مجلس دهم به پایان دوره خود رسیده است، می‌توان با اطمینان پیش‌بینی کرد که این گزارش هم به سرنوشت دیگر گزارش‌های هیات‌های تحقیق و تفحص دچار خواهد شد و صرفاً انجام وظیفه‌ای بوده در حد ثبت در تاریخ و سپس خاک خوردن در قفسه‌های بایگانی.

بخش‌هایی از این گزارش را که به موضوعاتی مانند کیفیت، ایمنی و آلاینده‌گی خودروهای تولید داخل و خسارات ناشی از آن، عدم رعایت ضوابط در پیش‌فروش‌ها و تحویل خودروهای پیش‌فروش شده در مواعد مقرر در قرارداد و همچنین ایراد در قراردادهای پیش‌فروش خودروسازان با مشتریان می‌پردازد، در ادامه می‌خوانید.



همین کیفیت است و ۵۰ درصد مرگ‌های حوادث پزشکی قانونی و ۳۰۰ هزار مصدوم ناشی از نقص ایمنی خودرو گزارش شده است. ضمن اینکه ۴۰ درصد تصادفات جاده‌ای طبق گزارشات پلیس راهور به دلیل ضعف بدنه خودرو بوده و با اینکه از سال ۸۸ سامانه مربوط به ترمز ABS روی خودروها نصب شده، ولی سامانه ترمز EBS (ترمز الکترونیکی خودروها) هنوز نصب نشده است.

۲- عدم رعایت ضوابط در پیش‌فروش‌ها

بررسی‌ها حاکی است همواره تعداد خودروی پیش‌فروش شده شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ از مجوزهای اخذ شده در همان سال‌ها بیشتر بوده، به طوری که شرکت سایپا مجوز پیش‌فروش ۱۸۸,۰۰۸ دستگاه داشته در حالی که تعداد ۱,۱۸۸,۳۷۱ دستگاه خودرو پیش‌فروش نموده و همچنین شرکت ایران‌خودرو با داشتن مجوز پیش‌فروش ۱۳۸۱۰ دستگاه خودرو ۱,۱۳۲,۶۹۲ دستگاه خودرو پیش‌فروش کرده است.

در پیش‌فروش‌های انجام شده، ضوابط ثبت‌نام نیز رعایت نشده، به طوری که در برخی موارد حدود ۱۰ الی ۸۰ درصد

خریداران خودروهای مذکور، از کاربران نمایندگی‌های فروش خودروسازان بوده و در برخی موارد یکی از کاربران نمایندگی‌ها موفق به ثبت‌نام ۱۸ دستگاه خودرو با یک IP آدرس شده است. همچنین براساس گزارش‌های واصله، پیش‌فروش خودروها توسط شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا در شش ماهه دوم سال ۱۳۹۷ بدون اعمال محدودیت کد ملی و امکان صلح بوده که موجب شده بعضی از مشتریان به تعداد ۲۳۱،۹۸،۵۳،۵۲،۳۰ و... دستگاه خودرو با موعد تحویل شهریور لغایت اسفند ۱۳۹۸ و سه ماهه اول ۱۳۹۹ ثبت‌نام نمایند.

علاوه بر این، تحویل خودروها در برخی موارد براساس اولویت‌بندی زمان ثبت‌نام مشتریان نبوده به طوری که در تحویل خودرو پژو ۲۰۰۸ و خودرو ساندرو استپ وی اتوماتیک به ترتیب تعداد ۱۹۲ و ۴۳ مشتری خارج از نوبت، خودرو خود را تحویل گرفته‌اند.

پیش‌فروش سبدی خودروها توسط شرکت سایپا: طرح پیش‌فروش خودرو به صورت سبدی در دی ماه ۱۳۹۷ توسط سایپا به عنوان «مشارکت در تولید» از طریق نمایندگی‌ها با موعد تحویل اواخر ۱۳۹۷ و یک ماهه اول سال ۱۳۹۸ اجرایی شده است. در این طرح ۵۳۹۸

بررسی‌ها حاکی است همواره تعداد خودروهای پیش‌فروش شده شرکت ایران‌خودرو و سایپا طی سال‌های ۹۵ تا ۹۷ از مجوزهای اخذ شده در همان سال‌ها بیشتر بوده است، مثلاً سایپا مجوز پیش‌فروش حدود ۱۸۸ هزار دستگاه را داشته، اما یک میلیون و ۱۸۸ هزار دستگاه خودرو پیش‌فروش کرده است. وضعیت در ایران‌خودرو نیز همین‌گونه است

در پیش‌فروش‌های انجام شده توسط خودروسازان داخلی، ضوابط ثبت‌نام رعایت نشده، به طوری که در مواردی حدود ۱۰ الی ۸۰ درصد خریداران خودروهای مذکور، از کاربران نمایندگی‌های فروش خودروسازان بوده و در مواردی، یکی از کاربران نمایندگی‌ها موفق به ثبت‌نام ۱۸ دستگاه خودرو با یک کد شناسایی شده است

عدم تحویل خودروهای پیش‌فروش شده در مواعد مقرر از سوی شرکت‌های خودروساز یکی از عمده تخلفات خودروسازان است. تعداد شکایات واصله به سازمان تعزیرات در این موضوع از ۸۰۰ فقره شکایت در سال ۹۶ به تعداد ۶۵۰۰ فقره در سال ۹۷ افزایش یافته است

دستگاه خودرو توسط نمایندگی‌های شرکت ثبت‌نام شده و تا تاریخ ۱۳۹۸/۲/۹ تعداد ۸۹۵ دستگاه سراتو به آن تحویل شده است. همچنین بررسی‌ها مبین آن است تا بهمن ماه ۱۳۹۷ شرکت سایپا ماهانه حدود ۳۰ درصد از انواع خودروهای تحویلی خود را به فروش‌های سبیدی نمایندگی‌های وابسته و سرمایه‌گذاران با امکان صلح به شخص ثالث تخصیص داده که اقدامات صورت گرفته در تخصیص این حجم از محصولات به نمایندگی‌ها فاقد توجیه و مغایر با مصوبه ۱۸۷ مورخ ۱۳۹۳/۳/۲۱ شورای رقابت مبنی بر تحویل خودرو به مشتریان نهایی و مشتریانی بوده است که یک خودرو ثبت‌نام کرده‌اند.

عدم تحویل خودروهای پیش‌فروش شده در مواعد مقرر: عدم تحویل خودروهای پیش‌فروش شده در مواعد مقرر از سوی خودروسازان از عمده‌ترین تخلفات است. تعداد شکایات واصله به سازمان تعزیرات در این موضوع از ۸۰۰ فقره شکایت در سال ۱۳۹۶ به تعداد ۶۵۰۰ فقره در سال ۱۳۹۷ افزایش یافته است.

در اواسط سال ۱۳۹۷ مقرر شد به مدت یکسال صدور مجوز پیش‌فروش خودرو از سوی معاونت امور صنایع خارج از ضوابط دستورالعمل ماده (۵) آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو و پس از تصویب در کمیته خودرو امکان‌پذیر شود. در همین راستا براساس تصمیمات اتخاذ شده در کمیته خودرو مجوز پیش‌فروش ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو به هریک از شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا اعطا شد. این در حالی است که در زمان صدور مجوز مذکور، هر یک از خودروسازها حداقل ۴۰ هزار خودرو مازاد، پیش‌فروش داشته‌اند.

ایراد در قراردادهای پیش‌فروش با مشتریان: حسب بررسی به عمل آمده قراردادهای منعقد شرکت‌های خودروساز با مشتریان، واجد ایرادهایی به شرح ذیل است:

- مشتریان در خریدهای خود ملزم به انعقاد قراردادی می‌شوند که مبلغ آن مشخص نبوده و در آینده صرفاً توسط طرف دوم قرارداد مشخص و پرداخت آن برای مصرف‌کننده الزام‌آور می‌گردد.

- یکی از مهم‌ترین تخلفات مشاهده شده، مغایرت قیمت نهایی مندرج در سند خودرو با وجوه اخذ شده از خریداران است که در روند رسیدگی مشخص شد که سرمایه‌گذاران ثابتی وجود دارند که با مراجعه به نمایندگی‌های فروش خودرو اقدام به خرید خودرو به صورت عمده می‌نمایند و در شرکت‌های مذکور با همکاری با واسطه‌گران، امکان انتقال سند به خریدار دوم به صورت سند دست‌اول را فراهم می‌آورند.

در فروش‌های سبیدی نیز نمایندگان و سرمایه‌گذاران، خودروها را به قیمت کارخانه دریافت و به قیمت بازار به سایر اشخاص از طریق صلح واگذار می‌کنند. اقدام صورت گرفته در تخصیص این حجم از محصولات به نمایندگی‌ها فاقد توجیه و مغایر با مصوبه شورای رقابت مبنی بر تحویل خودرو به مشتری نهایی است.

سایر ایرادات در رابطه حقوقی قراردادهای پیش‌فروش خودرو بدین شرح است:
 - ابهام و عدم شفافیت در تنظیم قراردادها - مجهول بودن عین معامله در فروش خودرو به شیوه سبیدی

- احتساب سود پیش‌پرداخت براساس تعرفه‌های «سپرده‌گذاری بانکی» به عوض «سود مشارکت در ساخت»

- عدم ایفای تعهدات شرکت‌ها از جمله عدم نصب با نصب ناقص لوازم مورد تعهد، - ضعف و وجود نواقص قانونی الزام‌آور برای شرکت‌های خودروساز به منظور تضمین ایفای تعهدات به خصوص تاخیرهای مکرر در مواعد تحویل خودرو با پرداخت خسارت در صورت نقص فنی خودرو در تعمیرگاه و نمایندگی

۳- خدمات پس از فروش

بررسی آمار مربوط به تخلفات خودرو براساس بیشترین تخلف از ابتدای سال ۹۵ تا مهرماه ۱۳۹۶ نیز بیانگر آن است که تقلب، گرانفروشی، خودداری از ایفای تعهد در قبال خریدار و تاخیر در انجام تعهد در صدر تخلفات خودروسازها قرار داشته است.

۴- تامین قطعات

- عضویت برخی شرکت‌های قطعه‌سازی در هیات مدیره شرکت‌های خودروسازی با علم به مصوبه ۶۳ شورای رقابت مبنی بر عدم جواز

هم اکنون خودروسازان کشور با انبوهی از مدیران و کارگران مازاد و فاقد کارایی و دانش لازم مواجه هستند که این موضوع باعث افزایش هزینه‌ها، افزایش قیمت محصولات و به تبع آن، ضییع حقوق مصرف‌کنندگان است.

۸- تاثیر تصمیمات دولت در تعیین هیات مدیره شرکت‌های خودروساز

با توجه به اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی آنچه در خصوص واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی در کشور مشاهده می‌شود واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی و خرید آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم توسط شرکت‌های اقماری وابسته صورت گرفته است. اگر چه سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور، ۱۴ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام شرکت سایپا را در اختیار دارد، اما اعضای هیات مدیره و مدیریت این دو شرکت در اختیار دولت است. و نکته قابل تامل آنکه هیات مدیره شرکت‌های زیرمجموعه نیز وضعیتی مشابه دارند.

۹- سایر آسیب‌ها، چالش‌ها و مشکلات

علاوه بر موارد مطروحه، مشکلات و آسیب‌های دیگری نیز در صنعت خودروسازی کشور به شرح ذیل قابل مشاهده است:

نامناسب بودن کیفیت خودروهای تولید داخل و عدم رضایتمندی مصرف‌کنندگان از این موضوع، زیانده بودن عمده شرکت‌های خودروسازی و پرداخت سود به سهامداران به منظور افزایش ارزش بهای سهام به صورت صوری، انحصاری بودن تولید خودرو و حمایت دولت از خودروسازهای داخلی و بالا نگه داشتن نرخ تعرفه گمرکی، بالا بودن هزینه‌های سربار تولید و عدم امکان رقابت با تولیدات شرکت‌های خودروساز خارجی، افزایش مطالبات شرکت‌های زیرمجموعه خودروساز و احتساب مطالبات آنها در سرفصل افزایش سرمایه شرکت‌های مزبور، عدم توانمندی تامین‌کنندگان و قطعه‌سازان در طراحی و تولید قطعه و عدم برخورداری مناسب از دانش فنی و تکنولوژی‌های روز در این حوزه و وجود مشکلات ساختاری و مدیریتی در شرکت‌های خودروساز.

با وجود تدوین سیاست‌های مختلف در حوزه خودرو که با عناوینی چون برنامه راهبردی، سند چشم انداز ۱۴۰۴ و... ابلاغ گردیده و کسب جایگاه نخست در منطقه و یازدهم در جهان را پیش‌بینی کرده است، اما متأسفانه این برنامه‌ها به صورت جدی در دستور کار قرار نگرفته و متولیان امر اغلب به برنامه‌هایی غالباً کمیت‌محور و فاقد راهکار عملیاتی روی آورده‌اند.

در چشم‌انداز ترسیم شده برای صنعت خودرو توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت، تولید خودرو تا سال ۱۴۰۴ باید به سه میلیون دستگاه رسیده و یک سوم آن به خارج از کشور صادر گردد.

۷- به کارگیری نیروهای مازاد، غیر متخصص و سفارشی

خودروسازان کشور در خصوص جذب و بهره‌گیری از نخبگان برنامه خاصی نداشته و کاهش شدید نیروی ماهر و متخصص در بخش تحقیق و توسعه، یکی از تبعات این موضوع است.

به بیان دیگر، به دلیل توصیه‌های متعدد افراد حقیقی و حقوقی جهت جذب نیروی انسانی،

یکی از مهم‌ترین تخلفات، مغایرت قیمت نهایی مندرج در سند خودرو با وجوه اخذ شده از خریداران است. مشخص شده سرمایه‌گذاران ثابتی وجود دارند که با مراجعه به نمایندگی‌های فروش خودرو اقدام به خرید خودرو به صورت عمده می‌کنند و سپس با همکاری واسطه‌گران، امکان انتقال سند به خریدار دوم را به صورت سند دست‌اول فراهم می‌آورند

حضور در هیات مدیره - خرید قطعات خودرو از قطعه‌سازان انحصاری نظیر شرکت کروز و مشکلات ناشی از عدم تامین قطعات توسط آنها شرکت مذکور با عدم تامین به موقع دو قطعه اصلی ECU و DAB که بدون آنها خودرو تولید شده قادر به حرکت نخواهد بود، اهم لازم برای وصول مطالبات خود از خودروسازان را ایجاد کرده است. در گزارش مورخ ۱۳۹۷/۸/۱۹ سازمان بازرسی کل کشور تصریح شده، حدود ۵۳۷۹۸ دستگاه خودرو (۳۱۳۱۹ دستگاه متعلق به ایران خودرو و ۱۷۳۸۲ دستگاه متعلق به سایپا) علیرغم تولید، به دلیل کسری یک یا دو قطعه در پارکینگ شرکت‌ها مستقر و به مشتریان عرضه نشده‌اند.

- انجام پرداخت‌های تبعیض‌آمیز به برخی از شرکت‌های قطعه‌ساز - استفاده از ماشین‌آلات قدیمی و غیراستاندارد در قطعه‌سازی و تولید قطعات بی کیفیت - خرید قطعات مشابه و دارای کیفیت یکسان با قیمت‌های مختلف - تعرفه نامناسب واردات قطعات خودرو که باعث ورود گسترده قطعات علیرغم توان تولید داخل شده است..

۵- سیاست‌گذاری‌های غیر اصولی و هیجانی در گزارش اعضای هیات تحقیق و تفحص، سرمایه‌گذاری‌های زیان‌آور و غیر کارشناسی توسط شرکت‌های ایران خودرو و سایپا هم مورد اشاره قرار گرفته که به اختصار به آنها اشاره می‌شود:

- تاسیس کارخانجات در استان‌ها بدون جلب نظر کارشناسی نظیر سایت‌های ایران خودرو در بابل و خمین و نیز سرمایه‌گذاری‌های کلان اقتصادی در بلاروس، سنگال و ونزوئلا - هزینه گزاف بالغ بر ۳۶۵ میلیارد تومان در طراحی غیر کارشناسی خودروها از جمله ۲۰۶، ۴۰۵، سمند، سورن، دنا پلاس و رانا - خرید سهام بانک یا شرکت‌های لیزینگی توسط خودروسازان مانند خرید یک سوم از سهام بانک پارسیان توسط ایران خودرو و سرمایه‌گذاری سایپا در «لیزینگ رایان سایا»

۶- عدم هماهنگی سیاست‌های مربوط به صنعت خودرو با چشم‌انداز ۱۴۰۴

از تردیدها تا تشویق‌های خانم راهدار

پشت فرمان آرزوهای بزرگ

مهناز بهرامی، اولین بانوی راهدار در کشور، از جمله زنانی است که توانسته در مقابل تنگناها و هجمه‌های جامعه مردسالار بایستد و برای رسیدن به آرزوهایش از موانع سختی عبور کند. بهرامی که به هنگام انتخاب اهدافش کلیشه‌های جنسیتی را کنار زده است، در کارنامه کاری خود فعالیت‌هایی همچون ترانزیت و حمل مواد خطرناک را ثبت کرده و پایه‌گذار تاکسی تلفنی ویژه بانوان در استان لرستان است. او معتقد است برای دستیابی به فرصت‌های شغلی برابر باید اراده پولادین داشته باشی تا بتوانی در برابر چشمان مردود و متحیر اجتماع خودت را ثابت کنی. در ادامه، خلاصه‌ای از زندگی پرفراز و نشیب این زن خستگی‌ناپذیر را که بیش از یک سال است در اداره راهداری شهر الیگودرز فعالیت دارد، می‌خوانید.

من متولد سال ۱۳۶۰ در روستای جهانخوش الیگودرز هستم. پدرم کشاورز بود و شش خواهر و سه برادر دارم. از کودکی علاقه ذاتی به رانندگی ماشین‌های سنگین داشتم و این علاقه سابقه خانوادگی نداشت، یعنی خانواده ما نه تنها کامیون‌دار نیستند، بلکه برخی حتی گواهینامه پایه دو را هم ندارند.

در روستای ما کلاس‌های بالاتر از مقطع ابتدایی نبود و مجبور بودیم برای ادامه تحصیل به شهر مهاجرت کنیم، برای همین نتوانستم تا دوره ابتدایی بیشتر درس بخوانم. من در روستا گاهی با تراکتور کار می‌کردم، شخم می‌زدم، بار می‌بردم و تابستان‌ها درو می‌کردم تا زمانی که در شهر الیگودرز ساکن شدیم.

در زمان شروع کارم در شهر، ابتدا گواهینامه پایه دو گرفتم و بعد به سراغ تاسیس آژانس بانوان رفتم، اما مسئولان مخصوصاً اداره نظارت بر اماکن خرم‌آباد موافقت نمی‌کردند که یک زن مدیر آژانس بانوان باشد، با این حال آنقدر پیگیری کردم که کارم به دفتر رییس جمهور وقت رسید. پس از یک سال و نیم و پشت سر گذاشتن مشکلاتی که یادآوری‌اش هم برایم دردناک است، توانستم مجوز اولین آژانس بانوان را در استان لرستان بگیریم. درست است که در این مسیر سختی‌های بسیاری کشیدم ولی خوشحالم که تعدادی از خانم‌های بی‌سرپرست یا بدسرپرست در این آژانس مشغول به کار شدند و بعد از من، دو آژانس بانوان دیگر هم در شهر راه‌اندازی شد.



در زمان شروع کار در شهر، ابتدا گواهینامه پایه دو گرفتم و بعد به فکر تاسیس آژانس بانوان در استان لرستان افتادم، اما مسئولان مخصوصا اداره نظارت بر اماکن خرم‌آباد موافقت نمی‌کردند که یک زن مدیر آژانس باشد

پس از پشت سر گذاشتن مشکلاتی که یادآوری آنها هم برایم دردناک است، توانستم مجوز اولین آژانس بانوان را در استان بگیریم و خوشحال هستم که تعدادی از خانم‌های بی‌سرپرست و یا بدسرپرست در آژانس من مشغول به فعالیت شدند

۱۷۰ میلیون تومان با بدهی فروختم. اصلا پیش هر کسی اسم کامیون البرز دانگ فنگ را بیاورید فرار می‌کند! من هم چون اولین بارم بود و در خرید کامیون بی‌تجربه بودم، آن را خریدم. فقط عشق جاده داشتم و می‌خواستم کامیونی بخرم و به دل جاده بزنم. البته درست است که در کار کردن با آن کامیون بسیار صدمه خوردم اما تجربیات زیادی هم کسب کردم.

بعد از آن، یک روز به دفتر شهرداری رفتم و گفتم با این مدرکی که دارم می‌خواهم روی اتوبوس‌های شهرداری یا آتش‌نشانی یا هر جای دیگری کار کنم، چون نمی‌توانم در دفتری به طور ثابت حبس شوم. خود شهردار مرا پیش فرماندار فرستاد، فرماندار هم من را به اداره راه معرفی کرد، اما اداره راه استان موافقت نمی‌کرد و می‌گفتند ما در کل سازمان اصلا زن نداریم و یک درصد هم فکر نکن که پذیرفته شوی. من هم جواب دادم که من سخت‌تر از اینها را پشت سر گذاشته‌ام و تا به حال، با هر سختی به هدفم رسیده‌ام.

گفتند جو کار بسیار مردانه است. گفتم هر چقدر مردانه باشد از پالایشگاه‌ها و سرمرزها مردانه‌تر نیست و می‌دانم که از پس این کار برمی‌آیم، چون من از همان ابتدای کارم برخورد جدی با آقایان همکارم داشتم و این باعث شده است که آنها هم همیشه به عنوان همکار نگاه و دید محترمانه‌ای نسبت به من داشته باشند.

نامه‌ای از فرماندار گرفتم و به مدیرکل راهداری استان فرستادم، اما باز حراست زیر بار نمی‌رفت. می‌گفت اصلا فکرش را هم نکن و دیگر این اطراف هم نیا. اما آنقدر پیگیر شدم و رفتم و آمدم تا خود فرماندار به مدیرکل زنگ زد و گفت حالا شما اجازه بدهید برای شما کار کند، اگر نحوه کارش را نپسندیدید، آن وقت دیگر اختیار با خودتان است. این شد که من دقیقا اول دی ماه سال ۹۷ سر کار رفتم. زمانی که کارم را شروع کردم همزمان با اول زمستان بود. ماشین برف‌روبی و نمک‌پاش را به من دادند و دیدند که من واقعا می‌توانم از پس کار بر بیایم. بعد دیگر مورد تایید و تشویقشان

یکسال خودم در آژانس فعالیت کردم تا کار روی روال بیفتد، بعد به سراغ گواهینامه پایه یک رفتم و کامیون گرفتم. پس از آن، نزدیک به بیست گواهینامه دیگر از جمله برای حمل مواد خطرناک، هوشمند و سلامت و .. را نیز دریافت کردم. ماشین سواری را فروختم و با پولش از بانک انصار وام گرفتم و کامیون خریدم. از آن به بعد به رانندگی کامیون مشغول شدم و اکنون ده سالی است که با کامیون کار می‌کنم. البته این را هم بگویم که در ابتدا خانواده‌ام موافق نبودند که با کامیون کار کنم و می‌ترسیدند. در واقع، همان نگاه سنتی در شهر ما هم حاکم بود و رانندگی با کامیون را مناسب بانوان نمی‌دانستند.

حدودا یکسال در مسیر ترکمنستان بارهای ترانزیت حمل می‌کردم و چون همیشه به انجام کارهای سخت علاقه دارم، بعد از آن تا نکر حمل مواد سوختی روی کامیونم بستم و از پالایشگاه‌های سراسر کشور حمل مواد خطرناک از نوع گاز مایع انجام دادم. یعنی در نقشه ایران شهری نیست که من گازسانی نکرده باشم.

من کار ترانزیت را با دریافت کاپیتاژ خط ایران - ترکمنستان و با همکاری شرکت اطلس آق‌قلای گلستان آغاز کردم، اما بعد دلایلی مانند ارتباط برقرار نکردن با ترکمن‌ها (به دلیل تفاوت زبان)، تنها سفر کردن به دلیل عدم صدور مجوز برای داشتن همراه (تنها برای کامیون و راننده مجوز مرزی صادر می‌شد) طی کردن مسافت‌های طولانی و دوری از خانواده و وطن و خواب ماشین سرمرز به مدت ۱۵ روز که واقعا از نظر استراحت و بهداشتی شرایط خیلی سختی به وجود می‌آورد، باعث شد که بیشتر از چند ماه در زمینه ترانزیت کار نکنم و اگرچه هنوز کاپیتاژ خط ترکمنستان را دارم اما دیگر تمایلی به ادامه فعالیت در خارج از کشور در خودم احساس نکردم.

کامیون من کشنده البرز دانگ فنگ چینی بود و خیلی خراب می‌شد. در حدی که هر چه کار می‌کردم، باید صرف هزینه تعمیرات و قطعات آن را می‌کردم. سال ۹۰ این ماشین دو سال کار کرده را به صورت اقساطی به قیمت ۲۴۸ میلیون تومان خریدم و پارسال

گاهی که برف می‌آید ساعت ۲ نیمه‌شب به من زنگ می‌زنند و پا به پای همکاران مرد به جاده می‌روم. حتی مسئولان می‌گویند ما روی مسئولیت‌پذیری تو بیشتر از مردها حساب باز کرده‌ایم؛ مثلاً اگر نصف شب، بارشی اتفاق بیفتد، خودم سر کار می‌روم. صبر نمی‌کنم تا از راهداری به من زنگ بزنند

قرار گرفتیم و کارم اوج گرفت. اغلب همکاران آقا، چون همشهری‌های خودم بودند، از کار من خیلی خوششان می‌آمد. البته اوایل خیلی تعجب می‌کردند ولی چند نفری که مرا می‌شناختند می‌گفتند این خانم خودش گرگ باران دیده است. در این دو زمستانی که کار کرده‌ام، مسئولان شهر و استان هم از نظر کاری و هم از نظر اخلاق حرفه‌ای از من تقدیر کرده‌اند. لرستان محورهای بسیاری دارد، مخصوصاً شهر الیگودرز که جزو شهرهایی است که بیشترین روستاها را دارد. جاده‌هایش مثل هراز و فیروزکوه بسیار پیچ در پیچ است با این تفاوت که آن جاده‌ها اغلب دو بانده و آسفالت است، ولی جاده‌های لرستان اکثراً خاکی است و رانش می‌کند. گردنه‌هایی دارد که ۸ تا ۹ متر برف می‌بارد و ریزش بهمن دارد. گاهی که برف می‌آید ساعت ۲ نیمه‌شب به من زنگ می‌زنند و پا به پای همکاران مرد به جاده می‌روم. حتی مسئولان می‌گویند ما روی مسئولیت‌پذیری تو بیشتر از آقایان حساب باز کرده‌ایم؛ مثلاً اگر نصف شب بارشی اتفاق بیفتد، خودم خودکار به سر کار می‌روم. صبر نمی‌کنم تا به من زنگ بزنند. اوایل که با من آشنایی نداشتند به من می‌گفتند الان نصف شب است و برای چه آمده‌ای، ولی من می‌گفتم کار من شبانه‌روز ندارد و هر وقت لازم باشد سر کارم حاضر می‌شوم. در مجموع، وقتی مسئولیتی را قبول

می‌کنم می‌خواهم درآمدش برایم حلال باشد و اصلاً نمی‌خواهم از زیر بار مسئولیت شانه خالی کنم. در زمان بارش برف یا باران کل راهداران در حال آماده‌باش هستند. در زمستان اکثراً برف‌روبی و نم‌کپاشی داریم و اگر جاده‌ای رانش داشته باشد سریعاً جاده را درست می‌کنیم. در فصل تابستان هم خاک‌برداری، شانه‌سازی و لکه‌گیری می‌کنیم. البته اگر دستگاه‌هایمان به‌روز باشد، کارمان بسیار راحت‌تر خواهد بود. ماشین‌های راهداری فعلی اکثراً سال‌های زیادی کار کرده‌اند، فرمان‌های سفتی دارند و بسیار خسته‌کننده هستند، اما به هر حال با همین امکانات موجود، نمی‌گذاریم کاری روی زمین بماند. بگذارید خاطره‌ای برایتان تعریف کنم، در یک روز برفی، من به یکی از جاده‌های پر پیچ و خم که عبور کامیون از آن بسیار دشوار بود رفتیم و با سختی تمام برف‌روبی کردم. در زمان برگشت در یک شب خطرناک ماشینم ترمز خالی کرد و دو تا از همکاران که در آن روز با من بودند، به شدت ترسیده بودند، ولی من با کمال خونسردی هر طور که شد ماشین را نگه‌داشتم، مشکلمش را رفع کردم و برگشتیم. اکنون بزرگ‌ترین آرزویم این است که اولین راننده قطار زن در ایران باشم. البته خلبانی را هم بسیار دوست داشتم اما می‌دانم که از نظر سن و تحصیلات امکانش را ندارم.

عدم صدور مجوز ماهیگیری برای زنان صیاد از سوی شیلات استان هرمزگان

جزیره هنگام در دو کیلومتری جنوب شرقی قشم قرار دارد که ماهیگیری و فروش صدف، از اصلی‌ترین مجاری اقتصادی ساکنین آن است. زنان جزیره هنگام از سالیان گذشته به ماهیگیری می‌پردازند و بخش عمده‌ای از مایحتاج زندگی را از این راه تامین می‌کنند، اما علی‌رغم پیگیری‌های بسیار جهت دریافت مجوز تاکنون شیلات هرمزگان حاضر به صدور مجوز صیادی زنان نشده است.

یکی از زنان صیاد در مصاحبه با ایرنا اعلام کرده بود: «تا دنبال مجوز می‌رویم به ما می‌گویند که ماهیگیری کار زن نیست؛ مثلاً اگر قایق‌مان آسیب ببیند، ما نمی‌توانیم از جایی خسارت بگیریم یا سهمیه بنزین دریافت کنیم. چرا ماهیگیری کار زن نیست؟ این همه سال است که ما ماهی می‌گیریم. اقتصاد هنگام روی دست زن‌هاست.»

زنان صیاد هنگام، از شیلات بندرعباس تا تهران را جهت دریافت مجوز طی کردند، اما هر بار دست خالی بازگشتند. زنانی که بدون بهره‌مندی از دریافت وام، بیمه، سهمیه سوخت و هر گونه حمایتی، زیر سایه ردیف تبعیض‌های جنسیتی و نابرابری‌های اعمال‌شده به ماهیگیری می‌پردازند.

تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



Tell: (+9821) 88100701
Fax: (+9821) 88533918
info@lotka-group.com

materially squeezed as a result of the outbreak of a novel virus, thus facing the challenge of a very grim year.

“The Great Lockdown” is the worst economic downturn since the Great Depression, and far worse than the Global Financial Crisis. According to International Monetary Fund (IMF) the global economy will contract by 3 percent in 2020, with a cumulative loss equal to \$9 trillion, greater than the economies of Japan and Germany combined. At the extraordinary G20 Leaders’ Summit on the Coronavirus, world leaders committed to facilitate international trade and give a coordinated response to avoid unnecessary interference with international traffic and trade. It was further agreed that all governments should facilitate movement of not only relief goods such as food and medical supplies but also goods in general, to minimize the negative impact of the outbreak.

The response of the global maritime transport is critical during the Great Lockdown. But without corrective measures and policy support, any effort will deem futile. Effective policy actions are therefore essential to prevent worse outcomes. As a first priority, flattening the spread of the pandemic using lockdowns allows health systems to cope with the disease, which then gives way to the possibility of resumption of economic activity. As a second outfit, all quotas, embargoes and trade restrictions must be lifted to ensure free movement of goods and increased supply of transport services. As a third measure, policymakers must also plan for the recovery by swiftly shifting to support demand, incentivizing firm hiring, and repairing balance sheets in the private and public sector. Consequently, collaborative efforts are needed to ensure that the world does not de-globalize, so the recovery is not damaged by further losses to productivity.

The International Chamber of Shipping (ICS) identified that by implementing certain preventive measures for Covid-19, global shipping can continue to operate and avoid the closure of any port. The ICS recommended exit screening at all ports to isolate passengers displaying symptoms of the disease and curb its spread to other countries. Suitable safety measures and preventive actions by various ports and shipping organizations are expected to limit the impact of the outbreak. Governments have

announced a series of measures such as reducing port and other local fees to help revive imports and exports. Further we should expect tax cuts and administrative cost savings to be made available to logistics-related services. Insurance companies are encouraged to lower or exempt premiums for ships whose operations are suspended during the outbreak.

Covid-19 will have a disruptive power and could become a key catalyst for digital and technological advancements in the shipping industry. Hence, digital trade and transport solutions should be used to reduce the burden posed on maritime trade. The first step is to increase investment on freight technologies as well as companies providing data analysis, artificial intelligence and overall end-to-end supply chain management. Increased investment in these segments will be accompanied by growth in the autonomous transportation sector, paving the way for autonomous shipping. These will translate into the further evolution of e-commerce into a largely tech-savvy industry with cargo drones, 3D printers and robotics at its disposal. Venture into freight tech companies will help the existing industry to connect all the different players, shippers, brokers and carriers in the maritime basis to optimize current operations and further improve maritime shipping and transport as a global key player during this crisis.

In these unprecedented times, the ability of shipping services to continue to transport essential supplies across the continents will play a critical role in overcoming this pandemic. Experts should be focused on a comprehensive response plan that is capable of developing practical and unified solutions. An effective response requires planning for the worst-case and hoping for the best. The current situation could be considered a real life “acid test” of the global supply chain and shipping markets as whole. We should expect that after a few months of heightened volatility and uncertainty, the world economy and logistics sector will be allowed to spring back, especially if there is a harmonized effort of stimulus packages from governments and central banks. If so, against all odds we should hope for a bounce back and a gradual return to a semblance of normal before end of the year. ■



A Global Industry to the Rescue: The Response of Maritime Transport to a Pandemic

Nima Roshanaei

Board of Directors of the Shipping Association of Iran

Shipping connects countries, markets, businesses and people, on a scale not otherwise possible. Over 80% of the world's goods and commodities, ranging from raw materials, to manufactured goods of intermediate and finished products, are transported by sea to meet the demands of industrial and manufacturing sectors, energy needs, business and consumer requirements. Prosperity within the shipping sector has long been tied to China, a global scale trade partner and a key leader in seaborne trade. Everything that affects China ends up impacting the global economy, especially in the intermediate goods.

The global supply chain was interrupted earlier this year when Beijing imposed severe restrictions limiting any travel and movement of people and goods within China, and soon after the rapid spread of Coronavirus all over the world left an unanticipated impact on all global, financial, and exchange markets never experienced before. The World Trade Organization (WTO) presented its forecast report for 2020, predicting world trade to fall by between

13% and 32% this year as the Covid-19 pandemic disrupts normal economic activity and life around the world. So what started in China, according to Peter Oppenheimer, may be a ditch too large to fit as early as 2023.

For the first time since the Great Depression both advanced and developing economies are in recession. This slowdown is going to affect shipping companies large and small. Operations of shipping companies, terminals and ports have all been affected due to the lockdown of urban areas and manpower abstaining to commute or report to work. Amidst the current health crisis, seafarers have come under increased checks and scrutiny in various ports. Lower demand for commodities and raw material, and thus need for shipment, have pushed freight rates ever so lower. Several shipping companies have started warning about reduced sales figures and weak future earnings. Coronavirus is also expected to heavily damage oil demand for 2020, something that will negatively affect tanker supply in the coming months. All facts and figures point to international maritime transport having been



شرکت آرام شناور کیان قشم
تولید کننده شناورهای گردشگری

Aram Shenavar Kian Qeshm Co.
www.aramshenavar.com

دریا جاده است
دریا مزرعه است
دریا تفرجگاه است



40 Pax Restaurant Boat

رستوران شناور ۴۰ نفره



Floating swimming pool

استخر شناور



Floating Hotel (Suite)

هتل شناور



Research and Fishing Trawler Vessel

شناور تحقیقاتی، صیادی فایبر گلاس



Pontoon Boat, SAYMAN

پانتون بوت سایمان



5.5 meter fiberglass pleasure boat

قایق تفریحی فایبرگلاس ۵/۵ متری



Floating Picnic Cottage, SAYDA

آلاچیق شناور سایدا



Floating cottage

کلبه شناور



8 meter Fiberglass monohull pleasure boat

قایق تفریحی فایبرگلاس ۸ متری



Crew Boat

شناور کروبوت



10.5 meter fiberglass fast boat

قایق فایبرگلاس ۱۰/۵ متری

Sea is a road
Sea is a farm
Sea is a pleasure

دفتر مرکزی: جزیره قشم - بلوار امامقلی خان - مجتمع خلیج فارس - طبقه دوم - واحد ۸۲

تلفن: ۰۷۶-۳۵۲۴۶۳۲۳

فکس: ۰۷۶-۳۵۲۴۶۳۲۲

کد پستی: ۷۹۵۱۹۱۶۹۴۵

صندوق پستی: ۷۹۵۱۵۱۶۳

پست الکترونیک: sales@aramshenavar.com

کارخانه: جزیره قشم، شهرک صنعتی طول (سایت بزرگ)، کارخانه شرکت آرام شناور کیان قشم

تلفن: ۰۷۶-۳۵۳۴۰۵۳۳

فکس: ۰۷۶-۳۵۳۴۰۱۶۵

Address: No. 82 Persian Gulf commercial complex, Imam Qoli Khan Blvd, Qeshm Island, Iran

Postal Code: 7951916945

Post Box: 79515163

Phone: +987635246323

Fax: +987635246322

Email: sales@aramshenavar.com

Factory: Tola Industrial Town, Qeshm Island, Hormozgan Province, Iran

Phone: +98 76 35340533

Fax: +98 76 35340165

راهنمای ترابریان

صفحه	دانیال ترابری	حمل و نقل بین المللی	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	فرناک دریای آرام
۱۰۲	دریا زمین اروند	آنتیشا	آرتگ نیکین	آزاده بندر	۱۱۳
۹۶	دلنا بار	آتیه	نیک بر	حرا یویای قشم	۱۱۵
۹۹	دنیا بار	آرسام بار آریایی	پرستو ترابری	دنیز ترابری خلیج فارس	۱۱۸
۹۶	دنیا گرد	آرش تیر زرین	صیورران ترابری	دوستان هرمزگان	۱۱۶
۱۰۱	دی ترانس صبا	آرمان دریا زمین		رشید بار بندر	۱۱۳
۱۰۷	راگا ترابری پاسارگاد	آریا تیر جام	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	سلمان جنوب	۱۱۷
۱۰۶	رادمان ترابری	آرین ترابری امیر	آبانراه طوس	ممتاز ترابری خلیج فارس	۱۱۱
۱۰۶	راه گستر فارس	آسان سیر سبحان	آنا ترابری اطلس	نسیم ترابری بندر	۱۱۵
۱۰۲	راه نیک	اسفند ترابری	آترک بار خراسان	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	۱۱۴
۱۰۰	راه وند	اسکان برودت پارس	آسا برودت طوس	ترکیب بار	۱۱۷
۹۶	رز راه پارسه	اسرع ترابری	آسا ترابری شرق	سنی	۱۰۳
۱۱۹	روشا راه جهان	افرا بار	امین تارا	سنگین بار طاهری	۱۱۵
۹۹	روشن تیر	آیدین ترابری جهان	باتی راه توس	سنگین ترابری	۱۱۲
۱۱۰	ره انجام	ایلیا تیر رانان جاده	بیداران شب	حمل و نقل ریلی	۱۱۲
۱۰۸	رهباد ابریشم	الماس راه پیام	پارت ترابری خراسان	پرتو بار فرابری خلیج فارس	۱۳۱
۹۷	رهزاد ترابری	الیت آریا جم	پارس پردیس ترابری	جهش ریل	۱۳۱
۱۰۹	زمین دریا تیر	امیدان کام تیر	پیشناز ترابری عصر خاوران	راه آهن حمل و نقل	۱۳۱
۹۸	ریتون رود	امید اندیش	تانیا بارید تیر پارس	سینا ریل پارس	۱۳۱
۹۷	زمد ترابری نوین	امین ترابری	چوهار نگار توس	واکن بار	۱۳۰
۹۷	سپهران ترابری	ایران و ترکیه	خادم لجستیک	خدمات دریایی و کشتیرانی	۱۱۱
۹۸	سندباد بحر	ایران سریع	خدمات گنج بار صبا	آباد اختر آریامن	۱۱۰
۱۰۰	سورچی ترابری	ایران ترکمن	راهگشا کالا	آریا بندر سینتا	۱۱۵
۹۸	سینا صدر	ایران برودت بار	ره تاش توس	آرین ترنس	۱۱۴
۱۰۱	سی بی ترابری	بار ایستا توان ترابری	ستاره یاران زمین	آرین سپهر اروند	۱۱۴
۹۷	سیروان ترابری ماد	باربران ایران	سورآمد یاران زمین	اسپندان ترابری آتیه	۱۱۸
۱۰۰	شامخ ترابری	بارید	سورتمه ترابری	اسپاد دریا پایا	۱۱۵
۱۰۴	شاهو ترابری	بارفرابری آراز	سدنا آسیا بار فرابری	الماس مارین	۱۱۸
۹۸	شاهین ترابری	بارفرابری راهیان	شگبیر بار طوس	آهنگ دریا	۱۱۴
۱۰۱	شهاب ترابری آریا	بارفرابری کامیاران	کیا مهر ترابری	امواج دریا	۱۱۳
۱۰۵	شهاب ثاقب	بارمان ره تفتیس	مهدی خرم ترابری	امیدان ساحل پارسیان	۱۱۱
۱۰۶	شهام ترابری	بلوچ	میچکا ترابری شرق	ایران ترابری	۱۱۴
۱۱۰	صحرا ترابری	پهپود کالا ایرانیان		ایرانیان غلات پارسه	۱۱۸
۱۰۹	کاسمین	به تام ترابری	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	ایرسا مارین	۱۱۱
۹۶	کالا سپید ترابری	بی تا ترابری	استاد ترابری	برهان دریا کیش	۱۱۹
۱۰۳	کیهکشان سیر آسیا	پارسا ترابری پرشیا	افتخار ترابری	پرو بحر ایران	۱۰۴
۱۰۳	کیان مهر ترابری	پارسا ترابری کاسمین		پاسارگاد لاین	۱۱۸
۱۰۵	گروه شرکت های آریا	پارس پیشرو دریا گوهر	حمل و نقل بین المللی استان کردستان	پاشا دریا شرق	۱۱۲
۱۱۱	گیتی پارس آسیا	پارس ترابری	ایران ویج	پترو آسیا	۱۰۴
۱۰۱	لایتر ترانسپورت کیش	پارس سما کالا		تاجران دریا کالا	۱۱۱
۱۰۱	ماکو سیر	پارس گیتا	حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه	ترنگ دریا	۱۱۳
۹۹	ماهان تجارت لیما رک	پارسیان زمین دریا	روانسر ترابری	توسعه تجارت روبینا	۱۱۷
۱۰۰	ماهان ترنس	پریشیا سپید ترابری		تندیس خلیج فارس	۱۱۶
۹۹	مینا آسیا فرابری	پژوهش	حمل و نقل بین المللی استان گلستان	خلیج آبی	۱۱۳
۱۰۰	مژده ترابری	یل	حکمت ترابری گنبد	خط استوا مارین	۱۱۲
۱۰۹	ملک ترابری	یل وان ترابری	دشت نوردان	خط کرانه دریایی	۱۱۱
۱۰۵	مهان تندر پارسه	ینج اقلیم	گودرز گرگان	خدمات ساحلی ایران	۱۱۲
۱۰۰	میهن ترابری	پیروز رانان جهان		خورشید دریایی آبی	۱۱۶
۱۰۰	نامداران ترابری	پیشرو حمل کالا	حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان	دریا پیمای امین پارس	۱۱۲
۱۰۴	ناویان	پیشرو ناوگان سیراف	روان ترابری امید	دریا تجارت سامیار	۱۱۲
۹۶	نیک تک	پیشنازان		دریا سرعت	۱۱۹
۱۱۰	نیک نام مارین	تات فرابری ایرانیان	حمل و نقل داخلی ایران	دریا گیتی ساحل	۱۱۳
۱۰۷	ودود ترابری	تبسم ره آریا	آرمین بازرگان	دریا محور تیرازه	۱۱۵
۱۳۲	وفاراه	توزال تکرو آسیا	بندر امام خمینی	دریا وحدت	۱۱۶
۱۰۹	ویسمان	تیزداد سپهر	پرستو بار بازرگان	دریای نقره ای کاسمین	۱۱۶
۱۰۳	هاگ بار	توشه بر	توکا	دلفین	۱۱۴
۱۰۹	هویار ترابری	تیرکاران	ترکیب حمل و نقل	دنیز دریا پیمای	۱۱۶
۱۰۳	یونیک	تهران تیر	جهش ترابری جنوب	دورقی	۱۱۶
۱۰۵	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	تهران راهوار	درخشنده بار	راهیان دریای سعادت	۹۸
۱۰۲	آتا ترنس آذر	جاده ابریشم	دزقوله مهر	روشاک دریا	۱۱۴
۱۰۳	آرتا لجستیک	جاده ابریشم فرابری	رهبویان سوخت خراسان	ساعی ترابری آرشام	۱۱۷
۱۱۷	ایده آل راه	جاده پویان جهان	ساسان ترابری پارس	سام دریا آسیا	۱۱۳
۱۳۲	تیروه	جاده طلایی	ساحل ترابری پارس	ستاره	۹۸
۱۰۸	ترنم تبریز	جهان دنیز کالا	سعادت ترابری	ستاره آبی دریا	۱۱۰
۱۰۲	زمین دریا	جهان یخچال بار	شایگان ترابری	ستاره اقیانوس آبی	۱۱۱
۱۰۹	ساربان گستر سیلان	حافظ	فردوس بار	ستاره تدارک دریا	۱۱۵
۹۶	ساقه ترابری	خزر ترابری	فجر جهاد	سفان	۱۲۹
۱۱۹	سرافراز ترابری	خط سفید خزر	عدل ایرانیان توس	سبزرارک	۱۱۴
۱۰۸	صیوراناتان	خلیج فارس	گلشن بار ابهر	سیراف دریا لیان	۱۱۵
۹۶	کالچار	خیام ترابری	مسلم بار	سیما دریای گناوه	۱۳۲
۱۰۶	نیرو ترابری	دالاهو ترابری شایان	ممتاز	شاخص صدف دریا	۱۱۴

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس
• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ترابار 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 boslanici yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey
Tel: 0090216469990-1
Fax:00902164699059
Mob:00905325950949
www.ariyalojistik.com
info@ariyalojistik.com

CHINA OFFICE

U_ELITE LOGISTICS CO.,LTD
.Room #2302, Guidu Building No 3007
Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City
Postcode: 518000
Tel: +86-755-25889867

GERMANY OFFICE

HANI TRANS GMBH
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens Germany
TEL: +4963312281010, +4963312281011
FAX: +4963312281012
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵
www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار

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



حمل نقل بین المللی و لجستیک

نامداران

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

پیشبازان

تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

www.pishtazan.net
E-mail:info@pishtazan.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷

تلفن: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳ - ۸۸۸۸۰۵۹۲

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

بی تارابار

(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 ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

خدمات گمرکی - ترخیص کالا

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.khayyamtarabar.com

info@khayyamtarabar.com

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری

دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کانتینری لسر لاین

نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون

نمایندگی خط کشتیرانی سان استار

نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون

نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris

Shipping & container owned

Company

shipping company

Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER

LINES LTD

SEAIKON SHIPPING

AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE

D & D 7 SPEDITION GmbH

TUFEKCI FUARCILIK

تهران: خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸

طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۲۶۳۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵

۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶ - ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵

فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com

www.khayyamtarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان امیرانابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا

تلفن: ۰۲۱ 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 در حمل ترکیبی از ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱

تلفن: ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۲۰۰۷ (خط ۱۰) ۸۸۹۶ ۲۷۷۶
۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳

فکس: ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۴۵۴۹ ۸۸۹۶ ۶۷۶۹

Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر،
مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان
ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



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 نمایشگاهی
- بازرگانی و خرید کالا از میادین اروپایی و آسیایی

تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، برج طوبی،
طبقه ۱۴، واحد ۳

تلفن: (خط ۱۰) ۹۶۶۶۷۳۷۰
۹۶۶۶۷۳۹۰

دفتر فرودگاه: تلفن ۵۱۰۰۵۲۷۱-۲
فرودگاه امام (کانتس): تلفن ۴۴۰۴۳

info@elitearia.com
www.elitearia.com



میهن ترابار

International Transport Co. Ltd

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳

طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲
فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳

info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار

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 ترانزیت ایران و ترکیه

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

IRAN-TURKEY TRANSIT Co

International Transport

زمینی - هوایی - دریایی
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 نجات الهی، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف
- تلفن: (خط ۳۰) ۴۵۵۷۸۰۰۰ - ۹۸۸۲۱ +
نمبر: ۸۸۸۰۷۷۲۱ - ۹۸۸۲۱ +



رهیاد ابریشم

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، نبش 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 مفتح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمبر: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شهاب ثاقب

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۱۰۰۱۰۲ - 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
- 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 بار 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: ۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۳۳۸۱۶۰۱۰-۰۴۵

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، نرمال، 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@ibbitc.com

www.ibbitc.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 Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابار (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ 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: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هويار ترابر
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 گراندمولتی
مواد لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱
info@huyartarabar.com

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



شاهام ترابر
(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶

Shaham Tarabar
International Transport Co. (PJS)
Reg. No.: 128336



رهزاد ترابر
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 ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۹ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹
تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴
rahzad.tarabar@yahoo.com



بارفربری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ / ۸۸۱۷۲۱۰۰
www.pls-co.com contact@pls-co.com



MABNA ASIA FARABAR
شرکت حمل و نقل بین المللی
مبنا آسیا فرابر
شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- هوایی، زمینی، دریایی
- ترانزیت داخلی و خارجی
- متکی بر ۱۵ سال سابقه
حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،
کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷
نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸
info@mabnasia.com
www.mabnasia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آرسام بار آریایی
کریر - فورواردر
زمینی، دریایی، هوایی
اجراکننده پروژه های ترانزیتی
مجهد به ناوگان یخچال دار و چادری

حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران (ایریت) سابق
دارای نمایندگی های فعال در کشورهای اروپایی، چین و امارات

تهران، خیابان شهید بهشتی، نبش خیابان 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 ترابر 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

Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8
Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929
Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com



AYDIN TARABAR JAHAN
شرکت حمل و نقل بین المللی
آیدین ترابر جهان

شرکت نوید راسا آذر
NAVID RASA AZAR
Export & Import

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸
مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریز - 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



ویسمان
شرکت حمل و نقل بین المللی
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: ۹۲-۵۳۹۰-۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
www.wiseman-cargo.org
دفتر فرودگاه: تلفن: ۷۰-۵۱۶۹-۵۱۰۰ فکس: ۵۱۰۰۵۱۶۹
wiseman@wiseman-cargo.org



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: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰۷۲
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



ماکو سیر
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،
پلاک ۱۹، برج زین، واحد ۲/۲
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲
۸۸۷۴۷۷۸۳ فکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.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: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



پارتنیا سپید زبار
کریز - فورواردر
تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی،
کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
info@persiaspidtarabar.com
www.persiaspidtarabar.com



تیرکاران
شرکت حمل و نقل بین المللی
حمل بار با کامیون یخچال دار
به ارمنستان
تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱
۶۶۷۲۵۹۹۲
۶۶۷۲۵۹۳۲ فاکس:
www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



پل
حمل و نقل بین المللی و نمایندگی
خطوط کشتیرانی
کریز - فورواردر
تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه
شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷
۸۸۷۳۴۴۵۹ فاکس:
info@pol-co.com
www.pol-co.com



RHYTON Road
شرکت حمل و نقل بین المللی ریتون رود
Int'l Transport Co.
* صادرات، واردات، ترانزیت * حمل ترکیبی و پروژه
* دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه
* حمل تخصصی محمولات به کشورهای روسیه،
گرجستان، آذربایجان بصورت ریلی، کامیون و بالعکس
تهران، خیابان مفتح، کوچه عطارد، پلاک ۲، طبقه ۵، واحد ۱۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۰۶۲۷
نمابر: ۸۸۸۶۳۷۴۶
www.rhytonroad.com
Info@rhytonroad.com



ارکان برودت پارس
حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی
کالاهای فاسد شدنی
تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
۸۸۴۵۶۰۳۵ فکس:
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222
info@euroasia.biz.tr
www.barbodea.com
تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵
info@barbodea.com



شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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
 شماره: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
 sales2@kamyaran.com
 manager@kamyaran.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: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
 www.rgfc.net info@rgfc.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا
 (تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)
 تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از
 میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه وند،
 پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۸۵ / ۰۲۱-۸۸۳۰۴۰۳۲
 شماره: ۸۸۸۴۴۵۴۳
 E-mail: info@parsgita.com
 www.parsgita.com



دیزاین و ری‌دیزاین
 هدیه ویژه %
 برای صنف بازرگانی و کشتیرانی
 +989194888525
 @MAGHZ.MEDAD.STUDIO



گیتی پارس آسیا
 شرکت حمل و نقل بین المللی
 زمینی - دریایی - هوایی
 تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی
 خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۸۳۰ - ۸۸۷۵۶۸۶۴
 شماره: ۸۸۷۵۷۰۹۸
 www.gitipars.com info@gitipars.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریر - فورواردر
 حمل کالاهای صادراتی - وارداتی - ترانزیتی
 دارای ۱۶۰ دستگاه کامیون بلغاری
 بگارستان - 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
 تلفکس: ۸۸۱۷۱۱۵۰
 info@parsamakala.com



NIKBAR Co
 Int'l transport

URMIA, 1583666144 IRAN
 TEL & FAX : +98 4432759351-4
 Turkey: +90 5380553631 (Davood)
 +90 5335058845 (Shiva)

infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
مهان تندر پارسه

* صادرات، واردات، ترانزیت
 * حمل ترکیبی و پروژه
 * دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر بالاتر از بهشتی برج نگین ساعی طبقه ۷ واحد ۷۰۳
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۲۲۱۴ - ۱۶ شماره: ۸۸۱۰۷۹۴۳

www.mehanltd.com

Info@mehanltd.com



شرکت کشتیرانی و
حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان سعدی شمالی، روبروی
 مسجد قائم، پلاک ۶۲۹، ساختمان
 شماره ۲۵۰، طبقه سوم، شماره ۴
 تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۸۵۰۱۵ / ۷۷۶۸۴۳۶۰
 ۷۷۶۸۰۸۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۲۶۹
 E-mail: Motlagh@navian.org

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر

ایران - ایتالیا

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت
 info@baristatrans.com www.baristatrans.com



تهران - خیابان سمیه نبش خیابان موسوی (فرصت) ساختمان سعید پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳ - کد پستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ - تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۱۹۱۱ - فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۲۱۳

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هاگبار
HAGBAR INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIPPING AGENCY CO., LTD.

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: ۰۲۱-۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰
فکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹
info@hbtc.biz
www.hagbarco.com



آتشیا

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 ۲۳ طبقه ۴
تلفن: ۳-۲۲۰۲۵۱۳۰
فکس: ۲۲۰۲۵۱۳۰ (داخلی ۶)
دفتر بندرعباس: سه راه دلگشا،
ساختمان شهاب، طبقه سوم
دفتر بندر چابهار: بلوار شهید ریگی،
پایین تر از چهارراه کوزه، ساختمان
به سیمما، طبقه دوم، واحد ب



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۹۵-۷
فکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۹۸
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 کلاتری، پلاک ۷۸،
طبقه ۳، واحد جنوبی
تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۱۱۱۲
نمبر: ۰۲۱-۴۰۸۸۱۵۷۰

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، آفریقا 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) ۰۲۱-۶۶۴۳۲۲۴۲ نمبر: ۰۲۱-۶۶۴۳۱۵۰۰

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: خیابان مطهری، خیابان سنائی،
پلاک ۱۵۴، طبقه ۲، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۴۸۵۳-۵۴

www.donyabar.com
info@donyabar.com



شرکت بازرگانی دریایی و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(مسئولیت محدود)

- ♦ 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
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۳۷۹۶
۰۲۱-۶۶۹۲۰۱۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴
۰۲۱-۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۳۶۲
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: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۸۰ / ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۴۳۷۵ / 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

کاهشان سیر 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

تلفن: ۶۶۵۸۳۸۱۵ - ۶۶۵۸۳۸۰۷

kahkeshanseireasia@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی

واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدا تا مقصد نهایی

در بالاترین کیفیت

علی الخصوص کشور چین

نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷

(میر محمد عبوضی)

عضو هیئت مدیره

بندرعباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس

مشهد، دوعارون، خرم آباد

تهران: ابتدای نواب، برج سهیل

دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶

نمابر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰

● 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،

ابتدای خیابان ونود، پلاک ۱۸، طبقه ۵

تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۳۸۵۳۹۴۰

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



دنیارد

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی



با ۴۰ سال سابقه فعالیت

کریر-فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

* خدمات گمرکی - ترخیص کالا

* صادرات، واردات، ترانزیت

تهران، جنت آباد جنوبی،

نبش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



شرکت کشتیرانی

و حمل و نقل بین المللی

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 سپهبدفرنی، ساختمان ۷۶

طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱ - ۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantir@gmail.com

شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (تهران)



Pars Pishro Darya Gohar
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا گوهر

حمل و نقل بین المللی
(زمینی دریایی هوایی و ریلی)
ترانزیت و امور بازرگانی کالا
(صادرات واردات و ترخیص)
از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک خ ونک ساختمان
آئینه ونک شماره ۱۱۰ واحد ۲۰۱ اداری
تلفن: ۴۳-۴۲-۸۸۷۸۶۴۴۱
فکس: ۸۸۷۹۵۰۰۳

info@pars-pishro.com



ishro Navgan Sirat
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: ۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۸۷۲۷۸۷۲
نمبر: ۸۸۷۳۱۶۵ - ۰۲۱

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

وان های WAN HAI

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

نمبر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



Day Trans Saba International Transport
حمل و نقل بین المللی

دی ترانس صبا

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 مفتح، پایین تر از خیابان
مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۰۷-۵۰۱-۸۸۳۴۰۵۰۱

فکس: 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: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ و 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: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)

نمبر: ۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شامخ فراابر
SHAMEKH FARABAR
Int'l Transport Co. Ltd

◀ ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا

◀ دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



۵-اقیانوس
شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی هواپیمایی
با مسئولیت محدود - شماره ثبت: ۱۱۵۴۱۰

▲ 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
نمبر: ۸۸۷۵۷۸۸۱
www.5continents.ir
info@5continents.ir



سپهران تماب
شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فورواردینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱
نمبر: ۲۲۰۲۸۷۸۰
info@sepehran.com

اولین دهکده لجستیکی کشور

چتری برای حمایت از کالاهای خاص در نزدیکی پایتخت

۵۰٪ کاهش هزینه حمل، انبارداری و بارچینی کالا در دهکده لجستیکی کاوه



اپراتور اختصاصی صنعت لجستیک در شهر صنعتی و منطقه ویژه کاوه



دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰
www.iranlandsea.com

شرکت بر و بحر ایران

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵
info@iranlandsea.com



راه نیک

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

- * حمل، ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های خرد، 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



بارمان ره تتیس

• 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: ۴-۸۸۸۴۷۰۹۳-۸۸۸۴۷۷۵۲۸
info@brt-co.com
www.brt-co.com



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: ۳-۴۶۰۹۲۳۰۳-۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶
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
 - ♦ ترخیص 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 ترخیص کالا
- تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوی اقبال ملی، ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۴، واحد ۱۲
 تلفن: ۱۷-۲۲۳۵۸۱۴ فکس: ۲۲۳۶۷۰۹
 www.ariantarabar.com info@ariantarabar.com



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، هوایی)
- جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
- تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فاکس: ۸۸۸۴۷۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com



BALUCH INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD
 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 گروپازی و فول تراک از کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ترکیه - ترانزیت و حمل کالا به کشورهای مشترک المنافع و عراق صادرات و واردات - ترخیص کالا - مشاور امور گمرکی
- تهران، خیابان گاندی، خیابان پنجم، شماره ۲۲، طبقه پنجم، واحد ۵۰۲
 تلفن: ۴-۸۸۸۳۱۸۸۷۸ (+۹۸) فکس: ۹۱۷۱۴ (+۹۸) ۲۱۸۸۷
 بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱
 تلفن: ۷-۲۸۳-۳۲۲۵۰-۷۶ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰-۲۸۸
 e-mail: transport_balooch@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آسان سیر سبحان

- * حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL) * خدمات زمینی / دریایی / ریلی / هوایی
- * ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش و ترخیص 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 ۴۵ و ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.riteco.co

info@riteco.co



نمایندگی خط کشتیرانی

سیمای دریای گناوه

- ♦ حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ♦ چارتر کشتی برای بارهای فلهی خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷

نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳

info@sdgshipping.com

www.sdgshipping.com



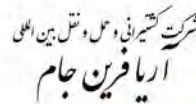
شرکت حمل و نقل بین المللی

توژال تکرو آسیا

- ♦ تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳
- ♦ طبقه دوم نمابر: ۸۶۰۴۵۲۷۰
- ♦ تلفن: ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

info@toojaltakro.com

www.toojaltakro.com



CARRIER - FORWARDER

- ♦ ارائه سرویس های جاده ای به صورت کربری و فورواردری از سراسر دنیا به ایران و سایر کشورها و بالعکس.
- ♦ ارائه سرویس های ترانزیت از تمامی بندر به گمرکات ایران و کشورهای C.I.S. افغانستان، عراق، آذربایجان و اروپا و سایر کشورها
- ♦ ارائه سرویس های فورواردری دریایی، هوایی، ریلی و ترکیبی

همراه: ۰۹۳۶ ۱۹۷ ۳۴۷۶
تلفن: ۰۲۱ ۴۱ ۴۸ ۲۰۰۰
فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۲۲

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
- ♦ 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



UNIPACK S.A.

International Movers & Freight Forwarders



بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

شرکت یونپاک

- ♦ بسته بندی لوازم منزل و میلمان
- ♦ بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
- ♦ ساخت صندوق های چوبی ♦ کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
- ♦ حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
- ♦ جابجایی دفاتر شرکت ها و سفارخانه ها و دفاتر روزنامه
- ♦ عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، خیابان جهاد جنوبی، پلاک ۸، ترمینال یونپاک

نمابر: ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

تلفن: (۷خط) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵

www.unipack.ir

info@unipack.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری اول نواب ساختمان شهاب ۱ طبقه ۷ واحد ۱۷۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۷ فاکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۶۳۹

www.almasrahepayam.com info@almasrahepayam.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 - ۸۸۸۶۵۹۳۰ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport Co. (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی
کالا سپید ترابر
(با مسوولیت محدود)

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

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش،
پلاک ۲، طبقه ۲ تلفن: ۸۸۹۴۱۹۶۷ - ۰۲۱ - ۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷
دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ - ۰۵۱ - ۳۶۰۳۹۸۹۴ - ۰۵۱ - ۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com



Jahan Deniz Kala

جهان دنیز کالا

- ◀ فورواردری
- ◀ حمل کالاهای سنگین
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- ◀ انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و 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: ۳۰۰۰۱۱۱۲۱

فکس دبیرخانه: ۵۶۳۴۳۸۷۷

فکس: ۵۶۳۵۷۰۱۳

فکس: ۸۸۹۷۸۲۸۴

تلفنخانه: ۵۶۳۷۰۹۰۱-۲

بازاریابی: تلفن: ۵۶۳۷۰۸۹۱

امور بین الملل: تلفن: ۸۸۹۷۸۲۸۴-۷

www.pgco.ir

info@pgco.ir



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابزر

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 ۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۴۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۴۳۷۲۲ 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

تلفن: ۵۴۹۲۱۰ نامبر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

info@hafeztrans.ir



شرکت

راگا ترابزر 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: ۲۲۵۵۱۴۸۸-۰۲۱ نامبر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
به تام ترابزر

ارائه خدمات فورواردرینگ 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: ۸۸۶۹۳۱۳۰ فکس: ۸۸۶۹۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

امیدان پارس تیر

- * دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- * ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- * ترانزیت داخلی و خارجی
- * حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، اماتیه خیابان ولیعصر نبش گلستان پلاک ۲۷۶۱ طبقه ۳ و ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۲ / ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۸

www.optlogistics.co info@optlogistics.co



ماهان ترانس

(با مسئولیت محدود)

حمل و نقل بین المللی و داخلی جاده ای کالا
(کریر و فورواردر)

حمل انواع کالای سریع الفساد، صادراتی، ترانزیت،
مجهز به ناوگان یخچالدار

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، جنب گمرک جمهوری اسلامی، پلاک ۳۱۲ طبقه ۲، واحد ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۵۷۲۱-۴ فاکس: ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲

ترمینال: تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۳۲۵

آستارا: پایانه بار آستارا، غرفه ۸ / تلفن: ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

بندرعباس: جاده اسکله شهید رجایی، باغستان، پارکینگ ماهان ترانس
تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ فاکس: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۰۲۱-۴۱۱۲۶

شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی (تهران)



ستاره آبی دریا



شرکت حمل و نقل بین المللی 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 بین المللی جاده‌ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- * ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱ - ۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰



شرکت حمل و نقل بین المللی

تات فرابر ایرانیان

(کریر - فورواردر)

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 / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۵۷۰۷۷۶
tatarfarabar@yahoo.com ghasemi@tatarfarabar.com
Alipour@tatarfarabar.com S: trans_shams



شرکت تهران راهوار (م.م.ب)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

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: ۴۲ - ۸۸۲۰۶۳۴۰ / ۸۸۲۰۶۳۳۹
نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



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 - ۳۳۴۴ ۶۳۶۳ - ۶۴۶۴ - ۶۵۶۵

Info@AAA-Logs.com



روان تراب نوین امید

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- * حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی
- * واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
- * واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی
- * حمل زمینی از اروپا
- * خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندر عباس: سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳
تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۳۲۲۲۷۸۶۰

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



ایلیاتیرانان جاده

شرکت حمل و نقل بین المللی

مدیرعامل: احد زمانی

INTERNATIONAL TRANSPORT Co.LTD.

(کریر و فورواردر)

دفتر تهران: میدان انقلاب خ کارگر شمالی خ نصرت شرقی
پلاک ۵۴، طبقه ۳، واحد ۶ / تلفن: ۲۱ - ۶۶۹۳ ۴۷۷۰

بندر عباس، میدان شهدا، بلوار امام خمینی، برج
ملکه آسمان ها، طبقه ۷، واحد ۷۰۹
تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۵۰۵۴۷ و ۴۹ / همراه: ۰۹۱۲۶۹۵۰۶۷۴



راهیان تجارت مارین نمایندگی خطوط کشتیرانی

* نماینده شرکت های STRIDE, VSL, GFCL, KCA

- * حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- * انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- * ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- * حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ / تلفن: ۸۷۷۰۰۲۶۹ (خط ۳۰)

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲

www.rtmarine.co

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا نماینده 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
خاوردور، 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



کشتیرانی خط کرانه دریایی
موسسیت محدود - ۴۵۸۷۲۶
Reg.No.:

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۵۵۵ (خط ۳۵)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۵ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور
خیابان هفتم، برج آژوند، طبقه نهم، واحد ۹۳



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
نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



شرکت امیدان سامل پارسیان

• خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)
• خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوهای نفتی و Firefighting standby)
• تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی
• چارترینگ

تهران: پاسداران، خیابان گل‌نبی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰

نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

info@ospico.com

www.ospico.com



ماروس ترابار کشتیرانی و ترابری بین‌المللی

Maroos

♦ 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 - ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

www.maroos.net

maroos@maroos.net



شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

• تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری • استریپ و استافینگ کانتینر
• مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات بارگیری و
تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با حذف نیروی انسانی در خن کشتی و دارای انواع و اقسام
ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

دفتر عملیات: بندر شهید رجایی، ۲۰۰ هکتاری
انبار اختصاصی شرکت ساحل نمایان بندر

دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،
پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۰ - ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷ - ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



شرکت خدمات دریایی ستاره اقیانوس آبی (سهامی خاص)

- حمل دریایی (کانتینری)، هوایی و زمینی
- خدمات چارترینگ کشتی در دریای خزر
- انجام خدمات حمل به صورت door to door
- اجاره انواع کشتی

تهران: فلکه دوم صادقیه، بلوار آیت‌الله کاشانی، بوستان یکم،

ساختمان بارمان، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۴۴۹۶۱۷۶۸ - ۴۴۰۱۸۷۲۰ - ۴۴۰۱۸۷۰۱

نمابر: 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: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۳۹۰ - ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ - ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

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

بندر عباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۳۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱ | تلفن: ۰۱۵-۸۸۶۴۳۴۰۰ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از بندر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵خط) ۰۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ - فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳

saleh@pashamarine.com.



نماینده کشتیرانی هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO
The Sole agent for HIKARU LINE INC in Iran

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۹

تلفن: ۸۳۵۶۴	نمابر: ۸۶۰۸۲۰۶۴
بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۲۱۳	نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۲۱۲
بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۶۱۴۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۹۷

General@hilaldarya.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص) Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین المللی دریایی، زمینی، هوایی،
ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸
www.sstrade.ir | info@sstrade.ir



نماینده کشتیرانی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

همهانگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمابر: ۲۶۷۰۵۷۹۱
ss@hamahangdaryaypars.com
info@hamahangdaryaypars.com



ارائه کلیه خدمات دریایی و بندری
انجام خدمات پروژه‌های سالویج (خارج سازی شناورهای مغروقه)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی،
انتهای خیابان ۱۶ شرقی، پلاک ۳۲، طبقه ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۰۸۴۵ | فکس: ۰۲۱-۸۸۵۲۵۹۰۴

pgkl@pgkl.ir



شرکت کشتیرانی دریای پیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،
پلاک ۳، طبقه ۲۰، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ | فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴ | نمابر: 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: ۳-۸۸۷۲۸۶۰۲ - ۸۸۷۲۸۵۵۳ - ۸۸۷۲۸۵۲۶ نمابر: ۸۸۷۲۸۵۲۶

کالای سریع

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
International Shipping
and Forwarding Co.



کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی، تخلیه و بارگیری
ترخیص کالا، حمل شهری، انبارداری، توزیع کالا

تهران: خیابان طالقانی، بین بهار و مفتح، نبش ملک الشعراي بهار، ساختمان تارا، پلاک ۱۲ طبقه هشتم
فکس: ۸۸۴۳۱۷۶، ۸۸۴۴۵۷۲
تلفن: ۵-۸۸۲۳۶۶۴، ۸۸۲۴۷۵۸، ۸۸۲۳۷۱۰، ۸۸۲۳۷۱۰، ۸۸۲۵۱۳۳
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: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)
administration@seawaves.net
www.seawaves.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی
فرتاک دریای آرام

• 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

Farahdel@fta-co.net
fartak_darya
WWW.FTA-CO.NET

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذر شهر، مجتمع تجارت ایران ط ۷، واحد ۱۱۴
تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۸۸۳۴۵۶۹۹-۸۸۳۴۵۶۹۹-۴۰۸۸۰۱۹۶-۲۱
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳

www.fta-co.net

farahdel@fta-co.net



تلفن: ۳۴۰۳۴۰۰۰ ۹۸۲۱
فکس: ۳۲ ۱۵ ۴۸ ۸۸ ۲۱ ۹۸
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com
تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

خلیج آبی
خدمات کشتیرانی



♦ ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها در کلیه بنادر و جزایر ایران
♦ عملیات بندری شامل تخلیه و بارگیری کالاهای مختلف منجمله محمولات پروژه ای
♦ تنظیم قرارداد اجاره انواع کشتی جهت حمل کالاهای فله خشک، محمولات نفتی و فرآورده های شیمیایی به اقصاء نقاط جهان
♦ ارائه مشاوره تخصصی در زمینه حمل و نقل دریایی

تهران، میدان ونک خیابان ونک، پلاک ۴۲ (پاساژ تک)، بلوک ۲، طبقه چهارم، واحد ۲۴
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۳۱۳۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۹۰۱۵۵

info@bluegulfsipping.com

www.bluegulfsipping.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: ۳۲۲۳۹۳۳۱-۰۷۶
همراه: ۰۹۱۷۷۵۸۰۱۱۲
۰۹۱۷۳۶۰۷۴۹۸

دریا گیتی ساحل

شرکت کشتیرانی
کریر-فورواردر
تلفن: ۳۲۲۳۴۸۵۸-۰۷۶
همراه: ۰۹۱۷۳۵۹۵۷۷۴

دارای نمایندگی در خرمشهر، بوشهر، چابهار و بندر امام خمینی
بندرعباس، میدان شهید بهشتی، به سمت خیابان شهید حقانی،
ساختمان ترگس، طبقه سوم، واحد ۸

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

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
 نامبر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰
- دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
 نامبر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵
- دفتر بندر عباس:
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
 نامبر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
- دفتر عسلویه:
 تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



DOLPHIN

دلفین

نمایندگی کشتیرانی و

خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید کشاورز، پلاک ۳ واحد ۱ و ۲
 تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:
 بندر عباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش
- info@dolphinshipping.net
 www.dolphinshipping.net

ARIAN GROUP

ARIAN TRANS

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی، ریلی
 حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی



www.ariantrans.com

JSF AIR

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس



www.jsfair.ir

ARIAN SEPEHR

حمل و نقل دریایی

چارتینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



cargoeboking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

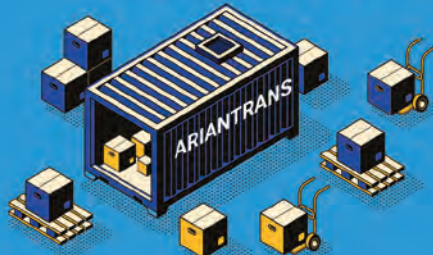
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیکی - مشاوره اخذ گواهی های استاندارد IC، PSI، PV



www.Tcisiran.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com
 info@ariantrans.com



شاخص صدف دریا
 شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

- نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)
- سرویس منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندر عباس به جزیره قشم و بالعکس
- ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)
- بندر عباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان نریا، طبقه ۳ واحد ۳۱۳
- تلفن: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵ / ۳۳۳۸۶۴۲۶
- INFO@SHAKHSSD.COM



Seas Ark S.A.

شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
 - چارترینگ
 - حمل از مبدأ تا مقصد
 - حمل چند وجهی
 - حمل کالای پروژهای
 - حمل و نقل بین المللی

دارای دفاتر و شعب در:

بندر عباس - 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

نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

info@seasark.com

www.seasark.com



Sea Roshak Shipping Services Co. [Ltd]

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

نماینده خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵، پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۸۸۳۱۱۳ (خط ۱۰)

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندر عباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۲۸

info@searoshak.com



خدمات کشتیرانی موج مد

نماینده خط کشتیرانی

Moj Madd

Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان آفریقا، ظفر غربی،

شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

تلفن: (خط ۱۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳

فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

شعب داخلی:

بندر عباس، بوشهر، خرمشهر،

بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سینتا
دریایی، زمینی، هوایی

● نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
۸۹۷۷۵۳۳۸ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
www.absshipping.com
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: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۷۲۲
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴
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



نمایندگی کشتیرانی
حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
خدمات حمل Door to Door
حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی
ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷
+۹۸۲۱ ۸۹ ۷۷۵ ۲۵۸ / +۹۸۲۱ ۸۸۸ ۷۸ ۵۰۱-۴



شرکت ناساحل اروند

حمل و نقل و خدمات هوایی دریایی زمینی

Direct LCL services
به صورت هفتگی

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه های

تهران / خیابان وزرا / خیابان ۲۹، پلاک ۲۱
۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰



ROSHA RAH JAHAN
International Transport Co.

- جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در ایران و حوزه CIS
- دارای مجوز رسمی راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- حمل محمولات ترانزیتی داخلی و خارجی و کلیه محمولات صادراتی و وارداتی زمینی، ریلی، دریایی و هوایی
- دارای نمایندگی در کلیه گمرکات داخلی و مرزی کشور

تهران، میدان آرژانتین / خیابان وزرا / خیابان بیستم (رفیعی)، پلاک ۲۷، طبقه اول
+۹۸ ۲۱ ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰ / info@rosharah.com

شرکت
مدیریت بار و دریا
Sun Logistics
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 بندر 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
info@tirajehshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd

RCL

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)
فکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸
دارای شعبه و نمایندگی در:
بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بارزگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com

شرکت‌های 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 نمایندگی‌های Cooperative و Millennium در کلیه کشورهای جهان
- ◆ ارائه سرویس‌های 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 کشتی‌های 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 بین‌المللی

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 شهرستان‌ها
douraghi@douraghi.com



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

شرکت بین‌المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می‌باشد.

معرفی شرکت و توانمندی‌ها:

- ◆ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ◆ خدمات تجاری و بین‌المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ◆ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ◆ خدمات بندری: مدیریت و بهره‌برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ◆ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزار آلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۶۵ / تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis_persiangulf@yahoo.com



شرکت کشتیرانی دریا وحدت

حمل سوخت شناورها
حمل بار متفرقه، فله، کانتینر
صادرات - واردات

بندر امام خمینی،
بلوار آیت ا... خامنه‌ای، پشت کارواش آبشار

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۴۳۰
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳
۰۹۱۳۳۷۲۳۱۵۹
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸
suscobik@gmail.com



شرکت دنیز دریای پیمما (بامسئولیت محدود)
نمایندگی خطوط کشتیرانی

Tehran Chamber of Commerce Industries Mines and Agriculture
IRANO-ITALIANA
C.P.L. Camera di Commercio Industrie e Miniere

- ◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
- ◆ ارائه سرویس‌های Switch BL و Cross Stuffing
- ◆ ارائه سرویس‌های 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،
بن‌یست راماتیا، 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 قره‌ای کاسپین

- ◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
- ◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
- ◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضایی،
ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸
info@caspianilversea.com
www.caspianilversea.com



South Sea Anchor Co Ltd
SEA & Port Service Customs Clearance - Export / Import
شرکت لنگر دریا جنوب
خدمات دریایی، بندری، ترخیص
کالا، صادرات، واردات
نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی
خوزستان، بندر امام خمینی (سرنندر)،
بلوار طالقانی، ۱۲۸، دستگاه،
کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳
تلفن مستقیم: ۵۲۲۲۲۷۶۲ - ۰۶۱
تلفن: ۵۲۲۳۵۳۱۳۱ - ۰۶۱
نمابر: ۸۹۷۷۹۶۰۹ - ۰۲۱
همراه: ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵
۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵
info@langardarya.com



Atlas Breeze Logistic Group
گروه لجستیک نسیم اطلس
Supply Chain
&
Logistic Management
مدیریت لجستیک و زنجیره تامین

Tel: +982143068 Fax: +982142498498
www.atlas-group.com info@atlas-group.co



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
زمین دریاسر
حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای صادراتی،
وارداتی و ترانزیت
دارای شعبه در کشورهای چین، ترکیه و آلمان
تهران، خیابان بهشتی، ابتدای خیابان سرفراز،
مجتمع دریای نور، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲
تلفن: ۸۸۵۱۱۷۹۳ - ۰۲۱
۸۸۵۱۱۶۶۴ - ۰۲۱
فکس: ۸۸۵۱۱۶۶۵ - ۰۲۱
www.zamindaryatir.com
info@zamindaryatir.com

SAEEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY co.LTD



نمایندگی کشتیرانی
ساعی ترابر آرشام

- ◆ حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- ◆ ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ◆ نمایندگی کشتیرانی
- ◆ خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ◆ ارائه خدمات فورواردری

Add: Unit 4, Floor, No 30, Mansoor Alley, MotahariSt,
Valiasr St, Tehran

Tel: (+9821) 88106921 - 2 Fax: 88712758

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰

طابقه ۴، واحد ۴ تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ / نمابر: ۸۸۷۱۲۷۵۸

شعبه بندر عباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک-طبقه دوم-واحد ۸ تلفن: ۳۳۵۶۳۷۱۹ - ۰۷۶

www.Sta-transport.com

Info@sta-transport.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: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲
نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳
سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰(+۹۶۴۷۷۰)
jafarsouri@yahoo.com



شرکت
توسعه تجارت روبینا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

- ◆ سرویس حمل مستقیم کانتینری به بنادر کانادا، استرالیا، اروپا، خاور دور، شبه قاره هند، حوزه خلیج فارس و آمریکای جنوبی (Import & Export)
- ◆ سرویس Cross Stuffing به کلیه بنادر از جبل علی، Oman و Antwerp
- ◆ سرویس حمل Break Bulk و Part Cargo (از اروپا، چین و کره)
- ◆ سرویس حمل زمینی و هوایی
- ◆ سرویس کانتینر یخچالی
- ◆ سرویس ریلی
- ◆ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تأمین فلکسی، استافینک، بارگیری در محل ریفریتری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵ تلفن: ۲۶۴۰۱۲۳۷

www.robina-shipping.com info@robina-shipping.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
جاده پویان جهان
JADDEH POUYAN - E - JAHAN
کریر-فورواردر

دفتر مرکزی: تهران، میدان ولی عصر، نبش
کوچه شقایق، مجتمع تجاری ایرانیان،
طبقه ۱۰، واحد ۸
تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۲۹۷۶۴-۶۵

دفتر بازرگان: بازرگان، خیابان امام، درب
گمرک، خیابان تجاری آتا، طبقه ۴، واحد ۲
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸
نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶
mysam.bazargan@gmail.com



شرکت اسپندان ترابار آتیه
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.bahrami@sta-co.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: ۰۷۷-۲۳۱۳۰۹۰۰
دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴
شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۲۲۲۵۴۱۹۱
شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۲۴۵۱۱۳
دفتر امارات: ۰۰۹۷۱۵۰۸۵۳۴۱۸۵


www.pasargadline.com
info@pasargadline.com



شرکت کشتیرانی
الماس مارین جنوب کیش
ALMAS MARINE SOUTH KISH

نمایندگی کشتیرانی
حمل و نقل دریایی * ترخیص کالا
ارائه خدمات به سکوهای نفتی و حفاری

تلفن: ۰۷۶-۴۴۲۲۵۷۵۵
همراه: ۰۹۱۲۱۹۹۱۸۴۲
almasmarine.kish@gmail.com



ایرانین غلات پارسه
کشتیرانی و بازرگانی بین المللی

♦ بازرگاری و حمل کالا از مبادی
بنادر روسیه به ایران و بالعکس
♦ ارائه پورفرما 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 ۰۹۱۱۹۱۲۹۶۲
info@saejdjamshidian-co.com



شرکت کسرم افق دریا
کشتیرانی و بازرگانی

♦ اجاره شناورهای کربوت و سوپلائی 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
تلفن: ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶ ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶




کلیه عملیات خدمات بندری و ترمینالی کالاهای
عمومی، یخچالی، کانتینری و پایانه مواد نفتی
در بنادر امام خمینی، بندر شهید رجایی، بندر
بوشهر، بندر نوشهر یا در اختیار داشتن بهترین و
مدرن ترین ماشین آلات و تجهیزات
با فن آوری روز دنیا
مدیرعامل: دکتر فرخ طراح زادگان
دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی،
کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۰۸-۸۴۳۰۹ (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: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴-۱۷
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲

بندر بوشهر: اداره کل بنادر و دریا نوردی استان
بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی
و بندری سینا
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

بندر نوشهر: اداره بنادر و دریا نوردی استان
مازندران، ساختمان اداره امور بندری
تلفن: ۰۱۱-۵۲۳۳۹۰۶۶
www.spmco.co
public@spmco.co



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،
اپن 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 نوبنیاد، ابتدای پاسداران،
بین کوهستان ۵۴، مجتمع تجاری غزال
طبقه ۳ واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳
۲۶۱۱۰۹۳۹
www.mahantejaratl.com
info@mahantejaratl.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس
(عملیات تخلیه و بارگیری)

♦ عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
♦ رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
♦ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
♦ تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
♦ (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی،
بریکت، 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: ۰۶۱۵-۲۲۲۷۳۲۴
همراه: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.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، نهاده های دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۴۸۶۵
دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳
Ahoorabar@gmail.com



شگیر 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: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶
www.shabgirbartoos.com
shabgirbartoos@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی
دارای نمایندگی در کلیه بنادر
مرزها و کشورهای اروپایی
کریر - فرواردر

تلفن: ۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱-۲

موبایل: ۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

فکس: ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر
جنوبی پلاک ۱۲۴ مجتمع میلاد
طبقه ۲ واحد ۴

afrabar2@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پژوهش

کریر - فرواردر
(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: ۰۶۶۹۵۶۰۳۴-۳۵، ۰۶۶۴۶۲۴۹۸

فکس: ۰۶۶۹۵۷۷۳۶، ۰۶۶۴۰۶۷۴۰

دفتر گمرک پیام: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱-۱۲

www.pazhoohesh-transport.com
info@pazhoohesh-transport.ir



AGENCIES



CHARTERING



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000 ۰۲۱ ۷۵۳۰۱۰۰۰ تلفن
Fax +98 21 75301999 ۰۲۱ ۷۵۳۰۱۹۹۹ فکس



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

کریر - فرواردر
« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و
ترانزیت
« دارای نمایندگی های فعال در
گمرکات مرزی کشور
« فعال در ترانزیت کالا به آسیای
میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲، پلاک ۵۰
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۲۱۵۹ / ۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کریر - فرواردر - ترخیص کالا
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان: خیابان امام خمینی،
خیابان هیرمند جنوبی

تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲

۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ - ۳۳۲۳۶۴۳۱

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳

eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت برهان دریا کیش



« مهندسی ساخت و تعمیرات اساسی سکوی نفتی و گازی از قبیل: استراکچر؛ برق و ابزار دقیق؛ پاپینگ؛ مکانیکال؛ راه اندازی و پیش راه اندازی

« تأمین انواع شناورهای دریایی علی الخصوص شناورهای مربوط به ساخت و تعمیرات سکوی نفتی از جمله شناورهای

Supply Boat · Crew Boat · Landing Craft · Crane Barge Accommodation Barge · Anchor Handling

« خرید و اجرا در زمینه پروژه های نفت و گاز، شمع کوبی، اسکله سازی، حفاری، لایروبی، سپرکوبی و تحکیم دینامیکی

« انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری، و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی

« پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و... در بنادر و پروژه های مهندسی

دفتر کیش:

دفتر تهران:

تلفن: ۰۷۶-۴۴۴۲۲۱۴۹ / شماره: ۰۷۶-۴۴۴۲۲۱۴۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۴۷۰۲۳ / ۸۸۰۴۸۷۰۳ / شماره: ۰۲۱-۸۸۰۶۷۴۲۸

www.bdk.co.ir

info@bdk.co.ir

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
ریس هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
Contact us : 021-88609173
021-88605083
051-31731



شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

- 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۴۵۲

www.atrakhorasan.com
msh-office@atrakhorasan.com



- کریر، فورواردر سوخت و کالا
- (صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
- جاده ای، ریلی، دریایی
- حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کبوس های واجد شرایط با نایب سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله های کلنتری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله های ترافیکی سنگین و نیمه سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳
خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۲۷ سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۲۴۳۰۰۰۶۹
Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.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 تراج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

شرکت حمل و نقل بین المللی آبانراه طوس



کریر - فورواردر
حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های
ملکی و تحت پوشش

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول
تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵
bidel@abanraha.com - khavari@abanraha.com
www.abanraha.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت طوس

- ◆ مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مستقل مشترک المنافع توسط کامیون های یخچالدار تحت مالکیت شرکت
- ◆ دارنده بزرگترین ناوگان کامیون های یخچالی در استان خراسان رضوی
- ◆ حمل کانتینری کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در قالب عملیات واردات، صادرات و ترانزیت از کلیه بنادر چین و سایر کشورهای خاور دور و حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- ◆ سرویس منظم از بندر و سایر مبادی ترانزیتی و گمرکی کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- ◆ انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- ◆ دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان



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



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس پردیس ترابر

- * حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای افغانستان، ارمنستان، آسیای میانه به خصوص ترکمنستان و ازبکستان
- * حمل کانتینری کالای ترانزیتی از تمامی بنادر چین و دبی به بندرعباس و سپس به کشورهای ذکر شده
- * دارای دفاتر نمایندگی در چین و دبی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۸
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۱۹۵۲ / ۳۸۵۳۱۹۶۴

parspardis.intlco@gmail.com parspardis.intlco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی



شرکت حمل و نقل سراسری

عدل ترابران توسی (عدالتیان) **پیشستاز 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
پیشستاز ترابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۳ / ۳۳۸۲۲۱۰۱ نامبر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰
عدل ترابران: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ نامبر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

adtarabaran@yahoo.com / pishtaztarabar@yahoo.com



سدنا آسیا بار فرابر (مسئولیت محدود)

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل پروژه های ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

Sedna Asia Forwarder International Transportation Co., Ltd
No 30, Unit 6, 4th Gelayat Street, 10th South Khayyam Blvd, Mashhad, Iran
سدنا آسیا بار فرابر
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار خیم جنوبی ۱۰
نیش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۳۰
+98 - 51 - 37 66 89 58 - 59
+98 - 51 - 37 65 04 26
info@sednaasiaforwarder.com
www.sednaasiaforwarder.com



راه گشا کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی

RAHGOSHA KALA INT TRASPOT

(کریر و فورواردر)

مشهد، رضا شهر، بلوار رضوی، بین رضوی ۸ و ۱۰، پلاک ۱۳۸
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۸۱۷۶ - ۷۷ نامبر: ۰۵۱-۳۸۷۸۶۱۷۷

www.rahgoshakala.com
info@rahgoshakala.com



سر آمد یاران زمین



YARAN ZAMIN STAR
International Transportation Co.

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
نامبر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱
yaranzamin_star@yahoo.com 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: Zist-e-Khavar Building Shariati Sq, Mashhad, Iran



حمل و نقل بین المللی دریایی، جاده اک و ریلی
دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت انبار 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 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰



پارت ترابر خراسان
شرکت حمل و نقل بین المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی -
وارداتی و یا ترانزیتی
به کشورهای آسیای میانه و
افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین
سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان
۴۴۰، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱
m.parttarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
جواهر نگار طوس
کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی های 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 بین المللی
ره تاش توس
کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی های 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



KIA MEHR TARABAR
International Transport Company

شرکت حمل و نقل بین المللی
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 بین المللی
صبوران ترابر و صبوررانان
(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی و همسایه
- حمل انواع فراورده های 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 صبوررانان: تبریز، خیابان جهاد، مجتمع میلاد، طبقه ۲، واحد ۲۰۲
صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۱۲ ۱۵۲۱ / صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ / قلی پور: ۰۹۱۲ ۷۶۶ ۰۲۴۲
مؤذنی: ۰۹۱۲ ۲۰۹ ۶۰۴۵ / مجری: ۰۹۱۲ ۰۲۸۰ ۶۹۳

sabooran_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
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 بین المللی
خدمات بارگنج صبا
فورواردر

شرکت حمل و نقل بین المللی
بیداران شب
کریر

Logistics service provider

* ارائه دهنده خدمات بارفربری جاده ای، 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 بین المللی
(TIR)

کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)

♦ صادرات واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه، افغانستان، اروپا
و روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۵۴، ساختمان جام
جم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴-۷
همراه: ۰۹۱۵ ۱۱۵ ۱۶ ۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴
aliabdollahi.amintara@gmail.com
www.amintara.com



شرکت 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 / باکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۵-۳۲۷۲۰۰۷۴-۰۴۴

دفتر خوی: خوی، کمربندی حجازی فر، روبه روی معاینه فنی شماره یک

تلفن: ۶۶-۳۶۶۹۸۵۵-۰۴۴

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: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafranztarabar.com ferdousi7005@hotmail.com

info@sarafranztarabar.com ferdousialireza@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آرتا لجستیک

کریر - فورواردر

« دارای ۲۵۰ کامیون چادری، یخچالی، جامبو و تانکر عضو و غیر عضو

« حمل و نقل زمینی کالا های عادی به صورت خرد بار یا در بست، محموله های ترافیکی،

مواد سوختی و محموله های شیمیایی خطرناک، کالاهای پروژهای

« سرویس های منظم از ایران به ترکیه، گرجستان، ارمنستان و اتحادیه اروپا و بالعکس

تبریز، بلوار ۲۹ بهمن، روبروی صدا و سیما، برج شهر، طبقه ۸، واحد D

تلفن: ۰۴۱-۳۳۲۴۸۰۰۰ همراه: ۰۹۱۲۲۳۵۸۵۶۵

www.artalogistic.com

info@artalogistic.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-مجتمع تجاری کوثر

واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۶۸

♦ بندر عباس-خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی

جنب مسجد اسدآبادی-ساختمان زمین دریا

کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۵۱/۷۱۳۷۷۴۶۵۱/عمرآباد

تلفن

Tell

۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶ 041-34470426

۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸ 041-34470608

۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹ 041-34470609

فاکس

۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲ 041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave tabriz - iran post code : 5178937768

zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی (T.B.T)

تانی باربد تیر پارس

کریر - فورواردر

(جاده ای، دریایی، ریلی)

صادرات، واردات و ترانزیت به

کشورهای آسیای میانه،

افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

تلفکس: ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳ / ۳۷۱۲۶۲۸۴

۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰ / ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸

۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷، منفرد ۶

پلاک ۲۱ طبقه اول

WWW.TANIABARBOD.COM

TANIA.BARBOD@GMAIL.COM



شرکت حمل و نقل بین المللی

حکمت ترابار گنبد

نمابر: ۱۲۲۵

کریر - فورواردر

گنبد کاووس، خیابان میهن غربی،

مجتمع آخوندزاده طبقه ۴ واحد ۸۸

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۰۵۶۳

۰۱۷-۳۳۲۹۰۶۸۰

۰۱۷-۳۳۲۳۵۰۷۶

فکس: ۰۱۷-۳۳۲۹۰۶۷۵

hekmatg@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی



Goodarz gorgan

گودرز گرگان

دفتر مرکزی: استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری

ساختمان سینا خط ویژه: ۰۱۷ ۳۴۵۲ ۹۰۹۰ فکس: ۰۱۷ ۳۴۵۲ ۳۴۴۴

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فکس: ۰۲۱ ۸۸۵۵ ۳۱۴۴

www.Goodarzgorgan.com

info@Goodarzgorgan.com

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات، صادرات و ترانزیت گاز مایع بنزین، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گاز مایع تحت نظارت گمرک ایران



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 بندر کشور
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بندر و مرزها
- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد DV
 تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷
 ۳۳۳۷۰۱۳۳-۴
 فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
 E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل

پرستوبار بازرگان

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای 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 ترخیصیه از شرکت های حمل و نقل دریایی

مدیریت حبیب عظیمزاده: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ - ۰۹۱۲۹۳۲۰۹۲۸
 دفتر مرکزی: ارومیه خیابان سرداران ۱، نبش کوچه ۱۵، ساختمان فردوس آسیا، طبقه ۲، واحد ۳
 تلفن: ۰۴۴۳۲۲۵۳۷۴۴-۷
 دفتر بازرگان: خیابان امام، جنب پمپ بنزین، برج پالادیوم، طبقه ۱۰
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۷۲۵۰

parasoo.bar@yahoo.com parastotabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

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

نمایندگی هواپیمایی
 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
 نامبر: 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 ۳۱
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
 idealrah@gmail.com



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچ

دفتر مرکزی: سنندج
 صندوق پستی: ۶۶۱۳۵-۵۹۶
 تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
 نامبر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
 همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
 دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان، سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
 تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
 ۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
 نامبر: 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 بستی (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

www.tarivehco.com ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹ - ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ تلفن: ۵۵۲ پلاک ۱، طبقه ۱، مجتمع کوثر، تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲



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، استریپ،
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 / ۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۵
تلفن: ۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا
تلفن: ۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفن: ۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۸۲-۳

تلفن: ۵۲۷۲۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۳۳۴۲۵۱۴۷-۷۶
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۴۵ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

پایانه انزلی: تلفن: ۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴ / ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱
تلفن: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

تهران: تلفن: ۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵

www.tukatrans.com
info@tukatrans.com

بندر امام خمینی

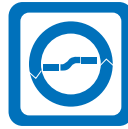
شرکت حمل و نقل
(سهامی خاص)
* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه،
ترخیص، ترانزیت
* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل
* مجهز به کمرشکن های ۲ تا ۱۱ محور،
و کشویی مخصوص محموله های طویل و
دستگاه های بوزی
* حمل محموله های سبک و سنگین و فله بر
از بندر امام به تمام نقاط ایران

بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۵۵
۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۸۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴
۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



سلمان جنوب

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
(سهامی خاص)
حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استریپ کانتینر
مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:
آقای شیرزاد غمگین
بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۶۰۲
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شباهنگ بروجن (متحدہ)

بنیان: ۱۳۱۹
شرکت حمل و نقل
حمل کالا به تمام نقاط کشور
بروجن: جاده مبارکه، روبروی
دانشگاه آزاد
تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰
۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰
همراه: ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰
۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه هفتم،
واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۲۳۲۱۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com

FBT

شرکت حمل و نقل فردوس بار تبریز

• تسریع در امور حمل و نقل
• مجهز به کامیون های سبک و سنگین
و تریلرهای سنگین بار کمرشکن
دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴
دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک
سهلان، غرفه شماره ۸
تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶
مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱
نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷
ferdosbar_tabriz@yahoo.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 بین‌المللی
صادرات - واردات
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،
روبروی بانک ملی
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶
۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴
دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۲۱
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶
۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶
Bazargan_armin@yahoo.com
info@arminbazargan.com
bszarganarmin2@gmail.com



دنیز تاراب

شرکت حمل و نقل و نقل
سنگین و فوق سنگین
DENIZ TARABAR
Heavy & Super Heavy Transportation Co
مدیر عامل: مهدی سرخاب
بندر عباس، امام موسی صدر جنوبی
چهار راه بلوکی، ساختمان پرتو
طبقه اول، واحد ۱۰۴
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۰۲۱
۰۷۶-۳۲۲۳۱۲۵۷
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹



شرکت حمل و نقل نسیم ترابر بندر

حمل کالا به تمام نقاط کشور
بندر عباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل
هما، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹
۳۳۴۴۶۱۴۷
نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸
همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸
۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰ / ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴
nasimtarabarc@yahoo.com



شرکت حمل و نقل دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به
کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت
کالا به خارج از کشور
هرمزگان، بندرعباس، جاده کشتی سازی،
شهرک حمل و نقل، غرفه شماره ۲۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۲۸۲۵-۷
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۲۱
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲
Info@doostanhormozgan.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 - بوژی داران ایران

دفتر مرکزی: شیراز - بلوار امیرکبیر - نیش خیابان قالیشویی ساختمان میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمربندی جنوبی - یک کیلومتر بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهرآهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹

www.adelsanginbar.com / sanginbar@yahoo.com



شرکت ترکیب حمل 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 کریدور 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



ساتی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،

حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



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 جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوژی 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: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ / 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



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنند، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید / ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) / تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹

www.saadattarabar.com / saadat_tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل فرآورده های نفتی
راهپویان سوخت خراسان

• حمل و نقل فرآورده های نفتی به اقصی نقاط کشور

• پیمانکاری شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی

منطقه مشهد ۰۱۳۶

مشهد، شهرک عسکریه، خیابان احسان، بین احسان ۳ و ۵، پلاک ۹۳

شماره تماس: ۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶-۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶ / ۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶-۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶ / ۰۹۱۵۳۱۳۰۹۳۸

www.rahpouyan-sookht.ir / info@rahpouyan-sookht.ir

شرکت حمل و نقل

مسلم بار

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیرعامل: 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: ۰۶۶-۳۳۴۲۶۶۳۷ / ۰۶۶-۳۳۴۲۶۶۳۷ / ۰۶۶-۳۳۴۲۶۶۳۷

همراه: ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۳۰۱۵

شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی و ریلی

شرکت حمل‌ونقل داخلی
ساسان ترابر پارس

گروه حمل‌ونقل 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 پروژه‌های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه

دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا
تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵
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 حسینی‌راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴ - همراه: ۰۲۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۸۶۰۳۷۲۵۱

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل
دز فول مهر
(با مسئولیت محدود)
شماره ثبت ۷۱۱

مدیریت: سید محمد حسن غفوری

تلفن: +۹۱۶۱۱۴۱۴۹۰۸
همراه: +۶۱-۴۲۴۴۶۲۰۰

دز فول: جنب میدان بار مهدیه، خیابان پاییز نبش خیابان دوم




مجتمع مخازن روغنی
خلیج فارس

(سهامی خاص)

مجتمع نگهداری روغن‌های خام خوراکی با ظرفیتی معادل ۱۳۰۰۰۰ تن
مترمکعب، دارای مخازن استاندارد برای ذخیره سازی و
نگهداری انواع روغن‌های گیاهی.

دفتر تهران: خیابان خالد اسلامبولی (وزراء) کوچه نهم، پلاک ۲۰، طبقه چهارم
کد پستی: ۱۵۱۳۷۳۴۳۱۵
تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۱۷۰۲۰
نمابر: ۸۸۱۰۳۹۹۷

دفتر بندر عباس: بندرعباس، منطقه ویژه اقتصاد شهید رجایی، بلوار کیش، خیابان چارک، پلاک ۱
کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۸۱۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۰۳
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۸۶

gulf_p@yahoo.com

مدیرعامل: حامد نوروزی



- شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن‌های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:
- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
 - تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود- اسید) در کشور
 - حمل‌ونقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلبنکر و ...
 - حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک
 - حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نبش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ تلفکس: ۹-۴۶۱۰۰۹۸۰

info@srpt.ir

- ◀ حمل‌ونقل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ فوروردی واگن‌های وارده از کشور چین به کشور ایران به صورت کانتینری
- ◀ حمل‌ونقل ریلی انواع مواد معدنی و میعانات به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه‌های مرزی
- ◀ تخلیه مواد فله‌ای معدنی در پایانه بندر عباس
- ◀ حمل‌ونقل خرده بار با سرویس روزانه واگن‌های توشه در کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشور
- ◀ حمل‌ونقل 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: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲)
فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

www.RWT.IR

info@rwt.ir



گروه بازرگانی گامرون
Gameron Trading Group
ISO 9001:2008
NSCERT

تهران: ونک، خیابان برزیل شرقی، کوی لاله، پلاک ۶، واحد ۳۰۱
تلفن: ۸۸۱۹۸۳۵۰، شماره: ۸۸۱۹۸۳۷۲، ویژه: ۴۲۶۹۲۰۰۰
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 NAvid
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: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ / ۳۳۵۵۷۹۰۲
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

فراتجارت هخامنش
FARA TEJARAT HAKHAMANESH

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



شماره ثبت ۱۸۴۴۹

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 (فورواردر، کریر)
- ✓ مدیریت بازرگانی و فروش (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)
- ✓ سیستم هوشمند حسابداری حمل و نقل
- ✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM
- ✓ مدیریت عملیات و اسناد

تهران : خیابان مفتاح شمالی، کوچه آرام، پلاک ۳۱، واحد ۸، شرکت مهندسی سبا سیستم

www.sabanetsystem.ir تلفن فروش : ۰۲۱۸۸۸۳۱۱۹۴ فروش آنلاین : ۰۹۱۲۳۲۷۳۹۸۹ info@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 : ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
همراه: ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰
rahimabshi@yahoo.com



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز
تلفن : ۰۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
فاکس : ۰۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:
۰۵۵۲۹۶۰۰۰-۳ ۰۵۵۲۹۶۲۱۷



مطراحی وب سایت شما در کمتر از ۴۰ روز

شروع قیمت از ۲,۰۰۰,۰۰۰ تومان

نمونه کارها در وب سایت

همراه: ۰۹۱۲۳۸۸۵۹۶۳ تلفن: ۴۴۵۱۱۵۰۳

www.websitesazan.com info@websitesazan.com

بازرگانی یعقوبی

- انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی، صادرات، واردات)
- دارای سایت تخلیه و بارگیری انواع مواد سوختی در مرز پرویزخان
- تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و خارجی از گمرکات غرب کشور
- (کرمانشاه، خسروی، پرویزخان، سنندج، بامناق، مهران)
- قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۲۳۸۲۷۲۱۹ / ۰۹۱۲۳۵۱۱۴۹

تلفکس دفتر: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹

bazargani.yaghoobi@gmail.com

شرکت حمل و نقل

شایگان ترابر

مجهز به انواع کمرشکن، کشویی،
تریلر، اطاقدار، کمپرسی

اراک، سه راهی خمین، ابتدای جاده

تهران، روبروی بانک ملت

تلفن: ۰۸۶-۳۴۱۳۵۲۲۲

تلفکس: ۰۸۶-۳۴۱۳۰۵۶۸

همراه: ۰۹۱۰۸۰۶۰۵۲۸ - ۰۹۱۸۲۶۹۶۹۸

پایانه: ۰۸۶-۳۳۶۸۰۰۶

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

فاکس: ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۶۵

بندرعباس، تقاطع بلوار صیادان و بلوار
طالقانی، ساختمان دریایی،
طبقه چهارم، واحد ۱۰

saffanco@gmail.com
saffanco@yahoo.com

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات،
ترخیص کالا
و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک،

پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵

تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶

همراه: ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

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

۸۸۷۳۷۷۳۶ ۸۸۷۳۵۰۲۳

فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸

shibenco@yahoo.com



پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸
تلفن های زررو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲ - ۲۳
تلفن های زررو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴ - ۵
تلفن های زررو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۵۳۰ - ۷۷۸۶۸۰۸۰
تلفن های زررو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰ - ۱
www.iranpeyma.info

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)
مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفنکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۴-۵۵۱۸۵۳۰۱
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱
pmt.t2co@gmail.com
www.pmtco.ir



شرکت مسافری همسفر شمس

زاهدان

مدیرعامل: سید مصطفی موسوی
سرویس دهی به کلیه نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفنکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت مسافری لاله سیر جهان

سرویس دهی به کشورهای ترکیه و ارمنستان و شهرهای اردبیل و پارس آباد
دفتر مرکزی: تهران، میدان آزادی، ترمینال غرب
تلفن: ۰۲۱-۴۴۶۹۲۱۹۰-۴
مدیرعامل: جناب آقای شاملو
۰۹۳۶۱۰۶۷۲۵۵

www.lalahseir-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 مسافری ابهر: پایانه مسافری شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱ - ۰۹۹۰
۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳

شماره تماس مسافری دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷ - ۰۲۴۳
دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵ - ۰۲۴۳
خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸ - ۰۲۴۳
مدیرعامل: 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: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷
Email: bobehreja@gmail.com

شرکت نمایندگی بیمه

نهاد امید باستان

(سهامی خاص) کد ۴۵۱۵



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: ۸۶۰۱۱۷۹۲ - ۸۶۰۱۱۷۹۶

متخصص در صدور انواع بیمه نامه و آگن های باری و مسافری

* صدور انواع بیمه نامه (آتش سوزی مسئولیت باربری، اتومبیل، اشخاص و درمان)
* پرداخت خسارت تهران: خیابان فرصت شیرازی، نرسیده به کارگر، پلاک ۹، طبقه ۵
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۷۰
نمابر: ۶۶۹۱۳۸۲۴



(بیمه ایران) شرکت خدمات بیمه ای پوشش جاده ابریشم وابسته به موسسه صندوق راه آهن
www.abrishamins.ir
info@abrishamins.ir



T.B.T (تی.بی.تی)

شرکت مسافری تعاونی شماره ۱۵ ترابری تا زاهدان

(به مدیریت سید امین موسوی)

زاهدان: پایانه مسافری انقلاب، غرفه ۶

تلفن: ۰۵۴ - ۳۳۴۳۲۶۸۰
۰۵۴ - ۳۳۴۳۲۶۸۱
نمابر: ۰۵۴ - ۳۳۴۳۲۶۸۲



نمایندگی میلر



کیفیت - استقامت - مسافت بیشتر

تهران، خیابان مصطفی خمینی، بعد از چهارراه سرچشمه، کوچه قوام الحضور، پلاک ۶، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۲۳۲۳۲۹
۳۳۵۲۳۲۳۷
نمابر: ۳۳۵۲۴۰۸۲
sobattirearia@gmail.com



حمل و نقل ریلی کالا

مدیرعامل: مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۰۲۶-۸۸۸۸۹۰۲۶ و ۸۸۶۶۰۹۱۳
فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

تهران، انتهای خیابان گاندی شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰ واحد ۱۵ و ۱۶
کد پستی: ۱۹۶۹۹۵۳۷۶۸

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



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 بوژی و اتاق واگن

تهران، خیابان آزادی، خیابان شهیدصادقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۰۶۶۰۰۷۸۹۷ - ۰۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۰۶۶۰۰۶۰۴۷ - ۰۶۶۰۴۸۲۸۷ - ۰۶۶۰۱۰۷۵۲

www.jaheshrail.com

jaheshrail@yahoo.com

www.jaheshstarabar.ir

jaheshstarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

مهدی خرم‌ترابر

مدیریت: ابراهیم خرمی

حمل کلیه ماشین‌آلات سنگین، سواری از مبدا امارات و قطر به کشورهای عراق، ترکمنستان، گرجستان، ارمنستان و ترکیه

نمایندگی‌ها: ترکمنستان (عشق آباد، ماری)، عراق (اربیل)، بندر لنگه، سرخس، باشماق، پیرانشهر، نوردوز، پرویزخان

مشهد، خیابان امام خمینی، خمینی ۲۸، برج مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۹۳ فاکس: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۸ همراه: ۰۹۱۲۲۱۲۶۹۷

WWW.M-KHORRAMI.IR

KHORRAM.KTC@GMAIL.COM



شرکت ابتکار ترابر پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

* نمایندگی کشتیرانی * حمل کانتینری

* متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل و مبلمان به کانادا، آمریکا، استرالیا و اروپا

* انجام تمامی خدمات لجستیکی، ساخت جعبه‌های چوبی و بسته‌بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی

* انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس

* صادرات، واردات، ترانزیت داخلی * حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس‌آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۲۱-۴۵۵۱۳۰۲۱ - ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ شماره همراه: ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

www.etpcargo.com

info@etpcargo.com

خواهشمنداست پس از تکمیل فرم، هزینه اشتراک را به

شماره حساب: ۱-۷۱۳۴۲۴-۷۱۳۴۲۴-۱۵۵-۹۹۶۷ بانک گردشگری

شماره شب: ۱-۷۱۳۴۲۴-۷۱۳۴۲۴-۱۵۵-۹۹۶۷

شماره کارت: ۱-۷۱۳۴۲۴-۷۱۳۴۲۴-۱۵۵-۹۹۶۷

به نام موسسه فرهنگی هنری ترابران اندیشه فردا واریز نمایید.



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

پیش‌تاز یا پیک (ریال)		نوع
تهران	شهرستان	اشتراک
۱/۷۵۰/۰۰۰	۲/۰۰۰/۰۰۰	شش نوبت (با تخفیف)
۳/۵۰۰/۰۰۰	۴/۰۰۰/۰۰۰	دوازده نوبت (با تخفیف)

نسخه تک‌فروشی ۲۵۰/۰۰۰ ریال

ترابران از تمامی دست‌اندرکاران و کارشناسان حمل‌ونقل دعوت می‌کند با دریافت اشتراک ماهنامه، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار و در عرصه اطلاع‌رسانی استمرار حضور در بخش حمل‌ونقل یاری نمایند.

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



ARIA FARIN JAAM
CARRIER - FORWARDER

Mob: +98 936 197 34 76

Tel: +98 21 41 48 2000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com

Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Tel: +98 21 420 34 000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.torangdarya.com

info@torangdarya.com

Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

Address: No.119, bul.lliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

Tel: +359 - 877443900

+359-879207970

www.safecargo-co.com info@safecargo-co.com



Fanus Talae Jazire
Shipping LLC

(As Agents)

1st Floor, Building No: 1, 12st Alley, Vozara St,
Tehran, Iran.

Tel: +98 21 8855 1940 - 2

Fax: +98 21 8872 8306

info@iglship.com

www.iglshipping.com

ROYAL
WORLD TRANSPORT

OFFICE LOCATION: BARBAROS MAH.
AK ZAMBAK SK. UPHILL COURT 1B3 A
115 ATAŞEHIRI / ISTANBUL

TEL : 0090 216 688 6168
0090 216 688 6169
E-MAIL: INFO@ROYALTRANSPORT.NET
WEB : ROYALTRANSPORT.NET

Abdis Marine
Shipping Co



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistice / Trading Solutions

IRAN-TURKEY TRANSIT Co

زمینی-هوایی- دریایی / کریر - فرورادر

« دفتر و انبار اختصاصی در بلغارستان
 « سرویس‌های 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

« 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

Info@iranturkey.net

تهران، خیابان نجات الهی، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف

Address: No.119, bul.Iliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

تلفن: (۳۰ خط) ۴۵۵۷۸۰۰۰ - ۹۸۲۱+

Tel: +359 - 877443900 / +359-879207970

نمبر: ۸۸۸۰۷۷۳۱ - ۹۸۲۱+

www.safecargo-co.com

info@safecargo-co.com

BAYANDOR Digital Magazine

شماره
نمبه دوم
اردیبهشت ۱۳۹۹

کتاب و گویا
مدیرعامل حرکت با آوران
**کرونا صنعت
حمل و نقل
دریایی را
تغییر می دهد**

کمین کرونا برای بازار کانتینری

بررسی و پیش بینی واکنش های بازار حمل و نقل کانتینری در ماه هایی که درگیر بیماری کووید-۱۹ بودیم و احتمالاً خواهیم بود

داستان جنگ...
تشریح و بررسی گریزهای آوانچه که به نظر می رسد اقتصاد و تجارت جهانی را تحت تاثیر خود قرار داده است. برای کارخانه ها و شرکت های اقتصادی فعالیت خود را متوقف کرده و یا کمترین درجه ای که در حد امکان در برطرف کردن آن در برطرف می نماید. شاهد اتفاقی نامی در برطرف گشتی کشتی های کانتینری است. تمامی کشتی های کانتینری در سراسر جهان متوقف شده اند. این موضوع در صنعت حمل و نقل دریایی کانتینری نیز اتفاق افتاده است. این موضوع در سراسر جهان و به ویژه در ایران، به شدت مورد توجه قرار گرفته است. این موضوع به شدت مورد توجه قرار گرفته است. این موضوع به شدت مورد توجه قرار گرفته است.

شرکت بنادر کشتیرانی
گستره اعلام کرد
آزمایش موفقیت آمیز
نسل جدید بنادر هوشمند

از سوی دبیرکل انجمن کشتیرانی
صادق شده
پیام تسلیت به مناسبت شهادت جمعی
از دریادلان نیروی دریایی ارتش

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 انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ◀ بررسی موضوعات روز صنعت حمل و نقل دریایی ایران و جهان
- ◀ اخبار فناوری مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی
- ◀ معرفی کتاب و کارگاه آموزشی در حوزه حمل و نقل دریایی

 @seanews_agency

 www.seanews.ir

شماره واحد روابط عمومی و بازرگانی: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

بسمه تعالی

برادر عزیز و ارجمندم جناب آقای دکتر قالیباف

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

با سلام و احترام

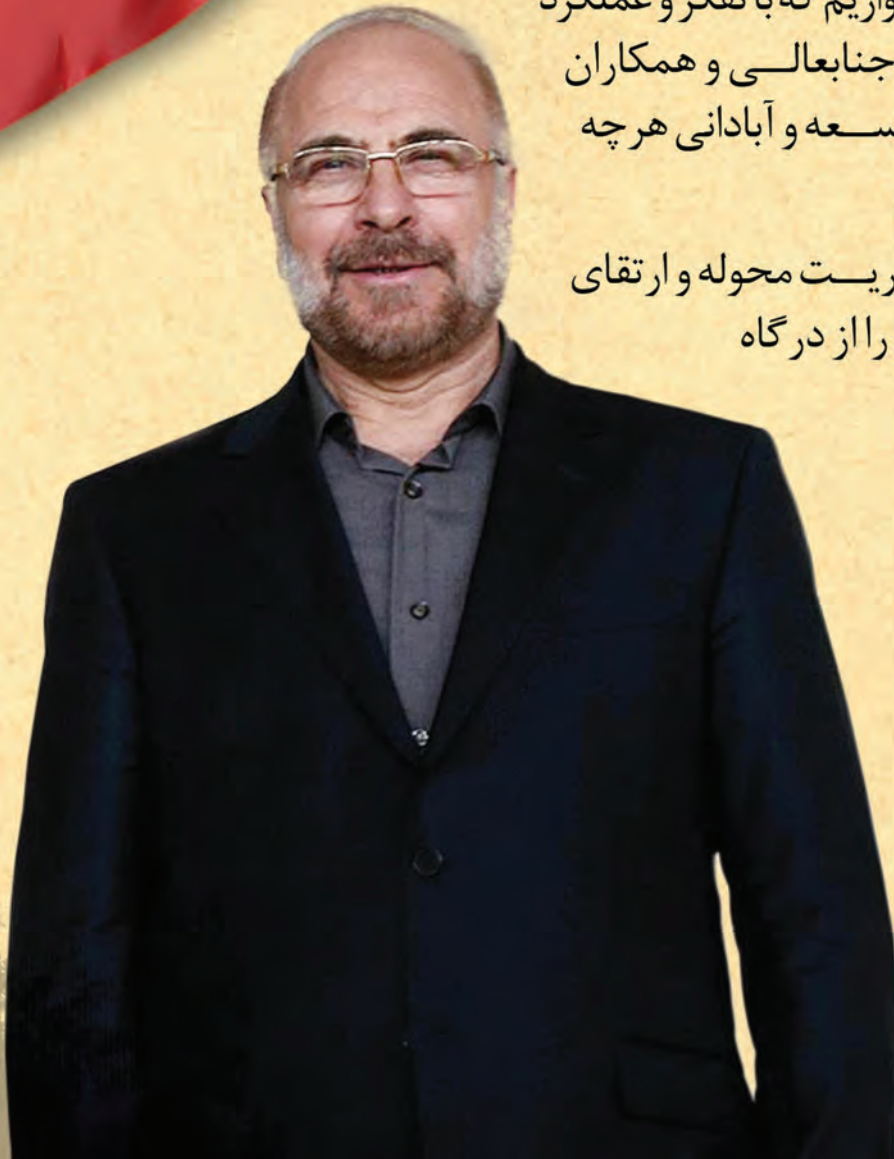
انتخاب شایسته فرمانده و یادگار دوران جهاد و شهادت، از سوی نمایندگان محترم ملت را به عنوان رئیس مجلس شورای اسلامی تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم. امیدواریم که با تفکر و عملکرد جهادی و انقلابی و تلاش مضاعف جنابعالی و همکاران ارجمندتان در قوه مقننه، شاهد توسعه و آبادانی هر چه بیشتر ایران عزیز اسلامی باشیم.

توفیقات روزافزونتان در انجام ماموریت محوله و ارتقای جایگاه رفیع مجلس شورای اسلامی را از درگاه خداوند متعال مسئلت دارم.

والعاقبه للمتقين

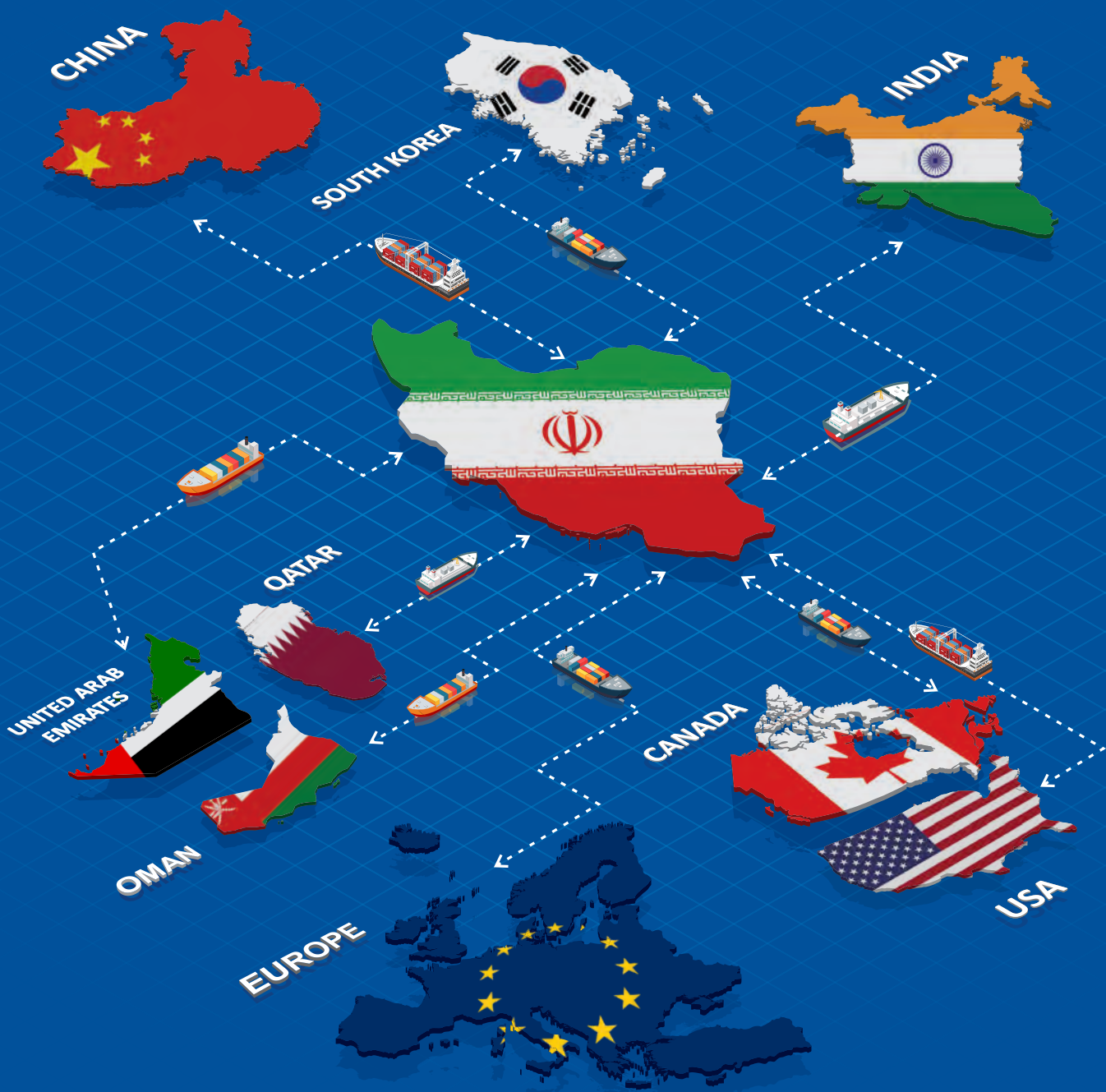
مسعود پل مه

دبیرکل انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته ایران





B. S. I.
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

www.bslshipping.com

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

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

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

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

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

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



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 تهرئه شرکت حمل و نقل؛
- ◀ ماهیت تامینی 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



www.torangdarya.com

☎ **420 34 000**

info@torangdarya.com