

## وهم

- « درباره اختلالات توهم‌زا
- « از وهم تا یقین
- « سوخت و سوز
- « رام کردن رود سرکش
- « درکش و قوس وزن‌کشی
- « دست‌اندازها و سرعت‌گیرها
- « اندک اندک جمع گردد... وانگهی ساقط شود!
- « انتظارات انسانی از فن‌آوری هوشمند

# تاریخ

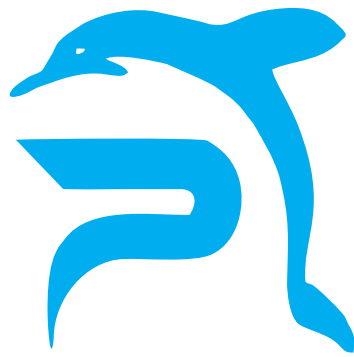
۱۷۶

۳۰۰۰۰ تومان

تیرماه ۱۳۹۹ / ۱۳۶ صفحه

ماهنامه اقتصاد تریب





**PACIFIC**

**[www.pacificline.co](http://www.pacificline.co)**

**021 - 88 93 00 61 - 65**

**021 - 88 94 98 60 - 65**



**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](http://www.ariafarin.com)    ✉ [transit@ariafarin.com](mailto: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](http://www.iranpeyma.info)

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

### گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف  
ما

جلب

رضایت

شماست

ایران  
نقاط

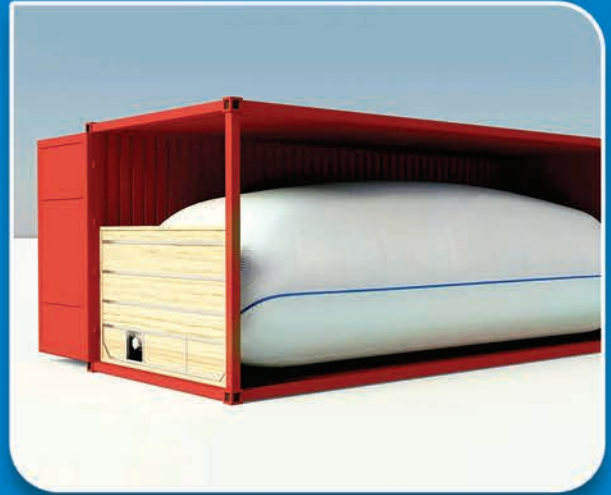
تمام

به

سفر



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 صحر (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

info@iglship.com

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

www.iglshipping.com

# SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



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

تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ شماره: ۸۸۷۱۲۷۵۸

بندرعباس: بلوار پاسداران، چهارراه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸

تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۳۷۱۹

[www.Sta-transport.com](http://www.Sta-transport.com)

[Info@sta-transport.com](mailto:Info@sta-transport.com)



Customer is a King

**IRU** International  
Road Transport  
Union



نماینده‌گی کشتیرانی  
**فرتاک دریای آرام**


- « حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژهای و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- « شبکه سراسری و وسیع نمایندگی در آسیا و اروپا
- « مشاور در امور حمل و نقل و سرویس Door to Door
- « ترخیص کالا و تشریفات گمرکی
- « خدمات چارترینگ و فورواردینگ



تهران، خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع

تجارت ایران، طبقه ۷، واحد ۱۱۴ / شماره: ۸۹۷۸۰۸۴۳

تلفن: ۴۰۸۸۰۱۹۶ - ۸۸۳۴۵۶۹۹ - ۸۸۳۴۴۹۸۶

 @Fartak\_darya

 [www.fta-co.net](http://www.fta-co.net)



# ARIAN TRANS



# BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 +021 42867

 /ariantrans

[www.ariantrans.com](http://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 مکند 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 مسافری گیتی پیمایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹



بانک کارآفرین

دانش جهانی راه حل ایرانی



## گامی بلند برای تحقق جهش تولید



سال جهش تولید

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

اعطای تسهیلات تخصصی در کوتاه‌ترین زمان ممکن  
متناسب با نیاز واحد‌های تولیدی، در راستای تامین نقدینگی بنگاه‌ها و کمک به تحقق جهش تولید

**ویژه صنایع پتروشیمی، نفت و گاز، فلزات**

مرکز ارتباط با مشتریان: ۰۲۱-۲۳۳۵۰

# تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



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



## SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistice / Trading Solutions

« 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



## ARSAM BAR ARIAEI

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

« سرویس کامیون ایرانی متشکل از کامیون‌های 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

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

[Info@arsambarco.com](mailto:Info@arsambarco.com)

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵ طبقه ۵، واحد ۱۰  
 Address: No.119, bul.Iliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria    تلفن : ۲۹ - ۸۸۹۷۷۶۲۷ / ۷۶ - ۸۸۹۸۹۸۷۵ - ۰۲۱  
 Tel: +359 - 877443900 / +359- 879207970    شماره: ۸۸۹۶۰۹۳۶ - ۹۸۲۱+

[www.safecargo-co.com](http://www.safecargo-co.com)

[info@safecargo-co.com](mailto:info@safecargo-co.com)

# Denj Safar Kish

Marine Transportation Co.

# شرکت حمل و نقل دریایی دنچ سفر کیش



اجنسی  
مدیریت



بانکرینگ  
چارترینگ



Oil &  
Chemicals  
1,000,000,000  
LITERS / YEAR  
حمل فرآورده های  
نفی و شیمیایی



Central Branch:  
Iran, Tehran,  
Mollasadra St., No 107  
Tel: +9821 8805 96 09  
Fax: +9821 8805 96 08  
Web: www.dskshipping.com  
E-mail: info@dskshipping.com

مالکیت پیش از  
۱۰ تانکر



FADAK 6000  
FADAK 500  
MIRMAHNA  
SHERVIN

JAME JAM 5  
BANEH  
MARIVAN  
SARDASHT

FADAK 20  
GHADIR







**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 🌐

وهم

... در این جمهوری هیچگاه تصور درستی از سرمایه‌داری و بخش خصوصی، از عقلانیت محافظه‌کارانه آن و از مدیریت و عملکرد اصیل آن و همه عیب‌ها و هنرهایش وجود نداشته است. سکندری خوردن‌های پروژه خصوصی‌سازی در ایران حاصل همین است و ایضا ابداعات لاجرم همراه آن همچون اصطلاح «خصولتی». پرچمی گنگ که نشان می‌دهد قرار نداشتن روی زمین محکم واقعیت و این خیال که اکسیر می‌کنیم، چگونه ما را به سوی مفاک تاریکی راند...

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیست و سوم  
شماره صد و هفتاد و ششم / تیر ماه ۱۳۹۹

ISSN:1827-5151

۲۰

گزارش اصلی

پروژه متوهم!

خصوصی‌سازی به سبک ایرانی این روزها هیچ مدافعی ندارد. نه آنها که اندیشه‌شان اقتصاد بازار است، روند خصوصی‌سازی در اقتصاد کشور را قابل دفاع می‌دانند و نه آنها که نقش ویژه نهادها در روندهای صحیح اقتصادی را انکارناپذیر می‌دانند، اما در حالی که صدای اعتراض دسته دوم، سال‌هاست که بلند شده، دسته نخست از سال گذشته، بر شدت انتقاد خود افزوده‌اند.



- صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابری اندیشه فردا
- مدیر عامل: محسن علی‌نژاد قمی
- مدیر مسئول و سردبیر: پریوا عروغ‌نیا

- گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرق‌دار، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری، حوران‌دخت عمادزاده

- گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، مسعود زارع، علی محسنی، بابک وفایی، اکرم امینی
- آئلیه: محمدرضا صدیق‌بهشتی
- 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 ۸۸۸۴۶۶۳ ■ 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

- ترابری آماده دریافت و انتشار دیدگاه‌های کارشناسان است.
- ترابری 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

۲۵

از وهم تا یقین

پس از اعتراض کارگران نیشکر هفت‌تپه به عدم دریافت حقوق و نحوه مدیریت این کارخانه در آبان ۹۷ و ماجراهای پس از آن، حالا کمتر کسی است که درباره نمونه‌های ناموفق خصوصی‌سازی در ایران چیزی نشنیده باشد. برای واکاوی ریشه‌های ناکام ماندن خصوصی‌سازی در ایران با دکتر علی دادبی، اقتصاددان و استاد اقتصاد دانشگاه سنت ادواردز تگزاس آمریکا گفت‌وگو کرده‌ایم. او معتقد است آنچه در ایران به نام خصوصی‌سازی رخ داده، در تعریف خصوصی‌سازی نمی‌گنجد. دادبی از بیراهه‌هایی می‌گوید که کشور ما به اسم مسیر خصوصی‌سازی طی کرده است.



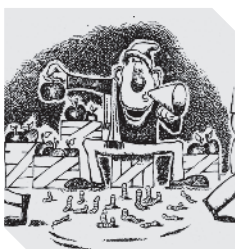
۲۹

درباره اختلالات توهم‌زا

واگذاری بنگاه‌های دولتی موجب از نفس افتادن برخی تولیدات شده که علت آن را برخی به نفس خصوصی‌سازی و برخی دیگر به روند غلط این سیاست مرتبط می‌دانند. در حال حاضر برخی از این بنگاه‌ها چنان با مشکلات حادی مواجه هستند که مسئولان تصمیم به ملی‌سازی مجدد آنها گرفته‌اند. حال پرسش این است که آیا این مشکلات به نوع مالکیت شرکت‌ها مرتبط است، یا به نوع خصوصی‌سازی آنها یا شاید هم به وضعیت کلی اقتصاد کشور؟

۳۴

ایستگاه پایانی خیال!



تقلیل خصوصی‌سازی به واگذاری شرکت‌ها، خشت اولی است که کج گذاشته شده و شاهد هستیم که دیوار خصوصی‌سازی همچنان تا به ثریا کج بالا می‌رود. دولت مالکیت را واگذار می‌کند، اما مدیریت را در قالب شبه‌دولتی‌ها در دست خود نگه می‌دارد. این خشت دومی است که کج گذاشته شد. دولت همان قدر که در اداره این شرکت‌ها ناتوان بوده در واگذاری هم فشل عمل می‌کند. این هم خشت سومی است که باید راست شود.

دست‌اندازها و سرعت‌گیرها

سرنوشت بعضی از قوانین مانند قانون واردات کامیون‌های سه سال کارکرده اروپایی آن هم در برنامه ششم توسعه به ماندن روی کاغذ محکوم است زیرا پس از کش وقوس‌های فراوان برای تدوین و تصویب آیین‌نامه اجرایی آن، حالا که آیین‌نامه ابلاغ شده، به دلیل زوایای پنهان روند کار، امیدی به عملی شدن قانون مزبور نیست. در این میان، مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی می‌گویند اگر مجریان قانون سنگ‌اندازی نکنند آنها می‌توانند ضربان نبض این بازار را تنظیم کنند.

سوخت و سوز



از اول خرداد ماه، سهمیه سوخت پایه ناوگان کامیونی درون‌شهری و برون‌شهری ۱۰ درصد کاهش یافته و نارضایتی رانندگان را از روش سهمیه‌بندی بیشتر کرده است. در گفت‌وگو با معاون برنامه‌ریزی سیستم‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان جاده‌ای ناوگان بار، این موضوع را بررسی کرده ایم.

◀ ترابری هوایی

اندکی تطابق ... یک خروار تعارض!

پرونده سقوط هواپیمای ای‌تی‌آر شرکت هواپیمایی آسمان در ۲۹ بهمن ۹۶ در مسیر یاسوج هنوز با ابهام‌هایی همراه است. گزارشی که در اواخر اردیبهشت امسال از سوی کمیسیون اصل ۹۰ منتشر شده، بر ابهام‌ها می‌افزاید. متخصص ایمنی پرواز، مدرس و آزمایشگر رسمی خلبانی در ایرلاین‌های تجاری، در یادداشتی که برای ترابران نوشته، به مقایسه تطبیقی گزارش دوم سازمان هواپیمایی کشوری و گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس پرداخته است.

اندک اندک جمع گردد... وانگهی ساقط شود!



کمیسیون اصل ۹۰ معتقد است زنجیره‌ای از تخلفات در شرکت آسمان، سازمان هواپیمایی و نیز شرکت فرودگاه‌ها باعث بروز سانحه هواپیمای یاسوج شده است؛ در حالی که مدیرعامل شرکت هواپیمایی آسمان معتقد است «زنجیره‌ای از خطاهای انسانی همراه با بروز پدیده جوی در ارتفاعات دنا» عامل سقوط هواپیمای این شرکت بوده است.

◀ ترابری دریایی

در کش وقوس وزن‌کشی



گفته می‌شود که سازمان بنادر می‌خواهد پس از سال‌ها برنامه‌ریزی، شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری را رتبه‌بندی کند. اما این طرح چون و چراهای بسیاری در پی دارد؛ ترابران در گزارش پیش رو به دنبال واکاوی طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری است.

رام کردن رود سرکش!

ترابران به‌منظور آگاهی از نواقص برنامه‌های مدیریتی رودخانه‌ها با مهندس غزال جعفری، مدیرکل دفتر سیاست‌گذاری رودخانه‌ها و تالاب‌های کشور در شرکت توسعه منابع آب ایران درباره وظایف وزارت نیرو در این حوزه و دکتر مسعود باقرزاده، مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها در سازمان حفاظت محیط‌زیست در خصوص نواقص این گونه طرح‌ها و چگونگی تدوین یک طرح جامع گفت‌وگو کرده است.

◀ گمرک و بازرگانی

پسته بی‌مغز!



هدف از تهیه این گزارش احصا و تحلیل کارکرد و اثربخشی موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه گمرکی و بازرگانی کشور است که می‌تواند در بازمبانی قوانین و سیاست‌های ناظر بر انعقاد موافقت‌نامه‌هایی از این دست با هدف گسترش روابط تجاری با کشورها مورد توجه قرار گیرد.

◀ تحولات فن‌آوری

انتظارات انسانی از فناوری هوشمند!

هوش مصنوعی در حال تغییر بخش حمل‌ونقل است، از خودکار کردن وظایف در خودرو، قطار، کشتی و هواپیما گرفته تا روان‌سازی جریان ترافیک. این تکنولوژی کمک می‌کند تا تمام مدهای حمل‌ونقل ایمن، هوشمند و کارا تر باشند. اما یکی از مهم‌ترین چالش‌های استفاده از هوش مصنوعی، تعیین سطح مسئولیت و پاسخگویی برای سطوح مختلف اتوماسیون است. آنچه در ادامه می‌خوانید گزارش پارلمان اروپا از توسعه فعلی و آتی هوش مصنوعی در انواع مدهای حمل‌ونقل است.

◀ چهره‌ها

عبور از رنج‌ها



حسن مومنی، بنیانگذار شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی «سیر و سفر» با سابقه بیش از نیم قرن فعالیت در صنعت حمل‌ونقل مسافربری است. او که روزی جوان‌ترین مدیر شرکت‌های مسافربری بوده، اکنون یکی از قدیمی‌ترین کارآفرینان برتر صنعت حمل‌ونقل در کشور شناخته می‌شود.

◀ بخش انگلیسی

کشیرانی سبز: صنعت دوستدار محیط زیست

تردد کشتی‌ها آثار مخرب زیست‌محیطی بر هوا، دریا و زمین از خود برجای می‌نهد؛ تا آنجا که آثار سوء آلودگی‌های نفتی، سوخت‌های فسیلی، نحوه پردازش آب توازن، تخلیه زباله و فاضلاب در دریا، اکوسیستم زمین را تحت تاثیر قرار داده است. در این مقاله، مروری بر راهکارهای حفظ محیط‌زیست دریایی داریم.



# طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل برون شهری کالا

تاریخ اجرای طرح:  
۶ خرداد ماه ۱۳۹۹



نوسازی از مجموعه ۵۳ هزار دستگاه کامیون فرسوده با عمر بیش از ۴۰ سال در مدت سه سال و کاهش پنج و نیم ساله عمر ناوگان حمل و نقل بار کشور

هدف طرح

این طرح در راستای سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران و اجرای بند ۳۰ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور و آیین‌نامه ذیربط با مشارکت و همکاری دستگاه‌های مختلف از جمله وزارت «صنعت، معدن و تجارت»، «سازمان ملی استاندارد» و «سازمان حفاظت محیط زیست» و «گمرک ایران» با اولویت نوسازی پیرترین ناوگان با عمر ۴۰ سال رونمایی شد.

## واردکنندگان مشمول طرح ناوگان کارکرده تا سه سال ساخت:

- ۱ تولیدکنندگان داخلی کامیون ۱۰۰۰ دستگاه برای هر مرحله
  - ۲ شرکتهای حمل و نقل توانمند دارای مجوز از سازمان ۱۰۰ دستگاه در هر مرحله
  - ۳ شرکتهای واردکننده کامیون دارای مجوز از وزارت «صمت» ۵۰ دستگاه در هر مرحله
  - ۴ مالکان حقیقی و حقوقی کامیون‌های فرسوده واجد شرایط و متقاضی واردات ۱۰ دستگاه برای خودمالکین
- رانندگانی که استطاعت مالی کمتری دارند می‌توانند از طریق مشارکت با شرکتهای دارای مجوز یا به صورت مشارکت با سایر رانندگان اقدام به خرید ناوگان در این طرح کنند.
- اطلاعات ضروری در قالب پاسخ به سؤالات متداول در سایت ثبت تقاضای متقاضیان ارائه شده است.

[www.rpf.rmtto.ir](http://www.rpf.rmtto.ir)

**تذکر:** متقاضیان خرید کامیون از واردکنندگان تا زمان ترخیص کامیون از گمرک ایران از هرگونه ثبت نام و یا پرداخت وجه به افراد مدعی به عنوان واردکننده اکیداً احتراز نمایند.

## وهم!

هنگامی که مغضوب افتاد و خطاهای تنگ نظرانه همزمانش به شکنجه او و خانواده اش انجامید، مقام ارشدی داشت. در برابر ایده‌های وهم‌آلود آن عقل کل که فکر کرده بود اگر در خانه هر چینی یک بوته کوچک ذوب فلز بگذارند، صنعت چین دنیا را فتح می‌کند، ناباوری نشان داده بود، تاوان داد و تا آنها نرفتند، دنگ شیائو پینگ نتوانست مسیر چین را به سمت اصلاحاتی با محتوای خصوصی کردن اقتصاد تغییر دهد. چین کمونیست مسیری دردناک اما معقول به سمت نقطه‌ای که امروز در آن ایستاده است پیمود. به آن برچسب سرمایه‌داری دولتی می‌زنند که اهمیتی ندارد. تکلیف چین با خودش روشن است و مهم این است... اما ناکجا آبادهایی هست که تکلیفشان هنوز روشن نیست.

\*\*\*

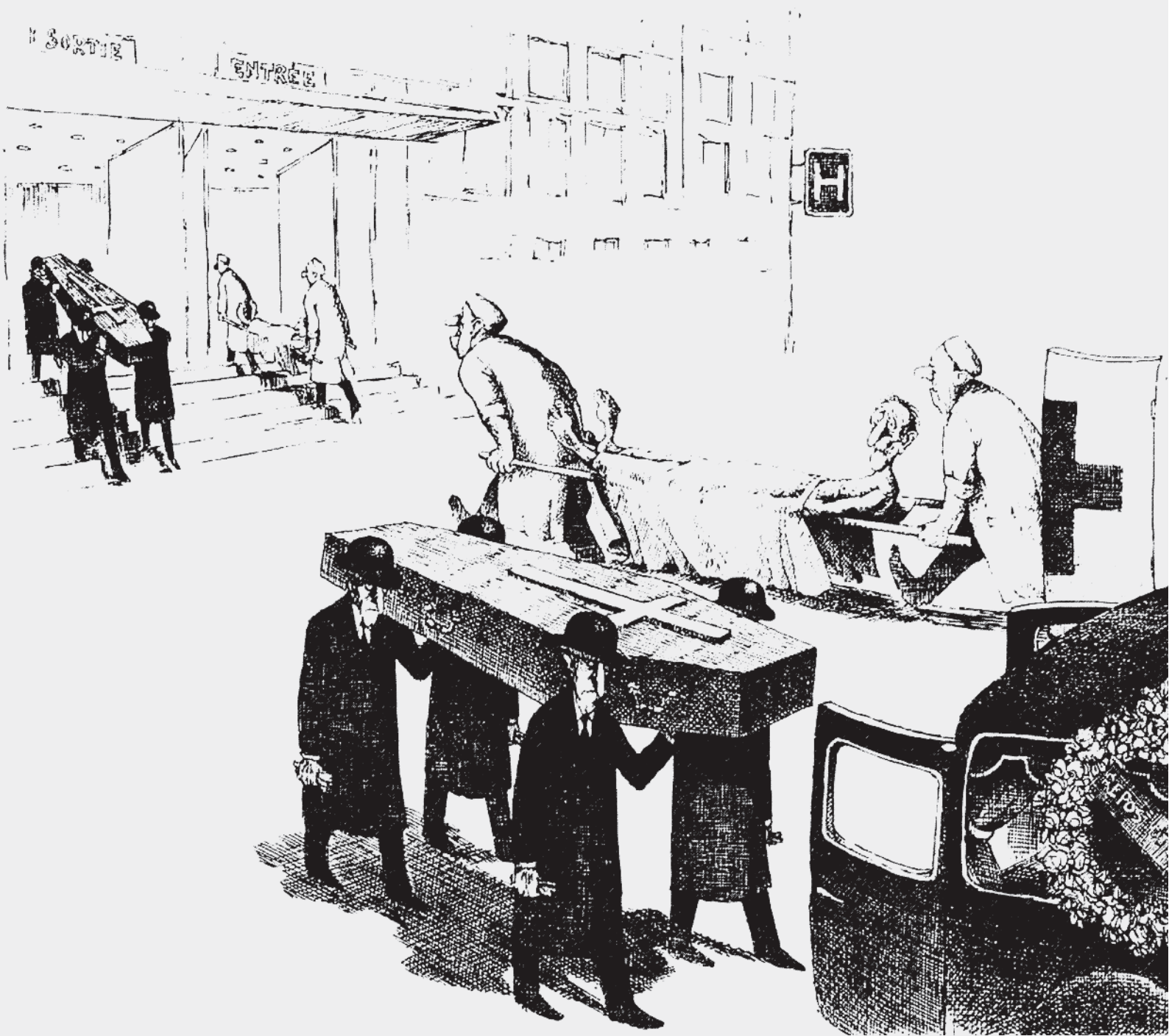
فرض کنید در قانون اساسی یک کشور تخیلی، اصلی وجود دارد که دایر است بر دولتی بودن «کلیه صنایع بزرگ، صنایع مادر، بازرگانی خارجی، معادن بزرگ، بانکداری، بیمه، تامین نیرو، سدها و شبکه‌های بزرگ آبرسانی، رادیو و تلویزیون، پست و تلگراف و تلفن، هواپیمایی، کشتیرانی، راه و راه‌آهن و مانند اینها...» حال فرض کنید صاحبان و ساکنان این کشور خیالی، پس از مدت‌ها به این نتیجه رسیده باشند که قانون نشان اشتباه دارد و چرخشان با چنین قانونی نمی‌چرخد. به دلایلی آن را عوض نمی‌کنند، بلکه تفسیری متعارض از آن می‌سازند و فرمان را از سمت دولت به سمت بخش خصوصی می‌چرخانند. تصورات وهم‌آلودی درباره واگذاری، خصوصی‌سازی، ایجاد بخش خصوصی، رد دیون، جذب سرمایه، افزایش بهره‌وری، کاهش تصدی‌گری و کارایی بخش خصوصی دارند که با یک ناآشنایی عمیق و وخیم بزرگ‌تر همراه می‌شود: ندانستن معنی بخش خصوصی! می‌توان سرمایه‌داری و سپردن نقش اصلی به بخش خصوصی را قبول نداشت. می‌توان سوسیالیست رادیکالی بود یا حتی یک اقتصاددان لیبرال اما منتقد سازوکارهای نظام سرمایه‌سالار و بخش خصوصی محور؛ ولی نمی‌توان هیچکدام از آنها بود و درباره آنچه بخش خصوصی هست و آنچه نیست و چگونگی دولتی کردن اقتصاد و چگونگی غیردولتی کردن آن، تصور وهم‌آلود و نامنتطب بر واقعیت داشت. شتر گاوپلنگ واقعا موجودی افسانه‌ای است. بخش خصوصی هم شتر گاوپلنگ نیست. نه قابل خلق است، نه تراشیدن و نه می‌توان با خورجینی پول از پستوی تاریک سیاست آن را بیرون آورد!

مصدق بارزی از خلاقیت در تولید بخش خصوصی هم‌اکنون روبه‌رویمان در عکس‌ها نشسته است: یک جوان ۳۳ ساله بی‌نام‌ونشان که توهم خصوصی‌سازی در ایران، او را حاکم بزرگ‌ترین واحد کشت و صنعت ایران کرده است. ساعتی بر صندلی دادگاه به جرم پول‌شویی و کلاشی ارزی، ساعتی بعد کارفرمایی بدهکار به کارگران یک واحد از کار افتاده، و ساعتی دیگر مدیر یک ابرصنعت پاسکاری شده بین حاکمیت متوهم درباره خصوصی‌سازی و به پول رسیده‌هایی که درباره خود متوهمند و پولدار شدن را با بخش خصوصی بودن یکی گرفته‌اند... نمونه بارزی از سرگردانی بین تصور و واقعیت، نشسته بر بادکنکی دستخوش باد.

در این جمهوری هیچگاه تصور درستی از سرمایه‌داری و بخش خصوصی، از عقلانیت محافظه‌کارانه آن و از مدیریت و عملکرد اصیل آن و همه عیب‌ها و هنرهایش وجود نداشته است. سکندری خوردن‌های پروژه خصوصی‌سازی در ایران حاصل همین است و ایضا ابداعات لاجرم همراه آن همچون اصطلاح «خصوصی». پرچمی گنگ که نشان می‌دهد قرار نداشتن روی زمین محکم واقعیت و نشناختن آنچه در چهل و اندی سال پیش جاری بود و این خیال که اکسیر می‌کنیم، چگونه ما را به سوی مغاک تاریکی راند که هنوز از آن بیرون نیامده‌ایم. حاصل آن اوهام متبلور شده در قانون اساسی، چیزی جز موقعیت کنونی نمی‌توانست باشد و فرجام آن نیز مانند سایر اوهام دهه ۵۰ است که اکثر و خطرناک‌ترینش وهمیات سیاسی و اقتصادی بودند. فقط کشمکش مسیر رسیدن به فرجام محتوم تفاوت دارد و زمان طولانی زیانبارش در این مسیر مقدر، مسئله امروز ماست.

بحث بی نتیجه اقتصاددانان در مورد خصوصی سازی هنوز ادامه دارد

## پروژه متوهم!



بر ناکارایی روندها و روش‌ها اتفاق نظر پیدا کرده‌اند. با این وجود، نقطه اشتراک همچنان دفاع از حضور حداکثری بخش خصوصی در اقتصاد و نقطه اختلاف، روش‌های حرکت به این سمت و اصلاح در رویه موجود است. اقتصاددانان آزاد اما فشار بیشتری از شکست ظاهری روند خصوصی سازی تحمل می‌کنند. آنان از سوی رقیبان به شکل دهی این روند متهم می‌شوند و این روزها نه تنها باید شجاعانه‌تر بر رویه غلط خصوصی سازی اذعان کنند، بلکه پاسخی درخور نیز برای اتهام‌ها داشته باشند. موسی غنی‌نژاد، عضو هیئت علمی دانشگاه صنعت نفت و استاد دانشگاه صنعتی شریف از مشهورترین اقتصاددانان هوادار بازار آزاد است که حضور پررنگ او در روزنامه دنیای اقتصاد، او را به چهره‌های رسانه‌ای در دفاع از اندیشه لیبرالی اقتصاد بدل کرده است. او سال گذشته به تندی علیه روند فعلی خصوصی سازی در کشور موضع گرفت.

غنی‌نژاد در یادداشت هفتم مهر ماه ۱۳۹۸ با عنوان «خصوصی سازی را متوقف کنید» از لزوم توقف روند خصوصی سازی و اصلاح جدی مسیر آن سخن می‌گوید، اما چون می‌داند با شبهه رویگردانی از اقتصاد آزاد و یا فرار از بار مسئولیت افتضاح خصوصی سازی فعلی روبه‌رو می‌شود، در این یادداشت به نوشته دو دهه پیش خود ارجاع می‌دهد که خصوصی سازی در زمان دولت سازندگی را به دلیل «غفلت از حقوق مالکیت فردی»، «نبود بازار سرمایه واقعی» و «مقررات دست و پاگیر دولتی» ناکام توصیف کرده بود. او در این یادداشت، تقلیل خصوصی سازی به مفهوم واگذاری بنگاه‌های دولتی به‌ویژه پس از ابلاغ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ را سبب بروز فساد، اتلاف گسترده منابع و نابودی سرمایه اجتماعی می‌خواند. این اقتصاددان، «آزادسازی» را مقدم بر خصوصی سازی می‌داند و آزادسازی به معنای حقیقی را شامل حقوق مالکیت فردی قابل ضمانت، عدم مداخله دولت در بازارها، مقررات‌زدایی، رفع همه امتیازهای انحصاری در همه بخش‌های اقتصاد، آزادی ورود سرمایه مستقیم خارجی و مشارکت با طرف‌های ایرانی در بازاری کاملاً رقابتی و فارغ از فشارهای سیاسی می‌داند.

**جسورانه‌ترین خصوصی سازی اروپا را خصوصی سازی راه آهن بریتانیا در دهه نود قرن پیش توصیف کرده‌اند که به رهبری مارگارت تاچر ملقب به بانوی آهنین انجام شد. بعدها و در پایان پروسه، این خصوصی سازی توسط مرکز مطالعات مقررات اروپایی بیشتر تحت عنوان «اصلاحات» در سازمان راه آهن توصیف شد. علت روشنی داشت: فارغ از اتحادیه‌ستیزی تاچر، هدف خصوصی سازی و نتیجه آن بهبود عملکرد بود که می‌تواند عنوان اصلاحات را مناسب آن کند. مفهومی از خصوصی سازی که ادبیات ایرانی با آن آشنایی ندارد و نتیجه‌اش تصورات وهم‌آلود درباره خصوصی سازی است...**

خصوصی سازی به سبک ایرانی، این روزها هیچ مدافعی ندارد. نه آنها که اندیشه‌شان اقتصاد بازار و مالکیت خصوصی است، روند خصوصی سازی دو دهه اخیر در اقتصاد کشور را قابل دفاع می‌دانند و نه آنها که نقش ویژه نهادها در روندهای صحیح اقتصادی را انکارناپذیر می‌دانند، موافقتی با این روند نشان می‌دهند. صدای اعتراض دسته دوم اما سال‌هاست که نسبت به روند خصوصی سازی بلند است، اما دسته نخست از سال گذشته بدین سو، بر شدت انتقاد خود افزوده‌اند.

اما خصوصی سازی به سبک ایرانی، فقط مخالفانی اندیشه‌ورز ندارد و مقام‌های اجرایی را نیز به تامل در روند خود واداشته است. «دولتی سازی دوباره» برخی بنگاه‌های واگذار شده و تغییر اساسی در روش واگذاری‌ها، از ابتدای سال ۱۳۹۹ به روندی چشمگیر تبدیل شده و گویی نتایج غیرقابل دفاع خصوصی سازی دو دهه اخیر، دست کم تغییر شکلی واگذاری‌ها را به دنبال داشته است.

### مخالفت‌های لیبرالی

سال‌هاست که متفکران از اندیشه‌های بنیادی اقتصاد چپ فاصله گرفته‌اند؛ اندیشه‌هایی که عدالت اجتماعی را مقدم بر رشد و توسعه اقتصادی می‌دانست، دخالت حداکثری و فعال دولت در اقتصاد را مجاز و مطلوب می‌دانست، از الگوی تمرکزگرایانه در برنامه‌ریزی اقتصاد دفاع می‌کرد و فعالیت‌های اقتصادی را بیشتر در چارچوبی چون تعاونی‌ها می‌پسندید.

در این اندیشه، بخش خصوصی جایگاهی بسیار نحیف داشت. سیر تحولات سیاسی و اقتصادی جهان از اثبات ناکارآمدی بنگاه‌داری دولتی در اقتصادهای بزرگ اروپایی گرفته تا فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، نارسایی‌های این اندیشه را برملا کرد و بسیاری از متفکران را از این جهت‌گیری دور کرد.

در پس این رویدادها، همگرایی بیشتری در برخی اصول کلان اقتصادی شکل گرفت که دفاع از «حضور حداکثری بخش خصوصی در اقتصاد» از ارکان آن بود.

اندیشمندان ایرانی نیز رویه‌های همسو با تحولات فکری جهان در پیش گرفتند. هواداران اقتصاد چپ به سوی اندیشه‌های «نهادگرایانه» سوق یافتند و مدافعان اقتصاد بازار بر اندیشه‌های خود مصمم‌تر و استوارتر شدند. اقتصاد ایرانی که از دهه ۶۰ عبور می‌کرد، اندک‌اندک خود را برای ورود به فضایی آماده می‌کرد که کوچک شدن دولت و پا گرفتن بخش خصوصی لازمه نوسازی و بازسازی در آن بود.

مرحله اول خصوصی سازی از همین زمان آغاز شد؛ آن هم در شرایطی که مانعی سترگ در یکی از اصول قانون اساسی، مانع و سدی محکم در برابر پیشروی حضور بخش خصوصی و کاهش تصدی‌گری‌های دولتی بود. با بازنگری در اصل ۴۴ قانون اساسی و ابلاغ سیاست‌های کلی جدید، فاز دوم خصوصی سازی از میانه دهه ۱۳۸۰ کلید خورد، اما نتایج آن، یک دهه پس از فاز دوم و نزدیک به سه دهه پس از دوران فاز اول، مدافعی جدی ندارد و همگان

نتایج خصوصی سازی  
 یک دهه پس از فاز  
 دوم و قریب به سه دهه  
 پس از دوران فاز اول،  
 مدافعی جدی ندارد و  
 همه بر ناکارایی روندها  
 و روش‌ها اتفاق نظر پیدا  
 کرده‌اند. نقطه اشتراک  
 دفاع از حضور حداکثری  
 بخش خصوصی در  
 اقتصاد و نقطه اختلاف  
 روش‌های حرکت به  
 این سمت است

یکی از مشهورترین  
 اقتصاددانان هوادار  
 بازار آزاد معتقد است  
 واگذاری‌های فعلی  
 فقط به نظامی شبیه  
 به «تیول‌داری» در  
 اقتصاد دامن می‌زند.  
 دکتر غنی‌نژاد، مطالبه  
 آزادسازی اقتصادی  
 را بزرگ‌ترین مطالبه  
 سیاسی می‌داند که  
 به دنبال تغییر رژیم  
 نیست، بلکه خواهان  
 اصلاح و تحکیم  
 وضع حاکمان است

یادداشت غنی‌نژاد مورد توجه محافل علمی  
 قرار می‌گیرد و او را بر آن می‌دارد در نشستی  
 در روزنامه دنیای اقتصاد توضیح بیشتری در  
 باب موضع تند خود علیه خصوصی سازی  
 فعلی بدهد. غنی‌نژاد در این نشست بر تداوم  
 دفاع خود از آزادی اقتصادی تاکید می‌کند و  
 توقف خصوصی سازی را تنها به منظور اصلاح  
 روند مجاز می‌داند و نسخه انفعال نمی‌پیچد.

او از تقویت سازمان‌هایی چون سازمان حمایت  
 از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و سازمان  
 تعزیرات حکومتی که به تقویت کنترل دولتی  
 می‌انجامد، به شدت انتقاد می‌کند و برای شروع  
 روند اصلاح خصوصی سازی، انحلال این دو  
 سازمان متضاد بازار را خواستار می‌شود. او  
 معتقد است واگذاری‌های فعلی، نظامی شبیه به  
 «تیول‌داری» شکل داده که پدیده‌ای وحشتناک  
 و بازگشت به گذشته محسوب می‌شود.

تیول‌داری در مفهوم مدرن آن، به واگذاری  
 اختیارات بی‌حد و حصر به اشخاص خاص  
 حقیقی و حقوقی اطلاق می‌شود که رویه‌ها  
 را با نفوذ تغییر می‌دهند و به سود منافع  
 خود می‌سازند.

غنی‌نژاد مطالبه آزادسازی‌های اقتصادی را  
 بزرگ‌ترین مطالبه سیاسی می‌داند که هدف  
 تغییر رژیم را دنبال نمی‌کند، بلکه خواهان  
 اصلاح و تحکیم وضع حاکمان می‌شود.  
 این مدافع اقتصاد آزاد، در مخالفت با رویه فعلی  
 خصوصی سازی، همفکرانی مانند مسعود نیلی،  
 عباس آخوندی و سعید لیلاز دارد.

مسعود نیلی نیز که از سوی رقبای فکری، به  
 شکل‌دهی روندهای اقتصادی دولت‌ها در  
 چند دهه اخیر متهم است و نقش او در  
 تدوین برنامه‌های پنج‌ساله توسعه پررنگ  
 قلمداد می‌شود، با غنی‌نژاد همدلی می‌کند و  
 آزادسازی و رفع انحصارها را مقدم بر  
 خصوصی سازی و واگذاری‌ها می‌داند.

دکتر عباس آخوندی هم که سابقه وزارت در  
 دولت‌های هاشمی رفسنجانی و روحانی را  
 در کارنامه دارد، از مقام‌های اجرایی و فکری  
 مدافع خصوصی سازی در چند دهه اخیر  
 بوده است. او به واسطه حضور در کابینه و  
 همچنین شورای رقابت در دوران دولت  
 محمود احمدی‌نژاد، در جریان روندهای  
 خصوصی سازی است و مطالعاتی نیز در باب

تجربه‌های جهانی این روند داشته است.  
 آخوندی که به اردوگاه فکری اقتصاد آزاد  
 نزدیک است، در گفت‌وگوی اخیر با مجله  
 «مشق نو» با عنوان «خصوصی سازی به کام  
 مرکانتالیست‌های وطنی» مانند دکتر غنی‌نژاد  
 به سختی بر این روند می‌تازد. مرکانتالیسم،  
 به تمرکز قدرت اقتصادی، سیاسی و نظامی  
 اشاره می‌کند که در اقتصاد با حذف رقابت  
 و ایجاد انحصار، ثروت‌اندوزی می‌کند، اما  
 در اقتصاد آزاد به معنای خلق ثروت از طریق  
 رقابت است.

آخوندی از موافقت خود با خصوصی سازی  
 سخن می‌گوید، اما آن را در ایران، ناقص‌الخلقه  
 توصیف می‌کند. به باور او، ایجاد بازار رقابتی  
 به عنوان بزرگ‌ترین هدف از خصوصی سازی،  
 محقق نشده و در صورت عدم شکل‌گیری  
 چنین بازاری و عدم کنترل نهادهای انحصارگر،  
 واگذاری‌ها تنها انحصار را از بخش دولتی به  
 بخش خصوصی منتقل خواهد کرد.

آخوندی اما با کنار گذاشتن بحث تقدم و تاخر،  
 به اجرای هم‌زمان خصوصی سازی و آزادسازی  
 حکم می‌دهد و بر استفاده از تجربه کشورهای  
 دیگر تاکید دارد و امکان اتخاذ روشی خاص  
 برای خصوصی سازی را منتفی می‌داند.  
 او در عین حال، گرایشی ترکیبی را پیشنهاد  
 می‌کند: «... نگاه نهادگرایانه به خصوصی سازی  
 دارم، چون بدون توجه به نهاد بازار نمی‌توان  
 خصوصی سازی کرد؛ ضمن اینکه معتقد هستم  
 نمی‌توان خصوصی سازی را متوقف کرد تا نهاد  
 بازار شکل بگیرد.»

سعید لیلاز، دیگر هوادار فکری اردوگاه اقتصاد  
 آزاد محسوب می‌شود که چهره‌ای رسانه‌ای هم  
 دارد و مسئولیت‌های اجرایی گوناگونی را در  
 بخش صنعت تجربه کرده است. او نیز به تندی  
 بر روند خصوصی سازی فعلی می‌تازد و آن را  
 «غارت» و انتقال رانت از منابع دولتی به طبقات  
 نزدیک به حکومت و دولت‌ها می‌خواند.

لیلاز دخالت سیاست در اقتصاد، ضعف فضای  
 عمومی کسب‌وکار و دنبال کردن این طرح به  
 عنوان یک «ژست» را از جمله دلایل ناکامی  
 خصوصی سازی در ایران می‌داند. به باور وی،  
 سرمایه‌گذاری دولت در اقتصاد از مسیر بودجه  
 عمرانی، دولتی سازی سالانه به میزان دو برابر  
 حجم خصوصی سازی‌ها را رقم زده است و



اقتصاددانان معتقد به جریان چپ، نقش پررنگی برای نهادهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در تعیین روندهای اقتصادی قائل شده و بی توجهی اقتصاددانان معتقد به جریان آزاد به عوامل غیراقتصادی موثر در تصمیمات اقتصادی جامعه را قابل نقد می‌دانند

برخلاف اقتصاددانان طرفدار اقتصاد آزاد که قوانینی به نسبت جهان شمول را حاکم بر روندهای اقتصادی می‌دانند، نهادگرایان از الگوهای بومی و ملی برای توسعه حمایت می‌کنند

و به دلیل نظام انگیزشی و مقررات آسان‌تر، بر بخش دولتی غلبه کرد و معجزه‌ای در اقتصاد چین آفرید. جالب آنجاست که موسی غنی‌نژاد نیز با زمینه فکری متفاوت، برای مثال آوردن از الگوی موفق اقتصادی در این اواخر به برخی روش‌های چینی اشاره کرده است!

احمد ستاری‌فر، دیگر اقتصاددان مشهور نهادگرا است که سابقه ریاست سازمان تامین اجتماعی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در دولت سیدمحمد خاتمی را دارد. او نیز در گفتگوهای خود با رسانه‌ها از لزوم توسعه بخش خصوصی کشور سخن گفته و اصلاح قیمت‌ها را لازمه توسعه می‌داند.

عقیده او در باب نظام قیمتی اما بیشتر در همفکری با اقتصاددانان بازار است و کمتر در سخنان نهادگرایان بازتاب یافته است؛ اما انتقادهای به خصوصی‌سازی در گفته‌های چهره‌های کمتر اجرایی و بیشتر رسانه‌ای نهادگرایان جدی‌تر و تندتر است.

فرشاد مومنی را هم می‌توان سردمدار حمله به برنامه‌های اقتصادی دولت‌ها در سه دهه اخیر دانست. وی که مشاور دولت زمان جنگ بوده، یکی از منتقدان جدی پیاده‌سازی نسخه‌های جهانی توسعه در ایران است و خصوصی‌سازی را نیز حرکتی مشکوک در جهت جابه‌جایی عظیم منابع رانتی بین نسلی از دولت به افراد حقیقی و گروه‌های خاص می‌داند.

او معتقد است از دل خصوصی‌سازی موجود، پدیده نامبارک شرکت‌های شبه‌دولتی خارج شده که نظارت‌پذیر نیستند.

فرشاد مومنی «عدم تغییر محسوس شاخص کل بهره‌وری عوامل تولید»، «افزایش کسری بودجه دولت علی‌رغم شتاب واگذاری‌ها» و «افزایش تصدی‌گری‌های دولتی در طول زمان» را دلایل تحقق نیافتن اهداف خصوصی‌سازی می‌داند. او برای زدودن اتهام گرایش فکری به اندیشه‌های چپ، بر دفاع از بخش خصوصی مولد تاکید دارد و خواستار خصوصی‌سازی به شرط وجود ضابطه‌های کارشناسی، شفاف و تضمین‌های لازم برای تحقق اهداف است.

دکتر حسین راغفر، دیگر نهادگرایی است که همچون فرشاد مومنی چهره رسانه‌ای این جریان است، اما نسبت به او بیانی همه‌فهم‌تر دارد و انتقاداتی تند و تیزتر مطرح می‌کند. راغفر

توصیه می‌کند دولت با نگاه داشتن اموال خود، سرمایه‌گذاری‌های جدید را از بخش خصوصی طلب کند.

### مخالفت‌های نهادگرایانه

اقتصاددانان معتقد به جریان چپ در سال‌های دوران شکست اندیشه‌های اقتصادی این جریان، به اندیشه نهادگرایی گرایش یافتند که سابقه‌ای نزدیک به یک قرن در جهان داشت. این اندیشه همانند نامش، نقشی پررنگ برای نهادهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در تعیین روندهای اقتصادی کشور قائل بود و بی‌توجهی اقتصاددانان معتقد به جریان آزاد (که نئوکلاسیک نیز خوانده می‌شدند) به عوامل غیراقتصادی تأثیرگذار در تصمیمات اقتصادی را قابل نقد می‌دانست.

براساس این اندیشه، مسائل اجتماعی و حقوقی در تحلیل شرایط اقتصادی بسیار پراهمیت است. برخلاف اقتصاددانان آزاد که قوانینی به نسبت جهان‌شمول را حاکم بر روندهای اقتصادی می‌دانند، نهادگرایان از الگوهای بومی و ملی برای توسعه حمایت می‌کنند.

نهادگرایان ایرانی اما سال‌هاست که منتقد روند خصوصی‌سازی در کشور هستند و توصیه‌های جهانی در این باب را متناسب با شرایط کشور نمی‌دانند. آنها نبود زمینه‌های مناسب را از دلایل شکست خصوصی‌سازی می‌پندارند و در این باب تا اندازه‌ای با روایت اردوگاه رقیب همدلی دارند. احمد میدری، از مشهورترین اقتصاددانان نهادگرا، سابقه نمایندگی مجلس و معاونت وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در دولت روحانی را در کارنامه خود دارد. میدری در مباحث فکری و رسانه‌ای اقتصاد فعال است و بهبود محیط کسب‌وکار و رفع موانع فعالیت بخش خصوصی را مهم‌تر از خصوصی‌سازی می‌داند. او با استناد به گفته «داگلاس نورث» منتقد روند خصوصی‌سازی دولتی است.

نورث که از اقتصاددانان مشهور نهادگرا در جهان است، خصوصی‌سازی توسط دولت را نوعی مهندسی اجتماعی از بالا می‌داند. میدری علاقه جدی به الگوی چینی دارد که به جای خصوصی‌سازی، اجازه رشد ارگانیک به بخش خصوصی را داد تا با بخش دولتی رقابت کند

بعضی از اقتصاددانان نهادگرا خصوصی سازی توسط دولت را نوعی «مهندسی اجتماعی از بالا» می‌دانند و به الگوی چینی علاقه دارند که به جای واگذاری، اجازه رشد ارگانیک به بخش خصوصی را داد تا با بخش دولتی رقابت و سپس بر بخش دولتی غلبه کرد

اعتراضات کارگری در بنگاه‌های واگذار شده که در نهایت بازگشت بنگاه‌ها به دولت را در پی داشته یا خواهد داشت، از مهم‌ترین ملاحظات است که به نظر می‌رسد روندهای فعلی واگذاری بنگاه‌ها را به توقف کشانده و مسیرهای دیگری را در برابر گشوده است

تاکیدی بسیار ویژه بر فساد در تمامی عرصه‌های اقتصادی دارد و این عامل را موجب انحراف خصوصی سازی‌ها می‌داند. او خصوصی سازی را «اختصاصی سازی» می‌خواند و تولیدمحور نبودن فضای کشور و افکار انتزاعی هواداران خصوصی سازی را از جمله عوامل شکست خصوصی سازی می‌داند.

راغفر عقاید صریحی در باب روندهای جهانی دارد و ایده خصوصی سازی را تنها در انگلستان موفق می‌داند. او لازمه خصوصی سازی موفق را دستگاه قضایی مقتدر و توسعه نهادهای مدنی می‌داند و مانند مومنی از موافقت خود با بخش خصوصی واقعی می‌گوید.

### تغییر ریل

خصوصی سازی به سبک ایرانی که با انتقادهای تند هر دو اردوگاه فکری اقتصادی روبه‌رو شده، مسئولان اجرایی را نیز به صرافت تغییر روند انداخته، چه اینکه فارغ از بحث‌های فکری، در دسرهای آن دامنگیر دولت و حاکمیت شده است.

«اعتراض‌های کارگری» در برخی بنگاه‌های خصوصی شده سال‌های اخیر که در نهایت بازگشت بنگاه‌ها به دولت را در پی داشته یا خواهد داشت، از جمله مهم‌ترین ملاحظات است که به نظر می‌رسد روندهای فعلی واگذاری بنگاه‌های دولتی را به توقف کشانده و مسیرهای دیگری را در برابر گشوده است. نبود مشتری برای بلوک‌های سهام دولت در شرکت‌هایی که پیش از این وارد بورس شده‌اند، نیز مزید بر علت شده تا از میزان مذاکره و مزایده برای واگذاری‌ها کاسته شود و واگذاری‌های خرد مدنظر قرار گیرد.

در آغاز سال ۱۳۹۹ اما در دسرهای کسری بودجه سنگین دولت در شرایط تحریم‌های نفتی و شیوع ویروس کرونا به دسرهای خصوصی سازی اضافه می‌شود و «فروش اموال» راهکاری جدی برای تامین کسری بودجه جلوه می‌کند. فضای داغ بازار سرمایه نیز به یاری می‌آید تا تصور فروش آسان‌تر خرد سهام نسبت به واگذاری‌های بلوکی، راهکار واگذاری در قالب «صندوق‌های سرمایه‌گذاری قابل معامله» (ETF) را روی میز دولت بگذارد و به سرعت به مرحله اجرا

برسد؛ چه اینکه نخستین ETF تحت عنوان «واسطه‌گری مالی یکم» برای واگذاری سهام باقی مانده دولت در سه بانک ملت، تجارت و صادرات و دو بیمه البرز و اتکایی امین در اردیبهشت به متقاضیان عرضه می‌شود.

منتقدان اما این روش را با نقدهایی جدی همراه می‌بینند. «تلاش برای جبران کسری بودجه»، «عدم واگذاری مدیریت بنگاه‌ها» و «نامتناسب بودن حجم بازار سرمایه با حجم واگذاری‌ها در قالب ETFها» از جمله نقدهای وارد شده به اقدام جدید دولت است.

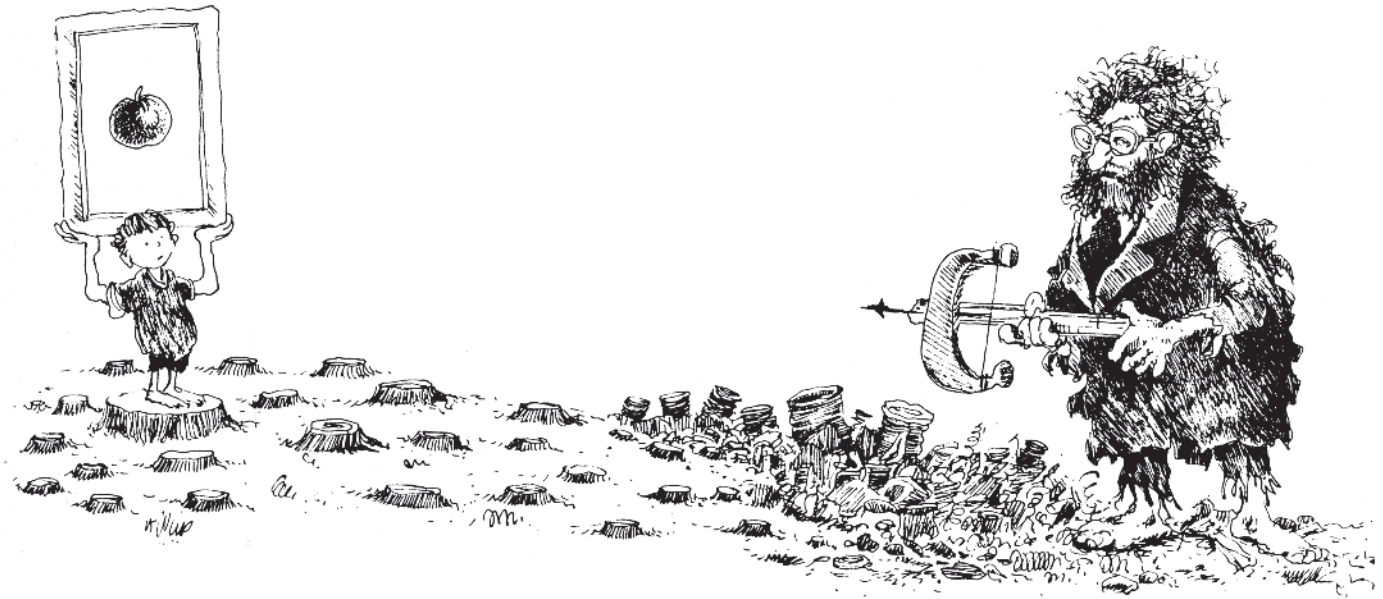
حتی مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی، هشت ایراد به این روش وارد دانسته است که مهم‌ترین آن «امکان حفظ کنترل‌های دولتی بر بنگاه‌های مشمول واگذاری حتی در افق‌های بلندمدت» است. اقتصاددانان و کارشناسان نیز کمابیش بزرگ‌ترین ایراد را در عدم واگذاری مدیریت می‌دانند، اما دولت نه تنها از واگذاری تدریجی مدیریت در سال آینده سخن می‌گوید که مشکل «اهلیت خریداران» بنگاه‌های دولتی که به باور بسیاری از اقتصاددانان، به شکست خصوصی سازی‌های گذشته انجامیده، ذیل این روش قابل حل می‌داند.

دولت در ماه‌های آینده قصد فروش همراه با تخفیف واحدهای دو صندوق سرمایه‌گذاری قابل معامله «خودروسازی و صنایع فلزی» و «صنایع پالایش نفت و پتروشیمی» را نیز دارد. به هر ترتیب، خصوصی سازی غیرمحبوب مدل ایرانی این روزها هم با تغییر روش شکلی روبه‌رو است و هم توقع می‌رود با تغییراتی ساختاری، در آینده ادامه یابد.

گویا انتقادهای چه از باب نابسامانی‌های اجتماعی و چه از منظر اختلاف‌های فکری، شرایط را به این نقطه رسانده که می‌بایست فاز سوم در این خصوص آغاز شود. کیفیت نیاز به تحولی جدی دارد که شاید بسیاری در این تحول کیفی شک داشته باشند و حتی تداوم روند فعلی با فراز و نشیب‌هایش را بر یک انقلاب روشی ارجح بدانند. با این حال، باید اذعان داشت شکست خصوصی سازی به عنوان قطعه‌ای مهم از پازل ناکارآمدی اقتصاد کشور، ایران را از رشد اقتصادی مطلوب در سه دهه اخیر دور نگاه داشته و جایگاه اقتصاد ایران در جهان را با تنزل روبه‌رو کرده است.

خصوصی سازی در ایران شکست نخورده؛ اصلا انجام نشده است

## از وهم تا یقین



ترابران: تاکنون بخش اعظم واگذاری های بزرگ در ایران با شکست روبه رو شده اند و شرکت های واگذار شده پس از مدتی با زیان بیشتر به دامان دولت بازگشته اند. به نظر شما چرا تقریباً همه خصوصی سازی های بزرگ در ایران به بن بست خورده و به نتیجه مطلوب نرسیده است؟

■ من با این پرسش موافق نیستم. چرا می گویند خصوصی سازی در ایران شکست خورده و به نتیجه دلخواه نرسیده است؟ مثلاً شرکت نیشکر هفت تپه به کدام بخش خصوصی واگذار شده است؟ این شرکت با آن همه امکانات و نیروی انسانی به یک فرد بی تجربه و بدون سابقه واگذار شده است. آیا این نوع واگذاری مصداق خصوصی سازی است؟

به اعتقاد من بهتر است از منظر دیگری وارد بحث شویم و آن این است که اصلاً ایران وارد فاز خصوصی سازی شده است یا خیر؟ در ایران اصطلاح بخش خصوصی زیاد استفاده می شود، بدون اینکه تعریف صحیح آن

پس از اعتراض کارگران نیشکر هفت تپه به عدم دریافت حقوق و نحوه مدیریت این کارخانه در آبان ۹۷ و ماجراهای پس از آن، حالا کمتر کسی است که چیزی درباره نمونه های ناموفق از تجربه خصوصی سازی در ایران ننشیده باشد. آخرین خبر در این مورد مربوط به چهارم تیر ماه و محکومیت ۴۲ نفر کارگران شرکت پیمانکاری آذرآب اراک به حبس، شلاق و کار رایگان (!) است که در اعتراض به خصوصی سازی و چهار ماه حقوق معوقه، اقدام به بستن ریل های قطار کرده بودند.

البته این تنها نمونه ناموفق واگذاری در کشور نیست و شرکت های فراوان دیگری هستند که اوضاعشان پس از خصوصی سازی بهبود نیافته و حتی دوباره به دولت بازگشته اند. از جمله جدیدترین این بازگشت ها می توان به واگذاری دوباره شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه آهن (تراورس) به دولت (راه آهن جمهوری اسلامی ایران)، ۱۰ سال بعد از خصوصی سازی آن اشاره کرد.

برای واکاوی ریشه های ناکام ماندن خصوصی سازی در ایران با دکتر علی دادپی، اقتصاددان و استاد اقتصاد دانشگاه سنت ادواردز تگزاس آمریکا گفت و گو کردیم. او معتقد است آنچه تاکنون در ایران به نام خصوصی سازی رخ داده، اصلاً در تعریف خصوصی سازی نمی گنجد. دادپی در گفت و گو با ترابران از بیراهه هایی می گوید که کشور ما به اسم مسیر خصوصی سازی طی کرده است.

یکی از بحث‌های اصلی خصوصی سازی این است که به بازار اجازه نفس کشیدن بدهیم و بی‌دیریم که بازار همواره تابع عوامل اقتصادی و اجتماعی است و با فرمان و دستور کنترل نمی‌شود. دولتمردان ایران چنین نگاهی به موضوع ندارند

در حالی که همه حرف از نظارت بر اقتصاد می‌زنند کلاهبرداری‌ها و اختلاس‌های کلانی را در ایران شاهد هستیم. چرا این همه نظارت نتیجه نداده است؟ این ناظران کجا امنیت و شکوفایی اقتصادی ایجاد کرده‌اند؟ تنها اتفاق این بوده که هر یک از ورودی‌ها به بزرگراه اقتصاد تبدیل به یک منبع فساد شده است

مدنظر باشد. بسیاری از اقداماتی که تحت عنوان خصوصی سازی در کشور ما انجام شده، واگذاری به بخش خصوصی نیست. منظور از بخش خصوصی فعالان اقتصادی، افراد دارای کسب و کار و دارای سابقه و دانش است، افرادی که اصالتی در بازار دارند، معلوم است که از کجا آمده‌اند، چه عملکردی دارند و با هدف اقتصادی در مصدر کار قرار می‌گیرند؛ اما آنچه تاکنون در ایران تحت عنوان خصوصی سازی انجام شده، این بوده که برخی افراد گمنام از طریق فرآیندهای بسیار غیرشفاف، مالکیت بسیاری از شرکت‌های مطرح را به دست گرفته‌اند؛ در حالی که نه وابستگی‌های آنها مشخص است، نه حرفه و کسب و کاری که پیش از این داشته‌اند.

البته اینها افراد حقیقی هستند، ولی جزو بخش خصوصی واقعی محسوب نمی‌شوند. در واقع این شیوه از خصوصی سازی، بخش خصوصی متفاوتی را ایجاد کرده است.

خصوصی سازی‌های رخ داده در ایران به این شکل نبوده که مالکیت و کنترل دولتی به مالکیت و کنترل بخش خصوصی منتقل شده باشد، بلکه گروهی به بهانه خصوصی سازی و با هدف کسب منافع نامشروع برای خود، در این فرآیند اخلال ایجاد کرده‌اند.

بنابراین به نظر من این گونه نیست که خصوصی سازی در ایران شکست خورده و ناکام باشد بلکه خصوصی سازی در ایران اصلاً انجام نشده است.

مفهوم و تعریفی که به عنوان یک اقتصاددان از خصوصی سازی می‌شناسم این است که وقتی کسب و کاری را به بخش خصوصی واگذار می‌کنیم، هدف ما تبدیل افزایش مازاد مصرف به مازاد تولید و به حداکثر رساندن این مازاد تولید است. در هیچ یک از خصوصی سازی‌هایی که به عنوان تجربه‌های ناموفق خصوصی سازی نام برده می‌شود مانند نیشکر هفت تپه یا هپکو و... این اصل رعایت نشده است. در واقع واگذاری به بخش خصوصی واقعی نبوده و افراد گمنامی وارد میدان شده‌اند که اصولاً نه توان مدیریتی و نه انگیزه کارآفرینی داشته‌اند.

ترابران: بخش خصوصی واقعی که واگذاری به آنها، مصداق خصوصی سازی اصولی

باشد، چه ویژگی‌هایی دارد؟

■ وقتی می‌گوییم بخش خصوصی، نمونه بارز آن در ایران صنعتگرانی مانند محمود خیامی یا امثال حاج محمدتقی برخوردار است. این‌ها افرادی هستند که کسب و کار خود را از ابتدا پایه‌گذاری کردند، تجربه و کارنامه آنها مشخص است و به معنی واقعی کلمه، کاسب بودند. یا مرحوم عسگر اولادی که به گفته خودش کار تجارت را از فروختن یک گونی برنج آغاز کرد.

این‌ها را می‌توان کاسبان باصل و نسب در بازار و فعالان مطرح اقتصادی بودند.

تاکنون در خصوصی سازی‌های رخ داده در ایران، اینگونه افراد به عنوان بخش خصوصی مدنظر نبوده است، بلکه فقط کسانی که وابستگی‌های خاص دارند، می‌توانند وارد عرصه شوند و اموال دولتی را در اختیار بگیرند، در حالی که این افراد نه توان دارند، نه سابقه، نه دانش و نه حتی زیر و بم بازار را می‌شناسند. بهتر است مثالی بزنیم. وقتی شرکتی مانند آلتالیا خصوصی می‌شود، می‌بینیم که به یک شرکت توانمند خصوصی منتقل می‌شود، یعنی شرکتی که اصالتاً خصوصی محسوب می‌شود و فرآیندهای آن نیز شفاف است و بازارهای سهام هم به این شفافیت اضافه می‌کنند.

همچنین این خصوصی سازی‌ها در شرایطی بوده که شرکت‌ها با وجود مشکلاتی مانند زیان انباشته، بهره‌وری سرمایه و نیروی انسانی بالایی دارند و پس از واگذاری، باز هم این بهره‌وری را افزایش داده‌اند، اما در ایران در برخی واگذاری‌ها، شرکت‌ها با بازده متوسط سرمایه و بهره‌وری پایین نیروی انسانی به سازمان‌ها و افراد خاص واگذار شده‌اند و بعد هم بهره‌وری‌شان کمتر شده است.

حال گفته می‌شود که این‌ها همه خصوصی شده‌اند، اما این که نامش خصوصی سازی نیست! نباید خودمان را گول بزنیم. کجای واگذاری نیشکر هفت تپه خصوصی سازی بوده؟ این شرکت به کدام بخش خصوصی و به کدام شرکت باسابقه واگذار شده است؟ آیا برای واگذاری هپکو سراغ یک شرکت قطعه‌ساز باسابقه یا شرکت خصوصی فعال در زمینه ماشین‌آلات رفتند؟



**فرآیند خصوصی سازی به این معناست که دولت بپذیرد نمی تواند اقتصاد را کنترل کند و تلاش خود را برای کنترل فرآیندهای اقتصادی کنار بگذارد اما همانطور که زانوی پلیس آمریکا ۸ دقیقه روی گردن جورج فلوید بود، دولت ما ۴۰ سال است زانوی خود را از روی گردن اقتصاد بر نداشته است**

وقتی به بخش خصوصی آزادی و اختیار عمل داده نمی شود و این بخش در هر قدم از کسب و کار خود باید از یک مرجع اجازه بگیرد، چگونه انتظار رونق کسب و کار و شکوفایی اقتصادی داریم؟ در واقع دولت به بهانه کنترل و نظارت، نمی خواهد مشتمت خود را از دور گلوی اقتصاد باز کند.

بد نیست مثالی از اقتصاد آزاد بزنیم. در آمریکا در اوج بحران کرونا، میلیون ها نفر بیکار شدند، اما شیفت اقتصادی بلافاصله آغاز شد. به عنوان مثال متوجه شدند که اکنون وقت تولید و نیتلاتور و ماسک است. این یعنی اقتصاد سریعا، یعنی اقتصادی که در مدت ۳ ماه خود را باز یابی کرده و تغییر لازم را انجام می دهد اما در ایران سال ها است بحث بر سر این است که پراید تولید شود یا نه.

یکی از بحث های اصلی خصوصی سازی این است که اولویت را به تقاضا و بازار داده و به بازار اجازه نفس کشیدن بدهید و بپذیرید که بازار تابع عوامل اقتصادی و اجتماعی است و با فرمان و دستور کنترل نمی شود. این نگاه در دولتمردان ایران وجود ندارد.

### تراپران: شما با بحث نظارت و کنترل در اقتصاد موافق نیستید؟

■ دخالت با نظارت تفاوت دارد. بیایید مثالی بزنیم. وظیفه پلیس حفظ امنیت رانندگان در جاده هاست و اگر کسی مرتکب خلاف شود، پلیس او را متوقف می کند. این یعنی نظارت؛ اما در حال حاضر عملکرد دولت در اقتصاد به گونه ای است که گویی سر هر ورودی به بزرگراه یک پلیس گذاشته اند و مردم باید برای ورود به این بزرگراه از پلیس اجازه بگیرند.

تصور کنید اگر سر هر ورودی بزرگراهی، یک پلیس باشد و به بهانه نظارت، به مردم بگوید باید برای ورود به بزرگراه از من مجوز بگیرید، چه ترافیک و سردرگمی در ورودی ها شکل خواهد گرفت و در نهایت چند نفر خواهند توانست وارد بزرگراه شوند؛ بنابراین بحث نظارت به معنی بستن ورودی و خروجی های اقتصاد نیست.

از سوی دیگر، در حالی که همه حرف از نظارت بر اقتصاد می زنند کلاهبرداری ها و اختلاس های کلانی در ایران شاهد هستیم.

در بسیاری از مواردی که تحت عنوان خصوصی سازی در ایران از آنها یاد می شود، دولت مالکیت خود را به یک صندوق بازنشستگی منتقل کرده که آن هم به طور غیرمستقیم زیر نظر دولت است یا این مالکیت به یک بانک دولتی یا سازمان منطقه آزاد و... منتقل شده است که نمی توان آنها را خصوصی سازی نامید.

خصوصی سازی یعنی مالکیت از دولت به یک فرد حقیقی یا حقوقی مستقل از دولت که فعالیت هایش سودآور و مالکیت آن هم خصوصی است، منتقل شود.

خصوصی سازی به این معناست که دولت بپذیرد نمی تواند اقتصاد را کنترل کند، تلاش خود را برای کنترل فرآیندهای اقتصادی کنار بگذارد و اجازه دهد اقتصاد، خودش رشد کند؛ اما تاکنون دولت به خصوصی سازی واقعی، فرصت شکل گیری نداده است.

در واقع همانگونه که زانوی پلیس آمریکایی حدود ۸ دقیقه روی گردن جورج فلوید بود، زانوی دولت های ایران ۴۰ سال است که روی گردن اقتصاد کشور بوده است. دولت از یک سو می خواهد خصوصی سازی کند زیرا به تنهایی نمی تواند این حجم بالای شرکت های دولتی را اداره کند، از سوی دیگر نمی خواهد کنترل خود بر اقتصاد را از دست بدهد؛ بنابراین واگذاری ها به گونه ای بوده است که می بینید. به عنوان مثال حرف از واگذاری ایران ایر به شستا می زند تا به جای اینکه وزیر کار بخواهد در برابر عملکرد آن پاسخگو باشد، بگویند زیر نظر شستا است که نه مجلس بر آن نظارتی دارد و نه لازم است به سهامداران حقیقی پاسخگو باشد. به عبارت بهتر کسی نمی تواند از شرکت هایی که اینگونه واگذار شدند حساب کشی کند، زیرا خصوصی شده اند، آن هم وقتی که هیچ چیز آنها خصوصی و منطبق بر اصول خصوصی سازی نیست.

ما باید این واقعیت را بپذیریم که مضرترین اقدام و اصلی ترین مانع رشد و شکوفایی اقتصاد ما، دولت ها بوده اند. به عنوان مثال ادعا می شود که ایرلاین های ایران، خصوصی هستند؛ در حالی که کجای کار این شرکت ها خصوصی است وقتی باید از چندین مرجع دستور بگیرند و به چندین مرجع حساب پس دهند و هیچ اختیار عملی ندارند.

چرا نظام تصمیم‌گیری کشور، به مردم اعتماد نمی‌کند تا وارد لایه‌های اقتصاد شوند و فعالیت کنند؟ خصوصی‌سازی در ایران هم می‌تواند موفق باشد، به شرط اینکه اجازه بدهیم حاج برخوردارها و خیامی‌های زمان ما و افرادی نظیر آنها وارد میدان شوند

حال باید این پرسش را مطرح کرد که این ناظران کجا هستند و چرا این همه نظارت، نتیجه نداده است؟ این ناظران کجا امنیت، شکوفایی و جنب‌وجوش اقتصادی ایجاد کرده‌اند؟ برعکس، کاری که کرده‌اند این بوده که هر یک از ورودی‌ها به بزرگراه اقتصاد را تبدیل به یک منبع فساد کرده‌اند زیرا وقتی شما نیازمند ورود به جاده باشید و ببینید صدها خودرو منتظر اجازه یک افسر هستند، احتمالاً حاضر می‌شوید به اصطلاح سرکیسه را شل کنید! بنابراین اتفاقی که در اقتصاد ما افتاده، نامش نظارت بر اقتصاد نیست، بلکه ایجاد اختناق اقتصادی است.

**ترابران: و سخن پایانی...**

■ خصوصی‌سازی می‌تواند در ایران موفق شود، اگر ذهنیت دولتمردان تغییر کند و به بخش خصوصی اعتماد کنند. مردم ما کاری

نبوده که در ۴۰ سال گذشته نکرده باشند، از تحمل ۸ سال جنگ و به جبهه فرستادن همسر و فرزندان‌شان تا تحمل سختی‌های اقتصادی و موج‌های تورمی. آنچه مرا آزار می‌دهد این است که چرا نظام تصمیم‌گیری کشور، به این مردم اعتماد نمی‌کند و نمی‌خواهد وارد لایه‌های اقتصاد شوند و فعالیت کنند؟ باید باور کنیم که خصوصی‌سازی در ایران می‌تواند موفق باشد، اما به شرط اینکه بگذاریم حاج برخوردارها و خیامی‌های زمان ما و افرادی نظیر آنها وارد میدان شوند. دولت باید دست از دخالت در کار بخش خصوصی به بهانه نظارت بردارد. دولت به عنوان ناظر نباید بگذارد دزدی و اختلاس در اقتصاد رخ دهد، از سوی دیگر زانوی خود را روی گردن اقتصاد نگذارد تا نفس کشیدن برای او مشکل نشود.

برآورد اولیه از سهام و دارایی‌های قابل فروش دولت

## ۴۵۰ میلیارد دلار دارایی دولتی روی میز فروش

طبق اعلام وزیر اقتصاد؛ ارزش کل دارایی‌های دولت، ۷ میلیون میلیارد تومان، یعنی معادل ۴۵۰ میلیارد دلار است. به گفته دژپسند، بخش زیادی از این دارایی‌ها را کد مانده و حتی برای بهره‌برداری در اختیار بخش خصوصی هم قرار نگرفته است.

وزیر اقتصاد، جنس و نوع این دارایی‌ها را به تفکیک اعلام نکرده و مشخص نیست چه میزان از این اموال شامل دارایی‌های منقول و غیرمنقول، سهام یا سایر دارایی‌هاست اما آن طور که اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهوری در سخنان جداگانه‌ای اعلام کرد ۲۷۰۰ هزار میلیارد تومان از این اموال شامل سهام شرکت‌های دولتی است که رقمی معادل ۱۸۰ میلیارد دلار را شامل می‌شود. تاکنون ۲۰ درصد از این دارایی‌ها برای این که در چرخه تولید قرار بگیرند تجدید ارزیابی شده‌اند.

فرهاد دژپسند در این باره گفت: «بر اساس گزارشی که آقای اکرمی مسئول خزانه‌داری در آبان ۹۷ ارائه کرد، دارایی‌های دولت ۷ میلیون میلیارد تومان برآورد شده بود که البته نمی‌توان همه این دارایی‌ها را ارزیابی کرد، اما اگر فقط ۲۰ درصد از دارایی‌های دولت ارزیابی شود و در چرخه اقتصاد قرار گیرد، باعث رونق می‌شود.»

وزیر اقتصاد درباره مولدسازی دارایی‌های دولت گفت: «۲۸۰۰ هزار میلیارد تومان شرکت دولتی ارزیابی شده و به‌روز شده در کشور داریم که قابلیت واگذاری دارند.»

او تأکید کرد: «از بازدید دارایی‌های دولتی در شهرهای مختلف واقعا سر آدم دود می‌کشد، دارایی‌های زیادی وجود دارند که را کد مانده‌اند. وقتی به فلان دستگاه اجرایی می‌گوییم چرا این دارایی‌ها را کد مانده‌اند، می‌گویند بعداً طرح توسعه اجرا می‌کنیم؛ مثلاً در مشهد زمین قابل توجهی بود که وقتی پرسیدیم گفتند می‌خواهیم بعداً طرح توسعه اجرا کنیم؛ بنابراین چسبندگی به مال و اموال و دارایی مربوط به یک دستگاه نیست، همه گرفتار شده‌ایم.»

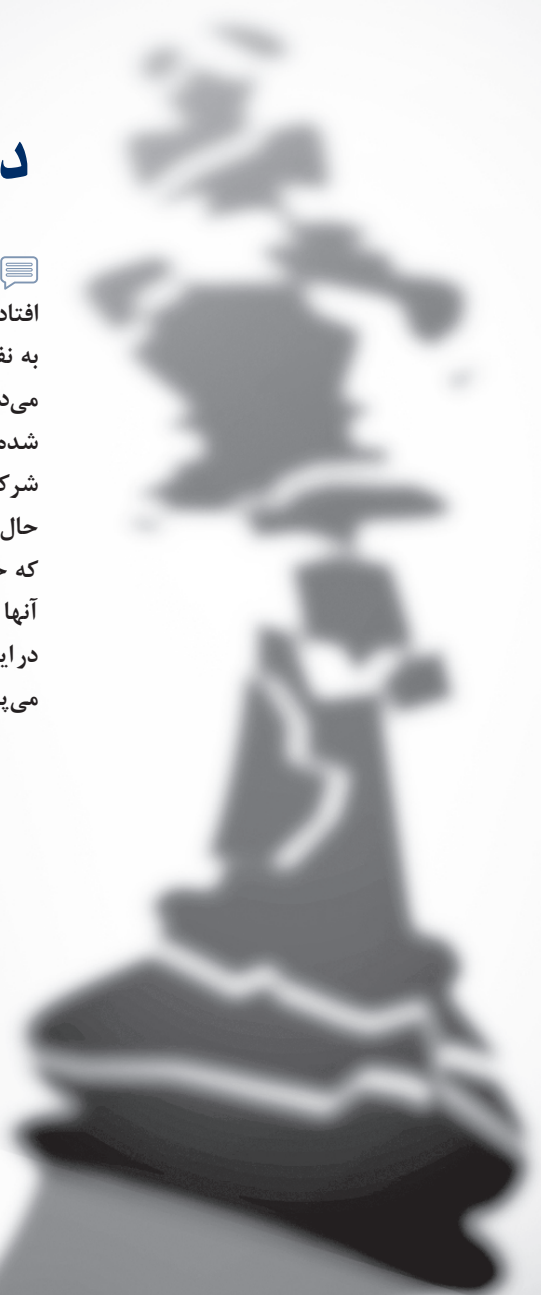
همگام با وزیر اقتصاد دیروز معاون اول رئیس‌جمهوری هم درباره خصوصی‌سازی و واگذاری سهام شرکت‌های دولتی سخن گفت و اعلام کرد؛ ارزش سهام شرکت‌های دولتی ۲۷۰۰ هزار میلیارد تومان یعنی معادل ۱۸۰ میلیارد دلار است.

جهانگیری گفت: «حجم و قیمت مجموع شرکت‌های دولتی بسیار بزرگ و چند برابر بودجه کشور است که البته بازده مناسب را ندارند و دولت هر سال باید مبلغی به‌عنوان رفع زیان آن‌ها پرداخت کند که امیدوارم با ایجاد سامانه یکپارچه شرکت‌های دولتی، عملکرد آنها شفاف در اختیار افکار عمومی باشد.»

ترابران از دولتی کردن مجدد بنگاه‌ها گزارش می‌دهد

## درباره اختلالات توهم‌زا

واگذاری بنگاه‌های دولتی یا همان سیاست خصوصی‌سازی موجب از نفس افتادن برخی تولیدات شده که علت آن را برخی بر اساس نوع رویکرد نظری خود به نفس خصوصی‌سازی و برخی دیگر به روند و نوع غلط این سیاست مرتبط می‌دانند. در حال حاضر، برخی از این بنگاه‌ها چنان با مشکلات حادی مواجه شده‌اند که مسئولان تصمیم به ملی‌سازی مجدد آنها گرفته‌اند و تا اینجا سه شرکت هیپکو، تراورس و لاستیک البرز به دولت بازگردانده شده است. حال پرسش این است که آیا مشکلات، به نوع مالکیت این شرکت‌ها مرتبط است که حالا با دولتی کردن آنها این مسائل خاتمه یابند، یا به نوع خصوصی‌سازی آنها یا شاید هم به وضعیت کلی اقتصاد کشور؟ در اینجا، ابتدا به مبانی دو نوع مالکیت ملی (دولتی) یا ملی‌سازی و خصوصی‌سازی می‌پردازیم و سپس بر مشکلات خصوصی‌سازی در ایران تمرکز می‌کنیم.



بنابر تعریف، ملی‌سازی یعنی اعطای کنترل یا مالکیت به دولت مرکزی. ملی‌سازی معمولاً به دلایل اقتصادی، سیاسی و یا اجتماعی صورت می‌پذیرد و برخی کارشناسان معتقدند که این سیاست می‌تواند بهترین گزینه به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه باشد.

به عنوان نمونه یکی از انگیزه‌های کلیدی در پشت ملی‌سازی بسیاری از صنایع در آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین همین موضوع است. در واقع دولت می‌تواند پروژه‌هایی را اجرا کند که در عین حال که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی آنها را پرخطر می‌بینند، برای رشد ملی ضروری هستند.

از دیگر محرک‌های ملی‌سازی می‌توان به تمایل دولت مرکزی به کسب کنترل صنایع سودآور، عدم توانایی بخش خصوصی دولت و کنترل دموکراتیک بر منابع و عدالت اشاره کرد. این نظریه که دارایی‌های زیرزمینی به عموم تعلق دارد و بهره‌برداری خصوصی از آنها مشروع نیست، حق کنترل دولت در این صنعت توضیح داده می‌شود.

ایجاد برابری یکی دیگر از انگیزه‌های اجتماعی ملی‌سازی است که در آن اصطلاح اموال دولتی و عموم یکی در نظر گرفته شده است. بر اساس این استدلال، وقتی شرکتی یا صنعتی ملی می‌شود، مردم یا بخش عمومی به کالاها و خدماتی که ارائه می‌کنند، به صورتی برابر و راحت دسترسی پیدا می‌کنند. برای مثل، شرکت‌های خدمات شهری و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی معمولاً دولتی هستند، اگرچه وجود این نوع شرکت‌ها برای مصلحت و رفاه عمومی بسیار حیاتی است، اما شاید به اندازه کافی برای کارآفرینان بخش خصوصی جذاب نباشند.

ملی‌سازی در کنار امکان دسترسی برابر برای مصرف‌کنندگان، می‌تواند برای کارکنان نیز جذاب باشد. اتحادیه‌های کارگری یکی از مهم‌ترین گروه‌های ذی‌نفعی هستند که به ملی شدن علاقه‌مندند، زیرا دولت می‌تواند با این سیاست، فرصت‌های شغلی بیشتری با شرایط کار و دستمزد منصفانه فراهم کند. همانگونه که در زمینه بنگاه‌هایی مانند هپکو، فولاد خوزستان و هفت‌تپه شاهد هستیم، در اغلب مواقع سیاست‌های خصوصی کردن

بنگاه‌های دولتی در اولین گام موجب تعدیل یا کاهش دستمزدها می‌شود.

اما یکی از مهم‌ترین دلایل برگشت به مالکیت دولتی که موضوع محوری گزارش حاضر هم است، جلوگیری از ورشکستگی است. دولت ممکن است یک شرکت را با هدف نجات آن از خطر ورشکستگی، ملی کند. این قضیه در مورد بنگاه Conrail در آمریکا صادق است. در سال ۱۹۷۶، کنگره با طرح دولت نیکسون برای در دست گرفتن کنترل هفت شرکت راه‌آهن ورشکسته در شمال شرق ایالات متحده موافقت کرد. این سیاست در پاسخ به بحرانی اتخاذ شد که ورشکسته شدن شرکت راه‌آهن مرکزی را در سال ۱۹۷۰ به دنبال داشت.

این شرکت‌ها در قالب یک بنگاه واحد به نام Conrail تجمع شده و به‌عنوان بنگاهی تحت حمایت دولت درآمدند، اما قرار بود این یک شرکت خصوصی و جست‌وجوگر سود باشد که در نهایت چون اساسنامه آن عملاً سودآوری شرکت را غیرممکن کرده بود، دولت به تنها سهامدار کنترلی تبدیل شد.

به علاوه، دولت ممکن است به دلایل امنیتی نیز به ملی‌سازی روی آورد؛ چراکه خصوصی بودن شرکت می‌تواند خطرات امنیتی به همراه داشته باشد. برای مثال در ایالات متحده در پاسخ به حملات یازده سپتامبر ۲۰۰۱،

**مرکز پژوهش‌های مجلس  
تعیین فرصت زمانی  
کوتاه برای واگذاری‌ها  
بدون توجه به ظرفیت‌های  
اقتصاد ملی و تعداد زیاد  
شرکت‌ها برای واگذاری  
را ضمن ایجاد شتاب‌زدگی  
در اجرا و انحراف از  
مبانی تعریف شده، از جمله  
دلایل محقق نشدن  
اهداف واگذاری‌ها می‌داند**

دولت فدرال «اداره امنیت حمل‌ونقل» را تاسیس کرد که به نظارت دولت بر تمام گیت‌های بازرسی فرودگاه‌ها منجر شد، در حالی که قبلاً شرکت‌های خصوصی این گذرگاه‌ها را کنترل می‌کردند. در حال حاضر، باجه‌های بازرسی در معدودی از فرودگاه‌های آمریکا توسط شرکت‌های خصوصی اداره می‌شوند، ولی همچنان بر اساس برنامه نظارت مشارکتی، تحت نظارت اداره امنیت حمل‌ونقل قرار دارند.

### استدلال در دفاع از مالکیت خصوصی

در اغلب مواقع، انگیزه‌های اقتصادی محرک خصوصی‌سازی است. باید یادآوری کرد که اگرچه این سیاست ظاهراً در کشورهایی که اقتصاد سرمایه‌داری دارند، محبوب است، ولی کشورهایی که گرایش‌های سرمایه‌داری نیز ندارند مانند چین و مجارستان در دهه ۱۹۸۰ به خصوصی‌سازی واکنش مثبت نشان دادند. اصلی‌ترین استدلال در دفاع از خصوصی‌سازی این است که این سیاست، کارایی اقتصادی را افزایش داده و نسبت به ملی‌سازی، ظرفیت بیشتری برای رشد اقتصادی در بلندمدت دارد. رقابت، نیروی پیش‌برنده‌ای است که به این افزایش کارآمدی منجر می‌شود.

البته باید اشاره کرد که در برخی مواقع دولت‌ها گزینه‌های دیگری در اختیار دارند که به آنها امکان می‌دهد بدون خصوصی‌سازی کامل یک صنعت از مزایای رقابت بهره‌مند شوند.

یک گزینه کارآمد در این زمینه، می‌تواند اجازه ورود شرکت‌های خصوصی به عرصه رقابت با بنگاه‌های دولتی باشد، اتفاقی که در دهه ۱۹۸۰ در چین کمونیست رخ داد و در حالی که یک شرکت حمل‌ونقل هوایی دولتی از قبل وجود داشت، دولت اجازه داد تا یک خط هوایی دولتی جدید تاسیس شود.

این سیاست برای نظریه‌های اقتصادی بسیار اهمیت داشت؛ چراکه نشان می‌داد رقابت به هیچ‌عنوان به خصوصی‌سازی ارتباطی ندارد و فقط با تنوع‌بخشی به شرکت‌ها برای فعالیت در یک راستا می‌توان بستر رقابت را فراهم کرد، لذا نکته اصلی این است که تمامی این گزینه‌ها رقابت را امکان‌پذیر می‌کنند که به نوبه خود به



آمارهایی که از ارزیابی شرکت‌های واگذار شده وجود دارد، بیانگر آن است که این سیاست ممکن است در برخی صنایع موفق عمل کرده باشد، اما در برخی حوزه‌ها مانند فلزات اساسی و معادن به شدت ناکارآمد و ناموفق بوده است

در آخرین بررسی از گزارش‌های سالانه که مربوط به سال ۹۷ است، ۱۷ بنگاه واگذار شده از نظر ۴ شاخص بهره‌وری، بازدهی، اشتغال و سرمایه‌گذاری مورد بررسی قرار گرفتند که ۹ شرکت از این میان، اشتغال صفر یا منفی داشتند

محقق نشود.

۶- طبق قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در بعد واگذاری‌ها برای بخش تعاونی اولویت در نظر گرفته شد، اما به طور مشخص ترجیحاتی برای این بخش در واگذاری سهام لحاظ نشد، به همین دلیل سهم بخش تعاونی از طریق خصوصی سازی و واگذاری سهام رشد نکرده است.

۷- بدهی سنگین دولت به نهادهای عمومی و سایر اشخاص، سبب شده تا سهم قابل توجهی از منابع حاصل از واگذاری‌ها، بدون توجه به مفاد بند «د» سیاست‌های کلی واگذاری و ماده (۲۹) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، برای رد دیون دولت اختصاص یافته و از مسیر تعیین شده در اسناد بالادستی منحرف شود.

۸- در واگذاری برخی شرکت‌ها به خصوص در موارد مرتبط با رد دیون، به دلیل محول شدن امر بازسازی ساختاری به خریداران غیر حرفه‌ای و غیرمتخصص، تحقق هدف ارتقای کارایی بنگاه‌های واگذار شده به عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه خصوصی سازی، با تردید جدی مواجه شده است.

۹- قرار گرفتن نام بسیاری از شرکت‌ها در فهرست قوانین بودجه سالیانه برای واگذاری بدون توجه به بسیاری از ملاحظات (با وجود آنکه واضح بود واگذاری آنها ممکن نخواهد بود) سبب شد نه تنها واگذاری شرکت‌ها مطابق فهرست مورد نظر قانون‌گذار محقق نشود، بلکه توان دولت بیشتر معطوف به نحوه اجرای این تکلیف قانونی شده و به ظرفیت‌های دیگر کمتر توجه شود.

۱۰- برخی شرکت‌ها عنوان می‌کنند که کارشان انجام امور حاکمیتی است. باید توضیح داد که اگر شرکتی وظیفه حاکمیتی انجام می‌دهد باید در درون وزارتخانه یا موسسه دولتی قرار گیرد. امور حاکمیتی در قالب حقوقی شرکتی قابل انجام نیست.

۱۱- عدم تدوین نظام‌نامه‌ای برای تامین مالی و تشویق خریداران بخش خصوصی از یکسو و ایجاد نااطمینانی در برخی واگذاری‌ها (اعتراض به قیمت‌گذاری توسط نهادهای نظارتی یا وزارتخانه‌ها، لغو برخی تصمیمات و...) از سوی دیگر، سبب شده است تا بخش خصوصی نقش قابل توجهی در خرید سهام

تحقق مزایای خصوصی سازی کمک می‌کند. از همین رو اکنون تقریباً همگان پذیرفته‌اند که نباید تمامی صنایع به بخش خصوصی واگذار شوند.

### دلایل شکست

با این وجود، در زمینه خصوصی سازی به طور خاص در ایران، مسائل دیگری هم وجود دارد که مرکز پژوهش‌های مجلس هم بارها در گزارش‌های مختلف به آنها پرداخته است. طبق گزارشی که این نهاد پژوهشی بر مبنای مصاحبه با برخی از کارشناسان مطرح در این زمینه انجام داده، به طور خلاصه موارد ذیل مورد تاکید قرار گرفته است:

۱- در قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، اهداف به صورت کمی و یا کیفی مشخص نشده است و تنها در حوزه واگذاری‌ها و بخش تعاون، چند هدف کمی ذکر شده که این موارد همه آن چیزی نیست که باید مقرر می‌شد.

۲- تعیین فرصت زمانی کوتاه برای واگذاری‌ها بدون توجه به ظرفیت‌های اقتصاد ملی و تعداد زیاد شرکت‌ها برای واگذاری‌ها، ضمن ایجاد شتابزدگی در اجرا و انحراف از مبانی تعریف شده، سبب شد آنچه که از واگذاری‌ها مورد انتظار بود، محقق نشود.

۳- دامنه وسیع فعالیت‌های تصدی‌گرایانه دولت در گروه ۳ از ماده (۲) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ از یک طرف و تداوم حضور دولت در فعالیت‌های مشمول گروه‌های ۱ و ۲ موضوع ماده (۲) این قانون با توجه به عدم خاتمه واگذاری این فعالیت‌ها از طرف دیگر، سبب شده بار مالی و مدیریتی دولت در تصدی فعالیت‌های اقتصادی به شکل مورد انتظار کاهش نیابد.

۴- چالش‌های موجود در نحوه اداره بنگاه‌های تخصصی برای سهام عدالت و رد دیون، بار مدیریتی دولت را در اداره تصدی‌های اقتصادی دوچندان کرده است.

۵- عرضه سهام شرکت‌ها به صورت بلوکی از یک طرف و توان اندک بخش خصوصی برای رقابت با بخش عمومی در این عرضه‌ها از طرف دیگر، سبب شده توسعه بخش خصوصی از طریق واگذاری‌ها، به طور کامل

عرضه شده توسط دولت نداشته باشد.

### یک کارنامه خصوصی

آمارهایی که از ارزیابی شرکت‌های واگذار شده وجود دارد، نشان‌دهنده آن است که این سیاست اگرچه در برخی صنایع موفق عمل کرده، اما برعکس در برخی حوزه‌های دیگر مانند فلزات اساسی و معادن ناکارآمد و ناموفق بوده است. در آخرین بررسی از این سلسله گزارش‌های سالانه که مربوط به سال ۱۳۹۷ است، ۱۷ بنگاه خصوصی شده با ۴ شاخص بهره‌وری، بازدهی، سرمایه‌گذاری و اشتغال مورد ارزیابی قرار گرفتند. طبق این آمارها از میان این تعداد بنگاه واگذارشده، ۹ شرکت اشتغال صفر و منفی داشته‌اند. حتی شرکت‌هایی مانند کشتی‌سازی خلیج فارس، صدرا امید چابهار و خدمات مهندسی آب و خاک کشور به ترتیب اشتغال‌زایی منفی ۵۱، ۵۰ و ۴۵ درصد داشته‌اند.

در مقابل هم شرکت‌های تولید نیروی برق آبادان، مجتمع آلومینیوم المهدی و نورد و لوله اهواز به ترتیب رشد ۱۲۵، ۳۸ و ۲۸ درصدی را در این شاخص ثبت کرده‌اند.

نکته مهمی که این آمارها نشان می‌دهد این است که بیشتر شرکت‌هایی که از نظر سه شاخص بازدهی، بهره‌وری و سرمایه‌گذاری کارکرد منفی داشته‌اند، اغلب شرکت‌های بزرگ‌مقیاس هستند. در مقابل شرکت‌های کوچک‌مقیاس امتیازهای مثبتی را در این زمینه‌ها کسب کرده‌اند.

از میان این شرکت‌ها، سه بنگاه مربوط به صنایع ساخت و تولید، سه شرکت در حوزه فلزات اساسی و معادن، یک شرکت کشاورزی، یک شرکت برق و ۷ شرکت خدماتی و دو دیگر در حوزه ساختمانی و پیمانکاری هستند. نکته این است که نرخ رشد شاخص‌ها در شرکت‌هایی که در صنایع برق، خدمات و کشاورزی فعالیت می‌کنند، مثبت بوده و سه شرکت دیگر که در زمینه‌های ساختمانی، ساخت و تولید و فلزات اساسی قرار دارند، منفی شده است.

طبق این آمارها ۱۰۰ درصد شرکت‌های معدنی و فلزات اساسی افت و کاهش امتیاز نسبت به قبل از واگذاری داشته‌اند. کار جالبی که در این پژوهش انجام شده این

است که به منظور کنترل شرایط و اوضاع کلی اقتصاد، مقایسه‌ای هم با شرکت‌های دولتی و خصوصی انجام شده تا از این طریق تأثیرات شرایط کلی حاکم بر اقتصاد، از مدل خارج شود و بتوان با اطمینان بیشتری ادعا کرد که عملکرد شرکت‌های خصوصی شده، ربطی به اوضاع اقتصادی نداشته، بلکه دلیل اصلی آنها تغییر ساختار مالکیت آنهاست.

نتایج این بررسی نشان می‌دهد که تفاوت امتیاز شرکت‌های واگذار شده نسبت به شرکت‌های دولتی مشابه در حوزه ساخت و تولید ۳۴ درصد است. به بیان دیگر، امتیاز شرکت‌های دولتی در ۳ شاخص (شاخص بازدهی، بهره‌وری و سرمایه‌گذاری) ۳۴ درصد بیشتر است. این تفاوت در صنایع ساختمانی ۵/۵ درصد و در بخش خدمات ۱۴ درصد بوده است؛ اما در صنایع فلزات اساسی و معادن و کشاورزی هر دو ۷/۷ درصد و برق ۳/۴ درصد بهتر از بخش دولتی بوده‌اند.

در سطح دیگر که این شرکت‌ها با نمونه‌های خصوصی مقایسه شده‌اند، مشخص شده که عملکرد آنها در حوزه‌های ساخت و تولید، ساختمانی، خدمات به ترتیب ۵۰، ۹، ۰/۵ درصد کمتر و در حوزه‌های فلزات اساسی و معادن و کشاورزی هر دو ۱۵ درصد و برق ۱۴ درصد بیشتر است.

همانطور که گفته شد این ارزیابی فقط مربوط به ۱۷ بنگاه می‌شود که به سفارش خود سازمان خصوصی سازی انجام شده، اما اگر بخواهیم به گزارش‌های مستقل تری اشاره کنیم، شاید یک از نمونه‌های قابل توجه و مهم، گزارشی باشد که روزنامه «شرق» درباره مسائل کارگری ۱۰۰ شرکت واگذار شده انجام داده است.

مطابق این گزارش، ۶۲ درصد این شرکت‌ها دارای مشکلات کارگری اعم از سابقه اخراج دسته‌جمعی، تعدیل نیرو یا عدم پرداخت دستمزد هستند. همچنین این گزارش در بررسی خود به این نتیجه رسیده که ۵۱ درصد بنگاه‌های مذکور تعطیل، نیمه تعطیل یا دارای مشکلات تولید هستند.

در این خصوص، به طور نمونه می‌توان به نمونه هپکو اشاره کرد که در آن غلبه نگاه سودمحور بر توسعه یکی از محوری‌ترین انحرافات اصلی بوده است که شاید بتوان این ویژگی را به دیگر

مقایسه شرکت‌های واگذار شده نسبت به شرکت‌های دولتی مشابه در امر ساخت و تولید نشان می‌دهد امتیاز شرکت‌های دولتی در شاخص‌های بهره‌وری، بازدهی، سرمایه‌گذاری و اشتغال، ۳۴ درصد بیشتر بوده است. این تفاوت در صنایع ساختمانی ۵/۵ درصد و در صنایع و خدمات ۱۴ درصد بوده است.

امتیاز شرکت‌های واگذار شده نسبت به نمونه‌های خصوصی مشابه، نشان می‌دهد که عملکرد آنها در حوزه ساخت و تولید، ساختمانی و خدمات به ترتیب ۵۰، ۹، ۰/۵ درصد کمتر و در بخش فلزات اساسی، معادن و کشاورزی ۱۵ درصد بیشتر بوده است.

آنجنانی که نیازمند اضافه کاری کارگران شود، وجود ندارد و این برعهده مدیرعامل شرکت است که برای کارگران کار فراهم کند.»

عبدولی در رابطه با اتفاقاتی که برای شرکت بعد از واگذاری رخ داد، افزود: «این شرکت در سال‌هایی که خصوصی بود، به نابودی کشیده شد و همه صاحب‌نظران و مسئولان و کارگران اتفاق نظر دارند که احیای شرکت تنها به دولتی شدن آن بستگی دارد. چون هیچ حمایتی جز وام دادن به بخش خصوصی وجود ندارد که در نهایت هم این وام با سود و جریمه تبدیل به یک معضل می‌شود.»

او تاکید کرد: «در حال حاضر هپکو به‌جز بدهی‌هایی که بیمه و تامین اجتماعی و دیگر اشخاص حقیقی دارد، تنها یک هزار میلیارد تومان به بانک بدهکار است.»

این کارگر هپکو افزود: «در حال حاضر هرچند مدیرعامل جدید هم همه تلاش خود را انجام داده، اما شرکت هر کاری می‌خواهد انجام دهد، نیاز به سرمایه در گردش دارد و نبود آن موجب شده برای ۲ تا ۳ میلیارد به منظور تولید غلتک درمانده باشد.»

هپکو را خریداری کرد به فکر رونق تولید آن نبود، بلکه به دنبال استفاده از منابع هپکو بودند و همه آنها استفاده خود را کردند و رفتند. اموال را برداشتند و بردند و کسی حسابرسی نکرد که آن همه ماشین‌آلات و تجهیزات کجا رفت.»

او در رابطه با اینکه آیا این تخلفات پیگیری حقوقی شده است، گفت: «نمی‌دانم پیگیری حقوقی شده یا نه، ولی می‌دانم که سازمان خصوصی باید این کار را انجام دهد و اکنون هم گویا در حال حسابرسی است. از طرف دیگر "ایمیدرو" که قصد دارد مالک شرکت شود، اطلاعات را از ما اخذ کرده و می‌خواهد مورد حسابرسی قرار دهد.»

اما در رابطه با مسائل کارگری رضا عبدولی، رئیس شورای اسلامی کار هپکو چنین توضیح داد: «مشکلات کارگری هنوز پابرجا هستند و در همین لحظه دو ماه حقوق کارگران معوق شده و از سوی دیگر برخی از کارگران هنوز طلب‌های خود که مربوط به قبل از سال‌های ۹۵ و ۹۶ می‌شود را دریافت نکردند. همینطور سنوات برخی بازنشسته هم پرداخت نشده است. مسئله مهم دیگر این است که تولید

بنگاه‌های مسئله‌دار نیز تعمیم داد. خصوصی کردن یکی از منابع مهم درآمدی در بودجه‌های سنواتی بوده است و از همین رو اهلیت خریداران چندان مدنظر فروشنده قرار نگرفته است؛ اگر با صحبت مسئولان وقت سازمان خصوصی همراه شویم که قیمت‌های بالا و شرکت‌های زیان‌ده دولتی برای مشتریان جاذبه نداشته است، می‌توان این گمانه قوی را مطرح کرد که برعکس بسیاری از نمونه‌های موفق دنیا، تلاشی برای سودده کردن شرکت‌ها قبل از واگذاری صورت نگرفته و نگاه سوداگرانه خریداران برای بیرون کشیدن سودهای نامولد موجب شده اکنون به جایی برسیم که هپکو و هفت‌تپه نمونه عینی آن هستند.

توضیحات غلامی، مدیرعامل شرکت هپکو به خبرنگار ترابران این مسئله را بهتر نمایان می‌کند. «ما اکنون مشکل پولی داریم. حدود ۲ هزار میلیارد تومان برای تولید محصولات خود نیاز داریم. ایمیدرو گفته است که اگر هپکو به مالکیت ایمیدرو درآید، سرمایه آن را تامین خواهد کرد.»

غلامی افزود: «هرکسی که از بخش خصوصی

#### میزان موفقیت در عرضه‌های شرکت‌های دولتی در سال ۱۳۹۸

نام شرکت	روش عرضه	سهام متعلق به دولت	ارزش کل پایه (میلیارد ریال)	تاریخ عرضه	ملاحظات
بیمه البرز	بورس	۱۷/۳۴ درصد	۳,۶۲۰	۱۳۹۸/۱۲/۱۴	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
پالایش نفت تبریز	بورس	۲۰ درصد	۳۱,۶۳۰	۱۳۹۸/۱۲/۰۷	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
تولید تجهیزات سنگین (هپکو)	فراپورس	۵۹/۰۲ درصد	۱۴,۴۵۰	۱۳۹۸/۱۱/۲۰	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
بیمه اتکایی امین	فراپورس	۱۱/۴۴ درصد	۱,۶۷۰	۱۳۹۸/۱۱/۲۹	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
پالایش نفت تهران	بورس	۲۰ درصد	۴۰,۸۵۰	۱۳۹۸/۰۵/۰۹	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
پالایش نفت بندرعباس	بورس	۲۰ درصد	۴۷,۴۳۰	۱۳۹۸/۰۵/۰۹	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
پالایش نفت اصفهان	بورس	۲۰ درصد	۴۸,۰۹۰	۱۳۹۸/۰۵/۱۲	عدم استقبال خریدار به دلیل فروش نقدی
پالایش نفت شیراز	فراپورس	۲۰ درصد	۱۳,۰۴۰	۱۳۹۸/۱۱/۲۱	فروش رفته
پالایش نفت لاوان	فراپورس	۲۰ درصد	۱۳,۶۵۴	۱۳۹۸/۱۱/۲۶	فروش رفته
جمع کل ارزش عرضه‌ها			۲۱۴,۴۳۴		
جمع کل ارزش فروش رفته‌ها			۲۶,۶۹۴*		

\* با لحاظ سود فروش اقساطی به ارزش ۲,۲۳۷ میلیارد ریال، ارزش شرکت‌های فروش رفته به صورت عمده در سال ۱۳۹۸، معادل مبلغ ۲۸,۹۳۱ میلیارد ریال است. همچنین طی سال ۱۳۹۸ مبلغی به ارزش ۳,۲۸۹ میلیارد ریال به صورت تدریجی واگذار شده است.

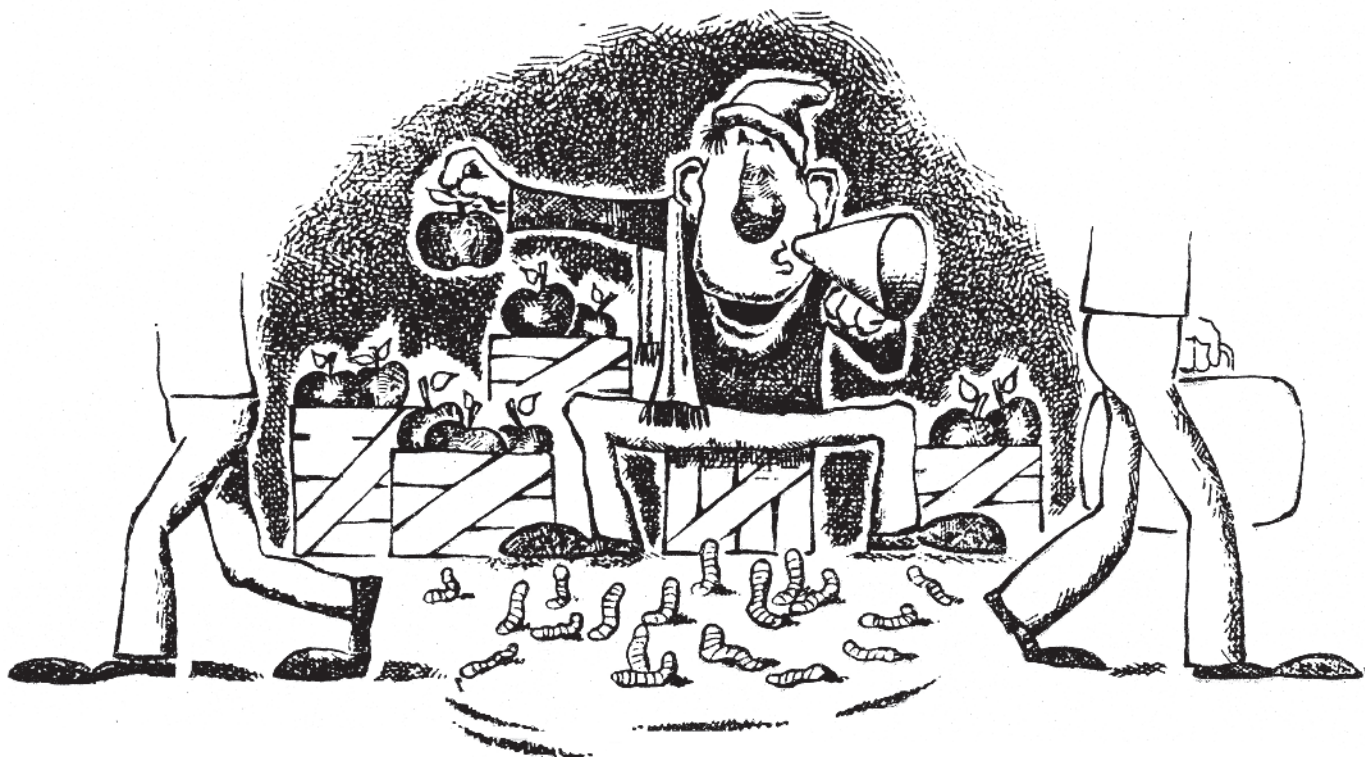
خصوصی‌سازی بخش مسافری ریلی به آخر خط رسیده است؟

## ایستگاه پایانی خیال!

قضاوت کارشناسی درباره شیوه و نتایج خصوصی‌سازی در حمل‌ونقل ریلی

سعید قصابیان

خصوصی‌سازی در مسافرکشی ریلی نیز ذیل فرآیند خصوصی‌سازی در کل اقتصاد کشور و کاملاً تحت تاثیر آن است. در این کشور، خصوصی‌سازی معادل «واگذاری شرکت‌های متعلق به دولت» با هدف کسب درآمد انگاشته می‌شود. دولت همچنین در عوض دیون خود به سازمان‌های مختلف، شرکت‌های - اکثراً ضررده - خود را واگذار می‌کند و چندان هم به اهلیت اهمیت نمی‌دهد و اولویت با آنهایی است که پول بیشتری می‌دهند از جمله بانک‌ها، صندوق‌ها و سازمان‌های متمول (نمونه‌اش، واگذاری ماشین‌سازی اراک به صندوق ذخیره فرهنگیان و واگذاری رجا به شستا). تقلیل خصوصی‌سازی به واگذاری شرکت‌ها، خشت اولی است که کج گذاشته شده و شاهد هستیم که دیوار خصوصی‌سازی همچنان تا به ثریا کج بالا می‌رود. دولت قصد کرده تا بخشی از منابع درآمدی سالانه خود را از طریق فروش شرکت‌هایش تامین کند، اما بخش خصوصی مستقل طبعاً تمایلی به تملک شرکت ضررده ندارد لذا این شرکت‌ها نصیب بخش شبه‌دولتی می‌شوند که در مدیریت چیزی بیش از دولتی‌ها در چنته ندارند. دولت مالکیت را واگذار می‌کند، اما مدیریت را در قالب شبه‌دولتی‌ها در دست خود نگه می‌دارد. این خشت دومی است که کج گذاشته شد. دولت همان قدر که در اداره این شرکت‌ها ناتوان بوده در واگذاری هم فشل عمل می‌کند. این هم خشت سومی است که باید راست شود.



تضمین حق مالکیت  
فردی و امنیت سرمایه  
و رقابت سالم، خشت  
اول در خصوصی سازی  
محسوب می شود.  
اگر خشت اول راست  
گذاشته می شود، امروز  
دولت نه تنها مجبور  
نمی شد به شرکت های  
مسافری ریلی، کمک  
مالی بدهد، بلکه از  
محل مالیات عملکرد  
کسب درآمد داشت

چه کسی گفته که تنها  
شیوه خصوصی سازی  
واگذاری است؟ اصلا  
واگذاری چه ربطی دارد  
به خصوصی سازی؟  
مقدمه خصوصی سازی،  
تضمین حق مالکیت  
فردی، امنیت سرمایه  
و رقابت سالم است

مولد اجتناب می کنند و ریال خود را صرف  
خرید سکه و طلا و ارز و آپارتمان و ویلا و  
خودرو و خرید خانه در کشورهای همسایه  
می کنند، چطور از خارجی انتظار داریم که  
سرمایه خود را به داخل بیاورد؟  
برآیند جریان سرمایه فعلا از داخل به سمت  
بیرون است و این خشت چهارمی است که  
باید راست شود. معنای خصوصی سازی، جز  
ایجاد زمینه برای سودآوری سرمایه نیست و  
دولت هیچ ماموریتی از این مهم تر ندارد. راه  
موفقیت در خصوصی سازی برقراری امنیت  
برای سرمایه های ملی است.

### خشت های کج ریلی

به وضعیت حمل و نقل ریلی بپردازیم. چهل و  
چند شرکت حمل و نقل ریلی برای حمل بار  
و مسافر و تامین کشتش در این بخش مجوز  
گرفته اند و یک انجمن صنفی هم دارند، اما  
در بین آنها شرکتی که واقعا خصوصی باشد  
و پولش مال خودش باشد و مستقل باشد  
به ندرت پیدای می شود.

جمع بندی عملکرد این شرکت ها از قول  
مدیرعامل وقت راه آهن، ضرر سالانه هشتصد  
میلیارد تومانی در بخش مسافری است.  
مدیرعامل رجا از عملی نشدن وعده های داده  
شده شکایت می کند و چاره ای جز افزایش  
قیمت بلیت قطارهای حومه ای نمی بیند.

وزارت نفت به تعهد خود در مورد جبران  
صرفه جویی سوخت به صنعت حمل و نقل  
ریلی کج دار و مریز عمل می کند. در بخش  
درون شهری، معاون شرکت بهره برداری مترو  
تهران اذعان می کند که هزینه هر سفر با  
مترو بیش از ۲۴۰۰ تومان است و درآمد  
بلیت فروشی جوابگوی هزینه ها نیست (به  
نقل از معاون منابع انسانی شرکت بهره برداری  
مترو تهران و حومه) و تاکنون تنها راهکار،  
تزریق سوبسید به بخش مسافری بود که  
حالا دیگر توان پرداخت همان سوبسید هم  
وجود ندارد. بحران در کاسبی مسافرکشی  
ریلی به وضوح دیده می شود.

مسافر بین مدهای حمل و نقل مقایسه هزینه  
- فایده انجام می دهد و بر این اساس برای  
هر سفر ریلی حاضر است مبلغ معینی

تقریبا هیچ کدام از واگذاری های بی حرف و  
حدیث نبوده است. از فولاد خوزستان گرفته  
تا هپکو و نیشکر و گروه ملی فولاد و  
ماشین سازی و شرکت دیگری در ارومیه.  
شرکت های واگذار شده از پرداخت حقوق  
کارکنان عاجزند، چه رسد به سرمایه گذاری  
در توسعه و نوآوری و سوددهی.

سازمان عریض و طویل خصوصی سازی بعد  
از ۱۲ سال حتی نتوانست دو باشگاه فوتبال پر  
طرفدار را واگذار کند و در سال ۹۶ این پرونده  
را مختومه اعلام کرد. بازگشت شرکت  
تراورس به دامان راه آهن - بعد از ده سال که  
به بخش خصوصی واگذار شده بود - شاهد  
دیگری است بر عجز دستگاه خصوصی سازی  
کشور در واگذاری ها.

چه کسی گفته که تنها شیوه خصوصی سازی  
واگذاری است؟ اساسا واگذاری چه ارتباطی  
با خصوصی سازی دارد؟ پیش نیاز و مقدمه  
خصوصی سازی، تضمین حق مالکیت فردی،  
امنیت سرمایه و رقابت سالم است. اکنون  
اصلی ترین مشکل کشور فقدان سرمایه گذاری  
است که به رکود و تورم و بیکاری انجامیده  
است و واگذاری شرکت های دولتی به هدف  
جبران دیون و کسری بودجه، هیچ کمکی به  
حل مشکل سرمایه گذاری نمی کند. مشکل  
چنان حاد است که اگر فاینانس به فریاد  
دولت نرسد، همه پروژه های عمرانی دولت  
متوقف می شوند.

نمونه های ریلی آن (صرف نظر از اینکه آیا  
این پروژه ها ضرورت دارند یا خیر) عبارت  
هستند از برقی کردن تهران - مشهد، قطار  
سریع تهران - اصفهان، احداث خط زاهدان  
به چابهار و خط خواف - هرات (که پروژه  
ترانزیت بین هند، ایران و افغانستان معطل آن  
است)، احداث خط رشت به آستارا (که  
پروژه ترانزیت بین المللی شمال - جنوب  
معطل آن است) و احداث ۳۲ کیلومتر خط  
شلمچه - بصره (که تسهیل بسیار زیادی در  
مبادله مسافر و بار با همسایه های غربی و  
اتصال به مدیترانه ایجاد می کند).

فقدان امنیت برای سرمایه، آن را به کج راهه  
برده است. در شرایطی که مردم عادی از  
آوردن سرمایه خود به میدان فعالیت اقتصادی

**اقتصاد مسافر کشی  
ریلی در بن بست است  
و این بن بست خود را  
در شاخص‌های حمل  
مسافر به خوبی نشان  
می‌دهد که علی‌رغم  
خصوصی‌سازی انجام  
شده و افزایش طول  
خطوط ریلی و افزایش  
تعداد واگن مسافری  
هیچ بهبود محسوسی  
از حیث سهم ریل  
در مقایسه با جاده  
مشاهده نمی‌شود**

**شرایط چنان حاد است  
که انجمن صنفی به  
وام کرونايي با نرخ ۱۸  
درصد دست رد می‌زند  
و درخواست وام به  
نرخ ۱۲ درصدی دارد.  
درخواست پولی که نرخ  
بازگشتش ۲۹ درصد  
کمتر از نرخ تورم است  
اسمش وام نیست.  
کمک بلاعوض است  
که باید از بودجه  
عمومی تامین شود**

بپردازد. این مبلغ میزان مطلوبیت سفر با قطار را در نزد مشتری اندازه می‌گیرد و اگر قیمت بلیت بیش از قیمت انتظاری باشد از انتخاب آن منصرف می‌شود، اما اگر قیمت بلیت کمتر از این قیمت انتظاری مشتریان باشد حتی ممکن است برای بهره‌مندی از این امکان ارزان، سفرهای بیشتری را در برنامه خود بگنجانند.

مرور تجربه دهه‌های اخیر، قیمت‌های پایین بلیت (سویسیدی) و صف بلیت و کیفیت پایین خدمات مسافری ریلی و ضرر انباشته شرکت‌های حمل و نقل را به یاد می‌آورد، اما پس از دولت یازدهم، مدیریت راه‌آهن مجوز گرفت و موافقت خود را برای افزایش قیمت بلیت به شرکت‌های حمل و نقل مسافری نشان داد تا از این رهگذر درآمد بیشتری جذب شود و کیفیت خدمات افزایش یابد و شاید به سوددهی برسند؛ اما اهداف این افزایش قیمت محقق نشد. به چه دلیل؟

**اولاً) بازار به افزایش ناگهانی قیمت واکنش منفی نشان داد و در همان اولین سال افزایش نرخ‌ها، ریزش محسوسی در تعداد مسافران دیده شد و حتی در ایام نوروز ضریب اشغال صندلی کاهش پیدا کرد. قیمت‌های ارائه شده بیش از قیمت انتظاری مشتری بودند و ریل جذابیت خود را در مقابل مدهای دیگر حمل و نقل مسافر از دست داد.**

**ثانیاً) این افزایش تعرفه‌ها، شرکت‌های حمل و نقل مسافری را به سوددهی نرساند و بهبودی در کیفیت خدمات مشاهده نشد. از یک شرکت ضررده نمی‌توان انتظار بهبود کیفیت داشت، حتی اگر میزان ضرر آن مثلاً یک‌شبه نصف شده باشد؛ چراکه افزایش درآمد بلیت‌فروشی صرف بازپرداخت بدهی می‌شود. در شرایطی که علی‌رغم اشباع قیمت بلیت، شرکت‌های حمل و نقل ریلی نمی‌توانند دخل و خرجشان را بالانس کنند، نباید انتظار بهبود کیفیت داشت.**

وضعیت چنان حاد است که با گران شدن قیمت بانداژ (به حلقه بیرونی چرخ آلات ناقله ریلی که با ریل در تماس است، بانداژ می‌گویند)، انجمن صنفی حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به شورای رقابت شکایت

می‌برد (نامه مورخ ۱۳۹۹/۳/۷). این کیفیت نازل خود باعث کاهش قیمت انتظاری مشتری می‌شود. این چرخه معیوب همان است که خود را در ضرر ۸۰۰ میلیارد تومانی بخش مسافری نشان می‌دهد.

بانک‌ها درخواست فعالان ریلی را برای دریافت تسهیلات جدی نمی‌گیرند. کدام بانک حاضر است به کاسبی که این همه ضرر بالا می‌آورد وام بدهد؟ واضح و مبرهن است که شرکت‌های ریلی امکان بازپرداخت وام را ندارند. وضعیت چنان حاد است که انجمن صنفی به وام کرونايي با نرخ ۱۸ درصد دست رد می‌زند که این وام هیچ مشکلی را حل نمی‌کند و درخواست وام به نرخ ۱۲ درصدی دارد تا شرکت‌ها ناچار به تعدیل نیرو نشوند (گفت‌وگویی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل ریلی با سایت ماهنامه ترابری به تاریخ ۹۹/۳/۲۴).

درخواست پولی که نرخ بازگشتش ۲۹ درصد کمتر از نرخ تورم است، دیگر اسمش وام نیست. کمک بلاعوض است. کمک بلاعوضی که از بودجه عمومی باید تامین شود (این در حالی است که نرخ تورم در بخش حمل و نقل، بیش از نرخ متوسط ۴۱ درصدی عمومی بوده است. تورم نقطه به نقطه حمل و نقل در خرداد ماه امسال، ۴۹ درصد و تورم ۱۲ ماه منتهی به خرداد، ۴۵/۱ درصد بوده است).

حمل و نقل ریلی در سال‌های اخیر در حدود ۲۵ میلیون مسافر در سال را جابه‌جا کرده است؛ به عبارت دیگر به ازای حمل هر مسافر قریب ۳۲ هزار تومان ضرر داده است. با ادامه شرایط فعلی هرگونه تلاش برای توسعه کسب‌وکار و جذب مسافر بیشتر، ضرر بیشتری را تولید می‌کند و اسباب نارضایتی بیشتر مسافر است. شاهد این مدعا آنکه چندی پیش مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری رجا اذعان کرده است که به دلیل زیان‌ده بودن مسیر قطار حومه پرنده، پیشوا و قم، یک قطار را از خط سیر روزانه کم کرده‌اند. بنابراین کاملاً طبیعی است که هیچ شرکت خصوصی مستقل که پولش مال خودش باشد و دنبال سود باشد، در این فضا امکان فعالیت و بقا ندارد.

رقابت دولت با بخش خصوصی معنا ندارد. شرکت‌های وابسته به دولت و بخش عمومی به آب کر ثروت عمومی وصل هستند. یک شرکت حمل‌ونقلی خصوصی مستقل چگونه می‌تواند با شرکتی که به یک بنگاه بزرگ اقتصادی مانند شستا یا بنیاد مستضعفان متکی است رقابت کند؟

دولت به جای آنکه یکی از شرکت‌کنندگان در مسابقه باشد، باید پیست مسابقه را به نفع بخش خصوصی مستقل خالی کند، در موضع داور قرار بگیرد، مراقب باشد همه شرکت‌کنندگان از یک نقطه شروع کنند، رکوردها را ثبت کند، مراقب باشد که مسابقه‌دهندگان به هم تنه نزنند و ...

## در بن بست

اقتصاد مسافرکشی ریلی در بن بست است و این بن بست دو جنبه دارد: اول پایین بودن قیمت انتظاری مسافر است و علت آن ارزان‌تر بودن دیگر شقوق حمل به خصوص جاده است (با دادن سوبسید دولتی به آن). اغلب مسافرین، جاده و هواپیما را به ریل ترجیح می‌دهند. با توجه به ارزانی سوخت در ایران، مسافر بیش از این حاضر به پرداخت هزینه بابت قطار نیست، بنابراین یک سمت این بن بست، فراریلی است. بر عهده سیاست‌گذار و دولت است که موانعی که در بالادست بخش ریلی هستند را برطرف کند.

سمت دیگر این بن بست اما در داخل بخش مسافری ریلی است. یک بنگاه اقتصادی در زمانی که با رکود و کساد مواجه می‌شود بیکار نمی‌نشیند و تلاش می‌کند با کاهش هزینه‌ها از میزان ضرر بکاهد. آن ضرر ۳۲ هزار تومانی حاصل تفاضل درآمد فروش بلیت از هزینه‌های شرکت‌هاست. حالا که در کوتاه مدت نمی‌توان قیمت بلیت را افزایش داد آیا شرکت‌های حمل و نقل مسافری ریلی (به‌ندرت خصوصی مستقل و عمدتاً دولتی و شبه‌دولتی) تلاشی برای کاهش هزینه‌های خود انجام می‌دهند یا این هزینه‌ها را غیرقابل اجتناب می‌دانند؟

آیا هیئت‌مدیره این شرکت‌ها به این امر حساس هستند؟ آیا حسابداری روشنی وجود دارد که قیمت تمام‌شده حمل هر مسافر را نشان دهد؟ آیا تحلیل مالی روشنی وجود دارد که ضرر فوق‌الذکر را پیش‌بینی کند؟ آیا هیئت‌مدیره این گونه شرکت‌ها از مدیرعامل حساب‌کشی می‌کنند که جدول هزینه‌هایش را ارائه کند؟ درباره ساختار سازمان و یا درباره فرآیندها و فعالیت‌های غیرضروری حساب‌کشی می‌کنند؟

آیا کسی بر جدول هزینه تمرکز می‌کند که شاید بشود آن را اصلاح کرد؟ که شاید بشود هزینه‌های غیرضروری را حذف کرد؟ آیا هیئت‌مدیره این شرکت‌ها به ریخت‌وپاش‌ها حساس هستند؟ آیا هیئت‌مدیره و مدیرعامل ضرر شرکت را از جیب خود می‌پردازند؟ آیا

هیئت‌مدیره و مدیرعامل بابت ضرر بالا آمده خود را جریمه می‌کنند؟ متأسفانه این روزها ضرر دادن به عنوان یک ویژگی ذاتی حمل‌ونقل مسافری ریلی، بدیهی تلقی می‌شود. این خشت پنجمی است که خیلی کج است. اگر این ذهنیت مخرب مسلط شود، در آن صورت شرکت حمل‌ونقلی که هم اکنون دارد ضرر می‌دهد برایش چه فرقی می‌کند که فردا ضررش دو برابر شود؟ آیا اصلاً تلاشی برای کم کردن ضرر به خرج خواهد داد؟

این بن بست خود را در شاخص‌های حمل مسافر به‌خوبی نشان می‌دهد که علی‌رغم خصوصی‌سازی‌های انجام شده و افزایش طول خطوط ریلی و افزایش تعداد واگن مسافری در این دوره زمانی، هیچ بهبود محسوسی در سهم ریل در مقایسه با جاده مشاهده نمی‌شود.

## گفتمان مخدوش

گفتمان خصوصی‌سازی در کشور مخدوش است:

- هدف از خصوصی‌سازی رد دیون دولت نیست. اگر زمینه شکل‌گیری و فعالیت و سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی مستقل داده شود، خودش می‌رود شرکت تاسیس می‌کند و معطل و آگذاری شرکت‌های دولتی باقی نمی‌ماند.

- هدف از خصوصی‌سازی انتقال مدیریت به بخش خصوصی است. انتقال مالکیت کافی نیست. آیا در شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی وابسته به صندوق کارکنان راه‌آهن، مدیریت خصوصی اعمال می‌شود؟

- خصوصی‌سازی باید در یک فضای رقابتی انجام شود. رقابت باید قیمت را تعیین کند نه فرمان دولتی. در مسافرکشی ریلی، قیمت بلیت همچنان تحت کنترل دولت است.

- شرکت خصوصی قرار نیست ضرر بدهد. این با اساس خصوصی‌سازی منافات دارد. شرکتی که میزان زیان انباشته‌اش از درصد معینی از سرمایه‌اش تجاوز کند، مطابق قانون تجارت باید انحلال را در جلسه مجمع عمومی مورد بررسی قرار دهد. اینکه تعدادی

**اینکه تعدادی شرکت حمل و نقل ریلی تشکیل بدهیم که از بدو تولد تاکنون پیوسته ضرر بدهند و دستشان جلوی دولت و مجلس و شورای رقابت دراز باشد و ضرر آنها با وام کم بهره و کمک دولتی جبران شود، لوٹ کردن مفهوم خصوصی سازی ست**

**هدف از خصوصی سازی رد دیون دولت نیست. اگر زمینه شکل گیری، فعالیت و سرمایه گذاری به بخش خصوصی مستقل داده شود، خودش می رود شرکت تاسیس می کند و معطل واگذاری شرکت های دولتی باقی نمی ماند**

شرکت حمل و نقل ریلی تشکیل بدهیم که از بدو تولد تاکنون پیوسته ضرر بدهند و همیشه دستشان جلوی دولت و وزارتخانه و مجلس و شورای رقابت دراز باشد و ضرر آنها با وام کم بهره و کمک دولتی جبران شود، به مثابه گم کردن سوراخ دعا است.

- یک شرکت حمل و نقلی شبه دولتی که سالهاست دارد ضرر می دهد برایش چه فرقی می کند که فردا ضررش دو برابر شود؟ آیا اصلاً تلاشی برای کم کردن ضرر به خرج خواهد داد؟

ملاک موفقیت یک شرکت میزان سودی است که می تواند تولید کند. چطور می توان مدیریتی که شغلش تولید ضرر است را ارزیابی کرد و به آن نمره داد؟ این روزها ضرر دادن به عنوان ویژگی ذاتی شرکت های حمل و نقل مسافری ریلی، تلقی می شود، در حالی که این خصیصه با روح سیاست های خصوصی سازی منافات دارد.

- وام دادن به شرکتی که ضرر می دهد با منطق اقتصادی نمی خواند. بدیهی است که چنین شرکتی نمی تواند اقساط وام خود را بردارد چون وام را صرف بازپرداخت بدهی های خود می کند نه سرمایه گذاری. وام را به شرکتی می دهند که آن را سرمایه کند و تولید/خدمات خود را گسترش دهد و بیشتر سود کند، بخشی را خود بردارد و کسری را صرف بازپرداخت وام کند. تجربه رفتار خودروسازها با وام های اعطایی دولت پیش روی ماست.

- رقابت دولت با بخش خصوصی معنا ندارد. برنده این رقابت از قبل معلوم است. شرکت های وابسته دولتی و بخش عمومی به آب گُر ثروت عمومی وصل هستند و به راحتی شرکت خصوصی را از میدان به در می کنند. یک شرکت حمل و نقلی خصوصی مستقل چگونه می تواند با شرکتی که به یک بنگاه بزرگ اقتصادی مانند شستا یا بنیاد مستضعفان متکی است رقابت کند؟ دولت باید خود را از رقابت با بخش خصوصی کنار بکشد.

این چنین رقابتی، لوٹ کردن خصوصی سازی است. نقش دولت باید تنها تسهیل رقابت

بین شرکت های خصوصی باشد و داوری در مناقشه بین ذینفعان. دولت به جای آنکه یکی از شرکت کنندگان در مسابقه باشد، باید پیست مسابقه را به نفع بخش خصوصی مستقل خالی کند، در موضع داور قرار بگیرد، مراقب باشد که همه شرکت کنندگان همه از یک نقطه شروع کنند، تیر شروع را شلیک کند، رکوردها را ثبت کند، مراقب باشد که مسابقه دهندگان به همدیگر تنه نزنند و برندگان را تشویق کند. دولت باید رقابت سالم را تضمین کند.

- دولت به جای فعالیت و میدان داری در کاسبی مسافرکشی ریلی باید به وظایف اصلی خودش بپردازد و از طریق اهرم های حاکمیتی، به فکر اصلاح شاخص های کلان اقتصادی و اقتصادی کردن این کسب و کار باشد. هم اکنون به دلیل ارزانی حامل های انرژی، حمل و نقل ریلی نمی تواند از مزیت نسبی خود در مقایسه با دیگر مدهای حمل و نقل استفاده کند. وقتی اتوبان مجانی و سوخت مجانی را در اختیار حمل و نقل جاده ای قرار می دهیم، اما برای استفاده از ریل از مشتری حق دسترسی می گیریم، چرا قیمت انتظاری مشتری برای بلیت قطار پایین نباشد؟

- دولت باید شکل گیری سرمایه و ایجاد بخش خصوصی مستقل را تقویت کند. خشت اول خصوصی سازی، تضمین حق مالکیت فردی است و سپس امنیت سرمایه و نهایتاً رقابت سالم. اگر خشت اول راست گذاشته می شد، امروز دولت نه تنها مجبور نبود به شرکت های حمل و نقل مسافری ریلی کمک مالی بدهد، بلکه از محل مالیات عملکرد آنها، کسب درآمد می کرد.

### پیش به سوی ترکستان

خصوصی سازی در مسافرکشی ریلی ذیل فرآیند خصوصی سازی کلی در کشور است و کاملاً تحت تاثیر آن است. این ره که دولت به نام خصوصی سازی می رود به ترکستان است. ظاهراً قافله سالار به ضعف بینایی دچار است و الا برج و باروی ترکستان از این فاصله بعید هم قابل مشاهده است.



## تجدد و جای خالی فریبرز رئیس دانا در این پروژه متوهم!

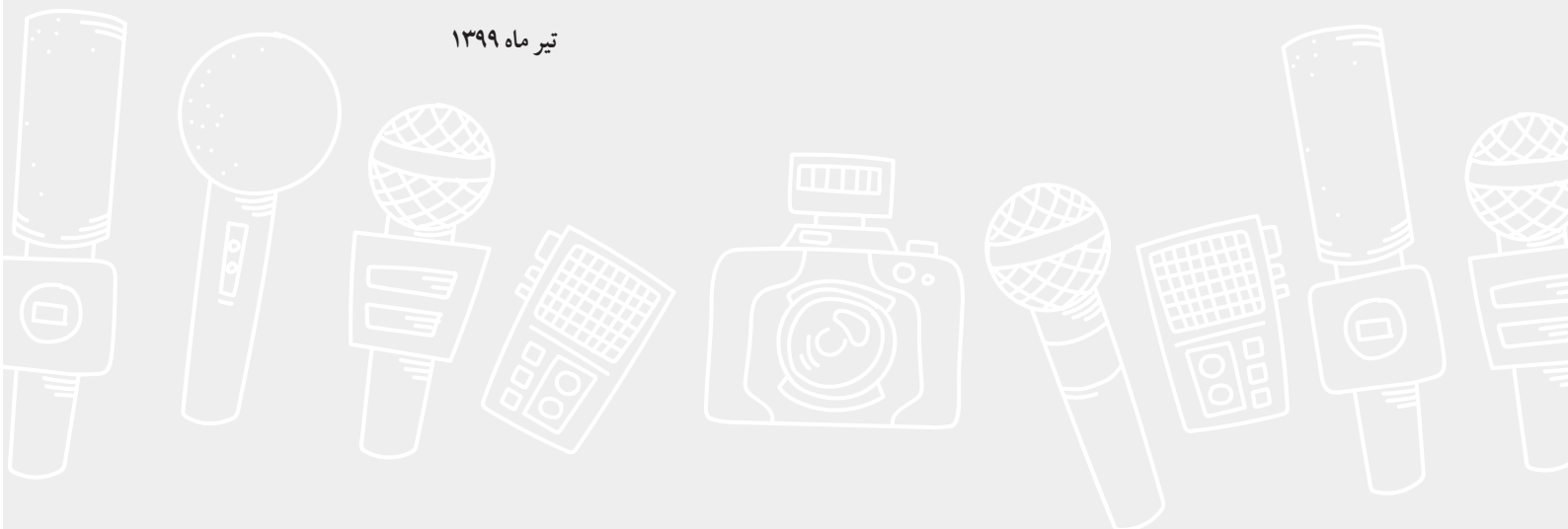
مهرداد خواجه‌نوری

گذشته از این که علاقه و پول کافی در بخش خصوصی خالص برای خرید و استفاده در پروژه‌های متوهم وجود ندارد، در بحث بین اقتصاددانان، گزارشگر ترابران از نظرات برخی از شناخته‌ترین ایشان (جای روانشاد دکتر فریبرز رئیس دانا، خالی) نقل کرده است: از فشاری که دکتر موسی غنی‌نژاد، مشهورترین اقتصاددان هوادار بازار آزاد، تحمل می‌کند و علیه روند فعلی خصوصی‌سازی (تیول‌داری) به فغان آمده تا دکتر عباس آخوندی که این روند را ناقص‌الخلقه توصیف می‌کند (و گرایشی ترکیبی را در پیش می‌گیرد) تا دکتر احمد میدری و دکتر فرشاد مومنی که این روش خصوصی‌سازی منتخب (بدون ذکر تاریخ، اما از زمان تجدد پهلوی اول به بعد) را نه‌الگویی چینی بلکه «جابه‌جایی عظیم منابع رانتی فی‌مابین نسلی از دولت به گروه‌های خاص» می‌دانند.

البته جای اشاره تاریخی به بهزاد نبوی، پهلوان «دولتی-ملی»سازی، خالی است که وقتی از پروژه خیامی‌ها در صنایع خودروسازی تقدیر کرد، بهانه‌ای به منتقدین خود داد. ضمن اینکه لمس حکایت ملی شدن صنعت نفت، باری از نقد همراه دارد که به کودتا (یا قیام) ملی وصل تاریخی دارد.

خواندن گفت‌وگو با دکتر علی دادپی در مطلب «از وهم تا یقین» تا حکایت غم‌انگیز «یک توهم طولانی» هم‌زمان شده با یادداشت سردبیر «اندیشه پویا» و وعده این تلاش که همچنان پاسدار مطبوعات کاغذی خواهیم ماند (و اگر ایستگاه پایانی خیال!) نباشد، تکرار جمله‌ای معروف از توماس مان است که «خدایا! به کشور حرمت شکسته ما یاری رسان و بیاموز که با خودش و جهان در آرامش به سر برد».

تیر ماه ۱۳۹۹





شرکت‌های حمل و نقل از مشکلات واردات کامیون می‌گویند

## دست‌اندازها و سرعت‌گیرها

یوسف منافی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت حمل‌بین‌المللی «آرش تیر زرین» از مشکلات و سنگ‌اندازی‌های مختلف در مسیر واردات کامیون‌های سه سال کارکرده اروپایی به ایران سخن راند و گفت: «از آنجا که ما یک شرکت حمل و نقل بین‌المللی هستیم و علاوه بر تجربه واردات کامیون در سال‌های گذشته، نیاز رانندگان و مدل کامیون‌ها را به‌خوبی می‌شناسیم و امکانات فرامرزی در کشورهای دیگر داریم، می‌توانیم بهترین کامیون‌های سه سال کارکرده را از اروپا خریداری و به کشور وارد کنیم. البته من از مهندس آدم‌نژاد و تلاش‌هایی که برای تصویب این قانون در مجلس و وزارتخانه کرده متشکریم، اما یک نفر به‌تنهایی نمی‌تواند کار را پیش ببرد، زیرا افرادی هستند که منافع و لابی‌هایی دارند و نمی‌خواهند کار انجام شود و سنگ‌اندازی می‌کنند. ما هم نمی‌دانیم این افراد با چه

ماه گذشته و پس از کش‌وقوس‌های فراوان برای اجرای قانون واردات کامیون‌های سه سال کارکرده اروپایی در برنامه ششم توسعه، سرانجام آیین‌نامه موضوع این قانون ابلاغ شد، اما فعالان این عرصه می‌گویند زوایای نادیده در این طرح، دست‌های پنهان بازار و ناهماهنگی بین دستگاه‌ها، باعث شده شرایط پیچیده‌تر از سابق شود، تا آنجا که ظاهراً ترخیص تعداد زیادی از کامیون‌های وارداتی به دلیل عدم همکاری بین‌سازمانی بلا تکلیف مانده است.

مدیران بعضی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در گفت‌وگو با ترابران ضمن بیان موانع اجرای این طرح، می‌گویند که اگر در راه اجرای قانون کارشکنی نشود و اصلاحاتی در آیین‌نامه آن صورت گیرد، می‌توان از هرج و مرجی که هم‌اکنون در بازار ناوگان تجاری به‌وجود آمده، جلوگیری کرد.

## وقفه در واردات

### قیمت کامیون را گران کرد



اکنون ۲۰۰ دستگاه کامیون توسط رانندگان به گمرک‌های غرب، تبریز و بازرگان وارد شده، اما وزارت صمت می‌گوید ترخیص این کامیون‌ها غیرممکن است. همه کامیون‌ها هم از شرکت‌های برتر ساخت کامیون مانند داف، رنو، ولوو و بنز خریداری شده‌اند

متأسفانه مدیرانی در مجموعه‌های مختلف و انجمن‌ها وجود دارند که منافعشان در واردات بی‌واسطه ناوگان نیست آنها می‌خواهند مونوپل داشته باشند و سود خودشان را ببرند و به تنها مسئله‌ای هم که فکر نمی‌کنند، منافع ملی است

پشتوانه‌ای چنین عمل می‌کنند.» منافای با بیان اینکه اگر این روند ادامه پیدا کند رانندگانی که برای واردات کامیون اقدام کرده‌اند، نمی‌توانند کامیون وارداتی خود را تحویل بگیرند و بدون شک صدای بلند اعتراضشان به گوش سازمان راهداری و مدیران ذی‌ربط خواهد رسید، افزود: «این قانون در سال‌های پیش اجرا و نواقص آن هم برطرف شده بود، اما حالا وزارت راه می‌خواهد همه کارها را بدون هماهنگی با دستگاه‌های دیگر پیش برد؛ در حالی که برخی نیروها و مدیران آن سازمان‌ها دانش و تجربه کافی در این موضوع ندارند.»

او افزود: «اکنون ۲۰۰ دستگاه کامیون توسط رانندگان به گمرکات غرب، تبریز و بازرگان وارد شده است، اما وزارت صمت می‌گوید ترخیص این کامیون‌ها غیرممکن و غیرقانونی است. همه این کامیون‌ها از شرکت‌های برتر ساخت کامیون مانند داف، رنو، ولوو و بنز و ... خریداری شده‌اند. این کامیون‌ها دارای استاندارد روز دنیا، سیستم رادار ضد تصادف، رادار خطی، کولر در جا، سطح آلایندگی بسیار کم و سازگار با محیط‌زیست، حداقل مصرف سوخت و از نظر تکنیکی و سلامت بدنه در حد کامیون نو هستند.»

منافی پاشا، در ادامه از حمایت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از دولت سخن راند و با بیان اینکه نمی‌خواهیم دولت را تخریب کنیم، تصریح کرد: «متأسفانه مدیرانی در مجموعه‌های مختلف و انجمن‌های مربوطه وجود دارند که منافعشان در واردات بی‌واسطه ناوگان تجاری نیست، بلکه آنها می‌خواهند مونوپل راه اندازند و سود خودشان را ببرند در اصل به تنها مسئله‌ای که نمی‌اندیشند منافع ملی کشور است.»

او با بیان اینکه برای واردکنندگان نباید تعداد محدودی در نظر گیرند، تاکید کرد: «اینکه می‌گویند هر گروهی چند دستگاه کامیون می‌تواند وارد کند خودش نوعی مانع‌تراشی است بلکه به دلیل نیاز مبرم داخل به تامین کامیون و با توجه به تحریم باید بگویند هر کس هر چند دستگاه می‌تواند وارد کند. در آن صورت با عرضه بیشتر کامیون، قیمت هم ارزان‌تر و به‌صرفه‌تر خواهد شد.»

در این زمینه، حمید علایی رئیس هیئت‌مدیره یک شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی دیگر نیز با منافی پاشا هم عقیده است. او با اشاره به بند (ه) ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه و واردات کامیون با عمر سه سال خاطر نشان کرد: «طبق همین بند تا آخر سال ۹۵ بالغ بر ۶ هزار دستگاه کامیون وارد کشور شد. البته این قانون در برنامه ششم توسعه دیده نشده بود که پس از کش‌وقوس‌های فراوان در احکام دائمی توسعه کشور عین همان قانون ذکر شد اما تصویب و ابلاغ آیین‌نامه آن به تعویق افتاد تا اینکه در اردیبهشت امسال پس از فراز و نشیب‌های فراوان بخشنامه اجرایی آن ابلاغ شد.»

آنها با اشاره به اینکه واردات کامیون اروپایی مانع گران شدن تولید داخل می‌شد، اظهار کردند: «چند سال وقفه در واردات کامیون موجب شده که قیمت کامیون‌های داخلی و حتی وارداتی از چین چند برابر شود. در همین مدت نیز شرکت‌های اروپایی به خاطر تحریم، همه نمایندگی‌های خود را از همکاری با ایران حتی در فروش یک پیچ ساده هم منع کردند.»

این دو فعال حمل‌ونقل بین‌المللی با بیان اینکه آیین‌نامه جدید بسیار شفاف و واضح تدوین شده، اما در مرحله اجرا سنگ‌اندازی می‌کنند و نمی‌گذارند عملیاتی شود، تاکید کردند: «در این آیین‌نامه ذکر شده است که می‌توان به ازای اسقاط یک کامیون فرسوده ۲۵ درصد از حقوق و عوارض گمرکی مرتبط را نپرداخت، اما الزامی برای اسقاط کامیون فرسوده عنوان نشده است، با این حال مجریان طرح اصرار دارند که حتما باید کامیون فرسوده هم اسقاط شود.»

آنها توضیح دادند: «همین شرط موجب هرج‌ومرج و فساد در بازار شده، زیرا در همین مدت کم قیمت کامیون فرسوده ۷۰ میلیونی به ۴۰۰ میلیون تومان رسیده است. علاوه بر آن، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی اصلاً ناوگان فرسوده ندارند که بخواهند اسقاط کنند؛ بنابراین نه تنها برای آنها بلکه برای هیچ واردکننده‌ای به‌صرفه نیست که

در آیین نامه ذکر شده می توان به ازای اسقاط یک کامیون فرسوده، ۲۵ درصد از عوارض گمرکی را نپرداخت، اما الزامی جهت اسقاط کامیون ذکر نشده، با این حال مجریان طرح اصرار به اسقاط کامیون فرسوده دارند. همین شرط موجب اختلال در بازار شده است

بنا بر تعریف سازمان راهداری، شرکت هایی توانمند تلقی می شوند که دارای ۵۰ کامیون ملکی و بارنامه باشند و داخلی کار کنند که با این تعریف ۴۶ شرکت را توانمند اعلام کردند اما شرکت های حمل بین المللی را که پروانه آنها دلیل توانمندی آنهاست، قبول ندارند

برای معافیت ۲۵ درصدی ۴۰۰ میلیون تومان هزینه کند.»

آنها بیان کردند: «از طرف دیگر در آیین نامه جدید ۴ گروه را برای واردات معرفی کرده اند که هر کدام از آنها در مرحله عملیاتی دچار مشکل می شوند و نمی توانند کامیون وارد کنند. گروه اول شرکت های تولیدکننده داخلی خودروهای سنگین هستند که به دلیل تحریم حتی نمی توانند یک پیچ وارد کنند چه برسد به اینکه بخواهند برای واردات کامیون اقدام کنند.»

این دو فعال حوزه حمل و نقل با اشاره به اینکه گروه دومی که مجاز به واردات شده اند، شرکت های حمل و نقل توانمند دارای مجوز از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور هستند، گفتند: «بنا بر تعریف سازمان، شرکت هایی توانمند شناخته می شوند که دارای ۵۰ کامیون ملکی باشند و داخلی کار کنند که با این تعریف ۴۶ شرکت را توانمند حساب کرده اند، اما شرکت های حمل و نقل بین المللی را که پروانه آنها دلیل قاطعی بر توانمند بودن آنهاست، قبول ندارند.»

آنها تاکید کردند: «متأسفانه سازمان راهداری شرکت های داخلی را که ناوگان آنها فرسوده است، توانمند اعلام می کند اما به ما می گوید شما توانمند نیستید مگر اینکه سراسری شوید. برای سراسری شدن هم باید برویم چند هزار متر زمین بگیریم و هزینه های دیگر صرف کنیم که اصلاً در این دوران کار عاقلانه ای نیست.»

علایی و منافی با بیان اینکه گروه سوم شرکت های واردکننده کامیون های سنگین دارای مجوز از وزارت صمت هستند که نام هیچ واردکننده با سابقه در آن لیست دیده نمی شود، خاطر نشان کردند: «گروه چهارم مالکان حقیقی و حقوقی کامیون های فرسوده واجد شرایط و متقاضی واردات هستند که اگر تقاضای آنها ثبت و تایید شود وقتی به وزارت صمت مراجعه می کنند به آنها گفته می شود که باید کارت بازرگانی داشته باشید. در حالی که راننده کامیون کارت بازرگانی ندارد و شرایط دریافت کارت بازرگانی را هم نمی تواند احصا کند زیرا باید سه سال سابقه بازرگانی، ملک تجاری، حساب بانکی با

شرایط خاص و لیسانس داشته باشد.» آنها گفتند: «حتی شرکت های حمل و نقل داخلی هم نمی توانند کار تجاری انجام دهند زیرا در اساسنامه آنها چنین فعالیتی دیده نشده است.»

این دو فعال حوزه حمل و نقل افزودند: «یکی دیگر از شروطی که اعلام شده است، خدمات پس از فروش است که گفته شده شرکت های واردکننده می توانند در صورتی که خدمات پس از فروش را خودشان به عهده بگیرند از این امتیاز استفاده کنند و تعهد دهند که خدمات پس از فروش را هم تقبل می کنند اما اکنون به ما می گویند اگر می خواهید برای خدمات پس از فروش تعهد بدهید باید با یک گارانتی قرارداد ببندید و قطعات وارد کنید تا پس از بازرسی به شما مجوز داده شود. این در حالی است که اگر این کار را هم انجام دهیم سایپا دیزل و ایران خودرو دیزل به ما نمایندگی نمی دهند.»

به گفته منافی «علی رغم اینکه در دوره قبل همه کامیون ها توسط شرکت های حمل و نقل بین المللی وارد شد و این شرکت ها تجربه و رابطه خوبی برای انجام این کار دارند، اما در آیین نامه مزبور هیچ اسمی از شرکت های حمل و نقل بین المللی نیامده است. البته رئیس هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی و دبیر آن انجمن پیشنهادی را در این باره به سازمان راهداری اعلام کرده اند که امیدواریم عملیاتی شود.»

او تاکید کرد: «اگر آیین نامه اجرایی این قانون به این شیوه اجرا شود به شکست می انجامد به همین خاطر در این شرایطی که روزه روز حلقه تحریم دور گردن اقتصاد ایران تنگ تر می شود و نیاز آن هستیم که هر چه سریع تر ناوگان ایران نوسازی و توانمندتر شود. ما پیشنهادهایی برای اجرای خوب و دقیق این قانون و هموار کردن مسیر داریم که یکی از آنها حذف الزام از اسقاط خودروی فرسوده است. علاوه بر آن باید استاندارد، همکاری کند و وزارت صمت هم برای خدمات پس از فروش تعهد بگیرد تا راه برای واردات کامیون باز شود. در غیر این صورت باید فاتحه نوسازی ناوگان را خواند.» رئیس هیئت مدیره یک شرکت حمل و نقل



چرا سازمان راهداری شرکت‌های داخلی را که ناوگان آنها فرسوده است، توانمند اعلام می‌کند اما به ما می‌گوید شما توانمند نیستید مگر اینکه سراسری شوید؟ برای سراسری شدن باید چند هزار متر زمین بگیریم و هزینه‌های دیگر صرف کنیم که در این دوران اصلا کار عاقلانه‌ای نیست

## باز شدن پای اختلاسگران به بازار خرید و فروش کامیون

او تاکید کرد: «به دلیل همین تاخیرهایی که در اجرای قانون وجود دارد و اشکال تراشی و سنگ‌اندازی‌هایی که دارند، برخی شرکت‌ها وارد کار شده‌اند و سرمایه ۸۰۰ میلیون تومانی رانندگان را به بهانه واردات کامیون می‌گیرند و یا با مبلغی حدود ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومان پیش‌نویس می‌کنند و بعد از چند ماه که پول رانندگان را گرفتند، دفتر را تعطیل کرده و می‌روند. در آخر هم راننده با دست‌ان خالی باقی می‌ماند. در صورتی که اگر موانع را از سر راه بردارند، چنین شرکت‌هایی مجال عرض اندام نمی‌یابند.»

منافی در پایان گفت: «قیمت کامیون‌هایی که وارد کرده‌ایم در پایان برای راننده حدود یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود، البته هیچ ارزی از کشور خارج نمی‌شود، زیرا واردکننده کامیون به صرافی می‌رود و پول ماشین را به تومان پرداخت می‌کند، صراف در یک کشور اروپایی به او ارز می‌دهد و واردکننده نیز با همان ارز کامیون را می‌خرد و به کشور می‌آورد؛ بنابراین با این کار نه تنها ارز از کشور خارج نمی‌شود بلکه سرمایه ملی به کشور افزوده می‌شود؛ بنابراین از وزیر محترم عاجزانه درخواست داریم از مشورت کسانی در این عرصه استفاده کند که کاربلد و آگاه باشند، زیرا بعضی‌ها یا نمی‌خواهند کار انجام شود یا نسبت به آن آگاهی ندارند و در دور تسلسل باطل گرفتار شده‌اند.»

بین‌المللی افزود: «اداره استاندارد می‌گوید این کامیون‌ها استاندارد نیست و وزارت صمت هم می‌گوید خدمات پس از فروش ندارد، این در حالی است که اداره استاندارد، ناوگان به‌روز دنیا را که در هر ۱۰۰ کیلومتر ۲۱ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند و کاملاً اتوماتیک و فول‌آپشن است، مورد تایید قرار نمی‌دهد، اما جلوی فعالیت کامیون‌های ۷۰ ساله را که ۶۰ لیتر گازوئیل مصرف می‌کنند نمی‌گیرد. وزارت صمت هم می‌گوید برای خدمات پس از فروش به ازای هر ماشین ۵۰ میلیون تومان باید پرداخت کنید در حالی که اگر گارانتی هم داشته باشیم با وجود تحریم نمی‌توانیم قطعات تامین کنیم بنابراین این پول نوعی رشوه و رانت است.»

او در پاسخ به این پرسش که ادله سازمان استاندارد برای این عدم تایید چیست، گفت: «سازمان استاندارد بدون هیچ دلیلی می‌گوید ما کامیون‌های مستعمل را تایید نمی‌کنیم در حالی که پیش از اینکه واردات انجام می‌شد سازمان استاندارد به صورت صوری نظارت می‌کرد و پولش را می‌گرفت. اداره بازرسی هم شرایط فنی و بدنه خودرو را بررسی می‌کرد و گواهی بازرسی می‌داد اما خود سازمان استاندارد علاوه بر پول از واردکننده تعهد محضری می‌گرفت که هیچ ادعایی نسبت به تعهد استاندارد ندارد. البته پس از گذشت چند سال از واردات کامیون‌ها هنوز هیچ شکایتی برای خدمات پس از فروش و یا استاندارد آنها ثبت نشده است.»



### بیمه یاسارگاد

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

۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴

@Bimezendegypasargad

نتایج کاهش ۱۰ درصدی سهمیه سوخت پایه ناوگان  
درون شهری و برون شهری از اول خرداد ماه

## سوخت و سوز!

از اول خرداد، سهمیه سوخت پایه ناوگان کامیونی درون شهری و برون شهری ۱۰ درصد کاهش یافت و نارضایتی رانندگان را از روش سهمیه بندی سوخت بیشتر کرد. کامیون داران و رانندگان معتقدند که تخصیص سهمیه سوخت بر اساس پیمایش یا همان عملکرد کامیون در یک ماه، به درستی محاسبه نمی شود و رانندگان را با مشکل کمبود سوخت و استفاده از سوخت آزاد مواجه می کند. پیش از این، بخشی از این کمبود سوخت از محل سوخت پایه جبران می شد که در زمان حاضر، دیگر این اتفاق نیز نمی افتد. علاوه بر این، مدتی است که کمبود و نبود سوخت آزاد ۶۰۰ تومانی در جایگاه های سوخت دردسر تازه ای برای رانندگان ایجاد کرده است. ترابران در گفت و گو با فرامرز مداح، معاون برنامه ریزی سیستم های هوشمند سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و ناجی سلامی، رئیس کانون انجمن های صنفی رانندگان جاده ای ناوگان بار کشور این موضوع را بررسی کرده است.

ماه گذشته معاون برنامه ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از کاهش ۱۰ درصدی سهمیه سوخت پایه ناوگان کامیونی درون شهری و برون شهری از اول خرداد ماه خبر داد و با بیان اینکه ناوگان کامیونی، ظرفیت های مختلف بین ۶ تا ۱۰ تن، ۱۰ تا ۲۵ تن و ۵۰ تن به بالا دارد، سهمیه این ناوگان را نسبت به ظرفیتش از ۸۰۰ تا حداکثر ۳۰۰۰ لیتر اعلام کرد. او همچنین تصریح کرد که سهمیه پایه هر ناوگانی به میزان سوختی که دریافت می کند ۱۰ درصد کاهش می یابد و همین روند به صورت تدریجی ادامه می یابد تا اینکه نزدیک به صفر برسد. اعلام همین خبر کافی بود تا نگرانی های رانندگان افزایش یابد.

در همین رابطه، معاون برنامه ریزی سیستم های هوشمند سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در گفت و گو با خبرنگار ترابران با بیان اینکه سه نوع سهمیه سوخت به کامیون ها اختصاص می دهیم، گفت: «نخستین سهمیه سوخت، سهمیه عملکردی و یا پیمایشی است که بر مبنای اسناد مثبت یک ناوگان در جابه جایی بار یا مسافر به آن سوخت اختصاص می یابد؛ به عبارت دیگر، ما همه بارنامه های یک کامیون و مسیرهای یک سر خالی و یا با بار آن را بر اساس ضریب هایی که دارد، محاسبه می کنیم و به کامیون سوخت می دهیم که به آن سوخت عملکردی گفته می شود.» فرامرز مداح با بیان اینکه به همه کامیون ها سوخت عملکردی تعلق



معاون برنامه‌ریزی سیستم‌های هوشمند سازمان راهداری: طبق اسناد مثبت ناوگان، به همه کامیون‌ها سوخت عملکردی تعلق می‌گیرد مگر اینکه فعالیتش از میانگین لازم پایین‌تر باشد. در عین حال، به ناوگانی که فعالیت آن در طی یک ماه از حد نرمال پایین‌تر باشد، سهمیه‌ای به نام «سوخت پایه» اختصاص خواهیم داد

نوع سوم سهمیه، سهمیه سوخت «پایه کاهش یافته» است که حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ لیتر در نظر گرفته شده و به ناوگانی اختصاص می‌یابد که در حمل‌ونقل عمومی فعالیت ندارد. همچنین به ناوگانی که در حمل‌برون شهری ثبت‌نام کرده، اما دو ماه پشت سر هم فعالیت نکنند، سوخت «پایه کاهش یافته» تعلق می‌گیرد

برخی ناوگان در معادن یا در شهرها کار می‌کنند و هنوز نمی‌توانند باربرگ صادر کنند، بنابراین احصا کردن آن سخت است؛ البته همه مراحل اینترنتی شده، اما تا رانندگان یاد بگیرند و به این روش عمل کنند، اندکی زمانبر خواهد بود. به همین دلیل سوخت پایه به تدریج کاهش می‌یابد. به بیان دیگر، اگر بر ما مسجل بود که همه یاد گرفته‌اند که چگونه به منظور باربرگ و برنامه ثبت‌نام کرده و اسناد را بگیرند، سوخت پایه را به همان ۲۰۰ تا ۳۰۰ لیتر می‌رساندیم، اما چون هنوز همه آمادگی این کار را پیدا نکرده‌اند و یا لاقل ما به این جمع‌بندی نرسیده‌ایم، قدم به قدم عمل می‌کنیم.

او در پاسخ به این پرسش که اگر ناوگانی بنا به هر دلیلی دو ماه کار نکرده باشد و ماه سوم کار کند، سهمیه سوخت او چه خواهد شد، تاکید کرد: «راننده‌ای که یک ماه کار کند، سوخت عملکردی برای ماه آینده می‌گیرد، اما اگر ماه بعد هم به هر دلیلی اعم از تصادف، تعمیر و... کار نکند، به ازای هر ماه که ماشین در خواب باشد، سهمیه سوخت "پایه کاهش یافته" به او تعلق می‌گیرد. البته سوخت "پایه کاهش یافته" برای همان ماه منظور شده و به ماه بعد منتقل نمی‌شود، اما سهمیه‌های عملکردی به ماه سوم منتقل خواهد شد؛ بنابراین راننده وقتی در ماه سوم کار خود را شروع می‌کند، آخرین سوخت عملکردی برایش در کارت وجود دارد و با مشکل سوخت مواجه نمی‌شود. مثلاً در خرداد ماه، سوخت خود را بر پایه عملکرد اردیبهشت فرضاً ۴ هزار لیتر دریافت می‌کند، اما اگر این سوخت را در خرداد و تیر استفاده نکند، وقتی که مرداد به چرخه کار برگردد، این سوخت برایش حفظ شده است.»

معاون برنامه‌ریزی سیستم‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در پاسخ به اینکه آیا تاکنون رانندگان از این سهمیه‌بندی شکایت داشته‌اند، گفت: «شکایت‌هایی که تاکنون به سازمان راهداری رسیده، دو دسته هستند: یک دسته افرادی هستند که نمی‌خواهند سند حمل بگیرند، زیرا گرفتن آن از نگرفتن آن سخت‌تر است؛ اما بزرگ‌ترین شکایتی که رانندگان در بخش جاده‌ای دارند مقوله سقف سوخت‌گیری آنها در جایگاه است، زیرا در جایگاه‌های عرضه سوخت برای سوخت‌گیری

می‌گیرد، مگر اینکه فعالیتشان از میانگین لازم پایین‌تر باشد، اظهار کرد: «به ناوگانی که در یک ماه فعالیتش از حد نرمال پایین‌تر باشد، سهمیه‌ای به نام سوخت پایه تعلق می‌گیرد. سوخت پایه به این منظور تعریف شده که حق کامیون‌هایی که در حمل‌ونقل عمومی فعالیت می‌کنند، اما به دلایلی مانند کار کردن در داخل شهرها و... نمی‌توانند سند حمل بار بگیرند، ضایع نشود.»

او با اشاره به اینکه به کامیون‌ها یا سوخت پایه و یا عملکردی اختصاص می‌یابد، افزود: «با توجه به برنامه‌هایی که در شهر صادر می‌شود، سوخت پایه چندان موضوعیتی ندارد، زیرا در شهر هم سوخت عملکردی می‌دهند، اما تا به طور کامل بتوانیم طرح مذکور یعنی تخصیص سوخت عملکردی را عملی کنیم، به این بخش از ناوگان، سوخت پایه می‌دهیم.»

معاون برنامه‌ریزی سیستم‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور توضیح داد: «نوع سوم سوخت، سهمیه سوخت "پایه کاهش یافته" و عددی حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ لیتر است. این سوخت به ناوگانی تعلق می‌گیرد که در داخل شهر و در جاده (حمل‌ونقل عمومی) فعالیت نداشته و فقط به صورت شخصی تردد دارد. همچنین به ناوگانی که در حمل‌ونقل برون‌شهری ثبت‌نام کرده باشد اما دو ماه پشت سر هم فعالیت نکنند سوخت پایه کاهش یافته اختصاص می‌یابد.»

او تصریح کرد: «هدف از مصوبه هیئت‌وزیران و تخصیص سهمیه سوخت این است که به همه وسایل نقلیه سوخت عملکردی داده شود، بنابراین سهمیه سوخت پایه را به تدریج کاهش می‌دهیم تا ماشین‌ها اسناد مثبت بگیرند. به بیان دیگر، با کاهش سوخت پایه، ناوگان را به دریافت اسناد جابه‌جایی کالا و مسافر ترغیب می‌کنیم تا سوخت عملکردی بگیرند. این کار هیچ ضرر و یا کاهش سوختی برای فعالان حمل‌ونقل عمومی ندارد، زیرا آنها به راحتی و بدون هیچ مشکلی سهمیه سوخت عملکردی خود را می‌گیرند.»

مداح یادآور شد: «یکی از اهداف سهمیه‌بندی به این روش، آن است که هر کامیون براساس پیمایش خود سوخت‌گیری داشته باشد، اما این موضوع، گاه با دشواری‌هایی همراه است؛ مثلاً

**رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان ناوگان باری: محاسبات سازمان مبنی بر مصرف ۴۰ لیتر در ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش، اشتباه است حتی کامیون‌های چینی ۶۰ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر، سوخت مصرف می‌کنند؛ چه رسد به ناوگان فرسوده ما**

**سه‌میه‌بندی سوخت با هدف ترغیب مالکان و رانندگان خودرو به نوسازی صورت گرفته اما وقتی با توجه به تحریم و مصائب دیگر نمی‌توان خودرو وارد کرد، از چه محلی باید به دنبال نوسازی بود؟**

سقف تعریف کرده بودند و محدودیت‌هایی ایجاد شده بود که یک راننده وقتی وارد جایگاه سوختگیری می‌شد به‌عنوان مثال ۳۰۰ لیتر بیشتر نمی‌توانست سوخت بگیرد، در حالی که در کارت، سهمیه سوخت بیشتری هم وجود داشت، بنابراین چنین مسأله‌ای باعث نارضایتی رانندگان شده بود زیرا باید دو تا سه بار به جایگاه مراجعه می‌کردند.»

او افزود: «خوشبختانه از اول تیر ماه ۲۰ درصد به قدرت برداشت سوخت ناوگان در هر مرتبه بارگیری اضافه شد و این مشکل تا حدودی رفع شد.»

مداح گفت: «علاوه بر این، رانندگان همیشه به کمبود سوخت اعتراض دارند، زیرا درصد بالایی از ناوگان فعال ما پرمصرف هستند و سنشان بالاتر از ۵۰ سال است، اما با توجه به مصوبه دولتی حداکثر سن فرسودگی را برای هر ناوگانی مجاز هستیم که ۲۵ سال در نظر بگیریم، بنابراین نمی‌توانیم به ناوگان با سن بالاتر سوخت بیشتر اختصاص دهیم.»

او در ادامه تصریح کرد: «مدیریت مصرف، جلوگیری از قاچاق سوخت، حمل گازوئیل کمتر به جایگاه، پرداخت بارانه کمتر برای حمل گازوئیل به جایگاه و... از دستاوردها و مزایای این طرح است.»

مداح درباره چگونگی سوختگیری ناوگان خارجی در داخل کشور تصریح کرد: «زمانی که ناوگان خارجی وارد قلمروی کشور می‌شود، در همان ابتدا، از آنها عوارضی به نام مابه‌التفاوت سوخت اخذ می‌شود، یعنی آنها باید مابه‌التفاوت گازوئیل لیتری ۶۰۰ تومان را با قیمت نزدیک به جهانی پرداخت کنند. همچنین میزان گازوئیل، میزان مصرف و طول سفر این ناوگان در کشور مشخص است، بنابراین بر همان مبنا مدیریت می‌شود و نمی‌توانند هر میزان که می‌خواهند گازوئیل دریافت کنند. علاوه بر این، در زمان خروج نیز باک خودرو دوباره کنترل می‌شود تا گازوئیل اضافه نداشته باشند.»

### معضل اصلی؛ ناکافی بودن سهمیه عملکردی است

در همین رابطه، رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان جاده‌ای ناوگان بار کشور در واکنش به کاهش ۱۰ درصدی سهمیه پایه

سوخت ناوگان کامیونی گفت: «فازغ از کاهش سهمیه سوخت پایه کاهش‌یافته ناوگان کامیونی، معضل اصلی کامیون‌داران و رانندگان فعال در چرخه حمل‌ونقل عمومی کم بودن و ناکافی بودن سهمیه عملکردی سوخت است. این در حالی است که در جلسات مختلف با سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هم نظرات خود را اعلام کرده‌ایم، اما موثر واقع نشده است.»

ناجی سلامی افزود: «متأسفانه محاسباتی که پیش از این مطرح کرده بودند مصرف ۴۰ لیتر در ازای هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش است که متأسفانه آدرس اشتباه و نشانی غلط است، زیرا حتی کامیون‌هایی که از چین به‌منظور نوسازی ناوگان فرسوده وارد شده، ۶۰ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش، سوخت مصرف می‌کند، چه رسد به ماشین‌های فرسوده که بالای ۴۰ تا حدود ۷۰ سال سن دارند؛ بنابراین آن درصد باید بالاتر رود و حداقل به حدود ۶۰ لیتر افزایش یابد تا سهمیه سوخت عملکردی هم بیشتر شود.»

او در واکنش به سخنان معاون برنامه‌ریزی سیستم‌های هوشمند سازمان راهداری مبنی بر لحاظ کردن حداکثر ۲۵ سال برای سن فرسودگی ناوگان بر اساس مصوبه دولتی اظهار کرد: «متأسفانه اشتباه اول از جانب خود سازمان بوده است که مصرف سوخت را ۴۰ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش اعلام کرده بود. چنین ادعایی در صورتی صحیح است که ناوگان نو و به‌روز دست راننده بدهند و یا ناوگانی که وارد می‌کنند چنین شرایطی داشته باشند. این در حالی است که بالغ بر ۶۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ما فرسوده و مستهلک است.»

سلامی گفت: «سه‌میه‌بندی سوخت با هدف ترغیب مالکان و رانندگان خودرو به نوسازی بود، اما وقتی با توجه به تحریم و مصائب دیگر نمی‌توان خودرو وارد کرد، از چه محلی نوسازی صورت گیرد؟»

او درباره آیین‌نامه جدید سازمان راهداری مبنی بر نوسازی ناوگان فرسوده جاده‌ای از محل واردات کامیون‌های ۳ سال ساخت، خاطر نشان کرد: «طرح خوبی است، اما متأسفانه تولیدکنندگان داخلی لابی می‌کنند و



## نوسازی ۵۰۰۰ دستگاه کامیون فرسوده با همکاری بانک صادرات و ماموت

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، بانک صادرات و شرکت ماموت برای نوسازی ۵۰۰۰ دستگاه کامیون فرسوده طی دو سال به تفاهم رسیدند.

محمد تیموری، معاون توسعه مدیریت و منابع این سازمان ضمن اعلام خیر فوق‌الظهار داشت: «با تفاهم مدیران ارشد و اعضای هیات مدیره سه دستگاه مذکور، مقرر شد منابع اعتباری موردنیاز این طرح در دو سال از سوی طرفین تامین شود.»

وی با بیان اینکه برای سال اول نوسازی ۲۵۰۰ دستگاه کامیون فرسوده هدف‌گذاری شده است، افزود: «بالغ بر ۸۰ درصد مبلغ مورد نیاز برای نوسازی ناوگان فرسوده در قالب تسهیلات شش ساله پرداخت می‌شود.»

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بیان داشت: «این اقدام مقدمه‌ای برای نوسازی ناوگان تجاری حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با مشارکت شرکت‌های تولیدکننده داخلی محسوب می‌شود و در آینده سایر شرکت‌های تولیدکننده داخلی در چرخه نوسازی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل کالا قرار می‌گیرند.»

تیموری یادآور شد: «اولویت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای توجه به تولیدات داخلی است و امیدوارم در سال جهش تولید مقدمات مناسبی برای نوسازی ناوگان فرسوده حمل‌ونقل جاده‌ای فراهم شود.»

## صرفه‌جویی ۲۰ میلیارد ریالی با حذف فیزیکی کارت هوشمند رانندگان

مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به اقدامات انجام شده در خصوص حذف فیزیکی کارت هوشمند رانندگان اظهار داشت: «اقدامات اولیه حذف فیزیکی کارت هوشمند رانندگان و ناوگان و ارائه برگه فعالیت تکمیل فرآیند پروژه در پایان اردیبهشت سال ۹۹ انجام شد. این اقدام سالانه حدود ۲۰ میلیارد ریال صرفه‌جویی اقتصادی به همراه دارد و منجر به قطع وابستگی به وسایل وارداتی چاپ از خارج کشور می‌شود.»

حسین متولی حبیبی با اشاره به جایگزینی کد ملی به جای شماره کارت هوشمند رانندگان بیان داشت: «طبق قانون، اقدامات لازم در تمامی سامانه‌های مرتبط با شماره هوشمند راننده از جمله کارت هوشمند، بارنامه برخط، صورت‌وضعیت آنلاین، راهنما و ... جهت این جایگزینی انجام و فرآیند در اردیبهشت ۹۹ تکمیل و اجرایی شد.»

او با اشاره به تمديد الكترونيكي (غير حضوري) شماره هوشمند رانندگان در سامانه مربوط گفت: «دو بستر اینترنتی جداگانه در سامانه شماره هوشمند برای ساماندهی ناوگان نیمه‌بیک و وانت‌بارها (راننده و ناوگان) بر اساس اطلاعات ثبتی پلیس راهور طی سال ۹۸ در پرتال سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای راه‌اندازی شده و در حال اجرا است.»

حبیبی از راه‌اندازی اجرای خودکار احکام مربوط به کمیسیون ماده ۱۱ و ۱۲ (تخلفات رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل) در سامانه تخلفات و شماره هوشمند در سال گذشته خبر داد و گفت: «انجام فرآیند مرتبط با راه‌اندازی USSD (کدهای دستوری) در راستای تحقق کامل دولت الکترونیک پیش‌بینی شده که در سال ۹۹ اجرایی می‌شود.»

به بهانه حمایت از تولید داخل در سال جهش تولید نمی‌گذارند خودرویی وارد شود. ما هم در جلسه‌ای که با مشاور رئیس‌جمهور داشتیم اعلام کردیم که ما جهش تولید نداریم، بلکه نابودی تولید داریم. البته به نظر می‌رسد اکنون راه برای واردات کامیون اندکی هموار شده است و خودروسازان نیز از موضع خود پایین‌تر آمده‌اند.»

رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان جاده‌ای ناوگان بارکشور افزود: «سه‌میه عملکردی سوخت فقط ۶۰ تا ۷۰ درصد نیاز ماشین را به سوخت تامین می‌کند و راننده باید مابقی نیاز خود را از سوخت آزاد و به قیمت ۶۰۰ تومان تهیه کند، اما متأسفانه جایگاه‌داران می‌گویند سوخت آزاد نداریم. به این ترتیب مشکل دیگری برای رانندگان رقم خورده است.»

او یادآور شد: «رانندگان ناوگان جاده‌ای مشکل دیگری به نام محدودیت سوختگیری داشتند که از اول تیر ماه این محدودیت از ۳۰۰ لیتر به ۴۵۰ لیتر افزایش یافت، اما وقتی سوخت نیست و یا کم است چه چیزی را برداشت کنند.»

علاوه بر ناجی سلامی، دیگر نمایندگان صنفی از جمله احمد کریمی، دبیر کانون کامیون‌داران کشور نیز با اشاره به سه‌میه عملکردی ناوگان گفته است: «اگر این برنامه به درستی اجرا شود و سه‌میه کارکردی به میزان واقعی به دارندگان ناوگان تعلق بگیرد می‌تواند اثر مثبتی داشته باشد. در گذشته سه‌میه سوخت ناوگان، پایه و عملکردی بود که به مرور سه‌میه پایه را کاهش دادند، در حال حاضر نیز از اول خرداد ماه، ۱۰ درصد سه‌میه پایه کامیون‌ها کاهش یافته که بخشی از ناوگان کامیون کشور را با مشکل ایجاد خواهد کرد.»

در نهایت؛ همه دست‌اندرکاران این حوزه ابراز امیدواری می‌کنند ریزنی‌های صورت گرفته با سازمان راهداری، موجب شود روش محاسبه سه‌میه سوخت عملکردی به درستی اجرا شود و مبنای مصرف سوخت خودروها از ۴۰ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش به ۶۰ تا ۷۰ لیتر افزایش یابد تا بخشی از مشکلات رانندگان ناوگان حمل بار رنگ ببازد.

آنچه مقایسه دو گزارش ارائه شده درباره سانحه هوایی  
تهران- یاسوج نشان می دهد

# اندکی تطابق ... یک خروار تعارض!

امیر کسروی

مدرس و متخصص ایمنی پرواز



سقوط هواپیمای ای تی آر شرکت هواپیمایی آسمان در ۲۹ بهمن ۹۶ در مسیر یاسوج از آن پرونده‌هایی است که با وجود اعلام نتایج بررسی‌های اولیه درباره علت سقوط، هنوز باز و با ابهام‌هایی همراه است. اگرچه کمیته بررسی سوانح هوایی سازمان هواپیمایی کشوری، اشتباه خلبان را از عوامل اصلی بروز این سانحه اعلام کرده اما برای بسیاری پذیرفتن این امر دشوار است که کاپیتان فولاد با سابقه ۱۸ هزار ساعت پرواز، در بروز این سانحه نقش داشته باشد. البته این تنها نقطه ابهام سانحه یاسوج نیست و گزارشی که به تازگی و در اواخر اردیبهشت امسال از سوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس منتشر و در آن، مسائل دیگری به عنوان عوامل اصلی سقوط هواپیمای شرکت آسمان بیان شده، بر این ابهام‌ها می‌افزاید. یکی از کارشناسان و متخصصان ایمنی پرواز، مدرس و آزمایشگر رسمی خلبانی در ایرلاین‌های تجاری، در یادداشتی که برای ترابرن نوشته، به مقایسه تطبیقی گزارش دوم سازمان هواپیمایی کشوری و گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس درباره سانحه سقوط هواپیمای یاسوج پرداخته است.



جدا از محتوای گزارش  
 کمیسیون اصل ۹۰  
 بررسی سانحه یاسوج  
 توسط ارگانی مستقل  
 از سازمان هواپیمایی،  
 با توجه به عملکرد این  
 سازمان در بیش از  
 ۱۰۱ سانحه‌ای که  
 منجر به مرگ ۲۲۴۶  
 نفر شده، به خودی خود  
 یک قدم مثبت تلقی  
 شده و شاید به لزوم  
 ایجاد نهادهای حرفه‌ای،  
 بی‌طرف و مستقل از  
 دولت منتهی شود

بررسی سوانح هوایی  
 در ایران باید از سوی  
 سازمان هواپیمایی  
 به نهادهای مستقل  
 واگذار شود زیرا متهم  
 نمی‌تواند هم بازرس  
 باشد و هم بازپرس،  
 هم شواهد و مدارک  
 تهیه کند و هم در  
 نهایت قضاوت را  
 بر عهده گیرد

اجرائی ندارد، ولی در قوانین آن بیان شده که کشورهای عضو ایکائو باید با تشکیل یک نهاد دولتی که دارای قدرت اجرایی است، این قوانین لازم‌الاجرا را که برای ایمنی و امنیت پروازهای بازرگانی تنظیم شده، در شرکت‌های هواپیمایی داخلی یا شرکت‌های هواپیمایی خارجی که به داخل فضای کشورشان پرواز می‌کنند، اجرا و بر رعایت آنها نظارت کند. این نهاد در ایران، سازمان هواپیمایی کشوری، در آمریکا FAA و در اروپا EASA است و ۱۹۳ عضو ایکائو، هریک دارای نهادهای داخلی خودشان هستند.

در گزارش کمیسیون اصل ۹۰، اذعان شده که سازمان هواپیمایی از مشارکت در زمینه برای عرضه کل محتوای جعبه سیاه به این کمیسیون خودداری کرده که این مغایر ماده ۲۸ ضمیمه ۱۳ ایکائو است، ضمن اینکه در گزارش مذکور آمده که اعضای کمیسیون یازده‌گانه سازمان هواپیمایی، یا از گزارش دوم سازمان آگاهی ندارند یا با متن آن موافق نیستند.

این اظهار نظر صریح و واقعاً قابل تأمل است و در صورتی که درست باشد، روند بررسی سانحه را توسط سازمان، از آغاز تا به امروز زیر سوال می‌برد.

با این حال، گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در یک نگاه کلی، نقش اشتباهات خلبان و شرکت آسمان را در بروز سانحه کم‌رنگ جلوه می‌دهد و نقش سازمان هواپیمایی کشوری را در این اتفاق پررنگ می‌کند.

این بینش، ضعف اصلی گزارش است که آن را جانبدارانه نشان می‌دهد.

در گزارش کمیسیون، فقدان نظارت و اجرای قوانین ایمنی و امنیت پرواز بر ایرلاین‌های ایرانی توسط سازمان، چندین بار مورد اشاره قرار گرفته است؛ در حالی که به این نکته در گزارش دوم سازمان هواپیمایی کشوری، بسیار کم‌رنگ اشاره شده است.

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس به مسئله امریه اجباری مربوط به بالایش سامانه یخ‌زدایی پرداخته و صدور صلاحیت پرواز این هواپیما بدون این سامانه را زیر سوال برده است.

این ارزیابی درستی است و باید نقش سازمان هواپیمایی و شرکت آسمان و مسئولان بلافاصله این دو نهاد را در یک گزارش بی‌غرض، به

بر اساس گزارش کمیسیون اصل ۹۰ این بررسی به دنبال شکایت خانواده بازماندگان سانحه انجام شده است؛ این در حالی است که کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی، بررسی شکایت‌ها از قوای سه‌گانه قضاییه، مقننه و مجریه را بر عهده دارد و دارای مبنای کاملاً قانونی است، با این حال فاقد صلاحیت بررسی رسمی یک سانحه هوایی بر اساس موازین قانونی و مقررات ایکائو (ضمیمه ۱۳) است؛ ضمن اینکه منابع گزارش این کمیسیون برای تحقیق، بررسی و داوری نهایی مشخص نشده است که این مسئله از اعتبار گزارش می‌کاهد. بدون آگاهی از اعتبار بی‌طرفی اعضای کمیسیون اصل ۹۰، نیت اصلی گزارش و داوری درباره هدف گزارش مقدور نیست.

البته گذشته از محتوای گزارش، بررسی یک سانحه هوایی، از سوی ارگانی مستقل از سازمان هواپیمایی کشوری، با توجه به تاریخچه و عملکرد این سازمان در بیش از ۱۰۱ سانحه هوایی که برخی از آنها برای سرشنیانش مرگبار بوده و منجر به مرگ ۲۲۴۶ نفر شده، به خودی خود باید یک قدم مثبت تلقی شود. دوم اینکه شاید این مسئله به لزوم ایجاد نهادهای حرفه‌ای، بی‌طرف و مستقل از دولت منتهی شود.

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در ابتدا به لزوم استقلال نهاد بررسی‌کننده سانحه هوایی یاسوج اشاره دارد و در نهایت، صلاحیت سازمان هواپیمایی کشوری را برای بررسی سوانح هوایی در ایران مردود می‌داند. این نظریه بر اساس ضمیمه ۱۳ ایکائو به عنوان قانون‌گذار بین‌المللی صنعت هوایی بازرگانی است و همچنین، یک ماده الحاقی در ۲۲ فوریه ۲۰۱۶ به شماره ۲۳ که تصریح دارد نهاد بررسی و تحقیق‌کننده سانحه هوایی باید مستقل از ارگان‌های دولتی، سازمان‌ها و شرکت‌های هوایی ذی‌نفع و بدون هرگونه محدودیتی باشد، بنابراین نتیجه‌گیری گزارش کمیسیون اصل ۹۰ با توجه به قوانین ایکائو و نقش سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان بازوی اجرایی آن قوانین در ایران، درست ارزیابی شده است.

لازم به توضیح است که نهاد ایکائو قدرت

**مسئله مبهم دیگر محدودیت خلبان پرواز به علت پزشکی و درج در گواهینامه خلبان است. این مطلب در هر دو گزارش ذکر شده که در این مورد نقش و مسئولیت شرکت آسمان و نیز سازمان هواپیمایی به طور مشترک قابل بررسی و تامل است**

**براساس گزارش دوم سازمان هواپیمایی، دستورالعمل‌های مربوط به واژدگی سرعت در کتاب‌های شرکت آسمان با دستورالعمل شرکت سازنده مغایرت دارد که این امر می‌توانسته در عملکرد خلبان تاثیر داشته باشد. گزارش کمیسیون اصل ۹۰ به این نقص که مربوط به مدیریت عملیاتی شرکت آسمان است، اشاره‌ای ندارد**

طور جدی نشان داد و برای ایمنی پروازهای بعدی چاره‌جویی کرد.

گزارش این کمیسیون همچنین به علت اصلی بروز سانحه پرداخته و ظاهراً آن را ناشی از یخ‌زدگی هواپیما دانسته، ولی به کمبودهای داخلی شرکت آسمان در زمینه تهیه اطلاعات کافی جهت مرور پیش از پرواز با خلبان‌ها، درباره شرایط جوی مسیر و مقصد پرواز توسط دیسپچ شرکت و ... اشاره‌ای ندارد.

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ به آموزش‌های گروه پرواز توجهی ندارد. به عنوان مثال در گزارش دوم سازمان هواپیمایی تصریح شده است که پیش‌بینی هوای یاسوج در زمان ورود هواپیما، به طور متداول از سوی اداره هواشناسی صادر نمی‌شود، این در حالی است که در صورت لزوم، درخواست پیش‌بینی هوای یاسوج باید ۳۰ ساعت قبل، به دست اداره هواشناسی برسد که شرکت آسمان در این زمینه اقدامی نکرده و خلبان و دیسپچ هم به آن توجه نکرده‌اند.

به بیان دیگر، شرکت آسمان فرودگاهی را در فهرست پروازهای برنامه‌ای دارد، ولی برای دریافت شرایط متغیر جوی در زمان ورود پرواز، هیچ اقدامی نمی‌کند و خلبان‌هایش را چشم‌پسته به این فرودگاه می‌فرستد که شرایط جوی آن، متغیر و غیرمنتظره است و عدم امکان نشستن در باند فرودگاه یاسوج، براساس محدودیت‌های جوی در آن زمان محتمل بوده است.

بر اساس گزارش دوم سازمان هواپیمایی، شرایط جوی یاسوج برای نزدیکی به فرودگاه یاسوج نامناسب بوده و خلبان طبق گزارش شرایط جوی یاسوج (سقف ابر در ۱۰۰۰۰ پایی یا کمتر) با توجه به قوانین داخلی شرکت آسمان، باید از نزدیکی به فرودگاه یاسوج صرف‌نظر می‌کرده و به یکی از دو فرودگاه احتیاطی شیراز یا اصفهان پرواز می‌کرده است، اما خلبان بدون توجه به این قانون مکتوب شرکت، به حرکت به سوی فرودگاه یاسوج ادامه داده و حتی هواپیما را به زیر ارتفاع مجاز برده است. این عمل نشان‌دهنده فقدان نظارت سازمان هواپیمایی کشوری و همچنین کمبودهای

مدیریتی شرکت آسمان و در نهایت، تخطی خلبان از قوانین ایمنی پرواز است. در این زمینه سازمان هواپیمایی، شرکت آسمان، خلبان پرواز و دیسپچ ایرلاین، مسئولیت مشترک دارند، ولی گزارش کمیسیون اصل ۹۰ فقط به کمبودهای سازمان هواپیمایی اشاره می‌کند.

در عین حال، گزارش کمیسیون اصل ۹۰ به وجود ابرهای طوفان‌زا تا ارتفاع ۳۵۰۰۰ پایی و احتمال یخ‌زدگی موجود در نقشه‌های مسیر که از سوی نهاد فرانسوی و گزارش‌های اداره هواشناسی قبل از هر پرواز موجود بوده است، اشاره‌ای ندارد.

همچنین عدم بازبینی و برنامه‌ریزی دیسپچ و خلبان را نادیده گرفته است.

مسئله مبهم دیگر، محدودیت خلبان پرواز به علت پزشکی و درج در گواهینامه خلبان است. این مطلب در هر دو گزارش ذکر شده و نقش شرکت آسمان و سازمان هواپیمایی در این مورد به طور مشترک، قابل تامل است.

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ گزارش‌های سازمان هواپیمایی را زیر سوال برده و ادعا کرده که این گزارش‌ها با عجله تهیه شده است؛ در حالی که بر اساس موازین ایکائو، گزارش‌های اولیه درباره یک سانحه هوایی باید براساس واقعیت‌های موجود، در مدت یک ماه توسط کمیسیون بررسی سانحه صادر شود. گزارش نهایی نیز حداکثر پس از ۱۲ ماه باید ارائه شود. پس در مورد گزارش اولیه، سازمان هواپیمایی درست عمل کرده و با بیان جزئیات موجود، گزارش خود را صادر کرده است، اما چون به دلایلی، گزارش نهایی در مدت یک سال آماده نبوده، گزارش ۱۱۷ صفحه‌ای دوم را ارائه کرده تا در نهایت گزارش نهایی ارائه شود. به این ترتیب، چنانچه در متن گزارش سازمان هواپیمایی ایرادی باشد، در روند قانونی ارائه آن اشکالی موجود نیست.

نکته قابل توجه این است که در گزارش دوم سازمان هواپیمایی - برعکس گزارش کمیسیون اصل ۹۰ - بر نقش خلبان در ایجاد حادثه تاکید شده که اگر استخراج و بازخوانی جعبه سیاه درست انجام شده باشد، در اشتباهات گوناگون خلبان، پیش از شروع پرواز و در حین گذر از

روی ارتفاعات، شکی باقی نمی‌گذارد. البته سازمان هواپیمایی در گزارش دوم خود، بر نقش فقدان نظارت این سازمان بر شرکت‌های هواپیمایی، عدم بازرسی‌های سرزده به شرکت‌های هواپیمایی و فقدان توجه به مقررات ایمنی پرواز نیز اشاره کرده، ولی آنها را کم‌رنگ جلوه داده که به این ترتیب، از اعتبار این گزارش، به علت نقش خود این سازمان در بسیاری از کمبودهای موجود، کاسته شده است.

همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، شرح کامل و لحظه به لحظه سانحه در گزارش دوم سازمان هواپیمایی که از بازخوانی جعبه سیاه حاصل شده، اشتباهات گوناگونی را که خلبان مرتکب شده، روشن می‌کند.

گزارش دوم با مراجعه به فهرست دقیقه به دقیقه مکالمات خلبان‌ها، نشان می‌دهد که خلبان، از روش‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به وزدگی سرعت توجه نداشته و به آنها عمل نکرده است و حتی به تذکرات درست کمک‌خلبان هم وقعی نگذاشته است. این موارد در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ کاملاً نادیده گرفته شده است.

نکته دیگر، وجود طوفان‌های کوهستانی و بادهای بالابرنده و سپس فروافکن در روی ارتفاعات است که در گزارش دوم سازمان هواپیمایی با بیان جزئیات همراه با عملکرد خلبان در زمینه خاموش کردن ابزار یخ‌زدایی نشان داده شده، ولی در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ یا به آنها اشاره نشده یا متفاوت بیان شده است.

بر اساس گزارش دوم سازمان هواپیمایی، خلبان با از دست دادن کنترل هواپیما، اتکا به نفس پروازی را از دست داده و به اتوپایلوت پناه برده که روشی نادرست بوده است. به این مسئله در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ اشاره نشده است.

بر اساس گزارش دوم سازمان هواپیمایی کشوری، دستورالعمل‌های مربوط به وزدگی سرعت در کتاب‌های شرکت آسمان با دستورالعمل‌های شرکت سازنده مغایرت دارد که این امری توانسته در عملکرد خلبان اثرگذار باشد. گزارش کمیسیون اصل ۹۰ به این نقص که مربوط به مدیریت عملیاتی

شرکت آسمان است، اشاره‌ای ندارد.

در عین حال، گزارش دوم سازمان هواپیمایی، کمبودهای موجود در خصوص روابط و گفت‌وگوهای فنی و بریفینگ‌های پیش از آغاز نزدیکی به فرودگاه مقصد را عنوان کرده که در واقع نشان‌دهنده کمبودهای خود سازمان هم است که آنچنان که باید به وظایف قانونی عمل نمی‌کند و نظارتی موثر بر اجرای مقررات ایمنی پرواز در شرکت آسمان نداشته است؛ چراکه براساس مفاد قانونی و وظایف سازمانی، این سازمان پیش از وقوع سانحه باید با نظارتی دقیق، احتمال بروز سانحه را پیشاپیش شناسایی و عوامل آن را برطرف کند. عدم رعایت این اصل نشان می‌دهد که اگر تغییرات اساسی درونی در سازمان برای آموزش کارکنانش و نظارت‌های اجباری آن به وجود نیاید، خطرات آتی و احتمالی از فضای صنعت هوایی ایران محو نخواهد شد.

\*\*\*

در پایان باید به این نکته اشاره کرد که مهم‌ترین مسئله صنعت هوایی تجاری در ایران، بی‌توجهی به آموزش‌های به‌روز خلبانی و مدیریت سازمانی در بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی داخلی است. همه این

**سازمان هواپیمایی باید مورد بازخواست قرار گیرد که چرا ایرلاین‌های ایرانی به دلیل نداشتن شرایط ایمنی پرواز نمی‌توانند به اروپا پرواز کنند، ولی در فضای ایران، پرواز آنها بلامانع است. آیا ملاحظات نهاد‌های ایمنی اروپا نادرست است یا سازمان هواپیمایی ما اشتباه می‌اندیشد؟**

شرکت‌ها از جمله شرکت آسمان در لیست تحریم سازمان ایمنی پرواز اروپا هستند. فهرست شرکت‌های هواپیمایی تجاری تحریم شده به فضای اروپا، شامل بیش از ۲۰۰ شرکت در دنیا است. این تحریم‌ها با مسائل سیاسی بی‌ارتباط بوده و فقط به علت ارزیابی سازمان ایمنی پرواز اروپا (یاسا) است، که دلایل و عواملی را در ایمنی پرواز آنها مشاهده کرده و به آنها اجازه ورود به فضای اروپا را نمی‌دهد.

سازمان هواپیمایی کشوری که به این مسائل آگاهی دارد، باید مورد بازخواست قرار گیرد که چرا این شرکت‌ها به دلیل نداشتن شرایط ایمنی پرواز نمی‌توانند به اروپا پرواز کنند، ولی در فضای ایران، پرواز آنها بلامانع است. بازرسی‌های سازمان ایمنی پرواز اروپا با ارائه مشاهدات و بر مبنای قوانین مدون هوایی ایکائو است که سازمان هواپیمایی کشوری هم باید مجری آنها باشد. پرسش از سازمان هواپیمایی کشوری این است که آیا ملاحظات اروپا نادرست است یا سازمان هواپیمایی ایران اشتباه می‌اندیشد؟

گزارش دوم سازمان هواپیمایی نشان‌دهنده فقدان نظارت‌های داخلی در شرکت‌های هواپیمایی از طریق مدیریت عملیات پرواز آنهاست. چرا سازمان هواپیمایی کشوری از عدم رعایت مقررات ایمنی پرواز در ایران چشم‌پوشی می‌کند؟

به هر حال اگر سازمان هواپیمایی کشوری ایران، به اهمیت نقش ایمنی پرواز و مقررات بین‌المللی پرواز که در قوانین ایکائو و سایر مراجع قانونی موجود است، بی‌توجه بماند و همچنان خودش بررسی سوانح را بر عهده بگیرد و بر کمبودهای سازمانی خود سرپوش بگذارد و از درون اصلاح نشود، احتمال خطرات آتی در صنعت هوایی تجاری ایران از بین نخواهد رفت.

یادآوری این نکته ضروری است که بررسی سوانح هوایی در ایران باید از سوی سازمان هواپیمایی کشوری به نهادی مستقل واگذار شود زیرا متهم نمی‌تواند هم بازرس باشد، هم بازپرسی کند، هم شواهد و مدارک را تهیه کند و در نهایت قضاوت هم به عهده خود متهم واگذار شود.



سردار حسین علایی: زنجیره‌ای از خطاهای انسانی عامل سقوط ATR بود

## اندک اندک جمع گردد... وانگهی ساقط شود!

مدیرعامل پیشین آسمان در واکنش به گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، دست به قلم شد

بیش از ۲ سال از سانحه سقوط هواپیمای شرکت آسمان در مسیر یاسوج و در ارتفاعات کوه دنا می‌گذرد و اظهارنظرها درباره علت این سانحه همچنان ادامه دارد. قرائت گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس درباره این سانحه در اواخر اردیبهشت امسال، از جمله دلایلی است که بار دیگر سانحه رخ داده برای هواپیمای ATR شرکت آسمان در ۲۹ بهمن ۹۶ را که منجر به کشته شدن همه ۶۶ سرنشین آن شد، بر سر زبان‌ها انداخته است. براساس این گزارش، کمیسیون اصل ۹۰ چنین نتیجه‌گیری کرده که «زنجیره‌ای از تخلفات در شرکت آسمان، سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها باعث بروز سانحه شده و سهم کروی پروازی در بروز سانحه ناچیز بوده است.» این در حالی است که مدیرعامل شرکت هواپیمایی آسمان در زمان بروز سانحه، نظر دیگری داشته و معتقد است که «زنجیره‌ای از خطاهای انسانی همراه با بروز پدیده جوی در ارتفاعات دنا» عامل سقوط هواپیمای این شرکت بوده است. حسین علایی که چند ماه پس از سقوط هواپیما در مسیر یاسوج از سمت خود استعفا داد و در ۲ سال گذشته نیز کمتر درباره این سانحه اظهارنظر کرده، در یادداشتی که به طور اختصاصی برای ترابران نوشته، به انتقادهای گزارش کمیسیون اصل ۹۰ پاسخ داده است.



پس از سانحه یاسوج  
 کمیسیون اصل ۹۰  
 نماینده شیراز را  
 مسئول پیگیری کرد  
 و او نیز از همان ابتدا  
 با موضع گیری وارد  
 شد و در مصاحبه‌هایی  
 که همان روزهای اول  
 انجام داد، اعلام کرد  
 «... می‌خواهند خلبان  
 را مقصر جلوه دهند،  
 در حالی که بررسی‌ها  
 نشان می‌دهد یخ‌زدگی  
 علت سانحه است»

نماینده شیراز حتی  
 یکی از کارشناسان  
 جدا شده از سازمان  
 هواپیمایی کشوری  
 را به عنوان مشاور  
 مسئول بررسی سانحه  
 کرد و ایشان هم از  
 ابتدا فقط پیگیر اثبات  
 یخ‌زدگی هواپیما  
 بود و به دنبال مدارک  
 و دلایلی می‌گشت  
 که بتواند نظر خود  
 را ثابت کند

اثبات یخ‌زدگی هواپیما بود و به دنبال مدارک و دلایلی می‌گشت تا بتواند نظر خود را ثابت کند.

از سوی دیگر کمیسیون اصل ۹۰ در جریان پرداختن به علل بروز سانحه، به بررسی‌های انجام شده توسط کمیسیون عمران مجلس و دفتر بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری و نیز نظر شرکت سازنده هواپیما و قعی نهاد و به دنبال آن بود تا نظر خود را بر کارشناسان خبره و حتی بر دفتر بررسی سانحه که از نظر قانونی مرجع رسمی بررسی سوانح هوایی در کشور است، تحمیل کند. این در حالی است که کمیسیون عمران مجلس پس از بررسی‌هایی که انجام داد و جلساتی که با کارشناسان مختلف در محل کمیسیون برگزار کرد به این نتیجه رسید که «خطای خلبان» باعث بروز این حادثه شده است و این نظر را رئیس آن کمیسیون در مصاحبه‌ای در ۲۰ فروردین سال ۱۳۹۷ به طور رسمی اعلام کرده است.

بنابراین می‌توان گفت در ذهن برخی اعضای کمیسیون اصل ۹۰ نوعی پیش‌داوری نسبت به علت وقوع چنین سانحه‌ای وجود داشته و به دنبال اثبات یخ‌زدگی و کنار گذاشتن احتمال جدی خطای انسانی بوده‌اند.

## ۲- برجسته کردن نقش پدیده یخ‌زدگی

در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس بیان شده که «هواپیما دچار یخ‌زدگی شده و سقوط کرده» است. در این گزارش سعی شده تا علت تامه بروز سانحه، یخ‌زدگی بال‌های هواپیما معرفی و سپس نتیجه‌گیری شود که دلیل و ریشه آن، عدم انجام امریه صلاحیت پروازی یا AD است. این در حالی است که این هواپیما دارای سامانه هشدار یخ‌زدگی و سیستم‌های یخ‌زدایی و ضد یخ بوده و نقصی در این زمینه نداشته است. همانطور که در حین پرواز هم یک بار خلبان پس از مواجهه با هشدار یخ‌زدگی که صدای آن داخل کابین خلبان شنیده شده، سیستم ضد یخ را روشن و فعال کرده و پس از ۱۴۰ ثانیه که هواپیما از شرایط یخ‌زدگی خارج شده و نیز بعد از حصول اطمینان از صحت و سلامت کارکرد آن سامانه و عدم وجود مشکل، آن را خاموش کرده است.

همچنین در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ آمده که «عدم تجهیز این هواپیما به سامانه

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی درباره سانحه یاسوج، ابهاماتی را در افکار عمومی درباره چگونگی پدید آمدن این حادثه تلخ به وجود آورده است که نیاز به توضیح و روشن شدن دارد.

اما در ابتدا باید متذکر شوم که شرکت هواپیمایی آسمان تنها شرکتی بوده است که در سالیان دراز تقریباً هر روز صبح پروازهای یاسوج را با هواپیماهای ATR انجام می‌داده است. این پروازها نقش مهمی در توسعه و پیشرفت استان کهگیلویه و بویراحمد و تسهیل ارتباط مردم این استان با مرکز کشور داشته‌اند. از سوی دیگر این پروازها صرفه اقتصادی برای هواپیمایی آسمان نداشته و تنها برای خدمات‌رسانی دولت به مردم آن استان برنامه‌ریزی شده بود. در سال‌های مختلف همیشه استاندار، امام جمعه و مسئولان و نمایندگان استان از انجام این پروازها خرسند بوده و خواستار تداوم آن بوده‌اند.

در ادامه، گزارش ارائه شده از سوی کمیسیون اصل ۹۰ درباره سانحه رخ داده در ۱۳۹۶/۱۱/۲۹ مورد بررسی و نقد قرار گرفته است.

## ۱- لزوم رعایت اصل بی‌طرفی

پس از وقوع سانحه یاسوج، کمیسیون اصل ۹۰ مجلس به موازات کمیسیون عمران، نماینده شیراز یعنی آقای بهرام پارسایی را مسئول پیگیری این موضوع کرد و او نیز از ابتدا با موضع‌گیری و دیدگاه مشخص وارد بررسی این موضوع شد و در مصاحبه‌هایی که در همان روزهای نخست بعد از سانحه انجام داد اعلام کرد که «می‌خواهند در این سانحه، خلبان پرواز را مقصر جلوه دهند، در حالی که بررسی‌های ما نشان می‌دهد عامل یخ‌زدگی علت اصلی بروز این سانحه بوده است». در حالی که شیوه درست و حرفه‌ای هر تحقیقی این است که تا پیش از گردآوری داده‌ها و کسب اطلاعات درست و انجام بررسی‌ها به طور کارشناسی و از ابعاد گوناگون، اظهار نظر قاطعی درباره نتایج آن مطرح نشود.

از طرف دیگر، ایشان یکی از کارشناسان جدا شده از سازمان هواپیمایی کشوری را به عنوان مشاور تخصصی بررسی سانحه انتخاب کرد و ایشان هم از ابتدا فقط پیگیر

طبق گزارش کمیسیون هواپیما دچار یخزدگی و سقوط شده، در حالی که این هواپیما نقصی در زمینه سامانه هشدار یخزدگی نداشته است. همانطور که حین پرواز هم یک بار خلبان پس از مواجهه با هشدار یخزدگی که صدای آن داخل کابین شنیده شده، سیستم ضد یخ را فعال کرده و پس از ۱۴۰ ثانیه که هواپیما از شرایط یخزدگی خارج شده، آن را خاموش کرده است

بررسی انجام شده در فرانسه که براساس مستندات و پارامترهای ضبط شده در CVR و FDR هواپیما بوده نیز عامل یخزدگی را در وقوع سانحه موثر ندانسته است

تشخیص یخزدگی مبتنی بر پایش کارایی (Performance) موسوم به APM، باعث شده خدمه پروازی به موقع از بروز یخزدگی مطلع نشوند و نتوانند از شرایط یخزدگی فرار کنند. در حالی که سرعت و اماندگی نهایی پیش از بروز سانحه که در FDR ثبت شده است نشان می‌دهد که هواپیما پیش از برخورد با کوه دچار یخزدگی بر روی بال‌ها نشده است؛ بنابراین فقدان «سیستم تکراری جدید» یا امریه صلاحیت پروازی، هیچ دلیل موجهی برای بروز سانحه نیست. در عین حال خلبان با مشاهده وضعیت و شرایط ناپایدار جو می‌توانسته از منطقه خطر دور شده یا حداقل بر ارتفاع پرواز خود بیفزاید. از سوی دیگر بررسی‌های انجام شده در فرانسه که بر اساس مستندات و پارامترهای ضبط شده در CVR و FDR بوده نیز یخزدگی را عامل وقوع این سانحه ندانسته است.

### ۳- ارتباط دادن موضوع عدم اجرای آرایه Airworthiness Directive به یخزدگی

در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ بیان شده که «هواپیمای ATR سانحه‌دیده شرکت آسمان به دلیل عدم انجام امریه صلاحیت پروازی شماره AD 2009-0170 به این سامانه مجهز نبوده است و خدمه پرواز به موقع از وجود یخزدگی مطلع نشدند» در حالی که هواپیماهای ATR تاکنون به مدت حدود ۲۵ سال در آسمان ایران به جابه‌جایی مردم مشغول بوده‌اند و به فرودگاه‌های سختی مانند یاسوج، رامسر و سنندج بدون نصب سامانه جدید هشدار نسبت به یخزدگی AD پرواز کرده و خدمات‌رسانی داشته‌اند.

گذشته از آنکه اساساً بروز سانحه یاسوج ناشی از یخزدگی بال‌های هواپیما نبوده، بیان این نکته ضروری است که تمامی خلبان‌ها در دوره‌های شبیه‌ساز پرواز به طور مرتب آموزش‌های لازم در مواجهه با پدیده یخزدگی و رویکرد برخورد با آن را تمرین کرده و برابر با استانداردهای بین‌المللی برای پرواز در وضعیت‌های بد آب و هوایی و احتمال یخزدگی توجیه شده‌اند.

در این پرواز هم خلبان هواپیما ضمن آگاهی از شرایط عملکردی هواپیما در مراحل مختلف عملیاتی اقدام به پرواز و ادامه مسیر کرده است.

همچنین مدارک موجود بیانگر آن است که ناشر امریه AD، خود آن را جدی نگرفته و ۷ سال زمان برای انجام آن قائل شده و طبیعتاً این نوع هواپیماها در این مدت، میلیون‌ها ساعت پرواز به نقاط مختلف جهان داشتند؛ یعنی امریه صادره از نوع EAD و به عبارت دیگر، Emergency AD که معمولاً زمان انجام آن کمتر از یک ماه است، نبوده است. با این وجود از زمانی که این AD از سوی آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا یا EASA صادر شده است، سازمان هواپیمایی کشوری آمریکا (FAA) اجازه نصب آن را بر روی نزدیک به ۵۰۰ فروند هواپیمای ATR موجود در این کشور نداده، زیرا انجام آن را باعث کاهش حساسیت خلبان‌ها نسبت به احتمال یخزدگی بال‌های هواپیما ارزیابی کرده است.

صرف‌نظر از موارد پیش گفته از زمانی که امریه AD مورد نظر از سوی آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا (EASA) صادر شد، شرکت هواپیمایی آسمان طبق روش جاری خود و به طور خودکار، همانند صدها امریه دیگر نسبت به تهیه اقلام آن اقدام کرده است. البته اجرای AD نیاز به حدود ۱۰۰۰ قطعه داشت که با وجود به ثمر رسیدن توافقنامه برجام به دلیل عدم صدور مجوز OFAC از سوی آمریکا، امکان تأمین همه آن قطعات برای شرکت هواپیمایی آسمان میسر نشده و مکاتبات انجام شده در این زمینه با کارخانه ATR بیانگر این موضوع است.

لازم به توضیح است که پس از توافق برجام، علاوه بر اقدامات انجام شده از سوی مدیریت خریدهای خارجی آسمان، دو بار مدیرعامل هواپیمایی آسمان به همراه معاون برنامه‌ریزی با مدیرعامل کارخانه سازنده ATR به طور حضوری مذاکره کرد تا بتواند قطعات لازم برای اجرای این AD را دریافت کند، ولی هر بار مدیرعامل شرکت ATR حل این مشکل را منوط به اخذ مجوز از دفتر کنترل دارایی‌های خارجی آمریکا (OFAC) کرد و سرانجام عدم موفقیت در تأمین تمامی قطعات مورد نیاز باعث شد تا سازمان هواپیمایی با تأیید دستورالعمل جایگزین (AMOC) صادر شده از سوی



در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ ادعا شده هواپیمای سانحه‌دیده شرکت آسمان به دلیل عدم انجام امریه صلاحیت پروازی، به سامانه AD مجهز نبوده، در حالی که مدارک موجود نشان می‌دهد ناشر امریه AD، ۷ سال زمان برای انجام آن قائل شده است

در گزارش کمیسیون به «ضعف، سهل‌انگاری و عدم انجام وظایف قانونی توسط سازمان هواپیمایی، در زمینه رعایت استانداردهای ایمنی در شرکت‌های هواپیمایی اشاره شده، در حالی که کارشناس منتخب کمیسیون، خود یکی از افرادی بوده که در زمان مسئولیت در سازمان هواپیمایی، صلاحیت پروازی این نوع هواپیماها را بدون انجام AD جدید صادر می‌کرده است

از سوی دیگر بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد که هواپیما به هیچ وجه به دلیل بروز نقص فنی سقوط نکرده است.

#### ۵- عدم پرداختن به خطای انسانی

در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ سهم خدمه پروازی در بروز سانحه ناچیز شمرده شده، در حالی که خلبان هواپیما تصمیم‌گیرنده نهایی درباره انجام یا عدم انجام پرواز و فرمانده هواپیما در حین پرواز است. از سوی دیگر خلبان هواپیما مدیریت شرایط پیش آمده در حین پرواز را بر عهده دارد و مسئول انجام پرواز ایمن است.

خلبان عزیز این پرواز، فردی باتجربه و با حدود ۱۸۰۰۰ ساعت پرواز و سرفلیت ناوگان ATR هواپیمایی آسمان بوده است. او معلم خلبان بوده و گواهینامه‌های TRE و TRI را در اختیار داشته است و بارها در مسیر یاسوج پرواز کرده بود است، بنابراین شاید ترجیح داده که به جای بهره‌گیری از ابزارهای پروازی و نشست و برخاست به کمک IFR با دید چشمی که قدرت مانور وی را در طرح تقرب به فرودگاه یاسوج افزایش می‌دهد، پرواز کند.

متأسفانه در این پرواز خلبان هواپیما نتوانسته است در مواجهه با ابرهای متراکم موجود در بالای ارتفاعات دنا و نیز تلاطم هوا تصمیم درست و مناسبی بگیرد. او در وضعیت هوای نامساعد و به منظور نشستن در فرودگاه یاسوج با تکیه بر تجربه و تشخیص خود از ارتفاع ۱۷۰۰۰ پایی در ۲۵ مایلی فرودگاه به زیر ۱۵۰۰۰ پا کاهش ارتفاع داده است.

البته طبق مقررات ایکائو خلبان می‌توانسته در وضعیت هوای خوب و شرایط عادی تا ارتفاع ۱۵۵۰۰ پایی کاهش ارتفاع داشته باشد، ولی با توجه به اینکه حداکثر ارتفاع کوه دنا نزدیک به ۱۴۰۰۰ پا است، چنین تصمیمی در شرایط هوای بد و خراب، ریسک پرواز را به شدت افزایش داده است؛ اما از آنجا که DME فرودگاه یاسوج در روز سانحه خراب بوده و قبلاً برای آن نوت‌هم داده شده بود، بنابراین خلبان پرواز، با وجود مجهز بودن هواپیما به GNSS و GPS، بر اساس مقررات نمی‌توانسته فاصله خود با فرودگاه را تشخیص دهد و مجاز به کاهش

کارخانه سازنده هواپیما، امکان ادامه پرواز را برای هواپیماهای ATR پس از سانحه یاسوج فراهم آورد. بر همین اساس، این هواپیماها هم اکنون نیز بدون انجام امریه صلاحیت پروازی و سامانه اضافی هشدار در برابر کاهش توان عملکردی یا همان AD به پروازهای خود ادامه می‌دهند.

باید توجه داشت که حتی وجود چنین سیستمی بر روی هواپیما یقیناً مانع از وقوع سانحه نبوده، زیرا خلبان هواپیما به خوبی نسبت به موضوع احتمال یخ‌زدگی بال‌های هواپیما توجه بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که علت وقوع سانحه، اصولاً یخ‌زدگی نبوده، بلکه دلیل آن، «کاهش ارتفاع» ناشی از «خطای تصمیم‌گیری» و مواجهه با شرایط هوایی غیرقابل تصور و عدم اتخاذ تدابیر صحیح برای برون‌رفت از این شرایط و در نهایت از دست دادن قابلیت کنترل هواپیما بوده؛ بنابراین پیشنهاد می‌شود یک بار دیگر ریسک‌های مربوط به امریه فوق توسط کارشناسان ذی‌ربط در سازمان هواپیمایی و شرکت آسمان مورد ارزیابی جدی قرار گیرد. چه‌بسا انجام آن باعث پایین آمدن هرچه بیشتر ضریب ایمنی پروازها شود، همانطور که نهاد FAA نیز چنین تشخیص داده و انجام آن را غیرضروری دانسته است.

۴- ایرادات ناصحیح به وضعیت فنی هواپیما در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ گفته شده که «هواپیمای سانحه‌دیده آسمان در یاسوج از سال ۲۰۱۱ تا سال ۲۰۱۷ میلادی زمین‌گیر بوده و به عنوان انبار قطعات برای سایر هواپیماها مورد استفاده قرار می‌گرفته است» در حالی که این هواپیما در شرایط بسیار خوب فنی و یکی از جوان‌ترین هواپیماهای ATR شرکت هواپیمایی آسمان با حدود ۱۵۰۰۰ ساعت پرواز بوده است.

این هواپیما پس از ۶ سال زمین‌گیری و با گشایشی که پس از برجام برای کشور به وجود آمد، تعمیر اساسی و نوسازی شد و دوباره به خط پرواز بازگشت. این هواپیما توانسته بود با بررسی‌های کارشناسی شده، گواهینامه صلاحیت و قابلیت پروازی را از سازمان هواپیمایی کشوری اخذ کند و قبل از آخرین سفر، تعداد زیادی پرواز در مسیرهای مختلف از جمله یاسوج داشته است.

وقتی امریه AD از سوی آژانس ایمنی هوانوردی اروپا صادر شد، حتی سازمان هواپیمایی آمریکا اجازه نصبش را روی ۵۰۰ فروند هواپیمای ATR در این کشور نداد، به این دلیل که انجام آن را باعث کاهش حساسیت کروی پرواز نسبت به احتمال یخ زدگی بال‌های هواپیما ارزیابی می‌کردند

اجرای AD نیاز به ۱۰۰۰ قطعه داشت که با وجود به ثمر رسیدن توافق برجام به دلیل عدم صدور مجوز افک از سوی آمریکا، امکان تامین آن برای شرکت آسمان میسر نشد که مکاتبات انجام شده در این زمینه شاهد این مدعا است

ارتفاع به ۱۵۵۰۰ پا نبوده است و الزاما باید تا بالاسر (Over head) فرودگاه یاسوج ارتفاع ۱۷ هزار پا را حفظ کند. آنگاه بنا بر دستورالعمل نظامنامه عملیات هواپیمایی آسمان، چنانچه سقف ابر ۱۱۰۰۰ پا می‌بود، اقدام به کاهش ارتفاع به ۱۵۰۰۰ پا و سپس اجرای طرح تقرب می‌کرد.

از سوی دیگر خلبان پس از کاهش ارتفاع و بعد از اینکه متوجه می‌شود که هواپیما در وضعیت و شرایط نامساعدی قرار گرفته، متاسفانه برخلاف روش استاندارد، اقدامات عملیاتی ثبت شده در کتاب هواپیما از جمله SOP را به درستی انجام نداد و باعث کاهش ارتفاع بیشتر شده است. او همچنین دسته گاز یا اهرم قدرت موتور را به حداقل (Idle) آورده که این اقدام، عامل بسیار مهمی در کم شدن سرعت بوده و در نتیجه باعث هشدار و اماندگی (Stall) هواپیما شده است.

شاید بتوان گفت که وزش باد نسبتا شدید مخالف و حفظ هواپیما در وضعیت خودکار (Auto Pilot) با انتخاب ارتفاع ۱۵۰۰۰ پا و سرعت کم ناشی از انتخاب اشتباه دسته گاز (Throttle) از عوامل آشکار بروز سانحه بوده است. لازم به ذکر است که خلبان خودکار (Auto Pilot) برای حفظ ارتفاع ۱۵۰۰۰ پایی، زاویه حمله را بالاتر برده و مانع حداکثر سرعت گیری هواپیما علی‌رغم تغییر موقعیت دسته گاز شده است.

بررسی جعبه سیاه هواپیما نشان می‌دهد که سیستم‌های هشدارهای اتوماتیک (GPWS) پیشگیرانه تصادم به کوه در حدود ۱۸ ثانیه به صدا درآمدن بوده است، بنابراین خلبان و کمک وی نیز از نزدیک شدن هواپیما به کوه آگاه شده‌اند، ولی خلبان‌های پرواز با تصمیم‌های اشتباه همچون اصرار بر استفاده از Auto Pilot اقدام موثری در ثانیه‌های آخر پرواز انجام ندادند.

لازم به ذکر است که سامانه‌های خودکار یا سیستم‌های اتومیشن برای شرایط عادی و طبیعی کاربرد دارند، در حالی که خلبان‌های پرواز با وجود دستورالعمل‌های استاندارد، آن را برای بدترین شرایط همچون Terrain ahead Pull up استفاده کرده‌اند.

کمک خلبان بنا بر آموزش‌های خود و با

مشاهده کاهش بیش از اندازه سرعت به زیر سرعت مینیمم، در دو مرحله به خلبان پرواز می‌گوید فلیپ بگیریم، یعنی می‌خواسته دستورالعمل و اماندگی (Stall Recovery) اجرا شود، ولی متاسفانه خلبان هواپیما هیچ واکنشی نسبت به این توصیه انجام نداده و احتمالا به دلیل دستچاچی به آن توجهی نمی‌کند. بنابراین شرایط حاکم بر پرواز وخیم‌تر شده و هشدار و اماندگی هواپیما در حدود سرعت ۱۱۷ نات به صدا درآمدن است و بعد از آن، خلبان خودکار غیرفعال و عملا هواپیما به سمت شرایط و اماندگی جلو رفته است. در چنین شرایطی کروی پرواز باید هواپیما را به طور دستی هدایت می‌کردند، ولی باز هم در تداوم اشتباهات قبلی، دوباره Auto Pilot را فعال کرده که عمل بسیار مهلک و خطرناکی در حفظ ایمنی پرواز بوده است.

**۶- ابهام نسبت به دستگاه‌های حاکمیتی**  
 در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ آمده است که «بررسی‌ها نشان می‌دهد به دلیل ضعف، سهل‌انگاری و عدم انجام وظایف قانونی توسط سازمان هواپیمایی، استانداردهای ایمنی در شرکت‌های هواپیمایی به درستی رعایت نمی‌شود» این در حالی است که سازمان هواپیمایی کشوری سال‌هاست بر اساس وظیفه قانونی، مجوز پروازهای هواپیماهای ATR را صادر کرده و کارشناس منتخب کمیسیون اصل ۹۰ نیز یکی از افرادی بوده است که در زمان مسئولیت خود در سازمان هواپیمایی کشوری، صلاحیت پروازی این نوع هواپیماها را بدون انجام AD جدید صادر می‌کرده است؛ بنابراین کارشناسان سازمان همگی وظایف قانونی خود به خوبی را انجام داده و تمام تمهیدات را برای انجام پروازهای ایمن به کار گرفته‌اند.

از طرف دیگر، کلیه بخش‌های فنی و عملیاتی و آموزشی شرکت هواپیمایی آسمان هم که توسط متخصصان دارای سابقه درخشان حرفه‌ای اداره می‌شدند، وظایف خود را طبق مقررات و روش‌های استاندارد انجام داده‌اند و هواپیما را با رعایت اصول فنی ترخیص و برای پرواز آماده کرده‌اند؛ بنابراین هواپیما منعی از نظر فنی و عملیاتی و نیز دریافت

طبق اطلاعات جعبه سیاه کمک خلبان می‌خواسته دستورالعمل واماندگی اجرا شود، ولی متأسفانه خلبان هواپیما احتمالاً به دلیل دستپاچگی به آن توجهی نمی‌کند. در چنین شرایطی گروهی پرواز باید هواپیما را به طور دستی هدایت می‌کردند، ولی خلبان در تداوم اشتباهات قبلی Auto Pilot را فعال کرده که عمل بسیار خطرناکی در حفظ ایمنی پرواز بوده است

انسانی ناشی از تصمیم‌ها و «اشتباهات خلبان» و عدم رعایت دستورالعمل‌های استاندارد پرواز اتفاق افتاده، اما باید یادآور شوم که ریشه و علت بسیاری از مشکلات و حوادث فعلی، تحریم‌های ایالات متحده است. این تحریم‌ها اجازه نمی‌دهند تا صنعت هوایی کشور آن چنان که لازم است رشد کند و توسعه یابد تا دست ایرلاین‌ها و سایر سازمان‌های هوانوردی برای تامین به موقع تجهیزات و به‌کارگیری ناوگان جدیدتر باز باشد و خطوط هوایی کشور بتوانند پروازهای بیشتر، راحت‌تر و ایمن‌تری جهت آسایش مردم ایران برنامه‌ریزی و مدیریت کنند.

در پایان، بار دیگر ضمن ابراز همدردی با بازماندگان و خانواده‌های محترم مسافران و گروه پروازی هواپیمای سانحه‌دیده تهران-یاسوج، به همگی آنان صمیمانه تسلیت عرض می‌کنم.

توجهی به بررسی گروه‌های یازده‌گانه دفتر بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی نیز مستندات کارخانه سازنده هواپیما نکرده‌اند و از اطلاعات دو جعبه سیاه هواپیما یعنی CVR و FDR نیز بهره کافی نگرفته‌اند. اگر کارشناسان به صداهای ضبط شده خلبان و کمک‌خلبان و برج مراقبت در CVR گوش کرده و نیز به داده‌های سایر پارامترهای پروازی در FDR توجه کنند، درمی‌یابند که گزارش تهیه شده، غیرحرفه‌ای، غیرکارشناسی و دور از واقعیت‌های رخ داده در جریان پرواز تهیه شده است.

\*\*\*

با توجه به نکات بیان شده و بررسی‌های کارشناسان مشخص می‌شود که علت اصلی بروز سانحه غم‌انگیز یاسوج، پدیده یخ‌زدگی هواپیما و عدم اجرای امریه صلاحیت پروازی نبوده، با این وجود، نکته مهمی که باید همه مسئولان کشور، به‌ویژه نمایندگان محترم مجلس به آن توجه کنند، این است که گرچه سانحه موصوف به دلیل «عامل

اطلاعات هواشناسی برای انجام پرواز نداشته است. در حین پرواز هم تمامی مسئولیت‌ها بر عهده خلبان و خدمه پروازی است. از سوی دیگر همه خلبان‌ها هر شش ماه یک بار برای تداوم آموزش به خارج از کشور اعزام می‌شدند تا در کنار یک استاد خلبان برای همه وضعیت‌های اضطراری از جمله یخ‌زدگی و احتمال از دست دادن موتور و شرایط مختلف جوی تمرین کنند.

همچنین همه خلبان‌های هواپیماهای ATR با وضعیت جوی ارتفاعات دنا آشنا بوده و طبق دستورالعمل هواپیمایی آسمان، فرودگاه شیراز به عنوان فرودگاه جایگزین برای پروازهای یاسوج در نظر گرفته شده بود تا چنانچه هر مشکلی برای پرواز به وجود آمد، خلبان به سمت آن فرودگاه تغییر مسیر دهد. لازم به ذکر است که از زمان برقراری پروازهای یاسوج تا زمان وقوع سانحه، حدود ۳۵۰ پرواز به منظور افزایش ضریب ایمنی با توجه به شرایط جوی، باطل شده یا خلبانان پس از مشاهده خرابی هوا بر بالای ارتفاعات دنا به سمت شیراز تغییر مسیر داده‌اند.

۷- لزوم توجه به گزارش‌های دفتر بررسی سانحه سازمان و سایر سازمان‌های ذی‌ربط


بررسی سوانح هوایی غیرنظامی تابع قوانین و مقررات موضوعه کشور و نیز مقررات و تعهدات بین‌المللی است. ضمیمه شماره ۱۳ پیمان شیکاگو نیز ناظر بر الزامات مربوط به نحوه بررسی سوانح هوایی غیرنظامی است. از سوی دیگر، در سال ۱۳۹۰ آیین‌نامه بررسی سوانح هوایی از سوی هیات دولت تصویب و به اجرا گذاشته شد که طبق این آیین‌نامه، سازمان هواپیمایی کشوری مسئول بررسی سوانح هوایی و مجری پیمان شیکاگو است و باید مبتنی بر نگاه ایمنی (Safety view) دلایل بروز حادثه را مشخص و ریشه‌یابی کند، اما کارشناسان دخیل در تهیه گزارش کمیسیون اصل ۹۰

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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



بار دیگر؛ طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کشتیرانی

## در کش و قوس وزن‌کشی

براساس توضیحات سازمان بنادر، در دی ماه سال ۱۳۸۸ و پیرو مصاحبه سرپرست وقت معاونت امور بندری و مناطق ویژه با رسانه‌ها، موضوع اجرای طرح اختیاری طبقه‌بندی شرکت‌های

کارگزاری دریایی مطرح شد.

مطالعات تکمیلی و امکان‌سنجی این طرح در ۱۴ ماه انجام و در سال ۱۳۸۷ به پایان رسید که با هم‌اندیشی انجمن‌های تخصصی، خبرگان صنعت حمل‌ونقل و اتاق بازرگانی ایران مقرر شد این طرح به صورت پایلوت و اختیاری در یک دوره ۶ ماهه و در ۳ فاز انجام شود. سازمان مدیریت صنعتی و موسسه رده‌بندی آسیا هم به عنوان مجریان این طرح انتخاب شدند.

ظاهراً در ادامه، جلسات متعددی دیگری هم درباره طرح مذکور با هدف آشنایی همکاران و شرکت‌های کارگزاری با مدل ارزیابی در

طرح‌های مربوط به رتبه‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل در همه شقوق آن، مربوط به دیروز و امروز نیست و سال‌هاست که به تناوب از سوی متولیان مختلف وزارت راه و ترابری سابق و راه و شهرسازی فعلی، مطرح شده و از مزایای آن سخن گفته می‌شود، اما هر بار به دلایل ناگفته (و البته قابل حدس) مسکوت می‌ماند. حتی ترابران نیز یک بار در در گزارش اصلی شماره ۹۰ خود (اسفند ۸۸) به طور مشروح به این موضوع پرداخت. حال گفته می‌شود که سازمان بنادر و دریانوردی می‌خواهد بار دیگر قدم جلو بگذارد و پس از سال‌ها برنامه‌ریزی و چکش‌کاری طرح اولیه، شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری را رتبه‌بندی کند. البته نمی‌توان منکر مزایا و نتایج خوب چنین رتبه‌بندی‌هایی شد، اما در ساختارها و مناسبات اقتصادی کشوری مانند ایران، این طرح چون و چراهای بسیاری دارد؛ شاخص‌های رتبه‌بندی چیست و چگونه انتخاب شده است؟ تا چه حد می‌توان نسبت به راستی آزمایشی اطلاعات ارائه شده توسط شرکت‌ها مطمئن بود؟ چه نهادی مسئولیت رتبه‌بندی را برعهده دارد؟ مستقل است و یا وابسته به دولت؟ و... ترابران در گزارش پیش رو به دنبال یافتن پاسخ پرسش‌هایی از این جنس و واکاوی طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری است.

رئیس انجمن کشتیرانی:  
شرکت‌های نمایندگی  
کشتیرانی، مشتری  
سازمان بنادر هستند  
و سازمان نمی‌تواند  
مشتری‌های خود  
را رتبه‌بندی کند،  
مگر اینکه در فرآیند  
کاری خودش نیز  
تغییراتی ایجاد کند

برای رتبه‌بندی شرکت‌ها  
به بررسی درون‌سازمانی  
نیاز است، نه تحقیق  
برون‌سازمانی. برای  
رتبه‌بندی باید عملکرد  
شرکت مدنظر قرار  
گیرد، نه اینکه به  
خود شرکت مراجعه  
کرده و مدیران  
و کارمندان آنها را  
تجزیه و تحلیل کنند

شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری مخالف هستیم زیرا مشکلات عدیده‌ای دارد، گفت: «نه تنها مقوله رتبه‌بندی توسط سازمان بنادر اشتباه است، بلکه معیار و اهداف سازمان برای این برنامه نیز نادرست است.»

مختاری افزود: «مثلا شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی خودشان مشتری سازمان بنادر هستند و این سازمان نمی‌تواند مشتری‌های خود را رتبه‌بندی کند و به آنها گرید A یا B یا C دهد، مگر اینکه در فرآیند کاری خودش نیز تغییراتی ایجاد کند. به این معنی که برخی خدمات را ارائه دهد و بگوید این خدماتی که من امروز ارائه کردم به‌عنوان حداقل خدمات است که به مشتری‌های خود می‌دهم، اما می‌خواهم به برخی از آنها خدمات ویژه ارائه دهم.»

او با بیان اینکه برای این کار (رتبه‌بندی) به بررسی و تحقیق درون‌سازمانی نیاز است، نه بررسی برون‌سازمانی گفت: «برای رتبه‌بندی باید عملکرد هر شرکتی در نظر گرفته و به آن رتبه و اعتبار داده شود، نه اینکه داخل شرکت بروند و بخواهند مدیران و کارمندان آن شرکت را تجزیه و تحلیل کنند.»

مدیرعامل شرکت هلال دریای ایرانیان با اشاره به این نکته که رتبه‌بندی با طبقه‌بندی شرکت‌ها تفاوت دارد، خاطر نشان کرد: «مثلا سازمان بنادر می‌تواند به شرکت‌هایی که از اعتبار خوبی برخوردار هستند، در پرداخت هزینه‌های بندری مدت زمان تنفس بیشتری دهد، اما برای این کار باید شاخص‌هایی مانند پیشینه، حجم عملیات و در مجموع آمار و اطلاعاتی که در سازمان خودش موجود است مدنظر قرار گیرد، نه اینکه به شرکت مورد نظر مراجعه کنند و فاکتورهایی از جمله تعداد کارمندان، تحصیلات آنها، تحصیلات هیئت‌مدیره، تعداد دفاتر و نمایندگی و اندازه شرکت را بررسی کنند.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: «با چنین شاخصه‌هایی فقط چند شرکت بزرگ مانند کشتیرانی جمهوری اسلامی، ملی نفتکش و... می‌توانند رتبه بالا اخذ کنند و دیگر شرکت‌ها هر چند هم خدمات خوب و بالایی ارائه دهند، به دلیل اینکه فاکتورهای مناسب در نظر گرفته

بنادر تابعه برگزار شده است.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر در همین رابطه به طور مختصر به ترابران گفت: «از آبان ۸۹ ارزیابی ۲۰ شرکت کارگزاری ترابری دریایی در بنادر عباس، بوشهر، امام، انزلی، چابهار و تهران در چهار دسته خدمات دریایی، خدمات بندری، نمایندگی کشتیرانی و ترمینال پراپورتور آغاز شد. به همین ترتیب، در مرداد ۹۰ گزارش طرح پیلوت ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در قالب یک مجموعه سه جلدی تهیه و از سوی مجریان طرح به کارفرما ارائه شد.»

روانخس بهزادیان افزود: «در تیر ماه سال ۹۱ کد اجرایی طرح طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی تهیه شد، اما به‌مرور اصلاحات مورد نظر در آن صورت گرفت. تا اینکه دو سال بعد در شهریور سال ۹۳ گزارش جامعی از اقدامات و طرح مذکور ارائه شد و از سال ۹۶، با توجه به الزامات قانونی و ایجاد مرکز ملی رتبه‌بندی اتاق بازرگانی ایران مجدداً فعالیت‌های مربوط به ارزیابی و نظارت بر عملکرد شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری در دستور کار اداره کل امور بندری سازمان قرار گرفت.»

او درباره دستاوردها و مزایای این طرح برای شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی مدعی شد که این ارزیابی به منظور سطح‌بندی توانایی و قابلیت‌های آنها در ارائه خدمات مربوطه، ایجاد انگیزه در ارتقای خدمات از سوی شرکت‌های موصوف، افزایش سطح توانایی شرکت‌ها در پاسخگویی به فعالیت، رضایت مشتریان از عملکرد شرکت‌ها، ارزیابی شرکت‌های کارگزاری با رویکرد کنترل و نظارت بر عملکرد، ارزیابی شرکت‌های کارگزاری با رویکرد طبقه‌بندی و درجه اعتباری، ایجاد زمینه رقابتی بین شرکت‌های کارگزاری و... انجام می‌شود.

## معیار و اهداف نادرست

### برای طرح رتبه‌بندی

اما روزه مختاری، رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفت‌وگو با خبرنگار ترابران با بیان اینکه با برنامه رتبه‌بندی

شرکت‌هایی که اکنون دورکاری را در برنامه خود قرار داده‌اند، طبعاً به فضای کمتری نیاز دارند و این به معنای پیشرفت است که توانسته‌اند از فضای کوچک‌تر استفاده بهتری داشته باشند اما زمانی که شرکت مورد ارزیابی قرار می‌گیرد، رتبه پایینی کسب خواهد کرد

اجرای برنامه رتبه‌بندی شرکت‌ها محلی برای ایجاد رانت است، زیرا مدیران می‌توانند یک هیئت‌مدیره صوری دارای مدرک دکتری تشکیل دهند تا رتبه بالاتری کسب کنند. حتی بازرسانی هم که وظیفه ارزیابی را برعهده دارند، ممکن است دچار رانت و فساد شوند

نشده، رتبه پایین‌تری می‌گیرند و فاصله معناداری بین آنها ایجاد می‌شود.»

او تأکید کرد: «برای رتبه‌بندی شرکت‌ها باید سرویس‌خدماتی فراتر از آنچه اکنون ارائه داده می‌شود، وجود داشته باشد تا شرکت رتبه بهتری کسب کند که متاسفانه چنین شاخص‌هایی در نظر گرفته نمی‌شود. برای رتبه‌بندی شرکت‌ها باید عملکرد آنها بررسی شود، نه اینکه یک شرکت به مشتری خود بگوید من می‌خواهم تو را به‌عنوان مشتری ویژه قرار دهم بنابراین بگذار من تعداد کارمندان، اندازه دفتر و هیئت‌مدیره شرکت را بررسی کنم.»

مختاری با اشاره به مقوله دورکاری یادآور شد: «شرکت‌هایی که اکنون دورکاری را در برنامه خود قرار داده‌اند، به فضای کمتری نیاز دارند و اگر پیشرفته باشند می‌توانند با همین دورکاری، فضای خود را کوچک‌تر کنند. این یعنی پیشرفت کرده که توانسته از فضای کوچک‌تر استفاده بهتری کند؛ اما زمانی که آن شرکت برای رتبه‌بندی سنجیده می‌شود رتبه آن پایین می‌آید، زیرا می‌گویند این شرکت از فضای کوچکی استفاده می‌کند. متاسفانه این مدل رتبه‌بندی مغایر سطح رشد و مسیر پیشرفتی که در دنیا ملاک محسوب می‌شود، قرار دارد.»

مدیرعامل شرکت هلال دریای ایرانیان تصریح کرد: «علاوه بر آن، ممکن است شرکتی در نظر داشته باشد که سیستم کامپیوتری خود را قوی کند و یا به سمت دیجیتال شدن گام بردارد؛ بنابراین به‌صورت اتوماتیک تعداد نفرات، کمتر و تخصص‌ها متفاوت می‌شود. این کار در عالم حرفه‌ای، کار بسیار بزرگ و ستوده‌ای است، اما متاسفانه از نگاه سازمان بنادر در مقوله رتبه‌بندی جایگاهش تنزل پیدا می‌کند.»

مختاری با اشاره به اینکه اکنون حدود ۱۲ سال است که سازمان بنادر مقوله رتبه‌بندی شرکت‌ها را مطرح کرده اما تا امروز هنوز اقدامی صورت نگرفته است، گفت: «البته اکنون سازمان بنادر و دریانوردی برای انجام این کار جدی‌تر است و بر آن پافشاری می‌کند.»

رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تأکید کرد: «اجرای برنامه رتبه‌بندی شرکت‌ها محلی برای ایجاد رانت‌های مختلف است،

زیرا هر مدیرعاملی می‌تواند یک هیئت‌مدیره صوری از آشنایان خود که مدرک دانشگاهی دکتری دارند تشکیل دهد تا رتبه شرکت را بالا ببرد؛ در صورتی که هیچ تغییری در ارائه خدمات شرکت ایجاد نشده است. همچنین بازرسانی که وظیفه ارزیابی یک شرکت را برعهده دارند نیز ممکن است دچار رانت و فساد شوند.»

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا سازمان بنادر از انجمن کشتیرانی نظرخواهی و با شما مشورت کرده است، تصریح کرد: «آنها فقط یک جلسه با ما برگزار کردند و نظرات ما را جویا شدند که ما هم با ارائه ادله خود مخالفتمان را با این طرح اعلام کردیم اما تاکنون مشورتی با ما نشده است.»

مختاری در پایان با بیان اینکه آب روان مسیر خود را می‌یابد و حتی اگر مانعی برای آن ایجاد شده باشد، به هر طریقی مسیر خود را پیدا می‌کند، گفت: «اقتصاد هم مانند آب روان است، اگر در مسیر آن سد و مانعی ایجاد نشود، راه خود را می‌یابد و با سرعت پیش می‌رود، اما اگر مانعی باشد، با وجود آنکه بالاخره راهش را پیدا می‌کند، اما از سرعتش کاسته می‌شود؛ بنابراین از مسئولان می‌خواهیم که راه را تسهیل کنند تا اقتصاد در مسیر روان‌تری حرکت کند؛ نه اینکه با ایجاد موانعی به عنوان نظارت، رتبه‌بندی و ... راه هموار اقتصاد را ببندند.»

### مشروط بودن کارایی رتبه‌بندی

رئیس کمیته مشورتی امور بندری و غیرکانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز با بیان اینکه رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری فی‌نفسه طرح مفیدی است، افزود: «طرح رتبه‌بندی شرکت‌ها زمانی می‌تواند کارا باشد که مشتریان و طرف‌های خارجی که با ما در ارتباط هستند از این رتبه آگاه باشند و متناسب با آن با شرکت‌های ایرانی کار کنند؛ مثلاً شرکت‌های مهندسی ساختمان و معماری در داخل کشور رتبه‌بندی می‌شوند و همین رتبه در کار آنها تأثیر دارد، زیرا هم شرکت‌های سازنده با توجه به این رتبه با آنها کار می‌کنند و هم نرخ‌ها و تعرفه‌هایشان بر اساس رتبه‌هایشان تعریف می‌شود. درباره شرکت‌های هواپیمایی

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر: با توجه به اقدامات انجام شده در اجرای طرح نه تنها با مخالفت شرکتها و انجمنهای مربوطه مواجه نشده‌ایم، بلکه به دلیل شفافیت و نیز توانایی و اندازه شرکتها، از آن استقبال هم کرده‌اند

رئیس انجمن کشتیرانی: مدیران سازمان بنادر فقط یک جلسه با انجمن برگزار کردند و نظرات بخش را جویا شدند که ما هم با ارائه ادله خود مخالفتمان را با نحوه اجرای این طرح اعلام کردیم

ترابری در بنادر شمال کشور فعال هستند. زمانی که از بهزادیان درباره دلایل اجرا نشدن این طرح در سالهای گذشته و همچنین ضمانت اجرایی آن برای امسال پرسیدیم، این گونه پاسخ داد که با توجه به تکالیف قانونی و آیین‌نامه‌های مصوب شورای عالی ترابری درباره صدور مجوزهای مربوط به فعالیت‌های شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری، سازمان بنادر از سنوات گذشته نسبت به طرح رتبه‌بندی شرکت‌های دارای مجوز اقدام کرد، بنابراین در گذشته نیز رتبه‌بندی انجام می‌شد، اما با توجه به تکالیف قانونی مبنی بر نقش دولت به تنظیم‌گری مقررات و نظارت و مدیریت بر رتبه‌بندی، اجرای طرح با مشکل مواجه می‌شد. به همین دلیل، با همکاری مرکز رتبه‌بندی اتاق بازرگانی ایران و کارگروه تخصصی سازمان بنادرو دریانوردی، شاخص‌های مرتبط با فعالیت شرکت‌ها تدوین شده است.»

او تصریح کرد: «شاخص‌های ارزیابی از سوی اتاق بازرگانی ایران به موسسات و شرکت‌های بازرسی که برای این مهم مورد تایید سازمان و اتاق بازرگانی قرار گرفته‌اند، جهت اجرای طرح مذکور ابلاغ شده است و با ایجاد زیرساخت‌های کارشناسی و فنی لازم و تدوین مقررات و فراهم ساختن زمینه، اجرای رتبه‌بندی در دستور کار این موسسات و شرکت‌ها قرار گرفته است.»

به گفته مدیرکل امور بندری، اجرای این طرح برای فعالیت‌های تخلیه و بارگیری شروع شده و در مورد اپراتورهای بندری در مرحله نهایی شدن مدل ارزیابی و شروع فاز اجرا است.

بهزادیان در پاسخ به این پرسش که برای اعمال نظرات بخش خصوصی و انجمن‌های صنفی این حوزه چه اقداماتی انجام شده است، گفت: «با توجه به اقدامات صورت گرفته در اجرای طرح مربوط به فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و اپراتورهای پایانه‌های بندری به عنوان نخستین گام در این خصوص نه تنها این طرح با مخالفت شرکت‌ها و انجمن‌های مربوطه مواجه نشده بلکه به دلیل شفافیت و نیز توانایی و اندازه شرکت‌ها، از آن استقبال هم شده است.»

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «با توجه به تکالیف قانونی سازمان

هم همین‌گونه است، بلیت یک ایرلاین فرضا A تومان و بلیت شرکت دیگر A به اضافه B تومان است، زیرا رتبه آنها با هم متفاوت است. بنابراین در رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری هم باید همین‌گونه عمل کرد، یعنی شرکت‌های خارجی که با ما کار می‌کنند به این رتبه‌بندی توجه داشته باشند.»

سیدعلی قربانپور افزود: «در این موضوع باید معیارهایی از جمله سابقه شرکت، تحصیلات، تعداد کشتی‌ها، تعداد نمایندگی‌ها و... بررسی و لحاظ شود.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی آهنگ دریا تصریح کرد: «اگر نهاد مرتبط، رتبه‌بندی را با معیارهای درست و شیوه اجرایی دقیق انجام دهد، در میان شرکت‌ها ایجاد انگیزه می‌کند، زیرا شرکت‌های برتر سعی می‌کنند رتبه خود را حفظ کنند و شرکت‌های پایین‌تر نیز تلاش خواهند کرد تا خودشان را به رتبه بالاتری برسانند تا پروژه‌های بیشتری بگیرند و درآمدشان هم افزایش یابد، اما همه اینها مشروط به آن است که شرکت‌های خارجی به آن توجه داشته باشند و بدانند که این رتبه نشان‌دهنده نظر نهادهای مسئول نسبت به شرکت‌هاست.»

قربانپور با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه‌های مختلف ارزیاب و کارشناس دارد، گفت: «اما مهم آن است که این کارشناسان و ارزیابان با عدالت و انصاف معیارها را بسنجند و راه فساد و لابی را ببندند.»

او با اشاره به اینکه طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری سال‌هاست که در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد، گفت: «امسال هم ما آمیدی به اجرای این طرح نداریم، اما امیدواریم با رعایت عدالت و معیارهای دقیق و درست، امکان رتبه‌بندی فراهم شود.»

### ضمانت اجرایی

#### طرح رتبه‌بندی چیست؟

پس از شنیدن نظرات و تحلیل‌های فعالان این حوزه، بار دیگر به سراغ مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی رفتیم، او گفت: «در حال حاضر ۲۹۵۴ شرکت کارگزاری ترابری در بنادر جنوب کشور و ۱۷۸ شرکت کارگزاری

**مدیرکل امور بندری:**  
**از مدل‌های رتبه‌بندی سازمان‌های پیشرو در زمینه رتبه‌بندی از قبیل مودی و فیتچ استفاده شده است. درباره شاخص‌های مالی از موسسه‌های ICRA و CRAB و موسسات بنگلادشی ECRL و CRAB بهره گرفته شده است**

بنادر در زمینه مدیریت امور بندری و دریایی و همچنین تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری، و کشتیرانی، پیگیری این موضوع با توجه به نقش حاکمیتی و تنظیم‌گری مقررات و نیز عمومیت ذینفعان این بخش، از وظایف سازمان بوده که با همکاری و از طریق اتاق بازرگانی ایران در دست اقدام و اجرا است.»

او درباره نحوه تدوین مدل رتبه‌بندی گفت: «از مدل‌های رتبه‌بندی سازمان‌های پیشرو در این زمینه مانند Moody's, Fitch, S&P استفاده شده است. در باره شاخص‌های مالی هم از تجربیات موسسه ICRA (تاسیس در سال ۱۹۹۱ در هند) و CRAB (تاسیس در سال ۲۰۰۳ در بنگلادش) و موسسه ECRL (تاسیس در سال ۲۰۰۹ در بنگلادش که در حوزه‌های بیمه، مالی، شرکت‌های عمرانی، صنعت مخابرات، نفت و گاز، شرکت‌های کشت، صنعت خودرو، سازندگان مسکن و... فعالیت دارد) بهره گرفته شده است.»

به گفته بهزادیان در این طرح از قوانین و اسناد بالادستی سازمان بنادر و دریانوردی، اسناد بالادستی اتاق بازرگانی ایران و وزارت صمت نیز استفاده شده است.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر، درباره

چارچوب مدل ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌ها تصریح کرد: «اساس مدل ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری بر مبنای چهار سرفصل اعم از توان اقتصادی و ریسک‌پذیری مالی، موقعیت رقابتی و محیط کسب‌وکار، مدیریت و صلاحیت حرفه‌ای و مسئولیت‌پذیری اجتماعی و مشتری‌مداری استوار است.»

پس از بررسی نظرات بخش خصوصی فعال در این حوزه و سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی، با وجود اینکه هنوز برای برخی پرسش‌ها پاسخ قانع‌کننده‌ای نداشتیم، اما دریافتیم درست در نقطه مقابل شرکت‌ها که معتقد هستند اجرای رتبه‌بندی به‌خصوص در شرایط فعلی با وجود تحریم ضرورتی ندارد، سازمان بنادر همچنان پس از ۱۲ سال بر اجرای آن پافشاری دارد.

همچنین سازمان می‌گوید که در سال ۹۰ طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در قالب یک مجموعه سه جلدی تهیه و از سوی مجریان طرح به کارفرما ارائه شده است، اما سخنی از دستاوردهای این رتبه‌بندی برای دولت و بخش خصوصی به میان نمی‌آورد.

## ریزش دسته‌جمعی تخلیه و بارگیری کالاها در بنادر

در ۳ ماهه نخست سال ۱۳۹۹، عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر ایران با ریزش ۲۷ درصدی نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته به ۲۹/۳۲ میلیون تن رسید.



به گزارش ترابران، براساس آمار منتشره سازمان بنادر، در فصل بهار امسال آمار تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی و مواد نفتی در بنادر ایران به ۲۹ میلیون و ۳۲ هزار تن رسید. این در حالی است که بهار سال گذشته حدود ۴۰ میلیون و ۱۵ هزار تن کالا و مواد نفتی در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد. براساس آمارها، عملیات کانتینری بنادر ایران از ۰/۵۱ TEU در بهار ۹۸ به ۰/۳۸ TEU در ۳ ماهه نخست امسال رسید و کاهش ۲۶ درصدی را رقم زد.

در همین مدت زمان، ۱۱/۰۱ میلیون تن فله خشک در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۳۲ درصد کاهش داشت و بیشترین میزان افت در بین کالاهای دیگر به نام فله خشک ثبت شد. تخلیه و بارگیری فله مایع نیز با ریزش ۲۷/۶ درصدی از ۱/۱۳ میلیون تن در ۳ ماهه نخست ۹۸ به ۰/۸۲ میلیون تن در فصل بهار ۹۹ کاهش یافت.

بر اساس آمار منتشر شده، تخلیه و بارگیری جنرال کارگو در مدت زمان نامبرده ۳/۵۴ میلیون تن بوده است که با کاهش ۳۰/۸ درصدی نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته روبه‌رو شد.

در خرداد ماه امسال، ۹ میلیون و ۶۵۸ هزار و ۶۹۶ تن کالا و فرآورده‌های نفتی در بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده که نسبت به مدت مشابه، ۲۹/۴ درصد کاهش داشته است. گفتمنی است: کالاهای کانتینری ۵۳/۱ درصد، ماشین‌آلات و وسایل نقلیه و قطعات یدکی و ابزارآلات ۴۹/۸ درصد، کالاهای ساختمانی و مواد معدنی ۳۸/۴ درصد، کالاهای اساسی ۲۷/۵ درصد، کود و مواد شیمیایی ۲۵/۲ درصد، فرآورده‌های نفتی ۱۷/۴ درصد، خرده بار و متفرقه ۱۲/۹ درصد و کالاهای فلزی ۱۱/۷ درصد نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته کاهش داشته و فقط منسوجات چرم، پوشاک، لیاف، کاغذ و چوب با افزایش تخلیه و بارگیری روبه‌رو بوده‌اند.



## کسی به فکر لنج‌داران نیست

مدیرعامل تعاونی لنج‌داران بوشهر با اظهار تاسف از اینکه وضعیت لنج‌داران هیچ اهمیتی برای سازمان بنادر و دریانوردی ندارد، تاکید کرد: «توقف لنج‌داران پشت جزایر امارات به دلیل رعایت نکردن پروتکل‌های بهداشتی نیست، بلکه نوبت ورود به بنادر دبی بسیار محدود شده است.»



قاسم خلفی، در گفت‌وگو با خبرنگار تراباران، با اشاره به اینکه در حال حاضر، لنج‌داران تنها به بنادر دبی و آن هم به صورت محدود و روزانه تردد می‌کنند، گفت: «در مورد بنادر قطر و کویت همچنان ورود لنج‌ها ممنوع است. اکنون، بیش از دویست لنج پشت جزایر امارات لنگر انداخته‌اند. با یکی از لنج‌ها که برادران خودم روی آن کار می‌کنند تماس گرفتم، ۱۲ روز است معطل مانده‌اند و آب و آذوقه‌هایشان رو به اتمام است، ولی هنوز اجازه ورود ندارند.»

او خاطر نشان کرد: «از زمانی که کرونا شیوع پیدا کرد ورود لنج‌ها را به کویت، امارت و قطر ممنوع کردند. بعد از گذشت چهار ماه، به صورت محدود شارجه و دبی ۴ تا ۵ لنج را روزانه می‌پذیرند. آن هم به شرطی که سه روزه از بندر بیرون بیایند. بنابراین با وجود ۲۲۰۰ لنج تجاری در استان بوشهر، هر لنجی در سال یک بار سرویس هم نمی‌تواند برود.»

خلفی با اشاره به اینکه در گذشته، در بنادر دبی کفیل یا ایجت حضور نداشتند، گفت: «قبلا ملوانان خودشان مستقیم با گمرک تماس می‌گرفتند و وارد بندر می‌شدند، اما حالا ایجت به صورت دلالتی فعالیت می‌کند و به کسانی که زودتر می‌خواهند وارد بندر بشوند، می‌گوید ۱۸ تا ۲۰ هزار درهم به من بدهید تا شما را خارج از نوبت بفرستم. اگر هم ملوان بخواهد در نوبت بخواهد تا یک ماه یا ۴۰ روز، حتی دو ماه نوبت به او نمی‌رسد.»

مدیرعامل تعاونی لنج‌داران بوشهر با یادآوری اینکه تهنجی سهمیه و حقی است که دولت و گمرک به صورت رسمی در اختیار لنج‌داران قرار داده تا درآمدی داشته باشند، تصریح کرد: «مشکل این است که بوشهر منطقه ویژه است و ملوانان نمی‌توانند از شرایط تهنجی استفاده کنند. در صورتی که ملوانان بوشهری هم مشکل دارند و ما در حال رایزنی هستیم که شرایط تهنجی در بوشهر هم اجرا شود و بحث منطقه ویژه را مطرح نکنند.»

او با اظهار تاسف از اینکه اداره بندر در چهار ماه گذشته، هیچ گونه رایزنی با کشورهای عربی انجام نداده است، گفت: «در این مدت بارها را با دوبه جابه‌جا کرده‌اند، در حالی که به همان اندازه که لنج‌ها به صورت فله بارگیری می‌کردند، این دوبه‌ها هم به صوت فله بار می‌آوردند و همان ملوان‌هایی که روی لنج‌ها هستند، روی دوبه‌ها هم کار می‌کنند، اما دوبه‌ها برای دو کشور اهمیت بیشتری دارد.»

خلفی درباره دلیل اهمیت دوبه‌ها توضیح داد: «چون هر لنجی که وارد قطر شود، ۳۰۰۰ ریال قطری از آن ورودی می‌گیرند، ولی از دوبه ۴۰ هزار ریال قطری می‌گیرند و برایشان سود دارد؛ اگر ورود دوبه‌ها ممنوع شود، درآمدشان کم می‌شود. لنج‌ها برای سازمان و بنادر هم اهمیتی ندارد، چون فقط حق اسکله می‌دهند، اما اگر دوبه وارد بندر شود، حق اسکله، حق ایجتی و حق قایق راهنما هم می‌دهد؛ بنابراین اگر لنجی حق اسکله یک ماهه‌اش ۷ تا ۱۰ میلیون باشد، توقف دوبه در سه روز ممکن است حدود ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومان سود برای اداره بندر داشته باشد و برای همین اداره بندر توجهی به مالکان لنج‌ها ندارد.»

خلفی با انتقاد از اینکه اداره بندر هیچ نامه‌ای برای دبی یا امارات نفرستاده است، اظهار کرد: «من چون خودم عرب زبانم، ناخدا بوده‌ام و اکثر مسئولان اسکله قطر را می‌شناسم. برای مدیر گمرک، اداره بندر و بهداشت قطر شخصا مکاتبه کردم، اما آقایان هیچ کدام نامه نفرستادند که این لنج‌ها هم می‌توانند پروتکل‌های بهداشتی مانند دوبه‌ها را رعایت کنند. الان لنج‌ها پشت جزایر دبی گرفتارند. روزانه تا ۵ لنج می‌توانند بارگیری کنند و تاکنون حدود ۱۶۰ لنج توانستند وارد بنادر دبی شوند.»

او وضعیت معیشتی لنج‌داران را اسفناک خواند و گفت: «چهار ماه است که لنج‌داران درآمدی ندارند. تنها کمکی که استاندار به درخواست ما داشت، این بود که برای چهار هزار خانواده از طریق بنیاد مستضعفان در این چهار ماه ۵۰۰ هزار تومان اختصاص داده‌اند. به اضافه یک کیسه برنج ده کیلویی که ۸۰ هزار تومان پول آن را هم گرفته‌اند.»

خلفی یادآور شد: «در بوشهر ۲۲۰۰ لنج است که روی هر کدام به طور متوسط ۸ نفر کار می‌کنند که سرپرست حداقل ۸ خانوار هستند. به صورت غیر مستقیم هم همین تعداد با فعالیت لنج‌داران در ارتباط هستند که اکنون آنها هم بیکار شدند.»



طرح «حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور» از پس آن برمی‌آید؟

## رام‌کردن رود سرکش!

نگاهی به نواقص برنامه‌های مدیریتی کشور در زمینه حریم و بستر رودها

زمانی که مجلس شورای اسلامی بخواهد از متولی رودخانه‌ها یعنی وزارت نیرو سبقت بگیرد، نتیجه‌اش می‌شود طرحی به نام «حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور» که مخالفت همه نهادهای مرتبط را یدک می‌کشد و دست رد مرکز پژوهش‌ها را هم بر سینه دارد؛ اما مهم‌تر آن است که حتی لایحه پیشنهادی وزارت نیرو هم درباره حفاظت رودخانه‌ها و کاهش خطرات سیل نسبت به دربرداشتن ایرادات و نواقص دست‌کمی از طرح مجلس شورای اسلامی ندارد. چنین می‌شود که اکنون با گذشت بیش از یک سال از مهیب‌ترین سیلاب‌های ۵۰ سال اخیر کشور، ساماندهی، حفاظت و مدیریت رودخانه‌ها که به عقیده صاحب‌نظران این حوزه رگ‌های حیاتی زمین هستند، بی‌نتیجه می‌ماند.

ترابران به‌منظور آگاهی از نواقص برنامه‌های مدیریتی رودخانه‌ها با مهندس غزال جعفری، مدیرکل دفتر سیاست‌گذاری رودخانه‌ها و تالاب‌های کشور در شرکت توسعه منابع آب ایران درباره وظایف وزارت نیرو در این حوزه و دکتر مسعود باقرزاده، مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها در سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره نواقص این‌گونه طرح‌ها و چگونگی تدوین یک طرح جامع گفت‌وگو کرده است.

اردیبهشت ماه ۹۸، با توجه به خسارت‌های فراوان سیلاب‌ها در کشور (که نمایانگر آماده نبودن برای مواجهه و مدیریت این‌گونه حوادث است)، خلأهای قوانین موجود در شیوه واگذاری مسئولیت‌ها به دستگاه‌های متولی و نیز جای خالی ضمانت‌نامه‌های اجرایی لازم در برخورد با متخلفان، وزارت نیرو پیش‌نویس لایحه «حفاظت رودخانه‌ها و کاهش خطرات سیل» را جهت سیر مراحل بررسی و تصویب به هیئت‌وزیران ارائه کرد. متن پیش‌نویس لایحه حفاظت از رودخانه‌ها، هم‌زمان در اختیار معاونت حقوقی ریاست جمهوری و مرکز پژوهش‌های مجلس قرار گرفت تا بررسی شود. پس از آن در دی ماه ۹۸ طرح «حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور» با هدف حفظ و صیانت رودخانه‌ها، نهرهای طبیعی، برکه‌ها، چشمه‌ها، کانال‌های عمومی و مسیل‌ها از جوانب مختلف با امضای ۴۳ نماینده در مجلس شورای اسلامی اعلام وصول شد.

در ادامه مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در بهمن ماه ۱۳۹۸ بررسی این طرح را کلید زد و بالاخره در اردیبهشت‌ماه امسال

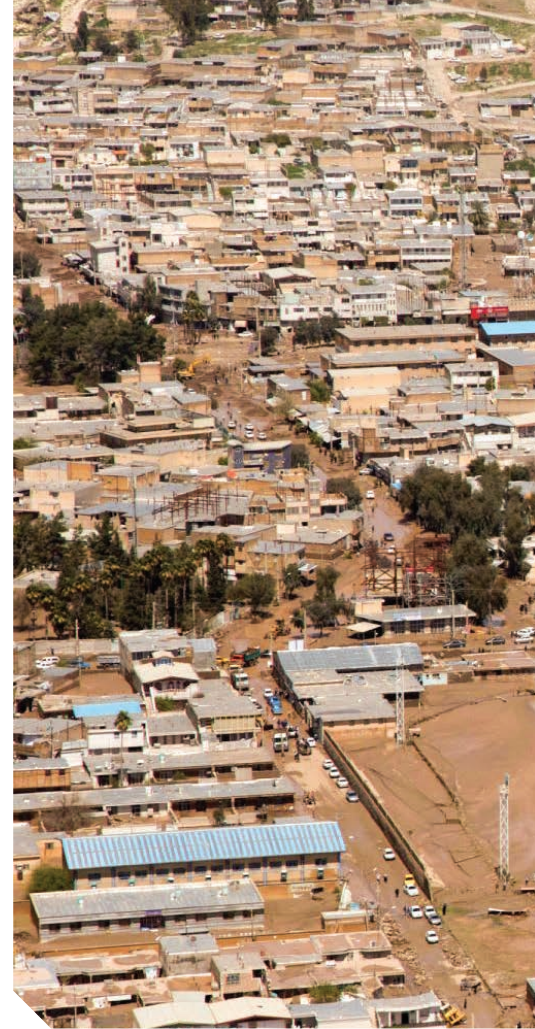
لایحه «حفاظت از رودخانه‌ها و کاهش خطرات سیل» با هدف افزایش ضمانت‌های اجرایی در برخورد با تصرفات و جلب مشارکت دستگاه‌های تاثیرگذار، توسط وزارت نیرو به دولت ارائه شد، اما اکنون مدیران وزارتخانه معتقدند طرح مجلس با نام «حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور» تنها تشابه اسمی با لایحه دارد

مدیر دفتر سیاست‌گذاری رودخانه‌ها و تالاب‌های کشور: تاکنون حدود ۲۵ هزار هکتار از تصرفات واقع در بستر رودخانه‌ها با هماهنگی قوه قضائیه آزاد شده و شناسایی بیش از ۳۵۰۰ مورد نقطه گلوگاهی برای آبگذری سیلاب و ارسال مختصات همه نقاط به ارگان‌های مسئول جهت رفع انسداد نیز از جمله دیگر اقدامات وزارت نیرو بوده است

حریم رودخانه‌ها - عدم شفافیت وظایف دستگاه‌های تاثیرگذار بر مدیریت سیلاب - عدم تعیین تکلیف نحوه پرداخت خسارت به مالکان قانونی، نحوه اصلاح اسناد صادره برای اراضی بستر و حریم رودخانه‌ها - مشخص نبودن دامنه شمول طرح از منظر حد بستر و حریم - نامشخص بودن نحوه ارتباط و احکام طرح پیشنهادی با قوانین فعلی به این ترتیب، اکنون نه نشانی از پیش‌نویس لایحه «حفاظت رودخانه‌ها و کاهش خطرات سیل» وزارت نیرو است و نه حتی طرح بهارستان‌نشینان قرار است گرهی از مشکلات رودخانه‌ها باز کند.

در همین زمینه، مدیرکل دفتر سیاست‌گذاری رودخانه‌ها و تالاب‌های کشور در شرکت توسعه منابع آب ایران به وقوع سیلاب‌های سال ۹۸ و خلأ قانونی احصا شده اشاره و خاطر نشان کرد: «لایحه حفاظت از رودخانه‌ها و کاهش خطرات سیل، با هدف افزایش ضمانت‌های اجرایی در برخورد با تصرفات و جلب مشارکت حداکثری دستگاه‌های تاثیرگذار، طی جلسات کارشناسی توسط وزارت نیرو تهیه و به دفتر ریاست جمهور ارائه شد، اما طرح رد شده اخیر به نام "طرح حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور" اگرچه شباهت اسمی با پیشنهاد وزارت نیرو داشت، ولی از نظر فنی دارای ایراداتی بود که رد آن توسط کمیسیون‌های تخصصی مجلس دور از انتظار نبود و وزارت نیرو نیز ایرادات وارد بر آن را به‌طور مکتوب به کمیسیون‌های مجلس شورای اسلامی اعلام کرده بود.»

مهندس غزال جعفری در پاسخ به این پرسش که تاکنون برای حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور چه برنامه‌هایی تعریف شده است، اظهار کرد: «وزارت نیرو در راستای اجرای وظایف قانونی خود وفق ماده ۲ قانون توزیع عادلانه آب و تبصره‌های ذیل آن در حفاظت از اراضی بستر و حریم رودخانه‌ها علیرغم تمام محدودیت‌های مالی و اجرایی، تاکنون نقشه‌های حد بستر و حریم بیش از ۷۷ درصد از اولویت کاری



نتایج بررسی و اظهار نظر کارشناسانه خود را منتشر کرد.

در متن بررسی و اظهار نظر کارشناسانه مرکز پژوهش‌ها آمده است که اگرچه تنقیح قوانین موجود موضوعه، به‌روزرسانی آنها و در مواردی نیز تولید و تصویب قوانین جدید موردنیاز بخش آب در ارتباط با رودخانه‌ها لازم و ضروری است، اما طرح «حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور» از جنبه‌های مختلفی دارای ابهام و ایراد بوده و در موارد متعددی نیز نسخه موردنیاز را ارائه نمی‌کند. از جمله ابهامات و ایرادات یاد شده در طرح نامبرده عبارتند از

- عدم اتخاذ تدابیر لازم و ایجاد پشتوانه قانونی برای تقویت هماهنگی‌های بین دستگاهی  
- عدم تبیین سازوکار مناسب برای حفاظت از اراضی بستر در حریم رودخانه‌ها  
- عدم پیش‌بینی سازوکار مناسب و ضمانت اجرایی لازم برای جلوگیری از تجاوز به بستر و حریم رودخانه‌ها  
- عدم پیش‌بینی سازوکار مناسب برای تثبیت حاکمیت دولت بر اراضی بستر و

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالابها: در طرح حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور، جامع‌نگری کافی وجود نداشت و نقص‌های ذاتی برنامه‌های کشور در حفاظت از رودخانه‌ها کماکان به قوت خود باقی بود؛ به همین دلیل سازمان حفاظت محیط‌زیست هم مخالف تصویب آن در مجلس بود

... تلقی یکسانی از مدیریت یکپارچه در کشور وجود ندارد. تلقی دولت این است که فقط یک دستگاه در کشور، مقوله آب را مدیریت کند، در حالی که معنای مدیریت یکپارچه این است که بین تمامی دستگاه‌های مسئول در این زمینه، شاهد یک نوع همگرایی بین‌دستگاهی باشیم

خود را تهیه و این نقشه‌ها را به مراجع ذیربط جهت رعایت حدود اعلامی در صدور هرگونه مجوز استقرار کاربری یا سند ارائه کرده است.»

او با اشاره به اینکه تاکنون حدود ۲۵ هزار هکتار از تصرفات واقع در بستر رودخانه‌ها با هماهنگی قوه قضائیه و بعد از طی روال قانونی آزاد شده است، تاکید کرد: «شناسایی بیش از ۳۵۰۰ مورد نقطه گلوگاهی برای آنگذری سیلاب و ارسال مختصات همه نقاط به ارگان‌های مسئول جهت رفع انسداد از جمله دیگر اقداماتی بوده که اگر رعایت شود، می‌تواند کمک بسیار بزرگی به کاهش خسارت سیل در کشور کند.»

مدیرکل دفتر سیاست‌گذاری رودخانه‌ها و تالاب‌ها درباره چگونگی ایجاد هماهنگی بین دستگاهی در مدیریت رودخانه‌ها تاکید کرد: «بدون شک با توجه به فرابخشی بودن موضوع حفاظت از اراضی بستر و حریم رودخانه‌ها و کاهش خطرات سیل، رسیدن به نقطه مطلوب در کشور مستلزم تعامل مناسب بین همه دستگاه‌های اجرایی و ارگان‌ها و نهادهای ذیربط است و در این راستا لایحه پیشنهادی وزارت نیرو در صورت تصویب می‌تواند ضمن رفع خلأهای قانونی موجود، ظرفیت لازم برای حفاظت و صیانت مطلوب رودخانه‌های کشور و مدیریت سیلاب را فراهم آورد.»

اما جعفری در حالی چنین نظری درباره لایحه وزارت نیرو دارد که مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست از بخشی‌نگری‌ها در طرح‌ها و لوایح مربوط به مدیریت رودخانه‌ها گلایه‌مند است.

### طرح مدیریت رودخانه‌های کشور جامع‌نگری کافی نداشت

زمانی که ارزیابی دکتر مسعود باقرزاده کریمی را درباره طرح مذکور جویا شدیم، با گفتن دو جمله کوتاه و مختصر، حجت را بر ناقص بودن این طرح تمام کرد و پرونده آن را بست. آنچه باقرزاده کریمی گفت این بود که طرح حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور جامع‌نگری کافی نداشت و نقص‌های

ذاتی برنامه‌های کشور در زمینه حفاظت از رودخانه‌ها کماکان در این طرح به قوت خود باقی بود؛ بنابراین سازمان حفاظت محیط‌زیست هم با آن مخالف بود.

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها در سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به اینکه ما تلقی یکسانی از مدیریت یکپارچه آب در کشور نداریم، گفت: «تلقی دولت ما از مدیریت یکپارچه این است که فقط یک دستگاه مقوله آب را مدیریت کند، در حالی که این نوع مدیریت، یکپارچه نیست، بلکه بخشی است. مدیریت یکپارچه این است که بین همه دستگاه‌های مسئول در مدیریت آب یک نوع همگرایی و هماهنگی بین‌دستگاهی ایجاد شود، به صورتی که هر کس بر اساس یک طرح جامع مسئولیت خود را انجام دهد که موجب تقویت و هم‌افزایی نیز خواهد شد، نه اینکه بر سر راه دیگران مانع ایجاد شود. مثلاً اگر در مدیریت آب، بحث تالاب‌ها مدنظر قرار نگیرد و مدیریت نشود ممکن است یک سد ساخته شود و تخصیص آب هم صورت گیرد؛ اما در پایین‌دست، تالاب از بین می‌رود و خشک می‌شود؛ در حالی که اگر همه دستگاه‌های ذیربط اعم از حفاظت محیط‌زیست، وزارت نیرو، کشاورزی، صمت و ... در فرآیند این تصمیم‌گیری‌ها منویات و ملاحظات خود را داشته باشند می‌توان در جمع تصمیمات درستی اتخاذ و توسعه را جهت‌دهی کرد.»

او اظهار کرد: «طرح و یا لایحه حفاظت و مدیریت منابع آب کشور از آن جهت ناقص است که فقط در یک سری از مقررات درباره تصرف بستر رودخانه ورود کرده است؛ بنابراین چنین طرحی برای مدیریت یکپارچه کفایت نمی‌کند.»

### چگونگی تدوین یک طرح جامع

باقرزاده کریمی با بیان اینکه تعداد زیادی طرح جامع در کشور تهیه شده، اما همه آنها از یک نوع نقص نسبی برخوردارند، درباره چگونگی تدوین طرح جامع تصریح کرد: «این طرح‌ها، مشکل محور و استراتژی محور تدوین نمی‌شوند، بلکه براساس وظایف دستگاه‌ها تدوین می‌شوند. به بیان دیگر،

**دکتر باقرزاده: تصرفات غیرقانونی در بستر رودخانه‌ها ناشی از ضعف دستگاه مجری است. تمام کسانی که در بستر رودخانه ساخت و ساز انجام داده‌اند جزو ثروتمندان هستند، پس دلایلی از جمله حواس پرتی، نبود نیرو یا ضعف اقتصاد، بهانه است**

... مدیریت سدها نیز مشکل دارد. بسیاری از خسارت‌ها در خوزستان برای این بود که ما برای رهاسازی آب اضافی تصمیم درستی نگرفتیم. می‌توانستیم با ۲۰۰۰ مترمکعب و دو روز زودتر، آب را رها کنیم اما دو روز دیرتر و با ۵۰۰۰ مترمکعب ذخیره آب، سد را باز کردیم. رودخانه کشتی این آب را نداشت و آب به زمین‌ها و خانه‌های مردم راه باز کرد

به مجلس دادیم. هم مجلس و هم دولت هر کدام جداگانه تغییرات بسیار زیادی در آن طرح ایجاد کردند. تا جایی که پس از ۴ سال در سال ۱۳۹۴ ما پیشنهاد دادیم که موارد اختلافی را حذف کنیم و اشتراکات را به قانون تبدیل کنیم. اختلافات را هم به دولت بسپاریم تا دولت برای آنها مصوبه دهد. در نهایت بخشی از سیاست‌ها در سال ۱۳۹۴ به قانون تبدیل و بخشی هم در سال ۹۶ لایحه شد. به این صورت ما نفهمیدیم که بالاخره نام آن را طرح بگذاریم یا لایحه.»

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها درباره تصمیمات و اقدامات سازمان حفاظت محیط‌زیست برای رودخانه‌ها گفت: «متولی رودخانه‌ها وزارتخانه نیرو است و ما هم مسئول حفظ اکوسیستم رودخانه‌ها هستیم. به همین دلیل، طرحی را که برای حفاظت از تالاب‌ها داشتیم از دو سال گذشته به طرح حفاظت تالاب‌ها و رودخانه‌ها تغییر نام دادیم و در سازمان برنامه هم ثبت کردیم. آن طرح ۲۰ پروژه داشت که یک پروژه دیگر برای حفاظت رودخانه‌ها به آن اضافه شد. در آن طرح، تمرکز بر تعیین نیاز رودخانه‌های کشور است که اگر تعریف و به وزارت نیرو ابلاغ نشود، ممکن است مشکلاتی برای رودخانه‌ها ایجاد شود؛ زیرا وزارت نیرو به رودخانه به چشم یک کانال نگاه می‌کند در حالی که رودخانه یک اکوسیستم زنده است و ما باید در قالب عدد و رقم نیاز آنها را به وزارت نیرو اعلام کنیم. خوشبختانه اکنون نیاز آبی ۱۵ رودخانه تعیین و ابلاغ شده است.»

### مدیریت اشتباه و دخل و تصرفات غیرقانونی در رودخانه‌ها

باقرزاده در ادامه درباره نقش رودخانه‌ها در وقوع سیلاب‌های مخرب دو سال اخیر و بسنده کردن وزارت نیرو به تعیین بستر رودخانه در طرح پیشنهادی خود گفت: «الغیای مدیریت منابع آب در رودخانه این را به ما می‌گوید که رودخانه‌ها مانند رگ‌های بدن انسان است که اگر گرفته باشد، مشکل‌آفرین می‌شود؛ بنابراین دخل و تصرف رودخانه اصلی‌ترین شاخصی است که

وقتی دستگاهی می‌خواهد طرح جامع آبخیزداری، طرح جامع آب و یا خاک را تدوین کند، به وظایف خودش جامعیت می‌دهد، در حالی که در طرح جامع باید مشکلات موضوع مورد نظر به‌عنوان محور و هدف طرح مدنظر قرار گیرد و استراتژی آن طرح هم سیاست‌گذاری برای رفع آنها باشد؛ مثلاً در طرح جامع حفاظت و مدیریت رودخانه‌ها باید متخصصان و کارشناسان، مشکلات این حوزه مانند رسوب، آلودگی، تصرفات غیرقانونی، اکولوژی و... را احصا کنند و آن را به‌عنوان محورهای طرح در نظر گیرند. با این کار رفع چنین مشکلاتی نیز به هدف طرح تبدیل خواهد شد و سپس برای چگونگی رفع مشکلات تدابیری به‌عنوان استراتژی طرح اندیشیده می‌شود.»

او افزود: «برای اینکه زمان را از دست ندهیم و ظرفیت‌های خود را به‌کار گیریم باید به‌صورت مستقیم به موضوع حمله کنیم و مشخصاً به سمت شناسایی و رفع مشکلات برویم و بر اساس آن، طرح را تنظیم و تدوین کنیم، اما به‌اندازه‌ای به حاشیه می‌پردازیم که اصلاً طرح‌هایمان اجرایی نمی‌شود و روی دستمان می‌ماند.»

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌ها در سازمان حفاظت محیط‌زیست خاطر نشان کرد: «اول از همه، متولی موضوع که من نام او را تسهیلگر می‌گذارم و در حوزه رودخانه‌ها، این وزارت نیرو است که باید مشکلات را شناسایی کرده و هم‌جنس‌ها را در گروه‌های مشخص دسته‌بندی کند. وقتی چالش‌ها و مشکلات شناسایی شد، تدابیر و اقدامات خودبه‌خود تعریف می‌شود.»

باقرزاده در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه چرا وزارت نیرو مدعی است طرحی که در کمیسیون‌ها تخصصی مجلس رد شده است، از نظر فنی هیچ شباهتی به لایحه آنها ندارد، تایید کرد: «گاهی لوایحی که به مجلس فرستاده می‌شود به‌اندازه‌ای در مجلس و یا بعد از آن در دولت دستکاری می‌شود و تغییر می‌کند که دیگر نشانی از لایحه اولیه ندارد.»

او افزود: «این بلا در زمان قانون تالاب‌ها هم بر سر ما آمد. ما در قانون تالاب‌ها طرحی

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالابها: گاهی حتی وزارت نیرو حریم و بستر رودخانه‌ها برای کشت و کار اجاره می‌دهد؛ مثلاً در سیلاب اخیر در گلستان همان زمین‌های کشاورزی، حریم رودخانه بود که وزارت نیرو اجاره داده و مشکلات عدیده‌ای را به وجود آورده بود

موجب سیلابی شدن رودخانه‌ها می‌شود؛ مثلاً سیل استان گلستان در مردادماه سال ۸۰ که منجر به فوت ۵۰۰ نفر از هموطنان شد و تکرار این حادثه در مرداد ۸۱ به این دلیل بود که رودخانه توسط مصالح جاده و پل‌های غیراستاندارد بسته شده و پل‌هایی که قرار بود محل عبور آب باشند، مانع جریان آب شدند و سیلاب مخربی رخ داد.»

او با بیان اینکه رودخانه طبیعی کشتش جریان آب را حتی در مواقع سیلابی دارد، خاطرنشان کرد: «به همین دلیل در طرح آمایش سرزمین گفته شده است که شهرها باید بر اساس دوره بازگشت ۱۰۰ ساله رودخانه‌ها ساخته شوند، اما ما این دوره بازگشت و حتی حریم و بستر رودخانه را رعایت نمی‌کنیم و به ساخت‌وسازهای غیرمجاز می‌پردازیم.»

باقرزاده کریمی اظهار کرد: «تعدی و تصرفات غیرقانونی در بستر رودخانه‌ها ناشی از ضعف دستگاه مجری است. باید بگویم که من هیچ ملاحظه‌ای را در این زمینه نمی‌پذیرم. هر کس در بستر رودخانه ساخت‌وساز انجام داده فرد ثروتمندی بوده است، بنابراین دلایلی از جمله حواس‌پرتی، نبود نیرو و ضعف اقتصاد، تنها بهانه است و اصل ماجرا حکایت از زد و بند و فساد دارد.»

او یادآور شد: «گاهی حتی وزارت نیرو حریم و بستر رودخانه‌ها برای کشت و کار اجاره می‌دهد؛ مثلاً در سیلاب اخیر در گلستان همان زمین‌های کشاورزی، حریم رودخانه بود که وزارت نیرو اجاره داده بود و مشکلات

عدیده‌ای را به بار آورد.»

باقرزاده کریمی با اشاره به اینکه دخل و تصرفات غیرقانونی و مدیریت اشتباه رودخانه موجب سیلاب می‌شود، گفت: «مورد دیگر این است که ما سدی را در بالادست احداث می‌کنیم و برای آن دبی سیلابی در نظر می‌گیریم تا اگر حد بارندگی زیاد شد بتوانیم آب سد را رها کنیم که سد نشکند و یا آب سرریز بیش از حد نشود. دبی سیلابی طوری طراحی می‌شود که مثلاً از سد ۳ هزار مترمکعب آب رهاسازی شود، اما مهم این است که رودخانه پایین‌دست را برای این حجم از آب آماده نکرده‌ایم. البته رودخانه طبیعی بوده و کشتش این حجم از آب را داشته است، اما به‌مرور زمان اشغال شده و جواب این آب را نخواهد داد.»

او با بیان اینکه مدیریت سدها نیز مشکل دارد، گفت: «بسیاری از خسارت‌هایی که در خوزستان دیدیم برای این بود که ما برای رهاسازی آب اضافی تصمیم درست گرفتیم اما درست اجرا نکردیم، ما می‌توانستیم با ۲ هزار مترمکعب و دو روز زودتر، آب را رها کنیم؛ اما دو روز دیرتر و با ۵ هزار مترمکعب ذخیره آب، سد را باز کردیم. رودخانه کشتش این آب را نداشت و آب به زمین‌ها و خانه‌های مردم راه باز کرد.»

باقرزاده کریمی یادآور شد: «چنین مدیریت‌ها و برنامه‌ریزی‌هایی باید در طرح حفاظت و مدیریت رودخانه‌های کشور وجود داشته باشد که متأسفانه ندارد.»

## رفع تصرف ۵۷ هزار مترمربع از حریم و بستر رودخانه‌های تهران

معاون حفاظت و بهره‌برداری شرکت آب منطقه‌ای تهران گفت: «۵۷ هزار و ۳۲۱ مترمربع از حریم و بستر رودخانه‌های استان تهران برای صیانت از منابع آبی و همچنین جلوگیری از ساخت‌وسازهای غیرمجاز در حریم و بستر رودخانه‌های استان در خرداد ماه سال جاری رفع تصرف شد.»

احمدعلی قربانیان با بیان این مطلب اظهار کرد: «با همکاری گروه‌های گشت و بازرسی امورهای منابع آب ۹۸ حلقه چاه غیرمجاز در مجموع به عمق سه هزار و ۹۷۴ متر و آبدهی ۹۶،۴۶۲ لیتر بر ثانیه مسدود شد و در نتیجه از برداشت غیرمجاز ۶۳۶ هزار و ۲۳۲ مترمکعب آب از سفره‌های آب زیرزمینی استان تهران جلوگیری به عمل آمد.»

بیشترین تعداد چاه‌های مسدود شده به ترتیب در شهرستان‌های تهران و اسلامشهر است. قربانیان خاطرنشان کرد: «۱۷۳ حلقه چاه غیرمجاز نیز در خرداد ماه شناسایی شد که انسداد آن‌ها از طریق مراجع قضایی در حال پیگیری است.»

او با تأکید بر همکاری دستگاه قضایی برای برخورد با متجاوزان به منابع آب سطحی و زیرزمینی خاطرنشان کرد: «برداشت‌های بی‌رویه آب سبب افت سطح آب‌های زیرزمینی شده و کاهش سطح آب‌های زیرزمینی، عواقب جبران‌ناپذیری از جمله ایجاد فروچاله، فرونشست، شور شدن آب و کاهش کیفیت آب در پی خواهد داشت، بنابراین شرکت آب منطقه‌ای تهران از هیچ کوششی در جهت صیانت از منابع آب و اعمال حاکمیت دریغ نخواهد کرد.»



# هر روز کودک مبتلا به سرطان تحت حمایت محک قرار می گیرند.

این یک حقیقت تلخ است، اما سال‌هاست با مشارکت شما حمایت از همه کودکان مبتلا به سرطان ایران با امید رسیدن به شیرینی سلامتی محقق شده است.

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

۰۲۱-۲۳۵۴۰ \* ۷۸۰ \* ۲۳۵۴۰ # \* ۷۸۰ \* ۲۳۵۴۰

از اینکه به پیام ما توجه می کنید، سپاسگزاریم.

تلفن بازدید از محک: ۰۲۱-۲۳۵۰۱۲۱۰



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارساترازابر پرسیا**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارساترازابر کاسپین**



**محک**

مؤسسه خیریه حمایت از  
کودکان مبتلا به سرطان

[mahak-charity.org](http://mahak-charity.org)



یکی از صنایعی که به شدت تحت تاثیر شیوع گسترده کرونا قرار گرفت، صنعت گردشگری است. در فصل نخست سال ۲۰۲۰، تعداد گردشگران ورودی در جهان حدود ۲۲ درصد کاهش یافته است و در ماه مارس با گسترش قرنطینه در سراسر جهان، این کاهش به ۵۷ درصد رسید. این افت به معنی حذف ۶۷ میلیون مسافر است.

طبق پیش‌بینی سازمان تجارت جهانی، انتظار می‌رود تا پایان سال، بسته به اینکه چه زمانی محدودیت‌ها برطرف شود، این کاهش به ۶۰ تا ۸۰ درصد برسد. تاثیرپذیری از این بحران در مناطق گوناگون، متفاوت است؛ با این حال پیش‌بینی می‌شود اقتصادهای کمتر توسعه‌یافته ضربه شدیدتری را از کاهش تقاضای گردشگری، متحمل شوند. طبق پیش‌بینی‌ها، انتظار می‌رود تا پایان ۲۰۲۰، تقاضای گردشگری در بخشی از اقتصادها تا حدودی احیا شود که این روند در خاورمیانه سریع‌تر و در آسیا و اقیانوسیه دیرتر از سایر مناطق رخ خواهد داد.

### خطر در کمین ۱۲۰ میلیون شغل

شیوع ویروس کووید ۱۹ هتل‌ها و پروازها را برای هفته‌ها تعطیل کرد و اکنون هزینه‌های انسانی این وقفه‌ها، نمایان شده است. بر اساس پیش‌بینی سازمان جهانی گردشگری (UNWTO) بین ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون شغل در صنعت گردشگری، در نتیجه کاهش شدید تقاضا برای سفرهای بین‌المللی، در معرض خطر قرار گرفته‌اند.

با اینکه سازمان جهانی گردشگری هشدار داده است که این بحران می‌تواند پیشرفت‌های اهداف توسعه پایدار (SDGs) را برای گردشگری به خطر بیندازد، سایر کارشناسان در این صنعت بر این باورند که اتفاقات اخیر فرصتی را برای شروع مجدد فعالیت گردشگری با روشی پایدارتر ایجاد خواهد کرد.

همان‌طور که گفته شد؛ در ۳ ماهه نخست سال ۲۰۲۰، گردشگری ورودی ۲۲ درصد کاهش یافت که هزینه این اختلال در صنعت گردشگری حدود ۸۰ میلیارد دلار برآورد شده است؛ صادرات با ارزشی که برای بسیاری از کشورها یکی از منابع ضروری درآمد بوده

کرونا صنعت گردشگری را از فراز صخره پرت کرد

## سقوط آزاد!

بر اساس گزارش سازمان جهانی گردشگری، همه‌گیری ویروس کووید ۱۹ شدیدترین بحرانی است که صنعت گردشگری از زمان آغاز ثبت آمارهای مربوطه (۱۹۵۰) تجربه کرده است زیرا فقط در ۳ ماهه نخست سال ۲۰۲۰ تعداد گردشگران ورودی ۲۲ درصد کاهش یافته است و طبق پیش‌بینی سازمان تجارت جهانی، انتظار می‌رود تا پایان سال ۲۰۲۰ این کاهش به ۶۰ تا ۸۰ درصد برسد. ریزش آمار گردشگری پتک محکمی بر کل جهان بود که هر کشوری به تناسب وابستگی به صنعت گردشگری از ضربه این پتک آسیب دید. کشورهایی که گردشگری سهم مهمی در تولید ناخالص داخلی و همچنین صادرات آنها داشت بیشترین آسیب را متحمل شدند زیرا به یکباره و ناگهان ویروس کرونا هدف‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های آنها را برای درآمد کشور و همچنین صادرات در سال ۲۰۲۰ به باد داد. در این گزارش به میزان خسارت این ویروس بر صنعت گردشگری و همچنین دوره بازگشت و احیای دوباره گردشگری پرداخته‌ایم.



این بهبود دیرتر آغاز خواهد شد. در نهایت؛ سازمان جهانی گردشگری، بهبود توسعه پایدار در صنعت گردشگری را تا سال ۲۰۲۰ در سطوح گوناگون، از برابری جنسیتی تا بهره‌برداری از بهداشت و آب آشامیدنی پاک، ترویج داده است. با این وجود، برخی بر این باورند در حال حاضر که فاصله اجتماعی، الگوی گردشگری انبوه را دگرگون کرده شاید کووید-۱۹ بتواند فرصتی را برای ارائه شیوه مسئولانه‌تری از فرخورد با صنعت گردشگری فراهم کند.

### کدام کشورها بیشتر آسیب دیدند

با توجه به اینکه میزان وابستگی کشورها به درآمد گردشگری و همچنین تعداد گردشگر داخلی و خارجی آنها با یکدیگر متفاوت است، تاثیر شیوع ویروس کرونا نیز بر آنها متفاوت خواهد بود. بر اساس آمارهای سازمان جهانی گردشگری، ۵ کشوری که سهم گردشگری از تولید ناخالص داخلی در آنها بالا بوده به ترتیب عبارتند از ماکائو چین (۴۸ درصد)، فیجی (۱۳ درصد)، اردن (۱۲ درصد)، اسپانیا (۱۲ درصد) و کرواسی (۱۱ درصد). بیشترین سهم گردشگری از صادرات نیز به ترتیب به ماکائو چین (۹۰ درصد)، سنت لوسیا (۸۹ درصد)، باهاماس (۸۶ درصد)، بحرین (۹۷ درصد)، مونتنگرو (۹۴ درصد) و چاد (۹۴ درصد) اختصاص داشته است.

در میان کشورهایی که بیشترین درگیری را با ویروس کرونا داشتند، اسپانیا بیشترین آسیب را متحمل شده؛ زیرا گردشگری در این کشور سهم ۱۲ درصدی در تولید ناخالص داخلی و ۱۶ درصدی در صادرات دارد.

همچنین ۵۰ درصد آمار گردشگران این کشور را گردشگران خارجی تشکیل می‌دهند بنابراین بدون شک اسپانیا ضربه شدیدی از کاهش گردشگری خورده است. صنعت گردشگری کشور ترکیه نیز با وجود سهم ۱۷ درصدی از صادرات، آسیب فراوان دیده، زیرا ۵۰ درصد گردشگران این کشور نیز خارجی هستند.

طبق آمارهای شورای جهانی سفر و گردشگری، در سال ۲۰۱۹، سهم صنعت سفر و گردشگری کشورمان از تولید ناخالص داخلی ایران ۶/۸ درصد بوده است.

خواهد یافت. البته به همان اندازه که آسیب‌ها و ضررهای ناشی از این ویروس بر صنعت گردشگری اجتناب‌ناپذیر می‌نماید، احیای دوباره این صنعت نیز بدون شک انجام خواهد شد.

سازمان جهانی گردشگری نیز با چنین رویکردی، برای احیای این صنعت نیز نظرسنجی کرده و درجه‌های متفاوتی از بهبود در مناطق مختلف ارائه داده است.

نتایج نظرسنجی انجام‌شده نشان می‌دهد که تقاضای بین‌المللی گردشگری از ماه می تا ژوئن ۱۴ درصد، از ماه ژوئیه تا سپتامبر ۴۵ درصد، از ماه اکتبر تا دسامبر ۲۵ درصد و در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۵ درصد بهبود خواهد یافت؛ بنابراین بیشترین بهبود تقاضای گردشگری داخلی در همین سال رخ خواهد داد. این در حالی است که در این نظرسنجی‌ها پیش‌بینی شده است که بخش اعظم تقاضای گردشگری بین‌المللی یعنی ۳۹ درصد در سال ۲۰۲۰ محقق نخواهد شد و به سال ۲۰۲۱ موکول می‌شود.

از نگاه دیگر، برگشت‌پذیری در کشورها ممکن است بر اساس بخش‌های گوناگون متفاوت باشد. متخصصان پیش‌بینی می‌کنند خاورمیانه، اروپا، آفریقا، آسیا و اقیانوسیه امسال تا حدودی بهبود گردشگری را تجربه می‌کنند اما در آمریکا

است. طبق این آمار، بیشترین ضرر متوجه منطقه آسیا و اقیانوسیه شده است، زیرا از ماه ژانویه تا مارس سال ۲۰۲۰، به‌واسطه همه‌گیری ویروس کرونا گردشگر ورودی به این منطقه نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۳۳ میلیون نفر کم شده است که کاهش ۳۵ درصدی را برای این منطقه رقم زده است.

بعد از آسیا و اقیانوسیه، اروپا با کاهش ۱۹ درصدی گردشگران ورودی در بازه زمانی یاد شده در رتبه دوم قرار داد و بعد از آن به ترتیب آمریکا با کاهش ۱۵ درصدی، آفریقا با کاهش ۱۳ درصدی و خاورمیانه با کاهش ۱۱ درصدی در رتبه‌های بعدی آسیب‌پذیری از بحران کرونا قرار گرفته‌اند.

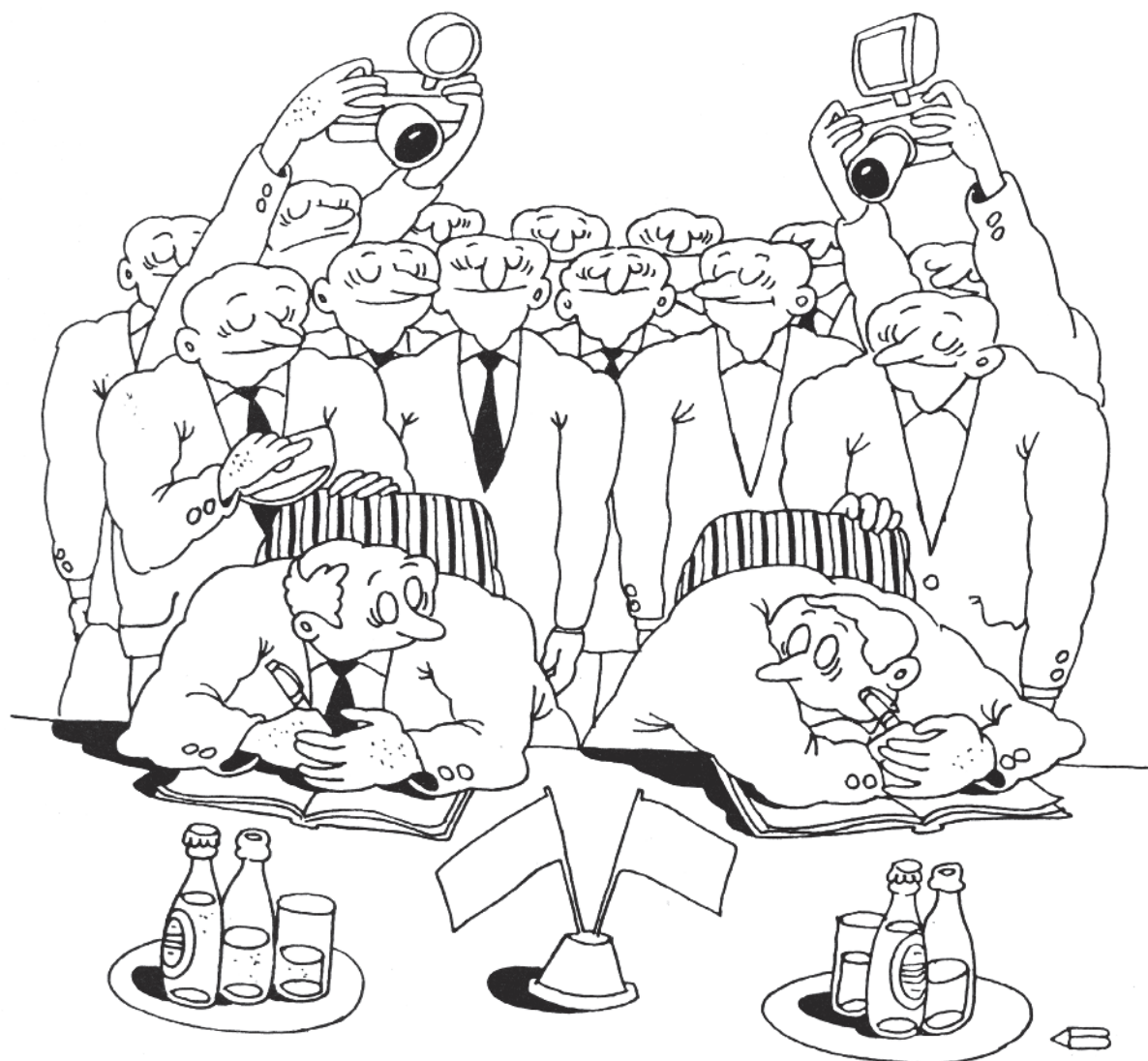
آماری که از کاهش گردشگر ورودی در جهان اعلام شده، علاوه بر کاهش درآمد گردشگری، به گفته دبیر کل سازمان جهانی گردشگری، میلیون‌ها شغل را در معرض یکی از فشارهای شدید وارد بر بخش‌های اقتصادی قرار داده است و پیشرفت‌های حاصله در اهداف توسعه پایدار را نیز تهدید می‌کند.

در بحران‌های پیشین، صنعت گردشگری بسیار منقطع بوده و دوباره سریع احیا شده است. به‌صورتی که صنعت گردشگری در بحران ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ بعد از ۶ ماه، سارس ۲۰۰۳ بعد از ۵ ماه و بحران مالی جهانی بعد از ۱۰ ماه سریع احیا شده و به رشد برگشته است.

در همین زمینه، سازمان جهانی گردشگری، سه سناریو برای وضعیت این صنعت در سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی کرده که هر سه آنها اثر قابل‌توجهی بر صنعت گردشگری جهان دارند. این سناریوها بر اساس بازگشایی تدریجی مرزها و کاهش محدودیت‌های سفر است به‌صورتی که در نخستین سناریو با فرض بازگشایی مرزها و کاهش محدودیت سفر از اوایل ژوئیه تعداد گردشگران ورودی ۵۸ درصد کاهش خواهد یافت.

در دومین سناریو که زمان بازگشایی مرزها را اوایل سپتامبر مقرر کرده است، کاهش ۷۰ درصدی را برای گردشگر ورودی پیش‌بینی کرده است. در آخر نیز، پیش‌بینی شده که در صورت بازگشایی مرزها در اوایل دسامبر، تعداد گردشگران ورودی ۷۸ درصد کاهش

طبق بررسی‌ها، بیشترین ضرر متوجه منطقه آسیا و اقیانوسیه شده است  
اروپا با کاهش ۱۹ درصدی گردشگران ورودی در رتبه دوم قرار داد و بعد از آن آمریکا با کاهش ۱۵ درصدی، آفریقا با کاهش ۱۳ درصدی و خاورمیانه با کاهش ۱۱ درصدی در رتبه‌های بعدی آسیب‌پذیری قرار دارند



موافقت‌نامه‌های تجاری دو جانبه ایران زیر ذره‌بین

## پیسته بی مغز!

انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری و بازرگانی میان ایران و شرکای تجاری، همواره یکی از دغدغه‌های مسئولان و دست‌اندرکاران بخش بازرگانی و اقتصادی کشور بوده، ولی در برخی موارد با کشورهایی موافقت‌نامه‌های تجاری و گمرکی منعقد شده که از نظر کارشناسان این حوزه، هیچ‌گونه هم‌افزایی برای اقتصاد کشور نداشته است.

به عنوان مثال در مورد کشورهای دارای چهار موافقت‌نامه و بیشتر با ایران، بررسی‌ها حاکی از آن است که هیچ‌یک از کشورهای تونس (۷ موافقت‌نامه)، سوریه، پاکستان و ترکمنستان (۶ موافقت‌نامه)، قزاقستان (۵ موافقت‌نامه)، الجزایر (۴ موافقت‌نامه)، قرقیزستان (۴ موافقت‌نامه)، ارمنستان (۴ موافقت‌نامه)، کوبا (۴ موافقت‌نامه) و تاجیکستان (۴ موافقت‌نامه)، اگرچه از منظر تعداد، دارای بیشترین تعداد موافقت‌نامه با ایران در سال‌های پس از انقلاب هستند، اما از منظر

بررسی‌ها نشان می‌دهد پس از انقلاب، به‌رغم انعقاد بیش از ۱۵۸ موافقت‌نامه دو یا چندجانبه با سایر کشورها، عدم توجه به الزامات اولیه چنین پیمان‌هایی و نیز عدم نظارت بر نحوه عملکرد و میزان اثربخشی موافقت‌نامه‌ها، به‌صوری شدن و از دست دادن کارکرد آنها منجر شده است. به این ترتیب، مشخص نبودن اولویت‌های صنعتی و تجاری کشور از یک‌سو و عدم ثبات استراتژی کشور در انتخاب کشورهای طرف همکاری از سوی دیگر، بر عدم اثربخشی این موافقت‌نامه‌ها افزوده است.

هدف از تهیه این گزارش احصا و تحلیل کارکرد و اثربخشی موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه گمرکی و بازرگانی است که می‌تواند در بازبینی قوانین و سیاست‌های ناظر بر انعقاد موافقت‌نامه‌هایی از این دست با هدف گسترش روابط تجاری با کشورها مورد توجه قرار گیرد.

ارزیابی موافقت‌نامه‌های تجاری و بازرگانی بین ایران و سایر کشورها حاکی از آن است که ابعاد فنی و کارشناسی این موضوع از جمله میزان پتانسیل تجاری بالقوه دو کشور، مزیت نسبی صادراتی و ... در انعقاد آنها، به‌عنوان اولویت اصلی مدنظر مسئولان تصمیم‌گیر نبوده است

که اغلب شامل کاهش یا رفع موانع تجاری و هماهنگی سیاست‌های پولی و مالی است. هدف این موافقت‌نامه‌ها، کاهش هزینه برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و افزایش تجارت بین کشورهای عضو است.

به‌طور کلی ترتیبات همگرایی در ادبیات تجارت بین‌الملل با توجه به درجات همگرایی به دو طبقه همگرایی عمیق و همگرایی کم عمق تقسیم می‌شود. همگرایی عمیق شامل اتحادیه گمرکی، بازار مشترک، اتحادیه اقتصادی و اتحادیه پولی و همگرایی کامل اقتصادی است. همچنین همگرایی کم عمق شامل موافقت‌نامه‌های تجارت ترجیحی و تجارت آزاد است.

گفتنی است اغلب موافقت‌نامه‌های بازرگانی و گمرکی که تاکنون منعقد کرده‌ایم در قالب هیچ‌یک از سطوح مرسوم ذیل قرار نمی‌گیرد و صرفاً به‌عنوان مقدمه همکاری تجاری فی‌مابین دو کشور محسوب می‌شود.

### بررسی موافقت‌نامه‌های بازرگانی و گمرکی بعد از انقلاب

بررسی نحوه و سابقه تصویب موافقت‌نامه‌های همکاری‌های اقتصادی از جمله موافقت‌نامه‌های بازرگانی و گمرکی بین ایران و سایر کشورها،

حجم تجارت، حتی جزء ۳۰ کشور اول طرف تجاری با ایران در سال‌های ۸۹-۹۷ نبوده‌اند، بنابراین مسئله اساسی، ارزیابی میزان اثربخشی این موافقت‌نامه‌هاست که مغفول مانده است؛ به عبارت دیگر، اغلب موافقت‌نامه‌ها، اهداف مورد نظر و تصریح شده در مفاد خودشان را پوشش نداده‌اند.

برای برآورد اثربخشی این موافقت‌نامه‌ها لازم بوده و هست تا گزارش‌های مدونی در خصوص تاثیر این قراردادها بر تسهیل و توسعه تجارت میان کشورها ارائه شود، اما متأسفانه ارائه چنین عملکردی از طرف دستگاه‌های مسئول صورت نگرفته است.

از طرف دیگر، نظارت موثری نیز بر عملکرد این قوانین توسط مراجع نظارتی و به‌ویژه مجلس شورای اسلامی صورت نمی‌گیرد. این موافقت‌نامه‌ها عمدتاً به شکل استاندارد و کلی بوده و با توجه به تفاوت شرایط کشورها تهیه نمی‌شوند و در نتیجه اثربخشی مطلوبی برای پوشش اهداف قانون‌گذار نداشته و ندارند.

### مراحل تعمیق همگرایی اقتصادی

موافقت‌نامه همگرایی منطقه‌ای، نوعی ترتیبات تجاری بین مناطق و کشورهای مختلف است

جدول ۱- سهم دلاری مهم‌ترین مبادی وارداتی کشور طی سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۷ (درصد)

۱۳۹۷		۱۳۹۶		۱۳۹۵		۱۳۹۴		۱۳۹۳		۱۳۹۲	
کشور	سهم	کشور	سهم	کشور	سهم	کشور	سهم	کشور	سهم	کشور	سهم
امارات	۲۲/۹۸	چین	۳۴/۱۴	چین	۲۵/۰۵	چین	۲۵/۴۹	چین	۲۴/۳۴	امارات	۲۰/۱۸
چین	۲۰/۱۸	امارات	۱۵/۰۶	امارات	۱۳/۳۲	امارات	۱۷/۲۶	امارات	۲۱/۴۵	کره جنوبی	۸/۹۰
هند	۸/۹۰	کره جنوبی	۹/۷۷	کره جنوبی	۸/۱۰	کره جنوبی	۹/۳۰	کره جنوبی	۸/۴۵	کره جنوبی	۸/۱۴
کره جنوبی	۸/۱۴	ترکیه	۵/۸۹	ترکیه	۶/۳۸	ترکیه	۷/۵۱	ترکیه	۷/۴۱	ترکیه	۷/۴۴
ترکیه	۷/۴۴	آلمان	۵/۶۷	آلمان	۵/۹۳	آلمان	۵/۸۰	هند	۷/۲۴	هند	۷/۴۴
آلمان	۴/۷۴	هند	۴/۱۵	هند	۴/۵۸	هند	۵/۶۵	سوئیس	۴/۷۰	آلمان	۴/۷۴
سوئیس	۴/۲۴	سوئیس	۳/۹۷	سوئیس	۳/۶۲	روسیه	۴/۵۸	آلمان	۴/۶۳	سوئیس	۴/۲۴
هلند	۱/۸۷	کره جنوبی	۳/۲۵	فرانسه	۲/۸۷	ایتالیا	۲/۳۰	ایتالیا	۲/۰۹	ایتالیا	۱/۸۷
ایتالیا	۱/۷۳	روسیه	۲/۶۳	ایتالیا	۲/۸۳	برزیل	۱/۸۶	فرانسه	۲/۰۱	هلند	۱/۷۳
انگلستان	۱/۵۹	ایتالیا	۲/۱۶	هلند	۲/۶۶	سوئیس	۱/۸۶	هلند	۱/۳۶	تایوان	۱/۵۹

آمارها نشان می‌دهد که اقلام انتخاب شده برای اخذ ترجیحات تعرفه‌ای از لحاظ تعداد و ارزش صادراتی مبتنی بر اهمیت آنها در سید صادراتی کشور نبوده، به طوری که در عمل بخش اعظم تجارت بالفعل کشورمان با شرکای تجاری را پوشش نمی‌دهد

بیانگر تعدد این قبیل موافقت‌نامه‌هاست؛ به گونه‌ای که تعداد موافقت‌نامه تجاری، بازرگانی و گمرکی دو یا چندجانبه که پس از انقلاب با سایر کشورها منعقد شده، ۱۳۸ موافقت‌نامه است که با ۶۹ کشور منعقد شده است. به بیان دیگر، با برخی کشورها یک موافقت‌نامه و با بعضی، بیش از یک موافقت‌نامه بازرگانی و گمرکی طی سال‌های مختلف و در دولت‌های مختلف به امضا رسیده است.

در جدول ۲ فهرست کشورهای که دارای موافقت‌نامه بازرگانی، گمرکی یا تجارت ترجیحی به صورت دو یا چندجانبه با ایران هستند و تعداد موافقت‌نامه‌ها با هر کشور به ترتیب ارائه شده است.

مطابق با اطلاعات ارائه شده در جدول ۲، بیشترین تعداد موافقت‌نامه با کشورهای تونس،

پاکستان، ترکمنستان و سوریه بوده، در حالی که به طور نمونه طی سال‌های ۸۹-۹۵ از منظر تراز تجاری، پاکستان بین رتبه‌های ۱۲ تا ۱۶م قرار داشته است.

بررسی وضعیت کشورهای عمده طرف تجارت با کشورمان، نشان‌دهنده انعقاد موافقت‌نامه‌های فوق بدون در نظر گرفتن مولفه حجم تجارت فی‌مابین دو کشور است تا آنجا که طبق آمار منتشر شده توسط مراجع رسمی، طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۷ شرکای عمده تجاری ایران تقریباً ثابت بوده‌اند و بیشترین حجم تجارت (مجموع واردات و صادرات) به ترتیب مربوط به کشورهای امارات، چین، ترکیه، کره جنوبی و عراق است؛ اما به‌رغم حجم بالای تجارت با امارات و عراق، تاکنون هیچ موافقت‌نامه

جدول ۲- تعداد موافقت‌نامه‌های بازرگانی، گمرکی و تجارت ترجیحی دو یا چند جانبه بعد از انقلاب تاکنون

ردیف	کشور	تعداد موافقت‌نامه	ردیف	کشور	تعداد موافقت‌نامه	ردیف	کشور	تعداد موافقت‌نامه	ردیف	کشور	تعداد موافقت‌نامه
۱	تونس	۷	۱۹	بلاروس	۳	۳۷	گرجستان	۲	۵۴	آفریقای جنوبی	۱
۲	ترکمنستان	۶	۲۰	مونتنگرو	۳	۳۸	لبنان	۲	۵۵	بحرین	۱
۳	پاکستان	۶	۲۱	اردن	۲	۳۹	لهستان	۲	۵۶	اتکستان	۱
۴	سوریه	۶	۲۲	ازبکستان	۲	۴۰	مقدونیه	۲	۵۷	بلژیک	۱
۵	قزاقستان	۵	۲۳	اندونزی	۲	۴۱	هند	۲	۵۸	جیبوتی	۱
۶	الجزایر	۴	۲۴	ایتالیا	۲	۴۲	یمن	۲	۵۹	چک	۱
۷	آذربایجان	۴	۲۵	بلغارستان	۲	۴۳	آلبانی	۲	۶۰	زلاندنو	۱
۸	روسیه	۴	۲۶	ونزوئلا	۲	۴۴	فیلیپین	۲	۶۱	زیمبابوه	۱
۹	قرقیزستان	۴	۲۷	ترکیه	۲	۴۵	بنگلادش	۲	۶۲	عربستان	۱
۱۰	ارمنستان	۴	۲۸	چین	۲	۴۶	بوسنی	۲	۶۳	تایلند	۱
۱۱	کوبا	۴	۲۹	سودان	۲	۴۷	سريلانكا	۲	۶۴	گینه	۱
۱۲	تاجیکستان	۴	۳۰	سوئیس	۲	۴۸	اسپانیا	۱	۶۵	مالزی	۱
۱۳	اتیوپی	۳	۳۱	عمان	۲	۴۹	اروگونه	۱	۶۶	مالی	۱
۱۴	افغانستان	۳	۳۲	غنا	۲	۵۰	بحرین	۱	۶۷	مغرب	۱
۱۵	اوکراین	۳	۳۳	کرواسی	۲	۵۱	اسلواک	۱	۶۸	ویتنام	۱
۱۶	صربستان	۳	۳۴	کره جنوبی	۲	۵۲	اکوادور	۱	۶۹	یونان	۱
۱۷	قطر	۳	۳۵	کویت	۲	۵۳	اوگاندا	۱		مجموع	۱۵۹
۱۸	نیجریه	۳	۳۶	کره شمالی	۲	۵۴	آفریقای جنوبی	۱			

به رغم حجم بالای تجارت با کشورهای امارات و عراق تاکنون هیچ گونه موافقت نامه بازرگانی و یا گمرکی با آنها منعقد نشده و با کشورهای مثل چین و ترکیه نیز تعداد این گونه توافقات بسیار اندک است

تاکنون درباره عملکرد موافقت نامه های تجاری کشور، بررسی جامعی از سوی دستگاه های متولی مانند سازمان توسعه تجارت، مبنی بر آثار مثبت یا منفی این توافقت نامه ها بر تجارت خارجی کشور انجام نشده است

بازرگانی و یا گمرکی با آنها منعقد نشده است. همچنین با کشورهای چین و ترکیه، تعداد موافقت نامه ها بسیار اندک است.

### بررسی موافقت نامه های تجارت ترجیحی

یکی از راهکارهای توسعه مبادلات تجاری با کشورهای هدف، انعقاد موافقت نامه های تجارت ترجیحی دوجانبه است، رویکرد کشور از ابتدای انقلاب تاکنون افزایش انعقاد این گونه توافقت نامه ها به جای الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی بوده است. به ویژه در دهه اخیر که مناسبات تجاری ایران با اروپا دچار نوسان های جدی شد و متعاقبا تحریم های بین المللی تشدید شد، یکی از سازوکارهای برون رفت از فشار تحریم های بین المللی و توسعه تعاملات دیپلماتیک، انعقاد توافقت نامه های تجارت ترجیحی بوده که در دستور کار مسئولان سیاسی و اقتصادی کشور قرار گرفت.

گسترش همگرایی های اقتصادی براساس موافقت نامه های تجارت ترجیحی، مراحل مختلف دارد که کاهش موانع تعرفه ای، اولین مرحله همگرایی هاست. یک طرح همگرایی می تواند با حذف کامل موانع گمرکی برای مبادله کالا و جابه جایی عوامل تولید گسترش یافته و در نهایت تا آنجا پیش رود که کشورهای عضو، سیاست های اقتصادی

مشترکی اتخاذ کنند. با این وجود، اگرچه تصویب قوانین موافقت نامه بازرگانی بین ایران و شرکای تجاری به عنوان نماد اراده مقامات کشور در گسترش روابط تجاری با شریک تجاری تلقی می شود، اما تبلور عملی آن را باید در اقدام های عمیق تر و تخصصی تر از قبیل انعقاد موافقت نامه های دسترسی به بازار مانند تجارت ترجیحی و آزاد (آن هم نه فقط کاهش تعرفه تعداد محدودی از کالاها)، انتخاب صحیح شریک تجاری و پوشش طیف وسیع تری از کالاهای تجاری نمود یابد.

همچنین این اقدام ها نباید فقط معطوف به کاهش موانع تعرفه ای باشد بلکه باید موانع غیرتعرفه ای را نیز شامل شود و در قالب همین موافقت نامه ها پس از بررسی میزان تجارت دوجانبه بالقوه و تعیین کالاها یا خدمات مناسب در جهت ارتقای تجارت دوجانبه، اقدامات تسهیل کننده تجارت در زمینه های گمرکی، حمل و نقل، سرمایه گذاری مشترک، استانداردها، حل و فصل اختلاف ها و ... پیگیری شود.

البته واقعیت آن است که کشورهای طرف تجاری، حساب ویژه ای روی توسعه روابط تجاری براساس قوانین کلی موافقت نامه بازرگانی باز نمی کنند، چراکه به دلیل کلان بودن و دربرگرفتن تمامی صنایع، چندان قابل پیگیری نیست؛ اما اگر تمرکز موافقت نامه های

جدول ۳- شرکای تجاری دارای موافقت نامه تجارت ترجیحی و تجارت آزاد با ایران و تعداد اقلام ترجیحی اعطا و دریافت شده

ردیف	کشور	تعداد اقلام دارای ترجیحات تعرفه ای اعطایی به کشور مقابل و دریافتی از کشور مقابل	تاریخ تصویب
۱	ازبکستان	۲۷ ردیف اعطایی - ۲۷ ردیف دریافتی	۱۳۸۴/۰۳/۲۱
۲	پاکستان	۳۰۹ ردیف اعطایی - ۳۳۸ ردیف دریافتی	۱۳۸۵/۰۳/۰۲
۳	تونس	۲۶۸ ردیف اعطایی - ۱۷۹ ردیف دریافتی	۱۳۸۶/۰۸/۲۷
۴	سوریه	موافقت نامه تجارت آزاد	۱۳۸۷/۰۵/۰۶
۵	کوبا	۴۴ ردیف اعطایی - ۸۸ ردیف دریافتی	۱۳۸۷/۰۲/۲۹
۶	قرقیزستان	۲۹۰ ردیف اعطایی - ۳۰۲ ردیف دریافتی	۱۳۸۸/۰۹/۳۰
۷	بوسنی و هرزگوین	۱۷۰ ردیف اعطایی - ۱۷۰ ردیف دریافتی	۱۳۸۸/۰۶/۱۵
۸	بلاروس	۹۶ ردیف اعطایی - (موافقت نامه یک طرفه)	۱۳۹۱/۰۵/۱۱
۹	ترکیه	۱۲۵ ردیف اعطایی - ۱۳۶۹ ردیف دریافتی	۱۳۹۳/۰۳/۱۸
۱۰	افغانستان	۵ کد اعطایی - (موافقت نامه یک طرفه)	۱۳۹۵

از ابتدای انقلاب تاکنون از میان ۳۰ کشور عمده طرف تجاری، با ۱۶ کشور موافقت‌نامه بازرگانی و گمرکی منعقد شده که بیشترین تعداد با کشور پاکستان بوده؛ این در حالی است که این کشور طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۶ پانزدهمین شریک تجاری کشور بوده است

به‌رغم تعدد و گستردگی موافقت‌نامه‌های تجاری ایران با کشورهای دیگر تنها عملکرد مثبتی بر تسهیل تجارت بین کشورها که مسئولان تجارت خارجی کشور آن را پیگیری کردند منحصر به کاهش‌های تعرفه‌ای بوده و از این فراتر نرفته است

فوق بر صنایع و گروه‌های کالایی و خاص بوده و در چارچوب ضوابط بین‌المللی باشد، از سوی دو کشور قابل پیگیری است و مورد استقبال طرفین قرار می‌گیرد.

علاوه بر این، اگرچه اصل انعقاد توافقنامه ترجیحات تعرفه‌ای با توجه به مبانی نظری مثبت ارزیابی می‌شود، اما باید جهت‌گیری سیاست‌های تجاری در صنایع مختلف مشخص شود؛ از جمله اینکه کدام یک از صنایع نیاز به حمایت تعرفه‌ای دارند و برای چه دوره زمانی این حمایت باید استمرار داشته باشد؟ کدام صنایع آمادگی ورود به رقابت با تولیدات مشابه خارجی را دارند؟ علت ناتوانایی رقابت برخی صنایع با کالاهای مشابه خارجی چیست؟ و ...

مطابق جدول ۳ پس از انقلاب، تعداد ۹ موافقت‌نامه تجارت ترجیحی با کشورهای ازبکستان، پاکستان، تونس، کوبا، قرقیزستان، بوسنی هرزگوین، بلاروس، ترکیه و افغانستان و ۱ موافقت‌نامه تجارت آزاد نیز با سوریه منعقد شده (در مجموع ۱۰ موافقت‌نامه) که حاوی نکات ذیل است:

۱- از لحاظ نوع، به‌جز موافقت‌نامه تجارت آزاد با سوریه، مابقی موافقت‌نامه‌ها به‌صورت تجارت ترجیحی است؛ یعنی هم تعداد کالاهای مشمول کاهش تعرفه‌ای و هم مقدار کاهش‌ها بسیار محدود بوده است.

۲- با وجود افزایش تعداد موافقت‌نامه‌ها و در نتیجه افزایش ارقام برخورداری از تخفیفات تعرفه‌ای طی دهه اخیر، بررسی ارقام مشمول تخفیف تعرفه‌ای (اعطایی و دریافتی) حاکی از آن است که ارقام مذکور از لحاظ تعداد و ارزش صادراتی مبتنی بر اهمیت آنها در سبد صادراتی کشور نبوده، به طوری که در عمل بخش اعظم تجارت بالفعل ایران با شرکای تجاری را پوشش نداده است.

۳- درباره گزارش عملکرد موافقت‌نامه‌های فوق می‌توان عنوان کرد که تاکنون بررسی جامعی از سوی دستگاه‌های متولی (مانند سازمان توسعه تجارت) مبتنی بر آثار مثبت یا منفی این‌گونه توافقنامه‌ها بر تجارت خارجی کشور انجام و منتشر نشده است. با این حال با توجه به اینکه کشورهایی که با آنها توافقنامه تجارت ترجیحی منعقد شده است

اغلب جزو بازارهای عمده صادراتی ایران نیستند، می‌توان به ضرس قاطع پیش‌بینی کرد که انعقاد این‌گونه توافقات در توسعه تجارت خارجی ما نقش و سهم عمده‌ای نداشته است و به تغییری در ساختار تجاری کشور منجر نشده‌اند.

## بررسی وضعیت همکاری‌های تجاری ایران

میانگین واردات و صادرات طی سال‌های ۱۳۸۹-۱۳۹۷ و تعداد موافقت‌نامه‌هایی که با هریک از ۳۰ شریک عمده تجاری کشور از ابتدای انقلاب تاکنون منعقد شده، نشان می‌دهد از میان ۳۰ کشور عمده طرف تجاری، با ۱۶ کشور موافقت‌نامه بازرگانی و گمرکی منعقد شده که البته با برخی کشورها تعداد این موافقت‌نامه‌ها بیش از یکی است. در میان کشورهای فوق بیشترین تعداد موافقت‌نامه با کشور پاکستان با ۶ موافقت‌نامه بوده است؛ این در حالی است که این کشور طی سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۰ به‌طور متوسط پانزدهمین شریک تجاری ایران بوده است.

بررسی شرکای تجاری کشور از سال ۱۳۷۱ تاکنون نشان می‌دهد که شرکای اصلی ایران از کشورهای اروپایی نظیر آلمان، ایتالیا، انگلستان و سوئیس به سمت کشورهای امارات، چین، هند، ترکیه، کره و عراق سوق یافته است. این تغییر شرکای تجاری از کشورهای اروپایی به کشورهای آسیایی، ضرورت انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری و اقتصادی با این کشورها و تعمیق کیفی اجرای آنها را دوچندان کرده است.

## فرآیند قانون‌گذاری برای

### انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری

فرآیند انعقاد موافقت‌نامه‌ها بدین‌صورت است که پس از بررسی برخی معیارها از سوی دستگاه‌های متولی براساس برخی شاخص‌های اقتصادی و سیاسی ... و برگزاری جلسات تخصصی دو کشور با یکدیگر، چارچوب مفاد و مواد موافقت‌نامه و موضوع مشخص شده و پس از تقدیم لایحه دولت به مجلس شورای اسلامی و انجام مراحل قانونی، لایحه موافقت‌نامه به تصویب می‌رسد،



## ضعف مدیریت و ناکامی در برخورداری از مزایای عضویت در اوراسیا

سیدجلیل جلالی فر، عضو هیئت رئیسه اتاق مشترک ایران - روسیه، در یادداشتی، ضمن بررسی فرصت‌های همکاری ایران و روسیه، به انتقاد از نحوه عملکرد سازمان توسعه تجارت برای بهره‌مندی از فرصت‌های پیش رو در بازارهای اوراسیا پرداخت:

همه فعالان اقتصادی کشور در سال ۹۷ و ۹۸ از شنیدن خبر عضویت موقت ایران در اتحادیه گمرکی اوراسیا و امضای موافقت‌نامه آن خوشحال شده بودند و همه شاهدیم که با صرف هزینه‌های گزاف سازمان توسعه تجارت تلاش کرد تا وانمود کند یک مذاکره و توافق فراتر از برجام را به سرانجام رسانده و با اجرای نمایش‌هایی از فتحی بزرگ در کشور آمیدی را برای فعالان اقتصادی ایجاد کرده که به نتایج و روند اجرایی آن به شرح زیر می‌پردازم و قضاوت را به شما می‌سپارم:

### عملکرد صادرات ایران به اوراسیا:

- کل ارزش کالاهای صادراتی ایران به کشورهای عضو اوراسیا ۵۲۵ میلیون دلار
  - ارزش کالاهای مشمول تعرفه ترجیحی موضوع موافقت‌نامه ۱۴۶ میلیون دلار
  - نسبت بهره‌مندی از تعرفه‌های ترجیحی توسط تجار ایران: ۲۷/۷۹ درصد
- عملکرد صادرات اوراسیا به ایران:**

- کل ارزش کالاهای صادراتی کشورهای عضو اوراسیا به ایران ۱۱۳۸ میلیون دلار
- ارزش کالاهای مشمول تعرفه ترجیحی موضوع موافقت‌نامه ۸۲۵ میلیون دلار
- نسبت بهره‌مندی از تعرفه‌های ترجیحی توسط تجار روسیه: ۷۲/۴۸ درصد

قاطعانه عنوان می‌کنم به علت اینکه سازمان توسعه تجارت کشور نتوانست اجرای این موافقت‌نامه را به درستی مدیریت کند، تجار ما موفق به برخورداری از تعرفه‌های ترجیحی کالاهای خود نشدند و همه صادرکنندگان ناچاراً به خاطر تسریع در ترخیص کالاهای صادراتی خود حتی مبالغ بیشتری را پرداخت و کالاهای خود را در روسیه ترخیص کردند. همچنین با توجه به شواهد آمار گمرکات ایران و گمرک روسیه در سال ۲۰۱۹ نسبت به سال ۲۰۱۸ حجم ارزشی صادرات کالاهای ایران به روسیه با وجود فرصت عضویت در اوراسیا نه تنها افزایش نداشته، بلکه کاهش نیز داشته است.

طبق آمار منتشره مرکز آمار فدراسیون روسیه صادرات ۹ ماهه میلادی ۲۰۱۹ ایران به روسیه ۳۲۱ میلیون دلار بود.

میزان صادرات سه‌ماهه چهارم ۲۰۱۸ ایران به روسیه ۱۴۳ میلیون دلار بود که با توجه به محدودیت‌های زیرساختی حمل‌ونقلی، اگر عامل عضویت در اوراسیا را اضافه کنیم، می‌توان تصور کرد صادرات ایران در سال ۲۰۱۹ حدود ۵۶۴ میلیون دلار و نهایتاً ۶۰۰ میلیون دلار رسیده باشد. در حالی که میزان صادرات کشورمان به روسیه در سال ۲۰۱۸ بالغ بر ۵۳۳ میلیون دلار بود و کاملاً واضح است که افزایش قابل‌تصور اوراسیایی رخ نداده است.

سؤال: آیا این همه هزینه و هیاهوی اوراسیایی حصول افزایش صادراتی با روسیه در طی یک سال به میزان ۵۰ میلیون دلار رضایت‌بخش است و این نتیجه یک سیاست موفق و کارآمد اقتصادی است؟

اما لازم به توضیح است؛ علاوه بر اینکه تاثیرگذاری نمایندگان مجلس در فرآیند تصویب این گونه لوایح روشن و شفاف نیست، پس از تصویب نیز نظارت محسوسی بر عملکرد این موافقت‌نامه‌های بازرگانی صورت نمی‌گیرد.

بار دیگر تاکید می‌شود که تاکنون ده‌ها موافقت‌نامه تجاری در قالب‌های متفاوت میان ایران و کشورهای مختلف منعقد و در مجلس تصویب شده، ولی هیچ‌گونه گزارشی مبنی بر ارائه عملکرد و اثربخشی این موافقت‌نامه‌ها از سوی وزارت امور خارجه و دیگر وزارتخانه‌های تخصصی مرتبط، به مجلس ارائه نشده است و مجلس نیز پیگیری چندانی در این زمینه انجام نداده است.

با وجود شرایط حاکم بر موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه مبنی بر تصویب موافقت‌نامه‌های متعدد توأم با عدم نظارت در خصوص نحوه عملکرد و میزان اثربخشی آنها را می‌توان ناشی از مشخص نبودن اولویت‌های صنعتی و تجاری کشور، فقدان جمع‌بندی درباره نقش مطلوب ایران در اقتصاد جهانی و منطقه‌ای، عدم ثبات استراتژی کشور در انتخاب کشورهای طرف همکاری و تاثیر بالای روابط سیاسی بر روابط تجاری و اقتصادی کشور دانست.

\*\*\*

بررسی اجمالی حجم تجاری طی سال‌های مورد اشاره، حاکی از آن است که از پتانسیل موافقت‌نامه‌های منعقد شده میان ایران و سایر کشورها استفاده کارآمدی به نفع اقتصاد کشور صورت نگرفته است و متأسفانه غالب موافقت‌نامه‌های منعقد شده میان ایران و سایر کشورها در نازل‌ترین مراحل تعمیق همگرایی که همان موافقت‌نامه‌های تجارت ترجیحی می‌باشد، انجام گرفته است، زیرا حتی با فرض اینکه انعقاد موافقت‌نامه‌های بازرگانی با کشورهای فوق که هدف اصلی آنها گسترش روابط تجاری بوده کاملاً کارشناسی باشد، اما حجم تجارت بین ایران و کشورهای فوق این مسئله را تایید نمی‌کند.

ماخذ: دفتر مطالعات اقتصادی

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی



من متولد پنجم فروردین ماه سال ۱۳۲۶ در مشککان از توابع اصفهان هستم. حمل و نقل مسافر، شغل پدری من است. او شرکتی داشت به نام اتونائین که مسافران را از نائین به اصفهان منتقل می کرد. زمانی که محصل بودم، مشق هایم را در دفتر پدر انجام می دادم و به این ترتیب به کار پدر علاقه پیدا کردم. وقتی دیپلم گرفتم و قصد ادامه تحصیل داشتم، پدر دست تنها بود، به همین دلیل از من خواست که در کارش به او کمک کنم. همین موضوع سبب شد که ادامه تحصیل ندهم. در گذشته، جوانها بدون استثنا شغل پدر را ادامه می دادند؛ وگرنه من همیشه علاقه داشتم یک خلبان شوم، البته مدتی هم به سمت این گرایش رفتم، اما در نهایت آن را رها کردم.

به هر ترتیب، سال ۱۳۴۸ پس از طی کردن دوران سربازی، هنگامی که تصمیم داشتم مسیر و شغل آینده خودم را مشخص کنم، پدرم با نمایندگی شرکت در تهران دچار مشکلاتی شد و از برادرم خواست به تهران برود و به کارها سروسامانی بدهد، اما برادرم زیر بار نرفت، بنابراین من به جای او به تهران آمدم و قرار شد در عرض یک ماه مشکلات را برطرف کنم و برگردم، اما آن یک ماه تا الان ادامه پیدا کرد و من از سال ۴۸ در تهران ماندگار شدم.

همیشه در کارم سعی کرده ام از کسانی که در این حرفه موفق بوده اند الگو بگیرم و یک شرکت حمل و نقل نمونه داشته باشم. الگوهای آن زمان هم شرکت ایران پیما و تی بی تی بودند. مشتری مداری از همان آغاز، اهمیت زیادی برای من داشت. اگر اشتباه نکنم در سال ۵۲، همه اتوبوس ها ساخت شرکت ایران خودرو بود و هیچ رقابتی هم وجود نداشت. آن زمان ایران خودرو اتوبوسی تولید کرده بود که کف آن، به جای پلاستیک، موکت شده بود. این موکت در ابتدا خوب بود، اما پس از مدتی به دلیل خاک گرفتگی و... مشکل ایجاد می کرد، بنابراین همکاران ما یا آن موکت ها را جدا می کردند و دوباره از پلاستیک استفاده می شد یا روی آن پلاستیک می کشیدند، در حالی که اتوبوس های من ۸ ماه با موکت کار می کرد و پس از ۸ ماه ماشین را عوض می کردم، بنابراین همیشه کف اتوبوس ها موکت بود و به این

پای صحبت های بنیانگذار یکی از قدیمی ترین شرکت های حمل و نقل جاده ای مسافری

## عبور از رنج ها

بهاره بوذری

حسن مومنی، بنیانگذار شرکت های حمل و نقل بین المللی «سیر و سفر» با بیش از نیم قرن فعالیت در صنعت حمل و نقل مسافری، خسته از کار نیست، بلکه از بی کاری و بلا تکلیفی دلمرده شده است. او آرزو دارد کرونا زودتر بارش را بر بندد و برود تا با ایده های جدید، دوباره بتواند مسافران را به سمت اتوبوس هایش فرابخواند. مؤمنی می گوید هیچ وقت نفر دوم نبوده و همیشه سعی کرده با نوآوری در کارش حرف تازه ای برای هم صنفان خود داشته باشد و در این راه از هیچ تلاشی فروگذار نکرده است. او که روزی جوان ترین مدیرعامل شرکت های مسافری بوده، اکنون یکی از قدیمی ترین کارآفرینان برتر صنعت حمل و نقل در کشور شناخته می شود. برای آشنایی با فراز و نشیب ها و در نهایت رمز موفقیت او، شما را به خواندن خلاصه ای از زندگی اش که برایمان تعریف کرد، دعوت می کنیم.



سال ۱۳۴۸ پس از خاتمه سربازی، به تهران آمدم تا برخی مشکلاتی را که پدرم با نمایندگی شرکت در تهران داشت، حل کنم، قرار شد ظرف یک ماه سر و سامانی به اوضاع بدهم و بعد برگردم، اما آن یک ماه تا الان ادامه پیدا کرد و من در تهران ماندگار شدم

همیشه سعی کرده‌ام از کسانی که در این حرفه موفق بوده‌اند الگو بگیرم و یک شرکت حمل‌ونقل نمونه داشته باشم. الگوهای آن زمان هم ایران پیما و تی‌بی‌تی بودند. مشتری‌مداری از آغاز، اهمیت زیادی برای من داشت

کل خیابان از فرط جمعیت جای سوزن انداختن نبود. ماشین ضد گلوله و تعداد زیادی پاسدار هم در ورودی گاراژ مستقر شده بودند. نگاه کردم و دیدم که آقای خلخالی در دفتر هستند و گوشی دستشان بود و با آقای توسلی شهردار تهران صحبت می‌کردند.

من داخل دفتر شدم و دیدم که مدیران شرکت‌ها همه خبردار ایستاده‌اند. آن زمان جوان‌ترین مدیر من بودم، برعکس الان که پیرترین آنها هستم. من هم کنار آنها رفتم و ایستادم، پنجره به سمت خیابان باز بود و آقای خلخالی که با آقای توسلی صحبت می‌کرد، گوشی را جلوی پنجره می‌برد و می‌گفت مردم تکبیر می‌گویند و لوستر دفتر از صدای جمعیت به تکان درآمده است، بعد می‌گفت که ببین مردم چه استقبالی می‌کنند!... مردمی که اصلا مشخص نبود برای چه آمده بودند، چه کار دارند و ...

به هر جهت می‌گفت ببینید مردم چه استقبالی از این کار می‌کنند. خلاصه پس از پایان تلفن به ما گفت فقط سه روز مهلت می‌دهم که دفاتر شرکت‌ها را تعطیل کنید و در ترمینال جنوب مستقر شوید. کسی جرئت نداشت مخالفتی کند. من که جوان‌تر بودم، گفتم آقای خلخالی ما هفته گذشته برای بازدید از ترمینال رفتیم و متوجه شدیم که آنجا هنوز آماده نیست، گفت تو دیگر که هستی؟ گفتم دفتر من همین بغل است و درب آن را جوش داده‌اید، آن هم در صورتی که من هنوز کارم را شروع نکرده‌ام و مشکلم فقط تشابه اسمی است. تا این را گفتم، جواب داد حتی اگر ترمینال آماده نیست، بروید بیرون و چادر بزنید، تا سه روز مهلت دارید که این کار را انجام بدهید، پس از سه روز هر مدیری را که داخل شرکتش باشد، جلوی در شرکت آویزان می‌کنم.

او آن زمان برای خودش یک قدرت افسانه‌ای داشت. وقتی سوار ماشین شد و رفت، مدیران شرکت‌های مسافری که بنده هم یکی از آنها بودم، از ترسمان یک وانت گرفتیم و با یک میز و صندلی به سمت ترمینال رفتیم، آن هم در شرایطی که سالن آماده نبود و آن پایین ماند چهارشنبه‌بازار بساط پهن کرده بودیم، همه یک میز گذاشته بودند و روی مقوا نام شرکتشان را نوشته بودند، پس از مدتی هم که سالن آماده

طریق مسافران جذب شرکت می‌شدند. متاسفم که ایرانی‌ها چندان به جذب مشتری بها نمی‌دهند، البته در سال‌های اخیر اوضاع کمی بهتر شده، اما هنوز در این زمینه فاصله زیادی با کشورهای دیگر داریم. بد نیست بدانید که در ژاپن به مشتری می‌گویند «خدای من» چون معتقدند که روزی‌شان از طریق مشتری به دست می‌آید؛ بنابراین احترام زیادی به مشتری می‌گذارند...

### شروع کارشکنی‌ها در حمل‌ونقل

من در سال ۵۶، به این فکر افتادم که شرکت جدیدی با یکسری امکانات بهتر تاسیس کنم. البته داستان‌های زیادی در این رابطه وجود دارد، زیرا آن زمان ضوابط حمل‌ونقل مانند الان صوری و نمایشی نبود، وقتی یک نفر قصد داشت شرکت مسافربری تاسیس کند، شرایط زیادی داشت که من همه مراحل را طی کردم، به عنوان مثال باید ۱۰ اتوبوس ملکی از خودش می‌داشت. شرکت هم باید دفتر فروش بلیت، استراحتگاه راننده، سالن انتظار مسافر، نمازخانه، پارکینگ برای اتوبوس‌ها و... داشته باشد و بعد درخواست مجوز بدهد. مجوز ما هم از طرف شهربانی صادر می‌شد، اما اتحادیه هم نظارت داشت.

به هر حال آماده شدن دفتر و امکانات موردنیاز مصادف شد با وقوع انقلاب و داستان‌های آقای خلخالی که باعث شد اتحادیه مخالفت کند و به ما مجوز ندهند. به همین دلیل من علی‌رغم واجد شرایط بودن، مجبور شدم یک مجوز آماده بخرم، اما به علت یک تشابه اسمی، آقای خلخالی درب دفتر ما را جوش دادند و تعطیل کردند. آن روزها واقعا اوضاع عجیب و غریبی حاکم بود.

بد نیست شما هم بدانید که ریشه کار حمل‌ونقل از کجا خراب شد تا به وضعیت امروز رسید... یک روز در دفترم نشسته بودم که دیدم پاسبانی آمد و پرسید مدیر شرکت چه کسی است؟ بعد هم مرا ترک موتور خودش نشانند (تنها تجربه موتورسواری من در طول زندگی، همان یک بار بود) و مرا از خیابان بوذرجمه‌پوری نو (آن زمان اکثر شرکت‌های مسافری در این خیابان مستقر بودند) به گاراژی به نام گیتی‌نورد برد،

پس از تهدید خلخال  
مدیران شرکت‌ها که  
من هم یکی از آنها  
بودم، با یک میز و  
صندلی به ترمینال  
رفتند و چون سالن  
آماده نبود، آن پایین  
مانند چهارشنبه‌بازار  
بساط پهن کردند،  
پس از مدتی هم که  
سالن آماده شد، گفتند  
شرکت‌ها باید تبدیل  
به تعاونی شوند، آن  
هم وقتی که کسی  
اصلا نمی‌دانست  
تعاونی یعنی چه!

سال ۱۳۵۸ یک روز  
آقای خلخال، مدیران  
شرکت‌های مسافری  
را احضار و اعلام کرد  
که باید ظرف فقط سه  
روز دفتر شرکت‌ها را  
تعطیل کنند و همگی  
در ترمینال جنوب  
مستقر شوند. کسی  
جرئت مخالفت پیدا  
نکرد. او گفت پس از  
سه روز، هر مدیری  
را که داخل شرکتش  
باشد، همان جلوی  
در آویزان می‌کند!

شد، گفتند شرکت‌ها باید با هم ادغام و تبدیل  
به تعاونی شوند، آن هم وقتی که کسی اصلا  
نمی‌دانست تعاونی یعنی چه!

### داستان سیر و سفر

سال ۱۳۶۹ آقای به نام مدنی، رئیس سازمان  
حمل و نقل و معاون وزارتخانه شد. آن زمان  
شرکت‌ها درخواست کرده بودند که نرخ کرایه  
حمل مسافر مقداری افزایش یابد. آقای مدنی  
یک روز بخشنامه سراسری صادر کرد که شما  
۵ درصد نرختان را افزایش بدهید؛ ۳ درصد را  
از مسافر بگیرید و ۲ درصد هم از کمیسیون  
خودتان که ۱۵ درصد است بردارید و به مالک  
بدهید تا ۵ درصد به نفع مالک بشود. اتحادیه تا  
از این موضوع مطلع شد، به سرعت اعتراض  
کرد که اصلا مدنی چه کاره است که چنین  
دستوری داده است؟ مدنی در وزارت راه است  
و ما زیر نظر سازمان تعاون کار می‌کنیم (آن  
زمان وزارت نبود و سازمان تعاون بود). بنابراین  
بخشنامه دیگری به شهرستان‌ها تلفن گرام شد؛  
مبنی بر اینکه شرکت‌ها همان نرخ خودشان را  
بفروشند و به هیچ عنوان تغییری در آن ندهند  
و برای کمیسیون شرکت‌ها هم همان ۱۵ درصد  
را بردارند.

آقای مدنی بلافاصله بعد از آن روز در مجلس  
بست نشست که آقا ما حمل و نقل هستیم، اما  
مسافربری‌ها اصلا ما را قبول ندارند و می‌گویند  
که ما تعاونی هستیم و زیر نظر سازمان تعاون  
کار می‌کنیم.

همین کار باعث شد که او مجوزی هم برای  
بخش خصوصی بگیرد که در کنار تعاونی  
بخش خصوصی هم بتواند فعالیت کند و آن  
انحصار شکسته شود. آن زمان (سال ۶۹) من  
آنقدر از وضعیت موجود خسته شده بودم که  
قصد داشتم از حمل و نقل بیرون بیایم (تقریباً ۵۰  
درصد کارهایم را هم کم کرده بودم) اما من را  
به سازمان حمل و نقل خواستند و گفتند ما اجازه  
اعطای مجوز تاسیس شرکت توسط بخش  
خصوصی را گرفته‌ایم، بیاید به شما مجوزی  
بدهیم و فعالیت کنید، گفتم من در شرف رفتن  
هستم، اما آنها پافشاری کردند و گفتند طبق  
بررسی‌ها، کسی که فعلا توانایی این کار را دارد  
شما هستید و شما پیشقدم شوید تا همکاران

دیگر شما هم تشویق شوند و ما بتوانیم بخش  
خصوصی را تقویت کنیم.

بنابراین در آن سال «سیر و سفر» را تاسیس  
کردم. البته داستان‌های زیادی هست، به ما جا  
نمی‌دادند و ترمینال‌ها و اتحادیه مخالفت و  
کارشکنی می‌کردند. می‌گفتند سیستم تعاونی  
است و نباید بخش خصوصی به آن ورود کند  
... خودشان را وارث حمل و نقل می‌دانستند و ...  
خلاصه این‌که هرچه سازمان حمل و نقل به  
سازمان ترمینال‌ها فشار می‌آورد که جا در اختیار  
ما بگذارند، آنها اجازه کار نمی‌دادند. گفتند ما  
فعلا فقط در پایانه شرق جا داریم، می‌دانستند  
که بیشتر فعالیت من در پایانه جنوب است و  
شرکت اصلی هم در اصفهان قرار دارد. پیشنهاد  
شرق را می‌دادند که من منصرف شوم، اما من  
یا تصمیمی نمی‌گیرم یا اگر گرفتم باید به هر  
نحوی آن را انجام دهم؛ بنابراین گفتم اشکالی  
ندارد به شرق می‌روم و این کار را کردم، مکانی  
که در اختیار ما گذاشتند در اصل یک نمازخانه  
بود که می‌خواستند جای آن را تغییر بدهند.

روزی که رفتم تا محل موردنظر را ببینم، متوجه  
شدم که رویه‌روی دفتری که به من داده‌اند یک  
دکه میوه‌فروشی کوچک حدود ۵ یا ۶ متری  
هست که هنوز کار خود را شروع نکرده... به  
صورت دوزنقه بود و تابلوی میوه‌فروشی بالای  
آن نصب بود. گفتم بگذارید من آن میوه‌فروش  
را ببینم، اگر او قبول کرد که ۳ یا ۴ ماه اجاره  
میوه‌فروشی و سود آن را بدهم تا کارش را  
دیرتر شروع کند و من از فردا صبح کارم را در  
اینجا شروع می‌کنم تا محلی که لازم داریم آماده  
شود. به من خندیدند که آقای مومنی این حرف  
را نزنید، اینجا جایی نیست که بتوانید کار کنید،  
افت دارد و... اما من به درستی تصمیم خودم  
اطمینان داشتم. به سراغ میوه‌فروش رفتم و  
رضایتش جلب شد.

به این ترتیب کار را شروع کردیم و چون مالک  
اتوبوس‌ها خودم بودم، مشکلی با راننده‌ها  
در باره اینکه نمی‌روم، می‌روم، کم است، زیاد  
است و ... وجود نداشت. به هر جهت، ما با  
همان ۴، ۵ متر جا شروع کردیم و پس از آن  
محل آماده شد و به تدریج فعالیت را گسترش  
دادیم. مدتی بعد، در ترمینال جنوب هم جایی  
را به ما دادند که خودمان تجهیز کنیم، مدام

من در سال ۱۳۶۹ شرکت «سیرو و سفر» را تاسیس کردم. البته در ابتدا به ما جا نمی‌دادند و ترمینال‌ها و اتحادیه مخالفت می‌کردند. آنها می‌گفتند سیستم تعاونی است و بخش خصوصی نباید ورود کند. مدام سنگ‌اندازی می‌شد تا هزینه‌هایمان افزایش پیدا کند و از انجام کار شانه خالی کنیم

از سال ۷۲ تا ۱۰ سال، نیروی انتظامی اصلا ترمینال بیهقی را به‌عنوان ترمینال نیمه‌متمرکز قبول نداشت. می‌گفت ترمینال فقط جنوب، غرب و شرق است. اتوبوس‌های ما را جریمه می‌کردند و مجراهایی داشتیم اما طاقت آوردیم و جریمه‌ها را پرداخت کردیم تا بالاخره قبول کردند

شب عید خدمات به مسافر ارائه شود. از یک طرف سازمان ترمینال‌ها اصرار داشتند که این کار را انجام بدهیم و از طرف دیگر، وزارت راه. البته داستان‌های قبل و بعد، بسیار طولانی است و اگر بخواهم تمام آنها را تعریف کنم، باید یک هفته زمان بگذارم. آن زمان دنبال یک اتوبوس جدید بودم که به سیستم وارد کنم، آقای ترکان هم خیلی زحمت کشید که ما بتوانیم آن اتوبوس را وارد کنیم، اما خب در نهایت این مجوز صادر نشد. مدتی بعد آقای ترکان ما را به ایران خودرو معرفی کردند و قرار شد آنها به ما اتوبوس جدید بدهند، اما متوجه شدم که این کار عملی نیست و در حد حرف است، همین باعث شد که تصمیم بگیرم خودم وارد حرفه ساخت اتوبوس شوم.

کارخانه‌ای زدم و قراردادی بستم تا از خارج شاسی وارد کنم. سال ۱۳۷۰ بود و قیمت دلار هم ۷۰ تومان. در اسفند ماه کارهایمان را انجام دادیم، اما پس از عید، قیمت دلار افزایش پیدا کرد و حدود ۹۲ تومان شد، این تغییر نرخ، روی قیمت تمام‌شده بسیار تاثیر داشت، بنابراین به این نتیجه رسیدیم که با این قیمت نمی‌توانیم واردات داشته باشیم.

وزارت صنایع پیشنهاد کرد که ما را به شرکت ایران خودرو معرفی کند تا از آنها شاسی بگیریم و اتاق را خودمان بزیم و وقتی قیمت‌ها تثبیت شد، اقدام به واردات کنیم. قبول کردم و ۵۰ دستگاه شاسی از ایران خودرویی‌ها گرفتم و به کارخانه آوردم و یک اتاق جدید زدم که هم صندلی بخواب و کشویی داشت، هم تلویزیون و هم آبسردکن ... اگر خاطرتان باشد یکی از مشکلات مسافران در اتوبوس، آب خوردن بود که من چون خودم با آن مواجه بودم، اولین کاری که کردم ایجاد یک آبسردکن بود که آب بهداشتی را تامین کند.

حدود ۸ دستگاه اتوبوس در حال آماده شدن بود که من دیدم بابت راه‌اندازی بیهقی خیلی اصرار می‌کنند، یک‌باره به فکر رسید که اتوبوس‌های جدید را در بیهقی به کار بیندازم که دیگر فقط بلیت نفروشیم که به ترمینال بروند و سوار شوند، همین جا بلیت نفروشیم و همین اتوبوس‌های جدید مسافران را سوار کنند و به شهرستان‌ها بروند. این پیشنهاد را با

سنگ‌اندازی می‌کردند تا هزینه‌هایمان بالا برود و شانه خالی کنیم، اما به هر جهت پای آن ایستادیم.

بعدها در ترمینال غرب به ما زمین دادند و گفتند خودتان آنجا درست کنید. این کار را کردیم، اما جالب است که همه این‌ها را بعدا خراب کردند، پس از اینکه دفتر خودمان را در ترمینال غرب راه‌اندازی کردیم، یکسری شرکت‌های جدید هم تاسیس شدند و فعالیت مسافربری عمومی جاده‌ای به صورت تعاونی و خصوصی درآمد. مطمئن باشید که اگر همین شرکت‌های خصوصی وارد عرصه نشده بودند، همین حمل‌ونقل نصف‌ونیمه و دست‌وپا شکسته را هم نداشتیم.

### پایانه بیهقی

در مورد پایانه بیهقی هم باید بگویم که در اسفند ماه سال ۷۲ دکتر ترکان که یکی از وزرای فعال حمل‌ونقل بودند با آقای کرباسچی که آن زمان شهردار تهران بود هماهنگ کردند که محلی را در شمال تهران برای حمل‌ونقل اختصاص دهند، چون آن زمان مسافرها مجبور بودند از سراسر ایران به ترمینال جنوب یا غرب بروند تا بلیت بگیرند. گفتند ما باید جایی را در شمال تهران داشته باشیم که مردم ناچار نباشند در این ترافیک مسافت‌های طولانی را طی کنند و به ترمینال بیایند. یک زمانی بود که گاهی مسافران اتوبوس مجبور می‌شدند ۲۴ ساعت در ترمینال معطل شوند تا بلیت گیر بیاورند. تعداد خودروهای شخصی تا این اندازه افزایش پیدا نکرده بود و اکثر مردم هم امکان سفر هوایی را هم نداشتند.

به هر حال، با احداث پایانه بیهقی موافقت شد، البته آن زمان اینجا یک زمین بایر و خاکی بود و وضعیت بسیار نامناسبی داشت، یک دفتر در اینجا به ما دادند و یک دفتر هم به تعاونی‌ها تا ما شب عید، به مسافران شمال تهران بلیت نفروشیم. آن زمان آقای به نام آذری رئیس تعاونی‌های ۱۷ گانه بودند. او قبول نکرد و گفت ما آمادگی انجام این کار را نداریم. من هم گفتم که الان شب عید است و نمی‌شود، ولی اگر بعد از عید باشد، این کار را می‌کنیم. گفتند این تصمیمی است که دولت گرفته و می‌خواهند

در سال ۱۳۷۰ به دنبال یک اتوبوس جدید بودم که به ناوگان وارد کنم اما مجوز واردات صادر نشد. مدتی بعد قرار شد ایران خودرو به ما اتوبوس جدید بدهد اما بعد فهمیدم که این وعده هم عملی نمی‌شود، در نهایت تصمیم گرفتم خودم وارد عرصه تولید شوم. بنابراین کارخانه‌ای تاسیس و قراردادی امضا کردم تا از خارج شاسی وارد کنم

وزارت صنایع پیشنهاد کرد که ما از ایران خودرو شاسی بگیریم و اتاق را خودمان بزنیم. قبول کردم و ۵۰ دستگاه شاسی از ایران خودرو گرفتم و به کارخانه آوردیم و یک اتاق جدید زدیم که هم صندلی بخواب و کشویی داشت، هم تلویزیون و هم آبسردکن ...

سازمان حمل و نقل و آقای ترکان مطرح کردم. گفتم یکسری اتوبوس ویژه درست کرده‌ام و حاضرم اینها را به بیهقی بیاورم و سرویس دهی را از همین جا با همین اتوبوس‌ها انجام بدهم. آقای ترکان یک مقداری اطلاعات داشتند، زیرا در صنایع دفاع بودند و در آنجا اتوبوس درست می‌کردند، گفت اتوبوس ویژه چیست؟ کجا درست می‌شود... گفتم خودم درست می‌کنم. وقتی از اتوبوس‌ها بازدید کردند، بسیار تعریف و تمجید کردند و گفتند نگران نباشید و من مجوز را از کرباسچی می‌گیرم، همین کار را انجام دادند.

ایشان مجوز را گرفتند و ما شروع به کار کردیم، البته عید بود و اتوبوس‌ها پلاک نشده بود. آقای ترکان ۱۵ روز از پلیس مهلت گرفت که ما با پلاک موقت بتوانیم کار را انجام بدهیم. در این بین کمک دیگری که به ما شد، این بود که ۱۵ روز را تبدیل به یک ماه کردند و سپس ماشین‌ها را پلاک کردیم.

به این ترتیب، کار در بیهقی شروع شد، اما اگر اشتباه نکنم از سال ۷۲ تا حدود ۱۰ سال بعد، نیروی انتظامی هنوز اینجا را به عنوان ترمینال نیمه‌متمرکز قبول نداشت؛ می‌گفتند ترمینال فقط جنوب، غرب و شرق است. اتوبوس‌هایمان را جریمه می‌کردند و داستان‌هایی داشتیم.

جلسات مختلف در وزارت کشور می‌گذاشتند و می‌رفتیم، پلیس یا در جلسه شرکت نمی‌کرد یا اگر هم می‌آمد صورت جلسه را امضا نمی‌کرد و می‌گفت که مخالف هستیم، اما طاقت آوردیم و جریمه‌ها را پرداخت کردیم تا اینکه بالاخره پذیرفتند که اینجا هم جزو یکی از ترمینال‌های نیمه‌متمرکز تهران است.

یکبار با نماینده‌مان برای بازدید از کارخانه بنز ترکیه رفته بودیم، آن زمان می‌خواستیم چند دستگاه اتوبوس از آنها بخریم، اما به دلیل تحریم‌ها، امکان این کار با نام خودمان وجود نداشت و مجبور بودیم به نام نماینده شرکت در ترکیه خرید کنیم. قصد داشتیم آن ماشین‌ها را بگذاریم که در مسیر ترکیه و ایران کار کنند. در آن زمان خاطر من نیست چه اتفاقی افتاد که مدت کوتاهی راه بسته شد و منصرف شدیم؛ اما وقتی برای بازدید از کارخانه رفتیم و فهمیدند که می‌خواهیم ۱۰ دستگاه اتوبوس بخریم،

خیلی از ما استقبال شد. جالب این بود که برای رنگ و تودوزی و... کاتالوگ جلویمان گذاشتند که هر چه را که دوست دارید انتخاب کنید تا برایتان درست کنیم. می‌گفتند چون شما سرمایه‌گذار خارجی هستید و خرید می‌کنید ما به شما ۲۰ درصد تخفیف می‌دهیم، حتی اگر شریک ترک هم داشته باشید، ما این تخفیف را به شما می‌دهیم، چون آمده‌اید در کشور ما سرمایه‌گذاری کنید. البته طراحی اتوبوس برای ما بیشتر جنبه سلیقه‌ای و تجربی داشت، از تجربیات خودمان استفاده کردیم و طرح دادیم، با سازنده خودمان هم جلسات متعددی می‌گذاشتیم و در نهایت وقتی اتوبوس آماده شد، خودمان هم باور نمی‌کردیم که چنین اتوبوس شیک‌تری تولید شده باشد.

بد نیست خاطره‌ای تعریف کنم: اتوبوس‌های من اغلب در اختیار تورها و توریست‌ها بود. در سال ۱۳۷۳، یک نفر از هیئت‌مدیره بنز آلمان به ایران آمده بود تا ایرانگردی کند و مسافر یکی از اتوبوس‌های ما شده بود. وقتی می‌خواست سوار اتوبوس شود، می‌بیند که آرم بنز دارد، اما آن امکانات و اتاق را در سیستم خودشان ندارند. به راننده ما می‌گوید که این بنز است و ماشین ماست، اما چه کسی این را درست می‌کند؟ راننده هم می‌گوید که این ساخت مدیر شرکت است. تقاضا کرد که ملاقاتی با من داشته باشد. قرار می‌دادیم در خود ترمینال بیهقی گذاشتیم.

به اینجا آمد و خیلی از محیط خوشش آمد، به ما گفت اتاقی که شما ساخته‌اید، خیلی قشنگ است، من از آن عکس گرفته‌ام تا آن را به آرشیو شرکت اضافه کنم، گفت حیف است که شما این اتاق را روی این شاسی سوار کرده‌اید، زیرا شاسی ضعیف است، بهتر است از ما شاسی بگیرید و اتاق بسازید. گفتم شما با ایران خودرو قرارداد دارید؟ گفت خیر ما زمان قدیم با آقای خیامی قرارداد داشتیم و قرارداد جدید با ایران فقط در مورد کامیون داریم و سواری و اتوبوس نداریم، بنابراین مشکلی وجود ندارد و می‌توانیم قرارداد ببندیم.

ما چند سالی با آنها کار کردیم و تا سال ۸۵ از آنها شاسی گرفتیم، اما بعد از تحریم‌ها به هیچ‌عنوان نتوانستیم کاری از پیش ببریم. حتی

تا سال ۸۵ از کارخانه بنز شاسی می گرفتیم اما بعد از تحریم‌ها به هیچ عنوان نتوانستیم کاری از پیش ببریم. حتی امکان دور زدن تحریم‌ها هم به وجود نیامد، بنابراین چاره‌ای نداشتیم جز اینکه از چینی‌ها خرید کنیم ولی به مذاقمان خوش نیامد و ادامه ندادیم تا اینکه در سال ۹۲ کارخانه را واگذار کردم

هدفم همیشه نوآوری بوده است، خستگی من فقط زمانی برطرف می‌شود که کار جدیدی انجام بدهم، اما الان مدتی است که دیگر امکان تغییر و تحول وجود ندارد. البته جدیداً وعده‌هایی مطرح می‌شود، ولی اینکه چه زمانی به مرحله عمل برسد مشخص نیست

قرار است قطعات از طریق ترکیه وارد شود، البته به صورت آماده، به منطقه آزاد سلفچگان می‌آید و بعد آن را مونتاژ می‌کنند.

### سیر و سفر فرودگاه

زمانی که فرودگاه امام آماده بهره‌برداری شد، فاصله آن با تهران به قدری بود که تاکسی‌ها نمی‌توانستند جابه‌جایی داشته باشند (تاکسی فقط تا محدوده ۳ کیلومتر از تهران می‌تواند تردد کند) به همین دلیل، وظیفه حمل و نقل فرودگاه را به وزارت راه سپردند، آنها هم ما را خواستند و گفتند شما باید این کار را انجام بدهید؛ خلاصه اصرار کردند که متقاضی زیاد است، ولی ما بیش از همه به شما اطمینان داریم. قبول کردم و ۱۰۰ دستگاه خودروی سمند از ایران خودرو خریدم، رنگ خودروها را هم طوسی (نقره‌ای) انتخاب کردم، اما آنها را پلاک نکردند. آن زمان سردار انصاری رئیس راهنمایی رانندگی بود، حتی با دخالت وزیر کشور و وزیر راه هم زیر بار نرفتند.

سرانجام یک روز خودمان نزد آنها رفتیم و گفتیم چرا مخالفت می‌کنید؟ گفتند این خودروها متعلق به فرودگاه امام است و رنگ آن باید با ماشین بین شهری متفاوت باشد. گفتند چرا نقره‌ای انتخاب کردید؟ گفتم چون اغلب شب‌ها در جاده هستند و دید بهتری دارند. گفت رنگ دیگری انتخاب کن. گفتم یک رنگ گرم هست که ماشین‌های دومی این رنگ است. گفت یک نمونه بزنید. یک نمونه زدم و بردم و ایشان تایید کردند.

بعداً گفتیم که در کلاس فرودگاه امام نیست که بخواهد با سمند دنبال مسافر برود، به همین خاطر ماشین‌های تویوتا را گذاشتیم، سال ۹۵ یا ۹۶ گفتند نمی‌خواهید هیچ تغییری بدهید؟ گفتم چرا شاسی‌بلند برایتان می‌آورم.

۱۰۰ دستگاه خریداری کردم که آن هم داستان طولانی دارد که با چه مشکلاتی مواجه شدیم، به هر جهت نتوانستیم ۱۰۰ دستگاه و سپس ۱۵۰ دستگاه وارد کنیم، اما بعداً جلوی واردات گرفته شد و همین‌طور مانده‌ایم. فعلاً تغییر نداده‌ایم تا ببینیم بعداً چه خواهد شد.

در ابتدا قرار بود کار سرویس‌دهی در فرودگاه امام مختص ما باشد و اساساً ما با این شرط کار

امکان دور زدن تحریم‌ها هم به‌وجود نیامد. زمانی که بنز متوجه می‌شد این‌ها می‌خواهند به ایران جنس بدهند، می‌گفت اگر به ایران یک پیچ هم بدهید، سهمیه‌تان را قطع می‌کنیم. طوری شد که در نهایت، خانم ایرانی که مدیر فروش بنز در آلمان بود به من گفت به نظرم از همکاری با بنز منصرف شوید و وقت خودتان را بیهوده تلف نکنید. می‌گفت ما هر سال اقلام ساده‌ای مانند کاتالوگ و تقویم و... را که ارزش آنچنانی ندارد برای شما و برای کل کشورها و نمایندگی‌ها می‌فرستیم، اما امسال مدیرعامل شخصاً دستور داده است که برای ایران چیزی نفرستید، حال حساب کنید که وقتی اینها یک کاتالوگ بی‌ارزش را نمی‌فرستند، آیا به شما قطعه و جنس می‌دهند؟

خلاصه تصمیم گرفتیم از جای دیگری خرید کنیم و تنها جایی که می‌شد با آن معامله کرد، چین بود. از آنها خرید کردیم ولی به مذاقمان خوش نیامد و ادامه ندادیم، تا این که در سال ۹۲ کارخانه را واگذار کردیم. در مجموع، تقریباً ۳۵۰ دستگاه اتوبوس ساختیم که فقط برای شرکت خودمان بود.

### رویال سفر ایرانیان

سال ۱۳۸۵ که اتوبوس VIP را درست کردم، شرکت رویال سفر را هم تاسیس کردم. یعنی نفر دومی در حمل و نقل در این زمینه نبود، هر کاری کردم خودم شروع کردم و بقیه دنباله‌رو بودند. کارخانه سازنده از روزی که من VIP را آوردم، هیچ تغییری نتوانسته روی آن بدهد. الان هم روی ون VIP هیوندا کار می‌کنیم که قرار است حدود ۱۰۰ دستگاه به ما بدهند، متأسفانه مشکل کرونا پیش آمد و ما هم بلا تکلیف مانده‌ایم، هر چند قول داده‌اند تا ماه آینده ماشین‌هایمان را به ما تحویل بدهند.

هیوندا، ماشین خوبی است ما آن را تست کرده‌ایم، متأسفانه صندلی‌اش را به صورت VIP اتوبوسی درآورده‌ایم که مسافر راحت باشد، ۱۴ نفره بود و ما آن را ۸ نفره کردیم، ۸ صندلی از صندلی‌های اتوبوسی خودمان گذاشتیم، خیلی راحت است. مسافران هم اگر چنین پیشنهادی پیش رویش بگذارند استقبال می‌کند، این هم کار جدیدی است که انجام می‌دهیم.

حدود دو سال است که روی ون VIP کار می‌کنیم، ماشین‌های مختلفی را تست کردیم و حتی با کارخانه بنز هم قرارداد نوشتیم تا با آنها همکاری کنیم اما به دلیل تحریم‌ها مردد بودند. در نهایت هیوندا انتخاب شد که اگر خدا بخواهد از ماه آینده این ون‌ها را تحویل می‌دهند

را قبول کردیم، اما در سال ۹۲ - ۹۱ آقای احمدی‌نژاد مجوز گرفتند و تاکسی به آنجا آمد، تاکسی که آمد، یکی، دو شرکت دیگر هم مجوز گرفتند و مشغول به کار شدند که خوب اصلاً راضی‌کننده نیست، چون رقابت‌ها در این مملکت همه ناسالم و بازار خراب‌کن است. فعلاً هم که کرونا آمده است و کلاسرویس‌دهی تعطیل شده است. حالا تاکسی‌ها هم در شهر کار می‌کنند و هم در فرودگاه، اما ماشین‌های ما نمی‌توانند در شهر کار کنند، مجوز ترافیک و طرح هم ندارند و خیلی اذیت می‌شوند. در مجموع، اکنون غیر از رانندگان، دویست کارمند داریم و شرکت سیر و سفر ایران ۶۰۰ دستگاه اتوبوس، شرکت رویال سفر حدود ۶۰۰ دستگاه اتوبوس و ۲۰۰ سواری و شرکت سیر و سفر فرودگاه حدود ۷۰۰ دستگاه سواری دارد.

#### راز موفقیت

آن را در یک کلام خلاصه می‌کنم: «دیوانگی». غیر از این نمی‌توانم تعبیر دیگری به کار ببرم. از طرف دیگر، وقتی انسان هدف داشته باشد یک مسیر را تا انتها دنبال می‌کند. افرادی که از یک شاخه به شاخه دیگری می‌پرند. هرگز موفق نمی‌شوند. مادر کار خودمان سختی‌های زیادی داشته و داریم، اما با همه آن مبارزه کردیم. وقتی دچار مشکل شدیم، فوری کار را تعطیل نکردیم تا به سراغ کار دیگری برویم.

هدف من همیشه نوآوری بوده است، خستگی من فقط زمانی برطرف می‌شود که کار جدیدی انجام بدهم، اما الان مدتی است که دیگر امکان تغییر و تحول مثبت وجود ندارد، البته جدیداً وعده‌هایی مطرح می‌شود، ولی این‌که چه زمانی به عمل برسد مشخص نیست، قصد دارند کاری کنند که بتوانیم اتوبوس از خارج بیاوریم.

اگر این وعده عملی شود، شاهد اتفاقات خوبی خواهیم بود، چون اکنون واقعا قدرت انتخاب نداریم.

همیشه هدفم این بوده که بهترین‌ها را داشته باشیم و به مردم خدمات بدهیم. همین که مسافری به ما زنگ می‌زند و اظهار رضایت و تشکر می‌کند، کافی است و خستگی‌مان در می‌رود، اما متأسفانه دیگر کسی به دنبال این مسائل نیست.

تصمیم داشتیم اتوبوس جدید ۱۴ نفره داشته باشیم، حتی صندلی‌های نمونه ماساژوردار و خواب کامل را از خارج آوردیم، اما با توجه به تحریم‌ها نتوانستیم کاری انجام بدهیم.

همانطور که گفتم حدود ۲ سال است که روی ون کار می‌کنیم، ماشین‌های مختلفی گرفتیم و تست کردیم، با بنز قرارداد نوشتیم که بتوانیم از آنها ماشین بگیریم، اما آنها مردد بودند. در نهایت هیوندا را انتخاب کردیم که اگر خدا بخواهد از ماه آینده ماشین‌ها را تحویل بدهند تا در مسیرهای مختلف از آنها استفاده کنیم.

حاج محمدحسن امین‌الضرب، بزرگ‌ترین تاجر ایرانی، سوژه مستندی به کارگردانی و تهیه‌کنندگی جمشید بیات ترک شد. این فیلم از تولیدات مشترک مرکز گسترش سینمای مستند و تجربی و اتاق بازرگانی تهران است.

به گزارش روابط عمومی اتاق تهران به نقل از مرکز گسترش سینمای مستند و تجربی، در مستند «امین‌الضرب» زندگی پُر ماجرای این تاجر روایت خواهد شد و در قالب بیان زندگی این فرد، تحولات اقتصادی جامعه ایران در عهد ناصری به تصویر کشیده می‌شود. همچنین در این مستند به زندگی حاج محمدحسین امین‌الضرب، پسر حاج محمدحسن نیز پرداخته می‌شود که خود از بازرگانان بنام و نماینده مجلس شورای ملی بود و نخستین فردی بود که برق را به ایران آورد.

جمشید بیات ترک در خصوص شیوه روایت این مستند گفت: «برای ساخت «امین‌الضرب» از اسناد مکتوب، عکس‌های موجود و نقاشی‌های آن دوران استفاده خواهیم کرد و برخی از صحنه‌ها به شیوه‌ای متفاوت بازسازی خواهد شد؛ البته نه به این معنا که کاراکتری در سکانس‌ها بازی کند، بلکه تنها فضای آن دوران را بازسازی می‌کنیم.»

با همکاری اتاق تهران و مرکز گسترش سینمای مستند و تجربی کلید خورد

## مستند «امین‌الضرب» بازرگان بزرگ ایرانی



# 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)

- ۱ استراتژی و برندینگ دیجیتال (Strategy & Digital Branding)
- ۲ طراحی وب سایت اختصاصی (Website Development)
- ۳ بهینه سازی تجربه کاربری (Human Experience Optimization)
- ۴ بهینه سازی نرخ تبدیل (Conversion Rate Optimization)
- ۵ بهینه سازی موتورهای جستجو (Search Engine Optimization)
- ۶ مشاوره، طراحی و پیاده سازی نرم افزار (App Development)
- ۷ تولید محتوای تخصصی (Content Produce)
- ۸ بازاریابی محتوایی (Content Marketing)
- ۹ بازاریابی پیامکی (SMS Marketing)
- ۱۰ بازاریابی ایمیلی (Email Marketing)
- ۱۱ بازاریابی شبکه های اجتماعی (Social Network Marketing)
- ۱۲ بازاریابی عناصر چند رسانه ای (Multimedia Marketing)
- ۱۳ بازاریابی تأثیرگذار (Influencer Marketing)
- ۱۴ بازاریابی تبلیغات اینترنتی (Online Advertising Marketing)
- ۱۵ کمپین های تبلیغاتی (Advertising Campaign)
- ۱۶ طراحی و اجرای هویت بصری سازمانی (Organizational Visual Identity Design)
- ۱۷ پشتیبانی (Support)
- ۱۸ طراحی و اجرای داشبورد مدیریتی (Management Dashboard)



نوکارتنو  
NO-KARTOO



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران  
T A B R A N  
سایت خبری، تحلیلی و پژوهشی پر مبنای هوش مصنوعی

شماره تماس ۰۲۱ ۸۸۹۰۰۴۸۹

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



حمل و نقل جاده‌ای یکی از بخش‌هایی است که هوش مصنوعی به طور موفقیت‌آمیزی در آن مورد استفاده قرار گرفته و تولیدکنندگان خودرو، شرکت‌های High tech و گروه‌های تحقیقاتی از تکنولوژی‌های هوش مصنوعی به منظور توسعه وسایل نقلیه خودکار بهره می‌گیرند. این وسایل نقلیه بر مبنای انواع مختلف سنسورها (مانند GPS، دوربین، رادار)، در ترکیب با فعال‌کننده‌ها (سیستم‌هایی که سیگنال‌های ورودی را به حرکت تبدیل می‌کنند)، نرم‌افزارها و واحدهای کنترل عمل می‌کنند. برخی از آنها فقط بر روی بعضی از وظایف مرتبط با رانندگی (مانند پارک کردن) اعمال می‌شوند و بقیه برای خودکار کردن کامل خودرو به کار می‌روند. در حال حاضر، تکنولوژی‌های مرتبط با هوش مصنوعی که بر روی وظایف خاص رانندگی اعمال می‌شوند به طور گسترده در بازار کشورهای اتحادیه اروپا در دسترس هستند، اما استفاده از وسایل نقلیه تمام‌خودکار (مانند وسیله خودران به منظور تحویل

هوش مصنوعی در بخش حمل و نقل مسئولیت می‌پذیرد؟

## انتظارات انسانی از فناوری‌های هوشمند!

ترجمه و تنظیم: عاطفه یعقوبی

هوش مصنوعی در حال تغییر بخش حمل و نقل است، از خودکار کردن وظایف در خودرو، قطار، کشتی و هواپیما گرفته تا روان‌سازی جریان ترافیک. این تکنولوژی کمک می‌کند تا تمام مدهای حمل و نقل ایمن، هوشمند و کارا تر باشند. اما یکی از مهم‌ترین چالش‌های استفاده از هوش مصنوعی، تعیین سطح مسئولیت و پاسخگویی برای سطوح مختلف اتوماسیون است؛ زیرا قوانین فعلی بر مبنای پیش‌فرض کنترل وسایل نقلیه توسط انسان‌ها تدوین شده‌اند.

آنچه می‌خوانید گزارش پارلمان اروپا از توسعه فعلی و آتی هوش مصنوعی در انواع مدهای حمل و نقل و چالش‌ها و فرصت‌های مربوط به کاربرد آن در این حوزه است.



اکنون تکنولوژی‌های هوش مصنوعی که روی وظایف خاص رانندگی (مثل پارک خودرو) اعمال می‌شوند به طور گسترده در کشورهای اتحادیه اروپا در دسترس هستند اما استفاده از خودروی تمام خودکار (مانند وسیله خودران برای تحویل امانات پستی) در مراحل آزمایشی خود قرار دارد

به دلیل وجود بازیگران مختلف، زیرساخت‌ها جاده‌ای پیچیده (تقاطع و علائم جاده‌ای) در نواحی شهری، تست وسایل نقلیه خودکار در این مناطق بسیار دشوار است؛ چراکه وسیله نقلیه خودکار به پیش‌بینی علائم حرکتی بیشتری که غالباً هم غیرقابل پیش‌بینی هستند، نیاز دارد

در حمل و نقل جاده‌ای حفظ جریان ترافیک از طریق سیگنال‌ها و چراغ‌های ترافیکی است که به طور متناوب در زمان واقعی (real time) تغییر می‌کنند.

اما هوش مصنوعی در کنار مزایای زیاد برای حمل و نقل جاده‌ای، چالش‌های جدی را نیز به‌ویژه در محیط‌های پیچیده به همراه دارد؛ به عبارت دیگر، اگرچه کاربرد این تکنولوژی در حمل و نقل جاده‌ای باعث کارآتر شدن ترافیک، کاهش ازدحام ترافیک، آزادتر کردن زمان رانندگان، تسهیل پارک خودرو، کاهش مصرف سوخت و بهبود برنامه‌ریزی‌های شهری می‌شود؛ اما چالش استفاده از آن زمانی است که هزینه‌های حمل‌پایین‌تر و رهایی راننده از وظایف رانندگی، استفاده بیشتر مردم از خودروی شخصی به جای حمل و نقل عمومی و متعاقب آن افزایش حجم ترافیک و آلودگی هوا را به دنبال داشته باشد.

علاوه بر این، امنیت سایبری و حریم خصوصی داده‌ها، اهمیت ویژه‌ای در توسعه هوش مصنوعی در وسایل نقلیه خودکار دارد؛ به عبارت دیگر وسایل نقلیه خودکار و مبتنی بر هوش مصنوعی، احتیاج به دسترسی به داده‌های بسیار زیادی دارند که اغلب آنها به‌شدت شخصی هستند و اگر دسترسی به چنین داده‌هایی توسط وسایل نقلیه خودکار کنترل و مدیریت نشود، ایمنی وسیله نقلیه، سرنشینان آن و دیگر کاربران جاده به خطر خواهد افتاد.

بیش از ۹۰ درصد تصادفات جاده‌ای در جاده‌های کشورهای حوزه اتحادیه اروپا به دلیل خطای انسانی (مانند سرعت غیرمجاز، حواس‌پرتی و رانندگی در حالت مستی) رخ می‌دهد که باعث مرگ بیش از ۲۵ هزار نفر در سال ۲۰۱۷ شده است. سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی در حمل و نقل خودکار می‌تواند به طور قابل ملاحظه‌ای ایمنی جاده را بهبود دهد؛ اما هنگامی که تصادفات جاده‌ای ناشی از وسایل نقلیه خودکار باشد؛ پیدا کردن مقصر حادثه، موضوع پیچیده‌ای خواهد بود.

در حال حاضر پیشرفت‌های زیادی موردنیاز است تا بتوان تضمین کرد که وسایل نقلیه

امانات پستی) در مراحل آزمایشی قرار دارد. به دلیل وجود بازیگران مختلف، زیرساخت‌ها و سیستم‌های جاده‌ای پیچیده (تقاطع و علائم جاده‌ای) در نواحی شهری، تست وسایل نقلیه خودکار در این مناطق بسیار دشوار است؛ چراکه وسیله نقلیه خودکار به پیش‌بینی علائم حرکتی بیشتری که غالباً هم غیرقابل پیش‌بینی هستند، نیاز دارد.

هوش مصنوعی همچنین حرکت گروهی و ایمن کامیون‌های خودران را با سرعت بالا ممکن می‌سازد. در این روش که Vehicle Platooning نامیده شده، هر وسیله نقلیه می‌تواند با دیگر وسایط نقلیه ارتباط برقرار کند؛ به این صورت که یک وسیله نقلیه راهنما و پیشرو، مسئول کنترل سرعت و جهت بوده و بقیه (که شتاب و ترمز آنها به طور دقیق با یکدیگر منطبق هستند) به حرکت وسیله نقلیه راهنما که جلوتر از همه است پاسخ می‌دهند. به نظر می‌رسد با پیشرفت این روش، مسئولیت راننده راهنما به طور تصاعدی کاهش یابد.

اگرچه تولیدکنندگان کامیون‌ها در حال آزمایش این روش در چند کشور حوزه اتحادیه اروپا هستند، اما آزمایش‌های بیشتری برای موقعیت‌های ترافیکی پیچیده‌تر به منظور تأمین ایمنی بیشتر مورد نیاز است. علاوه بر این، الگوریتم‌های هوش مصنوعی به طور گسترده‌ای در پلتفرم اقتصادهای مشارکتی یا همان sharing economy که توسط خدمات حمل و نقل جاده‌ای ارائه می‌شود، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

برای مثال، شرکت اوبر در پلتفرم «هم‌پیمایی با فاصله کوتاه» خود از تکنولوژی هوش مصنوعی در تمام جنبه‌های خدمات - از تطبیق راننده‌ها گرفته تا بهینه‌سازی مسیر - استفاده می‌کند.

تکنولوژی هوش مصنوعی همچنین در مدیریت ترافیک جاده‌ای به منظور کمک به تحلیل الگوهای ناشناخته و دیگر فاکتورهای ترافیکی به کار می‌رود. تحلیل این موارد به نوبه خود برای رانندگان، اطلاعاتی درباره سریع‌ترین مسیر فراهم می‌کند و به میزان قابل توجهی از ازدحام ترافیک می‌کاهد. از دیگر کاربردهای تکنولوژی هوش مصنوعی

در حمل و نقل خودکار سیستم‌های مبتنی بر هوش مصنوعی قادرند به طور قابل ملاحظه ایمنی جاده را بهبود بخشند، با این حال اگر تصادفات جاده‌ای ناشی از عملکرد یکی از همین خودروهای خودران باشد، پیدا کردن مقصر، موضوعی پیچیده خواهد بود

پیشرفت‌های بسیاری مورد نیاز است تا بتوان تضمین کرد وسایل نقلیه خودران به طور ایمن و تحت شرایط مختلف آب و هوایی و جاده‌ای، عملکرد خوبی از خود نشان می‌دهند؛ آن هم در حالی که تشخیص صحیح موانع و محیط پیرامون جاده توسط وسایل نقلیه خودکار در برخی شرایط دشوارتر از آن است که به نظر می‌رسد

تمام خودکار به طور ایمن با دیگر کاربران جاده تعامل داشته و تحت انواع مختلف شرایط آب و هوایی و جاده‌ای عملکرد خوبی از خود نشان می‌هد؛ آن هم در شرایطی که تشخیص صحیح موانع و درک کامل محیط پیرامون جاده توسط وسیله نقلیه خودکار در برخی شرایط، دشوارتر از چیزی است که به نظر می‌رسد.

هنگام استفاده از هوش مصنوعی، بسیاری از موضوعات اخلاقی نیز مطرح خواهد شد. هنگامی که وسیله نقلیه خودکار با یک موقعیت غیرقطعی مواجه می‌شود، این سوالات مطرح است که در چنین شرایطی الگوریتم هوش مصنوعی چگونه باید تصمیم گرفته و عکس‌العمل نشان دهد، آیا این الگوریتم‌ها باید به طور مستقل تصمیم‌های اخلاقی اتخاذ کنند یا همه وسایل نقلیه باید تنظیمات اخلاقی یکسانی داشته باشند و یا افرادی که وسیله نقلیه تمام خودکار می‌خرند می‌توانند چنین تنظیماتی را خود به دلخواه انجام دهند؟

چالش بعدی، سطح مسئولیت و پاسخگویی در هنگام بروز تصادف است؛ بنابراین باید مرز شفاف تعهد و پاسخگویی برای سطوح مختلف اتوماسیون تعریف شود.

در این صورت تعیین اینکه واقعا چه کسی مسئول تصادف است ممکن خواهد بود. این مسئله ممکن است مستلزم تغییراتی در قانون‌گذاری، قواعد ترافیک و سیاست‌های بیمه باشد؛ زیرا قوانین فعلی بر مبنای پیش‌فرض رانندگی توسط انسان‌ها تدوین شده‌اند و اگر قرار باشد اتوماسیون به طور نسبی یا به طور کامل جایگزین انسان شود، مسئولیت‌ها باید تغییر یابد.

### حمل و نقل هوایی

هوش مصنوعی موضوع جدیدی در صنعت هوانوردی نیست. با توجه به گزارش‌های یاتا چندین دهه است که هوش مصنوعی در بخش‌های مختلف و زنجیره ارزش این صنعت مورد استفاده قرار می‌گیرد. ورود به عصر جدیدی که در آن قابلیت‌های هوش مصنوعی در حال رسیدن به بالاترین حد خود هستند، تاثیر زیادی بر چگونگی

هدایت صنعت هوانوردی داشته است. با وجود اینکه در مجموع، جهان در مراحل اولیه استفاده از هوش مصنوعی قرار دارد، کاربرد این تکنولوژی در عملیات ترافیک هوایی بسیار زیاد است.

به برکت پیشرفت‌های به وجود آمده در اتوماسیون و قدرت کامپیوتر؛ تکنولوژی‌های مرتبط با یادگیری ماشین و مدل‌های تحلیل داده به منظور بهبود مدیریت حجم ترافیک هوایی در حال استفاده هستند.

گزارش انجمن بین‌المللی هوانوردی (یاتا) حاکی از آن است که کاربرد قابلیت‌های محاسباتی پیشرفته و نیز توسعه سیستم‌های مربوط به هواپیماهای بدون سرنشین (UAS) فرصت‌های جدیدی در بهبود سیستم‌های مدیریت ترافیک، دسته‌بندی استانداردها و برنامه‌ریزی هوایی ایجاد خواهد کرد.

آنچه به عنوان هوش تجاری پیشرفته شناخته شده، می‌تواند به طور اساسی در بخش فروش، بازاریابی، توزیع، قیمت‌گذاری و مدیریت ناوگان ایرلاین‌ها به کار گرفته شده و اصلاح فرآیندها را به دنبال داشته باشد.

کاربرد سیستم یادگیری ماشین به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های هوش مصنوعی، شامل تجزیه و تحلیل احساسات مشتری است که به پیش‌بینی نیازهای مشتری براساس رفتار آنها در شبکه‌های اجتماعی می‌پردازد.

سرویس هواپیما در زمانی که هواپیما در ترمینال فرودگاه پارک است، حوزه دیگری است که هوش مصنوعی می‌تواند در آنجا مفید باشد. هوش مصنوعی در بررسی ایمنی پرواز، عملیات پوشش بک، سوخت‌گیری، کترینگ، بارگیری و تخلیه و یخ‌زدایی هواپیما نیز کاربرد دارد.

### حمل و نقل ریلی

با رشد سریع حمل و نقل هوایی و جاده‌ای، حمل و نقل ریلی موقعیت پیش‌روی خود در نوآوری را از دست داد، اما از دهه ۱۹۹۰ با ظهور و توسعه اینترنت و به ویژه اینترنت اشیا، بخش ریلی با فاز جدیدی از نوآوری‌های تکنولوژیک روبه‌رو شده است.

به عبارت دیگر، تعداد زیادی از داده‌ها که توسط تکنولوژی‌های دیجیتال تولید شده‌اند

استفاده از تکنولوژی هوش مصنوعی در صنعت ریلی مزایای متعددی مانند بررسی و پیش‌بینی وضعیت زیرساخت‌ها یا ناوگان (لوکوموتیو و واگن)، انجام تعمیرات سریع و کامل‌تر، کاهش هزینه نگهداری و تعمیرات و در نتیجه رضایت بیشتر مسافر را به همراه دارد

برخلاف مترو، قطارها در یک محیط باز حرکت می‌کنند و اغلب با موانع غیرقابل پیش‌بینی مانند حیوانات، افرادی که از ریل عبور می‌کنند یا سقوط درختان مواجه می‌شوند. برای عملکرد ایمن در یک شبکه باز، قطارهای خودکار باید به موقعیت‌یاب‌هایی با سطح دسترسی دقیق مجهز باشند

(نسخه‌های مجازی دستگاه‌های فیزیکی) از داده‌های مربوط به زیرساخت‌های راه‌آهن و زیرسیستم‌های قطار کمک می‌گیرند.

این تکنولوژی هم‌اکنون در صنعت هوافضا در حال استفاده است. هوش مصنوعی با یکپارچه‌سازی IT و تکنولوژی‌های مهندسی و عملیاتی به ایجاد شبیه‌ساز راه‌آهن کمک می‌کند تا شرایط کلی سیستم‌ها از روی چرخه عمر کامل آنها (استهلاک دارایی، خرابی و رفتار مشتری) ارزیابی شود. این بهبودها باعث ایجاد مزیت رقابتی در میان تولیدکنندگان تجهیزات و اپراتورهای راه‌آهن خواهد شد.

اما برای دستیابی به مزایای هوش مصنوعی، صنعت راه‌آهن و اپراتورهای آن باید به چالش‌های خاص این بخش توجه داشته باشند. موقعیت جغرافیایی نخستین چالشی است که در این خصوص مطرح می‌شود به منظور خودکار بودن کامل، قطارها باید به سنسورها مجهز شده و ظرفیت محاسبات هوش مصنوعی را داشته باشند. برخلاف متروها، قطارها در یک محیط باز حرکت می‌کنند و با موانع غیرقابل پیش‌بینی مانند حیوانات، افرادی که از ریل عبور می‌کنند یا سقوط درختان مواجه می‌شوند. برای عملکرد ایمن در یک شبکه باز، قطارهای خودکار باید به تکنولوژی موقعیت‌یاب با سطح دسترسی دقیق مجهز باشند.

یک پروژه تحقیقاتی در سال ۲۰۱۶ توسط شرکت ملی راه‌آهن فرانسه و مرکز ملی مطالعات فرانسه آغاز شد که هدف آن آزمایش موقعیت جغرافیایی دقیق قطارها توسط سامانه ماهواره‌ای ناوبری جهانی (گالیئو) بود. علاوه بر این، قطارهای خودکار برای کشف موانع روی ریل با خط راه‌آهن به سنسورها و دوربین‌های نوری نیاز دارند. طبق نظر کارشناسان، خودکارسازی قطار به نوآوری فزاینده در زیرساخت‌های موجود نیاز خواهند داشت.

در اینجا نیز تعیین سطوح مختلف مسئولیت تولیدکنندگان تجهیزات، اپراتورها و رانندگان قطار متناسب با سطح خودکارسازی، چالش مهم پیش‌رو درباره اخلاقیات و پاسخگویی است؛ مانند هر بخش دیگری، به‌کارگیری

می‌تواند به عنوان ابزاری مفید، شرکت‌های ریلی را قادر سازد که ساختار سازمانی خود را اصلاح کرده و ارزش افزوده جدیدی ایجاد کنند. هوش مصنوعی می‌تواند به اپراتورها و مدیران صنعت حمل‌ونقل ریلی در تولید، عملیات، نگهداری و تعمیرات کمک کند. این تکنولوژی همچنین می‌تواند باعث کاهش هزینه و افزایش رقابت‌پذیری در میان رقبای صنعت ریلی و حتی رقبای مدهای دیگر حمل‌ونقل شود.

برای اپراتورهای ریلی و مدیران زیرساخت‌ها، ظرفیت آگاهی از خرابی‌های بالقوه قبل از وقوع خرابی، جلوگیری از هرگونه وقفه در خدمات‌رسانی، بسیار ارزشمند است. امروزه هوش مصنوعی می‌تواند از قدرت داده‌های تولید شده توسط سنسورهای روی ترن‌ها یا اجزای زیرساخت‌ها استفاده کند تا اطلاعات را در زمان صحیح استخراج کرده و اقدامات لازم برای نگهداری و تعمیرات را توصیه کند.

کاربرد هوش مصنوعی در صنعت ریلی مزایای متعددی مانند پیش‌بینی زیرساخت‌ها یا شرایط لوکوموتیوها و واگن‌ها، تعمیرات سریع و جامع‌تر، کاهش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات و در نتیجه رضایت بهتر مسافران را به همراه دارد.

همچنین اپراتورهای قطار می‌توانند مدت زمان توقف قطارها در هنگام ازکارافتادگی را کاهش دهند. برای نمایش برخی کاربردهای هوش مصنوعی، شرکت ملی راه‌آهن فرانسه شروع به استفاده از سیستم نگهداری و تعمیرات پیشگیرانه بر روی پانتوگراف قطار کرد. به اعتقاد شرکت ملی راه‌آهن فرانسه هوش مصنوعی می‌تواند ۸۰ درصد رخداد خرابی‌ها در سیستمی که نیروی برق قطار را فراهم می‌کند، پیش‌بینی کند.

مدیران زیرساخت‌ها، اپراتورهای قطار و شرکت‌های مهندسی نه‌تنها در پیش‌بینی خرابی سیستم‌ها، بلکه در ارزیابی عملکرد بلندمدت دارایی‌های راه‌آهن می‌توانند بر تکنولوژی هوش مصنوعی تکیه کنند و به این ترتیب محصول و خدمت خود را بهبود دهند. تولیدکننده‌های تجهیزات ریلی در ساخت تصاویر دیجیتال از سیستم‌های فیزیکی موسوم به «دوقلوهای دیجیتال»

یک پروژه تحقیقاتی در سال ۲۰۱۶ توسط شرکت ملی راه آهن فرانسه و مرکز ملی مطالعات فرانسه آغاز شد که هدف آن آزمایش موقعیت جغرافیایی دقیق قطارها توسط سامانه ماهواره‌ای ناوبری جهانی موسوم به گالیئو بود

اکنون بنادر هوشمند که تکنولوژی‌های دیجیتال پیشرفته در تمام محیط آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد، تلاش می‌کنند با ایجاد زنجیره تامین یکپارچه ضمن بارگیری و تخلیه خودکار کالا، تخصیص منابع و خدمات را به شکلی بهینه مدیریت کنند

سیستم‌های کنترل خودکار، راه آهن را با چالش‌های انسانی و فنی برای واکنش در برابر تهدیدات سایبری و حفظ دارایی‌ها روبه‌رو خواهد کرد. طبق نظر کارشناسان، این خود پیچیده‌ترین چالش توسعه یک رویکرد جدید خواهد بود. به اشتراک‌گذاری داده‌ها و تکامل مدل کسب‌وکار نسبتاً انعطاف‌ناپذیر راه آهن به سمت شبکه‌ای با پویایی بیشتر - که قرار است به پلتفرم‌های تکنولوژیکی و مشتریان متصل شود - وظیفه سختی است. در این مسیر دشواری‌های زیادی در حرکت از تجهیزات الکتریکی به سمت تجهیزات دیجیتال و سیستم‌های خودکار به وجود خواهد آمد.

### حمل و نقل دریایی

در طول بیست سال گذشته حمل و نقل دریایی بسیار توسعه پیدا کرده است. افزایش اندازه کشتی‌ها فشاری که کشتی‌ها به بنادر و شهرهای نزدیک آنها اعمال می‌کنند را افزایش داده است. آگاهی فزاینده از موضوعات زیست‌محیطی باعث به وجود آمدن الزاماتی در صنعت حمل و نقل دریایی در سطح جهانی شده است. ویژگی مشترک در این تکنولوژی‌ها تولید «داده» است که در بخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی کاربرد دارد. با استفاده از این داده‌ها می‌توان دیدگاه‌هایی را کسب کرد که تصمیم‌گیری را آسان کرده و به بهبود ایمنی، کارایی انرژی و لجستیک کمک خواهد کرد. با سیستم‌های ناوبری دریایی بسیار پیشرفته، داده‌های زیادی در خصوص ناوبری و عملکرد کشتی‌ها تولید می‌شود. کشتی‌ها همچنین نیاز به رادارهای موجی، ردیاب‌های آلودگی نفتی و سنسورهای با دقت بالا نیاز دارند.

سیستم‌های تشخیص اتوماتیک، داده‌هایی مانند تشخیص تعداد، موقعیت، مسیر، سرعت و مقصد کشتی را مخابره می‌کنند که نتایج حاصل از تحلیل چنین داده‌هایی می‌تواند برای انجام عملیات فنی، نگهداری و تعمیرات، بالا بردن کارایی انرژی کشتی‌ها و برآورده کردن استانداردهای انتشار گازهای

گلخانه‌ای مورد استفاده قرار گیرد. کشف رخدادهای غیرعادی در عملیات دریانوردی می‌تواند ایمنی را در دریا افزایش داده و مدیریت تصادفات و ریسک‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل و نقل دریایی را تسهیل کند. به واسطه ترکیب حرکات ثبت شده کشتی و تشخیص تصاویر پیشرفته، کشتی‌ها حتی اگر فرستنده‌های سیستم تشخیص خودکار (AIS) خود را خاموش کرده باشند، می‌توانند تشخیص داده شوند.

صنعت حمل و نقل دریایی در حال بررسی انواع مختلف کاربرد هوش مصنوعی است. برای مثال شرکت کشتیرانی استنا (STE-NA) کشتی را معرفی کرده که در پیش‌بینی روش‌های موثر در بهبود کارایی سوخت در مسیرهای خاص کمک می‌کند. سیستم هوش مصنوعی تعبیه شده در این کشتی متغیرهایی نظیر شرایط آب و هوایی، سطح آب و سرعت کشتی را در حالت‌های مختلف در نظر می‌گیرد؛ در حالی که انجام این کار (که می‌تواند به کاپیتان در تصمیم‌گیری کمک کند) به طور دستی غیرممکن است.

در حال حاضر بسیاری از بنادر از ترکیب فناوری اطلاعات شامل اینترنت، اینترنت اشیا، رایانش ابری، سیستم اطلاعات ژئوگرافیک و تکنولوژی شبیه‌سازی کامپیوتر به منظور بهینه کردن عملیات بنادر و افزایش کارایی تولید و ارتباط با مشتری استفاده می‌کنند. داده‌های تحلیل شده امکانی را برای پیش‌بینی و برنامه‌ریزی بلادرنگ، تقویت تصمیم‌گیری اپراتورهای بنادر و در نتیجه رشد اقتصادی بنادر فراهم می‌کند. به علاوه هنگامی که چندین تکنولوژی دیجیتال با یکدیگر ترکیب می‌شوند فرایندها در خود بنادر و بین آنها کاراتر می‌شود.

بنادر هوشمند که تکنولوژی‌های دیجیتال پیشرفته در تمام محیط آنها کاربرد دارد، تلاش می‌کنند با ایجاد زنجیره تامین یکپارچه علاوه بر بارگیری و تخلیه خودکار، تخصیص منابع و خدمات مربوط را نیز بهینه کنند. بنداری مانند بندر سنگاپور، روتردام، بندر تین‌جین و جبل‌علی در حال تبدیل شدن به بنادر هوشمند هستند. البته هوش مصنوعی فقط یکی از چندین تکنولوژی

**بندر روتردام هلند  
از تکنولوژی هوش  
مصنوعی برای تخمین  
زمان حرکت و رسیدن  
کشتی‌ها بهره می‌برد.  
این کار زمان انتظار  
کشتی‌ها در بنادر را  
تا ۲۰ درصد کاهش  
می‌دهد. با استفاده  
از چنین اطلاعاتی  
کشتی‌ها می‌توانند  
ضمن افزایش کارایی  
انرژی، سرعت خود  
را با شرایط بندر  
تطبیق دهند**

گرفته می‌شوند. برای هر کاربرد هوش مصنوعی، جمع‌آوری، کیفیت، پیوستگی و حجم داده‌های در دسترس اهمیت دارند. در کاربرد هوش مصنوعی همواره کیفیت و کمیت داده‌ها (برای مثال داده‌های به دست آمده از عملکرد کشتی و ناوها که از سنسورها و سیستم‌های دریافت داده تامین می‌شوند) محل بحث است. به دلیل خرابی سنسورها و یا دخالت انسان، داده‌ها ممکن است پر از اشتباه باشند. برخی از خطاها ممکن است عمدی بوده و برای مثال توسط اپراتورهایی که فعالیت‌های غیرقانونی را پنهان می‌کنند رخ دهند؛ بنابراین لازم است قوانین مالکیت داده‌ها به منظور شفاف‌سازی اینکه داده‌ها به چه کسی متعلق است و چه کسی در چه شرایطی می‌تواند به آن دسترسی پیدا کند، تعریف شود. در این زمینه نخستین پلتفرم اشتراک کلان داده در حوزه حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۱۶ تحت شرایط دسترسی سختگیرانه‌ای آماده شد.

ماخذ: [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu)

کلیدی استفاده شده در بنادر هوشمند است. گستره کاربرد هوش مصنوعی در بنادر، از حل مسئله و تشخیص الگوهای ناشناخته تا یادگیری ماشین را شامل می‌شود. برای مثال از هوش مصنوعی در سیستم پورت‌اپراتوری به منظور زمان‌بندی استفاده از تجهیزات بندر (بهینه کردن استفاده از جرثقیل‌ها و دیگر تجهیزات) و برنامه‌ریزی برای دسترسی به لنگرگاه‌ها استفاده می‌شود. هوش مصنوعی در خصوص اینکه ابتدا کدام کانتینر تخلیه شود و چگونه روی هم چیده شوند نیز تصمیم می‌گیرد. بندر روتردام از تکنولوژی هوش مصنوعی برای تخمین زمان حرکت و رسیدن یک کشتی استفاده می‌کند که با این کار زمان انتظار کشتی‌ها در بنادر تا ۲۰ درصد کاهش می‌یابد. با به‌کارگیری این اطلاعات کشتی‌ها ضمن افزایش کارایی انرژی می‌توانند سرعت خود را با شرایط بندر مطابقت دهند. انتظار می‌رود روزی تمام چرخه تحویل در بنادر مدیریت شده و عملیات ترمینال بنادر بهینه شود. این پیشرفت‌های تکنولوژیکی به عنوان بخشی از تغییرات وسیع زنجیره‌تامین در نظر

به گزارش مانا، همانطور که زمره‌ها درباره کاربرد هوش مصنوعی در تمامی صنایع بالا گرفته است، بر همین اساس شرکت‌های کشتیرانی شروع به کشف پتانسیل هوش مصنوعی در زمینه‌هایی مانند نگهداری و تعمیرات پیشگویانه، برنامه‌ریزی هوشمند و تجزیه و تحلیل در زمان واقعی کرده‌اند.

در یک نظرسنجی انجام گرفته، ۸۳ درصد از پاسخ‌دهندگان انتظار داشتند که سرمایه‌گذاری در هوش مصنوعی طی سه سال آینده افزایش پیدا کند. بخش اعظمی از شرکت‌کنندگان موافق بودند که هوش مصنوعی می‌تواند در فرآیندهای اتوماتیکی در ترمینال‌ها مانند انتقال تجهیزات حمل‌ونقل کانتینری (۸۱ درصد)، سیستم‌های عرشه (۸۱ درصد)، پیش‌بینی حجم تجاری (۵۹ درصد) و ترتیب و آرایش کانتینرها بر عرشه کشتی‌ها (۵۲ درصد) مورد استفاده قرار گیرد. با توجه به اینکه تنها ۱۱ درصد شرکت‌کنندگان اعلام کردند که از تکنولوژی هوش مصنوعی در عملیات ترمینال بهره گرفته‌اند، می‌توان گفت که هنوز راه زیادی تا رسیدن به نقطه ایده‌آل باقی مانده است.

کشتیرانی K Line ژاپن پروژه تحقیقاتی در مورد قابلیت‌های هوش مصنوعی برای بهبود کیفیت خدمات کشتیرانی آغاز کرده است. پروژه مذکور مدل‌های پیش‌بینی برای شرایط بازار و لجستیک دریایی را به کار خواهد برد. همچنین از سال ۲۰۱۸، اپراتور مسافربری Stena Line به‌کارگیری آزمایشی تکنولوژی هوش مصنوعی روی کشتی Stena Scandinavica که از بندر گوتنبرگ در سوئد به سمت بندر Kiel در شمال آلمان تردد می‌کند را تجربه کرده است. این مراحل آزمایشی ثابت کرده است که پلتفرم می‌تواند صرفه‌جویی سوخت تا سه درصد را فراهم کند.



## چراغ سبز صنعت کشتیرانی به تکنولوژی هوش مصنوعی

اعتماد صنعت کشتیرانی به ظرفیت تکنولوژی هوش مصنوعی برای اجرای فرآیندهای گوناگون در ترمینال‌های کانتینری در حال افزایش است و انتظار می‌رود که این تکنولوژی نقش مهمی را در پیشبرد عملیات بندری برعهده گیرد.

strategy mainly through energy savings and waste reduction.

Let us address some of the issues and strategies that could potentially make the shipping industry more Green:

**Clean up ship recycling.** The IMO adopted the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships in 2009, but only Norway, Belgium, Panama, Turkey, and Japan are among a few who have acceded as of 2019. The IMO's priority should be to ensure that the principal scrappers such as India, Bangladesh and Pakistan adhere to these guidelines. The first step is to set up local offices in these countries to collect and analyze monitoring data independently and to propose improvements to local governments. International loan or aid to these countries, sponsored by the likes of the World Bank should demand clean ship-scrapping practices as an incentive. To discourage transfer of scrapping elsewhere, a watch list of poorly performing countries needs to be updated by IMO regularly until an international convention enters into force.

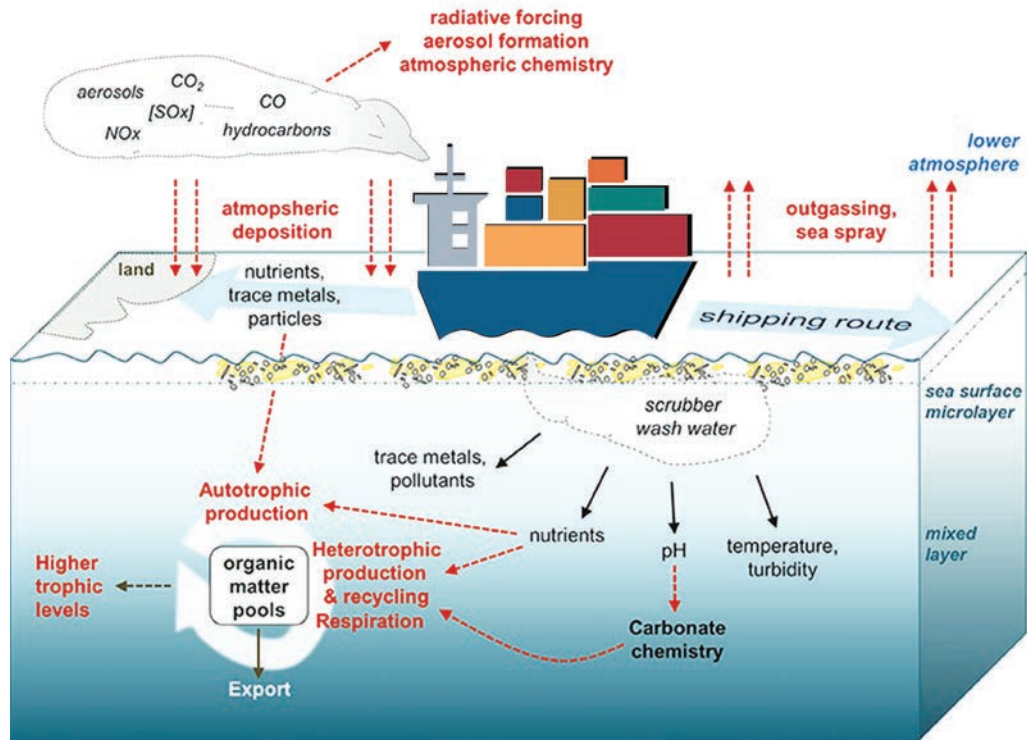
**Control emissions.** Stricter regulations on IMO emissions are needed, including a cleaner worldwide standard for sulfur released by combustion of marine fuel. Severe emissions standards will stimulate demand for high-quality fuel. Incentives such as tax rebate and subsidies for producers will be needed to ensure a reasonable profit margin to recover the initial high investment in developing countries, where there is little current capacity. Government interventions will be needed in countries with state-run oil companies, such as in China and India.

An alternative is to install scrubbers for exhaust-gas cleaning on ships. At the moment, scrubbers are expensive, costing around \$2 million for a given ship. But China, for instance, could equip its entire container fleet in one year by funding a 50% subsidy for scrubbers. The total cost is just over 0.5% of the \$150 billion annual expenditure dedicated to fight pollution since 2013. Shipping companies could recoup the other 50% in one year from fuel savings. Therefore a stricter emissions standard will lead to a higher demand for scrubbers reducing its production costs as output scales. Another sustainable alternative which has been implemented since the beginning of 2020 is the use of low

sulfur fuel in many parts of the globe. Further, there is an innovative solution, called Plaxx, derived from the efficient recycling of mixed plastic waste, giving an ultra-low sulfur fuel in compliance with the new emissions rule.

**Improve port management.** Managers are responding to environmental concerns with new procedures and efficient operational practices at their terminals. Port authorities should review the environmental impact of their previous construction and disclose information on their future development plans to demonstrate responsible management of public assets. They should coordinate with transport-planning bureaus to seek the most economical and environmentally friendly strategy to dispatch goods; the optimal capacities of their terminals; and how to assist ships to load and unload quickly and efficiently. In particular, transport routes and modes are being re-examined to optimize transit time, operating cost and emissions by synthesizing port-performance statistics with data on environmental impact, allowing this knowledge repository to result in informed decisions and best-practice insight.

The pathway to environmental awareness and practice requires innovation including clear goals, collaboration between public and private sectors, a mix of policy instruments and IMO orchestration. Raising environmental standards is an achievement of shared knowledge, setting priorities, defining improved industry practices and developing business tools to address the environmental footprint of shipping. The three strategies we have mentioned are to name a few among many that can improve competitiveness and ensure more green practices in the industry. It is our conclusion that green shipping initiatives are the new face of the next set of challenges to the maritime global policies. IMO will share greater responsibility to oversee and shape sustainable shipping norms to enable innovation while ensuring protection of the world's oceans and environment. IMO must pursue a long-term strategy that involves governments, the shipping industry, environmental organizations, engine manufacturers, oil producers, scientists among others, so all parameters are looked into, and key decisions are made and implemented. The future is green shipping. ■



## Green Shipping: An Eco-Friendly Maritime Industry

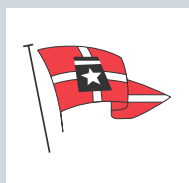
*Nima Roshanaei*

*Board of Directors of the Shipping Association of Iran*

Maritime shipping is integral to the global economy and responsible for over 80 percent of traded goods, and is considered to be the cleanest mode of transport. Nonetheless the pollution derived from shipping activities imposes significant threats to air and water quality as well as marine biodiversity. In order to minimize the impact of the maritime industry on the environment, the International Maritime Organization (IMO) developed the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, or MARPOL (Marine Pollution) in 1973. The pollution created in the process of shipping and maritime transportation have wreaked environmental burdens and accelerated resource depletion. The maritime industry is continuously making advancements in reducing environmental impacts on the planet with the aim to become more sustainable and meet its obligations of international legislation. We will examine the environmental initiatives that can be taken by the shipping industry and will look into the concept of “Green Shipping” and will propose conditions under which shipping companies could navigate in an environmentally responsible manner.

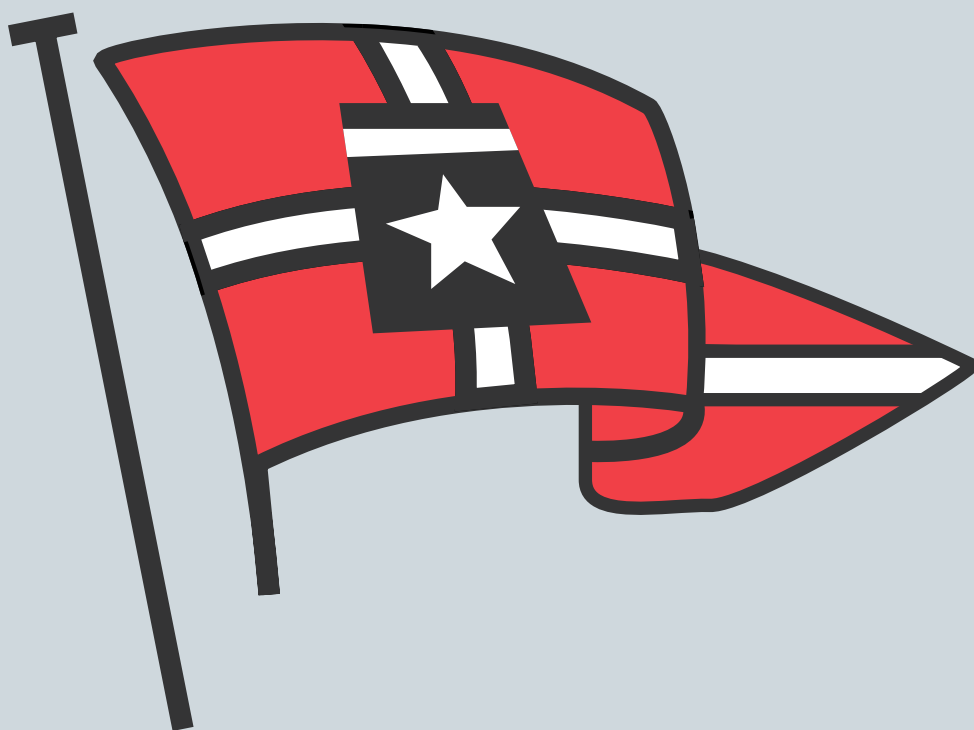
Today, efficient marine transportation requires strict adherence to international legislation; that is with minimal health and ecological implications. All companies should strive for cleaner practices both at sea and shore, better emission control, more efficient use of fuels, less waste and spillage during port operation and overall a more environmentally aware management. Achieving this will require heroic efforts by the industry in collaboration with regulators, port authorities and communities. Environmental impacts should be central in determining optimal routes and modes for delivery of goods. The effort to go green is also fueled by economic incentives, as fuel accounts for a large chunk of the total cost of shipping. Industry observers can expect to see a diversification of the fuel mix in coming years, along with expanded adoption of alternative fuels, such as liquefied natural gas, liquefied petroleum gas, hydrogen and methanol. These efforts coupled with the rise in the use of scrubbers, or exhaust gas cleaning systems, will cut down on sulfur emissions. The maritime sector thus has a growing interest in greener shipping as a competitive

**1921**



*Agents for :*

**Ignazio Messina & C.**



**FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921**



**BAR AVARAN IRAN**

Shipping Agency & International Forwarding Co. Ltd.

No. 14, 2d Floor, 6th Alley, Ahmad Ghasir Ave., Tehran 1514645513, Iran  
Tel: (+9821) 88525297 (20 lines), Fax: (+9821) 88511160



# راهنمای ترابریان

حمل و نقل بین المللی		صفحه	دلتا بار	
آنتیشا	۱۰۲	۱۰۲	دلتا بار	۱۰۲
آتیه	۹۶	۱۰۳	دنیایا گرد	۱۰۳
آرسام بار آریایی	۹۷	۱۰۴	دی ترانس صبا	۱۰۴
آرش نیرو زمین	۹۶	۱۰۹	راگا ترابری پاسارگاد	۱۰۹
آرمان دریا زمین	۱۰۱	۱۰۷	رادمان ترابری	۱۰۷
آریا ترابری راد	۹۹	۱۰۱	راه گستر فارس	۱۰۱
آریا فرین جام	۱۰۷	۱۰۵	راه نیک	۱۰۵
آرین ترابری امیر	۱۰۶	۹۸	راه وند	۹۸
آسان سیر سبحان	۱۰۶	۱۱۵	روشاه راه جهان	۱۱۵
اسفند ترابری	۱۰۲	۹۷	روشن تیر	۹۷
اسکان بروودت پارس	۱۰۰	۱۰۶	ره انجام	۱۰۶
اسرع ترابری	۹۶	۹۷	رهباد ایریشم	۹۷
افرا بار	۱۱۷	۹۹	رهزاد ترابری	۹۹
آیدین ترابری جهان	۹۹	۱۱۷	زمین دریا تیر	۱۱۷
الماس راه پیام	۱۰۸	۱۰۰	ریتون رود	۱۰۰
الیت آریا جم	۹۷	۱۰۲	زموذ ترابری نوین	۱۰۲
امید اندیش	۹۸	۱۰۵	سپهروران ترابری	۱۰۵
امین ترابری	۹۷	۹۷	سینا صدر	۹۷
ایران و ترکیه	۹۷	۱۰۶	سی بن ترابری	۱۰۶
ایران سریع	۹۸	۱۰۴	سپروان ترابری ماد	۱۰۴
ایران ترکمن	۱۰۰	۹۷	سیف کارگو	۹۷
ایران بروودت بار	۹۸	۱۰۵	شامخ ترابری	۱۰۵
بار ایستا توان ترابری	۱۰۱	۱۰۸	شاهین ترابری	۱۰۸
باربران ایران	۹۷	۹۶	شهاب ترابری آریا	۹۶
بارپند	۱۰۰	۹۷	شهاب ناقب	۹۷
بارفرابری آراز	۱۰۴	۹۹	شهام ترابری	۹۹
بارفرابری راهبان	۹۸	۹۸	صحرا ترابری	۹۸
بارفرابری کامیاران	۱۰۱	۹۶	کاسپین	۹۶
بارمان ره تنیس	۱۰۵	۱۰۸	کالا سمید ترابری	۱۰۸
بلوچ	۱۰۶	۱۰۳	کهنکشان سیرا آسیا	۱۰۳
به نام ترابری	۱۰۹	۱۰۸	کیان مهر ترابری	۱۰۸
بی تا ترابری	۹۶	۱۱۴	گروه شرکت های آریا	۱۱۴
پارسا ترابری پرشیا	۱۰۳	۹۶	گیتی پارس آسیا	۹۶
پارسا ترابری کاسپین	۱۰۳	۹۹	لایتر ترانسپورت کیش	۹۹
پارس پیشرو دریا گوهر	۱۰۴	۱۰۰	ماکو سیر	۱۰۰
پارس ترابری	۱۱۱	۱۱۹	ماهان تجارت لیماک	۱۱۹
پارس سما کالا	۱۰۱	۱۰۹	ماهان ترنس	۱۰۹
پارس گیتا	۱۰۱	۹۹	مینا آسیا فرابر	۹۹
پارسیان زمین دریا	۹۹	۹۷	مژده ترابری	۹۷
پرشیا سپید ترابری	۱۰۰	۹۸	ملک ترابری	۹۸
پژوهش	۱۱۹	۱۰۱	مهمان تندر پارسه	۱۰۱
یل وان ترابری	۱۰۹	۹۷	مهیمن ترابری	۹۷
پنج اقلیم	۱۰۵	۹۷	ناعداران ترابری	۹۷
پیروز رانان جهان	۱۰۰	۱۰۱	ناویان	۱۰۱
پیشرو حمل کالا	۱۰۴	۱۰۵	نیک تک	۱۰۵
پیشرو ناوگان سیراف	۹۶	۱۰۰	وقاراه	۱۰۰
پیشنازان	۱۰۷	۱۰۰	ویسمان	۱۰۰
تات فرابر ایرانیان	۱۰۷	۱۰۴	هاگ بار	۱۰۴
توزال تکرو آسیا	۱۰۷	۹۶	هویار ترابری	۹۶
تیرداد سپهر	۱۰۹	۱۰۷	یونیباک	۱۰۷
توشه بر	۱۰۳	۱۰۷		۱۰۷
تیرکاران	۱۰۰	۱۰۲		۱۰۲
تهران تیر	۱۰۳	۱۰۲		۱۰۲
تهران راهوار	۱۰۷	۱۰۳		۱۰۳
جاده ایریشم	۱۰۲	۱۰۲		۱۰۲
جاده ایریشم فرابر	۱۰۳	۱۰۳		۱۰۳
جاده بویان جهان	۱۱۷	۱۲۴		۱۲۴
جهان دنیز کالا	۱۰۸	۱۲۴		۱۲۴
جهان یخچال بار	۱۰۲	۱۲۳		۱۲۳
حافظ	۱۰۹	۱۲۴		۱۲۴
خزر ترابری	۹۶	۱۲۲		۱۲۲
خط سفید خزر	۱۰۳	۱۲۴		۱۲۴
خلیج فارس	۱۰۸	۱۲۴		۱۲۴
خیام ترابری	۹۶	۱۲۴		۱۲۴
دالاهو ترابری شایان	۱۰۶	۱۲۳		۱۲۳
دانیال ترابری	۱۰۲	۱۲۳		۱۲۳
دریا زمین اروند	۱۰۲	۱۰۱		۱۰۱

## 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

کریر - فورواردر

\* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)  
\* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران  
\* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی  
\* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها  
\* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم  
\* انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)  
\* حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

#### TURKEY OFFICE

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. Stl K.bakkalkoy mah.dudullu boslanci yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey  
Tel: 0090216469990-1  
Fax: 00902164699059  
Mob: 00905325950949  
www.ariyalojistik.com  
info@ariyalojistik.com

#### CHINA OFFICE

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

#### GERMANY OFFICE

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

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



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar  
International Transport Co.  
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس  
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳  
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹  
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷  
info@khazartarabar.com



بی تارابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳  
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳  
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷  
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳  
نمبر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲  
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸  
www.bitatarabar.com  
info@bitatarabar.com



حمل نقل بین المللی و لجستیک

کریر - فورواردر  
هوایی، زمینی، دریایی  
مجرب به کامیون های یخچال دار  
تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱  
نمبر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

www.namdaranlogistic.com  
sales@namdaranlogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم  
تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲  
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲  
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

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



شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

تهران: یوسف آباد، بالاتر از میدان کلاهدری، پلاک ۴۴۹، ساختمان پارسا، طبقه ۲، واحد ۳۰۲  
تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹  
فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰  
caspian@caspian-transport.ir  
www.caspian-transport.ir



کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس  
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان  
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس  
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت  
تهران، خیابان ستارخان، چهارراه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۶۳۴ - ۴۴۳۸۷۶۳۵  
۴۴۳۸۷۶۶۵  
arashtirzarin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷  
تلفن: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD  
Shipping & International Transportation  
CARRIER-FORWARDER  
CUSTOMS SERVICES  
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نماینده انحصاری خطوط:

نماینده خط کانتینری لسر لاین  
نماینده خط کشتیرانی سی آی کون  
نماینده خط کشتیرانی سان استار  
نماینده شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون  
نماینده شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris  
Shipping & container owned  
Company

shipping company  
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER  
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING  
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE  
D & D 7 SPEDITION GmbH  
TUFEKCI FUARCILIK

تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸  
طبقه ۴، واحد ۱۰ / کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴

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: 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: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ (خط ۱۰) ۰۲۱ ۶۶۶۲۰۰۷

۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳

فکس: ۸۸۹۶ ۶۷۶۹ ۰۲۱ ۶۶۶۲ ۴۵۴۹

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

نمابر: 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: ۹۶۶۶۷۳۷۰ (خط ۱۰)

۹۶۶۶۷۳۹۰

دفتر فرودگاه: تلفن ۵۱۰۰۵۲۷۱-۲

فرودگاه امام (کانتینر): تلفن ۴۴۰۴۳

info@elitemaria.com

www.elitemaria.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### رهپاد 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

۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



### شرکت میهن ترابار

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

**MIHAN TARABAR**

International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی،  
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳

طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲

فکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳

info@mihan-tarabar.com

www.mihan-tarabar.com



International Forwarding Transport Co. LTD

### مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،

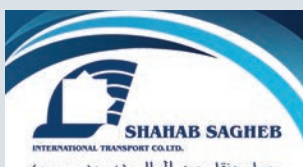
برج اداری باران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲

فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷

www.mojdehtarabar.com

info@mojdehtarabar.com



SHAHAB SAGHEB INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD.

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

### شهاب ساقب

همراهی تا رسیدن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

(دریایی، ریلی، زمینی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۴۱۱۸۹-۲۱ ۰۲۱ (خط ۳۰)

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com

shahabsaghebintl



Amin Tarabar International Transport Co. Ltd.

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

### امین ترابار

همراهی امین و امن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۴۱۱۸۹-۲۱ ۰۲۱ (خط ۳۰)

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com



NIK TAK Co. Ltd

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

- ♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- ♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ مدیریت پروژه های خاص ♦ خدمات امور نمایشگاهی
- ♦ انبارداری و توزیع ♦ مشاوره لجستیک
- ♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- ♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸

تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰ فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲ بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹

info@niktak.com

www.niktak.com



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



ستاره

(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نمایندگی 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: ۱۵۸۶۷۶۴۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



راهیان دریای سعادت بار فرایبری راهیان

گروه شرکت های راهیان

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 - ۸۸۸۹۴۷۰۳ (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 عملکردی، 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: ۸۸۸۴۷۷۳۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲/۰۳۳۸۱۶۰۱۰-۴۵

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 کشنده 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: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۵۱-۸۸۴۹۴۰۰

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 برودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BOROUDAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

نمابر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳

info@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 (۵ خط)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (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

ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترایر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بندر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (۱۰ خط) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**HUYAR TARABAR**  
**هویار 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 گراند مولتی  
موال 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  
۲۰، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۴۴۲ - ۷۷۵۲ ۳۴۶۹

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

info@shahamtarabarco.com

www.shahamtarabarco.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  
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲  
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

rahzad.tarabar@yahoo.com



**بارفربری پارسیان زمین دریا**  
Persian Land Sea Forwarding

**Power Beyond Cargo**

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ / ۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



MABNA ASIA FARABAR

شرکت حمل و نقل بین المللی

**مبنا آسیا فرابر**

شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- ◀ هوایی، زمینی، دریایی
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ متکی بر ۱۵ سال سابقه  
حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،  
کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷

نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸

info@mabnasia.com

www.mabnasia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آریا ترابر راد (ایریت)**

فورواردر، زمینی، دریایی، هوایی  
اجراکننده پروژه های ترانزیتی  
مجهد به ناوگان یخچال دار و چادری

با بیش از ۳۵ سال سابقه

حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران (ایریت) سابق

دارای نمایندگی های فعال در کشورهای اروپایی، چین و امارات

تهران، خیابان شهید بهشتی، نبش خیابان داریوش، پ ۱۰۲، طبقه اول

تلفکس: ۸۸ ۴۰ ۶۷ ۱۸ / ۸۸ ۴۲ ۵۶ ۲۵

www.arsamirit.com

info@arsamirit.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و کشتیرانی

**لاینر ترانسپورت کیش**

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید  
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،  
طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهیدا)،

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com

**AYDIN TARABAR JAHAN**  
international transport co.



شرکت حمل و نقل بین المللی

**آیدین ترابر جهان**

- ◆ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ◆ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ◆ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع  
جنب گمرک شهرداری می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷ (محمودی) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

## 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@iran-turkeman.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 (قریت) یا 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: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰ و ۷۲  
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 زرین، 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: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰  
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: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۲۸۷۲  
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: ۴-۸۸۴۲۲۶۲۳

فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵

info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr



www.barbodea.com



تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

## 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.co**



**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**



**پارس گیتا**  
 شرکت حمل و نقل بین المللی  
 (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 ریویژن**

**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: ۸۸۱۱۱۹۱ - فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هاگبار  
DOMESTIC & 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: 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: ۶۶۳۸۳۰۹۵-۷  
فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸  
www.zomorrodtarabar.com  
info@zomorrodtarabar.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی  
زمینی و هوایی

تهران: خیابان استاد نجات اللهی،  
خیابان شهید کلانتری، پلاک ۷۸،  
طبقه ۳، واحد جنوبی  
تلفن: ۴۰۸۸۱۱۱۲  
نمبر: ۴۰۸۸۱۵۷۰

www.silk-roadco.com  
info@silk-roadco.com



Esfand Tarabar

International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، آفریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱  
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



دنیابار

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی  
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان مطهری، خیابان سنائی،  
پلاک ۱۵۴، طبقه ۲، واحد ۳

تلفن: ۵۴-۸۸۷۷۴۸۵۳-۰۲۱

www.donyabar.com  
info@donyabar.com



شرکت بارفرابری 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



دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای  
صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ♦ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی  
و خروجی کشور
- ♦ دارای نمایندگی در کشورهای چین،  
ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا
- ♦ تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،  
ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

تلفکس: ۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶  
۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴  
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: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵-۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybarco.com





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](mailto: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](mailto:info@silkroadfarabar.com)  
وبسایت: [www.silkroadfarabar.com](http://www.silkroadfarabar.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**کهکشانشیر آسیا**

کریر-فورواردر

**متخصص در امر ترانزیت کالا**

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفن: ۶۶۹۰۴۹۵۵ - ۶۶۴۳۲۵۴۲

نمابر: ۶۶۵۸۳۸۱۵ - ۶۶۵۸۳۸۰۷

E-mail: [kahkeshanseireasia@gmail.com](mailto: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

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوعارون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶-۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۲۱

● 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: ۴۳۳۱۲۰۰۰ - ۰۲۱

نمابر: ۴۳۸۵۳۹۴۰ - ۰۲۱

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

[Sales@hansanav.com](mailto:Sales@hansanav.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**پاسا ترابر کاسپین**

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



**دنیگارد**

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

با ۴۰ سال سابقه فعالیت

کریر-فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

\* خدمات گمرکی - ترخیص کالا

\* صادرات، واردات، ترانزیت

تهران، جنت آباد جنوبی، نبش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰ (خط ۵)

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵

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

[Azad@Donyagard.ir](mailto:Azad@Donyagard.ir)



شرکت کشتیرانی

و حمل و نقل بین المللی

**توشه بر**

**Tushehbar**

shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲، ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)

نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



**تهران تیر**

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

◀ دریایی - زمینی - هوایی

◀ صادرات - واردات - ترانزیت

◀ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم

◀ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی

◀ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵  
[tehrantir@gmail.com](mailto:tehrantir@gmail.com)

## شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (تهران)



Pars Pishro Darya Gohar  
International Transport Co. Ltd.

### پارس پیشرودریا 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



### شرکت پیشرودریا ناوگان سیراف

### International Project Forwarding Co.

حمل و نقل بین المللی کالاهای پروژه ای  
ارائه کلیه خدمات لجستیکی

### DIRECT TO EVERY DIRECTION

آدرس: تهران بلوار نلسون ماندلا بلوار گلشهر پلاک ۴ واحد ۹  
تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰  
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 سبا

کریر- فورواردر  
با بیش از ۲۵ سال سابقه در  
حمل و نقل بین المللی  
(زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)  
حمل کالا به اقصی نقاط جهان  
در خدمت تجار، بازرگانان  
و همکاران گرامی

تهران، خیابان 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 - ۰۶ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ - ۰۲۱

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: ۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com  
www.sirwantarabar.maad.ir

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**شامخ فراابر**  
حمل و نقل بین المللی  
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  
۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷  
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
www.shamekh.org  
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

▲ خدمات حمل Door to Door

▲ خدمات حمل پروژه ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد

شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳

www.5continents.ir

info@5continents.ir



**سپهران تمام**

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فوروار دینگ، 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 ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

نمابر: 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



بزرگترین شهر صنعتی ایران  
شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی  
Kaveh Industrial City & Special Economic Zone  
The largest industrial city in Iran



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

**Rahnik logistics**

**راه نیک**

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

\* حمل، ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های

خرده بار، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی، فله و محمولات فاسد شدنی

\* حمل ترکیبی پروژه

\* خدمات گمرکی و ترخیص کالا

\* دارای دفاتر فعال در کشورهای ترکیه، هلند،

امارات و کلیه گمرکات مرزی

تهران، بخ سهروردی شمالی،

کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱

info@rahniklogistics.com



حمل و نقل بین المللی

**بارمان ره تاتیس**

• متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

• انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

• حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

• صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸

ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴-۸۸۸۴۷۰۹۳-۸۸۸۴۷۴۹۶-۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com info@brt-co.com



حمل و نقل بین المللی

**وفاراه**

کریر - فورواردر

• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

• اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد

نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اترک،

طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۵-۴۶۰۹۲۳۰۳-۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۶ نمابر: ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com

vafarah\_co@yahoo.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی ره انجام (کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
  - ♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
  - ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
  - ♦ 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 سهراب 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: ۲۲۳۵۸۱۴-۱۷ فکس: ۲۲۳۶۷۰۹  
 www.ariantarabar.com info@ariantarabar.com



## سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، هوایی)
- جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
- تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳  
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فاکس: ۸۸۸۴۷۶۴۲  
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com



## BALUCH INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

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: ۴-۸۸۸۳۲۱۸۸۷۸۸۸۳ (+۹۸) فکس: ۹۱۷۱۴۹۱۸۸۷ (+۹۸)  
 بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱  
 تلفن: ۷-۲۸۳۲۲۵۰۲۸۳-۰۷۶ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۸۸  
 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 کشور های : 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



نماینده گنجی 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

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳.

طیبه دوم نمابر: ۸۶۰۴۵۲۷۰

تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷

تلفن: ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۲۱۶

نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳

info@sdgshipping.com

info@toojaltakro.com

www.sdgshipping.com

www.toojaltakro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### توزال تکرو آسیا

- ♦ 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

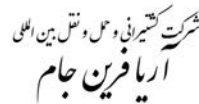
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳.

طیبه دوم نمابر: ۸۶۰۴۵۲۷۰

تلفن: ۸۶۰۴۳۱۷۲ - ۸۶۰۴۳۲۱۶

info@toojaltakro.com

www.toojaltakro.com



CARRIER - FORWARDER

- ♦ ارائه سرویس های جاده ای به صورت کرایه 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، آذربایجان و اروپا و سایر کشورها
- ♦ ارائه سرویس های فورواردری دریایی، هوایی، ریلی و ترکیبی

همراه: ۰۹۳۶ ۱۹۷ ۳۴ ۷۶  
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 تهران راهوار (ب.م.م)

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

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

تلفن: ۸۸۲۰۶۳۴۰ - ۴۲

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



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، نیش کوچه جرج جرداق،

پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴

فکس: ۸۸۹۲۵۸۳۲ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans\_shams



UNIPACK S.A.

International Movers & Freight Forwarders



بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

### شرکت یونپاک

بسته بندی لوازم منزل و مبلمان

بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین 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

جایگایی دفاتر شرکتها و سفارتخانهها 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: (خط ۷) ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵

www.unipack.ir

info@unipack.ir

**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



کالا سپید ترابر  
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



(سهامی عام)

شرکت حمل و نقل بین المللی خلیج فارس

حمل و نقل ایمن ، سریع ، ارزان

- رتبه اول به لحاظ گستردگی شبکه حمل و نقل و تعداد شعب در سطح کشور
- رتبه اول به لحاظ موجودی ناوگان فعال ملکی کشور
- رتبه اول به لحاظ سرمایه و نیروی انسانی
- اولین شرکت حمل و نقل جاده ای دریافت کننده گواهینامه تعالی سازمانی و جایزه ملی بهره برداری
- دارای ۱۰۴ شعبه و نمایندگی در سراسر کشور
- تهران، کیلومتر ۱۷ بزرگراه آیت الله سعیدی، میدان نماز

سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۱۰۱۱۲۱

فکس دبیرخانه: ۵۶۳۴۳۸۷۷

فکس: ۵۶۳۵۷۰۱۳

فکس: ۸۸۹۷۸۲۸۴

تلفنخانه: ۵۶۳۷۰۹۰۱-۲

بازاریابی: تلفن: ۵۶۳۷۰۸۹۱

امور بین الملل: تلفن: ۸۸۹۷۸۲۸۴-۷

www.pgctco.ir

info@pgctco.ir



**Pole One Trans**  
International Trans, Co. LTD

**پل وان ترابار**

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب ) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ 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

نمابر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

تلفن: ۵۴۹۲۱

info@hafeztrans.ir



شرکت

**راگا ترابار پاسارگاد**

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی **Door To Door**

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵

تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
به تام ترابار

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 ۳

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 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: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ فاکس: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۰۲۱-۴۱۱۲۶



### 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 نمایندگی کشتیرانی

### فرتاک دریای آرام

Farahdel@fta-co.net  
fartak\_darya  
WWW.FTA-CO.NET

- حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- خدمات حمل پروژه‌های صنایع (DOOR TO DOOR)
- ارائه سرویس‌های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات فورورادی و استعلام آنلاین

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۷، واحد ۱۱۴  
تلفن: ۰۲۱ - ۴۰۸۸۰۱۹۶ - ۸۸۳۴۵۶۹۹ - ۸۸۳۴۹۸۸۶  
نمابر: ۰۲۱ - ۸۹۷۸۰۸۴۳

www.fta-co.net

farahdel@fta-co.net



### 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



### شرکت آباد اختر آریامن

کارگزاری ترابری دریایی  
نماینده خط کشتیرانی AAA هند  
حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۴۴ ۶۳۶۳ - ۶۴۶۴ - ۶۵۶۵

Info@AAA-Logs.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 گازها • کشتی های فله بر
  - حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
  - خدمات فورورادری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲  
تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۷۰۵۷۱ (۹۸۲۱+) نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۷۷۴۳۶۱ (۹۸۲۱+)

administration@seawaves.net  
www.seawaves.net



### شرکت کشتیرانی ستاره دریای آرام

- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت (زمینی، دریایی، هوایی)
- سرویس Cross Stuffing به کلیه بنادر
- دارای انبار اختصاصی در منطقه آزاد جبل علی
- حمل کالاهای فله خشک، محمولات نفتی، فرآورده‌های شیمیایی و کالاهای خطرناک
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- دارای نماینده در کلیه بنادر

تهران، میدان ونک، گاندی جنوبی، کوچه پنجم، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۳۰۳  
فکس: ۰۲۱ - ۸۸۷۹۱۹۶۶ تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۹۸۸۹۶ - ۷

www.pss-ir.com

info@pss-ir.com



### راهیان تجارت مارین

\* 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: (۳۰ خط) ۸۷۷۰۰۲۶۹

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 خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به صورت EX Work
- سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷  
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ - ۸۸۱۹۷۵۴۵ - ۸۸۱۹۷۵۴۵  
www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی  
اوسولیت محدود - 458726 Reg No.:

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۵۰۰ (خط ۳۰)  
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور  
خیابان هفتم، برج آژند، طبقه نهم، واحد ۹۳



### پارس ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰  
تلفن: ۸۸۱۹۴۴۶۱ - ۲ - ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰) - ۸۸۱۹۴۴۵۶ - ۳ - ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



### شرکت 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 بین المللی

Maroos

♦ مالکیت و مدیریت کشتی

- ♦ خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی
- ♦ خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
- ♦ خدمات لجستیک و ترابری بین المللی

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 - 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: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۳۴۹۰ - 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

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمبر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۲۰۷-۸	نمبر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم  
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱ | تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰-۱۵ | نمبر: 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) ۰۲۱-۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵ - 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 | نمبر: ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۳ | نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲  
بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۶۱۴۸ | نمبر: 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

### هماهنگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمبر: ۲۶۷۰۵۷۹۱  
ss@hamahanghdaryaypars.com  
info@hamahanghdaryaypars.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 دریاپیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،  
پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ | فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴ | نمبر: ۲۶۴۰۹۶۰۷  
دفتر بندرعباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،  
بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸  
تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ | نمبر: ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴  
es@daryapeymayaminpars.com

## شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



### شرکت کشتیرانی سام دریا آسیا

\* نمایندگی خطوط کانتینری  
\* سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور  
\* متخصص در حمل محمولات یخچالی  
\* زئراتورهای قابل نصب بر روی کانتینر جهت محمولات وارداتی و صادراتی

تهران، خیابان بخارست، نبش خیابان ۱۱، پلاک ۳۸ طبقه ۱ واحد ۷ و ۸  
تلفن: ۰۲-۸۸۷۲۸۶۰۲ - ۸۸۷۲۸۵۵۳ - ۸۸۷۲۸۵۲۶ نما بر: 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: ۵-۸۸۲۳۶۶۶۴، ۸۸۲۳۴۷۵۸، 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



### 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 تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۲۳۴۵۴۱۹۱ شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۲۴۵۱۱۳ دفتر امارات: ۰۹۷۱۵۰۸۵۲۴۱۸۵

www.pasargadline.com

info@pasargadline.com



### شرکت کسرم افق دریا

کشتیرانی و بازرگانی

- اجاره شناورهای کربوت و سوپلای بوت
- خدمات اجنسی و خدمات افشور
- تدارکات دریایی و خدمات سکوها
- دارای بیشترین فعالیت در بندر عسلویه

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول،

کدپستی: ۴۸۶۶ ۱۸۴ ۷۵۱

تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶

۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰  
فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲  
www.torangdarya.com  
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴

### خلیج آبی



- ◆ 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 اقضاء 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@bluegulffshipping.com

www.bluegulffshipping.com

### گروه شرکت های کشتیرانی لتکا



تهران، خیابان ولی عصر بالاتراز خیابان شهید بهشتی کوچه ۱۸ پلاک ۱۸  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱

info@lotka-group.com



خرید، حمل و ترخیص  
ماشین آلات راهسازی و خودروی  
سواری از قبیل لودر، بیل  
مکانیکی، دام تراک، فنیشر



#### گروه بازرگانی ساحل

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۳۱  
همراه: ۰۹۱۷۷۵۸۰۱۱۲  
۰۹۱۷۳۶۰۷۴۹۸

#### دریا گیتی ساحل

شرکت کشتیرانی  
کریب-فورواردر  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۴۸۵۸  
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 ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژهای از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
  - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردهای بین المللی
  - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
  - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲  
 تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳  
 www.iranatarabar.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

## آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
- تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹  
 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



cargo.booking.com

### TCIS

خدمات فنی و بازرسی

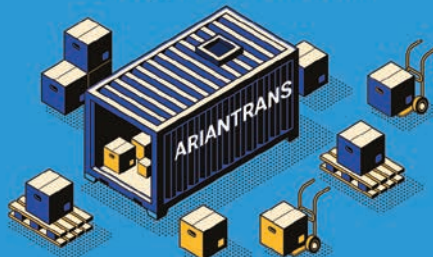
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیکی - مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV، IC، PSI COI



www.Tcisiran.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳۰)

www.ariantrans.com  
 info@ariantrans.com



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 بندر صحرار (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  
 همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸
- INFO@SHAKHSSD.COM



## شرکت کشتیرانی سیزارک

Seas Ark S.A.

(سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
  - چارترینگ
  - حمل از مبدأ تا مقصد
  - حمل چند وجهی
  - حمل کالای پروژه های
  - 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 سپهری 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: ۸۸۷۹۲۷۹۵ - ۸۸۷۹۱۹۲۸  
 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  
۸۹۷۷۵۳۳۸-۱ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱  
[www.absshipping.com](http://www.absshipping.com)  
[info@absshipping.com](mailto:info@absshipping.com)



شرکت کشتیرانی  
**سیراف دریا لیان**  
Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی (فوروار دینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس  
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱  
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۷۲۲  
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴  
[info@sdlllogistics.com](mailto:info@sdlllogistics.com)



شرکت کشتیرانی  
**فرشته اقیانوس آبی**

نماینده ۵ خط کشتیرانی در حوزه های جغرافیایی مختلف

- \* دارای سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی، به آمریکا، استرالیا، سنگاپور، کره، اندونزی، تایلند، تایوان و سریلانکا اروپا، کانادا، چین، هند و حاشیه خلیج فارس
- \* مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت رگ و اپن تاپ

تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵  
تلفن: ۷-۸۸۵۰۸۳۵۲  
همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷  
[Info@fereshtehlineragency.com](mailto:Info@fereshtehlineragency.com)



نمایندگی کشتیرانی  
**ستاره تدارک دریا**

- 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 تاسلعل 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](mailto: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، ط 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](http://www.tirajehshipping.com)  
[info@tirajehshipping.com](mailto:info@tirajehshipping.com)



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd

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)  
فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸  
دارای شعبه و نمایندگی در:  
بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

[general@sevenseasir.com](mailto:general@sevenseasir.com)  
[www.sevenseasir.com](http://www.sevenseasir.com)

## شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت خدمات کشتیرانی  
**خورشید دریای آبی**  
(بامسئولیت محدود)  
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

- ◆ نماینده انحصاری خط کانتینری MUSKAN در ایران
- ◆ عضویت در گروه نمایندگی های Cooperative و Millennium در کلیه کشورهای جهان
- ◆ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL
- ◆ انجام خدمات حمل Door to Door
- ◆ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس
- ◆ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی های فله‌بر و تانکری
- ◆ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴  
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸  
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳  
URL: www.BlueSeaSun.com  
E-mail: info@blueseasun.com



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس  
**Pars Sea Passage**  
Pars Sea Passage Shipping Co.

◆ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL

◆ خدمات حمل DOOR TO DOOR

◆ ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از / به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا

◆ حمل کالاهای خطرناک

تهران - میدان کاج - کوچه علی اکبر - پلاک ۲۰ - واحد ۵۰۴  
تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۴۶  
Sarah.tn@psp-shipping.com  
gmr@psp-shipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، شمال میدان هفت تیر،  
خیابان غفاری، شماره ۲۰، ساختمان دورقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹  
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸  
نمابر: (۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶)

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،  
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،  
بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار  
و مراکز شهرستان ها  
douraghi@douraghi.com



## شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- ◆ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ◆ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ◆ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ◆ خدمات بندری: مدیریت و بهره برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ◆ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزار آلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد 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 پیمایا (بامسئولیت محدود)  
نمایندگی خطوط کشتیرانی

Tehran Chamber of Commerce Industries Mines and Agriculture  
IRANO ITALIANA Camera di Commercio Industria e Miniere

◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

◆ ارائه سرویس های Switch BL و Cross Stuffing

◆ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

◆ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر،  
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 نقره ای کاسپین

- ◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
- ◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
- ◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضانی،  
ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳  
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸  
info@caspianilversea.com  
www.caspianilversea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی  
دارای نمایندگی در کلیه بنادر  
مرزها و کشورهای اروپایی  
کریر - فروردر

تلفن: ۲ - ۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱

موبایل: ۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

فکس: ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر

جنوبی پلاک ۱۲۴ مجتمع میلاد

طبقه ۲ واحد ۴

[afrabar2@gmail.com](mailto:afrabar2@gmail.com)



Atlas Breeze Logistic Group  
گروه لجستیک نسیم اطلس

## Supply Chain & Logistic Management

مدیریت لجستیک و زنجیره تامین

Tel: +982143068

[www.atlas-group.com](http://www.atlas-group.com)

Fax: +982142498498

[info@atlas-group.com](mailto:info@atlas-group.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

## زمین دریا تیر

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 ۲۰۲

تلفن: ۵ - ۸۸۵۱۱۷۹۳ - ۰۲۱

۰۲۱ - ۸۸۵۱۱۶۶۴

فکس: ۵ - ۸۸۵۱۱۶۶۵ - ۰۲۱

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

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



## SAEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO. LTD



ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی

خدمات حمل DOOR TO DOOR

حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری

نمایندگی کشتیرانی

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴  
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸  
تلفن: ۲ - ۸۸۱۰۶۹۲۱ - نامبر: ۸۸۷۱۷۷۵۸  
تلفن: ۳۳۵۶۳۷۱۹ - ۰۶۶  
Add: Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran Tel: (+9821) 88106921-2 Fax: 88712758  
[www.Sta-transport.com](http://www.Sta-transport.com) [Info@sta-transport.com](mailto:Info@sta-transport.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

## روانسر ترابار

(با مسئولیت محدود)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:  
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۰۲۹ - ۸۸۵۳۴۰۲۹

نمبر: ۸۸۷۴۶۵۵۰

همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳ - ۳۴۲۸۲۷۹۲

نمبر: ۰۸۳ - ۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۲۰ - ۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)

[jafarsouri@yahoo.com](mailto:jafarsouri@yahoo.com)



شرکت توسعه تجارت روبینا  
نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص)

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  
ریفاینری، 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](http://www.robina-shipping.com) [info@robina-shipping.com](mailto:info@robina-shipping.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

## جاده پویان جهان

JADDEH POUYAN - E - JAHAN

کریر - فروردر

دفتر مرکزی: تهران، میدان ولی عصر، نبش  
کوچه شقایق، مجتمع تجاری ایرانیان،  
طبقه ۱۰، واحد ۸

تلفکس: ۶۵ - ۸۸۹۲۹۷۶۴ - ۰۲۱

دفتر بازرگان: بازرگان، خیابان امام، درب

گمرک، خیابان تجاری آنا، طبقه ۴، واحد ۲

تلفن: ۵۸ - ۳۴۳۷۵۰۴۴

نمبر: ۵۶ - ۳۴۳۷۵۰۴۴

[mysam.bazargan@gmail.com](mailto: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



## 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 کشتیرانی‌ها 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، شریفات

بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن / فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ website: www.bluedarya.com

E-mail: blue\_sea\_pg@yahoo.com



نمایندگی کشتیرانی

تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان

۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲

تلفن: ۸۸۷۷۷۸۹۴

نمابر: ۸۸۷۷۴۶۵۱

www.raikaseatrade.com

management@raikaseatrade.com



## ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی و بازرگانی بین المللی

◀ بارگیری و حمل کالا از مبادی

بنادر روسیه به ایران و بالعکس

◀ ارائه پروفورما برای غلات و تخته

از روسیه و قزاقستان

◀ ترخیص و انجام تمامی

◀ امور گمرکی در کمترین زمان

◀ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان

میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷

نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saejdjamshidian-co.com



## شرکت اهورا بار بندر امام

عملیات تخلیه و بارگیری

مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

◀ عملیات محوطه بندری

◀ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری

◀ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به

تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه

◀ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی

◀ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و

شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهاده‌های دامی جاهد

دفتر مرکزی: سربندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴ همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahoorabar@gmail.com

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۷۰۰ - ۱

فاکس: ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۶۵

بندر عباس، تقاطع بلوار صیادان و

بلوار طالقانی، ساختمان دریائی،

طبقه چهارم، واحد ۱۰

saffanco@gmail.com

saffanco@yahoo.com

## شرکت سفان

( با مسئولیت محدود )

\* خدمات کشتیرانی و دریایی

\* حمل کالا از بندر جنوبی ایران

\* به کشورهای حوزه خلیج فارس و

بلعکس



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 بین المللی

خوزستان، بندر امام خمینی

(سربندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه،

کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳

تلفن مستقیم: ۰۶۱-۵۲۲۲۷۶۲

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۳۱-۳۹

نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹

همراه: ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵

info@langardarya.com



شرکت ابتکار ترابار پارسا  
International shipping agency

## شرکت ابتکار ترابار پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

\* 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 بندر عباس

\* صادرات، واردات، ترانزیت داخلی \* حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۲۱-۴۵۵۱۳ ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ شماره همراه: ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

www.etpcargo.com

info@etpcargo.com





**ماهان**  
تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، 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 نوین، ابتدای پاسداران، بین کوهستان ۵۴، مجتمع تجاری غزال طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳  
۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantjaratl.com  
info@mahantjaratl.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**پژوهش**

کریر - فورواردر  
(زمینی، دریایی، ریلی)

- ♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
- ♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)، امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان فریمان، پلاک ۲۷، طبقه سوم شمالی، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۴۹۸ - ۰۳۵-۶۶۹۵۶۰۳۴

۰۲۱-۶۶۴۰۶۷۴۰ فاکس: ۰۳۵-۶۶۹۵۷۷۳۶

دفتر گمرک پیام: ۰۲۱-۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۱۲

www.pazhoohesh-transport.com  
info@pazhoohesh-transport.ir



**دریا سرعت**  
DARVA SORAT  
Shipping Since 1985



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 - فورواردر
- « 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 - فورواردر - 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

فاکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳

eftekhartarabar@yahoo.com



**SAM SEAS INC**  
Shipping & Marine services

**شرکت برهان دریا کیش**



**KISH CO.**  
BORHAN DARYA

- « مهندسی ساخت و تعمیرات اساسی سکویهای 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 سکویهای 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، سپر کوبی 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:

تلفن: ۰۷۶-۴۴۴۲۲۱۴۹ / شماره: ۰۷۶-۴۴۴۲۲۱۴۸

دفتر تهران:

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  
 نامبر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



www.khadem-logistics.com  
 Contact us : 021-88609173  
 021-88605083  
 051-31731



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی  
 ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری



### 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 کپسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع بصورت 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  
 نامبر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳  
 خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۲۷ سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۳۶۳۰۰۰۶۹  
 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  
 نامبر: 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  
 فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵  
 موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳  
 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 - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۳۸۱۱۴۳۷۹  
 نامبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸  
 Add: 14, 5<sup>th</sup>, floor of Marmar Complex, Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.  
 Mobile: +98915 3141875 info@abtlogistics.ir

## شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان



### 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@gamil.com    parspardis.intlco@yahoo.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی پیش‌تاز ترابر عصر خاوران

- \* 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 بین المللی
- \* حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان و افغانستان

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵  
پیش‌تاز ترابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۱۰ / ۳۳۸۲۲۴۶۷  
نمابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰    همرا: ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰

pishtaztarabar@yahoo.com

### Sedna 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 , 4<sup>th</sup> Gelayol Street , 10<sup>th</sup> South Khayyam Blvd, Mashhad , Iran  
شماره ثبت: ۱۱۰۵۶  
شماره تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۳۱ / ۳۷۶۵۲۳۲۸  
ایمیل: info@sednaasiaforwarder.com  
www.sednaasiaforwarder.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی مهدی خرم ترابر مدیریت: ابراهیم خرمی

حمل کلیه ماشین آلات 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    همرا: ۰۹۱۲۱۲۶۹۷

WWW.M-KHORRAM.IR    KHORRAM.KTC@GMAIL.COM



### سر آمد یاران زمین



### ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر-فورواردر  
خداپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۳۱  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱  
yaranzamin\_star@yahoo.com    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 ای و ریلی  
دارای ۲۰۰۰۰ متر انبار و باسکول 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰    فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴



**پارت‌ترابر خراسان**  
شرکت حمل و نقل بین‌المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی -  
وارداتی و یا ترانزیتی  
به کشورهای آسیای میانه و  
افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین  
سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان  
۴۴۰، واحد ۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱  
m.parttarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**جواهر نگار طوس**  
کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی‌های فعال  
در گمرکات مرزی کشور  
♦ فعال در ترانزیت کالا  
به آسیای میانه و افغانستان


مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،  
شماره ۲۸، طبقه ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶  
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸  
info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**ره تاش توس**  
کریر - فورواردر

♦ دارای نمایندگی‌های فعال  
در گمرکات مرزی کشور  
♦ فعال در ترانزیت کالا  
به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،  
شماره ۲۸، طبقه ۲  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸  
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸  
rahtash@gmail.com



**KIA MEHR TARABAR**  
International Transport Company

شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**کیامهر ترابر**  
کریر - فورواردر

حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت  
به صورت زمینی، دریایی، ریلی به  
کشورهای آسیای میانه و بالعکس  
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر  
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، سه راه دارایی،  
ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۲۷  
kiamehr@mail.ru  
www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**صبوران ترابر و صبورانان**  
(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون‌های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی و همسایه
- حمل انواع فراورده‌های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بنادر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

دفتر مرکزی صبوران ترابر آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳  
دفتر مرکزی صبورانان: تبریز، خیابان جهاد، مجتمع میلاد، طبقه ۲، واحد ۲۰۲  
صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۱۲ ۱۵۲۱ / صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ / قلی‌پور: ۰۹۱۲ ۷۶۶ ۰۲۴۲  
مؤذنی: ۰۹۱۲ ۲۰۹ ۶۰۴۵ / مجری: ۰۹۱۲ ۰۲۸۰ ۶۹۳

sabooran\_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**سورت‌مه ترابر خراسان**  
کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به  
کشورهای آسیای میانه  
افغانستان، عراق، پاکستان

مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام  
خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر،  
طبقه ۶، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶  
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،  
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹  
info@stk-shipping.com  
ceo@stk-shipping.com  
www.stk-shipping.com




شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**خدمات بارگنج صبا**  
فورواردر

شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
**بیداران شب**  
کریر

**Logistics service provider**

\* ارائه‌دهنده خدمات بارفرابری جاده‌ای، دریایی و ریلی  
\* مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل کالاهای  
صادراتی، وارداتی و ترانزیت

مشهد: بلوار فردوسی، بین میدان جانباز و چهارراه خیام، ساختمان اسکان،  
طبقه ۴، واحد ۱۵  
تلفن: ۰۵۱۳۷۶۴۸۹۱۷ / نمابر: ۰۵۱۳۷۶۴۸۶۰۳ / موبایل: ۰۹۱۵۱۵۶۶۸۹۹  
www.sabacontainer.com Info@sabacontainer.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
(TIR)

کریر - فورواردر  
(جاده ای، دریایی، ریلی)

♦ صادرات واردات و ترانزیت به  
کشورهای آسیای میانه، افغانستان، اروپا  
و روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاه‌دوز ۵۴، ساختمان جام  
جم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴-۷  
همراه: ۰۹۱۵ ۱۱۵ ۱۶ ۳۹  
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  
۳۲۲۲۵۰۰۵  
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: ۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱  
نمابر: ۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹  
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: ۴۱-۳۳۲۴۸۰۰۰ همراه: ۵-۹۱۲۲۳۵۸۵۶۵  
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: ۰۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ / ۷۹۱۳۷۷۴۶۵۱ / ۷۹۱۳۷۷۴۶۵۱  
تلفن  
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶  
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸  
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹  
فاکس  
۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲  
Tell  
041-34470426  
041-34470608  
041-34470609  
Fax  
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)

## تایا باربد تیر پارس

کریر - فورواردر  
(جاده های، دریایی، ریلی)  
صادرات، واردات و ترانزیت به  
کشورهای آسیای میانه،  
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس  
تلفکس: ۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳ / 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**  
شماره ثبت: 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

- حمل کالاهای صادراتی، 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

www.Goodarzgorgan.com  
info@Goodarzgorgan.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: ۹۰۹۰ ۰۱۷ ۳۴۵۲ فاکس: ۰۱۷ ۳۴۵۲

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷  
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فاکس: ۰۲۱ ۸۸۵۵ ۳۱۴۴



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

## پرستو بار 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



## شهاب سحر آذر

حمل و نقل بین المللی کالا

(فورواردر - کریر)

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به: ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه  
 جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰  
 تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸  
 ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷  
 نامبر: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

ilturkarasgroup@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 دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدأ و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات ماشینی آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲ تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ - ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹ - ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹  
 www.tarivehco.com



## 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 - دریایی - 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 / ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۵  
تلفن: ۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

**نشانی شرکت:** اصفهان، مبارکه، جنب فولاد  
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا  
تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

**توکا:** تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۷۵-۹

**مبارکه:** تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۸۲-۳

**تلفن:** ۵۲۷۲۳۵۰۸۴

**بندر عباس:** نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷  
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۴۵ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

**پایانه انزلی:** تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴  
تلفن: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

**کاشان:** تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱  
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

**تهران:** تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹  
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵

**www.tukatrans.com**  
**info@tukatrans.com**

## 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

## شرکت حمل و نقل بندر امام خمینی

(سهامی خاص)  
\* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه، ترخیص، ترانزیت  
\* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل  
\* مجهز به کمرشکن‌های ۲ تا ۱۱ محور، و کشویی مخصوص محموله‌های طویل و دستگاه‌های بوزی  
\* حمل محموله‌های سبک و سنگین و فله‌بر از بندر امام به تمام نقاط ایران

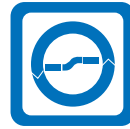
بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳  
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۵۵  
۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹  
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۸۴  
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴  
۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



## شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی سلمان جنوب

(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



## شرکت حمل و نقل شباهنگ بروجن (متحدہ)

بنیان: ۱۳۱۹  
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: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸  
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲  
**www.rashidbar.ir**  
rashidbar\_company2006@yahoo.com

## F B T

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 دنیز تارابار DENIZ TARABAR

مدیر عامل: مهدی سرخاب  
بندرعباس، امام موسی صدر جنوبی چهار راه بلوکی، ساختمان پرتو طبقه اول، واحد ۱۰۴  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۰۲۱  
۰۷۶-۳۲۲۳۱۲۵۷  
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

**deniz.tarabar@yahoo.com**



## شرکت حمل و نقل نسیم ترابر بندر

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما، ساختمان هما، طبقه سوم، واحد ۳۰  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۹  
۳۳۴۴۶۱۴۷  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۸  
همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۶۶۲۸  
۰۹۱۷۱۶۳۵۲۰۰ / ۰۹۱۷۱۶۱۶۸۸۴  
**nasimtarabarc@yahoo.com**



## شرکت حمل و نقل دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده کشتی سازی، شهرک حمل و نقل، غرفه شماره ۲۰  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۸۲۵-۷  
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 ۰۸۷۰۵۶۵۶

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 بـوژی 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

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (خط ۶) ۰۶۶۹۱۳۹۲۹ / ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ / ۶۶۹۱۵۱۸۲ / ۶۶۹۱۵۱۸۲

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

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، گمرک و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

بندرعباس: بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۰۹ / ۰۷۶-۳۲۵۱۴۷۶۵ / ۰۷۶-۳۲۵۱۴۷۶۵ / ۰۷۶-۳۲۵۱۴۷۶۵

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین ترابار، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴  
میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار  
دفتر تهران: خیابان آیت الله کاشانی، خیابان ابادر، نیش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴، طبقه ۴

www.azadehbandar.com / info@azadehbandar.com



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: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۵ / 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 سراسری

**عدل تراباران توس**

(عدالتیان)

- حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل کلیه کالاهای، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳

عدل تراباران: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۱ (داخلی ۵)

شماره ویژه: ۰۵۱-۳۱۳۴۷ / ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

adltarabaran@yahoo.com

**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: ۰۶۶-۳۳۴۲۴۷۰۳ / ۰۶۶-۳۳۴۲۴۷۰۳ / ۰۶۶-۳۳۴۲۴۷۰۳

همراه: ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵



## 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: ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۸۶۰۳۷۳۳۸ - ۸۶۰۳۷۳۳۷  
همراه: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

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




**خدمات حمل و نقل ریلی و ترکیبی کالا**

مدیر عامل: مهندس نجاتی محرمی

مالکیت ناوگان مشتمل بر ۴۳۷ دستگاه واگن باری از نوع لبه کوتاه و مسطح،  
۱۳۴ دستگاه واگن مخزن‌دار

۶۰ دستگاه کانتینر ۲۰ فوتی و ۴۰۰ دستگاه باکت مخصوص حمل مواد معدنی  
دارای دفاتر نمایندگی در طول خطوط ریلی در سراسر کشور

تهران، خیابان گاندی شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰ واحد ۱۵ و ۱۶  
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ - ۸۸۶۶۰۹۱۳ - ۸۸۶۶۰۰۹۴ / فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

www.parto-bf.com

info@pato-bf.com

مدیرعامل: حامد نوروزی



شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن‌های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و

مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود-اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، 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

- ◀ حمل و نقل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ فوروردی واگن‌های وارده از کشور چین به کشور ایران به صورت کانتینری
- ◀ حمل و نقل ریلی انواع مواد معدنی و میعانات به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه‌های مرزی
- ◀ تخلیه مواد فله‌ای معدنی در پایانه بندر عباس
- ◀ حمل و نقل خرده بار با سرویس روزانه واگن‌های توشه در کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشور
- ◀ حمل و نقل انواع خودرو با واگن‌های مخصوص حمل خودرو



**راه آهن حمل و نقل**

دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت،

پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲)

فاکس: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶

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 ۱۳۰  
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 N Avid**  
Trading co. Reg No: 8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳  
مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت  
ثبت سفارش و ترخیص کالا  
بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ / ۳۳۵۵۷۹۰۲  
www.pardis-hn.com    pardis\_hn@yahoo.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 ایزی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸  
baha.commercial@gmail.com

**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



**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، باشماق، مهران)
- قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۸۳۳۵۱۱۴۹ / ۰۹۱۲۱۸۳۷۲۱۹  
تلفن دفتر: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹  
bazargani.yaghobi@gmail.com

شرکت حمل و نقل  
**شایگان ترابر**

مجهز به انواع کمرشکن، کشویی،  
تریلر، اطفاقدار، کمپرسی

اراک، سه راهی خمین، ابتدای جاده  
تهران، روبروی بانک ملت  
تلفن: ۰۸۶-۳۴۱۳۵۲۲۲  
تلفن: ۰۸۶-۳۴۱۳۰۵۶۸  
همراه: ۰۹۱۰۸۰۶۰۵۲۸-۰۹۱۸۳۴۲۹۶۹۸  
پایانه: ۰۸۶-۳۳۶۸۰۰۸۶



شماره ثبت ۱۸۴۴۹

**شرکت اخترطلائی 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 III  
تحویلی نو در مدیریت شرکت های حمل و نقلی

نرم افزار جامع حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم  
( دریایی، جاده ای، هوایی، ترخیص )

- ✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)
- ✓ مدیریت هوشمند حسابداری حمل و نقل
- ✓ مدیریت عملیات و اسناد
- ✓ مدیریت گزارشات ( درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت )
- ✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM

تهران : خیابان مفتاح شمالی، کوچه آرام، پلاک ۳۱، واحد ۸، شرکت مهندسی سبا سیستم

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 ممتاز

موسسه حمل و نقل و باربری

## ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور  
( تحت پوشش بیمه )

تهران، خیابان فدائیان اسلام،  
ایستگاه ممتاز

تلفن : ۰۲۱ ۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)  
فاکس : ۳۳۳۷۴۲۹۲۸  
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:  
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳

### مشاور و طراح شبکه انجمن حمل و نقل بین المللی

در سال های ۹۵ تا ۹۸

## پشتیبانی از شبکه و سیستم های کامپیوتری خود را با خیالی راحت به ما بسپارید

آماده برای عقد قرارداد      ما مشکلات شما را می شناسیم

جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت ما مراجعه فرمایید

همراه : ۰۹۱۲۸۸۸۵۹۶۳ مهندس رئیسی      تلفن : ۴۴۵۱۱۵۰۳

www.networkservice.ir      info@networkservice.ir

### شرکت حمل و نقل فرآورده های نفتی

## رهبویان سوخت خراسان

♦ حمل و نقل فرآورده های نفتی به اقصی نقاط کشور

♦ پیمانکاری شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه مشهد ۰۱۳

مشهد، شهرک عسکریه، خیابان احسان، بین احسان ۳ و ۵، پلاک ۹۳  
شماره تماس : ۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶-۰۵۱۳۳۸۲۲۱۶۶-۰۵۱۳۳۸۲۲۱۶۶-۰۹۱۵۳۱۳۰۹۳۸

www.rahpouyan-sookht.ir      info@rahpouyan-sookht.ir

### مجتمع مخازن روغنی

## خلیج فارس

(سهامی خاص)

مجتمع نگهداری روغن های خام خوراکی با ظرفیتی معادل ۱۳۰۰۰۰ تن  
مترمکعب، دارای مخازن استاندارد برای ذخیره سازی و نگهداری انواع روغن های گیاهی.

دفتر تهران : خیابان خالد اسلامبولی (وزراه) کوچه نهم، پلاک ۲۰، طبقه چهارم  
کد پستی : ۱۵۱۳۷۳۳۳۱۵      تلفن : ۰۲۱-۸۸۷۱۷۰۲۰      نمابر : ۸۸۱۰۳۹۹۷

دفتر بندر عباس : منطقه ویژه اقتصاد شهید رجایی، بلوار کیش، خیابان چارک، پلاک ۱  
کد پستی : ۷۹۱۷۱۸۳۸۱۲      تلفن : ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۰۳      نمابر : ۰۷۶-۳۳۵۶۱۸۱۶

gulf\_p@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  
تلفنکس : 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  
۸۸۷۳۵۰۲۳      ۸۸۷۳۷۷۳۶  
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: ۷۷۸۶۸۰۸۰-۷۷۸۶۸۵۳۰  
تلفن های زررو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰-۱  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)

### ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)  
مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفنکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴  
پایانه جنوب: ۰۴-۵۵۱۸۵۳۰۱-۴  
۰۴-۵۵۱۸۵۳۲۴-۶  
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱  
[pmt.t2co@gmail.com](mailto:pmt.t2co@gmail.com)  
[www.pmtco.ir](http://www.pmtco.ir)



### شرکت مسافری همسافر شمس

زاهدان

مدیرعامل: سید مصطفی موسوی

سرویس دهی به کلیه

نقاط ایران

نشانی: زاهدان، پایانه مسافری

انقلاب، غرفه ۱۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



### شرکت مسافری لاله‌سیر 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](http://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

مدیر عامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

### خدمات بیمه ای بوبه‌رژ

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 نامه‌های (اموال، اشخاص، مسئولیت و مهندسی)

۲. متخصص در صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت بیمه‌های حمل و نقل

(مسئولیت متصدیان TBL - FBL - SMGL - MTBL - Airwaybill - CMR و باربری)

۳. پیگیری خسارات از زمان وقوع حادثه تا زمان پرداخت خسارت

۴. پاسخگویی ۲۴ ساعته و آنلاین کارشناسان

تهران، ابتدای خیابان شهید بهشتی (چهارراه قصر)، رو به روی متروی

شهید قدوسی، پلاک ۱۲، طبقه دوم، واحد ۳

همراه: ۰۹۱۹۰۷۵۰۶۲۶، فکس: ۸۸۴۷۶۶۵۶، تلفن: ۸۶۰۱۱۷۹۶ - ۸۶۰۱۱۷۹۲

متخصص در صدور انواع بیمه نامه و آگن‌های

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 بیمه‌ای پوشش

جاده ابریشم

وابسته به موسسه صندوق راه آهن

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

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



حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی و امور گمرکی

### ایران ویچ کردستان

دفتر مرکزی: سنندج

صندوق پستی: ۵۹۶-۵۹۶-۶۶۱۳۵

تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸

نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹

همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان شهید قرنی، خیابان،

سوسن، شماره ۴ طبقه ۴

تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹

۸۸۹۱۶۹۲۰ / ۸۸۹۱۱۰۵۹

نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷

واتس‌آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

[iranvichco@yahoo.com](mailto:iranvichco@yahoo.com)



### 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



حمل و نقل بین‌المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام

نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاده، خیابان بزرگمهر شمالی

۲ ساختمان شمس، طبقه ۵

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

[www.shabgirbar-toos.com](http://www.shabgirbar-toos.com)

[shabgirbar-toos@gmail.com](mailto:shabgirbar-toos@gmail.com)



- دارابودن لیفتراک سبک و سنگین و جرثقیل
- امکانات جهت تعمیرات کانتینرهای تا حد ۱۰۰٪ خسارت که قابل تأیید SGS می‌باشد.
- دارابودن تجهیزات شستشو و مواد پاک کننده جهت کانتینرهای آغشته به مواد.
- دارای سکوی بارگیری ماشین‌آلات سبک و سنگین
- Door to Door ارائه سرویس
- عملیات استریپ و استافینگ داخل کانتینر در محوطه مخصوص و ارسال محمولات به مکان موردنظر شما
- ترانزیت داخلی کانتینر، تخلیه و بارگیری، خرید، فروش و اجاره کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت
- حمل کانتینرهای وارداتی خالی از بندرعباس به تمام نقاط کشور

تهران، بزرگراه آیت‌الله سعیدی، بعد از میدان قائم نرسیده به پایانه نسیم‌شهر. جنب پمپ‌بنزین سالور، خ علی‌آباد  
 موبایل: ۰۹۱۲۳۰۰۹۰۰۱ تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۷۷۹۰۰

www.adakmarine.ir

depot@adakmarine.ir

سال ۱۳۹۹

فرم اشتراک

تراپیک

موسسه فرهنگی - هنری ترابران اندیشه فردا  
 ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

ترابران از تمامی دست‌اندرکاران و کارشناسان حمل و نقل دعوت می‌کند با دریافت اشتراک ماهنامه، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار، استمرار حضور و نقش‌آفرینی بیشتر در عرصه اطلاع رسانی در بخش حمل و نقل یاری نمایند.

پیش‌تاز یا پیک (ریال)		نوع
شهرستان	تهران	اشتراک
۲/۴۰۰/۰۰۰	۲/۱۰۰/۰۰۰	شش نوبت (با تخفیف)
۴/۸۰۰/۰۰۰	۴/۲۰۰/۰۰۰	دوازده نوبت (با تخفیف)

نسخه تک فروشی ۳۰۰/۰۰۰ ریال

شماره حساب: ۱-۷۱۳۴۲۴-۷۱۳۴۲۴-۹۹۶۷-۱۵۵ | بانک گردشگری

شماره شبدا: ۹۰۰۶۴۰۰۱۵۵۹۹۶۷۰۷۱۳۴۲۴۰۰۱

شماره کارت: ۵۴۹۱-۵۴۹۱-۱۶۷۰-۰۰۱۴-۵۴۹۱

به نام موسسه فرهنگی هنری ترابران اندیشه فردا واریز نمایید.

# TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



**Pole One Trans (LTD)**  
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation  
in to the World**

**Add:** Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88833349 / 88343722-3

**Fax:** (+9821) 88820889

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

**E-mail:** [info@poleone.com](mailto:info@poleone.com)

**Shaahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



**Add:** Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88322297

**Fax:** (+9821) 88322296

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

**E-mail:** [info@shaahintrans.com](mailto:info@shaahintrans.com)



**ARIA FARIN JAAM**  
CARRIER - FORWARDER

**Mob:** +98 936 197 34 76

**Tel:** +98 21 41 48 2000

**Fax:** +98 21 88 48 15 32

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

[transit@ariafarin.com](mailto:transit@ariafarin.com)

**Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.**



**Tel:** +98 21 420 34 000

**Fax:** +98 21 88 48 15 32

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

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

**Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.**



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](http://www.safecargo-co.com) [info@safecargo-co.com](mailto: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](mailto:info@iglship.com)

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

**ROYAL**  
WORLD TRANSPORT

OFFICE LOCATION: BARBAROS MAH.

AK ZAMBAK SK. UPHILL COURT 1B 3 A

115 ATAŞEHIRI / ISTANBUL

TEL : 0090 216 688 6168

0090 216 688 6169

E-MAIL: [INFO@ROYALTRANSPORT.NET](mailto:INFO@ROYALTRANSPORT.NET)

WEB : [ROYALTRANSPORT.NET](http://ROYALTRANSPORT.NET)

**Abdis Marine  
Shipping Co**



**Tel:** +98 (21)41685000

[Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)

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



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی  
SHIPPING AGENCY&INT'L.TRANSOPORT CO.

۰ ۲ ۱ - ۸ ۳ ۵ ۶ ۳



# شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

## شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش  
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامين  
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

### ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

### کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

### خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

### داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری





# SAOI

International  
Maritime  
Education Center



## با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

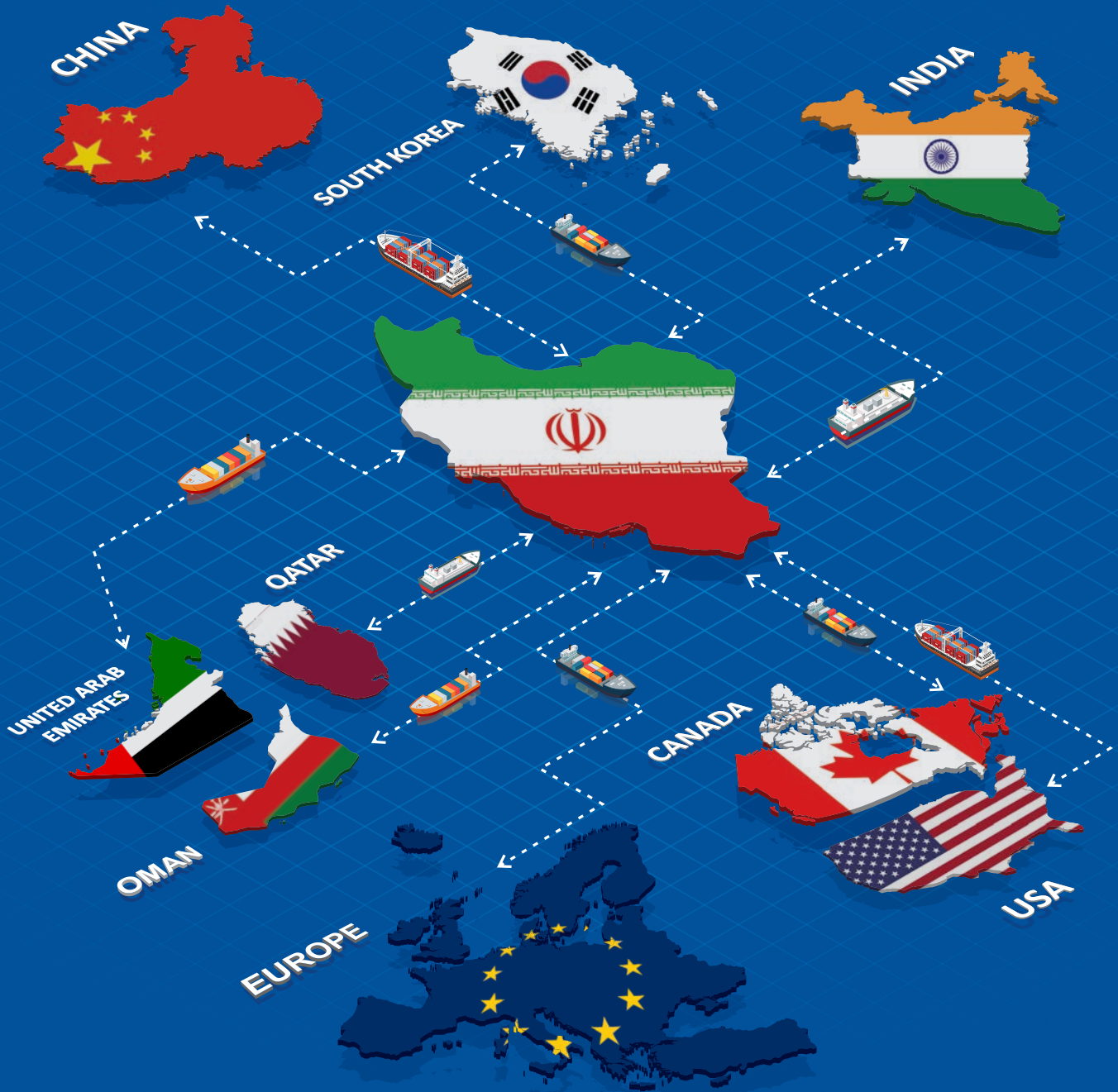
🌐 [www.saoi.ir](http://www.saoi.ir)

✉ [tc@saoi.ir](mailto:tc@saoi.ir)





**B. S. I.**  
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

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

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

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

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

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

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

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



بیمه پاسارگاد

## طرح بیمه تامین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قبال گمرک در رویه‌های عبور (ترانزیت) داخلی و خارجی کالا

آیا می‌دانید به عنوان یک بار فرابر (فورواردر) در طول اجرای فرآیند ترانزیت از خاک ایران چه خطراتی شما را تهدید می‌کند؟ در چه شرایطی ممکن است گمرک برای فعالیت شما محدودیت ایجاد نماید؟ چه زمانی به همراهی شرکت بیمه نیاز خواهید داشت؟ مزایای یک طرح بیمه خوب در این رشته چیست؟

شرکت بیمه پاسارگاد با سابقه ۴ ساله در ارائه بدون وقفه خدمات بیمه در طرح بیمه تامین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قبال گمرک، مزایا و خدمات شاخصی را در اختیار متقاضیان قرار می‌دهد. برخی از این مزایا و خدمات عبارتند از:

- ◀ اجرای طرح به صورت مشارکتی از شرکت‌های بیمه (دارای سطح یک توانگری مالی) و بیمه‌گران اتکایی با مجموع ظرفیت مجاز نگهداری ریسک بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد تومان جهت ایجاد اطمینان در شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و گمرک ج.ا. ایران از توانایی شرکت بیمه در پرداخت تعهدات و رویارویی با فجایع احتمالی؛
- ◀ بهره‌گیری از سامانه نرم‌افزاری کارآمد تحت وب، دارای امکانات متنوع مدیریت صدور، مدیریت اعلام وصول، مدیریت نمایندگان مرزی و ...؛
- ◀ اتصال سامانه بیمه با سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی و سرعت و دقت بالای صدور گواهی‌های بیمه؛
- ◀ پیگیری و همراهی با شرکت حمل و نقل در دریافت اعلام وصول پروانه‌های ترانزیت تحت پوشش؛
- ◀ ارائه مشاوره عملیاتی و حقوقی به شرکت‌های حمل و نقل در هنگام بروز حادثه؛
- ◀ پوشش کامل ریسک توسط شرکت بیمه و عدم وجود فرانشیز (سهم بیمه‌گذار از خسارت)؛
- ◀ پرداخت هزینه‌های دفاع از شرکت حمل و نقل در دادگاه‌های صالحه مشروط بر تبرئه شرکت حمل و نقل؛
- ◀ ماهیت تأمین‌کننده طرح و بازافت خسارت از شرکت حمل و نقل تنها در صورت محکومیت قطعی در دادگاه.



مدیریت بیمه‌های باربری و مسئولیت حمل و نقل

۰ ۲ ۱ - ۴ ۳ ۴ ۸ ۳ ۲ ۲ ۱



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

 **420 34 000**

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