

بی حاصل

- « ترانزیت بدون زایندهگی
- « کشمکش دایه‌ها بر سر کودک بیمار
- « بریدن پا، برای دراز کردن دست!
- « تصمیم پر «قیر» و قال
- « روی ریل سوء مدیریت
- « همه خطاهای انسانی
- « سرعت گیر ۲۸ درصدی
- « لاکپشت سی و یک ساله!

تکامل

۱۷۷

۳۰۰۰۰ تومان

مردادماه ۱۳۹۹ / ۱۳۶ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری





PACIFIC

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 ✉ transit@ariafarin.com
📍 Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.

VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷



ایران پیما

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

www.iranpeyma.info

www.t1co.ir

گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف
ما

جلب

رضایت

شماست

ایران
نقاط

تمام

به

سفر



شرکت کشتیرانی
آبدیس مارین



GP, Flat Rack, Open Top, Reefer

Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



Intl. Air Courier and Cargo Service

Beyond Limitiation

Tel : 021-57806000
info@bslexpress.net
www.bslexpress.net
Adress : Third floor , No 157 , Motahari Ave , Tehran



شرکت کشتیرانی فانوس طلای جزیره

Fanus Talae Jazire Shipping LLC (As Agents)



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

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

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

۰ ۲۱ - ۸۸۷۲۸۳ ۰ ۶
+9821-88728306



۰ ۲۱ - ۸۸۵۵۱۹۴ ۰ - ۳
+9821-88551940-3



info@iglship.com



www.iglshipping.com





شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

نماینده 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@SHAKHSSD.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 حمل‌ونقل 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

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

Info@sta-transport.com



نیکان حقایق جنوب Nikan Haghayegh

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

◀ حمل و نقل درون شهری کالا

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

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

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

تخلیه و بارگیری و اجاره تجهیزات

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

دورنگار: ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۵

تلفن ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۸ – ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۷

Nikan.h.co@gmail.com



شرکت مسافری گیتی پیمایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 +021 42867

 /ariantrans

www.ariantrans.com





شرکت رهیاب رایانه گستر

عرضه کننده راه کارهای نوین اطلاعاتی در صنعت حمل و نقل

راه کار یکپارچه برای ترمینال های کانتینری



پوشش کامل عملیات ترمینال های دریایی، خشک و ریلی

برنامه ریزی خودکار ترمینال کانتینری

تخصیص فضای هوشمند

امکان ثبت آنلاین عملیات به وسیله رانندگان تجهیزات

ابزارهای پر قدرت پایش و کنترل عملیات

امکان رهگیری درخواست های مشتریان و اولویت بندی آنها

راه کار یکپارچه ی ترمینال کالای متفرقه



راه کارهای مناسب برای شرکت های نمایندگی خطوط کشتیرانی و فورواردرها



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



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



۰۲۱-۴۳۴۹۴۰۰۰

۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

Consol@rahyab.ir

www.rahyab.ir

تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)

خیابان ۳۳ - پلاک ۲۵ - طبقه سوم



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندگی حرکت





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
 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 info@safecargo-co.com

تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



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



NASR
Al.Rafedain

ارائه دهنده سرویس
حمل و نقل به عراق

International logistics



IRU

- حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق
- سرویس Door to Door از سراسر دنیا
- حمل و نقل دریایی
- ترخیص کالا در گمرکات عراق
- سرویس گروپاژ به عراق



www.nasr-alrafedain.com



info@nasr-alrafedain.com



ایران - تهران
+98-2188921210



عراق - بغداد
+964 - 7721033931

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 🌐

- صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا
- مدیر عامل: محسن علی نژاد قمی
- مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج نیا

- گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقदार، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه نوری، آنوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک رضا ملک پور، محمدرضا منتظری، حوران دخت عمادزاده

- گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، مسعود زارع، علی محسنی، بابک وفاپی، اکرم امینی
- آتلیه: محمدصادق بهشتی

- مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی
- بازرگانی: فاطمه بیات، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی، عماد شهبان

- امور مالی: مرضیه سهرابی
- انفورماتیک: سیدحسین حسینی
- امور اداری: جعفر علیمحمدی
- چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳۳ ■ صحافی: ولیعصر

- دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری، شماره ۴۹۲، طبقه سوم
- کدپستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵
- صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵

- تلفکس: ۸۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۹۲۵۹۳۸-۸۸۹۲۵۹۳۷
- تلگرام: ۰۹۰۵۲۶۴۰۵۸۸

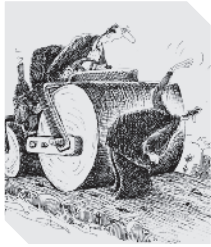
- ترابران آماده دریافت و انتشار دیدگاه‌های کارشناسان است.
- ترابران در ویرایش و خلاصه کردن مقالات آزاد است.
- آرا و نظرات طرح شده در مقالات الزاماً دیدگاه ماهنامه نیست.
- دیجیتال مارکتینگ: شرکت انفورماتیک صنعتی نوکار تو

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

گزارش اصلی

۲۳

درآمدزایی ترانزیت قربانی منافع پرابهام



«... مدتی است هجمه‌های علیه ترانزیت به راه افتاده؛ امیدوارم در این جلسه بالاخره متوجه شویم که این حمله‌ها برای چیست. می‌خواهند ترانزیت کاملاً متوقف شود یا آن را به سمتی که خودشان می‌خواهند منحرف کنند؟...» گزارشی داریم از نشست‌هایی که ماه گذشته با حضور فعالان بخش خصوصی و مدیران دولتی مرتبط با حوزه ترانزیت برگزار شد.

۳۰

در مسیر باد!

در جلسه کمیته حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران، تلاش حضار بر این بود که دامن ترانزیت را از اتهام قاچاق مبرا کنند و در این میان مدیرکل دفتر ترانزیت گمرک رستار از دیگران به دفاع از آن پرداخت. بنابراین گفت‌وگوی جداگانه‌ای با مصطفی آیتی ترتیب دادیم تا بپرسیم این جریان مشکوک مخالف ترانزیت از کجا و به چه دلایلی شکل گرفته است.



۳۴

کشمکش دایه‌ها بر سر کودک بیمار!



امین ترفع، مدیرکل تجاری سازی و امور تشکل‌ها به عنوان مسئول ترانزیت در ساختار وزارت راه، تضعیف ترانزیت را مغایر با اهداف نظام می‌داند. او در گفت‌وگو با ترابران، درباره مفهوم چسبندگی اقتصادی و موانع غیرفیزیکی توضیح می‌دهد. چسبندگی اقتصادی مزیتی است که به فراموشی سپرده شده و موانع غیرفیزیکی سنگلاخ‌هایی است که با اعمال سلیقه‌های شخصی و سازمانی در مسیر ترانزیت گذاشته شده است.

۳۸

ترانزیت، بدون زاینده گی!

یک کارشناس اقتصاد حمل و نقل تاکید دارد: «... عملکرد مسئولان و مانع تراشی‌های مختلف از یک طرف و نقص در شکل‌گیری زنجیره لجستیک از طرف دیگر موجب شد تا عاملی ثانویه‌ای به نام تحریم این موانع پنهان را بیش از گذشته به رخ مسئولان بکشاند. همین الان با وجود شرایطی که برای تبدیل نرخ ارز به ریال پیش آمده، مسلماً جزو کم‌هزینه‌ترین کشورها هستیم، اما آن‌قدر هزینه‌های جانی تحمیل می‌شود که کالا این دو مزیت را از دست می‌دهیم...»



۴۵

بریدن پا، برای دراز کردن دست!



فقط یک امضای معاون اول رئیس‌جمهور پای برگه تصویب‌نامه هیئت‌وزیران کافی بود تا یک بار دیگر در دیوار اعتماد تجار خارجی و شرکت‌های حمل و نقل داخلی به ترانزیت در ایران شکافی تازه پدیدار شود. در گفت‌وگو با روسای هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و خراسان رضوی تبعات ممنوعیت ترانزیت بنزین، نفت، گاز و هیدروکربورهای مشابه را بررسی کرده‌ایم.

بازگرداندن آب رفته به جوی؟!

در شرایطی که هر روز بانک مرکزی با شانتاژ خبری عامل اصلی نوسانات بازار ارز را ناشی از برنگرداندن ارز حاصل از صادرات به کشور می‌داند، دارایی‌های چند میلیارد دلاری ما در کشورهای دوست به دلیل تحریم‌های بین‌المللی مسدود شده و بانک مرکزی هم ناتوان از بازگرداندن آن است. درباره تبعات تصمیمات پی‌درپی دولت درباره نحوه بازگشت ارز حاصل از صادرات و تأثیرات آن با اصغر مظاهری عضو هیئت رئیسه انجمن کارگزاران امور گمرکی تهران به گفت‌وگو پرداختیم.

همه خطاهای انسانی



پرونده سانحه هواپیمای تهران- یاسوج هنوز بسته نشده و همچنان شاهد جبهه‌گیری‌هایی میان حامیان سازمان هواپیمایی، شرکت آسمان، خلبان، کنترلر و .. هستیم. یکی از فارغ‌التحصیلان رشته مهندسی هوافضا در گفتگو با ترابری می‌گوید سهل‌انگاری خلبان آخرین حلقه از زنجیره خطاهایی است که موجب این سانحه شد.

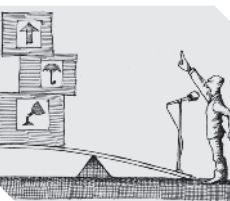
تصمیم پر «قیر» و قال

با تصویب طرح قیر رایگان، مجلس یازدهم دومین ماه تابستان را با یک مصوبه پر سروصدا آغاز کرد و نمایندگان مجلس در نشست علنی اول مرداد، موافقت کردند که بر اساس آن، یک میلیون تن قیر رایگان به پیمانکاران طرف قرارداد با وزارت راه تخصیص می‌یابد، اما این مصوبه مخالفان زیادی دارد، زیرا تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد بخش زیادی از قیری که به رایگان و با هدف توسعه راه‌های روستایی به پیمانکاران اختصاص داده می‌شود، سر از بازار آزاد درآورده یا قاچاق می‌شود.

سرعت گیر ۲۸ درصدی!



چین که بیش از ۸۰ درصد از زنجیره تامین خودرو در جهان را رهبری می‌کند، اعلام کرده در ژانویه ۲۰۲۰ نسبت به مدت مشابه سال گذشته، با کاهش حدود ۲۰ درصدی در فروش خودرو مواجه شده و این کاهش در ماه فوریه به ۸۲ درصد رسیده است. گزارشی داریم از وضعیت فعلی این صنعت در مواجهه با ویروس کرونا.



براساس گزارش شورای تخصصی حمل و نقل مرکز پژوهش‌های مجلس درباره «بررسی وضعیت حمل و نقل از برنامه اول تا ششم توسعه با رویکرد تهیه برنامه هفتم» حتی بدون برنامه‌های توسعه‌ای، در زمینه حمل و نقل در همین نقطه‌ای بودیم که اکنون هستیم. در این مطلب نگاهی داریم به گزارشی که شورای تخصصی حمل و نقل مرکز پژوهش‌های مجلس در این زمینه تهیه کرده است.

سفر می‌روند، هتل نه

براساس آمارهای ارائه شده از سوی وزارت میراث فرهنگی و گردشگری، در سال ۱۳۹۷ بیش از ۳۷ درصد از گردشگران داخلی در اقامتگاه‌های موقت (کمپ، کانکس و چادر) اقامت کردند و کمتر از ۵ درصد آنها در هتل‌ها و اقامتگاه‌های عمومی اقامت داشتند که این خود گویای وضعیت موجود بخش اقامت است. در این گزارش سعی بر آن شده است تا با ترسیم وضعیت موجود خانه‌مسافرها، چالش‌های آنها با ذی‌نفعان اصلی بررسی شود.

روی ریل سوءمدیریت

خروج تعدادی یا همه واگن‌های یک قطار از ریل، پرتکرارترین نوع سانحه ریلی کشورمان در سال‌های اخیر بوده است. جدیدترین نوع از این سانحه مربوط به خروج چند واگن قطار مسافری مسیر همدان- مشهد از ریل در حوالی پرند در خرداد امسال است که علت آن، بازشدن پیچ و پابندهای ریل عنوان شد. البته سفر با قطار در مقایسه با هواپیما و خودرو، همواره کمترین تلفات انسانی را به دنبال داشته، با این حال تکرار حوادث با دلایل مشابه می‌تواند زنگ خطر کاهش استقبال از حمل و نقل ریلی را به دنبال داشته باشد.

بیمه مسئولیت حمل و نقل



بیمه مسئولیت حمل و نقل، حمایت مالی در مواجهه با ریسک‌ها، خطرات و خسارات احتمالی در حین حمل و نقل را فراهم می‌نماید. مقاله حاضر با بررسی انواع بیمه‌های دریایی، به جایگاه ویژه آنها در جبران خسارات ناشی از حوادث غیر مترقبه در حین حمل کالا می‌پردازد.

شرکت حمل و نقل بین المللی

سهند ترابر



Sahand Tarabar Int Transport Co.

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی سهند ترابر با بیش از ۳۰ سال تجربه در حمل و نقل مواد نفتی و میعانات گازی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران و کشورهای همسایه

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۲۰۷۱۵۵



تهران، میدان ونک، خیابان ونک، کوی لیلی، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۴



www.sahandtarabar.com



info@sahandtarabar.com



بی حاصل!

یک راه تجاری باستانی بسیار طولانی وجود دارد که در دوران گذشته از ایران می‌گذشت و چین را به جنوب اروپا وصل می‌کرد. به آن راه ابریشم می‌گفتند، چون محموله اصلی حمل شده در آن ابریشم چینی بود. چین امروز، ابر قدرت نوظهوری که میل نفوذ ایدئولوژیک را با جاذبه پیوند تجاری آمیخته، در حال احیای آن مسیر است؛ این بار آن را از مسیر اطلس تا آمریکای جنوبی امتداد می‌دهند. اگر مسیر چین به غرب از طریق حوزه آتلانتیک را هم به آن بیفزاییم، چین در حال بستن کمر بندی تجاری به دور کمر زمین است تا آن را به گرده خود بگیرد؛ چونان یغماگری که بیرحمانه همه چیز را کوله می‌کند... مبالغه یا دور از ذهن نیست و نه فقط محققان مستقل که چندین موسسه معتبر تحقیقاتی مسئله رفتار منتهی به سلطه بر اقتصاد جهان توسط چین را محور مطالعات خود قرار داده‌اند. از یک نقشه پیچیده برای ضربه فنی کردن دلار تا برنامه سلطه درازمدت بر بنادر استراتژیک دنیا و ...

نکته جالبی که در این گسترش مسیر بین‌قاره‌ای وجود دارد این است که ایران، یعنی قطعه‌ای از مسیر اصلی جاده ابریشم، تا حد زیادی دور خورده است. مسیر باستانی جاده ابریشم که از شمال شرق فلات ایران وارد می‌شد و از غرب ایران به سمت بنادر مدیترانه می‌رفت، به سمت شمال کج شده، یا خزر را از بالا دور می‌زند و با از میانه‌اش عبور می‌کند. ایران که گویا در چشم چینی‌ها نه ثبات تجاری دارد، نه پایداری قوانین و نه حتی شاید آینده روشن سیاسی، به درد این مسیر نمی‌خورد. شاید به همین دلیل هم هست که مخالف عمده حضور ایران در پیمان چین است.

البته کرنش‌های سیاستمدان ایران در مقابل دستگاه درهم پیچیده و تودرتوی تجارت و سیاست خارجی چین بی‌حاصل محض هم نبوده: یک مسیر فرعی از جاده ابریشم جدید در نظر گرفته‌اند که از ایران می‌گذرد، اما با توسعه بندر گوادر در پاکستان، آنهم توسط چینی‌ها و توسعه‌دهنده مسیر آسیای میانه به دریای آزاد، بعید است آن هم حاصلی برای ایران داشته باشد. می‌خواهد کجا را به کجا وصل کند؟!

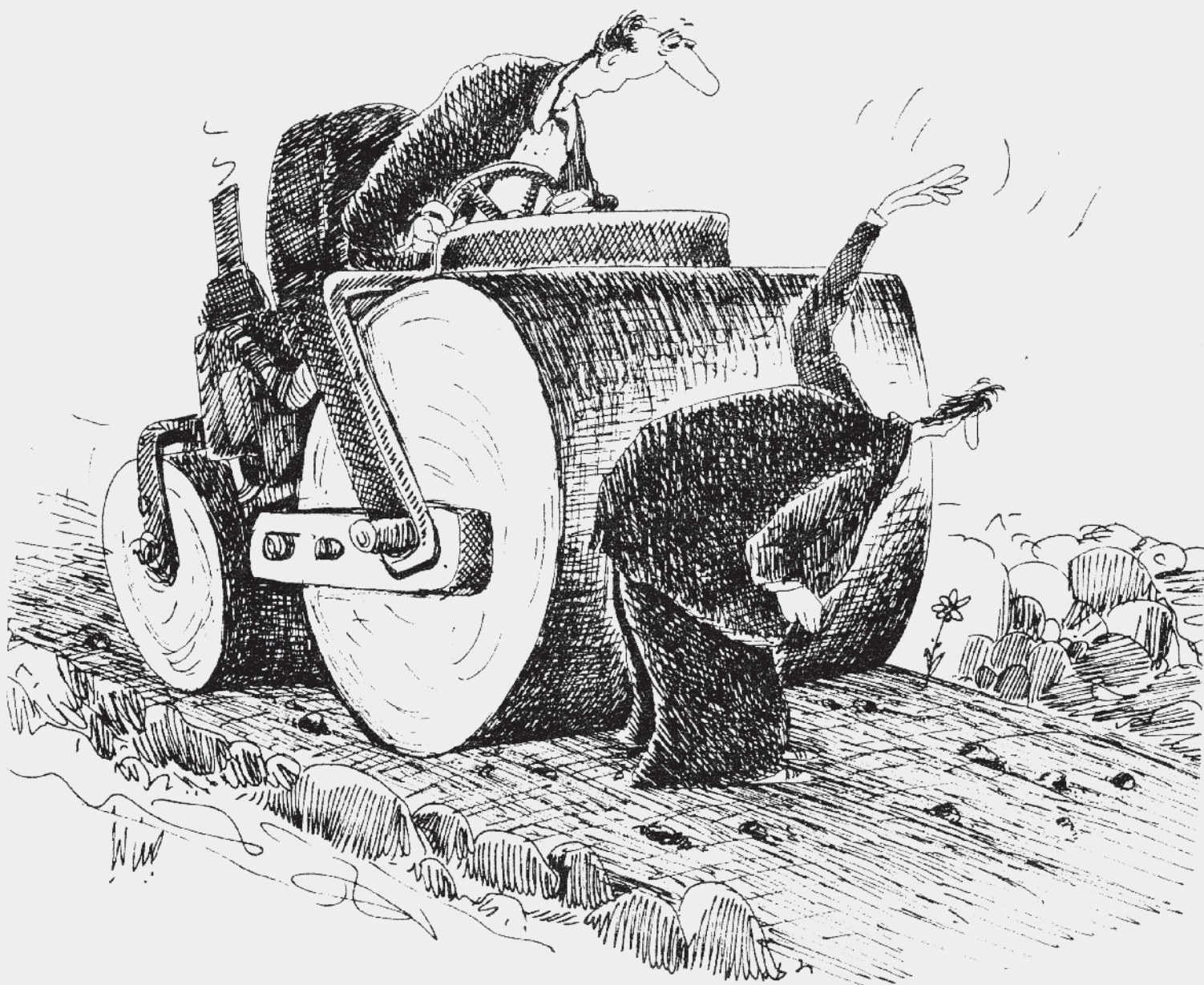
اما این بی‌حاصلی ثمره خدائشناسی چین نیست، زاده سیاست خارجی عقیم ایرانی است! عقیم، اما زاینده مصائب بیشمار: بدگمانی و بی‌اعتمادی و تحریم و دور زدن تحریم، درگیری با نهادهای بین‌المللی، کشمکش با همسایه‌ها و قربان صدقه دوردست‌نشین‌ها و فسادهای حاصل از آن‌ها و ... حاصل بی‌حاصلی! یک آب‌باریکه دیگر هم هست که داستان آن پرآب چشم تر است. تجارتی که هنوز هیچ تحریم و بدقلقی و مسیر تازه و سیاست خارجی غلطی نتوانسته آن را متوقف کند: ترانزیت. به قول قدیمی‌ها «ماشاءالله» به این کشور که آنقدر خوش‌نقشه است و خوب جاگیری کرده که همدستی همه عوامل ارضی و سماوی نتوانسته ترانزیت از مسیر آن را متوقف یا کند سازد... کسی نتوانسته جز... جز خود ایرانی‌ها!

ترابران در این شماره دوباره به اجبار به سراغ موضوع ترانزیت رفته. به اجبار، چون علاقه بعضی از ما به باز نگه داشتن مسیرهای قاچاق و ارز ارزشمندی که به خاطر آن به آن‌سوی مرز تراوش می‌کند، از نیازمان به کسب درآمدهایی که در این اوج تحریم به واسطه ترانزیت به اقتصاد کم‌جان تزریق می‌شود بیشتر است و به همین دلیل برایش «چاله» می‌کنند! همه سعی می‌کنند به روی خودشان نیاورند و شکایتی نکنند، چون در معادله و موازنه قدرت بخش‌های مهمی که در کار اقتصاد دخیل هستند، زور تجارت رسمی سودمند، از قدرت بازوی تجارت غیرقانونی کمتر است. باور کردنی نیست البته، ولی می‌دانید که؟!...

مثل خیلی از معادن دیگر این سرزمین، معدن طلای حمل و نقل هم گرفتار مثلث کمال نایافتگی زیرساخت، هدر دادن وقت و زمینه توسط سازمان‌های ناکارا و منافع پنهان اقتصادی و سیاسی کسانی است که تعارض منافی با انکشاف این معدن طلا دارند: با معدن طلای ترانزیت که انتظار می‌رفت در آمد دوم بعد از درآمد معدن نفت باشد.

از سه ضلع مثلث مانع، آن آخرینش ماه گذشته ظهور و بروز یک‌باره‌ای در رسانه‌های خاص پیدا کرد با این مضمون کلی که «مراقب قاچاق کالا در حوزه ترانزیت باشید» و با همان روش معروف «بگم؟» «بگم؟» ادعا شد در این زمینه به اسنادی دست یافته‌اند و در ادامه از گمرک تقاضای شفاف‌سازی کرده و با اطمینان از اینکه شرکت‌های حمل و نقل متخلف زیادی به راحتی در کشور به فعالیت می‌پردازند، ترانزیت را زنده ضربه بزرگی به اقتصاد کشور ارزیابی کرد. این تهاجم زمینه‌ساز، صدای عده‌ای از کهنه‌کاران حمل و نقل بین‌المللی را درآورد که خواهان اعاده حیثیت بودند. گزارش اصلی این ماه را به برآمد نظرات این فعالان در مقابل تعرض به ترانزیت کشور اختصاص دادیم.

پرونده یک عقیم‌سازی سازمان یافته!



انتقاد کارشناسان تجارت و حمل و نقل از ناهمراهی سازمان یافته داخلی با ترانزیت

درآمدزایی ترانزیت قربانی منافع پرابهام

آیا قاچاقچی‌ها می‌خواهند مسیرهای ترانزیتی را عقیم کنند؟

فرهاد فزونی، رئیس کمیته حمل و نقل

اتاق بازرگانی تهران

■ از مدتی پیش همه‌ای را علیه ترانزیت راه انداخته‌اند. برخی رسانه‌ها و سایت‌ها تحت عنوان گزارش، دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌هایی را منتشر می‌کنند مبنی بر اینکه شرکت‌های حمل و نقلی که تخلفاتشان محرز می‌شود باید تسهیلات بیمه آنها قطع شود و در لیست سیاه گمرک قرار بگیرند تا از این پس برای فعالیت وثیقه‌گذاری کنند.

بعد هم قلم‌فرسایی می‌کنند که در همه دنیا شرکت‌های حمل و نقلی که در زمینه قاچاق ترانزیت فعالیت می‌کنند، از تسهیلات بن بیمه محروم می‌شوند. کسی هم پیدا نشده که به آنها بگوید در تمام دنیا و از جمله ایران اگر کسی در حوزه قاچاق ترانزیت فعالیت می‌کند قاچاقچی محسوب می‌شود و او را به زندان می‌فرستند و دیگر اجازه فعالیت ندارد!

در ادامه نیز گزارشگران محترم حکم صادر می‌کنند که گمرک شفاف‌سازی کرده و هر هفته گزارش قاچاق را اعلام کند.

نکته جالب دیگر اینکه نوشته بودند به اسنادی دست پیدا کرده‌اند که نشان از تخلف در حوزه نظارت بر ترانزیت دارند. خوب اگر اسناد تخلفی دارید به سازمان بازرسی کل کشور یا دادستانی کل کشور اسناد را تحویل بدهید. اصلاً اگر سند و خبری دارید و اطلاع ندهید، شریک جرم خواهید بود.

من واقعا امیدوارم در پایان این جلسه بالاخره متوجه شویم که این حمله‌ها برای چیست. آیا می‌خواهند ترانزیت به طور کلی متوقف

بهاره پوزری

«... اگر خاطرتان باشد می‌گفتند سالانه ۲۴ میلیارد دلار کالای قاچاق وارد کشور می‌شود. همیشه هم صحبت از قاچاق سازمان یافته بود. وقتی هم که می‌پرسیدیم این رقم از کجا آمده یا از کجا می‌دانید سازمان یافته بوده و چه کسی یا سازمانی این قاچاق را سازمان می‌دهد؟ کسی جواب درستی نمی‌داد. بالاخره در دوره پیشین اتاق بازرگانی، دو نفر سخنرانی کردند، یکی رئیس وقت گمرک و یکی هم معاون وزارت صمت. در آن جلسه آقایان اقرار کردند که میزان قاچاق حدود ۸ تا ۱۲ میلیارد دلار است، یعنی پنجاه درصد کمتر از چیزی که قبلاً اعلام شده بود، اما ظاهراً این رقم ۸ و ۱۲ به دل برخی افراد نمی‌نشیند و می‌گویند باید خیلی بالاتر از اینها باشد. پس صحبت از ده میلیارد دلار قاچاق از طریق ترانزیت می‌کنند، آن هم با کامیون و از طریق مرز زمینی، ولی حرفی از کالاهایی که توسط لنج قاچاق می‌شوند نمی‌زنند. موتورسیکلت‌هایی را هم که ده‌ها کیلومتر به طور چهار خطه صف می‌بندند برای حمل محموله‌های قاچاق نمی‌بینند. قاچاق توسط شتر و قاطر را هم قبول ندارند...»

من چند سال پیش نامه‌ای به ریاست قوه قضاییه نوشتم که شتر عامل قاچاق است و اگر می‌بینید قیمت هر نفر آن به جای ۲۵۰ هزار تومان، ۲۵۰ میلیون شده، صرفاً به خاطر کاری است که از آن برمی‌آید یعنی قاچاق کالا. رقم بیست میلیون لیتر قاچاق سوخت که جالب‌تر است؛ می‌شود حدود ۶۰۰ کامیون در روز. این تعداد کامیون سوخت قاچاق می‌برند و کسی در این مملکت نمی‌تواند جلوی او را بگیرد؟!»

آنچه خواندید سخنان آغازین دکتر فرهاد فزونی، رئیس کمیته حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران در نشست بود که ماه گذشته به همت این کمیته و با حضور فعالان بخش خصوصی و مدیران دولتی مرتبط با حوزه ترانزیت از جمله گمرک، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی برگزار شد.

گزارشی مشروح داریم از مباحثی که در این نشست از سوی مدیران دولتی و کارشناسان بخش خصوصی مطرح شد

فرهاد فزونی: نکته جالب

این است که در بعضی رسانه‌ها نوشته بودند به اسنادی دست پیدا کرده‌اند که نشان از تخلف در حوزه نظارت بر ترانزیت دارد. پس چرا این اسناد تخلف را به سازمان بازرسی کل کشور یا دادستانی کل کشور تحویل نمی‌دهید؟ اگر این کار را نکنید شریک جرم هستید!

جواد سمساریلر: از بعد از انقلاب تاکنون، هر چه گفته‌ایم فقط خودمان شنیده‌ایم و هیچ‌کس به ما توجه نکرده است. مدیران، معاونان و وزرا هر کدام چند سالی آمدند، نسخه‌ای برای حمل‌ونقل پیچیدند و پی کارشان رفتند. حالا بماند که خیلی از آنها وارد بخش خصوصی شدند، الان درگیر همان نسخه‌ها هستند!

شود یا به سمتی که خودشان می‌خواهند منحرف کنند؟

عیب و درویش به کم و بیش بد است کار بد مصلحت آن است که مطلق نکنیم حافظ ار خصم خطا گفت نگیریم بر او ور به حق گفت جدل با سخن حق نکنیم

جواد سمساریلر، رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران

■ متأسفانه از بعد از انقلاب تا به حال، هر چه گفته‌ایم فقط خودمان شنیده‌ایم و هیچ‌کس به ما توجه نکرده است. دلیلش هم پرواضح است چون افرادی که در ارتباط با حمل‌ونقل تصمیم می‌گیرند، نه حمل‌ونقل چی هستند و نه دلشان به حال حمل‌ونقل سوخته است.

به این ترتیب، نه تنها پیشرفت نکرده‌ایم، بلکه پس‌رفت هم داشته‌ایم. مشکل اینجاست که مدیران، معاونان و وزرا هر کدام سه یا چهار سالی آمدند، یک نسخه‌ای برای حمل‌ونقل پیچیدند و پی کارشان رفتند. حالا بماند که بعد از بازنشستگی که خودشان وارد بخش خصوصی شدند، خیلی هایشان درگیر همان نسخه‌ها شدند!

قبل از انقلاب، ما در قانون امور گمرکی فقط دو ماده درباره ترانزیت داشتیم چون کشور بسته‌ای بودیم و هیچ تعریفی برای ترانزیت وجود نداشت. بعد از انقلاب با باز شدن مرزهای اتحاد شوروی، دیدیم هیچ قانون و مقرراتی در این زمینه نداریم. از گمرک و وزارت راه و ترابری و انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل دور هم جمع شدیم و قانون عبور کالای خارجی را نوشتیم که به اعتقاد من قانونی است که می‌توان با آن کار کرد، چون هم مسائل ما در آن دیده شده و هم گمرک و سازمان راهداری منویات خود را در آن دیکته کرده‌اند، اما یکی از دلایلی که باعث شده الان با مساله قاچاق مواجه باشیم، این است که آن قانون اجرا نمی‌شود.

در آن قانون اعلام شده که کالای ترانزیت از هنگام ترخیص از گمرک تا رسیدن به مرز خروجی باید از مسیرهای تعریف‌شده‌ای حرکت کند. گمرک باید مشخص کند که از کدام مسیر برود و نیروی انتظامی هم موظف

است که این کامیون را در آن کانال هدایت و نظارت کند، ولی این قانون اجرا نمی‌شود. حتی در قانون پیش‌بینی شده که منابع انجام این کار باید از محل درآمدهای سازمان حمل‌ونقل باشد، اما نیروی انتظامی همیشه می‌گوید ما بودجه و نیروی لازم را نداریم.

در جاده‌های شرق کشور، تا کیلومترها حتی یک پلیس هم دیده نمی‌شود، مگر سر گلوگاه‌ها که حالا یا ناوگان به نحوی رد می‌شود یا پلمپ کانتینرها را باز می‌کند، بعد هم مدیر شرکت حمل‌ونقل باید به گمرک جواب بدهد که آیا شما به پلمپ دست زده‌اید یا نه!

من سال ۶۴، با سفر جاده‌ای به ترکیه و از ترکیه تا اتریش رفتم. ترک‌ها هنوز جاده‌های ناهموار و ناوگان فرسوده‌ای داشتند، ولی این کار را کرده بودند چون با مشکل قاچاق سیگار و ... مواجه بودند. آنها مسیر ترانزیت را استان به استان تعریف کرده بودند، پلیس حضور داشت، رانندگان ۸ ساعت رانندگی می‌کردند، بعد در پارکینگ‌های ساخته شده استراحت می‌کردند، بعد از ۸ ساعت سندشان را مهر می‌زدند و اجازه پیدا می‌کردند که به حرکت خود ادامه دهند. تا مرز بلغارستان کاملاً تحت کنترل بودند و اگر کسی خارج از این مسیر حرکت می‌کرد جریمه می‌شد، حالا چرا ما هنوز نتوانسته‌ایم این کار را انجام دهیم؟! واقعا مسئولان باید درباره اینکه چرا این قانون اجرا نمی‌شود، پاسخگو باشند.

اکنون انجمن ایران را در مورد مسائل اسنادی دخیل کرده‌اند و در بندر شهید رجایی همه اسناد بررسی می‌شود، ولی وقتی کامیون از بندر خارج می‌شود، دیگر به امان خدا رها می‌شود.

مصطفی آیتی، مدیرکل دفتر ترانزیت گمرک

■ ترانزیت بیمار محتضر ماست. اگر امروز به داد آن نرسیم و اگر اجازه بدهیم یک جریان مشکوک و نادان این بیمار محتضر را لگد بزند، باید فاتحه ترانزیت را بخوانیم. باید خیلی زودتر به موضوع ترانزیت به صورت متمرکز پرداخته می‌شد تا امروز فضا برای عده‌ای که الفبای ترانزیت و بدیهیات منافع

سمساریلر: براساس قانون، کالای ترانزیت از هنگام ترخیص از گمرک تا رسیدن به مرزهای خروجی باید از مسیرهای تعیین شده توسط گمرک عبور کند و نیروی انتظامی هم باید این کامیون را در آن کانال هدایت و نظارت کند، اما هنوز این قانون را اجرا نکرده ایم، در حالی که بیش از ۳۰ سال است، در ترکیه انجام می شود

در جاده های شرق کشور تا کیلومترها حتی یک پلیس هم دیده نمی شود به جز سر گلوگاه ها که حالا یا ناوگان به نحوی رد می شود یا پلمپ کانتینرها را باز می کنند بعد هم مدیر شرکت حمل و نقل باید به گمرک جواب پس بدهد که آیا شما به پلمپ دست زده اید یا نه!

رئیس سازمان راهداری یعنی دکتر افندی زاده را به عنوان نماینده ویژه دولت در ترانزیت معرفی کرد؛ یعنی در جایگاهی بالاتر از یک وزیر. به دلیل همین ترتیبات اتخاذ شده، ما در ماه، چند جلسه کارشناسی داشتیم و در هر دو ماه نیز با حضور معاونان وزرا و رؤسای سازمان های ذی ربط، جلسه اصلی تشکیل می شد.

حتی در سال دو جلسه هم با حضور معاون اول رئیس جمهور برگزار می شد، اما در ابتدای دولت دهم، فعالیت شوراها متوقف و دستور داده شد که تمام شوراها از جمله کارگروه ترانزیت تعطیل شوند.

بعد از یکسال گفتند وزرای مربوطه یا مسئولان شوراها در مورد شوراهایی که باید احیا شوند، به ریاست جمهوری درخواست بدهند تا بررسی شود که شامل این کارگروه هم شد. من در دوره دکتر تقی زاده و دکتر آخوندی، پیش نویس احیای کارگروه ویژه را تهیه کردم، ولی متأسفانه در نهایت آقای آخوندی گفتند که لازم نیست این کارگروه احیا شود و بهتر است زیرمجموعه شورای عالی ترابری کشور باشد.

البته به نظر من، تضعیف ترانزیت از زمانی شروع شد که قبل از تعطیلی کارگروه، مدیریت آن از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده های سلب و به معاونت اقتصاد حمل و نقل سپرده شد.

در این دوره جز برگزاری چند جلسه، ابلاغ چند مصوبه و پیگیری چند دستور، کار چندانی انجام نشده است، هر چند خوشبختانه چند ماهی است که این کارگروه از قسمت اداره کل شوراهای وزارت راه، به دفتر تجاری سازی و امور تشکل ها که زیر نظر دکتر ترفع اداره می شود، منتقل شده که امیدوارم باعث شود حرکت و پیگیری ها مفیدتر باشد.

جمع بندی من این است که ما در دولت هر چه جلوتر رفتیم، خودمان پیگیری هایمان را کمتر کردیم؛ و گرنه حتی در همین دوران فعالیت کارگروه در شورای عالی ترابری کشور، به عنوان نمونه، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ترانزیت سیگار را منوط به مجوز به سازمان دخانیات کرد که نهایتاً شورای

ملی را نمی دانند باز نشود. قاچاق ترانزیت محلی از اعراب ندارد. نباید انرژی صرف این موضوع شود. امروز اگر کسی نداند مسیر ترانزیتی ایران در حال محو شدن توسط رقبا و دشمنان است، یا نادان به موضوع یا دشمن منافع ملی است. آمار قاچاق ترانزیت از سال ۹۱ تاکنون به ۲۰۰ مورد هم نمی رسد.

همچنین میانگین کامیون های ترانزیتی که با اتهام قاچاق متوقف شده اند سالانه به ۲۵ تا ۳۰ مورد هم نمی رسد. این ارقام، آماری نیست که بخواهیم روی آن مانور دهیم و فضا سازی کنیم

سعید عبداللهی، مدیرکل اسبق دفتر ترانزیت سازمان راهداری

■ من معتقدم ما مشکل قانون نداریم، مشکل ما اعمال نگاه و سلیقه است. در اوایل دهه ۷۰، بعد از فروپاشی شوروی سابق، در سال ۷۴/۱۲/۲۷ قانون عبور کالاهای خارجی در ۲۶ ماده به تصویب دولت رسید و در تاریخ ۷۷/۵/۱۸ آیین نامه اجرایی آن ابلاغ شد. در ادامه، با توجه به افزایش تقاضای ترانزیت به کشورهای آسیای میانه، در بند ۲۹ مصوبه طرح ساماندهی اقتصادی کشور (در تاریخ ۷۷/۶/۳) ساماندهی فعالیت های ترانزیتی به عهده وزارت راه و ترابری سابق (با هماهنگی گمرک، ناجا و وزارت امور خارجه) گذاشته شد و وزارت راه هم این وظیفه را به سازمان راهداری محول کرد.

دولت در نهم تیر ماه سال ۸۷، کارگروهی با مسئولیت وزارت راه و عضویت نمایندگان وزارت کشور، وزارت صمت، دادگستری، وزارت اقتصاد و وزارت امور خارجه به منظور ساماندهی، هماهنگی، توسعه و تشویق امر ترانزیت تشکیل داد و در ادامه از تاریخ ۸۸/۸/۱۶ با تغییر دولت و وزرا، همین کارگروه با دبیرخانه ای سازمان راهداری و آن پنج وزارتخانه و سازمان های ذی ربط صاحب نظر و تصمیم گیر در امر ترانزیت به فعالیت خود ادامه داد تا سال ۹۰ که قانون امور گمرکی تصویب شد.

در آن مقطع معاون اول رئیس جمهور وقت،



پیشنهاد این است که اگر می‌خواهید از حیثیت ترانزیت در مقابل حجم‌های ایجاد شده دفاع کنید، به جای حرکت‌های تدافعی، تهاجمی جلو برویم. صاحبان ترانزیت باید به نوعی وارد بحث شوند، باید آسیب‌شناسی شود، کمیته و کارگروه‌ها وارد شوند و با یک برنامه مشخص از هیمنه ترانزیت دفاع شود.

نکته دیگر این است که اگر واقعا دغدغه قاچاق در کشور وجود دارد، دیگر به این روش سنتی و ساختارهای قدیمی نمی‌توان با قاچاق برخورد کرد. در حال حاضر، انواع و اقسام پلیس و نظام‌های کنترلی در مرزها مستقر هستند. در همین یک ماه گذشته، قرار شده دو پلیس دیگر هم به مرزها اضافه شوند، یعنی پلیس امنیت اقتصادی و پلیس مبارزه با قاچاق، اما با این روش‌های ایست‌ها، توقف‌ها و تشریفات مختلف به نتیجه نخواهیم رسید.

در حال حاضر، حتی طرف‌های افغان در کمیسیون مشترک به ما اعتراض می‌کنند که این چه وضعیتی است که شما در مرزها ایجاد کرده‌اید! یک پایانه مرزی رسمی دارید، یک بازارچه دارید، یک منطقه ویژه اقتصادی دارید... مرزهایمان را عین آبکش کرده‌ایم و هر کس منفذی ایجاد کرده، بعد هم ترانزیت را متهم می‌کنیم.

خسرو سرایی، مدیرکل ترانزیت و لجستیک سازمان بنادر و دریانوردی

■ وقتی ما در سال ۷۶ در کارگروه سازمان بنادر و دریانوردی در حال تنظیم پیش‌نویس

عالی ترابری کشور توانست مصوبه ستاد را باطل کند؛ بنابراین می‌بینید که اگر این کارگروه‌ها با حضور موثر نمایندگان بخش خصوصی فعال‌تر عمل کنند، می‌توانند مفید واقع شوند.

جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

■ وقتی برخی ترانزیت را بستر قاچاق عنوان می‌کنند، من به این نکته فکر می‌کنم که ترانزیت مثل باران در کشور کم آب ما است. در دو سال اخیر باران بیشتری آمد و تعدادی از خانه‌ها، پل‌ها و مردم از بین رفتند، ولی کسی نگفت باران بد است و همه باران را رحمت الهی می‌شناسند. ترانزیت برای ما نقش باران را دارد، نمی‌توان به صرف بروز بعضی تخلفات، قید آن را زد.

من در مدت کوتاهی که به بخش ترانزیت آمده‌ام، در گزارش‌های رسمی و غیررسمی، محرمانه یا غیرمحرمانه متوجه شده‌ام که دست‌های زیادی در کار است تا ایران را از چرخه حمل‌ونقل بین‌المللی خارج کند. در حالی که اگر ترانزیت نبود، هنوز هم خیلی از مرزهایی که الان نصفه‌نیمه باز شده‌اند باز نمی‌شد. اگر ترانزیت نبود، مطمئنا ما در بخش صادرات و واردات هم با مشکلات حادث‌تری مواجه بودیم. کما اینکه کشورهای ما به معبر ترانزیتی ما نیاز ندارند، هنوز مرزهایشان را بر روی ناوگان تجاری ما باز نکرده‌اند؛ ضمن اینکه غیر از درآمدزایی و اشتغال‌زایی، ترانزیت برای کشور ما در این شرایط خاص، ضامن امنیت است.

سعید عبدالهی: به نظر من، تضعیف ترانزیت از زمانی شروع شد که قبل از تعطیلی کارگروه، مدیریت آن از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور سلب و به معاونت اقتصاد حمل‌ونقل سپرده شد. البته چند ماهی است این کارگروه از قسمت اداره کل شوراهای دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه منتقل شده که امیدوارم پیگیری‌ها مفیدتر باشد



جواد هدایتی: اگر ترانزیت نبود، هنوز هم خیلی از مرزهایی که نصفه نیمه باز شده اند، باز نمی شد. اگر ترانزیت نبود، قطعاً در بخش صادرات و واردات هم با مشکلات حادثی مواجه بودیم. کما اینکه کشورهایی که به معبر ترانزیتی ما نیاز ندارند، همچنان مرزهای خود را روی ناوگان تجاری ایران باز نکرده اند

می توان فهمید که هر تن - کیلومتر آن چقدر برای این مملکت فایده دارد. درست است که جاده ها را از بین می برد و بنادر هم باید تخلیه و بازگیری را آن هم با ۵۰ درصد تعرفه انجام دهند، اما نهایتاً انتفاع ملی را به دنبال دارد. قبل از بحث اقتصادی، بحث امنیت ملی مطرح است؛ وقتی ترانزیت انجام می دهید، سیگنال امنیت کشور را به دنیا مخابره می کنید که بسیار مهم است و ما از این مهم کاملاً غافل هستیم.

وقتی فضا را به سمت بگیر و ببند می برید، کسی در بخش دولتی یا بخش خصوصی جرئت نمی کند نامه ای را امضا کند تا کار تسهیل شود. یک نمونه آن همین بخشنامه ممنوعیت ترانزیت سوخت است.

اساساً مگر می شود که یک روزه ترانزیت را متوقف کرد؟! ۱۰ روز تا ۱ ماه فرصت بدهید و بگویید از ماه آینده اجازه نمی دهیم که ترانزیت این کالا را به غیر از مشخصات اعلام شده انجام دهید. هزینه های اتخاذ چنین تصمیماتی متوجه چه کسی خواهد بود؟ هزینه ها فقط اقتصادی نیست. بحث خدشه دار شدن اعتبار تجاری کشور هم مطرح است. این سیگنال را چطور می توانیم دوباره خنثی کنیم.

در بازار وقتی اعتبار فرد حقیقی یا حقوقی از بین برود، کسب دوباره این اعتبار بسیار زمان بر است. اعتبار ترانزیت ایران با چنین بخشنامه های کارشناسی نشده ای زیر سوال رفته است.

بله، کشور در شرایط اضطرار است، اما ما نباید پایه را خراب کنیم. یک اصولی حاکم

آیین نامه قانون ترانزیت بودیم، عبارتی به نام «ظن قوی قاچاق» در ماده ۱۹ وجود داشت که ساعت ها درباره آن بحث کردیم اما هنوز هم مملکت درگیر آن است. این ظن قوی را چه کسی باید تشخیص دهد؟ آیا نیروی انتظامی که آموزش ندیده، باید تشخیص دهد؟ شاید یکی از اشکالات کار این باشد که ما در دولت و بخش غیردولتی به الزامات اجرایی این قانون ورود نکردیم؛ مثلاً از جمله این الزامات، آموزش از سطوح بالا تا سطوح پایین از مدیر تا راننده است. راننده باید درکی از ترانزیت داشته باشد و بداند که این بار داخلی نیست و باید سر وقت برسد، حتی اگر جریمه مالی هم به همراه نداشته باشد؛ چراکه نکته اصلی در عدم ایجاد مانع یا گلوگاه در چرخه حرکت کالا است.

در مباحث لجستیکی، اصلی وجود دارد که می گوید قدرت زنجیر به قوت ضعیف ترین حلقه است. اگر راننده لیفتراک به موقع کار نکند نهایتاً یک کشتی در زمان مقرر تخلیه یا بارگیری نمی شود؛ بنابراین همه افراد باید از بالاترین تا پایین ترین سطح آموزش ببینند و به کار خود آگاه باشند که ما از این موضوع غافل هستیم. باید بدانیم وقتی بدنه ای دچار نقصان می شود که استثناء را بر اصل غالب کنیم. یعنی یک قاچاقی رخ می دهد، اما ما آن را به کل ماجرا تعمیم می دهیم و می گوئیم ترانزیت مساوی با قاچاق است. آن هم در این برهه زمانی که از هر سو دچار مشکل و بحران هستیم.

با مشخص کردن هزینه - فایده ترانزیت،

هدایتی: اگر دغدغه قاچاق در کشور وجود دارد، دیگر روش‌های سنتی جوابگو نیست. در حال حاضر، انواع و اقسام نظام‌های کنترلی در مرزهای ما مستقر هستند. حتی در ماه‌های گذشته قرار شده دو پلیس دیگر هم به مرزها اضافه شوند، اما با این ایست‌ها، توقف‌ها و تشریفات مختلف به نتیجه نمی‌رسیم

حتی طرف‌های افغان در نشست‌های مشترک به ما اعتراض می‌کنند که این چه وضعیتی است در مرزها ایجاد کرده‌اید! یک پایانه مرزی رسمی دارید، یک بازارچه دارید، یک منطقه ویژه اقتصادی دارید... مرزها را مثل آبکش کرده‌ایم و هر کسی منفذی ایجاد کرده است، بعد هم ترانزیت متهم می‌شود

بوده و قانونی به نام عبور کالای خارجی از قلمرو ایران وجود دارد، چرا باید این قانون را خراب کنیم؟ کجای قانون گفته با یک بخشنامه می‌توان ترانزیت را متوقف کرد؟ وقتی ما در شرایط اضطرار به سر می‌بریم، کمترین انتظار این است که پایه‌ها را خراب نکنیم. اصول باید باقی بماند؛ اصولی که در شرایط عادی کار کرده در شرایط اضطرار هم کار خواهد کرد.

من اعتقاد دارم کل مملکت درگیر بازی کریدورها شده و فقط دنبال این هستیم که ترانزیت در مسیر شمال-جنوب بهتر است یا شرق-غرب یا اوراسیا و ... در حالی که ما باید قبل از اینکه وارد مبحث کریدورها شویم، وظیفه هر بخش را مشخص می‌کردیم و می‌گفتیم بنادر، گمرک و ... هر کدام چه وظیفه‌ای در مقابل کالای ترانزیتی دارند. وقتی اعلام می‌شود که کالای ترانزیت با فلان کد آمد، باید وظیفه گمرک، بنادر، جاده و بخش خصوصی و ... مشخص باشد. من دیگر کاری ندارم به این که این کالا در کدام کریدور است. ما سال‌ها درگیر این بودیم که در کریدورهای مختلف برویم و آبونمان پرداخت کنیم، اما در خانه مشق نوشتیم. ابتدا باید هماهنگی نهادها را با هم انجام می‌دادیم و سیستم کار می‌کرد، بعد آن سیستم را عرضه می‌کردیم و می‌گفتیم ما می‌خواهیم وارد کدام کریدور شویم؛ اما به این بحث اساسی توجه نکردیم.

خوشبختانه در وزارت امور خارجه، معاونت اقتصادی به وجود آمده و خوب هم کار می‌کند، اما ترانزیت همیشه پشت سیاست حرکت کرده است. ترانزیت ما با ترکمنستان به دلیل دعوای گاز، دچار مشکل شد.

ترکمنستان عوارض را ۱۰ درصد بالا برد، ما به جای اینکه عوارض را کمتر کنیم تا دعوای فروکش کند، گفتیم ما ۲۰ درصد بالا می‌بریم. بعد رفتار تبعیض‌آمیز انجام دادیم و گفتیم به راننده ترک می‌دهیم، اما به ترکمن نمی‌دهیم. این گونه رفتارها راه را می‌بندد. سیاست جاده صاف‌کن اقتصاد و حمل‌ونقل و تجارت است، اما جایگاه‌ها عوض شده، به صورتی که ما از اهرم ترانزیت برای سیاست استفاده می‌کنیم. با ترانزیت شما با

ترکمنستان نه دوست می‌شوید و نه دشمن. اهرم ترانزیت ظرفیت آن را ندارد که در سیاست از آن استفاده شود.

سیدقاسم حسینی، عضو هیات مدیره انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی

■ ما چه در بخش دولتی و چه خصوصی، برای ترانزیت سرمایه‌گذاری و بازاریابی نکردیم، بلکه به دلیل موقعیت جغرافیایی کشور و نیز فروپاشی شوروی، فرصت ترانزیت خود به خود برای ما به وجود آمد و طی این بیست و اندی سال هم کار اصولی در این زمینه انجام ندادیم و هنوز مشکلات ما همان مشکلات ۲۰ سال گذشته است.

این در حالی است که به عنوان نمونه، ترکمنستان با یک برنامه‌ریزی برای افق ۵۰ سال آینده در بندر ترکمن‌باشی سرمایه‌گذاری کرده و هتل و انبار و اسکله و مناطقی برای ترانزیت از دریای خزر از سمت باکو و آستاراخان و آکتائو ... ساخته است. کشورهای اطراف ما دارند برای ۲۰ تا ۵۰ سال آینده سرمایه‌گذاری می‌کنند، اما ما درگیر روزمره هستیم و من فعال خصوصی به جای اینکه فکر مشتری و مسیر جدید باشم باید از حیثیت خودم دفاع کنم که سال‌ها است کار ترانزیت انجام می‌دهم و انگ قاچاق را یدک می‌کشم. اغلب همکاران ما که در ترانزیت فعال هستند با پرونده‌های مربوط به قاچاق درگیر هستند.

یادم هست، زمانی قرار بود در دویی با یک خانم قزاقی قرارداد ترانزیت ببندیم، ایشان رزومه خواستند و من گفتم در ماه چندین و چند کانتینر را به آسیای میانه و افغانستان ترانزیت می‌کنم. او می‌خواست من مدرک و تشویق‌نامه و تقدیرنامه‌هایی که دریافت کرده‌ام، نشانش بدهم. به آن خانم گفتم اگر در کشور من خواستی با کسی قرارداد ببندی، بین پرونده قاچاق دارد یا نه، اگر داشت، بدان که فعال است، اما اگر نداشت بدان که تازه‌کار است و یا چندان فعال نیست! برایش قابل هضم نبود، چون باید در این کشور زندگی می‌کرد تا متوجه شرایط می‌شد. قوانین و نگرش‌ها می‌بایست اصلاح شود.

عوض بهمن زاده: ما به ایتالیایی‌ها می‌گوییم نمی‌توانید برای ما از یک ماه قبل محدودیت ایجاد کنید و حتما باید حداقل از ۶ ماه قبل اطلاع‌رسانی کنید، اما در همین خانه خودمان دیدیم که این کار را کردند. مشکل ما در خانه خودمان است

جمهوری آذربایجان در زمان حیدر علی‌اف با چین و مجموعه قفقاز و اتحادیه اروپا برای بازگشایی محورهای ترانزیتی کریدورهای جاده ابریشم تلاش کرد و در همین زمینه اجلاسی در شهر باکو برگزار شد و همه کشورهای منطقه ما در بالاترین سطوح حکومتی در آن حضور داشتند، اما ما معاون راه‌آهن را فرستادیم! این یعنی ما هنوز اهمیت موضوع را درک نکردیم

موقعیت ممتازی در منطقه حضور داریم، اما آنها یونان را برای این کار انتخاب می‌کند! باید دید کجا اشتباه کردیم.

اگر ما یعنی نمایندگان سازمان‌هایی که در این جلسه حضور داریم توانایی حل این مشکل را نداشته باشیم، مشکل از خود ماست، اگر ما نتوانیم با تجربه و اراده جمعی برای توسعه ترانزیت کاری کنیم، کسان دیگر نمی‌توانند این کار را انجام دهند.

من هم تاکید می‌کنم که همه باید آموزش ببینند، از وزیر گرفته تا مدیرکل گمرک. ما به ایتالیا می‌گوییم نمی‌توانید برای ما از یک ماه قبل محدودیت ایجاد کنید باید حداقل ۶ ماه قبل اطلاع دهید، اما در همین خانه خودمان دیدیم که این کار را کردند. مشکل ما خانه خودمان است. باور کنید قبل از اینکه چین علیه من گام بردارد ما خودمان علیه خودمان گام برداشتیم.

جمهوری آذربایجان در زمان حیدر علی‌اف با چین و مجموعه قفقاز و اتحادیه اروپا برای بازگشایی محورهای ترانزیتی کریدورهای جاده ابریشم تلاش کرد و در همین زمینه اجلاسی در باکو برگزار و روسای جمهور همه کشورهای منطقه دعوت شدند و حضور پیدا کردند، اما ما معاون راه‌آهن خود را فرستادیم. ما هنوز درک نکردیم که امنیت، توسعه، اشتغال و حتی قدرت بالاسری در منطقه در سایه زیرساخت‌های ترانزیتی ممکن خواهد شد.

مصطفی آیتی

■ برای جمع‌بندی بحث باید بگویم بخش خصوصی فعال در زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت باید سربلند باشد چراکه عملکرد ترانزیت حداقل در ۷ سال گذشته کارنامه بسیار قابل توجه و با افتخاری بوده است. قاچاق امروز در ترانزیت اصلا قابل توجه نیست؛ چیزی حدود یک ده هزارم. من در گمرک به‌عنوان سرباز وطن تا آخرین لحظه در برابر جریان مشکوک منفعت‌طلب تمامیت‌خواه می‌ایستم و دفاع می‌کنم و هیچ ابایی ندارم. به هیچ پست و مقامی هم گره نخورده‌ام. ما در کنار شما هستیم برای منافع ملی.

همه درد را می‌دانند، اما عملا در اجرا هیچ اتفاقی نمی‌افتد.

درباره بن تضمین ترانزیت که در ماه‌های اخیر منشا حملات مختلف به بخش حمل‌ونقل بوده هم باید بگویم که ماده ۵ قانون عبور کالای خارجی استفاده از بن را حق قانونی شرکت‌ها می‌داند، اما براساس تبصره ذیل ماده ۶ آیین‌نامه امور گمرکی، در خصوص اشخاص دارای سابقه تخلف از مقررات گمرکی، نوع تضمین از سوی گمرک ایران تعیین می‌شود. خوب این تبصره به نظر ما نامفهوم است و باید اصلاح شود.

اساسا سابقه تخلف از مقررات گمرکی را چه کسی تعیین می‌کند؟ آیا ادعای گمرک در مورد اتهام یک شرکت - که در دادگاه هم تایید نشده - باید سابقه تخلف محسوب شود که گمرک ما به اغلب شرکت‌های حمل‌ونقل اجازه استفاده از بن ترانزیت را نمی‌دهد؟ من اگر از بن بیمه نتوانم استفاده کنم و قرار باشد تضمین یا سپرده بانکی بگذارم هزینه ترانزیت آن قدر افزایش می‌یابد که توجیه اقتصادی خود را از دست می‌دهد و به همین دلیل، شرکت‌های حمل‌ونقل قدرتمند ما مشتری‌های خود را در این مسیر از دست دادند. ما معتقدیم گمرک نمی‌تواند ما را از این حق قانونی - قبل از اینکه در دادگاه محکوم شویم - محروم کند.

باید این نگاه پلیسی به مقوله ترانزیت اصلاح شود. ما به اندازه کافی پلیس داریم، حالا باید فرهنگ‌سازی کنیم و مخصوصا بخش دولتی را آموزش دهیم.

عوض بهمن زاده، کارشناس ترانزیت و

حمل‌ونقل بین‌المللی

■ ما باید نگاه ۴۰ ساله خود را تغییر دهیم. عینک دیروز، پیام دیروز را به ما نشان می‌دهد، بنابراین برای دریافت پیام امروز باید عینک تازه بزنیم.

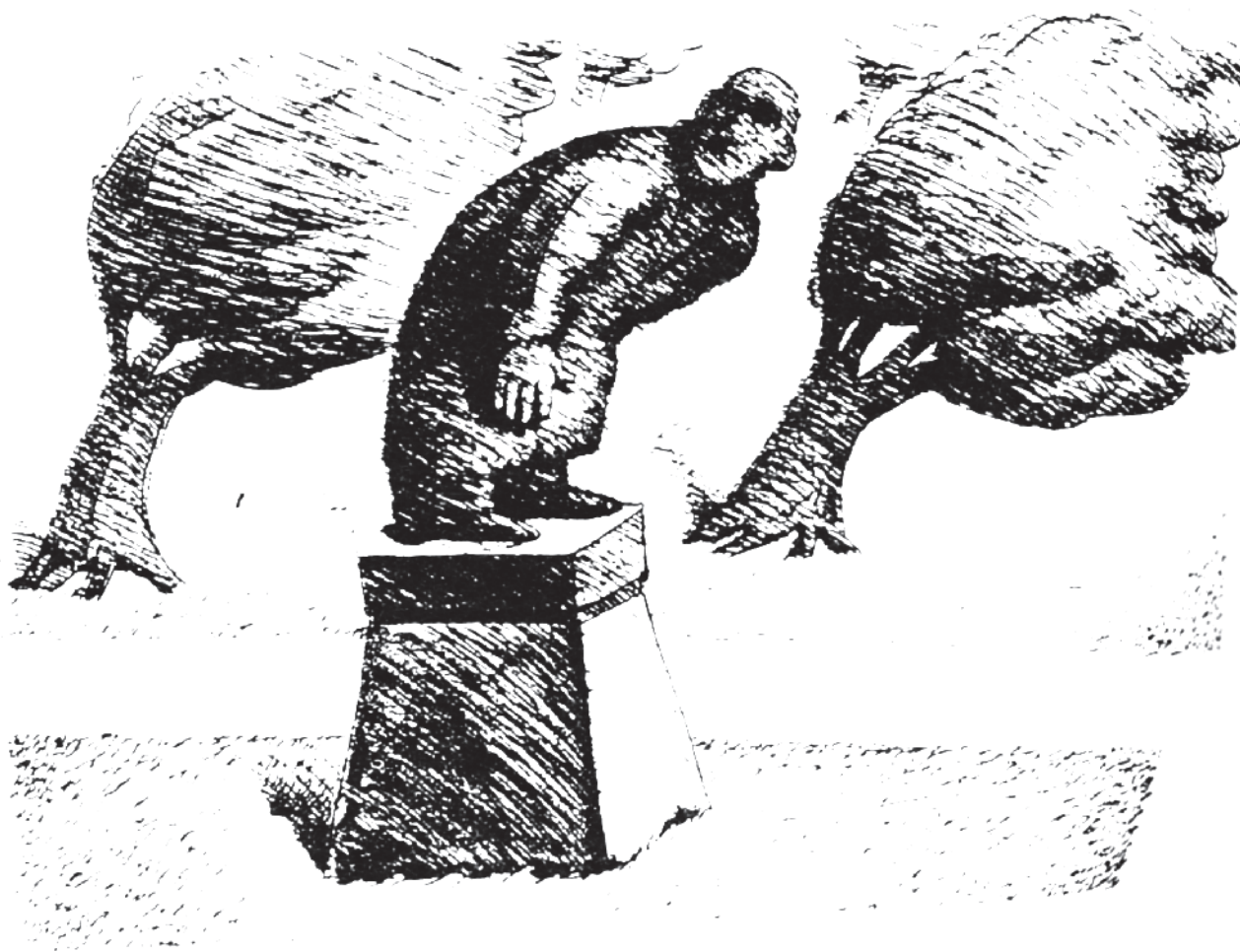
حدود آذر و دی ماه گذشته خبری شنیدم مبنی بر که رئیس‌جمهور چین در یونان یک توافق درباره توسعه هاب توزیع ترانزیت کالای چینی در اروپا داشته است. ما با چنین

در جلسه کمیته حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران با عنوان «ترانزیت = کالای قاچاق؟ آدرسی بسیار اشتباه» که گزارش آن پیش تر به نظر تان رسید، تمام تلاش اعضا بر این بود که دامن ترانزیت را از اتهام قاچاق مبرا کنند و در این میان مدیرکل دفتر ترانزیت گمرک رساتر از دیگران به دفاع از آن پرداخت. مصطفی آیتی از بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های دولتی حاضر در جلسه خواست تا با همدلی این بیمار نیمه‌جان را از روی زمین بردارند و اعلام کرد تا آخرین لحظه در برابر جریان مشکوک منفعت طلب تمامیت خواه می‌ایستد. پس گفت‌وگوی جداگانه‌ای با آیتی ترتیب دادیم تا بپرسیم این جریان مشکوک مخالف ترانزیت از کجا و به چه دلایلی شکل گرفته است. او ضمن توضیح نقاط ضعف مدیریت ترانزیت در کشور، اعلام کرد گمرک از حضور دستگاه‌های ناظر برای بررسی هرگونه شائبه‌ای به گرمی استقبال می‌کنیم و با اینکه تمام تلاش آنها معطوف به اصلاح فرآیندها است، اما هنوز راه بسیاری پیش‌رو است.

منافع ترانزیت را چگونه به فنا می‌دهیم؟

در مسیر باد!

گفت‌وگو با مدیرکل دفتر ترانزیت گمرک ایران





به عنوان یک مسوول در بخش ترانزیت، با صدای بلند اعلام می‌کنم عملیات ترانزیت به شکل شفاف انجام می‌شود و ما در تایید این ادعا، از تمام دستگاه‌های نظارتی با روی باز و به گرمی استقبال می‌کنیم

ما در بحث ترانزیت به عزم ملی نیاز داریم. این توپی نیست که بخواهیم آن را به زمین دیگری ببندازیم. ما نه تنها آسیب‌شناسی نمی‌کنیم، بلکه به این ترانزیت نحیف، لگد هم می‌زنیم

برد- برد است.

حالا اگر شما در فرآیندهای ترانزیتی دارای ساختاری بودید که این امتیازات را کم‌رنگ کند؛ یعنی مسیر ترانزیتی کشور گران یا نامن شود یا زمان انتقال کالا افزایش یابد که در نهایت افزایش هزینه انتقال و قیمت تمام‌شده کالا را به دنبال دارد، طبیعتاً آن کشورها به دنبال مسیرهای جایگزین خواهند بود.

ترابران: مانند شرایطی که اکنون برای مسیر ترانزیتی ایران پیش آمده است...

■ بله واقعیت‌ها را نباید انکار کرد. انکار واقعیت‌ها یعنی پاک کردن صورت مسئله. متأسفانه مشغول شدن به جزئیات و مسائل پیش‌پافتاده باعث شده یک دفعه چشم‌ها را باز کنیم و ببینیم که فرصت‌های خود را در منطقه از دست داده‌ایم و کشورهای منطقه در حال ایجاد مسیرهای جایگزین و رقیب ما هستند چه در ریل و چه در جاده؛ به عبارت دیگر، امتیاز انحصاری ایران به تدریج در حال کم‌رنگ شدن است.

ما باید برای جذابیت بیشتر مسیر ترانزیتی خود تلاش‌های بیشتری می‌کردیم که به نظر من تا به حال به تناسبی که شایسته قلمرو کشورمان بوده اقدامی صورت نگرفته، اما در عین حال به این نکته اعتقاد ندارم که سختگیری گمرک مانع ترانزیت بوده است، چون فرآیند ترانزیت یک فرآیند چندگانه و چنددستگاهی است.

زیرساخت‌هایی مانند جاده و بندر از اجزای اصلی ترانزیت هستند و یک ضلع مهم‌تر دیگر، قوانین و مقررات است که گمرک در زیرمجموعه قوانین و مقررات قرار می‌گیرد. در بخش گمرک آنچه که الان شاهد آن هستیم یک قانون به‌روز شده است. ما ادعا نمی‌کنیم که ۱۰۰ درصد تسهیلگر هستیم، اما نسبت به نداشتن قانون مناسب در دهه ۷۰ یا اعمال قوانین و مقررات سختگیرانه، تغییرات بسیار مثبتی داشته‌ایم، هرچند بعد از گذشت ۲۵ سال از تدوین اولین قانون عبور کالای خارجی، با وجود تغییرات نرم‌افزاری و شرایط محیطی، می‌طلبد که نگاه جدیدتری هم داشته باشیم و بخشی از قوانین ما مجدداً اصلاح شود.

باید توجه داشت که قوانین بیش از ۲۰

ترابران: برخی فعالان حوزه حمل‌ونقل معتقدند جدا از تحریم‌های اقتصادی، ما دچار تحریم‌های ترانزیتی هم هستیم که از نحوه تعاملات بازرگانی و ضعف روابط دیپلماتیک خود ما ناشی شده است و برخلاف گذشته که ایران اصلی‌ترین معبر کشورهای همسایه محصور در خشکی تلقی می‌شد، اکنون خودمان به کشوری بسته و محصور در سیاست‌گذاری‌های نابخردانه تبدیل شده‌ایم. در این میان، سختگیری‌های گمرکی در حوزه ترانزیت حرف اول را می‌زند. شما چقدر با این موضوع موافق هستید؟

■ واقعیت امر این است که برای توسعه ترانزیت، باید فرش قرمز پهن کرد. عبور کالا از قلمرو هر کشور امتیازی است که منافع امنیتی، اقتصادی و منطقه‌ای دارد و موقعیت آن کشور را در منطقه ارتقا می‌دهد. تا وقتی که مسیر عبور باشید، دیگران به تدریج به مسیر شما وابسته می‌شوند و این وابستگی، یک نوع تضمین درازمدت در منافع ملی به دنبال دارد و جایگاه کشورها را به واسطه همین تعاملات منطقه‌ای مستحکم می‌کند و طبیعتاً قدرت چانه‌زنی، قدرت منطقه‌ای و جایگاه بین‌المللی شما در تعاملات سیاسی و اقتصادی افزایش پیدا می‌کند.

ما از نعمت بزرگی برخوردار شده‌ایم که همسایه چندین کشور محصور در خشکی هستیم. می‌دانید که در دنیا کشورهای محصور در خشکی زیاد نیستند، ولی خیلی از این کشورها در همسایگی ما قرار دارند. این کشورها نیازهایی دارند و بخشی از این نیازها باید از خارج از سرزمین خودشان تامین شود و اینجاست که به دنبال مسیر اقتصادی‌تر، مطمئن‌تر، امن‌تر و کوتاه‌تر خواهند بود تا کالایی که به آنها می‌رسد با قیمت مناسب‌تر، به‌موقع و بدون دغدغه باشد.

آنقدر انتقال کالا به کشورهای محصور در خشکی اهمیت دارد که در این خصوص در اسناد بین‌المللی توجه ویژه‌ای برای تسهیل عبور کالا از این کشورها وجود دارد، یعنی تعهد بین‌المللی اخلاقی ایجاد شده که به کشورهای محصور در خشکی کمک شود؛ البته نه اینکه اجباری باشد، این یک بازی

حجم ظن قاچاق نسبت به حجم محموله‌های ترانزیتی کشور، حداقل در ۷ سال گذشته، زیر یک ده هزارم است. حتی اگر اوج ترانزیت را با ۷۰۰ هزار دستگاه در نظر بگیریم، یک ده هزارم آن می‌شود ۷۰ دستگاه. واقعا ۷۰ محموله «ظن قاچاق» در قبال منافع ترانزیت که کمتر از ۱۴۰۰ یا ۱۵۰۰ دلار به ازای هر کامیون نیست، قابل توجه است؟!

اگر آن نگاه امنیتی که دوستان در اوایل کار به من نسبت دادند، امروز تغییر پیدا کرده به خاطر ایمانی است که به ترانزیت آورده‌ام. من باور دارم که کار برای ترانزیت خدمت به آحاد ملت است

دستگاه در انجام فرآیند تشریفات گمرکی دخالت دارند از جمله قرنطینه دامی، قرنطینه نباتی، استاندارد در خصوص ترانزیت داخلی، انرژی اتمی و ... همه این دستگاه‌ها نیز دارای مقررات و مجوزهایی هستند که از مجرای گمرک اعمال می‌شود و در فرآیند تشریفات گمرکی اثرگذار است. می‌خواهم بگویم در نگاه اول مربوط به گمرک تلقی می‌شود، اما ممکن است مربوط به قانونی غیر از گمرک باشد. در بحث ترانزیت به عزم ملی نیاز داریم. همه باید دست به دست هم بدهند. این تویی نیست که به زمین دیگری بیندازیم. همه باید وارد گود شوند.

باید نگرش و رویکرد واحد به ترانزیت داشته باشیم. همه باید بدانیم که ترانزیت چیست و به چه دردی می‌خورد، اگر اینها را بدانیم گام بزرگی برداشته شده است. همه دستگاه‌ها و سازمان‌ها باید متوجه باشند که ترانزیت متضمن منافع ملی است و اگر این را بدانیم، فکر می‌کنم همکاری و تعامل به جای تقابل یا سهل‌انگاری یا تکیه خاص روی مقررات خاص به وجود خواهد آمد.

ترابران: ظاهرا در حال حاضر زمزمه‌هایی شنیده می‌شود که این هماهنگی و تعامل را سخت‌تر از قبل کرده است.

بله، متأسفانه دائما یکسری اطلاعات غیر موثق از منابع نامعتبری می‌شنویم که قابل تأمل بوده و شائبه‌هایی را به ذهن متبادر می‌کند و این گروه ترانزیت را متهم به قاچاق می‌کنند ولی باید آگاه شوند که چه می‌گویند. ما در مقررات گمرکی، اول ظن به قاچاق و بعد قاچاق داریم یعنی ممکن است ظن قاچاق، به قاچاق منجر نشود. در بررسی‌های اداری و قضایی بعدا به این نتیجه می‌رسند که قاچاق هست یا نیست.

نکته بعدی اینکه حجم ظن قاچاق نسبت به حجم محموله‌های ترانزیتی کشور، حداقل در ۷ سال گذشته زیر یک ده هزارم است. ما به طور میانگین سالانه ۴۰۰ هزار کامیون ترانزیتی جابه‌جا می‌کنیم؛ یعنی بین ۳۰۰ هزار تا ۵۰۰ هزار در سال که البته به ۷۰۰ هزار کامیون نیز در سال‌های قبل رسیده است، اما حتی اگر اوج ترانزیت را با ۷۰۰ هزار دستگاه در نظر بگیریم، یک ده هزارم آن می‌شود، ۷۰ دستگاه.

واقعا ۷۰ محموله «ظن به قاچاق» در اوج ترانزیت در مثلاً سال ۹۴، در قبال منافع ترانزیت که کمتر از ۱۴۰۰ یا ۱۵۰۰ دلار به ازای هر کامیون نخواهد بود، قابل توجه است؟! ضمن اینکه همانطور که گفتیم این تعداد مربوط به «ظن به قاچاق» است. در مراجع قضایی وقتی به نتایج نگاه کنیم، می‌بینیم که درصد اثبات جرم بسیار پایین‌تر است. با چنین آمار و ارقامی، قاچاقچی خواندن عاملان این فعالیت، یک گناه نابخشودنی است.

در سال ۹۷، ما حدود ۹ میلیون و ۶۰۰ هزار تن ترانزیت داشتیم. در سال ۹۸، با ۲۶ درصد کاهش به ۷ میلیون و ۱۱۵ هزار تن رسیدیم و مقایسه آمار سه ماهه نخست ۹۹ و ۹۸، چهل درصد کاهش ترانزیت را به ما نشان می‌دهد. اگر در خوش‌بینانه‌ترین حالت این ۴۰ درصد به ۳۰ درصد کاهش حجم ترانزیت تا پایان سال برسد، یعنی این روند کاهش ادامه‌دار است و یک جای کار می‌لنگد که آن گره کار را باید آسیب‌شناسی کنیم، اما ما نه تنها آسیب‌شناسی نمی‌کنیم، بلکه به این ترانزیت نحیف، لگد هم می‌زنیم.

صدای مشکوکی که امروز علیه ترانزیت بلند شده است، صدایی است که از مبارزه با فساد سیستمی در ترانزیت بلند شده است. ما اخیرا با جریان یقه‌بگیر شرکت‌های حمل و نقل برخورد کردیم. سیستمی که در مقابل تعظیم نکردن بخش خصوصی مقابل بخش دولتی مقاومت می‌کند امروز صدایش درآمده است و این صدایی که شما می‌شنوید، صدای جریان مشکوکی است که دنبال این است که شرکت حمل و نقل عرض ارادت کند.

بنده به عنوان یک خدمتگزار و مسوؤل در بخش ترانزیت گمرک با صدای بلند اعلام می‌کنم عملیات ترانزیت به شکل شفاف انجام می‌شود و ما در تایید این ادعا، از تمام دستگاه‌های نظارتی با روی باز و به گرمی استقبال می‌کنیم تا هر شائبه‌ای دارند بیانند و بررسی کنند. اگر کسی مستندی از تخلف دارد، نیاز به هیاهو نیست، می‌تواند به مراجع صالحه بدهد تا بررسی کنند. تمام تلاش ما در گمرک برای شفاف شدن، ایجاد تسهیلات و کاهش تخلفات در گمرک است. کما اینکه

■ در مورد ترانزیت سوخت در حال تعامل با بخش خصوصی و شرکت‌های حمل و نقل هستند و پیشنهادهایشان از طریق مراجع مربوطه در حال بررسی است؛ اما باید بگویم یکی از فاکتورهایی که مسیر ترانزیتی کشور را جذاب می‌کند تسهیل است و می‌طلبد که همه ما یک جور فکر کنیم. اگر هر دستگاه یک نوع فکر کند، می‌شود ده نوع سلیقه، ده نگرش که اجرا را سخت‌تر می‌کند. سلابیق مختلف در ترانزیت آسیب‌زا خواهد بود.

تاکید می‌کنم که باید رویکرد واحد در منافع ملی داشته باشیم. اگر رویکرد واحد داشته باشیم به یکدیگر کمک کرده و از هم انتقاد نمی‌کنیم. اگر رویکرد واحد نداشته باشیم، عملکرد یکدیگر را زیر سوال خواهیم برد و قدرت ریسک و تصمیم‌گیری مدیریتی را از بخش‌های فعال اقتصادی کشور می‌گیریم که خود بزرگ‌ترین خیانت به نظام اداری و سیستم اقتصادی است. اگر بخواهیم سلیقه خود را فراتر از قانون اعمال کنیم، ممکن است در تصمیم‌گیری دیگران هم تاثیرگذار باشد و اگر این تصمیم‌گیری منجر به کاهش تسهیلات در بخش ترانزیت شود، قطعاً به منافع ضربه می‌زند.

اگر نگاه امنیتی که دوستان در اوایل کار به من نسبت دادند، امروز تغییر کرده، به خاطر ایمانی است که به ترانزیت آورده‌ام. من باور دارم کار برای ترانزیت خدمت به آحاد ملت است. اعتقاد شخصی بنده این است که هر نوع توقفی در بخش دولتی، به هر عنوانی، یک گلوگاه فساد است. بخش دولتی جز چابک‌سازی و کوتاه کردن مسیر بروکراسی، دست به هر اقدامی بزند، فسادزا است و بخش خصوصی باید این مطالبات را از بخش دولتی پیگیری کند.

ما ملتی هستیم که کارهای بزرگی را با دست خالی انجام دادیم. ما در دهه ۶۰ و در دفاع مقدس هشت ساله، با همه قدرت‌های جهان جنگیدیم؛ آن هم تنها با همدلی و عزم ملی در آحاد کشور. در بحث ترانزیت هم اگر یک‌صدم دوره دفاع مقدس همدلی داشته باشیم، می‌توانیم سهم خود را از ترانزیت بازباییم و به‌مراتب درآمدی بالاتر از فروش نفت به دست بیاوریم.

نکته دیگر اینکه ما اولین کشور دنیا هستیم که در کنوانسیون تیر تبادل الکترونیکی اطلاعات را در ترانزیت انجام دادیم و این هم از گام‌های مثبت ما بوده است. حالا اگر فردی یک مرتبه از خواب بلند شود و فریاد بزند که با ترانزیت قاچاق می‌کنند و این یا آن شرکت‌ها را ببندید، تکرار دائم یک صدا از یک مجرا شائبه‌انگیز است! چرا در حساس‌ترین شرایط که ترانزیت ما به حالت احتضار درآمده، فضا را ملتهب می‌کنند؟ آیا این افراد با شبهه‌افکنی به اقتصاد ملی کمک می‌کنند و آب در آسیاب دشمن می‌ریزند؟ امروز باید تمام تلاش ما در جهت ایجاد مسیرهای بهینه برای جلوگیری از حذف مسیر ترانزیتی ایران باشد. آمارهای ما نشان می‌دهد که باید بسیار هشیارتر باشیم و دستگاه‌های نظارتی باید برای بررسی این صدهای مشکوک ورود کنند.

ترابران: نکته دیگر، مشکل دستورالعمل‌های خلق‌الساعه است مانند ممنوعیت ترانزیت سوخت که واکنش‌های بسیاری هم به دنبال داشت، مبنی بر اینکه چنین تصمیمات عجولانه‌ای ضربه بزرگی به وجه بین‌المللی کشور می‌زند و تبعات آن به راحتی برطرف نخواهد شد.

آمار قاچاق ما نسبت به یک دهه گذشته، به صورت فاحشی کاهش پیدا کرده است. با اجرای سامانه جامع امور گمرکی، حذف کاغذ و اطلاع شرکت‌های حمل و نقل از آخرین وضعیت محموله‌ها و فرآیند تشریفات ترانزیتی و اطلاع گمرک از انجام تشریفات این فرآیند شفاف شده است. یک زمانی بود که شرکت‌های حمل و نقل اطلاع نداشتند نمایندگان‌شان در مرزها چه کار می‌کنند، اما امروز به کمک سامانه جامع امور گمرکی، شرکت‌های حمل و نقل به صورت آنلاین از طریق پیامک و ارتباط الکترونیکی با دسترسی به سامانه‌های گمرکی از آخرین وضعیت تشریفات گمرکی آگاهی دارند. البته تجهیزات الکترونیکی ما در حد ایده‌آل‌ها نیست، ولی با توجه به محدودیت‌های مالی و تحریمی، در حد بضاعت سعی کردیم از دستگاه اسکن پیشرفته استفاده کنیم.

ایده‌آل این است که در تک‌تک گمرکات یک دستگاه ایکس‌ری پرسرعت و با آخرین تکنولوژی داشته باشیم، اما این تجهیزات گران و در شرایط فعلی، تامین منابع مالی لازم دشوار است. اگر این تجهیزات را در اختیار داشته باشیم، کنترل‌ها الکترونیکی می‌شود، دخالت انسان کاهش و سرعت کنترل افزایش می‌یابد. با این وجود در شرایط ویژه اقتصادی کشور، ما حداقل توانستیم در گمرکات مهم در مبادی ورودی و خروجی دستگاه ایکس‌ری بگذاریم. برنامه پلمپ هوشمند گمرک که اکنون در دست اجراست و نصب دوربین‌های پلاک‌خوان در مبادی ورودی و خروجی، گامی رو به جلو برای کنترل فرآیندهای گمرکی و ترانزیتی است.

البته ما سازمان‌های دیگری هم داریم مانند پلیس و سازمان راهداری که دوربین‌هایی در مسیر نصب کرده‌اند، پس در چنین شرایطی باید دست به دست بدهیم تا بتوانیم کامیون‌ها را در مسیر هم کنترل کنیم و همین یک ده‌هزارم را به نزدیک صفر برسانیم؛ کما اینکه در هیچ جای دنیا نمی‌توانند ادعا کنند که قاچاق را به صفر رسانده‌اند. ما گام‌های خود را برداشتیم، البته اعتقاد داریم هنوز کامل نیست و خیلی جای کار دارد، ولی تمام تلاشمان را کرده‌ایم.

هر نوع توقفی در بخش دولتی، به هر عنوانی، یک گلوگاه فساد خواهد بود. بخش دولتی هر کاری که در این زمینه به‌جز چابک‌سازی و کوتاه کردن مسیر بروکراسی انجام دهد، فسادبرانگیز خواهد بود و بخش خصوصی باید این مطالبات را از دولت پیگیری کند

مداخله چندسازمانی منافع کشور را به باد می‌دهد

کشمکش دایه‌ها بر سر کودک بیمار!

ترابران: از نظر شما، چرا ترانزیت علی‌رغم منافع اقتصادی و تجاری آن، همچنان در ایران مغفول مانده است؛ آن هم در حالی که همسایگان ما با سرعت و جدیت به دنبال نقش‌آفرینی بیشتر در این زمینه و ایجاد مسیرهای جایگزین هستند؟

■ ظاهراً هنوز در کشور ما مجموعه حاکمیت و اشخاص حقیقی و حقوقی دخیل در آن به این جمع‌بندی نرسیده‌اند که امکان ترانزیت از مسیر ایران یک موهبت خدادادی است نه یک فعالیت شبهه‌برانگیز. به نظر من حتی ابعاد امنیتی و منطقه‌ای آن خیلی مهم‌تر و با ارزش‌تر از ابعاد و منافع اقتصادی ناشی از آن است، در واقع این چسبندگی اقتصادی، منافع ملی کشورهای منطقه را به یکدیگر گره می‌زند. به همین دلیل همه کشورهای منطقه عزم خود را جزم کرده‌اند تا از این خوان نعمت بهره ببرند. شاید کشورهای بزرگی

امین ترفع، مدیرکل تجاری‌سازی و امور تشکل‌ها به عنوان مسئول ترانزیت در ساختار وزارت راه و شهرسازی تضعیف ترانزیت را مغایر با اهداف نظام می‌داند. او در گفت‌وگو با ترابران، درباره دو مفهوم چسبندگی اقتصادی و موانع غیرفیزیکی توضیح می‌دهد. چسبندگی اقتصادی مزیت فراگیری است که به فراموشی سپرده شده و موانع غیرفیزیکی سنگلاخ‌هایی است که با اعمال سلیقه‌های شخصی و سازمانی در مسیر ترانزیت گذاشته شده است.

ترفع با پیشنهاد مدیریت تعاملی در مرزها، تاکید می‌کند همچنان در حال پیدا کردن راه‌حلی هستند که فقط یک فرد، حرف آخر را در ترانزیت نزنند.





به نظر من ابعاد امنیتی و منطقه‌ای فعالیتی مانند ترانزیت خیلی مهم‌تر و با ارزش‌تر از ابعاد و منافع اقتصادی ناشی از آن است، در واقع چسبندگی اقتصادی حاصل از ترانزیت، منافع ملی کشورهای منطقه را به یکدیگر گره می‌زند

در حالی که کشورهای همسایه ما به شدت مشغول تبلیغ موقعیت ترانزیتی خود هستند، از طرف ما این سیگنال به ترانزیت‌کنندگان خارجی ارسال می‌شود که اگر از مسیر ایران استفاده کنند، با توجه به اینکه به ترانزیت مشکوک هستیم، حتماً با کنترل‌های مضاعف و مکرر، برای صاحبان کالا دغدغه‌خاطر ایجاد می‌کنیم

دارد که منجر به کاهش سرعت ترانزیت در کشور شده است.

ترابران: موانع غیر فیزیکی شامل چه مواردی می‌شود؟

■ مثلاً ما برای اینکه ورود و خروج مرزها را کنترل کنیم، یکسری دستورالعمل دادیم و یکسری وظایف را هم به صورت قانونی به دستگاه‌ها واگذار کرده‌ایم. بعد دیدیم که هنوز هم خروج سوخت قاچاق صورت می‌گیرد. پس گمرک را هم مسئول بررسی کردیم، اما باز هم شاهد خروج سوخت از کشور به شکل غیرقانونی بودیم. گفتیم خب حالا مرزبانی هم دخالت کند و قس علیهذا؛ در واقع جدا از تکلیف قانونی، به صورت دستورالعمل و آیین‌نامه به بعضی دستگاه‌ها گفتیم که شما هم کنترل کنید. این گره‌های دستی و دستورالعمل‌های مغایری که ایجاد شده، همان موانع غیر فیزیکی است.

به عبارت بهتر، جاده خراب نیست یا در بنادر مشکل تخلیه و بارگیری وجود ندارد، اما این اختلالات میان دستگاهی باعث کندی و توقف در مرزهای ریلی، زمینی و بندری می‌شود.

در پایانه‌های زمینی - جاده‌ای ما در موارد بسیاری به این مسئله برخورد می‌کنیم که در مرز حدود ۲۳ دستگاه مستقر هستند و هر کدام هم در یک بخش مشغول انجام وظیفه هستند، ولی همان دستورالعمل‌های مضاعف و مغایر باعث می‌شود که محدودیت‌های غیر فیزیکی به وجود بیاید، سرعت کند شود و در مرزها با صف‌های طولانی مواجه شویم. یعنی به جای اینکه مرز محل عبور باشد، تبدیل به پارکینگ شده است. حتماً در گزارش‌هایتان زیاد این مطالب را کار می‌کنید که مثلاً توقف ۳۰۰ کامیون در یک مرز یا صف چند کیلومتری در مرز دیگر.

البته اقداماتی هم انجام شده؛ مثلاً در حوزه گمرک، همین الان مکانیزم تیر الکترونیک با همکاری یکسری از کشورها اجرایی شده است. ما eCMR، CMR و TIR را داشتیم و اکنون eTIR را هم اجرایی کرده‌ایم، هدف این است که فرآیندهای عبور مرزی را تسهیل کنیم و در کنار آن، نگرانی و دغدغه دستگاه‌ها هم توسط کنترل‌های هوشمند

هم نباشند اما دو سه هدف محوری برای خود تعریف کرده‌اند که حتی اگر براساس جغرافیا و ماهیت فرهنگی آن کشورها متفاوت باشد، ولی حتماً یکی از آنها گسترش بستر فعالیت‌های ترانزیتی است. در حوزه ترانزیت هر اقدامی که لازم باشد در سطوح سیاسی، تجاری و اقتصادی انجام می‌دهند و بعد زیرساخت‌هایی را که ایجاد کردند تبلیغ و ترویج می‌کنند؛ آن وقت ما هر روز از گوشه و کنار شاهد صداهایی هستیم که نسبت به عواقب احتمالی ترانزیت هشدار می‌دهند و خواهان برخورد بازدارنده‌تر هستند؛ آن هم در کشوری که حداقل از زمان جاده ابریشم یعنی سده یکم میلادی، تا به امروز مسیر ترانزیت کالا بوده و بقایای کاروانسراهای ساخته شده در این راه‌گذر، هنوز هم قابل مشاهده است. جالب این که هر جا کاروانسرا می‌بینیم، در کنارش مسجد، بازار و مدرسه علمیه هم وجود داشته و این یعنی موضوع تجارت بین ملت‌ها از قرون گذشته به چسبندگی اقتصادی، تجاری، علمی، دینی و فرهنگی منجر شده است.

پس وقتی ما در مورد چسبندگی اقتصادی صحبت می‌کنیم، به معنای آن است که آمیختگی ما با کشورهای منطقه از نظر ترانزیت و حمل و نقل باید آنقدر قدرتمند باشد که بازدارندگی‌هایی در قبال بعضی محدودیت‌های سیاسی ایجاد کند.

حداقل از صد سال گذشته ما زیرساخت‌هایی برای حمل و نقل و تجارت شمال به جنوب و شرق به غرب داریم که واقعا در کل منطقه بی نظیر است. یعنی ما یک جاده سنتو در مشهد داریم که هنوز بی‌مانند است و تمام شرکت‌های خارجی که از قلمرو ایران عبور می‌کنند به این موضوع اذعان دارند که جاده‌ها و آزادراه‌های ایران از جمله مسیرهای باکیفیت منطقه است که ترانزیت‌کنندگان با زمان کم و سرعت بالا می‌توانند از آن عبور کنند. البته ممکن است در برخی مسیرها کاستی‌هایی باشد، ولی در مجموع با مشکل زیرساخت مواجه نیستیم و با همین ظرفیت موجود می‌توانیم حداقل ۲۰ میلیون تن ترانزیت انجام دهیم، با این وجود، یکسری مشکلات فرآیندی و موانع غیر فیزیکی وجود

در شرایطی که میزان ترانزیت از کشور حداقل تا دو سال قبل حدود ۱۰/۶ میلیون تن بود؛ امسال با وجود ممنوع شدن ترانزیت سوخت، در بهترین حالت به ۴ میلیون تن می‌رسد، آن هم وقتی که همسایگان برای مسیرهای خود در حال تبلیغ و تخفیف هستند و حتی از تفاهات تجاری و چندجانبه استفاده می‌کنند

کشورهای اطراف حتی بیش از ما کالاهای ترانزیتی را بررسی می‌کنند ولی بررسی آنها هوشمند و بدون اعمال سلیقه است و کنترل‌های ما هزینه‌زا و زمان‌بر. هدف ما هم باید این باشد که دغدغه دستگاه‌ها در زمینه فرآیندهای مرزی توسط کنترل هوشمند رفع شود نه کنترل تهاجمی

برطرف شود، نه کنترل‌های تهاجمی.

من هم با آقای آیتی هم نظرم که ترانزیت ما رو به احتضار است. امسال که ترانزیت سوخت هم ممنوع شده است یعنی عملاً نسبت به سال ۹۸، در خوشبینانه‌ترین حالت میزان ترانزیت به ۴ میلیون تن خواهد رسید، در حالی که حداقل دو سال قبل نزدیک به ۱۰/۶ میلیون تن بود؛ آن هم در شرایطی که کشورهای همسایه برای مسیرهای ترانزیت جایگزین خود تبلیغات کرده و مثلاً برای عبور از مسیرشان تخفیف می‌دهند یا از تفاهات تجاری مشترک و چندجانبه استفاده می‌کنند. حتی از ابزارهای سیاسی هم استفاده می‌شود و این تمهیدات باعث شده است که علی‌رغم یکپارچه بودن مسیر ایران، جذابیت مسیرهای رقیب بیشتر شود.

طبیعی است که قدرت‌های منطقه هم تمایلی ندارند که ما دست بالا را داشته باشیم و با حمایت‌های دولتی و سرمایه‌گذاری‌های کلانی که در حمل‌ونقل خود انجام می‌دهند باعث شده‌اند که مزیت نسبی و فرصت خود را از دست بدهیم و با کاهش قابل توجه حجم ترانزیت در کشور مواجه شویم. آن وقت در این اوضاع و احوال، عده‌ای در کشور خودمان در مورد اهمیت ترانزیت تردید ایجاد می‌کنند.

ترابران: به نظر شما ریشه شکل‌گیری جریان مخالف ترانزیت از کجا نشأت گرفته است؟

■ من خبری در مورد شبهات مطرح شده در زمینه ترانزیت خواندم که در پائانش آمده بود ما ۲۰ تا ۳۰ کامیون صادرات آرد هم داشتیم که معلوم نیست چه شده است! من فکر می‌کنم این جریان اصلاً نمی‌داند که ترانزیت یعنی چه! همین افرادی که شناختی از ترانزیت ندارند، با ابهاماتی که ایجاد می‌کنند، کار ترانزیت را سخت‌تر کرده‌اند. اگر تخلفی اتفاق می‌افتد باید در دادگاه ثابت شود، نه در فلان سایت و فلان روزنامه. کار به جایی رسیده که از طریق رسانه‌ها می‌گویند به وسیله ترانزیت قاچاق می‌شود، ولی مدرک و سند محکمه‌پسندی نمی‌آورند، فقط انتشار ابهام می‌کنند.

اینکه چه گروهی از این ابهام‌افکنی سود می‌برد و چه منافعی از این حوزه می‌برند

برای من جای پرسش است، ولی حتماً باید بررسی شود. مقام معظم رهبری به دفعات در مورد ترانزیت به صورت نوشتاری و گفتاری صحبت کردند اما این گروه فقط شبهه‌افکنی می‌کنند و می‌گویند گمرک باید پاسخگو باشد.

برعکس کشورهای همسایه که به طور مداوم در حال تبلیغ موقعیت ترانزیتی خود هستند، ما ضدتبلیغ می‌کنیم. ما این سیگنال را به ترانزیت‌کننده خارجی می‌فرستیم که اگر بخواهد از مسیر ایران استفاده کند، با توجه به اینکه به ترانزیت مشکوک هستیم، حتماً کنترل مضاعف داریم و بار را متوقف می‌کنیم و برای تاجر خارجی دغدغه خاطر به وجود می‌آوریم.

او با خود فکر می‌کند درست است که از مسیر دیگر بار با هزینه و زمان بیشتری می‌رود ولی حداقل خیالم راحت است که به صورت تضمینی به مقصد می‌رسد، ولی اگر در ایران محدودیتی برایش ایجاد شد چه کاری از دستم برمی‌آید.

ترابران: مجموعه وزارت راه و شهرسازی در مقابل این جریان مخالف چه اقداماتی می‌تواند انجام دهد؟

■ ما هم یکسری ظرفیت قانونی داریم و هم زبان قاطع و بدون رودرواسی‌های اداری؛ ضمن اینکه حداقل در این مورد، وحدت کلمه با گمرک وجود داشته است و با همین وحدت کلمه از همان ابزار رسانه‌ای که ابهام‌افکنی از آنجا شروع شد استفاده کردیم و محکم پاسخ دادیم.

در عین حال از یک سری ابزار قانونی مانند مصوبات کارگروه ترانزیت در وزارت راه و شهرسازی نیز می‌توان استفاده کرد که در این زمینه مرجعیت دارد. هرچند برگزاری جلسات آن به دلیل شیوع کرونا کمی به تأخیر افتاده است، چون نمی‌توان به صورت غیرحضوری این مباحث را مطرح کرد.

موضوعات پرچالشی است و لازم است به صورت حضوری با هم بحث کنیم. بنابراین، باید ببینیم با وجود پیک دوم کرونا آیا باید به شکل غیرحضوری برگزار شود یا صبر کنیم تا شرایط بحرانی فروکش کند. به هر حال، به‌زودی با همین دستور کار جلسه کارگروه

اشکال ما این است که در مرزهایمان یک مدیر واحد وجود ندارد که حرف آخر را بزند. همین نکته باعث شده همه دستگاه‌هایی که در مرز مستقر شده‌اند که بسیار هم متعدد هستند، خود را هم‌قد بدانند و نخواهند که از واحدهای دیگر تبعیت داشته باشند

بارها دیده شده در مرزهایی که ماموران دستگاه‌های مستقر، روابط خوبی با هم دارند، از ساده‌ترین تا پیچیده‌ترین کارها با کیفیت و سرعت مناسب انجام می‌گیرد ولی در یک مرز دیگر پرسنل دستگاه‌ها با هم ارتباط مناسبی ندارند و کارها با کندی انجام شده یا معطل می‌ماند

نه وزارت راه و نه گمرک هیچ‌کدام دستگاه بالادستی نیستند. اشکال ما این است که در مرزها یک مدیر واحد وجود ندارد که حرف آخر را بزند و این باعث شده همه دستگاه‌هایی که در مرز مستقر هستند خود را هم‌قد بدانند و طبیعی است که نخواهند از واحد دیگر تبعیت کنند.

ما در برخی مرزها شاهد هستیم که چون ماموران دستگاه‌هایی که در مرز مسافر شده‌اند، با هم روابط خوبی دارند، آن مرز از بهترین مرزهای ماست، از تمیزی گرفته تا سرعت خروج کامیون از مرز، از ساده‌ترین تا پیچیده‌ترین کارها همه با کیفیت مناسب انجام می‌گیرد ولی در مرز دیگر چون پرسنل دو دستگاه با هم خوب نیستند، کار متوقف و معطل می‌شود.

من یک زمان پیشنهاد دادم که ما باید در مرزهایمان یک نسخه به نام مدیریت تعاملی داشته باشیم. در همه مرزها همه دستگاه‌ها باید این توصیه‌های مدیریت تعاملی را اجرا کنند چون نهایتاً همه مشکلات به این ختم می‌شود که یک نهاد در مرز حرف آخر را نمی‌زد و هر کس حرف آخر را به صلاح‌دید و سلیقه خودش می‌زند.

ترابران: چطور می‌توان به آن فرد یا مدیریت واحد دست به پیدا کرد؟

■ راه‌حل‌های متعددی مطرح شده و وزارت راه هم ایده‌های خود را مطرح و به بخش‌های مختلف ارائه کرده است و در حال پیگیری هستیم تا در سریع‌ترین زمان ممکن یکی از راه‌حل‌های موجود اجرایی شود تا بالاخره یک نفر در مرز حرف آخر را بزند.

ترابران: در کشورهای رقیب، مدیریت واحد چگونه اعمال می‌شود؟

■ این که چه کسی در مرزها مسئول است در کشورهای مختلف براساس ساختار سازمانی و دولتی متفاوت است؛ چون ساختارهای دولتی کشورهای اطراف با هم تفاوت دارد. در یک کشور بخش حمل‌ونقل زیر مجموعه وزارت حمل‌ونقل و در کشور دیگر ترانزیت زیرمجموعه وزارت اقتصاد و توسعه پایدار است، ولی در نهایت، کنترل و نظارت بر عهده یک نهاد یا حتی یک فرد است و همه مجبورند از یک فرد یا نهاد تبعیت کنند.

ترانزیت را با بالاترین سطوح وزارت راه برگزار خواهیم کرد.

باید خاطر نشان کنم که ما در وزارتخانه با بررسی مخالف نیستیم. کشورهای اطراف ما هم مثل ما و حتی بیش از ما بار ترانزیتی را بررسی می‌کنند ولی بررسی ما هزینه‌زا و زمان‌بر است و بررسی آنها هوشمند و بدون اعمال سلیقه؛ یعنی با ردیابی که به وسیله حمل‌ونقل نصب می‌کنند و با کنترل‌های هوشمند برایشان معلوم است خودروی ترانزیت کی وارد شد، از کدام مسیر تردد و در کجا توقف کرد و از کدام مرز از کشور بیرون می‌رود، ولی کنترل‌های ما سلیقه‌ای و غیرهوشمند است و همین باعث می‌شود که عملاً توقف ایجاد شود.

البته ما هم به سمتی در حال حرکت هستیم که راه کنترل‌های محموله‌های ترانزیتی را هوشمندسازی کنیم و دیگر جلوی اعمال سلیقه مثلاً ماموران محلی را بگیریم؛ یعنی اکنون ما در حال حرکت به سمتی هستیم که کنترل‌های مخرب و تهاجمی را به کنترل هوشمند تبدیل کنیم، اما با توجه به تحرکات سریع همسایگان و مسیرهای رقیب، سرعت لازم را ندارد.

یکی از موضوعاتی که توقف بسیار ایجاد می‌کند اعمال سلیقه است یعنی برخی ماموران مرزی از دستورالعمل‌ها و قانون‌ها تفسیر خاص خود را دارند. در حدی که ممکن است این دستگاه با دستگاه دیگر حتی در خوانش عبارات یک نامه اختلاف نظر داشته باشند و این اختلاف، رفتار متضاد و به تبع کندی در مرز را به دنبال دارد.

ترابران: چه نهاد بالادستی باید این یکپارچگی را بین سازمان‌ها ایجاد کند؟

■ همانطور که گفتیم ما در حال حاضر با گمرک تعامل بسیار خوبی داریم. این همدلی که امروز بخش حمل‌ونقل با گمرک در مورد مسئله ترانزیت دارد، شاید در ۴۰ سال گذشته کم‌نظیر بوده باشد، منتها فقط ما و گمرک نیستیم، نهادهایی که در مرز مستقر هستند، متعدد شده‌اند و این تعدد به اضافه قوانین خودشان، همراه با دستورالعمل‌های جدید، تکالیف تعریف‌شده و اعمال سلیقه شخصی، همه باعث کندی کار شده است.

باز هم همان حکایت همیشگی «نعل وارونه» است. سال‌هاست که در این کشور از مزایای ترانزیت و ضرورت افزایش سهم ایران از ترانزیت جهانی سخن می‌رانند، اما آنچه در سایه تصمیمات سازمان‌های درگیر در این پروسه رخ می‌دهد، دست و دل صاحب بار ترانزیتی و شرکت حمل‌ونقلی را برای انتخاب مسیر ایران می‌لرزاند.

خسرو سرایی، کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل در گفت‌وگو با ترابران تاکید دارد: «عملکرد مسئولان و مانع‌تراشی‌های مختلف از یک طرف و نقص در شکل‌گیری زنجیره لجستیک از طرف دیگر موجب شد تا عاملی ثانویه‌ای به نام تحریم، این موانع پنهان را بیش از گذشته به رخ مسئولان بکشاند... همین الان با وجود شرایطی که برای تبدیل نرخ ارز به ریال پیش آمده است مسلماً جزو کم‌هزینه‌ترین کشورها محسوب می‌شویم، اما آن قدر هزینه‌های جانبی تحمیل می‌شود و آن قدر هزینه - فرصتی که برای صاحب کالا ارزشمند است بالا می‌رود که کلاً این دو مزیت را از دست می‌دهیم.»

سرایی در این گفت‌وگو علاوه بر واکاوی دلایل کاهش سهم ایران از ترانزیت جهانی، پیشنهادی مبنی بر پیاده‌سازی سیستم پاداش و جریمه به صورت تعاملی و دوسویه بین همه عوامل ترانزیت‌کننده کالا چه در دولت و چه در خارج از دولت، ارائه کرد.

دیگر کسی به باروری مسیر ایران باور ندارد

ترانزیت، بدون زاینده‌گی!

مونا روشندل





یکی از اشتباهات ما این است که همیشه به ترانزیت به عنوان محل درآمدزایی نگاه کرده و می‌گوییم با ترانزیت می‌توانیم از اقتصاد نفتی خارج شویم، اما نکته مهم، چیز دیگری است قبل از کاشت و داشت نمی‌توان برداشت کرد

به جای اینکه نردبان ۱۰ پله‌ای ترانزیت را از پله اول شروع کنیم، به پله چهارم بپریم. پله اول رشد ترانزیت در ایران و یا هر کشور دیگری «لجستیک» است. ما هنوز نهال لجستیک را در کشور نکاشتیم اما توقع داریم میوه آن یعنی ترانزیت را برداشت کنیم

به دلیل تحریم‌هاست که برای سال‌ها فعالان حمل‌ونقل را آزار می‌دهد.

ترابران: مسیرهای ترانزیتی دیگری در حال جایگزین شدن ایران هستند و حتی علی‌رغم ارتباطات اقتصادی گسترده ما با چینی‌ها، در طرح «یک کمربند-یک جاده» مسیر ایران نادیده گرفته شده؛ ما چه عملکردی داشتیم که کشوری مانند چین ما را در پروژه عظیم ترانزیتی خود حذف می‌کند؟

ما متأسفانه در این سال‌ها سیگنال‌های منفی زیادی به کشورهای مبدا و مقصد بارهای ترانزیتی ارسال کردیم و باعث شدیم که دیگران قلمرو ایران را برای گذر کالاهای خود انتخاب نکنند؛ مثلاً برای گذر کالای ترانزیتی بخشنامه‌هایی علی‌رغم قانون عبور کالای خارجی و بدون در نظر گرفتن نظرات کارشناسان به صورت خلق‌الساعه و یک‌شبه صادر می‌شود و صاحب کالا، فورواردر، شرکت‌های حمل‌بار، انباردار، مخزن‌دار و همه سرمایه‌گذاران بندری را در حوزه عبور کالا شگفت‌زده و متعجب می‌کند.

این در حالی است که ضرورتی برای صدور و اجرای این بخشنامه‌ها - به این شکلی که انجام شد - دیده نمی‌شود و اگر هم ضرورت آن احراز شده باشد باید با یک فرصت زمانی معقول ابلاغ و اجرا شود، مثلاً باید بگویند از سه ماه آینده یا حداقل از ماه آینده اجرا می‌شود.

حتی اگر رویه اشتباهی هم شکل گرفته باشد بگذارید برای حفظ موقعیت کشور، حتی با اخذ یک مابه‌التفاوتی آخرین پارت هم عبور کند. حتی بعد از آن هم نباید بگوییم راه کاملاً بسته است بلکه می‌بایست الزامات جدید برای عبور کالاهای مختلف از مسیرهای ایران در اسرع وقت به اطلاع ذینفعان رسانده و اعمال شود؛ بنابراین اینکه ما خودمان با دست خودمان راه را سد می‌کنیم، بدون شک سیگنال منفی به کشورهای دیگر ارسال می‌کند و آنها هم هیچ الزامی برای انتخاب کشوری مانند ایران با بخشنامه‌های خلق‌الساعه ندارند.

البته قضیه چینی‌ها و مشارکت ندادن ایران در طرح یک کمربند یک جاده تابع معادلات بسیار پیچیده‌ای است که موضوعات و مشکلات ترانزیتی از قلمروی ایران نسبت به دیگر عوامل

ترابران: لطفاً در ابتدا با اشاره به آمارها، یک نمای کلی از وضعیت ترانزیت بندری به‌ویژه در سه سال اخیر ترسیم کنید تا بعد بتوانیم بر اساس آن چرایی رسیدن ایران به این نقطه را بررسی کنیم.

بر اساس آمارهای منتشر شده، در سال ۹۵ بعد از تعلیق تحریم‌ها علیه اقتصاد ایران و پنجره‌ای که در تجارت ایران باز شده بود، ترانزیت عبوری از بنادر ایران ۶۵ میلیون تن (بدون احتساب سوخت) شد و در سال ۹۶ با افزایش ۲ میلیون تنی، به ۸۵ میلیون تن رسید، اما از سال ۹۷ روند کاهشی ترانزیت آغاز شد، به صورتی که در آن سال آمار ترانزیت به ۷ میلیون تن و در سال ۹۸ به حدود ۵/۵ میلیون تن کاهش یافت.

اما برای اینکه بتوانیم نمای واضح‌تری از وضعیت ترانزیت نشان دهیم بهتر است آمار کامل تخلیه و بارگیری در بنادر را هم بررسی کنیم. با وجود همه تحریم‌ها و نامالیماتی که شرایط امروز کشور را رقم زده است، در سال ۹۸ تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در بنادر حدود ۱۲ درصد نسبت به سال ۹۷ افزایش داشت و با وجود اینکه واردات ۳۰ درصد، صادرات ۱۰ درصد، کاپوتاژ ۵ درصد، ترانشیپ ۳۶ درصد و سایر رویه‌ها ۱۲ درصد نسبت به مدت زمان مشابه جهش داشتند، اما ترانزیت ۱۳ درصد کاهش یافت؛ حالا باید بررسی شود که چرا و چگونه با وجود این همه مشکلات خرد و کلان، همه رویه‌ها مسیر افزایشی را پیش گرفتند، اما ترانزیت در جهت کاهشی گام برداشته است.

به عقیده من، این موضوع ارتباط چندانی با تحریم‌ها ندارد، زیرا اگر قرار باشد تحریم‌ها بر رویه‌های گمرکی و بندری تاثیر داشته باشد، این تاثیر زودتر از همه باید روی واردات و صادرات نمایان شود، نه اینکه فقط ترانزیت را کاهش دهد.

باید اذعان کنیم که سرنخ کاهش چند ساله ترانزیت در بنادر، به مشکلاتی که ما سال‌هاست با آن مواجه هستیم برمی‌گردد که آن مشکلات پنهان، با تحریم‌های دوباره آمریکا علیه اقتصاد ایران تشدید شد. به بیان دیگر این آمار کاهشی بیشتر از آنکه متاثر تحریم باشد ناشی از تشدید مشکلات عدم تعاملات داخلی بین دستگاهی

خودمان باعث شدیم که دیگران قلمرو ایران را برای گذر کالاهای خود انتخاب نکنند؛ مثل همین بخشنامه‌هایی که بدون در نظر گرفتن نظرات کارشناسان به صورت خلق الساعه صادر می‌شود. حتی اگر رویه اشتباهی هم وجود دارد، بگذارید برای حفظ موقعیت کشور، حتی با اخذ یک مابه‌التفاوت آخرین پارت هم عبور کند ...

سالیان درازی است که می‌گوییم قلمروی ایران برای گذر کالای ترانزیتی ارزان‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر است، اما وقتی پای صحبت تجار خارجی می‌نشینیم به صراحت می‌گویند این سخنان فقط شعار است و ما هیچ زمانی مطابق این شعار عمل نکردیم

به‌خصوص عوامل سیاسی و روابط بین‌الملل تاثیرگذار بر این موضوع، کم اهمیت‌ترین آنها است. لااقل در مقایسه با تعدادی از کشورهایی که چین در قالب این طرح در آنها سرمایه‌گذاری هنگفتی انجام داده است مانند پاکستان، جایگاه ایران به لحاظ زیرساخت، روساخت و قوانین و مقررات حاکم بسیار بالاتر است.

ترابران: آیا همه ناکامی ایران در ترانزیت به همین بخشنامه‌های خلق الساعه برمی‌گردد؟
 فقط این بخشنامه‌ها نیست؛ چراکه علی‌رغم تاثیرگذاری بسیار بالایی که دارند، اما تعداد آنها خوشبختانه زیاد نیست. آنچه ترانزیت را آزار می‌دهد عدم یکپارچگی بین بخش دولتی و خصوصی، عدم بهره‌برداری از یک نرم‌افزار و لجستیک دیجیتال، ناهماهنگی بین دستگاهی و تصمیم‌گیران متعدد در دولت و خارج از دولت و بخش خصوصی است که فقط تعداد اندکی از آنها کافی است که مسیرهای دیگر جانشین مسیرهای ترانزیتی ایران شود.

برای دستیابی به شرایط بهتر باید همه افراد و ارگان‌ها در سایه و چارچوب قانون حرکت کنند؛ با وجود اینکه سال‌ها از تصویب قانون عبور کالای خارجی از قلمروی ایران می‌گذرد، هنوز اکثر دستگاه‌ها و حتی در بخش خصوصی به صورت بخشی رفتار می‌کنند و با یکدیگر هماهنگ نیستند. اگر می‌خواستیم این گونه رفتار کنیم دیگر چه نیازی به تصویب قانون داشتیم؟ اگر به ترانزیت به عنوان صادرات خدمات نگاه کنیم، این خدمات طی یک فرآیند یا زنجیره انجام می‌شود و در خط تولید هم معلوم است که چی کسی در چه زمانی باید چه عملی انجام دهد تا در انتهای خط تولید در یک زمان بهینه یک محصول با کیفیت که همان خدمات ترانزیتی است تولید شود.

در سایه این قانون باید یک دستورالعمل اجرایی که از کل فرآیند ترانزیت الهام گرفته و در یک چارچوب زمانی مشخص برای هر عامل تهیه و تدوین شده باشد، داشته باشیم تا هرگاه هر عاملی کوچک‌ترین وقفه‌ای ایجاد کرد بتوان با آن برخورد کرد، در حال حاضر عاملی که در این زنجیره لجستیکی و حمل‌ونقلی موجب وقفه و یا گرانی خدمات می‌شود هزینه‌های ناشی از عملکرد بد خود را نمی‌پردازد بلکه سرجمع این هزینه‌ها را کشور می‌پردازد و در

نتیجه با به خطر افتادن منافع ملی، کل مسیر ترافیکی کالاهای ترانزیتی تغییر می‌کند.

وقتی در یک بندر پلمپ کانتینر ترانزیتی بررسی و پلمپ مجدداً می‌شود و توسط کامیون و یا ریل در مسیر قرار می‌گیرد چه کسانی دوباره در مسیر این کانتینر وقفه ایجاد می‌کنند و موجب دیر رسیدن کالا به مقصد می‌شوند؟ آیا تا به حال با این عوامل تاخیر برخوردی صورت گرفته است؟

سالیان درازی است که ما می‌گوییم قلمروی ایران برای گذر کالای ترانزیتی، ارزان‌ترین و کوتاه‌ترین راه است، اما وقتی پای صحبت تجار خارجی می‌نشینیم آنها به صراحت می‌گویند این سخنان فقط شعار است و ایران هیچ زمانی آنها را عملی نکرده است. در حالی که کم‌هزینه و کوتاه بودن مسیر ایران عین واقعیت است، زیرا ما حدود ۳۰۰۰ مایل در مسیر دریایی و بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر در مسیر خشکی کوتاه‌تر از دیگر مسیرها هستیم، اما به دلیل بوروکراسی‌های اداری و ناهماهنگی دستگاه‌ها نتوانستیم از این مزیت بهره‌بریم.

همین حالا با شرایطی که برای تبدیل نرخ ارز به ریال پیش آمده است، مسلماً جزو کم‌هزینه‌ترین کشورها محسوب می‌شویم، اما آنقدر هزینه‌های جانبی تحمیل می‌شود و آنقدر هزینه - فرصتی که برای صاحب کالا ارزشمند است بالا می‌رود که کلاً این دو مزیت را از دست می‌دهیم.

همیشه توصیه ما در مقوله‌هایی از جمله توسعه اقتصاد حمل‌ونقل و توسعه اقتصاد بندر، نگاه به بیرون است، اما درباره ترانزیت نباید نگاه ما به بیرون باشد. در ترانزیت باید به داخل نگاه کنیم و تا زمانی که مشکلات داخلی برطرف نشود و هماهنگی صورت نگیرد، همین ته‌مانده بار را هم از دست خواهیم داد.

ترابران: برای حفظ وضعیت موجود چه کار باید بکنیم؟

موضوعی که در زمینه ترانزیت وجود دارد، اما اغلب به آن کمتر توجه می‌شود، این است که یک کشور تولیدکننده و فرستنده کالا، یک کشور عبوردهنده کالا و کشور دیگر مصرف‌کننده و پذیرنده کالا است و هر سه این عوامل باید وجود داشته باشند تا مسیری پدید آید و ترانزیت شکل گیرد. حالا مثالی

در حال حاضر عاملی که در زنجیره لجستیکی و حمل و نقلی موجب وقفه یا گرانی خدمات می شود هزینه های ناشی از عملکرد بد خود را نمی پردازد، بلکه سرجمع این هزینه ها را کشور می پردازد و در نتیجه با به خطر افتادن منافع ملی، کل مسیر ترافیکی کالاهای ترانزیتی تغییر می کند

ما باید ابتدا در کشور پلت فرم ملی لجستیک ایجاد کنیم، بعد از آن حمل و نقل کارا نیز طبق آن پلت فرم شکل می گیرد و در نهایت ترانزیت روی آنها سوار می شود و طبق آن پیش می رود

معرفی شده باشد، به سرعت اقدام کرده و در جلسات حضور می یابد.

ما نه تنها این مسئولیت را به بخش خصوصی واگذار نکرده ایم، بلکه دبیرخانه ای متشکل از ارگان های مختلف دولتی و خصوصی برای کریدورها تشکیل داده ایم که نه تنها نمی تواند گره های از مشکلات باز کند بلکه به خودی خود یک معضل جدید است.

هماهنگی ها در سطوح اجرایی بین دولت و غیردولتی و داخلی ها و خارجی ها و وظیفه دولت نیست. با توجه به همه بخشنامه ها و مقرراتی که دولت ملزم به رعایت آنهاست، اجرای یک تصمیم جدید حداقل با یک ماه تاخیر صورت می گیرد که دیگر بازار از دست رفته، زیرا در ترانزیت فرصت ها منتظر افراد چه دولتی و چه غیر دولتی نمی ماند. مانند آب روانی است که از هر جایی پتانسیل عبور داشته باشد می گذرد. اگر در مسیری جلوی آن سد ایجاد شود، منتظر نمی ماند بلکه راه جدیدی را پیدا می کند.

امروزه تجارت به سمت دیجیتالی شدن پیش می رود و بستر این تجارت باید توسط دولت فراهم شود، زیرا شرکت های خرد و غیردولتی نمی توانند چنین بستری را فراهم کنند، اما از آنجا که خیلی خودمان را درگیر کریدورهای مختلف کرده ایم از این کار غافل ماندیم. این در حالی است که اصلا به این عناوین و اسامی کریدورها نیازی نیست. مگر ترانزیت چیزی جز این است که وقتی کالا به مرز رسید همه دستگاه ها و افراد همگام و همزمان با یکدیگر کار کنند تا بار هر چه سریع تر از کشور خارج شود. اگر این کار انجام شود دیگر فرقی ندارد که نام آن مسیر چه کریدوری باشد شمال جنوب باشد یا شرق به غرب.

ما اگر بتوانیم مشق ترانزیت را در داخل خانه بنویسیم و چندین و چند بار این مشق را تکرار کنیم و هماهنگ باشیم، بیرون از خانه کسی از ما غلط املائی نمی گیرد، اما ما رفتیم کریدور شمال- جنوب را با روسیه و هند بنیان گذاشتیم و کشورهای دیگر را هم عضو کردیم، در حالی که هنوز در خانه خودمان مشق ننوشته بودیم تا اشتباهات مشخص شود.

یکی دیگر از اشتباهات ما این است که به ترانزیت به عنوان محل درآمد نگاه می کنیم و می گوئیم با ترانزیت می توانیم از اقتصاد نفتی

می زنم؛ مثلا شرکت ال جی قرار بود لوازم خانگی را از مسیر ترانزیتی ایران به قزاقستان ارسال کند، اما پس از چند سال، در کشور قزاقستان هاب تولید لوازم خانگی راه اندازی کرد و کشورهای دیگر را هم پوشش داد؛ بنابراین دیگر به این مسیر برای ترانزیت لوازم خانگی نیاز نداشت (مگر برای انتقال میزان بسیار اندکی از قطعات این لوازم). پس می بینید که گاهی نیز از دست رفتن ترانزیت یک کالا و یا کاهش حجم بار ترانزیتی به رفتار کشوری که در مسیر ترانزیت قرار دارد، هیچ ارتباطی ندارد که البته در مورد کشور ما موضوعیت ندارد و مشکل از خود ماست.

من چهار سال پیش طرحی را برای کاهش مداخلات دولت در بخش ترانزیت ارائه دادم که متاسفانه در رده های بالای تصمیم گیری متوقف ماند. وظیفه دولت ایجاد تسهیلات و فراهم آوردن زمینه مساعد برای انجام ترانزیت است. دولت باید در حمل و نقل، اپراتوری و کل پروسه عملیاتی ترانزیت، عقب بکشد و مسئولیت را برعهده برخی انجمن ها و کلا بخش غیر دولتی بگذارد و پس از آن اگر در سطوح بالای سیاسی نیازی به لابی و مذاکره بود، برای حمایت پا پیش بگذارد.

دولت هر چقدر هم چابک باشد نمی تواند به اندازه بخش خصوصی ذینفع چابک عمل کند. درسی که باید از عملکرد کشورهای دیگر بگیریم، واگذاری تولید ترانزیت و کریدورهای ترانزیتی به بخش خصوصی و انجمن ها است؛ مثلا در هند متولی کریدور شمال- جنوب، انجمن فوروردی این کشور است. این انجمن سبک کار می کند و چابک است. اگر قرار باشد دو هفته دیگر گردهمایی بگذارد و تصمیم گیری کند، با یک نامه نگاری همه کسانی که ذینفع هستند، حتی از کشورهای دیگر دعوت می شوند و حضور می یابند. حالا فرض کنید برای یک مسئول دولتی در ایران برای دو هفته دیگر دعوتنامه ارسال کنند، طبق بخشنامه های دولتی باید از یک ماه قبل برای اخذ مجوز سفر اقدام کند و بنابراین برای دو هفته آینده قطعا موفق به حضور در اجلاس نمی شود، اما اگر بخش خصوصی مثلا یک انجمن به عنوان متولی کریدور شمال- جنوب

درسی که ما باید از دیگر کشورها بگیریم واگذاری تولید ترانزیت و کریدورهای ترانزیتی به بخش خصوصی و انجمن‌ها است؛ مثلاً در هند متولی کریدور شمال- جنوب انجمن فورواردری هند است. این انجمن‌ها سبک کار می‌کنند و چابک فعالیت می‌کنند

من ۴ سال پیش طرحی برای کاهش مداخلات دولت در ترانزیت ارائه دادم که در رده‌های بالای تصمیم‌گیری متوقف ماند. وظیفه دولت فقط فراهم کردن زمینه مساعد برای انجام ترانزیت است. دولت باید در حمل‌ونقل، اپراتوری و ترانزیت، عقب بکشد و این وظایف را به برخی از انجمن‌ها و بخش غیردولتی واگذار کند

خارج شویم. سال‌های سال نیز کارشناسان چنین مطلبی را در کشور القا کردند، اما صحبت اصلی، چیز دیگری است قبل از کاشت و داشت نمی‌توان برداشت کرد. به جای اینکه نردبان ۱۰ پله‌ای ترانزیت را از پله اول شروع کنیم، به پله چهارم پریدیم و به همین دلیل الزامات و زیرساخت‌های لازم را برای ترانزیت نداریم. پله اول برای رشد ترانزیت در ایران و یا هر کشور دیگری «لجستیک» است. بدون توجه به الزامات لجستیکی نمی‌توان ترانزیت موفق داشت؛ مگر لجستیک چیست؟ لجستیک اساساً چیزی جز هماهنگ‌سازی، همگام‌سازی و یکپارچه‌سازی نیست. این نقشه‌ای است که اجرای آن همه جا اعم از صادرات، واردات، ترانزیت و... جواب می‌دهد.

ما باید ابتدا پلت‌فرم ملی لجستیک ایجاد کنیم، بعد از آن حمل‌ونقل کاراً نیز طبق آن پلت‌فرم شکل می‌گیرد و در نهایت ترانزیت روی آنها سوار می‌شود و طبق آن پیش می‌رود. این در حالی است که ما پلت‌فرم ملی لجستیک نداریم و به همین دلیل، حمل‌ونقل چندوجهی ما نیز با هماهنگی صورت نمی‌گیرد. در این شرایط یا بار منتظر وسیله حمل می‌ماند یا وسیله حمل در انتظار بار می‌خوابد.

همانطور که گفتم، پلت‌فرم لجستیک باید ملی باشد. اینکه مثلاً بندر پلت‌فرم لجستیک داشته باشد اما در راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی طبق آن رفتار نشود، لجستیک کار نمی‌کند. ما نهال لجستیک را نکاشته‌ایم، اما می‌خواهیم میوه آن یعنی ترانزیت را برداشت کنیم. باز هم تأکید می‌کنم تا زمانی که پلت‌فرم ملی لجستیک را پیاده نکنیم از ترانزیت خبری نخواهد بود.

البته وقتی می‌گوییم پلت‌فرم ملی لجستیک منظور این نیست که فقط در دولت شکل گیرد، بلکه در همه بخش‌های دولتی، غیردولتی و خصوصی باید جاری شود. خاطر نشان می‌کنم که با تمام امکانات و فرصت‌های موجود برای تبدیل شدن کشور به یک مرکز لجستیکی، متأسفانه نتوانسته‌ایم از این موهبت‌های الهی و موقعیت جغرافیایی بی‌نظیر، در امر لجستیک و بازرگانی به نحو مناسبی بهره ببریم، در حالی که بسیاری از کشورهای پیشرفته در دهه‌های اخیر، رویکرد توسعه‌ای خود را از صنعت‌محوری به خدمات‌محوری تغییر داده‌اند و در این میان،

توسعه لجستیک به عنوان یکی از اصلی‌ترین رشته‌های خدماتی پربازده و کم‌هزینه (در قیاس با توسعه صنایع) مورد توجه این کشورها بوده و از راه ارائه خدمات لجستیکی، میلیاردها دلار درآمدزایی می‌کنند.

گرچه کشور ما در هر یک از زیرساخت‌های لجستیکی (مثل جاده، بندر، فرودگاه، ریل و...) به‌طور جداگانه، جایگاه نسبتاً خوبی در بین کشورهای دنیا دارد؛ اما وضعیت زیرساخت‌های لجستیکی ایران به صورت یک سیستم یکپارچه اصلاً مناسب نیست که علت را باید در جزیره‌ای بودن هر یک از زیرساخت‌ها و نبود هم‌بندی و هم‌پوشانی بین زیرساخت‌های مختلف لجستیکی که در واقع باید مکمل یکدیگر باشند، دانست.

از همین رو، ایجاد و توسعه زیرساخت‌هایی است که بتواند زیرساخت‌های لجستیکی جدا را به یکدیگر پیوند دهد و امکان برقراری یک جریان روان و بدون وقفه را در تجارت داخلی و خارجی کشور ایجاد کند (از قبیل ایجاد مراکز لجستیکی، بنادر خشک و پایانه‌های چندوجهی در کنار توسعه زیرساخت‌های غیرفیزیکی و بازتعریف و بازتنظیم تعامل و شبکه‌های ارتباطی نهادهای مرتبط) می‌بایست از اهم برنامه‌های دولت در راستای نیل به هدف توسعه ترانزیت از قلمروی کشور باشد و بدون آنها هدف توسعه ترانزیت از طریق قلمروی کشور در حد شعار و برنامه باقی مانده و محقق نخواهد شد.

ترابران: سازمان بنادر برای عبور سریع تر کالای ترانزیتی از کشورمان چه اقداماتی انجام داده و چه برنامه‌هایی دارد؟

■ سازمان بنادر و دریانوردی کشور به‌واسطه ظرفیت‌های خوب لجستیکی و عملیاتی خود به‌صورت شبانه‌روزی خدمات چابک خود را به کشتی‌های حامل بار صادراتی، وارداتی و ترانزیتی ارائه می‌دهد و به جرات می‌توان بیان کرد که بنادر از حیث کیفیت و چابکی ارائه خدمات لجستیکی در طول زنجیره انتقال و ترانزیت کالا از قلمروی کشورمان، یکی از حلقه‌های کارا و چالاک زنجیره هستند؛ اما در اغلب موارد و به اشتباه مسائلی را که موجب تاخیر در خروج کالای ترانزیتی از بنادر می‌شود مانند اختلافات مالی میان فوروا در و

... هستند و خودشان را نه تنها مسئول در حوزه بنادر بلکه تا جایی که بار به افغانستان برسد مسئول دانسته‌اند و پیگیر موضوع هستند.

در هر صورت ما خواسته‌هایمان را در عرصه توسعه ترانزیت از طریق چابهار، می‌بایست با داشته‌های لجستیکی کشورمان متناسب و هماهنگ کنیم و همان‌گونه که پیش‌تر نیز بیان شد، ترانزیت به مثابه یک سیستم سیال عمل می‌کند؛ یعنی حتی در صورت کارکرد مناسب یک یا چند عامل، در صورت وجود نقص در یک نقطه دیگر، کارایی و اثربخشی کل سیستم تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد که بندر چابهار مثال مناسبی در این زمینه است که با وجود توسعه و تجهیز کم‌وبیش مناسب زیرساخت لجستیکی، آنچنان که باید و شاید شاهد رونق و رشد ترانزیت از طریق این بندر در محور شرق نیستیم.

علاوه بر آن، ما در همه این سال‌ها تخفیفات و معافیت‌های مختلفی را برای ترانزیت در بندر چابهار نظر گرفته‌ایم، مثلاً اینکه به شناورهای حامل بار ترانزیتی از ۳۵ تا ۷۰ درصد حقوق و عوارض و هزینه‌های بندری را تخفیف می‌دهیم.

برای کالای ترانزیتی نیز تخفیف ۲۵ تا ۱۰۰ درصدی در هزینه‌های مربوطه لحاظ می‌کنیم. همچنین برای کانتینرهای پر و خالی ترانزیتی از ۲۷ تا ۱۰۰ درصد تخفیف قائل شده‌ایم.

علاوه بر این، تسهیلاتی از جمله پذیرش سرمایه‌گذار خارجی و احداث تاسیسات مورد نیاز آنها در بنادر آماده شده و اکنون در حال مذاکره با طرف افغان در خصوص انعقاد یادداشت تفاهم و قرارداد سرمایه‌گذاری و احداث سایت ترانزیتی و لجستیکی در بندر شهیدبهشتی چابهار هستیم.

ترابران: شما به تخفیفات و مشوق‌های بندری اشاره داشتید، اما با توجه به اینکه سازمان بنادر، شرکت راه‌آهن و سازمان راه‌داری زیر نظر یک وزارتخانه فعالیت می‌کنند، اعمال این تخفیفات کافی است؟ ممکن است شما زمانی که کانتینر در بندر است به آن تخفیف بدهید، اما به محض نشستن روی واگن قطار، هزینه‌ها دو برابر می‌شود.

■ باید بگویم ما از ۳ سال قبل جزئیات هزینه‌های کل زنجیره حمل‌کالا از مبدأ تا

زنجیره ترانزیت در امر پاداش و جریمه دخیل باشند و نظارت کاملی روی عملکرد تمامی عوامل صورت بگیرد.

از طرف دیگر، پیش‌نیاز اجرای سیستم پاداش و جریمه در کل حلقه‌های لجستیک، مانیتورینگ کالا در همه مراحل است که در سایه تجارت دیجیتال رخ می‌دهد، بنابراین تا زمانی که نتوانیم تجارت دیجیتال را اجرا کنیم نمی‌توانیم از این سیستم بهره ببریم.

ترابران: به انتقال و ترانزیت نخستین پارت از غله‌های اهدایی کشور هند به افغانستان از طریق چابهار اشاره کردید. لطفاً کمی بیشتر درباره این اتفاق توضیح دهید؟

■ بله علی‌رغم مشکلات لجستیکی که محور بندر چابهار به افغانستان با آن مواجه است (از جمله عدم اتصال ریلی و کمبود ناوگان فعال حمل‌زمینی در استان سیستان و بلوچستان) که البته مجدانه به دنبال برطرف ساختن آنها هستیم، بار ترانزیتی جذب بندر چابهار شده که بخش عمده‌ای از آن مرهون پیگیری مسئولانه همکاران ما در بندر چابهار است که علی‌رغم بسیاری از مشکلات به‌صورت جدی و همزمان پیگیر بسیاری از موضوعات از جمله مسائل مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای، گمرکی و

حمل‌کننده دریایی یا صاحب کالا و حمل‌کننده دریایی که به تأخیر در صدور ترخیصیه منجر شده و یا مسائل مرتبط با اخذ برخی از گواهینامه‌های مورد نیاز سازمان قرنطینه و استاندارد و حتی برخی از مشکلاتی که کالای ترانزیتی در کانال فرمز گمرکی با آن مواجه می‌شود، به عملکرد سازمان بنادر نسبت می‌دهند که در همین راستا و به‌عنوان مثال عینی می‌توان به انتقال و ترانزیت نخستین پارت از غله‌های اهدایی کشور هند به افغانستان از طریق بندر چابهار اشاره کرد.

سازمان بنادر به‌منظور کاهش هزینه تمام‌شده انتقال کالاهای ترانزیتی و تسریع در انتقال آنها تخفیف‌ها و معافیت‌های متنوعی در نظر گرفته که به تفکیک بندر شمالی و جنوبی در تارنمای سازمان به‌راحتی در دسترس است.

یکی از برنامه‌های مترقی و بلندپروازانه که بر پایه‌های بسیار مستحکم فرآیندهای دیجیتالی استوار می‌شود می‌تواند این باشد که در کل زنجیره لجستیک ترانزیت سیستم پاداش و جریمه به صورت تعاملی و دوسویه بین همه عوامل ترانزیت‌کننده کالاچه در دولت چه در خارج از دولت پیاده‌سازی شود. این سیستم باید در کل و بین همه عوامل دخیل در فرآیند ترانزیتی اجرا شود؛ به این معنی که اگر یکی از عوامل خارج از مهلت تعیین شده در فرآیند عمل کند اولاً توسط سیستم ردگیری شود و ثانیاً اگر تأخیر به‌وجود آمده غیرمستدل و غیرمستند باشد به صاحب کالای ترانزیتی دموارژ پرداخت کند و اگر زودتر از مهلت تعیین شده اقدام مربوطه را انجام داد از صاحب کالا یا نماینده او و یا دولت دیسپاچ دریافت کند.

فرض کنید محموله‌ای ترانزیتی قرار است با ریل حمل شود اگر حمل‌کننده ریلی شامل اجزای حمل بتواند زودتر از موعد مقرر کالای ترانزیتی را مثلاً یک روز زودتر به مقصد برساند، به این معنی است که یک روز را برای صاحب کالا ذخیره کرده، بنابراین صاحب کالا باید مثلاً ۱۰ درصد از ارزش اقتصادی یا هزینه فرصت توقف یک روز کالا را به شرکت حمل پرداخت کند و به همین شکل تا زمانی که کالا به مقصد نهایی برسد عمل شود، اما باز هم می‌گویم این اقدام زمانی پاسخ می‌دهد که کل

هماهنگی در سطوح اجرایی بین دولت و غیردولتی‌ها یا داخلی‌ها و خارجی‌ها وظیفه دولت نیست. با توجه به همه بخشنامه و مقرراتی که دولت ملزم به رعایت آنهاست، اجرای یک تصمیم جدید وقتی صورت می‌گیرد که دیگر بازار از دست رفته است، زیرا فرصت‌ها در ترانزیت منتظر افراد (دولتی یا غیردولتی) نمی‌ماند

مقصد در داخل کشور از بندر، راه آهن، سازمان راهداری و ... شناسایی و محاسبه کردیم که سهم تخفیفات ما در کل این زنجیره چقدر است. آیا اصلا موثر است یا اینکه لازم است دیگران هم مانند شرکت راه آهن و ... بیایند و این کار را تکمیل کنند تا در کل بار و مسیر موثر واقع شود.

در این زمینه مشکل مهمی که وجود دارد این است که شرکت‌های غیردولتی و خصوصی متعددی ذیل راه آهن و بنادر مشغول به فعالیت هستند که اگر مجاب شوند که بهره‌وری هر یک چگونه باعث افزایش سهم کل کشور از ترانزیت منطقه می‌شود و به ایجاد کشش تقاضای پایدار و درازمدت در عرصه ترانزیت و به طبع شکوفایی این صنعت و سوددهی بلندمدت منتهی می‌شود، قطعاً در این مسیر همکاری مناسبی از خود نشان خواهند داد.

البته این مسئله مستلزم انجام کار کارشناسی دقیق و شناسایی تمام ابعاد و برآورد همه سناریوهای احتمالی و ایجاد سازوکارهای لازم جهت اجرای منصفانه و موثر است و طرح و بیان کردن این مسائل به صورت کلی و بدون کار کارشناسی در جلسات عمومی برخی نهادها، کارکرد مناسبی را برای رونق ترانزیت به ارمان نخواهد آورد و بیشتر به دافعه و عدم تمایل بخش‌های مختلف به مشارکت فعالانه در این طرح منجر خواهد شد.

در عین حال، پیش‌نیاز این فرآیند، تغییر نگرش و فرهنگ‌سازی است تا در این پروسه اشخاص حقیقی و حقوقی از منافع کوتاه‌مدت خود در راستای نیل به منفعت بلندمدت و پایدار که متضمن منافع ملی خواهد بود، چشم‌پوشی و صرف‌نظر کنند که البته کار آسانی نیست.

همه مطلب این است که بهره‌وری هر یک از این عوامل افزایش یابد چه در حمل و نقل و چه در عبور سریع کالا از بنادر و غیره در بخش دولتی و غیردولتی. اصولاً در سایه انجام کار درست و به موقع و با کیفیت، ارائه تخفیف خیلی کم‌رنگ می‌شود، ابتدا باید احصا شود که تخفیف‌هایی که ارائه می‌شود، کارایی لازم را دارد و به دست ذینفع اصلی می‌رسد یا خیر.

ترابران: در سال‌های گذشته، مدت معافیت انبارداری کانتینرهای ترانزیتی از ۱۰ روز به ۵ روز کاهش یافته است؟ آیا این کاهش

معافیت به خودی خود موجب افزایش هزینه ترانزیت نمی‌شود؟

■ خیر، موجب افزایش هزینه ترانزیت نمی‌شود؛ زیرا در این ماجرا بحث طولانی شدن زمان ترانزیت مطرح خواهد شد. زمان انجام یک فعالیت تا وقتی که فرصت برای انجام آن در نظر گرفته‌ایم طول می‌کشد. معمولاً افراد حقیقی و حقوقی تمایل دارند کاری که به آنها محول شده را تا پایان تاریخی که از قبل برای انجام آن تعیین شده، به تعویق بیندازند. این بدان معنی است که مثلاً اگر شما یک هفته برای انجام یک فعالیت دو روزه زمان بدهید پیچیدگی و سختی این فعالیت (از لحاظ روانی) به میزانی که یک هفته تمام وقت شما را پر کند افزایش می‌یابد؛ اگر چه ممکن است در زمان اضافی در نظر گرفته شده به جزی تحمل فشار و استرس ناشی از انجام آن کار، هیچ کار اضافه دیگری انجام نشود؛ به عنوان مثال اگر ما معافیت انبارداری کانتینرهای ترانزیتی را به ۱۵ روز تغییر دهیم، به ۲۰ روز کشیده می‌شود و همین‌طور زمان انجام ترانزیت طولانی و طولانی‌تر می‌شود.

هدف سازمان بنادر و دریانوردی از این

ما اگر بتوانیم مشق ترانزیت را در داخل خانه بنویسیم و هماهنگ باشیم، بیرون از خانه کسی از ما غلط املائی نمی‌گیرد، اما ما رفتیم کریدور شمال - جنوب را با روسیه و هند بنیان گذاشتیم و کشورهای دیگر را هم عضو کردیم، در حالی که هنوز در خانه مشق ننوشته بودیم تا اشتباهاتمان مشخص شود

کاهش معافیت به هیچ‌عنوان درآمذزایی نبوده است، چرا که رقم احتمالی آن در مقایسه با تخفیفاتی که در ترانزیت به شناور و کالا می‌دهیم بسیار ناچیز است. هدف از کاهش معافیت، کاهش رسوب کالای ترانزیتی و افزایش سرعت سیر کالای ترانزیتی از بندر و بالتبع از قلمروی کشور بوده که البته بحث ایجاد نظام پاداش و جریمه که پیش‌تر در ابتدای مصاحبه بدان اشاره شد، مکمل اجرای این طرح است و باید به جهت افزایش اثربخشی اقدامات، در کنار تغییر مدت معافیت‌ها از جمله معافیت‌های انبارداری، تشویقات و همچنین مکانیسم تنبیهی متناسب تعبیه و پیش‌بینی شود.

ترابران: سازمان بنادر برای تسهیل تجارت ایران از طریق صدور بارنامه سراسری چه اقداماتی انجام داده است؟

■ دو یا سه سالی است که سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری سایر ذینفعان، پیگیر عملیاتی کردن بارنامه سراسری یا بارنامه Through Bill of Lading بوده و جلسات مستمری با راه آهن و هم خطوط کشتیرانی داشته‌ایم. در کنار بارنامه سراسری، سازمان بنادر از صدور بارنامه‌های حمل و نقل مرکب مانند بارنامه فیاتا و قبول مسئولیت توسط متصدیان حمل و نقل عمومی یا NVOCC در مقام فورواردر کارگیا (اصلی)، استقبال کرده و در این راستا آماده همکاری با سایر دستگاه‌ها است.

البته بحث بارنامه سراسری و مرکب بیشتر بحث اسنادی بوده و به منزله قبول مسئولیت و مدیریت حمل و ترانزیت توسط یک فورواردر است و از منظر عملیاتی نیز به جهت وجود یک شخص حقوقی واحد و مسئول عملکرد کربهای متوالی (چه مسائل مالی و چه عملیاتی) بالتبع فرآیند عملیاتی ترانزیت را با سهولت و سرعت بیشتری توأم خواهد کرد و از این حیث دارای مزایای بیشماری است، ولی در عین حال، پیاده‌سازی موفق آن مستلزم پیش‌نیازهایی از قبیل توسعه زیرساخت‌های EDI و توانمندسازی متصدیان حمل و نقل عمومی کشورمان در قبول مسئولیت این پروسه و در گروی توسعه شبکه‌های همکاری خود با سایر کشورها است.

ترانزیت سوخت همسایگان، به امید فروش سوخت داخلی قطع شد

بریدن پا، برای دراز کردن دست!

فقط یک امضای اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور پای برگه تصویب‌نامه هیئت‌وزیران کافی بود تا بار دیگر در دیوار اعتماد تجار خارجی و شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی به ترانزیت در ایران شکافی تازه پدیدار شود؛ آن هم در شرایطی که سود احتمالی دولت از این مصوبه، به هزار اما و اگر و شاید و باید وابسته است. ترابران در گفت‌وگو با رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی تبعات ممنوعیت ترانزیت بنزین، نفت، گاز و هیدروکربورهای مشابه را تا پایان سال ۹۹ و همچنین چگونگی بازسازی اعتماد از دست رفته تجار خارجی را بررسی کرده است.

اما بخش‌های مختلفی که اندک تعصبی نسبت به ترانزیت از خاک ایران داشتند در مقابل این خواسته وزارت نفت تمام‌قد ایستاده بودند و تا پیش از این نگذاشتند وزارت نفت خواسته خود را محقق کند. این داستان ادامه داشت تا اینکه با شیوع ویروس کووید-۱۹ و کاهش سفرهای داخلی مصرف

بلکه بخشنامه‌ها و قوانین خلق‌الساعه و یک‌شبه، ایران را دچار بحران کرده است. گفته می‌شود؛ از سال‌های دور، وزارت نفت همواره یکی از مخالفان ترانزیت سوخت از ایران بوده و همواره تلاش کرده تا ترانزیت سوخت از ایران به بهانه فروش سوخت مازاد تولید داخل به همسایگان ممنوع شود،

با ابلاغ مصوبه هیئت دولت مبنی بر «ممنوعیت عبور (ترانزیت) بنزین، نفت‌گاز و هیدروکربورهای مشابه به کشورهای همسایه تا پایان سال ۹۹» بر همه روشن شد که تحریم، اقتصاد نفت‌زده، کرونا و... علتی نیستند که معلولی به نام عقب‌افتادگی و رکود اقتصادی را برای ایران رقم زده باشند؛



رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران: بخشنامه دولت مبنی بر ممنوعیت ترانزیت سوخت، برای فعالان حمل و نقلی به منزله مرگ ترانزیت است. سرمایه‌های کسانی که تانکر خریداری و مخزن اجاره کردند اکنون با این بخشنامه به باد رفته است

... این مصوبه موجب می‌شود شرکت‌های حمل و نقل فعال در حوزه ترانزیت سوخت با انباشتی از بدهی بابت خرید و اجاره کامیون، تانکر و اجاره مخازن سوخت و... به حال خود رها شوند به امید اینکه شاید روزی سوخت تولید داخل به فروش رسد

سوخت تولیدی در کشور بسیار کاهش یافت و بخشی از محصولات نفتی تولید داخل روی دست پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها ماند. این موضوع بهانه خوبی شد تا وزارت نفت بار دیگر قد علم کند و به دنبال خواسته دیرینه خود برود. دولت هم در رویای وادار کردن کشورهای همسایه به خرید سوخت مازاد ایران به یکباره و بدون بررسی تبعات احتمالی، مصوبه ممنوعیت ترانزیت سوخت را امضا و ابلاغ کرد.

به این ترتیب، ایران که خود را چهارراه ترانزیتی جهان می‌داند، با این کار آب به آسیاب رقیب ریخت، چراکه نه تنها برای هموار کردن این فرآیند گامی بر نمی‌دارد، و یا نسبت به تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان-سرخس، راه‌آهن خواف-هرات، راه‌آهن بندر شهید رجایی-آستارا، راه‌آهن شلمچه-بصره - بندر لاذقیه و... اقدامی انجام نمی‌دهد، بلکه با دست خود زمین بازی را به دیگران واگذار می‌کند؛ در حالی که به وضوح شاهد آن است که حتی کشور دوست و برادر چین، با موافقتنامه راه لاجورد، طرح یک کمربند یک راه (استفاده از بندر گوادر پاکستان به جای چابهار در این طرح)، همکاری با روسیه در خط آهن شمال دریای خزر و اتصال چین به اروپا و در آخر هم خط آهن اتصال کشورهای جنوب خلیج فارس به دریای سیاه و اتصال به اروپا، ایران را دور زده است.

منتظر فروپاشی ترانزیت باشیم
 در همین رابطه؛ رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران مصوبه هیئت دولت را درباره ممنوعیت ترانزیت بنزین، نفت گاز و هیدروکربورهای مشابه، مرگ ترانزیت اعلام کرد و به خبرنگار ترازوی گفت: «این بخشنامه برای فعالان حمل و نقلی به منزله مرگ ترانزیت است، زیرا شرکت‌های حمل و نقلی که برای این کار سرمایه‌گذاری کرده و تانکر خریداری و مخزن اجاره کرده و محموله کشورهای خارجی را آورده و در مخزن ریخته‌اند تا بعد از آن به مقصد برسانند، اکنون با این بخشنامه

با بن‌بست مواجه شده‌اند و دولت به آنها می‌گوید نمی‌توانید محموله کشور دیگر را ببرید»

جواد سمساریلر با بیان اینکه ضرر و زیان هنگفتی با این بخشنامه به شرکت‌های حمل و نقلی وارد می‌شود، افزود: «هیچ‌گاه مسئولان ما از خودشان نپرسیدند که چرا ترانزیتی که تا ۲ سال پیش به ۱۵ میلیون تن در سال رسیده بود اکنون حتی به ۲ میلیون تن هم نمی‌رسد. آنها باید بدانند به‌اندازه‌ای مقررات دست و پاگیر و ضدترانزیتی در کشور تدوین و وضع می‌شود که دیگر رمقی برای ترانزیت باقی نمی‌ماند.»

سمساریلر با اشاره به اینکه با درخواست وزارت نفت به این بهانه که چون ما نمی‌توانیم صادر کنیم، محموله کشورهای دیگر هم از این مسیر رد نشود، خاطر نشان کرد: «هیچ‌گونه منطقی پشت این مصوبه نیست و هیچ دستاوردی جز فروپاشی ترانزیت در ایران ندارد.»

او با تاکید بر اینکه اگر ما نمی‌توانیم فرآورده‌های نفتی، سوخت و هیدروکربورهای مشابه را صادر کنیم به آن دلیل است که تحریم هستیم، اظهار کرد: «ترانزیت سوخت فعالیت‌های ارزش‌آور و اشتغال‌زا است، در این شرایط که نمی‌توانیم از صادرات درآمد داشته باشیم، بهترین تصمیم این است که از مسیر و راه خود درآمدزایی کنیم و بگذاریم دیگر کشورها کالاهای خود را از مسیر کشور ما عبور دهند و صادر کنند تا اشتغال ایجاد شود و درآمد برای کشور داشته باشد، اما ما همین راه کسب درآمد و اشتغالزایی را در دوران تحریم با تصمیمات ضدترانزیتی بر روی خود می‌بندیم.»

او با بیان اینکه مصوبه نامبرده کل درآمد ترانزیت را در هر بخشی به جیب همسایگان سرازیر می‌کند، گفت: «متأسفانه این مصوبه عطف به ماسبق شده و موجب شده است که شرکت‌های حمل و نقلی فعال در حوزه ترانزیت سوخت با انباشتی از بدهی‌های خود برای خرید و اجاره کامیون و اجاره مخازن سوخت و... به‌حال خود رها شوند به امید اینکه شاید روزی سوخت تولید

رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان: اگر مدعی یک کشور ترانزیتی هستیم نباید چنین بخشنامه‌هایی داشته باشیم. پاکستان و افغانستان بیشترین استفاده را از ترانزیت سوخت از مسیر ایران داشتند و تجار آنها هم در این زمینه برنامه‌ریزی کرده بودند، اما اکنون مانند خود ما دچار سردرگمی شده‌اند

... ما با دست خودمان این موقعیت ترانزیتی را به ترکمنستان تقدیم کردیم؛ چراکه این کشور نه تنها دارای منابع زیاد سوخت است، بلکه به آسیای میانه هم دسترسی دارد، بنابراین با ممنوعیت ترانزیت از ایران، تجار طرف قرارداد با شرکت‌های حمل و نقلی ما به سمت ترکمنستان سوق پیدا می‌کنند

دست شرکت‌های حمل و نقلی مانده است و آنها نمی‌دانند با بار ترانزیتی خود که از قبل آمده است باید چه کار کنند و بلا تکلیف هستند»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان با اشاره به اینکه صاحبان کالای خارجی نیز نسبت به مسیر ترانزیتی ایران بدبین شدند، اظهار کرد: «اگر ما مدعی هستیم که ایران یک کشور ترانزیتی است نباید چنین بخشنامه‌هایی داشته باشیم و در مسیر ترانزیت مانع تراشی کنیم. افغانستان و پاکستان بیشترین استفاده را از ترانزیت سوخت از مسیر ایران می‌برند و تجار آنها از قبل در این زمینه سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی کرده‌اند که اکنون آنها هم دچار سردرگمی شده‌اند.»

او درباره تبعات فرامرزی این ممنوعیت تاکید کرد: «ما این کار را به نفع ترکمنستان انجام دادیم، زیرا آنها به دنبال این هستند که موقعیت ترانزیت را از ایران بگیرند و ما هم با دست خودمان این موقعیت را به آنها تقدیم کردیم؛ چراکه این کشور نه تنها منابع زیاد سوخت دارد بلکه به آسیای میانه هم دسترسی دارد، بنابراین با ممنوعیت ترانزیت از ایران، تجار طرف قرارداد با شرکت‌های حمل و نقلی ما به سمت ترکمنستان سوق پیدا می‌کنند.»

او در ادامه با تاکید بر اینکه اعتماد به کشور ما از بین رفته است، گفت: «وقتی مسئولان ما چنین تصمیم گرفتند، حتی تجار خارجی که کالاهای دیگری برای ترانزیت از مسیر ایران داشتند از ترس صدور بخشنامه جدیدی درباره ترانزیت کالا از این مسیر عقب‌نشینی کردند.»

زمانیان افزود: «جلب نظر و اعتماد تجار خارجی برای مسیر ترانزیتی ایران فقط توسط شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی انجام شده است. آنها وقت و هزینه بالایی برای بازاریابی صرف کرده‌اند تا توانستند خارجی‌ها را جذب کنند، اما با این اتفاق حتی اگر همین الان هم آزاد شود دیگر تاجران خارجی به مسیر ترانزیتی ایران اعتماد نخواهند کرد؛ آنها می‌گویند ایران که

داخل به فروش رسد.»

سمساریلر با بیان اینکه مشاوران معاون اول رئیس‌جمهور از تعداد رانندگان کامیون‌های تانکر دارای اقساط لیزینگ، هزینه توقف ناوگان در پارکینگ‌ها و اجاره مخازن سوخت اطلاعی ندارند، تصریح کرد: «انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران با بیش از نیم قرن سابقه ساماندهی به امر حمل و نقل، با در نظر گرفتن جمیع جهات، اعتراض شدید خود را به مصوبه مذکور اعلام کرده و درخواست تجدید نظر دارد.»

همه نسبت به مسیر ترانزیتی ایران بدبین شدند

احمد زمانیان، رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان نیز با بیان اینکه ایران از لحاظ جغرافیایی در موقعیت طلایی ترانزیت قرار دارد و پس از فروپاشی شوروی، سال‌های سال است که مسئولان به آن افتخار می‌کنند، به خبرنگار تارابان گفت: «در سال‌های گذشته، بارهای ترانزیتی از قلمرو کشورمان عبور کرده است که هم برای دولت درآمدزایی داشته و هم چرخ ناوگان ایران را در این حوزه به چرخش انداخته است؛ اما اینکه یک‌شبه، بدون اطلاع قبلی و بررسی تبعات و جوانب مختلف کار، بخشنامه‌ای صادر و ترانزیت سوخت ممنوع شود، ضرر و زیان هنگفتی را متوجه شرکت‌های حمل و نقلی فعال در حوزه ترانزیت سوخت می‌کند.»

زمانیان تصریح کرد: «در هیئت دولت مشاوران و افرادی که به این نتیجه رسیده‌اند معاون اول رئیس‌جمهور چنین بخشنامه‌ای را امضا کند، با بی‌تدبیری موجب شدند کامیون‌های ترانزیت سوخت در کشور و همچنین صدها هزار تن سوخت ترانزیتی در مخزن‌های کشور دپو شود. در حالی که این بارها مجوز ترانزیت دارند و نباید در کشور بمانند.»

او با بیان اینکه بسیاری از شرکت‌های حمل و نقلی که تجهیزات و ناوگان ترانزیت سوخت دارند، با این تصمیم دولت زمینگیر شدند؛ تاکید کرد: «ضرر و زیان بسیاری روی

سخنگوی اتحادیه صنفی صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی: این تصمیم در شرایط فعلی به نفع کشور است، قبلاً مجبور بودیم محموله‌های عبوری از مرز زمینی را نسبت به دریایی با قیمت ارزان‌تر و با تخفیف بفروشیم تا با قیمت‌های منطقه هماهنگ باشد، اما اکنون می‌توان با قیمت‌های بهتر، فرآورده را به اقلیم کردستان عراق، افغانستان و ارمنستان صادر کنیم

حمید حسینی: کشورهای مشتری فرآورده‌های ایران اگر بخواهند از جای دیگر خرید کنند هزینه‌هایشان بسیار بالا می‌رود، مثلاً اگر عراق بخواهد محموله را به جای بندر امام از حور زبیر یا ام‌القصر به کردستان برساند بیش از ۱۰۰ دلار هزینه دارد

یک شبه چنین تصمیمی برای ترانزیت گرفته است ۱۰۰ درصد برای دیگر بخش‌ها هم چنین تصمیمی اتخاذ خواهد کرد.» او خاطر نشان کرد: «جلب نظر تجار در ترانزیت محموله سوخت و حتی کالاهای دیگر به این سادگی نیست که بخواهیم دوباره نظر آنها را برگردانیم. ترانزیت چانه‌زنی می‌خواهد که بخش خصوصی و مدیران شرکت باید این کارها را کنند که آنها هم دیگر به تصمیمات دولت اعتمادی ندارند و نمی‌دانند با چه پشتوانه‌ای باید این کار را انجام دهند.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی گفت: «ما از واقعیت اینکه چرا دولت ترانزیت سوخت را ممنوع اعلام کرد اطلاعی نداریم، اما آن‌طور که در اذهان عمومی نقش بسته، فروش سوخت مازاد تولید داخل به همسایگان به جای ترانزیت سوخت دیگر کشورها به آنها است که نمی‌دانیم آیا واقعا در دوران تحریم این تصمیم، درآمدی برای دولت دارد یا نه؛ اما امروزه تجارت جهانی اقتضا می‌کند که تاجر از هر جا که به نفعش است خرید انجام دهد بنابراین ممنوعیت ترانزیت دلیل قطعی بر فروش سوخت ایران نخواهد بود.»

دیدگاه دیگر کارشناسان و فعالان حمل‌ونقلی هم مانند نظران سمساریلر و زمانیان است. البته گاهی هم نظرات متفاوتی شنیده می‌شود، مثلاً بهروز فتحی، یکی از کارشناسان صنعت حمل‌ونقل معتقد است: «متأسفانه در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور که عالی‌ترین نهاد سیاست‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل است، وزارت نفت حضور ندارد؛ در حالی که کشور ما دو بال بالفعل و بالقوه پیشران و مکمل دارد که نفت و لجستیک است؛ پس اصلی‌ترین حرکت وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان عالی‌ترین نهاد سیاست‌گذار در حوزه ترابری کشور این است که بین حمل و نقل و نفت هماهنگی و سینرژی ایجاد کند تا هر دوی این قابلیت و مزیت نسبی کشور به کمک هم رشد کند و بالنده شوند.» او خاطر نشان کرد: «شاید باورش سخت

باشد، ولی ایران به عنوان یک کشور تولید و صادرکننده نفت، هنوز عضو کنوانسیون ADR که مربوط به حمل کالاهای خطرناک از جمله فرآورده‌های نفتی است، نیست، در حالی که ترکیه بدون بهره‌مندی از چنین ثروت خدادادی، در این کنوانسیون عضو است.»

... اکنون محموله‌های نفتی

را با قیمت بهتری می‌فروشیم

اما سیدحمید حسینی، سخنگوی اتحادیه صنفی صادرکنندگان فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی معتقد است: «به نظر می‌رسد این تصمیم در شرایط فعلی به نفع کشور خواهد بود، چون ما اکنون محموله‌ها را در مرزهای زمینی با قیمت خوبی می‌فروشیم، زمانی مجبور بودیم، محموله‌های عبوری از مرز زمینی را نسبت به دریایی با قیمت ارزان‌تر و با تخفیف بفروشیم تا با قیمت‌های منطقه هماهنگ باشد، اما اکنون این فرصت وجود دارد که با قیمت‌های بهتر فرآورده را به اقلیم کردستان عراق، افغانستان و حتی ارمنستان صادر کنیم.»

او افزود: «کشورهای مشتری فرآورده‌های ایران اگر بخواهند از جای دیگر خرید کنند و ایران اجازه عبور ندهد قاعدتاً یا شدنی نیست و یا هزینه‌هایشان بسیار بالا می‌رود، مثلاً اگر عراق بخواهد محموله را به جای بندر امام از حور زبیر یا ام‌القصر به کردستان برساند بیش از ۱۰۰ دلار هزینه دارد، بنابراین به‌صرفه است که محموله ایرانی را با قیمت بالاتر از بین‌الملل بخرند و مصرف کنند.»

این سخنان حسینی در حالی گفته می‌شود که هیچ تضمینی برای این موضوع وجود ندارد که ممنوعیت ترانزیت سوخت از قلمرو ایران به کشورهای همسایه دلیل قطعی بر فروش سوخت ایران باشد. با این حال، امیدواریم حالا که درآمد ترانزیتی قطع شد و زیان‌هنگفتی در دامن شرکت‌های حمل‌ونقلی فعال در این حوزه مانده، حداقل دولت بتواند فرآورده‌های نفتی مازاد خود را به همسایگان بفروشد و به گونه‌ای نباشد که دولت هم خر را از کف بدهد و هم خرما را.

آه از غم تو، هزار آه از غم تو

مهرداد خواجه‌نوری

«میزان مقررات دست‌وپاگیر و ضدترانزیتی» چنان لطمه‌ای زده است که به قول جواد سمساری‌لر، رئیس هیئت‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، «میزان ترانزیتی که تا ۲ سال پیش به ۱۵ میلیون تن در سال رسیده بود، اکنون حتی به ۲ میلیون تن هم نمی‌رسد.»

داستان این است که «وزارت نفت به این بهانه که چون ما نمی‌توانیم صادر کنیم، محموله کشورهای دیگر هم از این مسیر رد نشود» و این مصوبه را عطف‌به‌ماسبق هم کرده است. به درستی که برای دراز کردن دست، پا را بریده‌اند!

خسرو سرایی بار دیگر از «نعل وارونه» می‌گوید و اینکه به بهانه‌های مختلف، خودمان ضربه اصلی را به خودمان زده‌ایم: یعنی ترانزیت، بدون زاینده‌گی! مسئول ترانزیت در ساختار وزارت راه و شهرسازی ما «کشمکش دایه‌ها بر سر کودک بیمار» را دلیل اصلی می‌داند: (گروهی امکان ترانزیت از مسیر ایران را یک موهبت خدادادی می‌دانند و گروه دیگر آن را یک فعالیت شبهه‌برانگیز).

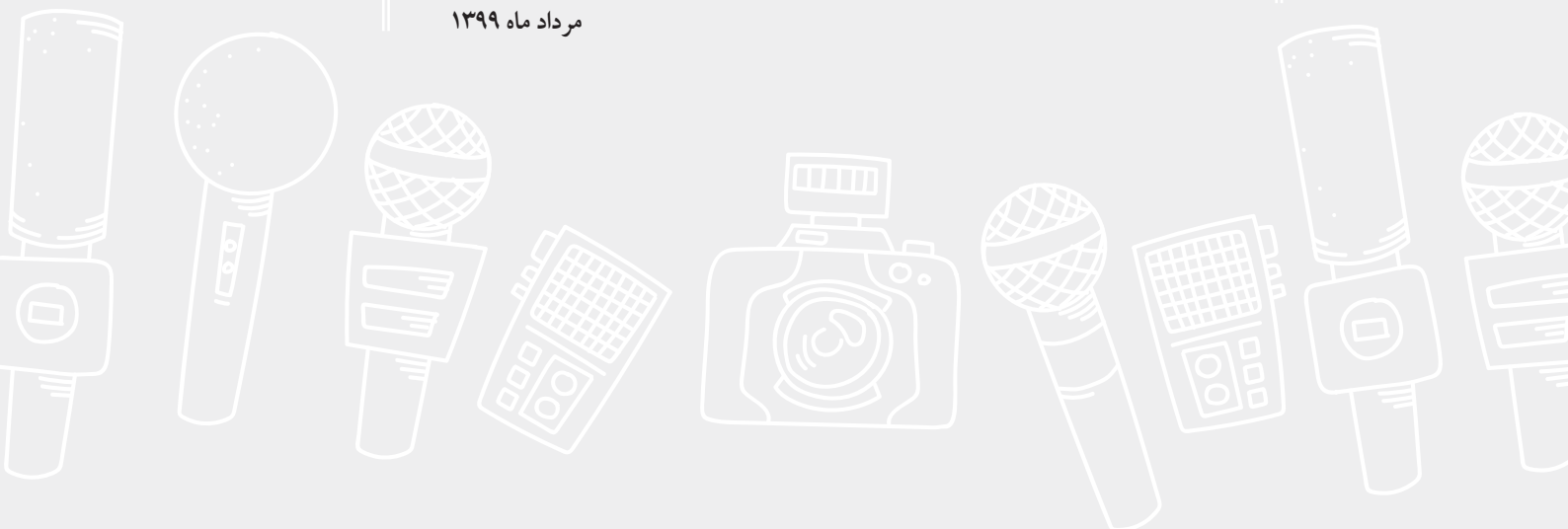
و مدیرکل دفتر ترانزیت گمرک ایران هم فریاد می‌زند که حجم ظن قاچاق نسبت به حجم محموله‌های ترانزیتی کشور (حداقل در ۷ سال گذشته) زیر یک ده هزار بوده (یعنی عدد داریم، این‌ها بهانه است).

فرهاد فزونی از سوی دیگر می‌گوید، اگر اسنادی دارید که نشان از تخلف در حوزه ترانزیت است، چرا به مقامات مسئول تحویل نمی‌دهید.

داستان همیشگی است، تعدادی صاحب درد آشنا را جمع کرده‌اید تا دردشان را برای مسئولانی شرح دهند که خود در جریان هستند!

این هم بهانه‌ای است برای نیشتر به خود؟

مرداد ماه ۱۳۹۹



ملاحظاتى درباره نحوه برگشت ارزهاى صادراتى

بازگرداندن آب رفته به جوى؟!!

در شرايطى كه هر روز بانك مركزى با شانتاژ خبرى عامل اصلى نوسانات بازار ارز را ناشى از برگرداندن ارز حاصل از صادرات به كشور مى‌داند، دارايى‌هاى چند ميليارى دلارى ما در كشورهاي دوست به دليل تحريم‌هاى بين‌المللى مسدود شده و بانك مركزى هم ناتوان از بازگرداندن آن است، از طرف ديگر روزى نيست كه شاهد برگزاري دادگاه‌هاى مفسدان ارزى نباشيم كه با در اختيار داشتن رانت و نفوذ نسبت به دريافت ارز با نرخ دولتي از بانك مركزى اقدام و سپس ارز چهار هزار و دوپست توماني را در بازار با نرخ آزاد به فروش رسانده‌اند بدون اينكه كالايى وارد كشور شود.

اگرچه با توجه به تغييرات ناگهاني، بخشنامه‌ها و سازوكار بانك مركزى در خصوص سياست‌هاى ارزى هر لحظه امكان تغيير رويكرد بانك مركزى در خصوص سياست‌هاى ارزى وجود دارد، با اين وجود درباره نحوه بازگشت ارز حاصل از صادرات و تأثيرات آن با اصغر مظاهري، عضو هيئت مديره اتحاديه كارگزاران امور گمركى به گفت‌وگو پرداختيم.

ترابران: نظر شما درباره بسته جديد بانك مركزى درباره نحوه بازگشت ارزهاى صادراتى چيست؟

■ بسته جديد ارزى بانك مركزى براي بازگشت ارز صادركنندگان، مطلب جديدي ندارد و به شكلي تمديد روش‌هاى دو سال گذشته است كه در آن برخى شيوها تعديل شده است. جداول مختلف براي سقف‌هاى مختلف صادراتى حذف شده‌اند و فرمول واحدی برای بازگشت ارز صادرکنندگان در نظر گرفته شده است.

اما نکته‌اى كه درباره اين بسته‌ها قابل تامل است، در نظر گرفتن اين موضوع است كه اين بسته‌ها به‌صورت معمول و طى بخشنامه يا مصوبه و با رعايت بازه‌هاى زمانى انتشار و اجرا ابلاغ نمى‌شوند، بلكه به‌صورت بيانيه و يا خبر منتشر مى‌شوند و اين موضوعى است كه مى‌تواند در آينده و در زمان رسيدگى به اختلافات بين فعالان اقتصادى و وزارتخانه‌ها يا نهادهاى دولتي، مشكلات زيادى ايجاد كند.

در همين لحظه كه مشغول مصاحبه هستيم با پايان يافتن زمان



اگر افزایش نرخ ارز فقط یک مزیت داشته باشد، این است که توان رقابت صادراتی ما در بازارهای هدف را افزایش می‌دهد، اما دولت با تحمیل قیمت غیرواقعی ارز به صادرکنندگان، این تنها مزیت را هم از بین برد

جالب اینجا است که دولت خود حاضر نیست ارز را با قیمت نیمایی به متقاضیان بفروشد و آن را صرفاً برای کالاهای محدودی عرضه می‌کند. این نوعی سهم‌خواهی از دارایی ارزی صادرکنندگان است

۴- هزینه‌های نقل و انتقال پول فراموش شده است، همانطور که بانک‌های داخلی برای انتقال وجه مورد نیاز واردات، کارمزدهای غیرمعارفی مطالبه می‌کنند، طبیعی است که صادرکنندگان نیز برای برگشت ارز خود متحمل هزینه‌های متقابلی شوند.

۵- طبیعت هر صنعت و بازار با بازارهای دیگر متفاوت است، همانطور که زمان برگشت پول، میزان ضایعات متعارف، میزان نفوذ فعالان اقتصادی در بازارهای هدف و دهها پارامتر دیگر برای گروه‌های مختلف محصولات تفاوت دارد و به همین دلیل برخورد یکسان بانک مرکزی با صادرکنندگان نمی‌تواند منصفانه باشد.

ترابران: با توجه به سختگیری‌های بانک مرکزی درباره تامین و تخصیص ارز برای واردکنندگان، این موضوع تا چه اندازه باعث احتمال افزایش واردات غیرقانونی خواهد شد؟

■ به‌هرحال قانون لازم‌الاجرای است و صاحبان کالا نیز به آن گردن می‌نهند، حجم زیاد کالاهای رسوبی در گمرک که بسیاری از آنها با ارز اشخاص تامین شده‌اند و به همین دلیل در گمرک هستند گواهی بر این است که فعالان اقتصادی می‌خواهند به قانون ملتزم بمانند، ولی علیرغم داشتن ثبت سفارش که مستنداً به تبصره ۱ ماده (۸) قانون مقررات صادرات و واردات برای ترخیص کفایت می‌کند کالاهایشان در گمرک رسوب کرده و با هزینه‌های سرسام‌آور حق توقف و انبارداری در واقع جریمه التزام به قانون را می‌پردازند.

ترابران: ارزیابی شما از عملکرد بانک مرکزی در دوران ریاست جدید در زمینه مدیریت ارزی چیست؟

■ اولاً شرایط اقتصادی امروز کشورمان به دلیل وضع انواع تحریم‌های اقتصادی و سیاسی بسیار پیچیده شده است، علاوه بر این، محدودیت‌های داخلی نیز باعث تغییر اولویت‌های اقتصادی کشور می‌شود. بضاعت کشور نیز محدود است و اینطور نیست که هر اقدام درستی قابلیت پیاده‌سازی و عملیاتی شدن داشته باشد.

ثانیاً بخش خصوصی ممکن است از تمامی

تعیین شده برای استفاده از پروانه‌های صادراتی برای ثبت سفارش‌های تخصیص داده شده، خبر از ارائه بسته‌های جدید در مورد نحوه تخصیص ارز است، تصمیماتی که باعث عدم ثبات و سرگردانی فعالان اقتصادی می‌شود.

اگرچه در اینکه صادرکننده باید ارز خود را به کشور برگرداند هیچ اختلافی وجود ندارد، اما مشکلاتی هست که مانع از تحقق این موضوع می‌شود، این مشکلات عبارتند از:

۱- یکی از اصلی‌ترین مسائل درباره بازگشت ارز، نرخ ارز نیمایی است که صادرکننده باید ارز خود را مطابق آن بفروشد و بانک مرکزی این نکته اصلی را پشت خواسته به حق خود در بازگشت ارز صادرکنندگان پنهان می‌کند. افزایش نرخ ارز با همه معایبش اگر فقط یک مزیت داشته باشد این است که توان رقابت صادراتی کشور در بازارهای هدف را افزایش می‌دهد، اما با تحمیل قیمت غیرواقعی ارز به صادرکننده، در حقیقت این مزیت را حذف کرده‌ایم.

جالب اینجا است که دولت خود حاضر نیست ارز را با این قیمت به متقاضیان بفروشد و آن را صرفاً برای کالاهای محدودی عرضه می‌کند. این به نوعی سهم‌خواهی از دارایی ارزی صادرکنندگان است. در مقابل بانک مرکزی هنوز به پرداخت ارز ۴۲۰۰ تومانی ادامه می‌دهد و مشخص نیست حتی با قبول انگیزه این اقدام، رقم ۴۲۰۰ تومان با چه استدلالی ثابت مانده است؟

۲- رقم تعهد صادراتی مشخص شده از سوی بانک مرکزی در بسیاری موارد بیش‌انگاری شده است؛ یعنی مبلغ صادرات نه براساس ارزش واقعی، بلکه بر اساس ارقام از پیش تعیین شده که برای هر کالا به گمرک اظهار می‌شود برآورد شده و در این بین موضوعات تجاری مانند تخفیف، خرید اعتباری و ... مدنظر قرار نگرفته است.

۳- هزینه‌های خارج از کشور صادرکنندگان مانند بازاریابی صادراتی و ... پیش‌بینی نشده، همچنین خسارت‌های وارده به محموله‌های صادراتی در اثر مسدود بودن مرزها خصوصاً در ماه‌های اخیر به دلیل کرونا و مشکلاتی نظیر آن در نظر گرفته نشده است.

رقم تعهد صادراتی مشخص شده از سوی بانک مرکزی در بسیاری موارد بیش‌انگاری شده، یعنی مبلغ صادرات نه براساس ارزش واقعی، بلکه بر اساس ارقام از پیش تعیین شده که برای هر کالا به گمرک اظهار می‌شود، برآورد شده و موضوعات تجاری مانند تخفیف، خرید اعتباری و ... مدنظر نبوده است

دولت و بانک مرکزی باید نظارت بر جریان ارز را از نظارت بر جریان کالا جدا کنند و اجازه دهند هر یک در بستر خود پیگیری شده و مانند امروز از توقف جریان کالایی در صادرات و واردات به عنوان جریمه عدم ایفای تعهدات ارزی استفاده نشود

مشکلات اقتصادی یا سیاسی دولت مطلع نباشد، لذا ارزیابی‌های ما از عملکرد بانک مرکزی بر پایه اطلاعات موجود و البته نتایج حاصله انجام می‌شود؛ از نگاه ما، نکات مهم و مغفول در سیاست‌گذاری‌های این چند سال عبارت هستند از:

۱- عدم توجه به قوانین بالادستی و تعهد به اجرای آنها؛ باید پذیرفت افرادی که قوانین قبلی و بالادستی را تصویب کرده‌اند دلسوز و آگاه به شرایط کشور بوده‌اند و اصولاً قانون‌گذاری، یک «اقدام» است و برای اقدام حتماً باید یک علتی وجود داشته است. به بیانی ساده‌تر باید گفت ابتدا یک نیاز و ضرورتی وجود داشته، سپس مشکل منعکس شده، بررسی‌ها انجام گرفته و آسیب‌شناسی شده، سپس طرح یا لایحه‌ای تنظیم و چکش‌کاری شده و بالاخره به شکل یک قانون نمود پیدا کرده است. حالا با تصویب یک رویه جدید و نسخ آن قانون به یکباره تمامی آن ظرفیت‌ها را از بین برده و مشکل قبلی را بازمی‌گردانیم.

البته ممکن است قوانین قبلی خالی از اشکال هم نباشند، اما نباید در تصویب مقررات و قوانین جدید به آنها کم‌توجهی کرده و نادیده گرفته شوند. مدیریت کشور باید به تجربیات گذشته چه مثبت و چه منفی احترام بگذارد و بداند که این تجربیات در ازای بهای سنگینی به دست آمده است و نباید اشتباهات گذشته را تکرار یا دستاوردهای قبلی را فراموش کرد؛ بنابراین باید در تغییر مقررات قبلی حساسیت بیشتری به خرج داده و از اصلاحات پی‌درپی و مکرر اجتناب کند.

۲- بانک مرکزی باید در ایجاد قواعد جدید، موقعیت و شرایط فعالان اقتصادی را در نظر بگیرد، حتی در مورد جرائمی مانند قتل نیز می‌بینیم که حکم قاضی برای قتل عمد، شبه‌عمد و یا دفاع از خود متفاوت است.

همواره باید بدانیم که در زمینه فعالیت‌های اقتصادی ایجاد محدودیت لزوماً به معنای انجام ندادن آن فعل موردنظر نیست، بلکه فعال اقتصادی بسته به نوع محدودیت، راهکار «قانونی» یا «شبه‌قانونی» جدیدی را جایگزین می‌کند؛ به عنوان مثال وقتی محدودیت ارزی برای صادرات در کارت‌های

بازرگانی تعیین می‌کنیم، صادرکننده واقعی زمانی که به سقف موردنظر خود در سال اول می‌رسد برای ادامه فرآیند صادرات مجبور به استفاده از کارت بازرگانی شخص دیگری برای ادامه فعالیت می‌شود، موضوعی که باعث ورود افراد متفرقه به چرخه تجارت شده است و در نهایت شاهد این هستیم که تصمیم و سیاستی که در ابتدا برای جلوگیری از سفته‌بازی گرفته شده بود، خود به عامل اصلی ورود واسطه‌ها به چرخه تجارت کشور بدل می‌شود.

ترابران: در زمینه واردات در مقابل صادرات از محل غیر گفته می‌شود که برخی از صادرکنندگان صرفاً با واگذاری اطلاعات صادراتی خود رفع تعهد ارزی می‌کنند، این موضوع تا چه حد صحت دارد و به چه صورت اتفاق می‌افتد؟

■ بله این هم شاهدهی بر عرایض قبلی است و آن اینکه شاید یکی از مهم‌ترین نکات در عدم اجرای کامل مقررات ارزی، نرخ ارز ادعایی بانک مرکزی است. همچنین توجه داشته باشیم که در تبصره‌های ۲ و ۴ ماده (۲۷) قانون مقررات صادرات و واردات و واگذاری گواهی سپرده ارزی به سایر واردکنندگان مجاز شمرده شده و برای واردات کالاهای مورد نیاز صادرکنندگان نیز سقفی در نظر نگرفته‌اند. پس همانگونه که گفته شد، ایجاد محدودیت‌های جدید در روند برگشت ارز یا واگذاری آن به واردکنندگان دیگر و نظایر آن، هم موانع قانونی و مقرراتی دارد و هم به ایجاد راهکارهای جدیدی منجر می‌شود که بعضاً زیانشان بیش از نفع محدودیت موردنظر خواهد بود.

شاید یک توصیه این باشد که دولت و بانک مرکزی نظارت بر جریان ارز را از نظارت بر جریان کالا جدا کنند و اجازه دهند هر یک در بستر خود پیگیری شده و مجازات‌های احتمالی در صورت رعایت نکردن قانون هم به صورت مستقل پیش‌بینی شود و مانند امروز از توقف جریان کالایی در صادرات و واردات به عنوان جریمه عدم ایفای تعهدات ارزی خودداری شود، زیرا در واقع زیان این توقف‌ها به اقتصاد کشور خواهد بود و منافع آن را سایر کشورها دریافت خواهند کرد.



بحران کووید-۱۹ به طرفداران سیاست‌های تجاری حمایت‌گرایانه و مخالفان جهانی شدن، جسارت بیشتری برای مطرح کردن اظهارات خود بخشیده است.

هواداران حمایت‌گرایی در آمریکا پیش از وقوع بحران اخیر، دلایلی همچون مقابله با از بین رفتن شغل‌ها در بخش تولید، جلوگیری از افزایش نابرابری و یا بعضاً نیاز به تنبیه یا ترساندن چین را برای توجیه عقاید خود مطرح می‌کردند و اکنون مشکلات زنجیره تامین جهانی نیز به دلایل آنها افزوده شده است.

این گروه از افراد می‌گویند توزیع فعالیت‌های تولیدی شرکت‌ها در یک پهنه جغرافیایی گسترده (متشکل از چندین کشور) باعث

یادداشت اقتصاددان ارشد سابق بانک جهانی

کرونا نظام تجارت جهان را شکست نمی‌دهد

پروفسور پنه‌لوبه گلدبرگ، اقتصاددان ارشد سابق بانک جهانی و استاد کنونی دانشگاه ییل آمریکا، طی یادداشتی در پایگاه تحلیلی پراجکت سیندیکت که توسط اتاق بازرگانی ایران ترجمه شده، تاکید کرده است که ضعف‌های زنجیره‌های تامین جهانی در جریان بحران کووید-۱۹ دلیل مناسبی برای حمله به تجارت بین‌المللی و جهانی شدن کسب‌وکارها نیست.

طرفداران جهانی سازی معتقدند بر خورداری از چندین منبع در کشورهای مختلف، تاب‌آوری اقتصادی کشورها را افزایش می‌دهد، زیرا به این ترتیب، می‌توان حلقه شکسته این زنجیره یعنی منبعی را که در کشوری بحران زده قرار گرفته است با یک منبع مشابه در سایر کشورها جایگزین کرد

منتقدان تجارت خارجی می‌گویند بحران کرونا توانست آسیب‌پذیری زنجیره‌های تامین جهانی را در برابر شوک‌های خارجی و محدودیت‌های مرتبط با صادرات بیش از گذشته آشکار کند

کاهش خودکفایی کشورها شده و تاب‌آوری اقتصاد آنها را تضعیف می‌کند. از نظر آنها، چاره کار این است که کسب‌وکارها بیشتر فعالیت‌های خود را در داخل کشور متمرکز کنند و به‌طور کلی وابستگی خود به تجارت خارجی را کاهش دهند.

البته این استدلال‌ها و مشخصاً مسئله «تاب‌آوری اقتصاد» استدلال‌های جدیدی نیستند. نگرانی از «امنیت غذایی» مدت‌هاست به‌عنوان توجیهی برای مداخله‌های حمایت‌گرایانه در بخش کشاورزی مطرح می‌شود. این ادعا که زنجیره‌های تامین مواد غذایی به دلیل اینکه بیشتر داخلی هستند، امنیت بیشتری در مقایسه با زنجیره‌های تامین دیگر (مثلاً پوشاک یا اقلام پزشکی) دارند، در ماه‌های اخیر بیش از گذشته مطرح شده و منطقی به نظر رسیده، اما اگر نگاه دقیق‌تری به قضیه داشته باشیم، متوجه خواهیم شد که واقعیت تا حد زیادی متفاوت از این ادعاهاست؛ به‌ویژه اگر نگاه‌مان به تاب‌آوری اقتصاد گسترده‌تر و دوراندیشانه‌تر باشد.

منتقدان تجارت خارجی می‌گویند بحران کووید-۱۹ آسیب‌پذیری زنجیره‌های تامین جهانی را در برابر محدودیت‌های صادرات و شوک‌های خارجی آشکار کرد. بسیاری از کشورها از جمله اعضای اتحادیه اروپا، در ابتدا محدودیت‌هایی را بر صادرات تجهیزات بهداشتی و مراقبت شخصی از جمله ماسک وضع کردند و وضع چنین محدودیت‌هایی بدین معنا بود که کشورهای واردکننده این تجهیزات، درست در زمانی که نیاز شدیدی به آنها وجود داشت، نمی‌توانستند این اقلام را وارد کنند.

اینکه دولت‌ها در موارد اضطراری بخواهند شهروندان خود را در اولویت قرار دهند، مسئله عجیبی نیست. حتی سازمان تجارت جهانی که در حالت عادی، اعمال محدودیت بر صادرات را غیرقانونی می‌داند، اجازه استثنا قائل شدن برای صادرات برخی محصولات خاص را به کشورهای عضو می‌دهد، اما محدودیت‌هایی که اخیراً بر صادرات وضع شد، در اغلب کشورها کوتاه‌مدت و اثرات منفی آنها بر تجارت اقلام بهداشتی و مراقبت شخصی بیش از اثرات مثبتشان بود.

چین که توانسته است زودتر از سایر کشورها خود را از بحران کرونا برهاند، بلافاصله تولید اقلام ضروری و صادرات این اقلام را به کشورهای دیگری که به‌شدت به آن نیاز دارند آغاز کرده، به‌طوری که شدت کمبودهای جهانی در حوزه اقلام بهداشتی و مراقبت شخصی به میزان قابل توجهی کاهش یافته است. نشریه آمریکایی نیویورک تایمز اخیراً گزارش داد که تولید ماسک در چین نسبت به دوران قبل از بحران، ۱۲ برابر شده است.

ایراد دیگری که هواداران حمایت‌گرایی به نظام تجارت جهانی وارد می‌کنند، به یکی از ویژگی‌های مهم تجارت نوین مربوط می‌شود؛ یعنی تخصصی شدن بیش از حد تولید و زنجیره‌های توزیع که دامنه آنها به چندین کشور کشیده شده است.

تخصصی‌سازی این امکان را به زنجیره‌های تامین جهانی می‌دهد که هزینه‌ها را حداقل و کارایی را حداکثر کنند، اما در عین حال تخصصی‌سازی باعث بروز پیچیدگی‌هایی در مواقعی که نیاز به افزایش فوری سطح تولید وجود دارد، می‌شود. کمبود دستگاه‌های تنفس مصنوعی در برخی کشورها، این مسئله بیشتر در کانون توجه قرار داد. برای تولید یک دستگاه ونتیلاتور (دستگاه تنفس مصنوعی) که این روزها در فرآیند درمان بیماران مبتلا به کووید-۱۹ نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد، به ۳۰۰ قطعه مختلف نیاز است که تولید این قطعات در چندین کشور انجام می‌شود.

از این روز تولید دستگاه‌های بیشتر مستلزم همکاری نزدیک بین کشورهای زیادی است؛ آن هم درست در زمانی که گزینه‌های بنیادی به افراد می‌گویند که برای دستیابی به قطعات کمیاب با یکدیگر رقابت کنند.

حتی اگر کشوری بتواند تک‌تک قطعات مورد نیاز برای تولید دستگاه‌های تنفس مصنوعی را تهیه کند، باز هم برای تولید این دستگاه‌ها به سطح بالایی از دانش فنی نیاز دارد. بسیاری از کشورها قبلاً این قابلیت را برون‌سپاری کرده‌اند.

با این حال، طرفداران جهانی شدن معتقدند که وجود این چالش‌ها خود نشان می‌دهد

هواداران حمایت‌گرایی
 پیش از وقوع بحران
 اخیر دلایلی همچون
 مقابله با از بین رفتن
 شغل‌ها در بخش تولید،
 جلوگیری از افزایش
 نابرابری، و بعضاً نیاز به
 تنبیه یا ترساندن چین
 را برای توجیه عقاید
 خود مطرح می‌کردند
 که هم‌اکنون مشکلات
 زنجیره تامین جهانی
 نیز به دلایل آنها
 افزوده شده است

هواداران حمایت‌گرایی
 معتقد هستند توزیع
 فعالیت‌های تولیدی
 شرکت‌ها در یک پهنه
 جغرافیایی گسترده
 متشکل از چند کشور،
 کاهش خودکفایی و
 تضعیف تاب‌آوری
 اقتصادی را به دنبال
 دارد، پس چاره این
 است که کسب‌وکارها
 بیشتر فعالیت خود
 را در داخل کشور
 متمرکز کنند

پشت سر گذاشته و آمادگی باشند که
 به‌عنوان یک منبع تجارت عمل کنند و
 تاب‌آوری اقتصاد دیگر کشورها را در برابر
 بحران افزایش دهند.

این موضوع که ما چگونه ریسک را مدیریت
 و تاب‌آوری را تقویت می‌کنیم، مسئله‌ای
 فراتر از داخلی یا جهانی بودن تولید است.
 متنوع‌سازی - جغرافیایی یا سایر معیارها-
 یک اصل مهم در مدیریت ریسک است.
 شرکت‌ها می‌توانند با دایر کردن کارخانه‌های
 تولیدی خود در نقاط مختلف، ریسک
 سیستمی اختلال تولید - مثلاً در مواقعی که
 یکی از نقاط به دلیل وقوع بلایای طبیعی یا
 بروز ناآرامی‌های سیاسی از دسترس خارج
 می‌شود - را به حداقل برسانند.

توزیع فعالیت‌های تولیدی در نقاط مختلف
 جهان، نه تنها کارآیی را افزایش می‌دهد بلکه
 راهکار مناسبی برای مدیریت ریسک است.
 البته در خصوص مسئله تاب‌آوری، دیدگاه
 منتقدان جهانی شدن درباره تأثیرات جهانی
 شدن تولید بر کارآیی و سودآوری کسب‌وکار
 در کوتاه‌مدت درست است. باید اذعان
 کرد که جهانی شدن کسب‌وکار باعث شده
 است که شرکت‌ها و زنجیره‌های تامین
 بیش از حد به اصول «تولید ناب» وابسته
 باشند و در نتیجه نتوانند در برابر بحران‌های
 مهمی مانند کووید-۱۹ ایستادگی کنند. سطح
 مشخصی از تولید اضافه (یا ناکارآمدی در
 کوتاه‌مدت) شاید در آینده به معنای واقعی
 کلمه نجات‌بخش باشد.

حفظ مازاد تولید در سطحی مشخص - مثلاً
 ذخیره کردن تعداد مشخصی از تخت‌های
 بیمارستانی و یا عملیاتی کردن یک کارخانه
 برای تولید ماسک مازاد بر نیاز بازار-
 می‌توانست در بحران کنونی نقشی حیاتی
 داشته باشد. ما باید در آینده به فکر راه‌هایی
 برای ایجاد این ظرفیت‌های اضافه باشیم و
 کارآیی پویا را به جای کارآیی ایستا مبنای
 تفکر خود قرار دهیم.

بحران کووید-۱۹ درس‌های مهمی به ما
 می‌دهد؛ اما این بحران هیچ استدلال مناسبی
 را علیه زنجیره‌های تامین جهانی برای
 منتقدان جهانی شدن فراهم نمی‌کند.

که امروز هماهنگی و همکاری جهانی بیش
 از هر زمان دیگری ارزش دارد. آنها بر این
 باورند که بر خورداری از چندین منبع در
 کشورهای مختلف، تاب‌آوری اقتصاد
 کشورها را افزایش می‌دهد. مخالفان جهانی
 شدن می‌گویند قدرت زنجیره تامین جهانی
 به اندازه ضعیف‌ترین حلقه این زنجیره
 است.

با این وجود، زنجیره تامین جهانی بسیار
 قوی‌تر از چیزی است که به نظر می‌رسد،
 زیرا می‌تواند یک حلقه شکسته یعنی منبعی
 را که در یک کشور بحران‌زده قرار دارد، با
 یک منبع مشابه در سایر کشورها جایگزین
 کند.

منتقدان تجارت بین‌المللی ممکن است
 استدلال‌های متفاوتی را مطرح کنند و مدعی
 شوند که اگر مثلاً زنجیره تامین دستگاه‌های
 تنفس مصنوعی به‌طور کلی به داخل کشور
 منتقل می‌شد، همه چالش‌های مرتبط با
 هماهنگی در زنجیره تامین جهانی به کلی از
 بین می‌رفت. اما اخیراً بحران کووید-۱۹ به
 کارخانه‌های بسته‌بندی گوشت در آمریکا نیز
 رسیده و یکی از حیاتی‌ترین منابع غذایی این
 کشور را دچار اختلال کرده و تنها چیزی که
 باعث شده است بسیاری از کارخانه‌ها در
 این شرایط به فعالیت خود ادامه دهند،
 تهدیدهای جدی دولت فدرال ذیل قانون
 تولید دفاعی است.

واقعیت این است که زنجیره‌های تامین
 داخلی، فقط تحت سناریوهای به‌شدت
 غیرمحمتمل یعنی در مواردی که همه کشورها
 هم‌زمان دچار یک شوک منفی شوند، اما
 کشور شما تنها کشوری باشد که از یک
 بحران جهانی در امان مانده، بر زنجیره‌های
 تامین جهانی برتری دارید و آنگاه قطعاً
 استقرار فعالیت‌های تولیدی در داخل کشور
 به نفع شما خواهد بود.

در زمان بروز یک پاندمی (همه‌گیری) همه
 کشورها آسیب می‌بینند، اما نقطه اوج شیوع
 بیماری در هر کشوری ممکن است در زمان
 متفاوتی اتفاق بیفتد. مثلاً شاید زمانی که
 آمریکا با بدترین مرحله از بحران دست‌وپنجه
 نرم می‌کند، دیگر کشورها این مرحله را

فرآیند توزیع قیر میان پروژه‌های عمرانی، از گذشته به این شکل بوده که کارگروهی در وزارت نفت، حواله‌هایی را به نفع دستگاه‌ها صادر می‌کرد که در آنها مشخص شده بود یک پالایشگاه خاص می‌تواند به میزانی مشخص، و کیوم باتوم به یکی از دستگاه‌های ذی‌نفع بدهد. این حواله‌ها به پیمانکاران تحویل داده می‌شد و آنها نیز حواله را به قیرسازها می‌دادند تا ماده اولیه را از پالایشگاه‌ها تحویل بگیرند.

از جمله انتقادهای وارد شده به این روش آن است که این حواله چندین بار دست به‌دست می‌شده و مشخص نبود چه میزان قیر تحویل دستگاه اجرایی می‌شود، در واقع اگرچه وزارت نفت آمار و کیوم باتوم‌های تحویلی قیر را دارد، اما آماری از میزان قیر

بفرمایید رانت ۱۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ تومانی!

تصمیم پر «قیر» و قال

با تصویب طرح قیر رایگان، مجلس یازدهم دومین ماه تابستان را با یک مصوبه پر سروصدا آغاز کرد. نمایندگان مجلس در نشست علنی اول مرداد، با الحاق بندی به تبصره یک قانون بودجه سال ۱۳۹۹ موافقت کردند که بر اساس آن، یک میلیون تن قیر رایگان به پیمانکاران طرف قرارداد با وزارت راه و شهرسازی در روستاها و شهرهای با جمعیت کمتر از ۱۰۰ هزار نفر تخصیص می‌یابد، اما این مصوبه مخالفان زیادی دارد زیرا تجربه اجرای چنین اقدامی در سال‌های گذشته نشان می‌دهد بخش زیادی از قیری که به طور رایگان و با هدف توسعه راه‌های روستایی به پیمانکاران اختصاص داده می‌شود، سر از بازار آزاد در آورده یا قاچاق می‌شود. گفته می‌شود این طرح حدود ۶۰۰ میلیون دلار معادل ۱۲ هزار میلیارد تومان رانت ایجاد خواهد کرد.



به گفته معاون بورس کالا، قیر رایگان یا همان قیر تهارتری که به جای پول به پیمانکاران راهسازی داده شده است، در سال‌های ۹۶ و ۹۷ فساد گسترده‌ای به دنبال داشت؛ شبکه فساد که طیفی از پیمانکاران، کارفرمایان و شرکت‌های تولید قیر تا شهرداری‌ها و دهیاری‌ها درگیر آن شده بودند

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی: تضمینی وجود ندارد که پیمانکار از قیر موردنیاز پروژه نزنند و بخش زیادی از قیر را در بازار نفروشد که در این صورت، کیفیت پروژه را نیز نمی‌توان تضمین کرد

شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و پیمانکاران را در برمی‌گرفت؛ یعنی یک شبکه هزینه‌تراشی برای دولت ایجاد می‌شد تا آنجا که گاهی شهرداری‌های محلی از این حواله‌ها برای سایر هزینه‌های شهرداری استفاده می‌کردند. به عنوان نمونه با بیش‌اظهاری نیاز قیر برای جاده‌سازی، سایر پروژه‌های شهرداری را هم از آن محل تامین مالی می‌کردند.»

کیفیت راه‌ها در خطر است

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی نیز از مخالفان اجرای طرح قیر تهارتری است. او می‌گوید تضمینی وجود ندارد که پیمانکار از قیر موردنیاز پروژه نزنند و بخش زیادی از قیر را در بازار نفروشد که در این صورت، کیفیت پروژه را نیز نمی‌توان تضمین کرد.

علی آزاد در گفت‌وگو با ترابران، با بیان اینکه به عنوان دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی، از اجرای طرح قیر رایگان ابا خشنود نیستم، بیان کرد: «در مجموع هرچه که باعث رانت شود موجب زیان مملکت خواهد بود. در این زمینه بهتر است به جای تهارتر قیر با طلب پیمانکاران، به پیمانکار پول بدهند و هرکس با مسئولیت خودش قیری را که واقعا نیاز دارد خریداری کند. اگر قیر رایگان باشد چه تضمینی وجود دارد که پیمانکار از قیر موردنیاز پروژه نزنند و آن را در بازار آزاد نفروشد؟ در این صورت چه کسی مسئول کیفیت پروژه‌ها است؟»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی با انتقاد از مداخله غیرکارشناسی نمایندگان مجلس در موضوع تخصصی قیر گفت: «برخلاف آهن و سیمان که در دست بخش خصوصی قرار دارد اختیار قیر در دست دولت است و به همین دلیل به راحتی می‌توان در آن دخل و تصرف کرد و برای آن برنامه ریخت تا رانت از آن بیرون بیاید؛ بنابراین با چنین مصوبه‌ای به بهانه خراب بودن راه‌ها و نیاز به توسعه آنها وزارت نفت را تحت فشار قرار می‌دهند و به آن تکلیف می‌کنند. وزارت راه هم چون پول ندارد و به پیمانکاران بدهکار است، با چنین طرحی کنار می‌آید و به‌سادگی به پیمانکاران به جای پول، قیر می‌دهد.»

مهندس آزاد با یادآوری فساد و رانت شکل گرفته در دلار دونه‌ری گفت: «در مجموع به

تحويل داده شده موجود نیست و همین امر باعث ایجاد فساد شده است. همچنین برخی پیمانکاران برای وصول طلب خود، حواله‌ها را در بازار آزاد می‌فروشد.

تکرار تجربه شکست خورده

براساس گفته معاون بورس کالا، قیر رایگان یا همان قیر تهارتری که به جای پول به پیمانکاران داده می‌شود، در سال‌های ۹۶ و ۹۷ فساد گسترده‌ای ایجاد کرد؛ شبکه فساد که از پیمانکاران، کارفرمایان، شرکت‌های تولید قیر و شرکت‌های مواد اولیه تا شهرداری‌ها و دهیاری‌ها درگیرش شده بودند.

رضا محتشمی‌پور با بیان اینکه ارزش قیر تهارتری در سال ۹۶ حدود ۹۴۶ میلیارد تومان و در سال ۹۷ حدود ۶۱۷ میلیارد تومان بود، به خبرگزاری فارس گفته است: «بیشترین مشکلات قیر رایگان مربوط به سال ۹۷ بود؛ چراکه قبل از آن عرضه محصول قیر در بورس کالا و در فرآیندی رقابتی تعیین نرخ می‌شد، اما بعد از اینکه دولت اعلام کرد قیر براساس دلار ۴۲۰۰ تومانی تعیین نرخ خواهد شد، در خارج از بورس کالا معامله شد.»

او توضیح داد: «با توجه به اینکه دولت کارخانه قیر ندارد، در قانون بودجه ۹۸ به شرکت ملی نفت ابلاغ کرده بود که ۶ هزار میلیارد تومان مواد اولیه تولید قیر (لوبکات و وکیوم باتوم) به شرکت قیرساز داده، از آنها قیر تحویل بگیرد و آن را به شرکت‌های پیمانکار بدهد. در واقع دولت مواد اولیه را به کارخانه‌های قیرسازی می‌داد و در مقابل، قیر تولیدی آنها را با حواله به شرکت‌های پیمانکار ارائه می‌کرد.»

معاون بورس کالا گفت: «به عنوان مثال برای یک جاده روستایی ۲۰۰ تن قیر لازم بود، اما پیمانکار در یک تبانی میزان نیاز قیر را ۳۰۰ تن اعلام می‌کرد. فساد دوم در این بود که همه قیر تحويل داده شده، در پروژه‌های راهسازی صرف نمی‌شد. فساد سوم این بود که اگر کارخانه قیرسازی به ازای هر ۱۰۰ تن قیر، نیاز به ۱۰۳ درصد مواد اولیه داشت، این رقم را ۱۳۷ درصد اعلام می‌کرد که این هم فسادآور بود.»

محتشمی‌پور تصریح کرد: «طرح قیر رایگان در واقع یک شبکه فساد ایجاد می‌کرد که از کارخانه مواد اولیه و کارخانه قیرسازی تا

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی: برخلاف آهن و سیمان که در دست بخش خصوصی است اختیار قیر در دست دولت است و به همین دلیل به راحتی می‌توان در آن دخل و تصرف کرد و برای آن برنامه ریخت تا رانت از آن بیرون بیاید

مشاور وزیر نفت می‌گوید در سال ۹۸ قیرسازان با توجه به عرضه قیر رایگان ۳۳ تا ۳۷ درصد عایدی مالی داشتند؛ شامل ۹ درصد معافیت از مالیات ارزش افزوده، ۶ درصد حق‌العملکاری ۲ درصد برای ضایعات و کیوم باتوم و از ۱۷ تا ۲۰ درصد معافیت مربوط به سازمان حمایت از تولیدکننده و مصرف‌کننده

نظر می‌رسد چیزی که در این مصوبه‌ها و اقدامات فراموش شده، منافع ملی و مسئولیت اجتماعی است. در واقع مسئولیت جیب‌ها بر مسئولیت اجتماعی برتری یافته است.»

دونرخی یعنی فساد!

یکی از کارشناسان مسائل اقتصادی کشورمان با تأکید بر اینکه دونرخی شدن هر کالایی، زمینه‌ساز فساد و رانت است، می‌گوید اگر بهانه مجلس برای تصویب این طرح، کمک به تامین بودجه برای پروژه‌های عمرانی است، بهتر است به جای این کار، بودجه خود را در سال ۹۹ کاهش دهد.

مهدی یازوکی در پاسخ به ترابران با بیان اینکه بر اساس مبانی اقتصاد، هر چیزی که دونرخی شود فسادآور است، افزود: «نرخ رایگان فقط باید برای کالاهای عمومی مانند هوا، بهداشت، محیط‌زیست و... باشد، زیرا تلاش برای حفظ و نگهداری آنها وظیفه حکومت‌هاست و همه باید به میزان یکسان از آنها استفاده کنند.»

او با بیان اینکه در توجیه طرح قیر رایگان گفته می‌شود که این کار با هدف جبران کسری بودجه پروژه‌های عمرانی انجام شده است، اضافه کرد: «این کار نتیجه‌ای جز فساد ندارد و به جای آن باید به پروژه‌ها اعتبار بدهند؛ چراکه هیچ جای دنیا با قیر یا آجر مجانی پروژه اقتصادی جلو نمی‌رود.»

یازوکی با بیان اینکه قیر رایگان، رانتی حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان در خود دارد، افزود: «اگر نمایندگان مجلس می‌خواهند اعتبار واقعی - نه قطره‌چکانی - به پروژه‌ها اختصاص دهند؛ باید همین پروژه‌های جدیدی را که امسال آغاز شده محدود کنند، پروژه جدیدی شروع نکرده و نیز تلاش کنند با سیاست‌های بخردانه، پروژه‌های نیمه‌تمام را به اتمام برسانند.»

او با طرح این پرسش که نمایندگان چگونه می‌خواهند مانع فروش حواله‌های قیر در بازار آزاد شوند، افزود: «آیا می‌توان روند توزیع و مصرف را کنترل کرد؟ اگر این کار برای دولت مقدور بود، سیستم بانکی را کنترل می‌کردند تا این فسادها اتفاق نیفتد. به هر حال افرادی که اکنون به دلیل گرفتن رشوه از سوی قوه قضاییه محاکمه می‌شوند، پول‌های خود را با استفاده از همین سیستم بانکی جابه جا کرده‌اند.»

لزوم اصلاح روند تخصیص منابع

میثم پیله‌فروش، یکی دیگر از کارشناسان اقتصادی کشورمان نیز معتقد است: «یکی از دغدغه‌های نمایندگان مدافع طرح این است که شرکت‌های خصوصی، بخش اعظم قیری را که تولید می‌کنند، صادر می‌کنند. اگر واقعا صادرات قیر توسط شرکت‌ها موجب کم شدن قیر داخل کشور شده، می‌توان برایشان سهمیه صادراتی در نظر گرفت و کارخانه‌های قیرسازی را موظف کرد که به ازای هر ۲ واحد قیری که صادر می‌کنند یک واحد داخل کشور توزیع کنند و از طریق بورس کالا بفروشند. پیمانکاران طرح‌ها نیز با همان منابعی که سازمان برنامه در اختیارشان قرار می‌دهد، قیر را از بورس کالا بخرند.»

پیله‌فروش معتقد است بهترین اقدام این است که سازمان برنامه و بودجه منابع مالی لازم را فقط برای خرید قیر در اختیار پیمانکاران قرار دهد و شرکت‌های قیرساز هم موظف شوند بخشی از تولید را در بازار داخل عرضه کنند؛ زیرا شرکت ملی نفت نه مسئول توزیع پول بین پروژه‌هاست و نه ابزار نظارتی دارد.

او گفت: «در صورتی که منابع مالی موردنیاز، مستقیم به طرح‌ها تخصیص یابد، دیگر زنجیره فساد از تولید تا اعطای قیر رایگان به پیمانکاران شکل نمی‌گیرد، زیرا دفتر فنی سازمان برنامه و بودجه در همه استان‌ها و شهرستان‌ها امکان نظارت بر روند اجرای پروژه‌ها را دارد، اما شرکت نفت این ابزار نظارتی را ندارد.»

قیر را در بورس کالا بفروشید!

دکتر پویا ناظران می‌گوید بهتر است دولت تلاش کند قیر در بورس کالا فروخته شده و از پول آن، منابع مالی لازم برای خرید قیر به پیمانکاران داده شود.

این اقتصاددان همچنین معتقد است: «وزارت نفت می‌توانست به جای تخصیص قیر رایگان، حواله و کیوم باتومی که گرفته را در بورس کالا بفروشد و پول آن را بین پیمانکاران توزیع کند. مهم‌ترین مزیت این کار، آن است که وقتی پرداخت‌ها به صورت نقدی باشد، نظارت و شفافیت ممکن خواهد بود.»

ناظران در بررسی تجربه گذشته این روند

مهدی پازوکی: در توجیه طرح قیر رایگان گفته می‌شود این کار با هدف جبران کسری بودجه پروژه‌های عمرانی انجام می‌شود، اما این کار نتیجه‌ای جز فساد به دنبال ندارد. به جای آن باید به پروژه‌ها اعتبار کافی بدهند. در هیچ جای دنیا با قیر یا آجر مجانی، پروژه‌های عمرانی جلو نمی‌رود

... نمایندگان چگونه می‌خواهند مانع فروش حواله‌های قیر در بازار آزاد شوند، آیا می‌توان روند توزیع و مصرف را کنترل کرد؟ اگر این کار مقدور بود، سیستم بانکی را کنترل می‌کردند تا این میزان فساد اتفاق نیفتد

عملکردی بند فوق است. همچنین بررسی پرونده‌های موجود نشان می‌دهند تیبانی برخی مدیران دولتی با پیمانکاران و سندسازی به منظور دریافت قیر رایگان باعث نیمه‌کاره رها شدن طرح‌های عمرانی و تحمیل هزینه‌های گزاف به دولت شده است.

۲- رانت ۳۶ درصدی قیرسازها: براساس گفته‌های مشاور وزیر نفت در سال ۱۳۹۸ قیرسازان در سازوکار عرضه قیر رایگان ۳۳ تا ۳۶ درصد عایدی مالی داشتند. این ۳۶ درصد شامل ۹ درصد معافیت از مالیات ارزش افزوده، ۱۷ تا ۲۰ درصد معافیت قانونی بابت قوانین سازمان حمایت از تولیدکننده و مصرف‌کننده، ۶ درصد حق‌العمل کاری و ۲ درصد تحت عنوان ضایعات و کیوم باتوم است. این ۳۶ درصد براساس قانون بودجه سال ۱۳۹۸ معادل ۲۲۰۰ میلیارد تومان (رانت مستقیم) است. به دلیل وجود همین رانت است که شاهد راه‌اندازی تعداد زیادی از واحدهای تولیدی قیر در کشور هستیم.

۳- فساد در زنجیره توزیع: در این فرآیند پیمانکار اقدام به یافتن مشتری در خارج از شبکه برای قیر می‌کند. در این شرایط، مقصد بارنامه دستگاه اجرایی (برخلاف مقصد بارنامه تولیدکننده) همان مقصد خریدار غیرقانونی خواهد بود، چرا که مقصد این بارنامه براساس درخواست راننده درج می‌شود.

۴- اختلال در سازوکار بازار بورس: براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در سال ۹۶ تحویل قیر رایگان توسط برخی پیمانکاران طرف قرارداد و فروش آن در بازار غیررسمی با قیمتی کمتر از نرخ واقعی، موجب غیرواقعی شدن نرخ قیر در بورس کالا شده و در بازار اختلال ایجاد می‌کند. در سال ۱۳۹۸ فقط ۲۰ درصد قیر تولیدی کشور در بورس کالا معامله و ۸۰ درصد قیر به روش تهاتری عرضه شد که همین موضوع زمینه‌ساز اختلال در بورس کالا است.

۵- قاچاق قیر: یکی از بزرگ‌ترین مشکلات عرضه قیر رایگان و تهاتری، قاچاق این محصول نفتی به کشورهای همسایه است. علاوه بر این، حدود ۵۰۰ هزار تن قیر در ایران به دلایل نامشخصی و بدون اینکه در هیچ یک از پروژه‌های عمرانی به کار گرفته

اضافه کرد: «توزیع حواله قیر به این شکل از سال ۱۳۹۴ مرسوم و در آن سال ۰/۵ میلیون تن قیر توزیع شد. در سال ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ نیز ۲ میلیون تن قیر و در سال‌های ۹۷ و ۹۸ حدود ۴ میلیون تن توزیع شد. براساس طرحی که برای امسال ریخته شده هم قرار است یک میلیون تن قیر توزیع شود که حاصلی جز رانت ندارد.» وی افزود: «بررسی گزارش سال‌های گذشته هم نشان می‌دهد بخش زیادی از قیری که در سال‌های بیان شده توزیع شده، صرف پروژه‌های عمرانی نشده، بلکه در بازار سیاه به فروش رسیده است. فقط در سال گذشته از ۵/۵ میلیون تن قیر تولیدی ۴ میلیون تن آن از کشور خارج شده که پرونده‌های زیادی هم برای عاملان آن تشکیل شده است.»

رانت ۳۶ درصدی برای

تولیدکنندگان قیر

علاوه بر آنچه کارشناسان در مخالفت با تخصیص قیر رایگان به پیمانکاران بیان کرده‌اند، اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران نیز با ارسال نامه‌ای به نمایندگان مجلس، نسبت به تبعات منفی توزیع قیر رایگان در کشور هشدار داده است.

در این نامه، آسیب‌های توزیع قیر رایگان دسته‌بندی و تاکید شده است که تنها راه جلوگیری از بروز این مشکلات، تامین مالی قیر مورد نیاز پروژه‌های عمرانی در بودجه دستگاه‌های اجرایی و خرید از طریق سازوکار شفاف بورس کالا است.

آسیب‌های ناشی از توزیع قیر رایگان از نظر اندیشکده سیاستگذاری اقتصادی تهران به شرح زیر است:

۱- فساد مدیران دولتی در زمینه واگذاری پروژه‌های عمرانی: تخصیص بیش از مقدار تعیین شده در قوانین بودجه به برخی دستگاه‌های موضوع این بند و عدم تامین کامل ماده اولیه قیر برای سایر نهادهای مرتبط، در کنار وجود مغایرت در ارقام مبالغ اعلام شده شرکت ملی نفت و پالایشگاه‌ها و در نتیجه عدم تسویه مبالغ مذکور با خزانه‌داری کل کشور در سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ تنها بخشی از عدم کارایی و تخلفات

میشم بیله فروش: اگر واقعا صادرات قیر توسط شرکتها باعث کم شدن قیر در داخل کشور شده، می توان کارخانجات قیرسازی را موظف کرد تا به ازای هر ۲ واحد قیری که صادر می کنند، یک واحد هم در داخل کشور و از طریق سازوکارهای بورس کالا توزیع کنند

معاون برنامه ریزی وزارت نفت: در مصوبه مجلس بحث اعطای قیر رایگان یا تهارتری در میان نیست، بلکه قرار شده منابع مالی را دولت یا سازمان برنامه و بودجه تامین و در وجه شرکت ملی نفت واریز کند، سپس شرکت ملی نفت، قیر را از پالایشگاهها خریداری کرده و در اختیار دستگاههای مربوطه قرار دهد

شود، گم می شود که نشان دهنده ناکارآمدی روش عرضه قیر است.

بر اساس اعلام وزارت نفت، ظرفیت تولید و کیوم باتوم به عنوان ماده اولیه قیر، ۵/۵ تا ۶ میلیون تن در سال است؛ در حالی که بر اساس قانون بودجه سالهای ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸ حدود ۴ میلیون تن قیر باید در طرحهای راهسازی و عمرانی مورد استفاده قرار می گرفت. از سوی دیگر، آمار گمرک نشان می دهد میزان صادرات قیر در سالهای ۹۶ تا ۹۸ به ترتیب ۳/۸، ۳/۵ و ۴/۲ میلیون تن بوده است. مقایسه این آمارها نشان می دهد سالانه فقط بین ۱/۸ تا ۲/۵ میلیون تن قیر صرف مصارف داخلی کشور از جمله راهسازی شده است!

۶- کاهش کیفیت قیر مورد استفاده در پروژه های عمرانی: جایگزینی قیر بی کیفیت با قیر تهارتری روشی است که به پیمانکاران امکان می دهد تا از مابه التفاوت نرخ قیر با کیفیتی که حواله آن را از دستگاه اجرایی دریافت می کنند با قیر بی کیفیتی که در پروژه به کار برده اند، منتفع شوند.

مخالفت و موافقت دولت با قیر رایگان!

وزیر نفت، یک روز پیش از تصویب طرح قیر رایگان در مجلس، در حاشیه مراسم امضای قرارداد توسعه میدان آزادگان جنوبی اعلام کرد: «دولت با این موضوع مخالف است و دلیل آن هم تنها مساله مالی نیست، هر چند تأمین منابع مالی هم مهم است.»

بیژن زنگنه با اشاره به اینکه مساله ساز بودن عرضه قیر رایگان واقعیتی غیر قابل کتمان است، عنوان کرد: «در حال حاضر نوسانات نرخ ارز موجب شده تا اختلاف قیمت های عجیبی بین نرخ های فعلی با ماه های گذشته داشته باشیم. این واقعیت به معنی آن است که قیر رایگان می تواند در این رشد قیمت ها، مستعد ایجاد نگرانی های جدی باشد.»

اما با وجود مخالفت وزیر نفت با طرح قیر رایگان، چند روز بعد، معاون برنامه ریزی وزارت نفت اعلام کرد از نظر این وزارتخانه، اجرای طرح قیر رایگان مشکلی ندارد و

روش جدید اعطای قیر، منفذهای فساد را پوشش داده است.

هوشنگ فلاحتیان به خبرگزاری فارس گفت: «قیمت گذاری قیر به طور کلی در بازار تعیین می شود. در حال حاضر نفت خام به نرخ ۹۵ درصد فوب خلیج فارس در اختیار پالایشگاه قرار می گیرد. فرآورده های اصلی هم که در پالایشگاه تولید می شود، متعلق به دولت است و این فرآورده ها فروخته شده و پول آن به سازمان هدفمندی یارانه ها داده می شود؛ اما قیر جزو کالاهای ویژه است که ماخذ نرخ خوراکش، نرخ فوب خلیج فارس است و تعیین نرخ آن در بورس انجام می شود و بازار نرخ را مشخص می کند.»

فلاحتیان تاکید کرد: «در قانون جدید که مجلس پیش بینی کرده، به صراحت بیان شده که قیر، غیر قابل فروش است بنابراین بحث قاچاق دیگر معنا ندارد، زیرا وقتی دستگاه ذی ربط پروژه ای دارد که زیرسازیش انجام شده و نیاز به قیر دارد، نیاز پروژه مشخص و سهمی که بابت قیر به آن ابلاغ می کنند مشخص است و به اندازه نیاز، حواله به دستگاه ذی ربط می دهند و دستگاه ذی ربط هم به پیمانکار می دهد.»

معاون برنامه ریزی وزارت نفت خاطر نشان کرد: «مجلس کارگروهی تشکیل داده تا بر اعطای این حواله ها نظارت کند. در این کارگروه نماینده دستگاه ذی ربط، وزارت نفت و سازمان برنامه هم حضور دارند و با نظارت آنها حواله صادر می شود. همچنین دیوان محاسبات و سازمان بازرسی بر کار دستگاه دولتی نظارت می کنند؛ بنابراین اگر طرح فعلی مجلس تغییر ماهوی نکند، از نظر وزارت نفت مشکلی برای اجرا ندارد.»

فلاحتیان با بیان اینکه ملاحظاتی که وزارت نفت و مراجع نظارتی براساس تجربه سال های گذشته داشتند به مجلس منعکس شده است، ادامه داد: «در مصوبه مجلس بحث اعطای قیر رایگان یا تهارتری در میان نیست، بلکه بنا شده که منابع مالی را دولت یا سازمان برنامه و بودجه تامین و در وجه شرکت ملی نفت واریز کند، سپس شرکت ملی نفت قیر را از پالایشگاهها خریداری کرده و در اختیار دستگاه های مربوطه قرار دهد.»

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران (ترابران)

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

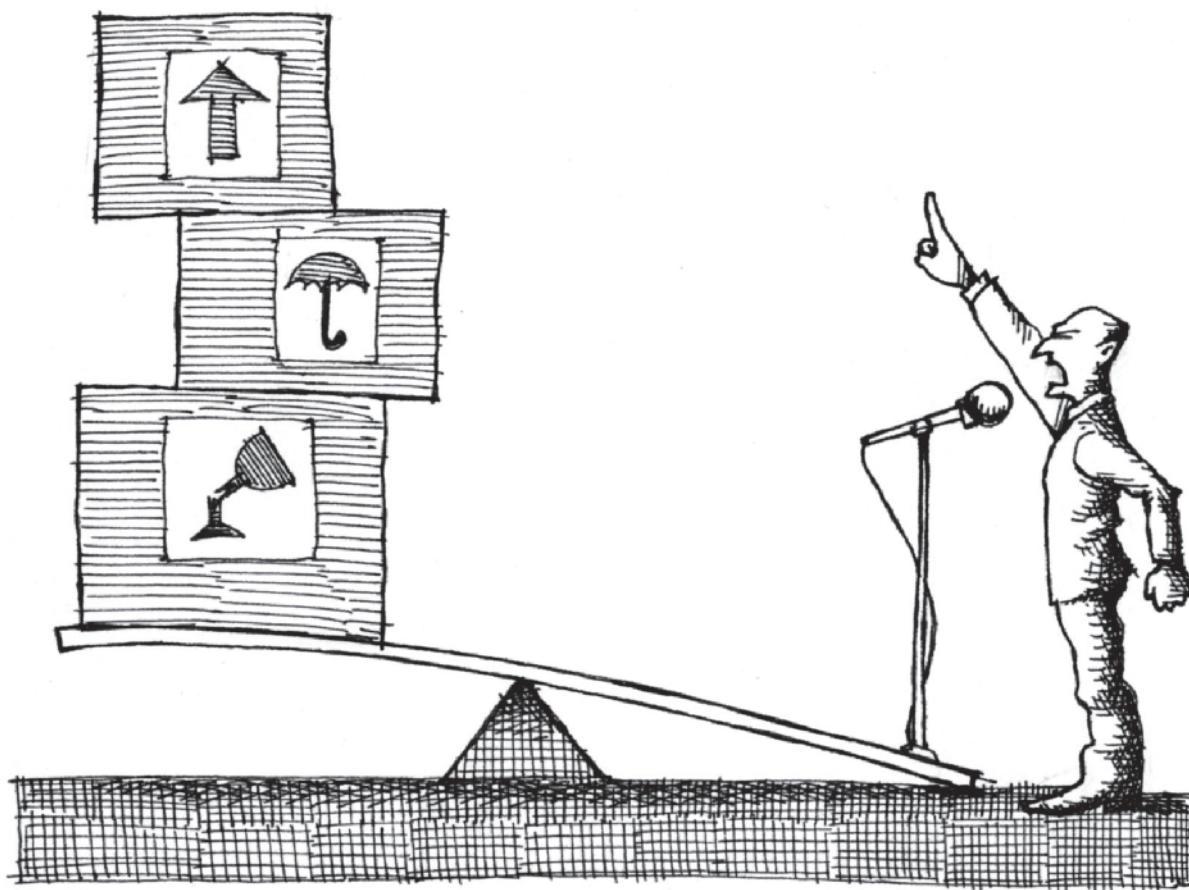
طراحی و مدیریت شبکه های اجتماعی (اینستاگرام، تلگرام، لینکدین، توئیتر، فیس بوک و آپارات)
طراحی وب سایت اختصاصی
سئو وب سایت
طراحی و اجرای نرم افزارهای اندروید، ios ، وب.
تولید محتوای تخصصی (متنی، تصویری، صوتی، ویدئویی)

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



شماره تماس ۰۲۱ ۸۸۹۰۰۴۸۹

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



تحقق ۱۰ درصدی اهداف حمل و نقلی شش برنامه توسعه کشور

لاک پشت سی و یک ساله!

زمانی که از برنامه‌های توسعه‌ای و تدوین و اجرای آنها در کشور سخن به میان آمد، یکی از اهداف مهم تدوین آنها شکستن دور باطل فقر و پیشرفت در حوزه‌های مختلف اقتصادی عنوان می‌شود، اما امید به پیشرفت و توسعه اقتصادی در سایه این برنامه‌ها فقط تا برنامه چهارم وجود داشت و از آن پس، ناکامی‌های پی‌درپی در تحقق اهداف پیش‌بینی شده باعث شد چشم امید از آنها برداشته شود؛ تا آنجا که حتی مرکز پژوهش‌های مجلس نیز این برنامه‌ها را به صفت «بی‌هوده و بی‌ثمر» ملقب کرده است، زیرا براساس گزارش شورای تخصصی حمل و نقل مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «بررسی وضعیت حمل و نقل از برنامه اول تا ششم توسعه با رویکرد تهیه برنامه هفتم» حتی بدون برنامه‌های توسعه‌ای هم در عرصه حمل و نقل در همین نقطه‌ای بودیم که اکنون هستیم، پس بیراه نیست اگر گفته شود برنامه‌های توسعه‌ای پنج‌ساله حداقل در حوزه حمل و نقل عقیم مانده است که یکی از دلایل اصلی آن هم کلی‌گویی و عدم نظارت بر میزان تحقق برنامه‌ها است.

در ادامه نگاهی داریم به همان گزارشی که شورای تخصصی حمل و نقل مرکز پژوهش‌های مجلس در این زمینه تهیه کرده است.

برنامه‌های توسعه‌ای کشور که نخستین آنها از سال ۱۳۳۸ آغاز شده تاکنون به ۶ عدد رسیده است و با فرض پایان یافتن برنامه ششم توسعه در سال ۱۴۰۰ و آغاز اجرای برنامه هفتم، تا افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ فقط یک برنامه توسعه‌ای دیگر مانده است؛ بنابراین برای بررسی بخش‌های مختلف اقتصاد و ارائه پیشنهادهایی به منظور تدوین برنامه هفتم توسعه مهلت زیادی باقی نمانده و یکی از حوزه‌های مهمی که می‌بایست در برنامه‌های توسعه‌ای به آن توجه ویژه شود حمل و نقل است؛ این در حالی است که بررسی وضعیت حمل و نقل در شش برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و مسیر سپری‌شده از سال ۱۳۳۸ تاکنون نشان می‌دهد پیکره آن مانند انسانی است که هیچ‌گونه تناسبی بین اندام آن وجود ندارد؛ به این معنی که برخی از بخش‌های این پیکر بدون هیچ‌گونه پیشرفت و یا با اندکی رشد باقی مانده و برخی بخش‌ها رشد کرده‌اند؛ مانند آن است که بگوییم دست‌های این پیکر

در شش برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران، ۹۵ بند به حوزه حمل‌ونقل بار و مسافر اختصاص داشته است که فقط ۱۰ مورد از احکام یادشده (با ۱۱ درصد سهم) کاملاً انجام شده و ۴۶ مورد از این تکالیف (۴۸ درصد) ناقص اجرا شده است

برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴-۱۳۸۸) از لحاظ تعداد احکام و دستورات حمل‌ونقلی برنامه طلایی بود و در بخش توسعه زیرساخت جاده‌ای بیشترین تکالیف را برای دستگاه‌های اجرایی در نظر گرفته بود، اما بخش اعظم این احکام محقق نشد

باری و در حمل‌ونقل دریایی ۱ بند مسافری و ۳ بند باری بوده است. مابقی بندها به صورت مشترک به حوزه حمل‌ونقل بار و مسافر اشاره داشته است.

همان‌طور که مشاهده کردیم، برنامه‌های توسعه‌ای هرکدام احکام و تکالیف مختلفی در حوزه حمل‌ونقل بار و مسافر داشته‌اند و دارند، اما نکته مهم‌تر، میزان تحقق آن برنامه‌ها و تکالیف در مدت زمان اجرا است که اطلاعات ارائه شده نشان می‌دهد در ۳۱ سال گذشته، تکالیف حمل‌ونقلی در این حوزه به صورت کامل محقق نشده؛ به صورتی که در ۶ برنامه توسعه کشور فقط ۱۰ مورد از احکام یادشده (با ۱۱ درصد سهم) کاملاً انجام شده و تحقق یافته است.

۴۶ مورد از بندها و تکالیف یادشده (با ۴۸ درصد سهم) ناقص اجرا شده است به شکلی که صرفاً بخش‌هایی از آنها انجام شده است. ۷ بند ذکر شده در برنامه‌های توسعه‌ای (با سهم ۷ درصدی) با نگرش‌ها و سیاست‌های حمل‌ونقلی ما منطبق نبوده است و در حال حاضر هیچ موضوعیتی ندارد و قابل پایش و پیگیری نیست. بر اساس آمار، درصد تحقق اقدامات ناقص، فقط ۲۰ درصد است.

بودن یا نبودن برنامه توسعه

صاحب‌نظران حوزه حمل‌ونقل معتقدند که شاید اگر اصلاً برنامه‌ای تهیه نمی‌شد و یا اینکه حمل‌ونقل را در برنامه‌های توسعه‌ای وارد نمی‌کردند هم در همین میزان توسعه از حمل‌ونقل بودیم، زیرا همان‌طور که گفته شد از کل احکام و برنامه‌های حمل‌ونقلی فقط ۱۱ درصد محقق شده است.

یکی از نتایجی که بر اساس این کاهلی و غفلت رقم خورده است، افزایش روند استفاده از خودروهای شخصی از سال ۸۴ تا سال ۹۷ است. به صورتی که بر اساس آمار، تعداد مسافر جابه‌جا شده در سطح کشور (سفرهای عمومی) در سال ۹۷ نسبت به سال ۸۴ حدود ۳۰ درصد کاهش داشته است.

از سوی دیگر تعداد مسافر جابه‌جا شده ریلی، نسبت به مجموع مسافران جابه‌جا شده از ۲/۷ درصد در سال ۸۵ به ۱/۵ درصد

درازتر از پاها شده و حرکت عادی را دشوار ساخته است؛ اما برای اینکه بدانیم چه کارهایی نکرده و یا بهتر بگوییم چه کرده‌ایم که این موجود به این هیبت ناقص رسیده، می‌توان به بررسی برنامه‌های توسعه‌ای کشور پرداخت.

تاکنون ۵ برنامه توسعه‌ای کشور به پایان دوره انجام خود رسیده‌اند و ششمین برنامه توسعه نیز در سال آینده به پایان خواهد رسید. حال اگر برای بخش حمل‌ونقل در هر برنامه، فقط ۱۰ درصد توسعه و رشد در نظر بگیریم، هم اکنون می‌بایست شاهد تحولی بنیادی در این صنعت می‌بودیم، اما متأسفانه این صنعت همچنان در میانه راه و در خشکسالی منابع مالی گرفتار شده است.

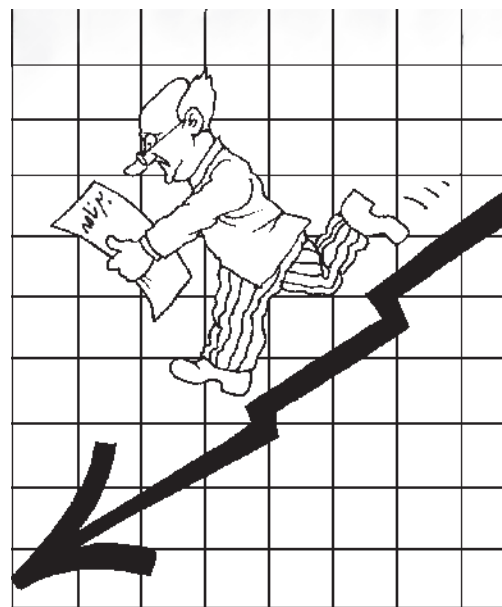
سهم حمل‌ونقل از برنامه‌های توسعه‌ای کشور

در نخستین برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی که دقیقاً بعد از هشت سال ایستادگی در جنگ تحمیلی و اختصاص حدود نیمی از بودجه کشور به دارو و تجهیزات پزشکی تصویب و اجرا شد، چهار بند به مباحث حمل‌ونقلی اختصاص یافت که این تعداد در برنامه دوم توسعه به دو بند رسید.

از برنامه سوم که فصل برداشت چیزی بود که در دوران سازندگی کاشته بودیم، به تدریج تعداد بندهای حمل‌ونقلی نیز بیشتر شد؛ به صورتی که در برنامه سوم توسعه، ۱۳ بند و در برنامه چهارم توسعه ۴۵ بند به حمل‌ونقل اختصاص یافت. با این تفسیر، برنامه چهارم توسعه را می‌توان برای حوزه حمل‌ونقل دوران طلایی و یا برنامه طلایی نامید، زیرا پس از آن نیز در برنامه پنجم و ششم توسعه کشور تعداد بندهای این حوزه به ترتیب به ۱۷ و ۱۴ بند تقلیل یافت؛ بنابراین در کل شش برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران ۹۵ بند به حوزه حمل‌ونقل بار و مسافر اختصاص داشته است.

اگر بخواهیم بندهای مذکور را به دو بخش بار و مسافر تقسیم کنیم باید بگوییم که در حمل‌ریلی ۶ بند مسافری و ۳ بند باری، در حمل‌ونقل جاده‌ای ۷ بند مسافری و ۵ بند باری، در بخش هوایی ۶ بند مسافری و ۳ بند

برنامه پنجم توسعه
 در بخش زیرساخت‌های
 حمل‌ونقل جاده‌ای حرف
 تازه‌ای نداشت و فقط
 بار دیگر مهم‌ترین
 بندهای برنامه چهارم
 در این حوزه با تغییر
 عنوان و به نام «طرح
 جامع حمل‌ونقل کشور»
 تکرار و تاکید شد که
 از زمان تصویب طرح
 جامع، شروع تمام
 طرح‌های جدید توسعه
 در بخش حمل‌ونقل
 باید براساس آن باشد



در سال ۱۳۹۷ رسیده است. در همین بازه، استفاده از خودروهای شخصی حدود ۴ برابر افزایش یافته و مسیر جهشی را سپری کرده است، در حالی که کاهش استفاده از این نوع خودروها یکی از اهداف مهم بوده است. آنچه تاکنون گفته شد در حیطه حمل‌ونقل برون‌شهری بار و مسافر بود، اما در حیطه درون‌شهری اعم از بزرگراه‌های تهران، پل‌ها و تقاطع‌های غیرهمسطح تهران، طول معابر در شهر تهران افزایشی بوده است. همچنین زیرساخت‌های حمل‌ونقلی برای خودروهای شخصی نیز در ۱۰ سال گذشته در تهران، مسیر افزایشی را پیموده است. گفتنی است؛ با وجود توسعه مترو و ایجاد ۱۰ خط BRT در تهران و افزایش جابه‌جایی مردم با حمل‌ونقل عمومی، سهم حمل‌ونقل عمومی در تهران کاهش یافته است؛ این در حالی است که شهر تهران بالاترین میزان توسعه را در حمل‌ونقل عمومی در میان استان‌های دیگر دارد.

بررسی تکالیف حمل‌ونقلی برنامه‌های توسعه‌ای

در نخستین برنامه توسعه که از سال ۱۳۳۸ آغاز شد، علاوه بر بازسازی زیرساخت‌های درآمدزا از جمله پلایشگاه‌ها و بنادر که مهم‌ترین محور و رویکرد آن برنامه بود، به زیرساخت‌های جاده‌ای هم توجه شده بود. در برنامه دوم (۱۳۷۴-۱۳۷۸) جایگاه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در بخش جاده تقویت شد؛ به طوری که تخصیص اعتبارات به پروژه‌های عمرانی وزارت راه و ترابری وقت، هم‌ردیف طرح‌های وزارت نفت قرار گرفت و شرکت‌های حمل‌ونقلی دولتی به جابه‌جایی بار و حمل کالا طبق قوانین به خارج از کشور مکلف شدند. در برنامه سوم (۱۳۷۹-۱۳۸۴) نگاه برنامه‌ریزان به بخش حمل‌ونقل، بلندمدت و جدی‌تر شد؛ به صورتی که یک فصل جداگانه به بخش حمل‌ونقل و توسعه زیرساخت‌های این حوزه اختصاص یافت. همچنین در این برنامه به سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور اجازه داده شد که برای کمک به تدارک ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای

بین‌شهری و احداث پایانه‌های مسافری و باری و مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی از توان بخش غیردولتی استفاده کند. علاوه بر آن، مقرر شد عوارض نیز براساس نفر-کیلومتر اخذ شود.

در برنامه سوم توسعه، در حوزه حمل‌بار، احکام مناسبی تصویب شد که از آن میان می‌توان به ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقلی بین‌المللی توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی به‌منظور ارائه خدمات حمل‌ونقلی منطقه‌ای، ترانزیتی و چندوجهی، واگذاری بخشی از امور مربوط به حمل‌بار و مسافر، تعمیر و نگهداری و بازسازی ناوگان حمل‌ونقل ریلی توسط بخش خصوصی و محاسبه تن-کیلومتر در جهت اخذ عوارض اشاره کرد.

علاوه بر این، دولت موظف شد همه ساله اعتبارات خاصی را در لوایح بودجه به نحوی پیش‌بینی کند تا پس از پایان برنامه سوم تمام روستاهای بالای ۲۰ خانوار از راه مناسب برخوردار باشند.

در نتیجه، دو دستور در برنامه سوم توسعه عامل شروع ورود بخش خصوصی به ایجاد زیرساخت‌ها در بخش حمل‌ونقل شد و سرعت راهسازی با حضور پیمانکاران بخش خصوصی شدت گرفت.

برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴-۱۳۸۸) از لحاظ تعداد احکام و دستورات حمل‌ونقلی برنامه طلایی بود و در بخش توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌خصوص مد جاده‌ای بیشترین تکالیف را برای دولت و دستگاه‌های اجرایی در نظر گرفته بود. مهم‌ترین تکالیف برنامه چهارم در این بخش تدوین «برنامه توسعه حمل‌ونقل» بود که در ماده ۲۸ قانون به این موضوع تاکید شد و براساس آن برای تقویت اقتصاد حمل‌ونقل، بهره‌برداری مناسب از موقعیت سرزمینی کشور، افزایش ایمنی و سهولت حمل‌ونقل بار و مسافر، دولت موظف بوده در چارچوب برنامه توسعه حمل‌ونقل کشور اهداف تعیین شده را در طول ۵ سال اجرای برنامه چهارم توسعه محقق کند.

علاوه بر احکامی که به‌صورت مشترک در بخش مسافری و باری وجود دارد، به‌صورت خاص در بخش مسافری این برنامه، تولید

مهم‌ترین تصمیم در برنامه ششم توسعه در زمینه حمل‌ونقل، راه‌اندازی صندوقی با نام «صندوق توسعه حمل‌ونقل» بوده که اساسنامه تشکیل آن منتظر تصویب شورای نگهبان است. طبق برنامه ششم، دولت می‌تواند این صندوق را با سرمایه اولیه ۱۹۰ هزار میلیارد ریال و از محل دارایی‌های خود و سازمان‌های تابعه، راه‌اندازی کند

در برنامه ششم توسعه بند تکراری مبنی بر این که دولت موظف است سازوکارهای قانونی را برای کاهش سالانه ۱۰ درصد از میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی فراهم کند، وجود دارد ضمن اینکه دولت مکلف شده سازوکار لازم را برای تحقق افزایش سالانه ۱۰ درصدی ترانزیت کالا از کشور فراهم کند

توسعه و ساخت زیربنای حمل و نقل فقط براساس این طرح و در قالب بودجه سنواری قابل اجرا است.

البته این شرط برای نخستین بار در برنامه ذکر و بر آن تاکید شد که نشان‌دهنده محدودیت منابع مالی دولت است.

همچنین در بخش دیگر آمده است، دولت موظف است سازوکارهای قانونی لازم برای کاهش سالانه ۱۰ درصد میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در طول برنامه را فراهم کند و از این رو احداث، ترمیم و نگهداری و ایمن‌سازی شبکه راه‌های روستایی در دستور کار قرار گرفت.

البته دولت در اجرای برنامه میان‌مدت تا حدودی توانست عملکرد موفق‌تری داشته باشد؛ چرا که شیب تلفات ناشی از سوانح جاده‌ای نزولی شد و از ۲۷ هزار نفر در سال‌های ۸۸ و ۸۹ به حدود ۱۶ هزار و ۵۰۰ نفر در پایان برنامه پنجم توسعه رسید.

در بندهای مسافری برنامه پنجم توسعه، دولت مجاز شد نسبت به برقراری پرواز و جابه‌جایی مسافر از طریق شرکت‌های داخلی و خارجی متناسب با میزان تقاضای حمل‌ونقل بین‌المللی از خارج کشور به یک فرودگاه بین‌المللی داخلی و بالعکس اقدام کند.

همچنین نرخ حمل هوایی مسافری، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی، لغو تخفیف‌های تکلیفی و یا هرگونه معافیت آزادسازی شد. علاوه بر آن بر اساس این برنامه سازمان راهداری عوارض را بر حسب تن-کیلومتر دریافت خواهد کرد.

در این برنامه یکی از بندهای برنامه سوم توسعه به شرح اجازه به سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای و پایانه‌های کشور برای کمک به تدارک ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌شهری و احداث پایانه‌های مسافری و باری و نیز مجتمع‌های خدمات رفاهی بین‌راهی با استفاده از آن توان بخش غیردولتی تکرار شده بود.

در عین حال، دولت مجاز شد نسبت به برقراری پرواز و جابه‌جایی بار از طریق شرکت‌های داخلی و خارجی متناسب با میزان تقاضای حمل‌ونقل بین‌المللی از خارج کشور به یک فرودگاه بین‌المللی داخلی و

خودروهای دوگانه‌سوز و عرضه گاز طبیعی با قیمت یارانه‌ای، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای، کمک به گسترش و بهبود کیفیت حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان راه‌آهن به صورتی که متوسط سن ناوگان حداکثر به ۱۵ سال برسد، برقراری ارتباط کلان‌شهرها و سواحل شمال و جنوب و مراکز مهم گردشگری با قطارهای با سرعت بالا با مشارکت بخش غیردولتی، طبقه‌بندی فرودگاه‌های کشور، نوسازی ناوگان هوایی تا در پایان برنامه متوسط سن ناوگان به ۱۵ سال برسد و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل دریایی اشاره کرد.

همین نگاه کلی به برنامه چهارم توسعه نمایانگر آن است که با وجود احکام مهم و نقش‌آفرین در بهبود وضعیت حمل‌ونقل کشور اما متأسفانه بخش اعظمی از این احکام محقق نشد.

در بخش باری برنامه چهارم توسعه، دستوراتی مانند نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای باری و دریایی، طبقه‌بندی فرودگاه‌های کشور، تجهیز و نوسازی بنادر تجاری کشور و اصلاح مدیریت بهره‌برداری از آنها به نحوی که تا پایان برنامه چهارم ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری به حداقل ۱۱۰ میلیون تن برسد و در آخر نیز انجام کلیه امور تجاری از طریق بنادر و اسکله‌های تجاری و گمرکات رسمی کشور آمده بود که باز هم همه آن بندها اجرایی نشدند.

در برنامه پنجم توسعه (۱۳۹۰-۱۳۹۴) تعداد بندهایی که به حمل‌ونقل پرداخته شده بود بسیار کمتر از برنامه چهارم بود، ضمن اینکه همان احکام نیز تاکنون عقیم باقی مانده است.

برنامه پنجم توسعه در بخش زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای حرف تازه‌ای برای گفتن نداشت. یک بار دیگر مهم‌ترین بند برنامه چهارم در این حوزه با تغییر عنوان و به نام «طرح جامع حمل‌ونقل کشور» با هدف پاسخگویی به تقاضاهای بالفعل و بالقوه و دستیابی به جایگاه مناسب در حوزه‌های ایمنی، انرژی، اقتصاد، حمل‌ونقل و محیط زیست تکرار و تاکید شد که از زمان تصویب طرح جامع، شروع تمام طرح‌های جدید

مهم‌ترین ایراد اسناد برنامه‌های توسعه در بخش حمل‌ونقل کلی‌گویی در تعیین اهداف و چشم‌اندازها است که باعث شده نتوان اهرم اجرایی برای آن در نظر گرفت زیرا نه تنها متولیان این امور نهادهای متعددی هستند و هماهنگی بین سازمانی ندارند بلکه ابهاماتی در بین آنها وجود دارد که بر موانع تحقق برنامه‌ها می‌افزاید

نکته اصلی که باید برای موفقیت و تحقق برنامه هفتم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به آن توجه داشت، ضمانت اجرایی آن است تا سرانجام و عاقبت شش برنامه دیگر برای آن رقم نخورد. یکی از بهترین راه‌هایی که می‌تواند اجرای هر برنامه و هدف‌گذاری را ضمانت کند مبحث «نظارت و پایش» است

بالعکس اقدام کند. همچنین نرخ حمل‌ونقل هوایی باری، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی، لغو تخفیف‌های تکلیفی و هر گونه معافیت آزادسازی شد. علاوه بر آن بر اساس این برنامه سازمان راهداری عوارض را بر حسب تن-کیلومتر دریافت خواهد کرد.

وجود این دو بند در حوزه مسافری و باری نمایانگر کمبود منابع دولتی و مشکلات بودجه‌ای است. در همین برنامه بود که واردات کامیون دارای کمتر از ۳ سال سن با تایید سازمان راهداری توسط شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی جاده‌ای و مشروط به دارا بودن خدمات پس از فروش آزاد شد.

برنامه ششم توسعه (۱۳۹۶-۱۴۰۰) در بخش حمل‌ونقل، بر گسترش زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری ریلی تمرکز کرده است، اما احکام و تکالیفی در حوزه جاده‌ای هم دارد. یکی از محوری‌ترین موضوعات برنامه ششم اجرایی شدن پروژه‌های مصوب در ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی بوده است که بخش‌های ترانزیت و حمل‌ونقل هم شامل آن می‌شود.

همچنین بند تکراری مبنی بر اینکه دولت موظف است سازوکارهای قانونی لازم را برای کاهش سالانه ۱۰ درصد از میزان تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور فراهم کند، آمده است. در بند دیگری از برنامه، دولت مکلف شده سازوکارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ۱۰ درصد حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا فراهم کند که برای تحقق این برنامه پروژه‌های تکمیل کریدور جاده‌ای شمال- جنوب و شرق به غرب و کریدور شماره ۱۰ در اولویت قرار گرفت.

می‌توان گفت؛ مهم‌ترین تصمیم برنامه ششم توسعه در بخش حمل‌ونقل که بخش زیرساخت‌های جاده‌ای را هم در برمی‌گیرد، راه‌اندازی صندوق توسعه حمل‌ونقل بوده که اساسنامه تشکیل این صندوق پس از تصویب هیئت‌وزیران وارد شورای نگهبان شده است. طبق سند برنامه ششم، دولت می‌تواند صندوق توسعه حمل‌ونقل را با سرمایه اولیه ۱۹۰ هزار میلیارد ریال از دارایی‌های خود که در اختیار وزارت راه و

شهرسازی، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و وابسته به آن قرار دارد، راه‌اندازی کند.

در بندهای مربوط به حمل‌ونقل مسافری در برنامه ششم توسعه، وزارت راه و شهرسازی موظف شده تا با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴ شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای را با هدف ساماندهی حاشیه شهرها و توسعه امور حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای و ساخت خطوط حومه‌ای در زیرمجموعه شرکت راه‌آهن تشکیل دهد. علاوه بر این، باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که سهم حمل‌ونقل ریلی مسافر به ۲۰ درصد برسد.

در این برنامه، دولت مکلف شده تا نسبت به تضمین تسهیلات ناوگان و تجهیزات قطار شهری شهرها و حومه آنها از محل منابع پیش‌بینی شده در بودجه سنواتی به نحوی اقدام کند که تا پایان اجرای قانون این برنامه ۲۰۰۰ دستگاه واگن و تجهیزات مربوط با رعایت قانون، به خطوط ریلی شهری اضافه شود. شهرداری‌ها نیز موظف شدند نسبت به توسعه قطار شهری از محل منابع خود اقدام کنند.

از دیگر احکام برنامه ششم توسعه می‌توان به پیش‌بینی و مدیریت نیازمندی‌های توسعه ناوگان هوایی با رعایت خط‌مشی‌های مبنی بر توسعه پایدار و همچنین سیاست‌گذاری و لحاظ کردن تدابیر لازم برای چگونگی تامین انواع هواپیماهای مورد نیاز ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور با همکاری‌های مشترک داخلی و بین‌المللی اشاره کرد.

در بندهای حمل‌ونقل کالا نیز دولت مکلف شده ضمن انجام حمایت‌های لازم از بخش غیردولتی در خرید شناورهای مخصوص، قیمت‌گذاری فرآورده، شرایط، تسهیلات، مشوق‌ها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را به نحوی انجام دهد که ضمن رشد حداقل ۱۰ درصدی در هر سال، سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در پایان برنامه حداقل به ۵۰ درصد برسد.

همچنین برنامه‌ریزی‌ها باید به صورتی باشد که سهم حمل‌ونقل ریلی از بار به حداقل ۳۰ درصد بالغ شود.

مستقل به بررسی سوانح حمل و نقل.
 ۵- توسعه شبکه قطارهای پرسرعت.
 ۶- اصلاح ساختار حاکمیت و مدیریت بخش حمل و نقل (خصوصی سازی و عدم دخالت در تصدی گری).
 ۷- اصلاح الگوی تامین مالی مبتنی بر کاهش اتکا به بودجه عمومی کشور.
 ۸- تغییر رویکرد در مدیریت نگهداری و بهره برداری زیرساخت‌های حمل و نقل.
 ۹- مزیت بخشی به کریدورهای ترانزیتی با برنامه ریزی رفع مشکلات ۷۷ گانه ترانزیتی.
 ۱۰- توجه به ابعاد زیست محیطی پروژه های بخش حمل و نقل.
 ۱۱- ارتقای تاب آوری سیستم حمل و نقل با اتخاذ رویکرد مدیریت بحران
 ۱۲- افزایش جذابیت کریدورهای پروازی عبوری و خدمات ترانزیت بین المللی.
 اما نکته مهم تری که باید برای موفقیت و تحقق برنامه هفتم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به آن توجه داشت، ضمانت اجرایی این برنامه است و یکی از بهترین راههایی که می تواند این مهم را ضمانت کند بحث «نظارت و پایش» است که تاکنون حلقه مفقوده در لایه های مختلف فعالیت های اقتصادی و سیاسی ایران بوده است. به همین دلیل است که شورای تخصصی حمل و نقل مرکز پژوهش های مجلس هم پیشنهاد کرده در زمان آغاز تهیه قانون بودجه سالیانه در دولت و نیز مراحل بررسی آن تا زمان ارائه در صحن علنی مجلس و در نهایت تصویب آن، نظارت توسط همین شورا صورت گیرد تا احکام برنامه هفتم در بودجه های سالیانه دیده شده و مغفول واقع نشود.
 علاوه بر این، در پایان هر سال عملکرد دستگاه های اجرایی زیر ذره بین قرار گیرد تا میزان تحقق احکام و تکالیف برنامه هفتم توسعه برآورد و نیازهای آینده احصا شود.

غیرموتوری؛ انتخاب سیستم های حمل و نقل همگانی کم ظرفیت مناسب برای شهرهای متوسط و کوچک؛ توجه به توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD) و به خصوص یکپارچگی حمل و نقل و کاربری زمین در شهرهای بزرگ و اجرای آن با سرمایه گذاری بخش غیردولتی.
 ۳- توسعه خدمات حمل و نقل ریلی حومه ای توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی با استفاده از سرمایه گذاری بخش خصوصی.
 ۴- اتخاذ رویکرد پیشگیرانه و سیستماتیک در مدیریت ایمنی بخش حمل و نقل از طریق اجرای نقشه راه ایمنی راه های کشور با هدف کاهش تعداد کشته ها به ۱۲۰۰۰ نفر سالیانه و تعداد مجروحان به نصف عدد ابتدای برنامه، تهیه نقشه راه ایمنی مدهای ریلی، هوایی و دریایی در سال اول برنامه و آغاز اجرای آن از سال دوم برنامه، نصب دوربین های کنترل سرعت فراوان در معابر برون شهری بزرگراهی و معابر غیربزرگراهی و نزدیک مدارس و در نهایت ایجاد نهاد

گفتنی است؛ مهم ترین ایرادی که به این اسناد در بخش حمل و نقل جاده ای می توان گرفت کلی گویی ها در تعیین اهداف و چشم اندازها است که باعث شده نتوان اهرم اجرایی برای آن در نظر گرفت زیرا نه تنها متولیان این امور نهادهای متعددی هستند و هماهنگی بین سازمانی ندارند بلکه ابهاماتی در بین آنها وجود دارد که بر موانع محقق شدن برنامه ها می افزاید. برای مثال تاکنون خروجی و دستاورد قابل توجهی از اجرای تکالیفی مانند راه اندازی صندوق توسعه حمل و نقل، طرح جامع حمل و نقل، توسعه زیرساخت های بخش ترانزیت جاده ای و بسیاری از تکالیف دیگر دیده نشده است.

پیشنهادهایی برای برنامه هفتم توسعه

شورای تخصصی حمل و نقل مرکز پژوهش های مجلس پیشنهادهایی را برای احکام برنامه هفتم منطبق با استراتژی های بخش های حمل و نقل در شورای عالی هماهنگی ترابری مصوب سال ۱۳۹۷ پیشنهاد داده که برخی از آنها به شرح زیر است:
 ۱- انجام طرح های توسعه حمل و نقل برون شهری منطبق با طرح جامع حمل و نقل.
 ۲- ارتقای کیفیت خدمات حمل و نقل برون شهری (اعم از ریلی، هوایی و جاده ای) و درون شهری (ریلی، اتوبوس و مینی بوس) توسط وزارت راه و شهرسازی و شهرداری ها به جهت افزایش جذابیت های استفاده از حمل و نقل همگانی و ارتقای سطح خدمات به مسافران؛ افزایش ظرفیت و کاهش سرفاصله ها تا حد مورد نیاز؛ تبدیل سفرهای کاری با حمل و نقل همگانی؛ یکپارچه سازی سامانه حمل و نقل برون شهری از طریق ایستگاه های راه آهن مسافری برون شهری و ترمینال اتوبوس در داخل شهرها؛ توسعه حمل

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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



روی ریل سوءمدیریت

اکرم امینی

از پنجم آذر ۹۵ «هفت‌خان» دیگر برای ایرانیان فقط یادآور شاهنامه و پهلوانی‌های رستم نیست. برای برخی از ما، حالا شنیدن نام «هفت‌خوان»، تداعی‌کننده خاطره‌ای تلخ از یک سانحه ریلی است که در آن ۴۵ نفر جان خود را از دست داده و بیش از ۱۰۰ نفر زخمی شدند. هفت‌خان البته دومین سانحه ریلی ایران از نظر تعداد تلفات انسانی است. بزرگ‌ترین حادثه ریلی کشور از نظر میزان کشته‌شدگان، مربوط به انفجار ناشی از برخورد ۲ قطار باری در حوالی روستای دهنو هاشم‌آباد نیشابور در بهمن ۸۹ است که در آن بیش از ۳۰۰ نفر از هموطنانمان شامل امدادگران، نظامیان و نیز مردمی که برای کمک یا تماشای وضعیت سانحه به محل آمده بودند، کشته شدند. اگرچه بزرگ‌ترین سوانح ریلی چند دهه گذشته در ایران مانند سانحه نیشابور یا هفت‌خوان ناشی از برخورد قطارها با یکدیگر بوده، اما خروج تعدادی یا همه واگن‌های یک قطار از ریل، پرتکرارترین نوع سانحه ریلی کشورمان در سال‌های اخیر است. آخرین سانحه از این دست، مربوط به خروج چند واگن قطار مسافری مسیر همدان - مشهد از ریل در حوالی پرند در خرداد امسال است که علت آن، بازشدن پیچ و پابندهای ریل از سوی افراد ناشناس عنوان شد. این سانحه تلفات انسانی دربرداشت، اما حادثه مشابه در مسیر زاهدان - تهران که در پاییز ۹۸ رخ داد، ۵ کشته به جای گذاشت.

هرچند سفر با قطار در مقایسه با هواپیما و خودرو، همواره کمترین تلفات انسانی را به دنبال داشته است، این حال تکرار حوادث با دلایل مشابه در این بخش می‌تواند زنگ خطر کاهش استقبال از حمل‌ونقل ریلی را به دنبال داشته باشد.

معاون بازرگانی شرکت واگن سازی تهران: به جز برخی قطعات مانند ترمز که شرکت راه آهن نظارت خاصی روی تعمیر و نگهداری آنها دارد و شرکتها را مجبور می کند سالانه آنها را اورهال کنند، به طور کلی در بحث تعمیرات و نگهداری تجهیزات ریلی با مشکل روبه رو هستیم

در بسیاری مواقع، مواردی که به عنوان تعمیرات پیشگیرانه تعریف شده است، در تجهیزات ریلی کشور اعمال نمی شود گاهی هم به دلیل اینکه قطعات یدکی وجود ندارد یا قیمت آن بالاست، فقط قطعه را باز کرده، تمیز می کنند و دوباره سر جایش قرار می دهند

تجهیزات ریلی که می تواند منجر به افزایش سوانح ریلی شود، افزود: «در بسیاری موارد، مسائلی که به عنوان تعمیرات پیشگیرانه تعریف شده، در تجهیزات ریلی کشور (هم مترو، هم راه آهن) اعمال نمی شود یا به دلیل اینکه قطعات یدکی وجود ندارد یا به خاطر قیمت های بالا، فقط قطعات را باز کرده، تمیز می کنند و دوباره سر جایش می گذارند، در حالی که بسیاری از این قطعه ها باید در بازه های زمانی تعیین شده، تعویض شوند.» او با اشاره به اینکه فرسودگی ناوگان ریلی نیز در بروز سوانح ریلی در کشور نقش دارد، به وضعیت تجهیزات ریلی کشور چین اشاره کرد و گفت: «چین در ۱۵ سال پیش از ۲۰ هزار کیلومتر خط پرسرعت راه اندازی کرده است. همچنین بیش از ۸۰ خط مترو در شهرهای مختلف راه اندازی کرده و همه ناوگان این کشور نو است. این در حالی است که ناوگان ریلی ایران فرسوده است. البته در پاریس و لندن هنوز هم از واگن های ۶۰ یا ۷۰ ساله استفاده می شود یا در دیگر شهرهای انگلستان و نیز برخی خطوط ایتالیا همچنان واگن های ۴۰ یا ۵۰ ساله در حال خدمات رسانی هستند، اما نکته مهم این است که تعمیرات و نگهداری این واگن ها براساس برنامه انجام می شود.»

استقبال سرد راه آهن از نخبگان جوان

فدایی در پاسخ به این پرسش که مشکلات مدیریتی چقدر می تواند در بروز سوانح ریلی در کشور ما نقش داشته باشد، توضیح داد: «به طور قطع این مسئله نیز در بروز سوانح دخیل است، اما آن را می توان به دو عامل تسری داد. یک مساله بحث فرار مغزهاست. در سال های گذشته شاهد حجم بالایی از فرار مغزها و کوچ داده شدن نخبگان از کشور بوده ایم، به طوری که اگر به بسیاری از شرکت های اصلی و مسئول در حوزه ریلی مراجعه کنید، تعداد اندکی از نخبگان کشور و فارغ التحصیلان دانشگاه های معتبر سراسری را در آنها خواهید دید. در واقع از نسل جدید نخبگان دانشگاهی کسی را نمی بینید و اگر از فارغ التحصیلان دانشگاه های سراسری یا

معاون بازرگانی شرکت واگن سازی تهران معتقد است تکیه صنعت ریلی کشور بر حمایت های دولتی و حاکم نبودن قوانین بازار آزاد بر این صنعت، از موانع رشد آن و ریشه مشکلاتی مانند فرسودگی ناوگان و نگهداری نامناسب است که می تواند منجر به بروز سانحه شود.

سهیل فدایی در گفت و گو با ترابران در ارزیابی وضعیت سوانح ریلی ایران اظهار کرد: «به جز سانحه ای که سال ۹۵ در مسیر تهران- مشهد رخ داد و بیش از ۴۰ نفر در آن کشته شدند، به طور کلی سوانح ریلی با تلفات جانی بالا در ایران زیاد نیست، البته این نکته مهم را هم باید در نظر گرفت که سرعت قطارها در ایران پایین است. همچنین سانحه انفجار قطار در نیشابور را در سال ۸۲ داشتیم که تلفات جانی بالایی در پی داشت، اما آن سانحه مربوط به قطار باری بود.»

او با بیان اینکه در مقایسه با کشورهایی مانند هند و آمریکا یا حتی کشورهای اروپایی، سوانح و تلفات جانی زیادی در طول ۱۰ یا ۱۵ سال اخیر در خطوط ریلی ایران شاهد نبوده ایم، ادامه داد: «البته سوانحی مانند خروج قطار از ریل یا تصادف در یارد و محوطه های دپو، زیاد اتفاق می افتد.»

فدایی با اشاره به اینکه در سال های اخیر دزدی ریل، پیچ و ادوات ریلی مانند سوزن از جمله مسائلی است که به عنوان دلایل سوانح ریلی نام برده می شود، بیان کرد: «فرسودگی ناوگان ریلی ایران شامل ناوگان باری و قطارهای مسافری بالاست. همچنین بیشتر نیروی کار حوزه تعمیر و نگهداری، به صورت پیمانکاری بوده و مدت زیادی است که حقوق نگرفته اند و انگیزه های آنها برای کار، پایین آمده است. از سوی دیگر مشکلاتی در بحث تعمیرات و نگهداری ناوگان داریم و به جز برخی قطعات مانند ترمز که شرکت راه آهن نظارت خاصی روی تعمیر و نگهداری آنها دارد و شرکتها را مجبور می کند سالانه آنها را اورهال کنند، به طور کلی در بحث تعمیرات و نگهداری تجهیزات ریلی با مشکل روبه رو هستیم.»

این کارشناس صنعت ریلی با اشاره به نبود نظارت صحیح بر مساله تعمیر و نگهداری

در پاریس و لندن هم هنوز واگن‌های ۶۰ یا ۷۰ ساله استفاده می‌شود یا در دیگر شهرهای انگلستان و نیز برخی خطوط ایتالیا همچنان واگن‌های ۴۰ یا ۵۰ ساله در حال خدمات‌رسانی هستند اما نکته این است که تعمیرات و نگهداری این واگن‌ها براساس برنامه انجام می‌شود

وقتی هزینه استاندارد جابه‌جایی یک مسافر در مسیری هزار کیلومتری مانند تهران - مشهد بیش از ۵۰ تا ۶۰ دلار است، اما ناچار هستیم قیمت بلیت را بین ۱۰ تا ۱۵ دلار تعیین کنیم، معلوم است که هزینه لازم برای تعمیر و نگهداری تجهیزات به دست نمی‌آید

نخبگان کشور در این مجموعه‌ها حضور داشته باشند، معمولاً کسانی هستند که ۵۰ یا ۶۰ سال به بالا دارند و امروز حضور نسل جدید در مجموعه‌های مختلف مانند شرکت راه‌آهن یا شرکت بهره‌برداری مترو و حتی در واگن‌سازی‌ها، بسیار کم‌رنگ است.»

دخل و خرج ریلی‌ها یکی نیست!

این کارشناس صنعت ریلی افزود: «مساله دیگری که به سوءمدیریت بازمی‌گردد این است که به طور کلی صنعت ریلی ایران با حجم بالایی از کمک‌های دولتی و رانتی شکل گرفته است که البته به خاطر شرایط اقتصادی کشور - چه در زمان جنگ، چه بعد از آن و حتی در دوره برجام و پسا برجام - به نظر می‌رسد گریزی از آن نبوده است.»

او در این زمینه توضیح داد: «وقتی هزینه استاندارد جابه‌جایی یک مسافر در مسیری هزار کیلومتری مانند تهران - مشهد بیش از ۵۰ تا ۶۰ دلار است، اما ناچاریم قیمت بلیت را بین ۱۰ تا ۱۵ دلار تعیین کنیم یا اگر کف هزینه‌های یک سفر مترویی نیم دلار یا ۷۰ سنت است و ما مجبوریم نرخ بلیت را ۱۰ سنت یا کمتر از آن تعریف کنیم، آشکار است که با چنین درآمدی که برای راه‌آهن یا مترو تعریف شده، هزینه لازم برای تعمیر و نگهداری به دست نمی‌آید.»

فدایی با بیان اینکه استهلاک مالی سالانه یک واگن، ۳ درصد هزینه اولیه آن بوده و ۲ تا ۳ درصد قیمت اولیه واگن نیز هزینه تعمیرات و نگهداری سالانه است، ادامه داد: «اگر قیمت اولیه یک واگن یک میلیون دلار باشد، سالانه هزار دلار فقط استهلاک مالی این واگن است و اگر واگن را در مدت ۳۰ سال مستهلک کنیم، سالی تقریباً ۳۰ هزار دلار استهلاک مالی این واگن خواهد بود. بنابراین با قیمت‌هایی که برای بلیت در نظر گرفته می‌شود و با توجه به عدم اختصاص یارانه‌ها، امکان تعمیرات و نگهداری بهینه وجود ندارد.»

این کارشناس صنعت ریلی افزود: «برای حل این معضل یا باید نرخ بلیت را به صورت دستوری پایین نگه داشت و در عوض به بهره‌بردار و یا صاحبان واگن، از محل

صرفه‌جویی مصرف سوخت یا از محل هدفمندی انرژی، سویسید داد و یا باید بازار را آزاد گذاشت. البته آزاد گذاشتن بازار ریلی نیز چرخه‌ای است که به آزادسازی حامل‌های انرژی برمی‌گردد. در واقع تا وقتی که یک خانواده ۵ نفره می‌توانند با یک پراید و ۱۰۰ لیتر بلیت ۳ هزار تومانی به مشهد بروند و برگردند، واضح است که حاضر نیستند برای هر نفر ۳۰۰ هزار تومان پول بلیت پرداخت کنند. مردم ترجیح می‌دهند با ۳۰۰ هزار تومان هزینه بنزین، با خودرو شخصی به مشهد بروند هر چند این کار ریسک جانی بالاتری نسبت به قطار برای آنها دارد، زیرا احتمال اینکه در مسیر ریلی حادثه‌ای رخ دهد، حتی از یک هزارم احتمال بروز تصادف جاده‌ای هم کمتر است.»

او افزود: «به هر حال مجموع شرایط اقتصادی کشور به گونه‌ای است که صنعت ریلی ما همواره یک صنعت ضعیف و نیازمند حمایت بوده و وقتی صنعتی به صورت حمایتی رشد کرده باشد، بسیار سخت است که معضلاتی را که در بالا به عنوان دلایل سوانح ریلی عنوان شد، برطرف کند.»

وضعیت امروز ناشی از

مدیریت‌های رانتی است!

این کارشناس حمل و نقل ریلی یادآور شد: «دیر یا زود مسئولان متوجه می‌شوند که مانند بسیاری صنایع از جمله صنایع غذایی، خودرو و ... صنعت ریلی را نیز با حمایت بیش از اندازه و با ایجاد رانت و بخشنامه و دستور نمی‌توان اداره کرد و لازم است آزادسازی انجام شود.»

فدایی با بیان اینکه میزان سوانح ریلی و کیفیت و قابلیت اطمینان سواری ناوگان ریلی به طور مستقیم به این بستگی دارد که چقدر خود را به معیارهای جهانی نزدیک کنیم، توضیح داد: «نزدیک شدن به معیارهای جهانی به این معنا است که اجازه دهیم صنعت ریلی به صورت آزاد و رقابتی پیش رود یا اگر براساس شرایط، دولت مدل حمایتی و سوبسیدی را مناسب دیده است، پای کار بایستند و از همه دست‌اندرکاران این صنعت شامل بهره‌برداران، تولیدکنندگان و

سعید قصابیان: اینکه پس از بروز یک سانحه ماموران را به خط کرده و به آنها احکام مجازات ابلاغ شود، مانع تکرار سانحه نخواهد شد. برعکس، تنبیه فردی که از مقررات سرپیچی کرده، باید در زمانی انجام شود که هنوز سانحه رخ نداده است

اجرا شوند.»

او یادآور شد: «اینکه پس از بروز یک سانحه ماموران را به خط کرده و به آنها احکام مجازات ابلاغ شود، مانع تکرار سانحه نمی‌شود. برعکس، تنبیه فردی که از مقررات سرپیچی می‌کند، باید زمانی انجام شود که سانحه‌ای رخ نداده است. در واقع باید با هر اقدامی که زمینه و احتمال بروز سانحه را ایجاد می‌کند، به طور جدی برخورد شود.» او افزود: «اگر مامور بداند که فقط در صورت بروز سانحه، بازخواست می‌شود، احتمال سهل‌انگاری او بالاست، اما اگر بداند که با هر کوتاهی (چه منجر به سانحه شود، چه نه) در اجرای مقررات، جریمه می‌شود، قوانین را به طور جدی رعایت خواهد کرد.»

قصابیان یادآور شد: «با وجود همه سوانحی که تاکنون رخ داده، کارنامه حمل و نقل ریلی ما از نظر ایمنی هنوز قابل قبول است، اما اگر اصلاحات لازم انجام نشود، ممکن است وضعیت اینگونه نماند و به قهقرا برویم.»

لزوم اجرای قوانین

تحت نظارت سختگیرانه

این کارشناس حمل و نقل ریلی ضعیف شدن نظارت را از مهم‌ترین دلایل بروز سوانح ریلی در کشورمان دانست و گفت: «در سانحه رخ داده برای قطار مسافری در مسیر تهران-مشهد در ایستگاه شاهرود در سال ۹۵ (معروف به سانحه هفت‌خان) فقدان نظارت و آشفتنگی در عملکرد ماموران ایستگاه آشکار بود. گزارش مجلس درباره این سانحه نشان می‌دهد ماموران قصد داشتند درجه اتوماسیون را در خط مشهد افزایش دهند، اما به دلیل رعایت نکردن معیارهای فنی و به دلیل اینکه خودسرانه سیستم atc را روشن و خاموش می‌کردند، زمینه بروز این فاجعه به وجود آمد. در واقع این سامانه پی‌درپی پیام‌های اشتباه می‌دهد و اپراتور ناچار بوده به دفعات آن را خاموش و روشن کند، وگرنه تردد قطارها با مشکل روبه‌رو می‌شد.»

قصابیان درباره راهکارهای پیشگیری از وقوع سوانح ریلی و کاهش هرچه بیشتر آنها در کشور اظهار کرد: «برای جلوگیری از بروز سانحه باید روی انضباط سازمانی تأکید شود و هر مامور، در جایگاه سازمانی شایسته خود قرار گیرد. همچنین مقررات و دستورالعمل‌ها باید روشن و صریح باشند و از همه مهم‌تر، نظارتی وجود داشته باشد تا این قوانین حتما

قطعه‌سازان به هر نحو ممکن، حمایت کند. دولت باید یکی از این دو راه را انتخاب کند و راه سومی وجود ندارد.»

مواظب باشیم به قهقرا نرویم!

یکی دیگر از کارشناسان حمل و نقل نیز از اهمیت نظارت بر عملکرد حمل و نقل ریلی برای کاهش هرچه بیشتر سوانح در این بخش سخن گفته و بر لزوم سختگیری بیشتر نسبت به متخلفان از مقررات راه‌آهن تأکید دارد. سعید قصابیان در ارزیابی وضعیت سوانح ریلی کشورمان به ترابران گفت: «انتظار مردم از حمل و نقل ریلی بالاست، زیرا این شیوه از حمل و نقل به عنوان بخشی ایمن شناخته شده و همواره بر ایمنی به عنوان یکی از ویژگی‌های اصلی تأکید شده است. به همین دلیل در این بخش حتی یک سانحه هم زیاد است و هر حادثه ریلی که با تلفات انسانی همراه باشد، بلافاصله خبرساز شده و بازتاب رسانه‌ای زیادی پیدا می‌کند.»

او ادامه داد: «با توجه به چند سانحه ریلی سال‌های اخیر مانند سانحه خروج قطار از ریل در پرند (خرداد ۹۹)، سانحه خروج قطار از ریل در مسیر زاهدان-تهران (مهر ۹۸)، سانحه برخورد ۲ قطار در مسیر تهران-دامغان (آذر ۹۵) و از همه مهم‌تر سانحه انفجار قطار باری در نیشابور در سال ۸۲ و نیز سوانح کوچک‌تری که برخی از آنها تلفات انسانی نداشته‌اند، اعتماد عمومی به حمل و نقل ریلی تا حدی از دست رفته که البته این امر ذاتا نکته منفی نیست، زیرا حساسیت عمومی نسبت به ایمنی حمل ریلی کم می‌کند که این سیستم خود را اصلاح کند.»

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

در زمین و هوا گنج بودند

همه خطاهای انسانی

بار دیگر درباره داده‌های ضدونقیض سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت آسمان

پرونده سانحه هواپیمای ATR تهران - یاسوج مانند بسیاری از پرونده‌های هوایی دیگر هنوز بسته نشده و هیچ کدام از گزارش‌هایی که تاکنون درباره تحلیل این سانحه منتشر شده، همه‌جانبه‌نگر نیستند؛ به همین دلیل است که همچنان شاهد جبهه‌گیری‌هایی میان حامیان سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت آسمان، خلبان، کنترلر و .. هستیم. حالا پس از انتشار دیدگاه‌های دکتر حسین علایی، مدیرعامل اسبق شرکت هواپیمایی آسمان در شماره پیشین ترابرن، این بار سراغ یکی از کارشناسانی رفتیم که پروژه تحقیقاتی خود را درباره سانحه هوایی یاسوج با تکیه بر سه گزارش اصلی ارائه کرده و یافته‌های تحقیقات خود را در اختیار کمیسیون اصل ۹۰ مجلس قرار داده‌اند. علی دارستانی‌فراهانی، فارغ‌التحصیل رشته مهندسی هوافضا دانشگاه علوم و تحقیقات و BI دانشکده صنعت هواپیمایی کشوری در گفت‌وگو با ترابرن، به داده‌های ضد و نقیض سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت هواپیمایی آسمان اشاره می‌کند. او می‌گوید سهل‌انگاری‌های خلبان آخرین حلقه از زنجیره خطاهایی است که موجب برخورد هواپیمای ATR به کوه شد.

ترابرن: لطفا درباره جزئیات گزارشی که در گروه دانشجویی دانشگاه علوم تحقیقات درباره سانحه سقوط هواپیمای تهران - یاسوج تهیه شده، توضیح بدهید و اینکه براساس اطلاعاتی که جمع‌آوری کرده‌اید، به چه نتایجی دست یافتید؟

■ در مهرماه سال ۹۸ در گروه مهندسی هوافضا دانشگاه علوم تحقیقات تصمیم بر آن شد که گروهی از دانشجویان در درس طراحی هواپیمای خود بر روی یکی از سوانح هوایی رخ داده در کشور یعنی پرواز ۳۷۰۴ آسمان تحقیق و پژوهش انجام دهند. در طی انجام پروژه گزارش‌های متعددی از جمله گزارش قوه قضاییه، دو گزارش منتشر شده سازمان هواپیمایی کشوری و گزارش نهاد بررسی سوانح فرانسه BEA را در مورد سانحه یاسوج خط به خط خواندیم و تناقضات بین این گزارش‌ها را که چند ده مورد بود به دست آوردیم و نتایج آن را در دانشگاه ارائه کردیم. همچنین، مستندات و گزارش را در اختیار نهادهای ذی‌ربط گذاشتیم.

البته از نظر ما گزارش قوه قضاییه هم کامل و جامع نیست، چراکه هیئت کارشناسان قوه قضاییه خود در گزارش اذعان داشتند که بسیاری از اطلاعاتی



گزارش قوه قضائیه هم کامل و جامع نیست و هیئت کارشناسان قوه قضائیه در این گزارش اذعان داشتند که بسیاری از اطلاعاتی که برای نتیجه‌گیری جامع‌تر مورد نیاز بوده، از طرف شرکت آسمان و سازمان هواپیمایی در اختیار آنها قرار نگرفته است

اطلاعات ۲ کانال از ۶ کانال CVR یعنی سیستم ضبط صدای داخل کابین خلبان به کارشناسان قوه قضائیه ارائه نشد ضمن اینکه اصالت اطلاعات FDR یا سیستم ثبت داده‌های پروازی هم توسط آنها مورد تردید است

شرکت هواپیمایی آسمان و سازمان هواپیمایی کشوری برای سرعت باد افقی اعدادی دیگری را اعلام کردند که این مورد مسئله دستکاری اطلاعات را به ذهن متبادر می‌کند. در این زمینه از یکی از مطلعین که از بردن نامشان معذوریم واقعتاً ماجرا را جویا شدیم و ایشان نیز این تغییرات را تایید کردند. پس با توجه به متن بالا احتمال می‌دهیم بین گزارش BEA و باقی گزارش‌ها هم اختلافاتی وجود داشته باشد.

سازمان هواپیمایی بر مقصر بودن خلبان پافشاری دارد، اما ما در گزارش خود به این نتیجه رسیدیم که خلبان مقصر هست، اما نه به میزانی که این سازمان مدعی است. طبق داده‌های فنی و امریه صلاحیت پروازی (AD2009-0170) آژانس هوانوردی اتحادیه اروپا (EASA) که مرتبط با نصب کامپیوتر پایش عملکرد هواپیما (APM) است، شرکت آسمان موظف به تهیه این قطعه و نصب آن روی هواپیما بوده، اما این کار صورت نگرفته است. ضمن اینکه امریه‌های صلاحیت پروازی دیگری هم وجود دارد که توسط هواپیمایی آسمان انجام نشده و این موارد در گزارش قوه قضائیه آورده شده است.

در صفحه ۱۳۳ گزارش قوه قضائیه، کارشناسی که داده‌های FDR و CVR را (که سازمان به صورت ناقص ارائه داده) بررسی کرده است، می‌نویسد آخرین ارتفاع پروازی انتخابی خلبان روی سیستم خلبان خودکار، ۱۵ هزار پا بوده است، در حالی که گزارش سازمان هواپیمایی کشوری، آخرین ارتفاع انتخابی خلبان را ۱۴ هزار پا اعلام می‌کند. حال سوال اینجاست که چرا این اختلاف وجود دارد؟

از نظر ما دلیل اختلاف این است که سازمان با ارتفاع ۱۵ هزار پا نمی‌تواند خلبان را کاملاً مقصر بداند، به دلیل اینکه می‌گوید نباید زیر ۱۷ هزار پا می‌آمده، اما در دستورالعمل ۲۷۵-۰۸/۹۳ که توسط شرکت آسمان به خلبانان ابلاغ شده، نه تنها این کار قانونی بوده، بلکه خلبان ملزم بوده تا ارتفاع ۱۵۵۰۰ پا کاهش ارتفاع بدهد.

از سوی دیگر، بلندترین قله نزدیک فرودگاه دارای ارتفاع ۱۳۹۸۴ پا است که اختلاف ۵ متری با ارتفاع اعلامی سازمان و اختلاف ۳۱۰ متری با ارتفاع اعلامی قوه قضائیه دارد، پس

که برای نتیجه‌گیری کامل‌تر مورد نیاز بوده، از طرف سازمان هواپیمایی و شرکت آسمان در اختیار این هیئت قرار نگرفته و همچنین همکاری‌های لازم توسط این دو نهاد با قوه قضائیه نیز صورت نگرفته است. برخی از این اطلاعات شامل دو کانال از ۶ کانال CVR (سیستم ضبط صدای داخل کاکپیت خلبان) است که در اختیار هیئت کارشناسان قرار نگرفته؛ ضمن اینکه اصالت اطلاعات FDR (سیستم ثبت داده‌های پروازی) هم توسط هیئت کارشناسان مورد سوال است.

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات گزارش سازمان هواپیمایی هم این است که بسیاری از داده‌ها در آن وجود ندارد یا به صورت ناقص آورده شده، به طور نمونه، در این گزارش نحوه محاسبات شبیه‌سازی ارائه نشده و نیز در جدول داده‌های FDR بعضاً در سطرهای مختلف، داده‌های ارائه شده نقص‌های آشکاری دارند که امیدوار هستیم این موارد به عمد صورت نگرفته باشد. در مورد یکی از موارد نقص می‌توان به داده‌های سرعت افقی یا سرعت عمودی هواپیما اشاره کرد که همواره در حال تغییر هستند، اما در گزارش سازمان هواپیمایی مواردی وجود دارد که این اطلاعات دقیقاً در زمان‌های حساس پرواز ارائه نشده است.

جالب این است که نهاد بررسی سوانح فرانسه BEA گزارش نهایی سانحه‌هایی را که بررسی می‌کند روی سایت خود قرار می‌دهد و حتی گزارش سوانح گذشته تایپ ATR که به این نهاد واگذار شده هم اکنون روی سایت این نهاد قرار دارند، ولی ظاهراً گزارش این نهاد از سانحه یاسوج منتشر نشده که همین موضوع باعث شده به این نتیجه برسیم که به خواست سازمان هواپیمایی کشوری از نهاد بررسی سوانح فرانسه BEA این داده‌ها منتشر نشده است.

ترابران: به نظر شما، چرا سازمان هواپیمایی نمی‌خواسته گزارش BEA منتشر شود؟

■ کارشناسان در صفحه ۲۴ گزارش قوه قضائیه به صراحت اعلام می‌کنند که تفاوت فاحشی بین اطلاعات ارائه شده از سوی هواپیمایی آسمان و سازمان هواپیمایی با اطلاعات واقعی FDR وجود دارد. به عنوان نمونه، سرعت باد افقی در اطلاعات FDR صفر ثبت شده، اما

جالب این است که نهاد بررسی سوانح فرانسه BEA گزارش نهایی تمام سوانحی را که بررسی می‌کند روی سایت خود قرار می‌دهد، ولی ظاهراً گزارش این نهاد از سانحه یاسوج منتشر نشده که این موضوع باعث شده به این نتیجه برسیم که به درخواست سازمان هواپیمای این داده‌ها منتشر نشده است

ما معتقدیم عدم نصب امریه‌های صلاحیت پروازی، مقدم بر اشتباه خلبان است، چون احتمال خطای بیشتری توسط خلبان را ایجاد می‌کند، پس نهاد و یا فردی که در این زمینه مسئول بوده، تقصیر بیشتری از خلبان داشته است

با فرض صحت ارتفاع اعلامی سازمان هواپیمایی - در صورت عادی بودن تمام شرایط - باز هم احتمال برخورد هواپیما به قله وجود داشته، اما با ارتفاع ۱۵ هزار پا این مورد خنده‌دار به نظر می‌رسد.

نکته دیگر اینکه در اغلب موارد خلبان‌ها در مسیر یاسوج از طرح‌های تقرب پیروی نمی‌کنند، زیرا طرح تقرب فرودگاه یاسوج پیچیدگی‌هایی دارد.

ما با پرسشی که از خلبانان متعددی که به یاسوج پرواز داشتند انجام دادیم دریافتیم بیشتر این خلبانان با طرح تقرب این فرودگاه به دلیل شیب زیاد مرحله پایانی تقرب مشکل دارند و سعی بر این دارند تا در ارتفاع کمتری تقرب را شروع کنند که این باعث می‌شود تا اکثر خلبانان برای تقرب در فرودگاه یاسوج، تقرب به روش بصری را درخواست کنند.

بنابراین خلبان کم‌وبیش در ارتفاع مطمئن قرار داشته، ادعای سازمان این است که خلبان ارتفاعش را کم کرده و به خاطر این کاهش ارتفاع و درگیری با جریان هوای کوه (Mountain Effect) به کوه برخورد کرده، اما تحقیقات ما نشان می‌دهد که اگر خلبان ارتفاع پرواز را کم کرده، طبق گفته سازمان باید این برخورد قبل از قله رخ می‌داده، در حالی که اینگونه نیست و هواپیما بعد از قله برخورد کرده است.

بنابراین این سناریو به ذهن متبادر می‌شود که هواپیما دچار واماندگی شده که این اتفاق در هواپیمای ATR در ارتفاع و پروفایل پروازی پرواز ۳۷۰۴ در سرعتی بین ۱۱۰ تا ۱۲۵ نات خواهد بود، اما طبق گزارش سازمان هواپیمایی این اتفاق در سرعت ۱۷۶ نات رخ داده است.

حالا سوال ما از کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری این است که چگونه این تفاوت سرعت فاحش را توجیه می‌کنند؟ یا عدد ۱۷۶ نات غلط است یا هشدار واماندگی هواپیما، ولی اگر هر دو مورد درست باشد تنها یک سناریو برای توجیه باقی می‌ماند. براساس فرمول‌های تئوری آیرودینامیک تنها عاملی که می‌تواند باعث این مورد (تفاوت سرعت واماندگی تئوری و عملی در یک

سانحه) شود تغییر شکل مقطع ایرفویل بال است که فقط در صورت تشکیل یخ روی بال هواپیما این اتفاق رخ می‌دهد.

ترابران: بنابراین طبق گزارش شما، نقص فنی هواپیما مقدم بر اشتباه خلبان بوده است؟

بله، ما می‌گوییم عدم نصب امریه‌های صلاحیت پروازی (AD) و انجام فعالیت‌های فنی مقدم بر اشتباه خلبان است و احتمال خطای بیشتری توسط خلبانان را ایجاد می‌کند و در تصمیم‌گیری خلبان نیز دخیل است، پس نهاد و یا فردی که انجامش نداده است تقصیر عمده‌تری دارد. خلبان خطا کرده و ما حرفی نداریم، خلبان و کمک‌خلبان از ذمکالمات استاندارد هوانوردی استفاده نکردند و مبحث CRM نیز تا حدودی زیر سوال است، خلبان از روند اصولی پرواز پیروی نکرده و همه اینها درست است، اما ما می‌گوییم که در سال ۲۰۰۹ یک امریه صلاحیت پروازی به کد AD2009-0170 باید انجام می‌شده که شرکت هواپیمایی آسمان انجام نداده است.

می‌توان نقص‌های دیگری را هم که پیش از شروع پرواز اتفاق افتاده یادآوری کرد؛ مثلاً کاپیتان فولاد و خلبان کاوه خلیلی هیچکدام به تنهایی و به صورت تیم اجازه انجام این پرواز را نداشتند، کاپیتان فولاد طبق بندهای مندرج در گواهینامه خود حق پرواز آموزشی نداشتند، این درحالی است که خلبان کاوه خلیلی طبق گزارش ابتدایی سازمان هواپیمایی تنها ۹۶ ساعت پرواز با هواپیمای ATR72 داشته که به طرز عجیبی در گزارش ثانویه سازمان این ساعت پرواز به عدد ۱۹۷ ساعت تغییر پیدا می‌کند که می‌توان گفت این تغییر به خاطر بند ۴،۱،۴،۱ نظامنامه عملیاتی (OM) شرکت هواپیمایی آسمان است که به صراحت اعلام می‌کند که کمک‌خلبان برای انجام پرواز حداقل باید ۱۰۰ ساعت پرواز با هواپیمای مورد نظر را در کارنامه خود داشته باشد و در غیر این صورت «کمک‌خلبان در حین آموزش» محسوب می‌شود، بنابراین پرواز این کمک‌خلبان با کاپیتان فولاد در این مورد طبق مقررات ممنوع بوده که البته سازمان با تغییر ساعت پروازها آن هم با اضافه کردن عجیب

در صفحه ۱۳۳ گزارش قوه قضائیه، کارشناسی که داده‌های FDR و CVR را بررسی کرده، می‌نویسد آخرین ارتفاع پروازی انتخابی خلبان روی سیستم خلبان خودکار، ۱۵ هزار پا بوده است، در حالی که سازمان هواپیمایی این ارتفاع را ۱۴ هزار پا اعلام می‌کند. از نظر ما دلیل این اختلاف آن است که با ارتفاع ۱۵ هزار پا نمی‌شد خلبان را کاملاً مقصر نشان داد

خلبان کاوه خلیلی طبق گزارش ابتدایی سازمان هواپیمایی فقط ۹۶ ساعت پرواز با این نوع هواپیما داشته است که در گزارش دوم این عدد به ۱۹۷ ساعت تغییر می‌کند آن هم در دوره‌ای که فعالیت مرکز آموزش آسمان از سوی سازمان هواپیمایی در حالت تعلیق قرار داشت!

طراح مورد پذیرش سازمان هواپیمایی ایران بوده و لازم‌الاجراست، ولی در صورتی که شرایط مندرج در بند ۱۰ مهیا شود، امکان پذیرش AMOC نیز وجود دارد»
 ترابران: گفته شده زمانی که AD از سوی آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا صادر شد، سازمان هواپیمایی کشوری آمریکا اجازه نصب آن را بر روی حدود ۵۰۰ فروند هواپیمای ATR موجود در ایالات متحده نداد، زیرا انجام آن را باعث کاهش حساسیت خلبان‌ها نسبت به احتمال یخ‌زدگی بال‌های هواپیما ارزیابی کرد...

■ اگر کسانی اعتقاد دارند که نصب APM باعث کاهش حساسیت خلبانان می‌شود باید بگوییم این قطعه هم اکنون روی ATR72-600های شرکت ایران‌ایر نصب است و اگر خطری برای فرآیند پرواز دارد؛ چرا در کتابچه MEL شرکت ایران‌ایر در صورت خراب بودن APM دستور به عدم پرواز در شرایط یخ‌زدگی داده شده است. حال سوال اینجاست چرا سازمان در این مورد با این دو شرکت رفتار دوگانه دارد؟

پس باید گفت که جناب عابدزاده علی‌رغم داشتن مدرک تعمیرات و نگهداری هواپیما، در این مورد خلاف واقع گفته‌اند و انجام امریه‌های صلاحیت پروازی AD در صنعت هوایی اجباری است و اختیاری در کار نیست. حتی اگر فرض کنیم که حرف‌های عابدزاده صحیح باشد، پس چرا همکارانش در تاریخ ۲۳ اسفند ۹۶ و بعد از سه جلسه مشورت صورتجلسه‌ای به شماره داخلی ۳۱ را تدوین و در آن اعلام می‌کنند که کیت APM که ۱۷ قطعه از ۲۷ قطعه‌اش تهیه شده روی هواپیماها نصب شود و شرایط مندرج در AMOC به طور کامل انجام شود، آیا نمی‌توانستند این جلسه را قبل از سانحه برگزار کنند و با این کار از این سانحه جلوگیری کنند؟

در گزارش قوه قضائیه، به نام‌نگاری‌های داخلی آسمان هم اشاره شده است. در این نامه‌ها مشخص است که آقای اعلایی (مدیرعامل آسمان) به آقای گرجی (معاون برنامه‌ریزی و توسعه و معاون مدیرعامل در مرکز تعمیرات و نگهداری هواپیما) در تاریخ

۱۰۱ ساعت سعی در رد این ادعا دارد. دربارہ صدور مدرک آموزش خلبان کاوه خلیلی هم باید گفت که آموزش این خلبان در زمانی صورت گرفته که مرکز آموزش شرکت آسمان از سوی سازمان هواپیمایی کشوری در حالت تعلیق قرار داشته و اجازه آموزش در زمان مذکور را نداشته است. در مورد بعد مربوط به ترغیب خلبانان به ادامه پرواز توسط کنترلر فرودگاه یاسوج است، در ساعت ۰۴:۲۳:۰۹ کنترلر فرودگاه یاسوج با خلبان ارتباط برقرار می‌کند و می‌گوید «کاپیتان تقریباً فاینال ۳۱ باز است؛ یعنی اگر NDB CIRCLING بزنید باند را حتماً می‌بینید» و با گفتن این عبارت، خلبان را به ادامه پرواز ترغیب می‌کند؛ در حالی که اساساً چنین اختیاری ندارد که خلبان را ترغیب به ادامه پرواز کند یا نکند.

علاوه بر این، آقای عابدزاده صراحتاً در مصاحبه‌ای با ایلنا در تاریخ ۲ دی ۱۳۹۸ اعلام کردند که اگر بخواهیم امریه‌های صلاحیت پروازی AD را انجام می‌دهیم و اگر نخواهیم انجام نمی‌دهیم و آمریکا هم در مورد هواپیمای ATR دستورالعمل AD مربوطه را لغو کرده و انجام آن را اختیاری کرده است، اما ایشان فراموش کردند ذکر کنند که آمریکا در جایگزینی این امریه صلاحیت پروازی دستورالعملی ارائه کرده است که پرواز هواپیماها را در شرایط یخ‌زدگی بلندمدت ممنوع اعلام می‌کند و آموزش‌های خاصی را برای خلبانان این تایپ در نظر گرفتند که در امریه صلاحیت پروازی AD ارائه شده آژانس هوانوردی اتحادیه اروپا نیز ذیل روش جایگزین (AMOC) ذکر شده و اینکه در صورت عدم انجام امریه صلاحیت پروازی AD، شرکت هواپیمایی ملزم به آموزش ویژه به خلبانان برای شرایط یخ‌زدگی است که این مورد هم توسط شرکت هواپیمایی آسمان صورت نگرفته است.

او با این گفته حتی دستورالعمل صادره از سازمان هواپیمایی کشوری را که با دستور خودشان ابلاغ شده (به کد FS-AED-AD-02) نقض کرده است. در دستورالعمل مورد اشاره در صفحه ۵ نوشته شده است «کلیه ADهای صادر شده توسط کشور

برخلاف ادعای آقای
عابدزاده انجام امریه
صلاحیت پروازی AD
اجباری است. اگر
غیر این است، پس
چرا همکارانشان در
تاریخ ۲۳ اسفند ۹۶ در
صور تجلسه‌ای اعلام
می‌کنند که کیت APM
که ۱۷ قطعه از ۲۷
قطعه‌اش تهیه شده
باید روی هواپیماها
نصب و شرایط مندرج
در AMOC به طور
کامل انجام شود

شرکت آسمان در همان
بازه‌های زمانی چندین
میلیون دلار هزینه خرید
ناوگان کرد، اما چند
صد هزار دلار صرف
ایمن‌سازی ناوگان خود
نکرد و امروز دیوار
حاشای تحریم برای
آنها بلند است. هواپیما
را وارد کشور می‌کنند،
اما برای خرید یک
قطعه کوچک، بهانه
مساله تحریم‌ها
را پیش می‌کشند

۱۴ آبان ۹۶ دستور رفع مشکلات فنی
هواپیماها را صادر می‌کند اما قبل از پیگیری
آقای گرجی، حادثه مورد نظر رخ می‌دهد.
نکته بعدی اینکه شرکت آسمان عنوان
می‌کند که در مضیقه تحریم بوده و توانایی
وارد کردن قطعه مورد نظر را نداشته، در
حالی که آسمان حد فاصل زمان ارائه امریه
صلاحیت پروازی AD2009-0170 تا زمان
سانحه پرواز ۳۷۰۴ یاسوج یک فروند
ایرباس A320 به رجیستر EP-APG در
سال ۲۰۱۵، یک فروند هواپیمای ایرباس
A340 به رجیستر EP-APA در سال ۲۰۱۱،
چهار فروند هواپیمای بویینگ B737 به
رجیسترهای EP-APO EP-APP در سال
۲۰۱۵ و رجیسترهای EP-APQ در دسامبر
سال ۲۰۱۷ و EP-NSN در ژانویه سال ۲۰۱۸
(در فاصله دو ماه قبل از سقوط پرواز ۳۷۰۴)،
۷ فروند هواپیمای فوکر F100 در سال‌های
۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ و دو فروند به رجیسترهای
LZ-EFA و EP-ASN در سال‌های ۲۰۱۶
و ۲۰۱۸ به عنوان انبار قطعه برای ناوگان
فوکر وارد کرد که اتفاقاً این ۵ فروند فوکر
که در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ وارد کشور
شدند مبدا ورود فرانسوی دارند. در انتها هم
باید از خواهر کوچک‌تر تمام ATRهای
شرکت آسمان با رجیستر EP-ATU نام برد
که در نوامبر ۲۰۰۹ و تنها چند ماه بعد از
صدور دستورالعمل AD 2009-0170 وارد
کشور شد، حال سوال ما اینجاست که آیا
مخاطبان شما در آمار بالا مضیقه تحریم
مشاهده می‌کنند یا عدم مدیریت؟
ما خرید قطعات توسط شرکت هواپیمایی
آسمان را نادیده می‌گیریم، اما صرفاً در آمار
بالا مشاهده می‌کنید که شرکت هواپیمایی
آسمان چندین میلیون دلار هزینه خرید
ناوگان خود کرده، اما چند صد هزار دلار
خرج ایمن‌سازی ناوگان خود نکرده است.
مساله این است که امروزه دیوار حاشای
تحریم برای این شرکت‌ها و سازمان‌ها بلند
است. هواپیما را وارد می‌کنند، اما برای یک
قطعه کوچک نمی‌خواهند هزینه کنند و بهانه
تحریم را می‌آورند.

ترابران: شما اشاره کردید به اینکه یکی
از مشکلات ما این است که دفتر بررسی

سوانح هوایی، زیر نظر سازمان هواپیمایی
کشوری فعالیت می‌کند ...

■ بله، متأسفانه در ایران نهاد بررسی سوانح
زیر مجموعه سازمان هواپیمایی است؛ ضمن
اینکه مدیرکل دفتر بررسی سوانح متأسفانه از
سوی جناب عابدزاده به عنوان مسئول
بررسی سانحه انتخاب شدند که این مورد
خلاف اخلاق حرفه‌ای است و با این دلیل
می‌توان در روند بررسی پرونده و بی‌طرفانه
بودن گزارش تشکیک کرد.

خوشبختانه مطالبه عموم مردم در فضای
مجازی و حقیقی سبب شده که روند
بررسی‌ها توسط مراجع مختلف جدی‌تر از
گذشته صورت گیرد، مردم امروزه هر
سخنی را به راحتی قبول نمی‌کنند و این
باعث شده مسئولان مجبور به پاسخگویی در
پیشگاه مردم باشند، ما از خدا می‌خواهیم که
قوه قضائیه مانند پرونده‌های اقتصادی در این
پرونده‌ها نیز جدی‌تر عمل کند.

ترابران: ابهام دیگر در مورد همکاری
سازمان با فرانسوی‌ها به جهت پوشاندن
ضعف ATR بود...

■ شرکت ATR در دفترچه‌های فنی خود
اذعان کرده که هواپیماهایش در یخ‌زدگی
شدید عملکرد ضعیفی نسبت به رقبا دارد،
این مورد را در امریه‌های صلاحیت پروازی
صادر شده از FAA درباره این هواپیما نیز
می‌توان فهمید، پس خود سازنده اذعان دارد
که محصولش در موارد یخ‌زدگی عملکرد
۱۰۰ درصدی ندارد، اما سازمان و شرکت
آسمان برای مبرا کردن خودشان از اشتباهات
و خطایشان اصرار بر عملکرد درست هواپیما
در شرایط یخ‌زدگی دارند.

ATR برای کاهش اثرات نواقص محصولش
در فرآیند پرواز توصیه به انجام امریه‌های
صلاحیت پروازی دارد، اما این شرکت
آسمان و سازمان هواپیمایی کشوری هستند
که از کنار این قضیه به سادگی می‌گذرند.

پس نه آسمان، نه سازمان هواپیمایی کشوری
و نه کارخانه ATR نمی‌توانند این ضعف را
پوشانند. کارخانه ATR یک پرفورمنس
پروازی برای هواپیمایش تعریف کرده است
و آسمان روند درستی برای پرواز در حالت
بهینه را در پیش نگرفته است.

تغییر رئیس سازمان هواپیمایی کشوری

پانزدهم مردادماه هیات دولت با انتصاب کاپیتان تورج دهقانی زنگنه به عنوان ریاست سازمان هواپیمایی کشوری موافقت کرد و او جایگزین علی عابدزاده شد که دوران ریاستش بر سازمان هواپیمایی چندان بی حاشیه نبوده است. پیش تر عابدزاده و زنگنه در شرکت هواپیمایی معراج، با یکدیگر همکار بودند؛ زنگنه مدیر عامل و عابدزاده عضو هیئت مدیره بود.



کاپیتان تورج دهقانی زنگنه پیش از این و از تاریخ ۱۵ اردیبهشت ماه سال ۹۸ مدیرعاملی ایران ایر را بر عهده داشت. او مسئولیت هایی همچون مشاور فرمانده کل ارتش، فرماندهی آشیانه جمهوری اسلامی به مدت ۱۵ سال، مدیریت شرکت هواپیمایی معراج و مدیرعاملی ایران ایر را هم زمان با ریاست انجمن شرکت های هواپیمایی را بر عهده داشته است. نام کاپیتان زنگنه، پیش تر در لیست تحریم های آمریکا گنجانده شد. حال این سؤال مطرح است که زنگنه به عنوان سازمان هواپیمایی کشوری که تا این اندازه مرادفات بین المللی دارد، چگونه می تواند بر این کرسی مهم بنشیند؟

جابه جایی رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در روزهایی اتفاق افتاد که سخنگوی قوه قضائیه از صدور حکم قطعی برای یکی از متهمان پرونده خرید هواپیمای فلایت چک خبر داده بود. غلامحسین اسماعیلی به خبرگزاری مهر گفته بود: «این پرونده و حکم صادره در مرحله اجرای حکم است»، اما او اعلام نکرده بود این فرد کیست؟ اما ظاهراً یک منبع مطلع در قوه قضائیه در گفت و گو با روزنامه «شرق» خبر داده است: «حکم قطعی که از سوی سخنگوی قوه قضائیه اعلام شد، مربوط به علی عابدزاده است». این منبع آگاه همچنین خبر می دهد: «بخش های نظارتی دریافته اند که مدرک کارشناسی و کارشناسی ارشد این مقام مسئول که از فیلیپین اخذ شده، جعلی است». پیش تر نیز شبهه هایی درباره ریز نمرات (نه مدرک) دیپلم این مقام مسئول در سال ۱۳۵۳ مطرح شده بود و سازمان بازرسی کل کشور به آن ورود کرده بود. طبق گزارش روزنامه شرق، در پرونده های پرسنلی این معاون وزیر، در ۴۰ سال اخیر (از سال ۵۹ تا ۹۹) منحصراً یک گواهی تحت عنوان ارزش نامه تحصیلات خارجی که «فاقد ریز نمرات تحصیلی» نیز هست، در رشته «مهندسی مدیریت» مربوط به یکی از دانشگاه های کشور فیلیپین وجود دارد که در تاریخ ۱۳۵۹/۸/۱۲ مورد ارزشیابی قرار گرفته است.

گفتنی است همزمان با ریاست کاپیتان زنگنه بر سازمان هواپیمایی، علیرضا برخوردار، جانشین اسبق نیروی هوایی ارتش، سرپرست شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی شد. خلبانی هواپیمای ایرباس A320 یکی از ایرلاین های داخلی، موسس شرکت آموزش خلبانی تیدا، عضو هیئت مدیره صندوق بازنشستگی و وظیفه «هما» و رییس هیئت مدیره شرکت هواپیمایی چابهار جزو کارنامه کاری کاپیتان برخوردار است.

یاتا اظهار می دارد که ایالات متحده و کشورهای در حال توسعه در کنار هم ۴۰ درصد از سفرهای هوایی دنیا را انجام می دهند، بنابراین شیوع مداوم و کنترل نشده در این کشورها، چشم انداز بازگشت صنعت هوایی را تضعیف می کند. ممنوعیت مداوم ورود و الزام به قرنطینه در بسیاری از کشورها نیز پیش بینی های یاتا را با تغییرات آماری روبه رو کرده است. برای مثال پیش بینی شده بود که کاهش مسافر در ماه آوریل ۶۶ درصد باشد ولی قوانین پیش گفته این عدد را به ۵۵ درصد افزایش داد. برابان پیرس، اقتصاددان ارشد یاتا گفت: «نیمه دوم سال جاری بهبودی کمتر از انتظار ما دارد؛ بنابراین گزارش، آمار مسافر در ماه ژوئن ۸۷ درصد نسبت به سال گذشته کاهش یافته است. تصمیم اخیر دولت انگلیس برای قرنطینه کردن همه مسافران ورودی از اسپانیا منجر به عدم قطعیت بیشتر شده است.»

پیرس معتقد است که ادامه ممنوعیت ورود منجر به کاهش سفرهای تجاری خواهد شد. این شاخص بخش مهمی از پیش بینی یاتا بود. این مسئله هشدار برای شرکت های هواپیمایی دور پرواز است که ظرفیت خود را با مسافران تجاری پر می کردند. یاتا در پایان یادآور می شود که افزایش عادت های آنلاین نیز یکی دیگر از عوامل سرعت گیر در پیش بینی یاتا است؛ بنابراین شرکت های هواپیمایی باید دیدگاه خود را به سمت افزایش ظرفیت بار سوق دهند.



یاتا پیش بینی های قبلی خود را تغییر داد

یاتا در مقام نماینده ۳۰۰ شرکت هواپیمایی در سراسر جهان، پیش بینی خود را برای بازگشت سفرهای هوایی به سطح پیش از بحران کرونا تا سال ۲۰۲۴ تمدید کرد. این تجدیدنظر در پی تضعیف تلاش ها برای مهار کرونا صورت گرفته است.

سردبیر مجله هفته‌نامه صنعت هوایی معتقد است: رقابت بین ایرباس A220 و هواپیماهای مشابه، دارای محدودیت‌هایی است. از نظر ظرفیت مسافر، سری ۱۰۰ ایرباس ۲۲۰، بنا بر چیدمان کابین مسافران، جایی مابین دو هواپیمای برزیلی E2-195 و 190 قرار دارد و با وزن ۶۳ تن از هر دو هواپیمای برزیلی سنگین‌تر است و قابلیت پرواز مسافت دورتری را داراست. ایرباس ۲۲۰ تا ۶۲۵۶ کیلومتر مسافت را پوشش می‌دهد و هواپیمای برزیلی بین ۴۷۸۴ تا ۵۱۵۲ کیلومتر؛ بنابراین در مقایسه، این دو هواپیما برای بازارهای متفاوتی عرضه می‌شوند.

بیشتر سفارش‌های ایرباس از نوع ۳۰۰ و برای مسیرهای کوتاه‌تر طراحی شده است و شرکت‌های هواپیمایی در صورت استفاده از آنها در مسیرهای کوتاه‌تر، مجبور به تحمل هزینه عملیاتی بیشتری خواهند شد. بنابراین ایرباس در حال حاضر مشغول تولید نوعی از این هواپیماهاست که حداکثر مسیری را تا ۷۳۶۰ کیلومتر را پوشش دهد تا شرکت‌های هواپیمایی بتوانند اقیانوس اطلس را طی کنند یا از آمریکا، توان پرواز تا دورترین کشورهای آمریکای جنوبی را داشته باشند.

با افزودن کمی به طول آن، این هواپیما می‌تواند در آینده وارد بازاری شود که هم‌اکنون هواپیماهای بوئینگ ۷۰۰-۷۳۷ و ۸۰۰ در آن قرار دارند.

در عین حال، برخی شرکت‌های هواپیمایی، ایرباس ۲۲۰ را در مسیرهایی عملیاتی کرده‌اند که کوتاه‌تر از حداکثر توان مسیر پروازی آن است، بنابراین گاه کارخانه ایرباس این هواپیما را با مدل‌های A300 neo در یک سبد معامله قرار می‌دهد. به همین دلیل کارخانه امبرایر برزیلی هم با قدم‌های سریع بوئینگ همگام شده و امیدوار است بوئینگ بتواند هواپیمای خود را در میان بسته‌های گوناگون بوئینگ به شرکت‌های هواپیمایی به فروش برساند.

اما عامل کلیدی در رقابت‌های آتی، بستگی به قیمت‌گذاری امبرایر دارد. قیمت‌گذاری این کارخانه تاکنون در چنبره مدل E1 گیر کرده بود که موفق‌آمیز نبود. چالش دیگر

A220-300 AIRBUS

Vs

E195-E2 EMBRAER

سایه کرونا بر سرنوشت غول‌ها

ترجمه و تدوین: امیر کسروی

در پاسخ به این پرسش که «پس از غائله کرونا، رقابت بین ایرباس A220 و هواپیماهای مشابه آن، نظیر E2-195 و 190 برزیلی به کجا خواهد کشید؟» سردبیر مجله هفته‌نامه صنعت هوایی (Aviation Week) در ۲۲ ژوئن یادداشتی داشته که یکی از مدرسان و آزمایشگران رسمی خلبانی ضمن مروری بر این یادداشت، با ارائه توضیحاتی تکمیلی در اختیار خوانندگان ترابران قرار داده است.

ایرباس تاکنون بیش از ۳۰ درصد تولیداتش را کاهش داده است. بوئینگ نیز علاوه بر این مشکل مشترک، باید در دسرهای ناشی از زمین گیر شدن هواپیماهای ماکس را هم به مشکلات خود بیفزاید که از نظر مالی بیش از ۲۷ میلیارد دلار زیان به بار آورده است

مشکل دیگر ایرباس، تلاطم ناشی از خروج انگلستان از اتحادیه اروپاست. این کارخانه برای ماندن در بازار اروپا، ناچار شد ساخت لوازم داخل کابین هواپیماهايش را از انگلیس به استونی منتقل کند که این الزام برای ایرباس هزینه ساز شده است

مرتکب شد و اجازه داد ایرباس تبدیل به کارخانه‌ای در این ابعاد و گستردگی شود، ما تکرار نخواهیم کرد!»

به این ترتیب، ایرباس ۵۱ درصد هواپیماهای cSeries کانادایی را خریداری کرد تا آن را به نام A220 به بازار عرضه کند. بوئینگ هم کنترل اقتصادی امبرایر را بر عهده گرفت، ولی به علت نابسامانی‌های اقتصادی ناشی از کرونا و هواپیماهای ۷۳۷ ماکس، بوئینگ در حال حاضر قراردادش را با برزیلی‌ها معلق کرده است.

البته داستان ابعاد دیگری هم دارد. در حالی که بسیاری شرکت‌های هواپیمایی به علت کرونا در شرف سقوط مالی هستند، تنها چاره‌شان تمرکز بر این است که در این شرایط طوفانی، شناور بمانند. پس از کرونا، میزان فروش کارخانه‌های سازنده هواپیما وابسته به توان مالی شرکت‌هایی خواهد بود که در امواج سهمگین این بیماری غرق نشده‌اند.

ایرباس تاکنون بیش از ۳۰ درصد تولیداتش را کاهش داده است. علاوه بر این مشکل مشترک، باید در دسرهای ناشی از مسئله زمین گیر شدن هواپیماهای ماکس را هم به مشکلات بوئینگ افزود. به همین علت، بوئینگ از نظر مالی بیش از ۲۷ میلیارد دلار متضرر شده و در ضمن اعتماد و اعتباری را که در سال‌های پیش از این به دست آورده بود، اکنون از دست داده است.

برگشت به آن دوران، در فضای صنعت هواپیمایی و در میان مسافران هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ ماکس، کار آسانی نیست. تحلیل‌های اقتصادی نشان می‌دهد که ایرباس باید از تولیدات مشابهش بکاهد تا با میزان کاهش تقاضای مشتریان هم‌آهنگ شود. این مسئله به طور قطع بر فروش A220 اثرگذار است.

مشکل دیگر کارخانه ایرباس، تلاطم ناشی از خروج کشور انگلستان از بازار مشترک اروپاست. این کارخانه برای ماندن در بازار اروپا، ناچار شد ساخت لوازم داخل کابین هواپیماهايش را از انگلیس به استونی منتقل کند. امسال انگلستان پس از ۵۰ سال متوالی، تولید این لوازم را از دست داد و این تحول، برای ایرباس هم هزینه‌ساز است.

پایین آوردن هزینه فراهم‌کنندگان ملزومات هواپیماست تا E2 بتواند حتی با فروش تعدادی کمتر، مقرون به صرفه باشد.

ایرباس ۲۲۰ هم دچار همین دردسر است، ولی پشتیبان آن، شرکت بزرگ ایرباس است که اهرم‌های بیشتری را در اختیار دارد تا برنامه مقرون به صرفه باشد.

نکاتی که برای فهم بهتر شرایط باید به گزارش نشریه Aviation Week اضافه کرد این است که هواپیمای ایرباس ۲۲۰ در واقع یک پروژه کانادایی به نام cSeries بود که در کارخانه بامباردیر ساخته می‌شد، اما کانادا با رویه‌رو شدن با افزایش زمان تولید، دچار مضیقه مالی شد و از دولت کانادا کمک‌های نقدی دریافت کرد که بوئینگ با این بهانه که این کمک‌های دولتی، سرپیچی از قوانین نفتا است، در صدد برآمد که قیمت تولید آن را تا سرحد غیرقابل تحمل عملیاتی برای شرکت‌های هواپیمایی بالا ببرد، در حالی که همزمان خودش نیز ۴ میلیارد دلار از دولت آمریکا کمک دریافت کرده بود.

علت اصلی شکایت این بود که در نهایت شرکت بامباردیر، می‌توانست رقیبی برای بازار هواپیماهای ۷۳۷ بوئینگ شود؛ با این حال شکایت بوئینگ به مراجع قانونی، نتیجه موفقیت‌آمیزی نداشت.

پیش از این، چین نیز در صدد برآمده بود تا با خرید بخشی از سهام این پروژه، تولید آن را در خاک خود ادامه دهد و در این صورت می‌توانست به برخی تولیدات الکترونیکی که فاقد آن بود و آنها را برای تولید هواپیماهای بازرگانی، ERJ21 و C919 بدنه باریک و CR929 پهن‌پیکر لازم داشت، دسترسی پیدا کند. کارخانه ایرباس و بوئینگ با همه توان در صدد برآمدند تا از انجام این قرارداد جلوگیری کنند. هدف این غول‌های اقتصادی صنعت هواپیمایی، دو جنبه مختلف داشت. از یک سو، آنها از ورود چین به بازار صنعت هواپیماهای بازرگانی نگران بودند و از سوی دیگر، از رشد دو کارخانه بامباردیر و امبرایر به این بازار، ناخشنود.

حتی مدیرعامل ایرباس در مصاحبه‌ای به صراحت عنوان کرد «اشتباهی را که بوئینگ



تأثیر موج جهانی کووید-۱۹ بر صنعت خودرو

سرعت‌گیر ۲۸ درصدی!

همه‌گیری ویروس کووید-۱۹ بر صنعت خودرو تأثیری قابل توجه داشته و منجر به ایجاد اختلال در این صنعت، صنایع وابسته به آن و زنجیره‌های تامین جهانی آن شده است، تا آنجا که چین که بیش از ۸۰ درصد از زنجیره تامین خودرو در جهان به این کشور متصل است، اعلام کرده در ژانویه ۲۰۲۰ نسبت به مدت مشابه سال قبل، با کاهش حدود ۲۰ درصدی در فروش خودرو مواجه شده و این کاهش در ماه فوریه همین سال به ۸۲ درصد رسیده است و هرچند در ماه‌های بعد، از سرعت کاهش فروش خودروی آن کاسته شده، اما با توجه به این شرایط، بسیار مهم است که شرکت‌های خودروسازی در جهت کاهش آسیب‌پذیری شرکت و کارکنان خود، رویکردی جامع در پیش گیرند و طیف وسیعی از برنامه‌ریزی‌های احتمالی و سناریوهای جایگزین را برای هدایت شرکت در شرایط بحران، اعمال کنند.

صنعت خودروسازی در کشورهای مانند کره جنوبی، ایتالیا و ژاپن بیش از سایر اقتصادهای مهم صنعتی جهان تحت تأثیر کووید-۱۹ قرار گرفته است؛ به طوری که ۸۰ درصد از شرکت‌های خودروسازی و شرکت‌های مرتبط با آن از تأثیر مستقیم ویروس کرونا بر درآمدهای سال ۲۰۲۰ خود خبر داده‌اند. علاوه بر این، بررسی‌ها نشان داده؛ ۷۸ درصد از شرکت‌ها نیز نیروی کار کافی برای فعال‌سازی خط تولید کامل خود را ندارند.

انجمن اتومبیل مسافری چین (CPCA) عنوان کرده که فروش خودروی جهان طی دو ماهه نخست ۲۰۲۰ در مقایسه با مدت مشابه در سال ۲۰۱۹ میلادی، ۴۰ درصد یا بیشتر کاهش یافته است. Hubei یکی از چهار پایگاه اصلی تولید خودرو در چین است و بیش از ۱۰۰ تامین‌کننده خودرو دارد. طبق اعلام انجمن تولیدکنندگان خودرو چین

طبق گزارش موسسه KPMG صنعت خودروسازی در فصل سوم سال ۲۰۲۰ مجددا رونق می‌گیرد اما گسترش مداوم شیوع ویروس کرونا و واکنش‌های متفاوت نسبت به آن در اروپا علی‌رغم رشد مجدد اقتصادی چین، شروع مجدد فعالیت‌های اقتصادی را با تاخیر مواجه خواهد کرد

در سناریوی بدبینانه پیش‌بینی می‌شود که فروش وسایل نقلیه در چین، اروپا و آمریکا در سال ۲۰۲۰ حدود ۲۸ درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ کاهش یابد. اگرچه پیش‌بینی شده در سال‌های بعد فروش خودرو اندکی افزایش را تجربه کند اما تا ۵ سال آینده هم میزان فروش آن به سطح فروش سال ۲۰۱۹ نخواهد رسید

نسبت به مدت مشابه ۲۰۱۹ بوده است. براساس گزارش موسسه KPMG، بخش خودروسازی در فصل سوم سال ۲۰۲۰ مجددا رونق می‌گیرد؛ اما گسترش مداوم ویروس و واکنش‌های متفاوت به آن در اروپا علی‌رغم رشد مجدد اقتصادی چین، روند شروع مجدد فعالیت‌های اقتصادی را به تاخیر می‌اندازد.

آسیب‌پذیری‌های موجود در بازار (به عنوان مثال تنش‌های تجاری و کاهش فروش) به احتمال زیاد با توجه به کاهش موجودی و زنجیره‌های عرضه پیچیده، همچنان در فصل سوم سال ۲۰۲۰ ادامه خواهد یافت.

تاثیر موج جهانی کووید-۱۹ بر صنعت خودرو باید همزمان بر تولید و فروش، ارزیابی شود. شرکت‌هایی که تولیدات آنها بیشتر در چین به فروش می‌رسد، در ماه‌های فوریه و مارس به شدت آسیب دیدند، اما اکنون از بهبود آهسته اقتصاد چین در ماه آوریل بهره برده و با توجه به حمایت بازارهای محلی توسط یارانه‌های دولتی، به تدریج رونق جزئی را تجربه کرده‌اند. در حالی که شرکت‌هایی که تولیدات خود را بیشتر در آسیا، اروپای غربی و آمریکای شمالی به فروش می‌رسانند، همچنان تحت تاثیر ورود موج بیماری به این مناطق قرار دارند.

اینطور پیش‌بینی شده است که شرکت‌هایی که روند فروش متعادلی در جهان داشته و یا شرکت‌هایی که بیشتر فروششان در چین بوده، کمتر از دیگران تحت تاثیر این ویروس قرار گرفته‌اند، چراکه چین در حال بازیابی اقتصاد خود و بیرون آمدن از شرایط بحران بیماری است.

موسسه BCG در شرایط بیماری همه‌گیر کووید-۱۹ آینده فروش وسایل نقلیه را تحت ۴ سناریوی در چین، اروپا و آمریکا پیش‌بینی کرده است. این سناریوها و چشم‌انداز میزان فروش وسایل نقلیه در هر یک از آنها به شرح زیر آمده است.

۱- سناریوی خوش‌بینانه: تحت سناریوی خوش‌بینانه فرض می‌شود تغییری مثبت در روند همه‌گیری ویروس کرونا ایجاد شده، دولت‌ها اقدامات پیشگیرانه خود را تسریع کرده و حمایت‌های مالی گسترده‌ای اتخاذ کنند. در بازار خودرو و وسایل نقلیه، تحت

(CAAM) تا پایان فوریه ۲۰۲۰، بیش از ۹۰ درصد از حدود ۳۰۰ تأمین‌کننده قطعات خودرو در خارج از Hubei تولید خود را از سر گرفته‌اند، اما در حالی که کارخانه‌ها مجددا در حال بازگشایی هستند، به علت کمبود سفارشات تولیدکنندگان و مشکلات لجستیکی، همچنان نرخ تولید پایین است.

همچنین پیش‌بینی دیگری از کاهش ۲/۵ درصدی فروش خودرو در همه‌گیری کرونا در سال ۲۰۲۰ (به جای کاهش ۰/۹ درصدی در پیش‌بینی قبلی آن) خبر می‌دهد، اما اکنون به نظر می‌رسد فروش خودرو مشمول کاهش بیش از ۶ تا ۸ درصدی شده باشد که تاثیر آن در سال ۲۰۲۱ نیز مشاهده خواهد شد؛ با این وجود، مردم تمایلی به استفاده از وسایل نقلیه عمومی ندارند و این موضوع باعث می‌شود علاقه به خرید خودرو همچنان زیاد به نظر برسد.

تغییرات فروش ماهانه وسایل نقلیه در چین، اروپا و ایالات متحده طی چهارماه نخست سال ۲۰۲۰ و مدت مشابه سال ۲۰۱۹ نشان می‌دهد که فروش وسایل نقلیه در چین در ژانویه و فوریه سال ۲۰۲۰ به ترتیب ۲۰ درصد و ۸۲ درصد نسبت به ماه مشابه سال قبل آن کاهش یافته است. در ماه مارس ۲۰۲۰ نیز روند نزولی فروش خودرو ادامه داشته، اما با آغاز روند کاهش شیوع بیماری کرونا در چین، از سرعت کاهش فروش وسایل نقلیه در ماه آوریل ۲۰۲۰ نسبت به ماه مشابه ۲۰۱۹ کاسته شده است.

در اروپا، طی ماه‌های ژانویه و فوریه ۲۰۲۰، فروش وسایل نقلیه با کاهش حدود ۷ درصدی مواجه شده، اما سرعت کاهش آن از ماه مارس شدت گرفته (۶۴- درصد) و در ماه آوریل فروش وسایل نقلیه در اروپا با کاهش حدود ۸۰ درصدی مواجه شده است.

در آمریکا فروش خودرو در ماه فوریه ۲۰۲۰ نسبت به فوریه ۲۰۱۹ رشد داشته، اما در ماه مارس ۲۰۲۰ با شیوع ویروس کرونا، با کاهش ۳۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل همراه بوده و در ماه آوریل ۲۰۲۰ با تشدید بحران کرونا، سرعت کاهش فروش وسایل نقلیه تشدید شده و آمریکا شاهد کاهش ۵۲ درصدی در فروش وسایل نقلیه

سناریوی خوش بینانه
 فروش وسایل نقلیه در
 چین، اروپا و آمریکا
 را در سال ۲۰۲۰
 ۵۵/۲ میلیون دستگاه
 پیش بینی می کند که
 نسبت به سال ۲۰۱۹
 کاهش ۱۲ درصدی
 خواهد داشت. میزان
 فروش خودرو در چین
 ۲۳/۴ میلیون دستگاه،
 در اروپا ۱۷/۵ و در
 آمریکا ۱۴/۲ میلیون
 دستگاه خواهد بود

دستگاه خواهد رسید که نسبت به سال ۲۰۱۹ با کاهش ۱۲ درصدی مواجه می شود (کمترین کاهش در میان سایر سناریوها). میزان فروش وسایل نقلیه در چین ۲۳/۴ میلیون دستگاه، در اروپا ۱۷/۵ میلیون دستگاه و در آمریکا ۱۴/۲ میلیون دستگاه و بالاتر از سایر سناریوهای محتمل خواهد بود.

۲- سناریوی محتمل ۱: در این سناریو، روند همه گیری ویروس کرونا ادامه یافته و یا بدتر می شود، اقدامات پیشگیرانه همچنان ادامه می یابد و به دلیل بحران در کسب و کارهای این حوزه و رکود حاکم بر آن، حمایت دولت و سرمایه گذاری در بخش کسب و کار و خانوارها ضرورت می یابد.

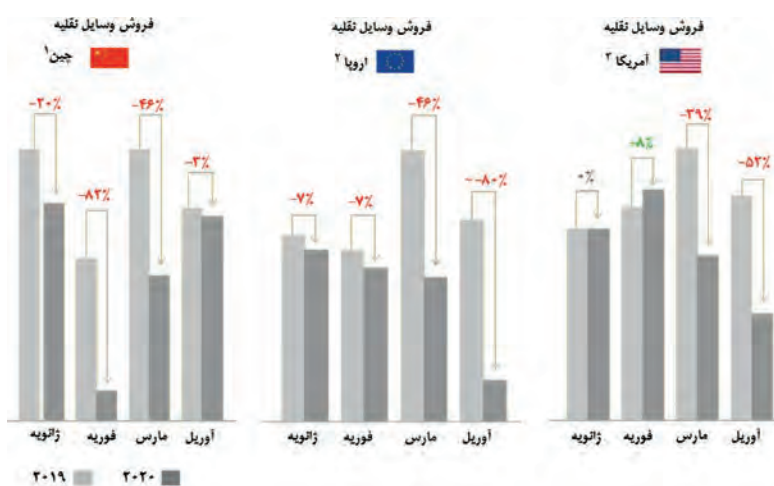
در بخش خودرو، دولت از کسب و کارها حمایت کرده و تقاضای وسایل نقلیه تا حدودی بهبود می یابد.

در این سناریو فروش وسایل نقلیه در پایان سال ۲۰۲۰ در چین، اروپا و آمریکا با کاهش ۱۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۹ به ۵۳/۴ میلیون دستگاه می رسد. میزان فروش وسایل نقلیه در چین ۲۲/۸ میلیون دستگاه، اروپا ۱۶/۸ میلیون دستگاه و آمریکا ۱۳/۸ میلیون دستگاه خواهد بود که از سناریوی قبلی کمتر است. پیش بینی شده که تحت این سناریو، تعداد فروش وسایل نقلیه در چین، اروپا و آمریکا، در سال ۲۰۲۳، بعد از گذشت ۳ سال، مجدداً به سطح فروش سال ۲۰۱۹ برسد.

۳- سناریوی محتمل ۲: در این سناریو،

سناریوی خوش بینانه، دولت نسبت به اعمال و تخصیص اعتبارات ارزان و تحریک اقتصاد اقدام کرده و تقاضا برای وسایل نقلیه افزایش خواهد یافت. در این سناریو فروش وسایل نقلیه در چین، اروپا و آمریکا در مجموع، به ۵۵/۲ میلیون

مقایسه فروش وسایل نقلیه در چین، اروپا و آمریکا طی چهار ماه نخست سال ۲۰۲۰ و مقایسه آن با مدت مشابه سال قبل



علاوه بر استمرار روند همه گیری ویروس کرونا، ترس از جهش و آغاز موج های جدید نیز وجود دارد، بازگشایی ها مجدداً منجر به بحران و رکود شده و نااطمینانی در کسب و کارها و خانوارها تشدید می شود.

در بخش وسایل نقلیه، با ورود بازار به رکود بلندمدت، فروش وسایل نقلیه کاهش می یابد. مطابق این پیش بینی، فروش وسایل نقلیه در سال ۲۰۲۰ با ۲۲ درصد کاهش به ۴۹ میلیون دستگاه رسیده که کمترین پیش بینی در ۷ سال اخیر است.

طبق این پیش بینی، فروش وسایل نقلیه در چین در سال ۲۰۲۰ به ۲۲/۱ میلیون دستگاه، در اروپا به ۱۴/۸ میلیون دستگاه و در آمریکا به ۱۲/۲ میلیون دستگاه می رسد.

پیش بینی شده که فروش خودرو در این سه مقصد در سال ۲۰۲۳ به حدود میزان فروش سال ۲۰۱۹ نزدیک شده و در سال های پس از آن، میزان فروش بیشتر از سال ۲۰۱۹ باشد.

۴- سناریوی بدبینانه: در بدبینانه ترین حالت، موج دوم بیماری کووید-۱۹ همراه با اثرات شدید جهانی به وقوع پیوسته و تعطیلی های مکرر را در پی خواهد داشت، نااطمینانی ها افزایش یافته و تمایل به دورکاری زیاد می شود. در بخش وسایل نقلیه، تعطیلی کارخانه ها و نمایندگی ها منجر به اختلال عمیق در زنجیره تامین خودرو، تغییر الگوی مصرف کننده و کاهش شدید فروش می شود.

در سناریوی بدبینانه پیش بینی شده که فروش وسایل نقلیه در چین، اروپا و آمریکا در سال ۲۰۲۰ حدود ۲۸ درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ کاهش یابد و به ۴۵/۱ میلیون دستگاه برسد.

اگرچه پیش بینی می شود در سال های بعد فروش خودرو اندکی افزایش را تجربه کند، اما تا ۵ سال آینده هم میزان فروش آن به سطح فروش سال ۲۰۱۹ نخواهد رسید. تحت این سناریو، فروش وسایل نقلیه در سال ۲۰۲۰ در چین، حدود ۲۰/۹ میلیون دستگاه، در اروپا ۱۳/۵ میلیون دستگاه و در آمریکا ۱۰/۷ میلیون دستگاه خواهد بود که پایین ترین میزان فروش در میان سناریوهای محتمل ذکر شده در این گزارش است.

ماخذ: معاونت بررسی های اقتصادی
 اتاق بازرگانی تهران



نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی
SHIPPING AGENCY & INT'L. TRANSPORT CO.

۰ ۲ ۱ - ۸ ۳ ۵ ۶ ۳

مشکل توزیع نامتعادل محل اقامت در صنعت گردشگری

سفر می‌روند، هتل نه

بررسی وضعیت خانه‌مسافر در صنعت گردشگری ایران

بر اساس آمارهای ارائه شده از سوی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، در سال ۱۳۹۷ بیش از ۳۷ درصد از گردشگران داخلی در اقامتگاه‌های موقت (کمپ، کانکس و چادر) اقامت کرده‌اند و کمتر از ۵ درصد آنها در هتل‌ها و اقامتگاه‌های عمومی اقامت داشته‌اند که این خود گویای وضعیت موجود در بخش اقامت و ضرورت بررسی موضوع خانه‌مسافرها است.

در این گزارش سعی بر آن شده است تا با ترسیم وضعیت موجود این کسب‌وکارها، چالش‌های آنها با ذی‌نفعان اصلی از جمله وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، پلیس نظارت بر اماکن عمومی، جامعه هتلداران و صاحبان خانه‌مسافر بررسی شده و در انتها راهکارهای مناسب ارائه شود.



براساس آمارهای ارائه شده از سوی وزارت میراث فرهنگی و گردشگری، در سال ۱۳۹۷ بیش از ۳۷ درصد از گردشگران داخلی در اقامتگاه موقت (کمپ یا چادر) اقامت کردند و کمتر از ۵ درصد در هتل اقامت داشتند

وجود ۳۰۰ هزار واحد خانه مسافر در کشور ظرفیت پنهان و البته چشمگیری است که می توان با ساماندهی درست آنها، در زمینه رشد صنعت گردشگری کشور گام برداشت. این ظرفیتی است که تقریباً همه کشورهای دنیا به نحو مطلوب و متناسب با شرایط خود از آن بهره می برند

کنند. امری که با توجه به پراکندگی این خانه ها در سراسر کشور و تنوع خانه های اجاره ای بسیار مشکل و نیز دور از دسترس خواهد بود.

بعد دوم اجرای این دستورالعمل با مدیریت شرکت مادر تخصصی ایرانگردی و جهانگردی است که در فهرست واگذاری های سازمان خصوصی سازی قرار دارد، بنابراین هم از امکان اجرایی کافی برای این امر برخوردار نیست و هم ورود این شرکت به این موضوع از نظر قانونی دارای ابهام و اشکال است. نکته مهم تر اینکه ورود وزارتخانه به موضوع از این زاویه فسادزا بوده و می تواند باعث بروز چالش های دیگری شود.

به طور کلی می توان گفت که عدم تعریف سازوکار مناسب و صحیح برای مداخله موثر و راهگشا در جهت ساماندهی خانه مسافرها، مهم ترین مسئله موجود در بخش اقامت گردشگری در کشور است.

شواهد نشان دهنده این است که از سال ۱۳۹۴ تاکنون جهت ساماندهی خانه مسافرها و کسب و کارهای وابسته به آن، از میان ۳۰۰ هزار خانه فعال در بازار اقامتگاه های اجاره ای (بنابر اظهارات مسئولان امر) تنها برای ۲۰ هزار واحد اقامتگاه مجوز خانه مسافر صادر شده است (حدود ۷ درصد). به عبارت بهتر، عدم استقبال صاحبان خانه مسافر از فرآیندهای کسب مجوز فعالیت و شرایط و ضوابط نامشخص اعطای مجوز فعالیت سایت های اجاره خانه مسافر، به نوعی منجر به شکست طرح ساماندهی و مدیریت این واحدهای اقامتی شده است.

گفتنی است، در حال حاضر مجوزهای موجود برای فعالیت سایت های اجاره خانه مسافر در فضای مجازی به شرح زیر است:

مجوز بند «ب»: این مجوز برای برنامه ریزی، سازمان دهی، اجرا و نظارت یک برنامه سفر در قالب پکیج تور با اعطای بسته سفر صادر می شود و متولی آن وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی است.

نماد اعتماد الکترونیکی کسب و کارهای اینترنتی: با اعطای نماد اعتماد الکترونیکی هویت صاحب و محل فعالیت کسب و کارهای اینترنتی احراز می شود، متولی این مجوز

با توجه به کمبود زیرساخت های اقامتی کشور در حوزه گردشگری (طبق گزارش رقابت پذیری جهانی از میان ۱۳۶ کشور، ایران در رتبه ۱۱۳م قرار دارد) و هزینه بالای تاسیس هتل (از ۷۰ تا ۵۰۰ میلیارد تومان) ساماندهی و مدیریت مطلوب خانه های مسافری امری ضروری است.

وجود ۳۰۰ هزار خانه مسافر در سراسر کشور، ظرفیت پنهان و چشمگیری است که می توان با ساماندهی درست آنها، در زمینه شکوفایی صنعت گردشگری گام برداشت. ظرفیتی که تقریباً تمامی کشورهای دنیا به نحو مطلوب و متناسب با شرایط خود از آن بهره برده و برای توسعه صنعت گردشگری خود به کار گرفته اند؛ در واقع این کشورها با بسترسازی مناسب برای کسب و کارهای نوپا و با تطبیق کارآمدتر عرضه خانه مسافر و تقاضای مسافران با استفاده از فناوری، هزینه مبادله میان تامین کنندگان و دریافت کنندگان خدمات اقامتی را کاهش داده اند و به رونق گردشگری خویش پرداخته اند، ولی استفاده از این ظرفیت مردمی برای رونق گردشگری در ایران همچنان با چالش ها و مسائل فراوانی روبه رو است که دلیل عمده آن به تعارض منافع ذینفعان و عدم دخالت موثر وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در این بخش برمی گردد.

آنچه مشخص است اینکه بازیگران اصلی در موضوع فعالیت خانه مسافر عبارتند از: مسافر، خانه مسافر و سایت های اجاره دهنده.

ارزیابی عملکرد وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی از جهت مداخله و ورود موثر وزارت مذکور به حل مسئله از دو بعد قابل بررسی است:

بعد اول تدوین دستورالعمل صدور مجوز برای فعالیت خانه مسافرها است. توضیح اینکه از طریق تدوین یک دستورالعمل، شرایط و ضوابط لازم برای صدور مجوز به خانه های قابل اجاره ارائه شده است و صاحبان خانه ها برای اینکه بتوانند خانه های خود را اجاره دهند باید با رعایت ضوابط این دستورالعمل نسبت به کسب مجوز فعالیت از وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی جهت اجاره خانه خود اقدام

استفاده از ظرفیت خانه‌مسافر در جهت رونق گردشگری در ایران با چالش‌ها و مسائل فراوانی روبه‌رو است که دلیل عمده آن تعارض منافع بین ذی‌نفعان و عدم دخالت موثر وزارت میراث فرهنگی و گردشگری است

گردش مالی اقامتگاه‌های اجاره‌ای بیش از ۴۰۰۰ میلیارد تومان است و سالیانه حدود ۵ میلیون و ۸۰۰ هزار اقامتگاه اجاره داده می‌شود که از این تعداد، ۲ درصد با استفاده از فضای آنلاین (سایت‌های اجاره خانه‌مسافر) و ۹۸ درصد از طریق فضای سنتی و غیررسمی (املاکی‌ها و دلال‌ها) صورت می‌گیرد

وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

مجوز شامد: با اعطای مجوز شامد محتوای سایت، اطلاعات هویتی صاحب وب‌سایت تایید می‌شود، متولی این مجوز وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی است.

جالب اینجاست که سایت‌هایی که حتی سه مجوز فوق را دارا هستند همچنان به‌عنوان سایت‌های غیرقانونی توسط دستگاه‌های ذی‌ربط تعریف می‌شوند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد هم‌اکنون حدود ۲۰ سایت اجاره خانه‌مسافر به‌صورت فعال شروع به فعالیت کرده‌اند که همه آنها در ۵ سال اخیر ایجاد شده‌اند.

در نهایت می‌توان گفت تعدد مراکز تصمیم‌گیر، نبود صنف و اتحادیه فعال جهت پیگیری حل مسائل این حوزه و عدم برون‌سپاری و مردمی کردن فرآیندها توسط نهادهای اجرایی از جمله عوامل اثرگذار هستند که موجب می‌شود حل مسئله این گونه از واحدهای اقامتی در کشور به سهولت امکان‌پذیر نباشد.

چرایی استفاده از ظرفیت سایت‌های اجاره خانه‌مسافر

کامبود زیرساخت‌های اقامتی از یک طرف و هزینه و زمان‌بر بودن ایجاد و تاسیس آنها از طرف دیگر باعث شده است که بستری فراهم شود تا فعالیتی که به‌طور سنتی و در سالیان متمادی در شهرهای گردشگری‌پذیر کشور وجود داشت و افراد در ورودی شهرها اقدام به اجاره اتاق یا خانه‌هایی برای اسکان مسافران می‌کردند، جنبه شفاف‌تری پیدا کرده و در قالب سایت‌های اجاره مکان اقامتی یا همان خانه‌مسافر ظهور یابند.

ازجمله مهم‌ترین مزیت‌های این سایت‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- عرضه اتاق‌های ارزان‌قیمت برای اقدشار

متوسط و یا پایین جامعه

اکثر اتاق‌های عرضه شده در سایت‌های اجاره خانه‌مسافر، خانه‌های شخصی و یا اقامتگاه‌های بوم‌گردی هستند. هزینه اجاره شبانه این اتاق‌ها بین ۵۰ تا ۵۰۰ هزار تومان است. هزینه پایین اجاره این اتاق‌ها در مجموع باعث کاهش هزینه سفر شده که موجب گسترش سفر و گردشگری برای

دهک‌های پایین و متوسط جامعه می‌شود.

۲- گردش مالی اقامتگاه‌های اجاره‌ای

بنابر تخمین‌های آماری انجام شده، گردش مالی اقامتگاه‌های اجاره‌ای بیش از چهار هزار میلیارد تومان است و سالیانه حدود ۵ میلیون و ۸۰۰ هزار مورد اقامت اجاره داده می‌شود) از طریق وب‌سایت‌ها و یا به‌صورت سنتی). از این میزان ۲ درصد از بازار اقامتگاه‌های اجاره‌ای از طریق فضای آنلاین (سایت‌های اجاره خانه‌مسافر) و ۹۸ درصد دیگر از طریق فضای سنتی و غیررسمی (املاکی‌ها، دلال‌ها و...) صورت می‌گیرد.

۳- تامین امنیت کشور و مسافران

بنابر اظهارات فعالان این حوزه حدود ۹۸ درصد از بازار اجاره خانه‌های شخصی در فضای سنتی و غیررسمی (آفلاین) صورت می‌گیرد و در این بازار، هیچ نظارتی از طرف دستگاه‌های حاکمیتی (اعم از جنبه امنیتی، مالیاتی و ...) صورت نمی‌گیرد. در مقابل بازار آفلاین مسافر خانه‌ها، در بازار آنلاین یعنی سایت‌های اجاره خانه‌مسافر، تمام اطلاعات مربوط به مسافران داخلی یا خارجی، به‌صورت آنلاین قابل رصد است

از دیگر مزایای فعالیت این سایت‌ها، متمرکز شدن نهادهای نظارتی بر فعالیت تعداد محدود سایت‌های اجاره خانه‌مسافر به جای حجم گسترده مسافران است. هم‌اکنون حدود ۲۰ سایت اجاره خانه‌مسافر در حال فعالیت هستند که نظارت بر تعداد محدود و مشخص این سایت‌ها، آسان‌تر از حجم نامشخص مسافران داخلی و خارجی است.

۴- افزایش درآمدهای عمومی دولت

شواهد نشان می‌دهد که دولت و شهرداری‌ها از بستر سنتی اجاره اماکن اقامتی هیچگونه درآمد و یا عوارضی کسب نمی‌کنند؛ حال آنکه ایجاد بستر آنلاین برای اجاره این اماکن می‌تواند زمینه‌ای را فراهم کند که از طریق آن دولت درآمدهای مالیاتی خود را افزایش داده و شهرداری‌ها نیز بتوانند با اخذ عوارض از صاحبان این واحدهای اجاره‌ای، خدمات بهتری به مسافران و شهروندان خود ارائه کنند.

۵- پایین آمدن هزینه اجاره هتل‌ها

با رشد فعالیت سایت‌های اجاره خانه‌مسافر،

بنابر اظهارات مسئولان
امر، از سال ۱۳۹۴
تاکنون از میان ۳۰۰
هزار خانه فعال در بازار
اقامتگاه‌های اجاره‌ای
فقط برای ۲۰ هزار
واحد اقامتی مجوز
خانه‌مسافر صادر
شده است یعنی
حدود ۷ درصد

عدم استقبال صاحبان
اقامتگاه‌های موسوم به
خانه‌مسافر از فرآیند
کسب مجوز فعالیت
و ضوابط نامشخص
و پیچیده در زمینه
اعطای مجوز فعالیت
به سایت‌های اجاره
خانه‌مسافر، به نوعی
منجر به شکست
طرح ساماندهی و
مدیریت خانه‌های
مسافر شده است

یک طرف هتل‌ها در اغلب نقاط کشور با ظرفیت‌های خالی مواجه هستند و از طرف دیگر هزینه‌های احداث و نگهداری بالایی دارند، لذا گسترش خانه‌مسافرها و سایت‌های اجاره این خانه‌ها می‌تواند وضعیت موجود بخش هتلداری را تضعیف نماید و مانع توسعه این بخش شود. از دیدگاه این قشر حمایت از خانه‌مسافرها باعث می‌شود که هتل‌ها در شرایط نابرابر رقابتی قرار بگیرند، زیرا برای این خدمات اقامتی هیچگونه محدودیت و نظارت و کنترلی وجود ندارد.

۴- صاحبان خانه‌های اجاره‌ای

بنابر اظهارات مسئولان مربوطه، حدود ۳۰۰ هزار خانه اجاره‌ای در ایام مختلف سال در سراسر کشور پذیرای گردشگران و مسافران هستند و هرچند که صاحبان این مراکز به دنبال افزایش جذب و پذیرش مسافران بوده و سازوکارهای جدید و سایت‌های اجاره اتاق می‌توانند زمینه تحقق این هدف را تسهیل کند، اما رسمی شدن آنها و ثبت مشخصات خود در این سایت‌ها موجب ایجاد فرآیندهای دست و پاگیر جهت دریافت مجوز فعالیت و ورود دستگاه‌های مختلف دولتی به کسب‌وکار آنها خواهد شد. لذا صاحبان خانه‌ها و مراکز اقامتی استقبال چندان زیادی از رسمی شدن نمی‌کنند.

مشکلات و چالش‌های فعالیت در خصوص اجاره خانه‌مسافر از دیدگاه صاحبان آنها به شرح زیر است:

طولانی بودن بوروکراسی‌های اداری اخذ مجوز خانه‌مسافر: طبق جلساتی که با مسئولان مجوزدهی خانه‌مسافر صورت گرفت، طولانی شدن رفت‌وآمدهای صاحبان

هتلداران نیز برای رقابت در بازار، هزینه اجاره اتاق‌های هتل را کاهش می‌دهند. به این ترتیب جامعه هتلداران از سیاست عرضه اتاق گران‌قیمت با مسافران کم به سمت سیاست عرضه اتاق ارزان‌تر با مسافران زیاد می‌روند.

۶- اشتغال‌زایی و درآمدزایی در مناطق نوظهور از نظر گردشگری

۷- ارائه خدمات اقامتی به مسافران در ایام پرتراکم سفر در کشور.

چالش‌های ذی‌نفعان مرتبط

با فعالیت خانه‌مسافر

۱- وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی

چالش‌های مرتبط با فعالیت سایت‌های اجاره خانه‌مسافر از نظر کارشناسان وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی متنوع و متفاوت است؛ از جمله اینکه فعالیت این سایت‌ها می‌تواند سرمایه‌گذاری در بحث هتلداری را به مخاطره بیندازد.

علاوه بر این، وزارتخانه مذکور از طریق سازوکارهای قانونی موجود نمی‌تواند کنترل و نظارت دقیقی بر ایمنی، قیمت و کیفیت این مراکز داشته باشد.

۲- پلیس نظارت بر اماکن عمومی

همانطور که اشاره شد در سال‌های متمادی، اجاره واحدهای اقامتی توسط دلان در اطراف شهرها و روستا صورت می‌گرفت که منجر به مشکلاتی در زمینه امنیت ملی، فسادهای اخلاقی و ارتکاب جرایم می‌گردید.

۳- جامعه هتلداران

مهم‌ترین دغدغه این قشر این است که از

ذی‌نفعان کلیدی مرتبط با فعالیت خانه‌مسافرها



مجوزهای لازم برای فعالیت سایت‌های اجاره خانه‌مسافر در فضای مجازی شامل مجوز بند «ب»، مجوز نماد اعتماد الکترونیکی و مجوز شامد است، اما حتی سایت‌هایی که دارای همه این مجوزها هستند هنوز از سوی دستگاه‌های ذی‌ربط (وزارت صمت، ارشاد و وزارت میراث فرهنگی و گردشگری) در زمره سایت‌های غیرقانونی قرار دارند

حضور سازمان‌های موازی دولتی باعث شده کسب‌وکارهای استارت‌آپی، در مسیر فرسایشی دریافت مجوزهای گوناگون فعالیت و استعلام از سوی سازمان‌های مختلف، سال‌ها گرفتار و سردرگم شوند که فعالیت سایت‌های اجاره خانه‌مسافر نیز از این امر مستثنا نیستند

خانه‌مسافر و زمان‌بر بودن تایید مجوزها تا ۳ ماه، از جمله موانع صدور مجوز خانه‌مسافر است. گفتنی است که ساختمان خانه‌مسافر باید دارای پایان کار باشد و در صورت نبود پایان کار، ارائه استحکام بنا و بیمه ساختمان الزامی است. ضمن اینکه ساختمان باید دارای سند مالکیت قطعی و یا اسناد دال بر مالکیت، بیمه‌نامه حوادث و یا بیمه‌نامه مسئولیت مدنی برای مسافران و کارکنان ساختمان باشد.

در صورت ساکن بودن مالک در خانه‌مسافر، وجود حداقل دو اتاق با خدمات کامل برای اقامت میهمان ضروری است و خانه‌مسافر حتی‌الامکان باید از مکان‌های پرسر و صدا و آلودگی‌های صوتی به دور باشد و مسائل محیط‌زیستی را رعایت نماید.

اخذ مالیات از خانه‌مسافرها: از میان ۳۰۰ هزار واحدی که در زمینه اقامت گردشگر فعالیت می‌کند فقط ۲۰ هزار خانه مجوز خانه‌مسافر گرفته‌اند و ۹۳ درصد، مجوز ندارند و خارج از نظارت سازمان‌های مزبور فعالیت می‌کنند که این خود موجب می‌شود بقیه اقامتگاه‌های اجاره‌ای نیز برای اخذ مجوز خانه‌مسافر بی‌میل شوند.

۵- سایت‌های اجاره خانه‌مسافر: در حال حاضر، فقط ۲۰ سایت اجاره خانه‌مسافر در حال فعالیت تحت مجوز «ب» هستند که ملزم به دریافت نماد اعتماد الکترونیکی کسب‌وکارهای اینترنتی و «شامد» نیز شده‌اند، این تعداد نشان می‌دهد که زمان‌بر بودن و شرایط سخت کسب مجوز «ب» موانعی را برای فعالیت سایت‌ها ایجاد کرده است. در عین حال، از آنجا که سایت‌های اجاره خانه‌مسافر بیشتر در فضای استارت‌آپی قرار دارند و فضای استارت‌آپی در حال رشد است، طبیعی به نظر می‌رسد که این فضا با مشکلات و چالش‌هایی روبه‌رو باشد.

چالشی که استارت‌آپ‌های ایرانی با آن مواجه هستند، تامین مالی و سرمایه‌گذاری است. از سوی دیگر، عدم اعتماد و یا آگاهی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در خصوص فضای کسب‌وکارهای اینترنتی باعث عدم اطمینان و اعتماد سرمایه‌گذاران در این زمینه می‌شود و این اعتماد زمانی ایجاد خواهد

شد که فعالیت سایت‌های اجاره خانه‌مسافر مجوز قانونی لازم را از مسئولان مربوطه اخذ نماید.

از سوی دیگر، حضور سازمان‌های موازی دولتی باعث شده بسیاری از کسب‌وکارهای استارت‌آپی، در مسیر فرسایشی پریچ و خم دریافت مجوز فعالیت و استعلام از سوی سازمان‌های مختلف، گرفتار و سردرگم شوند که فعالیت سایت‌های مرتبط با اجاره خانه‌مسافر هم از این امر مستثنا نیستند.

بنا به اظهارات مسئولان سایت‌های اجاره خانه‌مسافر، برخی از این سایت‌ها اقدام به ثبت شرکت و دریافت مجوز بند «ب» از وزارت میراث‌فرهنگی و گردشگری کرده‌اند، ولی همچنان غیرقانونی تلقی می‌شوند.

گفتنی است از جمله شرایط صدور مجوز بند «ب» ارائه محل مناسب برای دفتر کار است (مساحت دفتر خدمات مسافرتی باید ۴۰ الی ۷۰ مترمربع باشد)؛ علاوه بر این، محل دفتر باید کاربری تجاری یا اداری داشته باشد. ارائه مدرک معتبر رسمی مبنی بر تصرف مالکانه یا استیجاری محل دفتر (در مکانی قابل دسترس و دید عموم مانند طبقه اول یا دوم) الزامی است و باید با صنف‌های همسایه سنخیت داشته باشند.

در ضمن متقاضیان تاسیس دفتر باید یک نفر را به عنوان مدیر فنی به مراجع مربوط، معرفی کنند که این مدیر فنی باید مسلط به یکی از زبان‌های خارجی (ترجیحاً انگلیسی) باشد؛ همراه با گواهینامه فارغ‌التحصیلی از آموزشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی و مدارس حرفه‌ای خدمات مسافرتی و سیاحتی - جهانگردی یا مراکز آموزشی وزارتخانه‌های مرتبط.

آنچه که مسلم است اینکه وضعیت موجود خانه‌مسافر و صنعت اقامت از حیث سیاستی و نظارتی نیازمند بازنگری جدی است به گونه‌ای که جامعه ایرانی بتواند مکانی ایمن، ارزان و باکیفیت برای اقامت خود برگزیند و بخش مهمی از هزینه‌های خود را مدیریت کرده و موجبات رونق گردشگری داخلی و افزایش سهم سفر و گردشگری را در تولید ناخالص داخلی فراهم کند.



صنعت رو به رشد اجاره خانه به مسافران، بر بستر اینترنت

الگوهای جهانی «خانه مسافر»

کمیسیون‌های هر رزرو را دریافت می‌کند. کاربران این سایت شامل دو دسته هستند: مهمان‌ها و میزبان‌ها. هر کاربر علاوه بر ایمیل و تلفن معتبر باید اسکن کارت شناسایی خود را برای ایجاد پروفایل وارد و میزبان‌ها هم باید قیمت ملک خود را به‌علاوه قوانین شخصی و عکس‌های خانه به‌صورت آنلاین بارگزاری کنند. هر کاربر مهمان می‌تواند پس از اقامت، نظرات و رتبه مورد نظر خود را در قسمت مربوط وارد نماید تا راهنمای دیگر مسافران باشد.

AirBnB به سه صورت خانه در اختیار مسافران قرار می‌دهد: خانه‌های مستقل، خانه‌هایی که بخشی از خانه مثل آشپزخانه یا سرویس بهداشتی با بقیه مهمان‌ها مشترک باشد و اتاق‌های کاملاً اشتراکی.

امروزه با رشد و توسعه فناوری اطلاعات، خدمات اجاره خانه‌مسافر در بستر سایت‌های اجاره‌خانه توسعه پیدا کرده و این حوزه از صنعت اقامت، اکنون در سطح جهان کاملاً پذیرفته شده است؛ به طوری که می‌توان گفت تقریباً در همه نقاط دنیا (حدود ۱۹۰ کشور) شکل رسمی و قانونی دارد و مورد استفاده تمام گردشگران داخلی و بین‌المللی قرار می‌گیرد. در ادامه، نحوه فعالیت مهم‌ترین سایت‌ها و اپلیکیشن‌هایی را که در این عرصه در سطح جهان فعالیت می‌کنند مرور خواهیم کرد.

AirBnB

وب‌سایتی است که مردم در آن خانه‌های اقامتی خود را کرایه می‌دهند. این وب‌سایت دارای بیش از یک میلیون و پانصد هزار خانه فهرست شده در ۳۴,۰۰۰ شهر و ۱۹۰ کشور است. شرکتی که موسس این سایت است

در اوت ۲۰۰۸ به مرکزیت سان‌فرانسیسکو، در کالیفرنیا آمریکا بنا نهاده شده و دارای مالکیت خصوصی است. این شرکت که فعالیت خود را به صورت آنلاین انجام می‌دهد؛ به‌عنوان یک واسطه بین مسافر و صاحب ملک عمل کرده و

بزرگ‌ترین تمایز بین دو سایت **AirBnB** و **Home Away** به عنوان مهم‌ترین پلتفرم‌های بین‌المللی اجاره خانه به مسافر، در فضای زندگی است که ارائه می‌دهند. **HomeAway** فقط فضاهای خصوصی برای مهمانان فراهم می‌کند، اما **AirBnB** علاوه بر گزینه اقامتی مستقل، اقامت‌های مشترک را نیز در اختیار مسافر می‌گذارد

Wimdu در سال ۲۰۱۱ در کشور آلمان تاسیس شد و در ابتدا تمرکز خود را بر اجاره آپارتمان‌های شهری در اروپا قرار داد، اما اکنون دارای فهرست بیش از ۳۰۰ هزار ملک اجاره‌ای در بیش از ۱۰۰ کشور جهان است. سایت **Wimdu** حدود ۸۰ هزار میزبان فعال دارد که به طور متوسط ماهانه ۱۰۱۸ دلار درآمد کسب می‌کنند

مهمانان **AirBnB** هر بار که خانه‌ای را اجاره می‌کنند، هزینه‌ای بابت خدمات که بین ۶ تا ۱۲ درصد مبلغ اجاره است به سایت پرداخت می‌کنند. در صورت رزرو بیشتر شب‌ها، درصد شارژ کاهش می‌یابد. برخی از ملاحظاتی که در سایت **AirBnB** وجود دارد به شرح زیر است:

- تمام مهمانان این سایت بیمه می‌شوند.
- میزبان مدیریت کامل اجاره، قوانین خانه و نحوه تعامل با مهمانان را دارد؛ برای مثال در صورت دیرکرد در تحویل خانه می‌تواند مهمان را جریمه کند.
- برای حفظ مسائل مرتبط با ایمنی، خانه و وسایل آن در مقابل حوادث احتمالی بیمه خسارت می‌شود.
- برای امنیت خاطر میزبان، شماره تلفن، آدرس ایمیل و همچنین اطلاعات خاصی از مهمان درخواست می‌شود.

- در زمان اجاره، هزینه‌ای اضافی گرفته می‌شود که به عنوان نوعی ضمانت از جانب مهمان بابت سالم نگهداشتن خانه و صدمه نزدن به لوازم است. البته این مبلغ در زمان تحویل خانه به مهمان بازگشت داده می‌شود.
- یکی از خدمات این سایت به کاربران، معرفی مکان‌های گردشگری است، سایت به‌طور خودکار قابلیت‌های گردشگری، اقامتی، تفریحی و خدماتی اطراف محل را نیز به مشتریان و کاربران معرفی می‌کند تا از ظرفیت‌ها و فرصت‌های اطراف آن مکان مورد نظر اطلاع داشته باشند.

Home Away

این پلتفرم اجاره خانه است که در فوریه ۲۰۰۵ در تگزاس آمریکا تاسیس شد و بیش از دو میلیون فهرست خانه در ۱۹۰ کشور دنیا دارد. طبق گزارش‌های اعلام شده، در پایان سال ۲۰۱۵ ارزش برنده آن در حدود ۳/۹ میلیارد دلار برآورد شده است.

یکی از بزرگ‌ترین رقبای این سایت در حال حاضر **AirBnB** است. این دو سایت طیف وسیعی از خانه‌ها، آپارتمان‌ها و هر فضای زندگی دیگر را ارائه می‌دهند، اما بزرگ‌ترین تمایز بین آنها در فضای زندگی است که ارائه می‌دهند.

Home Away فقط فضاهای خصوصی را برای مهمانان خود فراهم می‌کند. این بدان معناست که مهمانان می‌توانند بدون حضور صاحبان خانه، کل ملک را در اختیار داشته باشند، اما **AirBnB** علاوه بر گزینه اقامتی مستقل، اقامت‌های مشترک را نیز در اختیار مسافران قرار می‌دهد. اقامت مشترک به این معناست که در مکان اقامت امکان حضور صاحبخانه یا سایر مهمان‌ها وجود دارد.

این سایت تا قبل سال ۲۰۱۳ سالیانه ۳۰۰ دلار از صاحبان خانه‌ها دریافت می‌کرد تا املاک خود را در سایت قرار دهند؛ این بدان معناست که هوم‌وِی در مقایسه با رقبای خود سرمایه‌گذاری کمتری در رزرو هر ملک در سایت‌های خود کرده است؛ اما در سال ۲۰۱۶، این شرکت مدل اشتراک خود را تغییر داد و اکنون فقط یک مدل اشتراک سالیانه اساسی به عنوان گزینه جایگزینی برای پرداخت هزینه هر رزرو ارائه می‌شود که در آن مالکان باید از ۵ تا ۱۰ درصد از کل اجاره‌بهای تمام شده به عنوان هزینه هر رزرو را پرداخت کنند.

این سایت به اجاره انواع اقامتگاه‌ها اعم از خوابگاه‌ها، آپارتمان‌ها، کاخ‌ها، ویلاها و خانه‌های روستایی می‌پردازد. علاوه بر **HomeAway.com** این شرکت دارای ۱۰ سایت دیگر نیز در کشورهای دیگر جهان است.

One fine stay

این شرکت در ماه مه ۲۰۱۰ تنها با ۶ باب خانه در لندن راه‌اندازی شد، اما به تدریج این تجارت با رشد قابل توجهی روبه‌رو شد و امروزه فعالیت آن در سطح بین‌المللی گسترش یافته است و فهرست ۵۰۰۰ خانه خصوصی در این سایت قرار دارد.

همانطور که از نام شرکت پیداست، این سایت به خانه‌های لوکس در سراسر جهان متمرکز شده و اکثر خانه‌های آن در شهرهای پاریس، لس‌آنجلس، رم، نیویورک و کارائیب واقع شده است. ویژگی‌های خانه‌های ثبت شده در **Onefinestay** توسط ناظران این سایت تایید و سپس منتشر می‌شود؛ در حالی که سایت **AirBnB** از طریق بازخوردها

تایید می‌شود. این سایت، رتبه‌بندی‌هایی را هم برای موارد مرتبط با مسافرت مانند رستوران‌ها منتشر می‌کند و در ایالات متحده، رتبه‌های مکان‌های تاریخی ملی را ارائه می‌دهد.

Wimdu

این شرکت در سال ۲۰۱۱ در آلمان تاسیس شد و تمرکز اصلی خود را بر اجاره آپارتمان‌های شهری در اروپا قرار داده است. ویمدو دارای فهرست بیش از ۳۰۰ هزار ملک اجاره در بیش از ۱۰۰ کشور در سراسر جهان است. طبق گزارش، در این سایت بیش از ۸۰ هزار میزبان فعال وجود دارد که به‌طور متوسط در هر ماه ۱۰۱۸ دلار درآمد کسب می‌کنند. میزبانان و مهمانان برای استفاده از خدمات ویمدو لازم نیست اروپایی باشند، اما این وب‌سایت تمایل به جذب مسافر و صاحبان خانه از اروپا دارد. کاربران وب‌سایت Wimdu باید یک هویت آنلاین شخصی با یک آدرس ایمیل معتبر ثبت کنند. همچنین کاربران ویمدو می‌توانند یک حساب فیس‌بوک در سیستم ثبت‌نام کنند تا بین کاربران اعتماد ایجاد شود.

ویمدو ۳ درصد از میزبان و ۱۲ درصد از مهمان کمیسیون دریافت می‌کند. همچنین از روش‌های مختلف پرداخت از جمله کارت اعتباری، پرداخت‌های اینترنتی و ... استفاده می‌شود. برای حفظ امنیت، کلیه پرداخت‌ها به مدت ۲۴ ساعت پس از ورود به سیستم حفظ می‌شوند تا مهمانان بتوانند مشکلات محل اقامت خود را بررسی کنند.

Wimdu گزینه محبوبی برای صاحبان خانه است، زیرا هزینه‌ای را برای ثبت در سایت پرداخت نمی‌کنند و میزبان فقط ۳ درصد هزینه هر تراکنش را به ویمدو پرداخت می‌کند. این سایت برای اطمینان از امنیت هر دو طرف و جلوگیری از کلاهبرداری، پرداخت بین میزبان و مهمان را تسهیل می‌کند و ۲۴ ساعت پس از ثبت اجاره، پول از مهمانان به میزبان‌ها منتقل می‌شود.

مسافرانی که با ویمدو رزرو می‌کنند، ۱۲ درصد هزینه رزرو را به صورت ثابت برای خدمات پرداخت می‌کنند.

اقامت، مدت اقامت، خانه‌داری یا کارهای مورد نیاز برای انجام، استفاده از خدمات و امکانات خانه، قوانین و مقررات مربوط به سیگار کشیدن، مشروبات الکلی و مواد مخدر است. اقامتگاه‌های خانگی مزایای بسیاری از قبیل قرار گرفتن در معرض زندگی روزمره در یک مکان دیگر، فرصت‌هایی برای اشتراکات فرهنگی، دوستی و تمرین زبان خارجی در مقایسه با سایر اقامتگاه‌ها دارد.

Flipkey

فلپکی در سال ۲۰۰۷ به‌عنوان وب‌سایت تعویض خانه و اجاره تعطیلات تاسیس شد و در سال ۲۰۰۸ توسط سایت TripAdvisor خریداری شد. دفتر مرکزی آن در شهر بوستون آمریکا قرار دارد. این سایت فقط اتاق‌های مستقل را توزیع می‌کند و اتاق‌ها و خانه‌های مشترک را ارائه نمی‌دهد.

Flipkey همچنین دارای ویژگی جست‌وجوی خاصی است که می‌تواند ویژگی‌های محل اقامت مانند پوشش حیوانی، خصوصیات ساحلی، ویژگی‌های اقلیمی و غیره را نشان دهد. در این سایت نیز اقامتگاه‌ها قبل از افزودن به وب‌سایت توسط کارکنان شرکت

و گزارش‌های مردمی و کامنت‌ها، فهرست خانه‌ها را رتبه‌بندی می‌کند.

Onefinestay همه نیازهای اجاره‌کنندگان خانه اعم از عکاسی حرفه‌ای، خانه‌داری، نگهداری، مدیریت کلیه رزروها و همچنین استقبال و پذیرایی از مهمانان در طول اقامت را مدیریت می‌کند. صاحبان املاک در دسترس بودن خانه خود را با استفاده از یک تقویم آنلاین به‌روز نگه می‌دارند و به این صورت سایت از خالی یا پر بودن مراکز اقامتی مطلع می‌شود.

زمانی که یک مهمان از طریق این سایت، مکانی را رزرو می‌کند، تجربه آنها توسط تیمی که شبانه‌روز در دسترس است، پشتیبانی می‌شود. هر اقامت شامل استقبال از شخص، پشتیبانی محلی و گزینه افزودن امکانات و خدمات مناسب مانند راننده شخصی، تحویل مواد غذایی مورد نیاز، توصیه رستوران‌ها و بلیت‌های سرگرمی و تجربیات مقصد و چیزهای دیگر می‌شود.

Homestay

فعالیت این سایت دقیقاً همانند AirBnB است و بیش از دو میلیون اقامتگاه در ۱۹۰ کشور جهان در وب‌سایت خود دارد. این برنامه از طریق ۵۰ وب‌سایت به ۲۳ زبان راهبری شده و از طریق آن اجاره خوابگاه‌ها، آپارتمان‌ها، کاخ‌ها، ویلاها و خانه‌های روستایی ارائه می‌شود.

فهرست خانه‌های ثبت شده در این سایت کمترین اشتراک را با سایت AirBnB دارد. Homestay نوعی زندگی اشتراکی را رقم می‌زند. مدت اقامت می‌تواند از یک شب تا بیش از یک سال متفاوت باشد. همچنین این سایت می‌تواند خانه صاحبخانه و مهمان را با هم تبادل کند. این فرآیند می‌تواند به‌طور هم‌زمان یا در یک زمان دیگری اتفاق بیفتد. همچنین در این سایت می‌توان در ازای خانه‌داری یا کار کردن بر روی دارایی‌های صاحبخانه، اقامت رایگان دریافت کرد. برای مثال در ازای اقامت در خانه‌های روستایی، مهمان‌ها می‌توانند در مزرعه کار کنند.

شرایط اقامت به‌طور کلی توسط میزبان و مهمان تعیین می‌شود، این شرایط شامل نوع

Onefinestay در سال ۲۰۱۰ تنها با ۶ باب خانه در لندن راه‌اندازی شد اما امروزه فعالیت آن در سطح بین‌المللی گسترش یافته و فهرست ۵۰۰۰+ خانه خصوصی در این سایت قرار دارد. ویژگی‌های خانه‌های ثبت شده در این پلت‌فرم آنلاین ابتدا توسط کارکنان آن تایید و سپس در سایت منتشر می‌شود

host of risks that can result in huge losses. Perils of the sea include sinking, stranding and collision, while goods could be damaged as a result of bad weather, or jettisoned or washed overboard. Ships are at risk of fire, explosion and also subject to criminality and vandalism. Businesses need freight insurance to reduce the risk of importing and exporting. Following aspects are covered under the common types and benefits of freight insurance:

All Risk Coverage: This coverage provides extensive protection against damage or loss due to external factors. Damages due to inappropriate packing, Infestation, Cargo abandonment, Customs rejection, Employee's dishonesty are included under all risk coverage.

Free From Particular Average Coverage: FPA coverage clause excludes coverage partial losses to the cargo or to the hull. The shipper does not pay for minor

“ freight insurance is a measure that people take in advance, to assuage risks ”

losses and is only held liable in case of significant losses to the cargo. This coverage belongs to special category and covers particular perils only. There is difference in coverage depending upon the storage location of the cargo. In this policy, following perils are included: Collision, Heavy weather, Sinking, Derailment, Non-delivery, Fire and Earthquake.

Warehouse to Warehouse Coverage: This coverage is applicable when shipment is unloaded from the ship and it gets transported to the customer's warehouse. Insurance companies are very particular about compensating only the insurance holder's cargo, not other owners' cargos.

There are different types of cargo insurance policies, categorized into following classifications:

Open Cover Cargo Policies: When insurance holder opts for coverage against various consignments, then open cover cargo policies get activated. These policies are segmented in two categories namely renewable policy and permanent policy. Renewable policy is required for a particular value requiring renewal after policy

expiration. Most of the single trip or voyages fall under this category. Permanent policy can be drawn up for a decided time period permitting countless shipments in that period.

Specific Cargo Policies: When a company approaches an insurance company or broker for insuring a particular consignment, then it can fall under the specific cargo policies. These policies are also termed as voyage policies because only shipments are covered under them.

Contingency Insurance Policy: There are certain cases where customer, not the seller is responsible for insuring the goods against loss or damage. There are perils associated with it if goods get damaged during transit and customer refuses to accept them. In few cases, some customers do not insure the goods and tend to avoid the liability. Under such circumstances, affected sellers can seek rectification with the help of the legal system. This can be costly for them and they may lose the case. Therefore, sellers are advised to go for contingency insurance which have a very less premium rate.

Freight insurance is therefore a measure that people take in advance, to assuage risks which can incur at any moment in time. Insurance protects people and businesses against certain potential losses and financial hardship at a reasonable and acceptable price. Extreme supply chain challenges cannot be completely avoided. Modern freight insurance is more than a tool of risk management. Given the potential hazards of global commerce, identifying, prioritizing and mitigating risks are extremely important. A layered approach to supply chain risk management is the best way of protecting cargo. The insurance sector collects and generates information on risks, and also analysis, distributes and aggregates this information. Policy holders can better assess the risks that they are taking, and also make better estimates of the risk-adjusted return on possible projects. They may also be able to direct their efforts at risk mitigation where the cost-benefit ratio is most favorable. A by-product of the deep understanding of risks is to attain expertise in how to reduce the probability of damages occurring and the extent of those damages and enforce the implementation of risk mitigation measures, in order to reduce moral hazard and adverse selection. ■



هر خانواده ایرانی، یک خانواده آرمانی

Armanins24.com

مرکز تماس : ۰۲۱-۲۸۵۶

armanins.com

آدرس : تهران، بلوار میرداماد، خیابان شمس تبریزی جنوبی، پلاک ۴

راهنمای ترابریان

صفحه	دی ترانس صبا	۱۰۴	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	سنگین رایبر	۱۲۶	لنگر دریا جنوب	۱۱۸
۱۰۲	راگا ترابری پاسارگاد	۱۰۹	آبنا راه طوس	۱۲۰	ماروس ترابری	۱۱۱	
۹۶	رادمان ترابری	۱۰۷	آتا ترابری اطلس	۱۲۱	مدیریت بار و دریا	۱۱۵	
۹۷	راه گستر فارس	۱۰۱	اترک بار خراسان	۱۲۰	مروارید اقیانوس آرام	۱۱۷	
۹۶	راه نیک	۱۰۵	آسا بروود طوس	۱۲۰	موج مد	۱۱۴	
۱۰۱	راه وند	۹۸	آسا ترابری شرق	۱۲۱	نسیم اطلس اقیانوس	۱۱۷	
۱۰۱	روشا راه جهان	۱۱۵	امین تارا	۱۲۲	نیلگون پارسی کاسپین	۱۱۷	
۱۰۷	روشن تیر	۹۷	بانی راه توس	۱۲۰	هانزا ناو دریا	۱۰۳	
۱۰۶	ره انجام	۱۰۶	بیداران شب	۱۲۲	هفت دریا	۱۱۵	
۱۰۶	رهباد ابریشم	۹۷	پارت ترابری خراسان	۱۲۲	هلال دریای ایرانیا	۱۱۲	
۱۰۲	رهزاد ترابری	۹۹	پارس پردیس ترابری	۱۲۱	هماهنگ دریای پارس	۱۱۲	
۱۰۰	زمین تیر	۱۱۹	پیشناز ترابری عصر خاوران	۱۲۱			
۹۶	ریتون رود	۱۰۰	تاتیبا بارند تیر پارس	۱۲۲	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری		
۱۱۹	زموعد ترابری نوین	۱۰۲	جواهر نگار توس	۱۲۲	آداک مارین	۱۳۱	
۹۹	سپهران ترابری	۱۰۵	خادم لجستیک	۱۲۰	اهورا بار بندر	۱۱۰	
۱۰۸	سینا صدر	۹۷	خدمات بار گنج صبا	۱۲۲	خلیج پژم	۱۱۸	
۹۷	سی بن ترابری	۱۰۶	ره تاش توس	۱۲۲	خلیج فارس خط کیش	۱۱۲	
۱۱۰	سیروان ترابری ماد	۱۰۴	ستاره یاران زمین	۱۲۱	دریای آبی خلیج فارس	۱۱۳	
۹۸	سیف کارگو	۹۷	سرآمد یاران زمین	۱۲۱	ساحل نمایان بندر	۱۱۱	
۹۷	شامخ فرابری	۱۰۵	سدنا آسیا بار فرابری	۱۲۱	خدمات لجستیک		
۹۷	شاهین ترابری	۱۰۸	شگبیر بار طوس	۱۲۳	سام ران لجستیک	۱۰۹	
۹۸	شهباب ترابری آریا	۹۶	کیا مهر ترابری	۱۲۲	صنعتی کاوه	۱۰۵	
۱۰۰	شهباب ثاقب	۹۷	مهدی خرم ترابری	۱۲۱	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی		
۹۸	شهام ترابری	۹۹	میچکا ترابری شرق	۱۲۰	اختر طلای دریای خزر	۱۲۸	
۱۰۱	صحرا ترابری	۹۸			بازرگانی ایشی	۱۲۹	
۹۷	کاسپین	۹۶	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان		بازرگانی اسلامی	۱۳۱	
۱۰۰	کالا بر	۹۸	استام ترابری	۱۱۹	بازرگانی قاسمی	۱۲۹	
۱۰۴	کالا سپید ترابری	۱۰۸	افتخار ترابری	۱۱۹	بازرگانی گامرون	۱۲۸	
۹۸	کهکشان سیر آسیا	۱۰۳			بازرگانی لطفی	۱۲۹	
۱۰۱	کیان مهر ترابری	۱۰۸	حمل و نقل بین المللی استان کردستان		بازرگانی وارسته فر	۱۳۱	
۱۰۵	گروه شرکت های آری	۱۱۴	ایران ویج	۱۲۵	بازرگانی یعقوبی	۱۲۸	
۱۰۶	گیتی پارس آسیا	۱۰۱			پردیس هگمتانه نوید	۱۲۸	
۱۰۹	لایزن ترانسپورت کیش	۹۹	حمل و نقل بین المللی استان کرمانشاه		ترخیص کاران جنوب	۱۲۸	
۹۶	ماکو سیر	۱۰۰	روانسر ترابری	۱۱۷	شی بن کو	۱۲۹	
۱۰۳	ماهان تجارت لیماک	۹۹	حمل و نقل بین المللی استان گلستان		گروه بازرگانی ساحل	۱۱۳	
۱۰۳	ماهان ترنس	۱۰۹	حکمت ترابری گنبد	۱۲۳	گمرکی عباس نوری	۱۳۱	
۱۰۴	مژده ترابری	۹۷	دشت نوردان	۱۲۳			
۱۱۱	ملک ترابری	۹۸	گودرز گرگان	۱۲۳			
۱۰۱	مهان تندر پارسه	۱۰۱					
۱۰۱	میهن ترابری	۹۷	حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان				
۹۹	نامداران ترابری	۹۶	روان ترابری امید	۱۱۰			
۱۰۰	ناویان	۱۰۱					
۱۰۰	نیک تک	۹۷	حمل و نقل داخلی ایران				
۱۰۹	وفاراه	۱۰۵	آرمین بازرگان	۱۲۵			
۱۰۵	ویسمان	۱۰۰	بندر امام خمینی	۱۲۵			
۱۰۰	هواک بار	۱۰۲	پرواز بام	۱۲۶			
۱۰۰	هویار ترابری	۹۹	پرستو بار بازرگان	۱۲۴			
۱۰۴	یونیپاک	۱۰۷	توکا	۱۲۵			
۹۶			ترکیب حمل و نقل	۱۲۶			
۱۰۷	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی		دزفول مهر	۱۲۷			
۱۰۷	آتا ترنس آذر	۱۲۴	رهبویان سوخت خراسان	۱۳۱			
۱۰۹	آرتا لجستیک	۱۲۳	ساسان ترابری پارس	۱۲۷			
۱۰۳	ایده آل راه	۱۲۴	ساحل ترابری پارس	۱۲۷			
۱۰۰	تریوه	۱۲۴	سعادت ترابری	۱۲۶			
۱۰۳	ترنم تبریز	۱۲۴	شباهنگ بروجن	۱۲۵			
۱۰۷	چیره ترابری	۱۱۳	شایگان ترابری	۱۳۱			
۱۰۲	زمین دریا	۱۲۳	عدل ترابری توس	۱۲۶			
۱۰۳	سازبان گستر سیلان	۱۲۴	گلشن بار ابهر	۱۳۰			
۱۲۵	سرای ترانس آذر	۱۲۴	مسلم بار	۱۲۶			
۱۰۸	سرافراز ترابری	۱۲۳	ممتاز	۱۳۹			
۱۰۲	شهباب سحر آذر	۱۲۴					
۱۰۹	سیوررانان	۱۲۲	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان				
۹۶	کالچار	۱۲۴	آزاده بندر	۱۲۶			
۱۰۳	نیرو ترابری	۱۲۴	حرا یویای قشم	۱۲۵			
۹۶			دنیاز ترابری خلیج فارس	۱۲۵			
۱۰۶	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی		دوستان هرمزگان	۱۲۵			
۱۰۲	آرنگ نگین	۱۲۳	رشید بار بندر	۱۲۵			
۱۰۲	نیک بر	۱۳۱	سلمان جنوب	۱۲۵			
۹۷	پرستو ترابری	۱۲۴	ممتاز ترابری خلیج فارس	۱۲۵			
۱۰۲	سیورران ترابری	۱۲۲	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین				
۱۰۳			ستی	۱۲۶			

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ترابار آریا

کریر - فورواردر

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

TURKEY OFFICE

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. Stl K.bakkalkoy mah,dudullu 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 / فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰

www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.L.S

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



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

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

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



شرکت حمل و نقل بین المللی و لجستیک

نامداران

کریر - فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجرب به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱
نمبر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

www.namdaranlogistic.com
sales@namdaranlogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پیشبازان

تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

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



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

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



شرکت خیام ترابار

(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 ۶۶۶۶ ۲۰۰۷

۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳

فکس: ۸۸۹۶ ۶۷۶۹ ۰۲۱ ۶۶۶۶ ۴۵۴۹

Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com barbaraniran



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)

فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰

دفتر فرودگاه: تلفن ۵۱۰۰۵۲۷۱-۲

فرودگاه امام (کانتینر): تلفن ۴۴۰۴۳

info@elitearia.com

www.elitearia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

رهیاد ابریشم

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا

به ایران و آسیای میانه و بالعکس

♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و

امور گمرکی در کلیه گمرکات

تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان

خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم

تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com



میرکت 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: ۸۸۸۲۰۷۲۲-۳ / ۸۸۸۲۰۹۲-۳

فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳

info@mihan-tarabar.com

www.mihan-tarabar.com



مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،

برج اداری باران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱

تلفن: ۴۵۸۴۲

فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷

www.mojdehtarabar.com

info@mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

SHAHAB SAGHEB

International Transport Co. Ltd.

تتھاب ناقب

همراهی تا رسیدن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

(دریایی، زمینی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۴۱۱۸۹-۲۱ ۰۲۱-۳۰ (خط)

info@shahabsagheb.com

www.shahabsagheb.com

shahabsaghehintl



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

Amin Tarabar

International Transport Co. Ltd.

امیر ترابار

همراهی امین و امن

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲

تلفن: ۴۱۱۸۹-۲۱ ۰۲۱-۳۰ (خط)

info@amintarabar.com

www.amintarabar.com



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

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**شرکت
کالابر**

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

KALABAR

**International Transport
& Shipping Services**

زمینی - دریایی - هوایی

کریر - فورواردر

- سرویس کامیون ایرانی، چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی، روسیه و بلعکس
- دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان
- تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
- تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۷۱۱۵۶-۹
- نمابر: ۰۲۱-۷۷۶۰۲۶۱۸
- نمابر: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰
- info@kalabar.net
- www.kalabar.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری 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 بنادر ایران و بالعکس ♦ ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای CIS
- ♦ حمل محمولات فله و پروژه ای
- ♦ حمل هوایی ♦ حمل زمینی از اروپا
- ♦ متصدی حمل LCL (خرده بار) از تمامی بنادر آسیا و اروپا به مقصد ایران
- ♦ شعب و نمایندگی در کلیه بنادر ایران
- ♦ دارای دفتر اصلی در کشور امارات
- تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)
- نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
- 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)

نماینده خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

- ◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در امور گمرکی و ترخیص
- ◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی، چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی
- ◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه، شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۱۸۸۵-۵۲
- فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۳۷۳
- شعبه اردبیل: ۰۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۳۳۸۱۶۰۱-۰۴۵
- www.stcotransport.com
- info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

- حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه
- ترخیص و واگذاری کسندنه های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو، پرمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان، پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۴۹۴۰۵۱
- فاکس: ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۷۵
- info@omidandish.com
- www.omidandish.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص) کریر - فورواردر

- حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
- سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
- دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
- نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
- تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۰۳۳۳۹۶۶۴
- فاکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۷۱۸۷
- info@iransarie.com
- نماینده آلمان
- info@ariangmbh.com



ایران بروdat بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BOROUDAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳-۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۹۳۹۲۵

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: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)

فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۰۱۰۴۸

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 پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- ◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- ◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- ◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۰۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۰۲۱-۶۶۰۱۸۰۸۰

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

فرواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گراندمولتی
مواد لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱

info@huyartarabar.com

تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،
خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره
۲۰۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۴۴۲ - ۷۷۵۲ ۳۴۶۹

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

info@shahamtarabar.com
www.shahamtarabar.com

شاهام ترابر
(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶




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 / 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



ماهان
تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهبترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- حمل تخصصی قیر
- (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل کالاهای تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نوبنیاد، ابتدای پاسداران،
بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال
طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳

۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejaratl.com
info@mahantejaratl.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و پست سریع هوایی

ستاره آبی دریا

* نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی **BSS** و **PBS** در ایران
* ارایه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات: چین، کره، مالزی،
تایوان و کشورهای حوزه خلیج فارس و سراسر اروپا
(کانتینر معمولی و خاص)

* سرویس پست سریع هوایی **BSL EXPRESS** از سراسر دنیا به
ایران (Door to Door)

* حمل کالاهای خطرناک، باتری، مواد شیمیایی و کالاهای عمومی

* حمل بین المللی جاده های از سراسر اروپا و **CIS** به ایران

* ارایه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۷ / ۵۷۸۰۶۰۰۰



شرکت حمل و نقل بین المللی کشتیرانی

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 فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ایران ترکمن
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریز - فوروارد
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،
حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای
نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،
کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه اول
کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳
تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹
info@iranturkeman.com



ویسمان
شرکت حمل و نقل بین المللی
دارای ۱۶ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی
هوایی، زمینی و دریایی
• ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی و دریایی به ایران و بالعکس
• حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای
جهانی و انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد (Door To Door)
• حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای
دفتر مرکزی: تلفن: ۹۲-۵۳۹۰-۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
www.wiseman-cargo.org
دفتر فرودگاه: تلفن: ۷۰-۵۱۶۹-۵۱۰۰ فکس: ۵۱۰۰۵۱۶۹
wiseman@wiseman-cargo.org



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردی
و خدمات کشتیرانی
♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه
اندیشه، نرسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،
طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰۷۲
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



ماکو سیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،
پلاک ۱۹، برج زین، واحد ۶/۲
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷
تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲
فکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات کشتیرانی
ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس
و آسیای میانه به ایران و بالعکس
تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان
سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



پارتنیا سپید زبار

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریز - فوروارد
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
فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲
www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی

خطوط کشتیرانی
کریز - فوروارد
تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه
شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷
فکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹
info@pol-co.com
www.pol-co.com



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



حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی

کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

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.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
راه گستر فارس (سهامی خاص)
 کریر - فورواردر
 ♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
 ♦ حمل کانتینر وارداتی از مبداء چین و امارات به گمرکات
 و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
 ♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
 ♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل
 و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان
 تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
 www.rgfc.net info@rgfc.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا
 (تاسیس ۱۳۶۰ - تهران)
 تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از
 میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
 پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۸۵ / ۰۲۱-۸۸۳۰۴۰۳۲
 شماره: ۸۸۴۴۵۴۳
 E-mail: info@parsgita.com
 www.parsgita.com



دیزاین و ری‌دیزاین
هدیه ویژه
 برای صنف بازرگانی و کشتیرانی
 +989194888525
 @MAGHZ.MEDAD.STUDIO



گیتا 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



شرکت حمل و نقل بین المللی
آریا تراب راد (ایریت)
 حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران
 (ایریت سابق)
 فورواردر، زمینی، دریایی، هوایی
 اجراکننده پروژه های ترانزیتی
 ۸۸ ۴۰ ۶۷ ۱۸ / ۸۸ ۴۲ ۵۶ ۲۵
 info@arsamirit.com
 www.arsamirit.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 / ۱۶-۸۸۱۰۷۹۴۳ شماره:
 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: ۸۸۸۱۱۱۹۱ - فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی هاگبار
INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIPPING AGENCY CO., LTD.

کریر - فورواردر
حمل و نقل بین المللی،
داخلی سراسری و
نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده بر

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص کرج،
خیابان سپاه اسلام، خیابان شهید
عباس شفیعی (جلال)
تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰
فکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹
info@hbtc.biz
www.hagbarco.com



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: ۰۲۱-۲۲۰۲۵۱۳۰-۳
فکس: ۰۲۱-۲۲۰۲۵۱۳۰ (داخلی ۶)
دفتر بندرعباس: سه راه دلگشا،
ساختمان شهاب، طبقه سوم
دفتر بندر چابهار: بلوار شهید ریگی،
پایین تر از چهارراه کوزه، ساختمان
به سیمما، طبقه دوم، واحد ب



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۹۵-۷
فکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۹۸
www.zomorrodtarabar.com
info@zomorrodtarabar.com



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
زمینی و هوایی

تهران: خیابان استاد نجات اللهی،
خیابان شهید کلاتری، پلاک ۷۸،
طبقه ۳، واحد جنوبی
تلفن: ۰۲۱-۴۰۸۸۱۱۱۲
نمبر: ۰۲۱-۴۰۸۸۱۵۷۰

www.silk-roadco.com
info@silk-roadco.com



Esfand Tarabar

International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، آفریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، 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) ۰۲۱-۶۶۴۳۲۲۴۲ نمبر: ۰۲۱-۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



DONYA BAR
International Transport &
Shipping Agency CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان مطهری، خیابان سنائی،
پلاک ۱۵۴، طبقه ۲، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۴۸۵۳-۵۴

www.donyabar.com
info@donyabar.com



شرکت بار ترابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(به سبب خاص)

- ♦ خدمات چارترینگ و مشاوره
و حمل کالای فله
- ♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی
- ♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،
امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰
نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



D.T.I.T
شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای
صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ♦ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی
و خروجی کشور
- ♦ دارای نمایندگی در کشورهای چین،
ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران: خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،
ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶
۰۲۱-۶۶۹۲۰۱۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴
۰۲۱-۶۶۹۲۳۳۶۲ / ۶۶۹۲۳۳۶۲
www.danieltarabar.com
info@danieltarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان سپهروردی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۴۳۷۵ و ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پاسا ترا بر پرشیا

با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

در منطقه آسیا و خاور دور
تهران: سهروردی شمالی، هویزه
غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری ابریشم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷ / ۶۶۴۷۷۳۵۱

نمابر: ۶۶۴۷۷۴۰۳

ایمیل: info@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کهکشانشیر آسیا

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران، تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفن: ۶۶۹۰۴۹۵۵ - ۶۶۴۳۲۵۴۲

تلفن: ۶۶۵۸۳۸۱۵ - ۶۶۵۸۳۸۰۷

kahkeshanseireasia@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی

واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدا تا مقصد نهایی

در بالاترین کیفیت

علی الخصوص کشور چین

نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷

(میر محمد عبوضی)

عضو هیئت مدیره

بندرعباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس

مشهد، دوعارون، خرم آباد

تهران: ابتدای نواب، برج سهیل

دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۱۶

نمابر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰

● نمایندگی کشتیرانی با مجوز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی

● خدمات بارفربری زمینی دریایی هوایی

● ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محصولات صادراتی

● خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی

● خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

● عضویت در **FIATA** و **BIMCO**، انجمن کشتیرانی ایران، انجمن سراسری

شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی

ایران، اتاق های بازرگانی ایران و آلمان، ایران و ایتالیا، ایران و بلژیک

● دارای رتبه ۱۰ شرکت برتر همکاری با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

● دارای تقدیر نامه پلاتینیوم مشترک از خط کشتیرانی **EVERGREEN** و

شرکت خدمات ساحلی ایران



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین،

ابتدای خیابان ونود، پلاک ۱۸، طبقه ۵

تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۳۸۵۳۹۴۰

www.hansanav.com

Sales@hansanav.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پاسا ترا بر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



دنیگارد

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

با ۴۰ سال سابقه فعالیت

کریر-فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

* خدمات گمرکی - ترخیص کالا

* صادرات، واردات، ترانزیت

تهران، جنت آباد جنوبی،

نبش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

همراه: ۰۹۱۲۵۷۷۵۷۷۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



شرکت کشتیرانی

و حمل و نقل بین المللی

توشه بر

Tushehbar

shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی،

خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲،

ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)

نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



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 قرنی، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱ - ۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantir@gmail.com

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



Pars Pishro Darya Gohar
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا گوهر

حمل و نقل بین المللی
(زمینی دریایی هوایی و ریلی)
ترانزیت و امور بازرگانی کالا
(صادرات واردات و ترخیص)
از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک خ ونک ساختمان
آئینه ونک شماره ۱۱۰ واحد ۲۰۱ اداری
تلفن: ۴۳-۴۲-۸۸۷۸۶۴۴۱
فکس: ۸۸۷۹۵۰۰۳

info@pars-pishro.com



شرکت پیشرو 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 دربست
- 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
نمابر: ۸۸۷۳۸۱۶۵ - 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

نمابر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



Day Trans Saba International Transport
حمل و نقل بین المللی

دی ترانس صبا

کریر- فورواردر
با بیش از ۲۵ سال سابقه در
حمل و نقل بین المللی
(زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)
حمل کالا به اقصی نقاط جهان
در خدمت تجار، بازرگانان
و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتح، پایین تر از خیابان
مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۰۷-۵۰۱-۸۸۳۴۰۵۰۱
فکس: ۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com
Daytranssaba@gmail.com



Shipping & International Freight Forwarder

* سرویس حمل کالای صادراتی و وارداتی به تمامی بنادر

چین، هند، حاشیه خلیج فارس، اروپا، کانادا و استرالیا

مجهز به کانتینر های ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی، Flat Rack & Open Top.

Tel: +98 21 88 51 53 57 Fax: +98 21 86 12 06 39

Mob: +98 912 634 9679

www.roshandarya.com info@roshandarya.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سیروان ترابر ماد

Sirwan Tarabar Maad
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

- ◀ ترانزیت کالاهای خشک
- ◀ ترانزیت فرآورده های نفتی
- ◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
- ◀ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از
چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شامخ فرابر
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: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۱۳۲۹
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 پروژه‌ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد

شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

تلفن: ۶-۸۸۷۵۰۳۵۳

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 ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehrun.com

اولین دهکده لجستیکی کشور

چتری برای حمایت از کالاهای خاص در نزدیکی پایتخت

◦ **۵٪ کاهش هزینه حمل، انبارداری و بارچینی کالا در دهکده لجستیکی کاوه**



اپراتور اختصاصی صنعت لجستیک در شهر صنعتی و منطقه ویژه کاوه



دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰
www.iranlandsea.com

شرکت بر و بحر ایران

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵
info@iranlandsea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه نیک

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 ۶
تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱
همراه: ۰۹۳۰۷۶۵۶۲۶۴

info@rahniklogistics.com



حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تتیس

• متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

• انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

• حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

• صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸

ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴-۸۸۸۴۷۰۹۳-۸۸۸۴۷۵۳۸-۸۸۸۴۷۴۹۶

info@brt-co.com www.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: ۵-۴۶۰۹۲۳۰۳-۴۶۰۹۲۳۰۶ 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 سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳
 نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

- کریر - فورواردر - ترانزیت
- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
 - حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
 - مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
 - دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴
 تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴
 dalahootarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آرین ترابر امیر (مسئولیت محدود)

- کریر - فورواردر
- * ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره تامین درزمینه صادرات، واردات و ترانزیت
 - * ارائه سرویس های ترکیبی، خدمات بیمه بازرگانی و ترخیص کالا
- تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت، کوی اقبال ملی، ساختمان فرهنگ، شماره یک، طبقه ۴، واحد ۱۲
 تلفن: ۱۷-۲۲۳۵۸۱۴ فکس: ۲۲۳۶۷۰۹
 www.ariantarabar.com info@ariantarabar.com



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، هوایی)
- جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
- تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فکس: ۸۸۸۴۷۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com



BALUCH INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی بلوچ

کریر - فورواردر

- دارای نمایندگی فعال در تمامی گمرکات کشور
- سرویس منظم جهت حمل تمامی محموله های 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: ۴-۸۸۸۳۰۸۸۸۷۰۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴ (+۹۸) فکس: ۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴ (+۹۸)
 بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱
 تلفن: ۷-۲۸۳۰۲۲۲۵۰۷۶ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۸۸
 e-mail: transport_balooch@yahoo.com



راهیان تجارت مارین نمایندگی خطوط کشتیرانی

- * نماینده شرکت های STRIDE, VSL, GFCL, KCA
- * حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- * انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- * ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- * حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ تلفن: (۳۰ خط) ۸۷۷۰۰۲۶۹

www.rtmmarine.co



شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای : لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد.
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بندر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بندر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.riteco.co

info@riteco



نماینده گي 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.

تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷

نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳

info@sdgshipping.com

www.sdgshipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

توژال تکرو آسیا

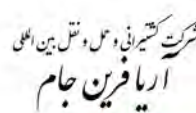
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳.

طبقه دوم نمابر: ۸۶۰۴۵۲۷۰

تلفن: ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲

info@toojaltakro.com

www.toojaltakro.com



CARRIER - FORWARDER

- ♦ ارائه سرویس های جاده ای به صورت کربری و فورواردری از سراسر دنیا به ایران و سایر کشورها و بالعکس.
- ♦ ارائه سرویس های ترانزیت از تمامی بندر به گمرکات ایران و کشورهای C.I.S. افغانستان، عراق، آذربایجان و اروپا و سایر کشورها
- ♦ ارائه سرویس های فورواردری دریایی، هوایی، ریلی و ترکیبی

همراه: ۰۹۳۶ ۱۹۷ 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 - ۴۲۲

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
- ♦ جابجایی 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: (۷خط) 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: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷ 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: ۹۱۸۶۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰ - 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

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوهای نفتی و گازی
- پشتیبانی و ارائه کلیه امور لجستیکی از جمله: تهیه جرثقیل، لیفتراک، خودرو، تخلیه و بارگیری و ... در بنادر و پروژههای مهندسی
- انجام تمامی امور حمل و نقل دریایی، بندری و گمرکی در کلیه بنادر تجاری و نفتی

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول، کدپستی: ۷۵۱۱۸۴۴۸۶۶

ksh.co.asl@gmail.com

۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶

تلفن: ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابر

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 ، ۸۸۳۳۳۷۴ ، 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 ترابر 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 نمابر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
به تام ترابر

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)

تیر داد 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

سام ران لجستیک

- * دارای نمایندگی های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- * ارائه سرویس های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- * ترانزیت داخلی و خارجی
- * حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، امانیه خیابان ولیعصر نبش گلستان پلاک ۲۷۶۱ طبقه ۳ و ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۲ / ۰۲۱-۲۶۲۹۱۰۶۸

www.samrun.co

info@www.samrun.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: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵ فاکس: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۰۲۱-۴۱۱۲۶



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری
 • خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
 • سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
 • حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
حمل و نقل مایعات توسط ایزو تانک کانتینر
 • خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
 تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) | ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲ (+۹۸۲۱) | ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲
 ایمیل: administration@seawaves.net
 وبسایت: www.seawaves.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی
فرتاک دریای آرام

• حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
 • خدمات حمل پروژه های صنایع (DOOR TO DOOR)
 • ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
 • ارائه خدمات فوروردری و استعلام آنلاین

Farahdel@fta-co.net
 fartak_darya
 WWW.FTA-CO.NET

تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۷، واحد ۱۱۴
 تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۸۸۳۴۵۶۹۹-۴۰۸۸۰۱۹۶-۲۱
 شماره: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۲۱

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: ۳۲۲۲۷۸۶۰ - ۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۰۷۶

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: ۶۵۶۵ - ۶۶۶۴ - ۶۳۶۳ - ۳۳۴۴ - ۰۷۶

Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفربری بین المللی
ساعی پارس دریا

انجام کلیه امور حمل و نقل و ترانزیت و ترخیص
 ارائه نرخ های رقابتی جهت صادرات و واردات
 مشاوره حمل و نقل

تهران، خیابان ظفر خیابان دولتشاد غربی بلوار صبا شرقی پلاک ۱۹
 تلفن: ۲۶۴۲۱۲۸۰ - ۲۶۴۲۱۲۳۷ - ۰۲۱

ops@seapersia.com



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، فرآورده های 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: ۸۸۷۹۱۹۶۶ - ۲۱ | تلفن: ۸۸۷۹۸۸۹۶ - ۷ - ۰۲۱

www.pss-ir.com

info@pss-ir.com



Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا بالاتر از ظفر پلاک ۱۳۴ واحد ۲
 تلفن: ۸۸۱۹۰۱۰۳ - ۸۸۱۹۰۱۰۸ - ۰۲۱
 فکس: ۸۸۷۷۸۶۵۲

www.amadrah.com | info@amadrah.com



شرکت اهورا بار بندر امام

مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

• عملیات محوطه بندری
 • تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
 • تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
 • دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
 • همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
 تلفن: ۵۲۲۲۴۸۶۵ - ۰۶۱
 دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
 تلفن: ۵۲۲۸۴۳۶۴ - ۰۶۱ | همراه: ۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳ - ۰۶۱
Ahoorabar@gmail.com

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی METRO و RSLF
سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:
• سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین
خاوردور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
• حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
• حمل کالا به صورت EX Work
• سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI
تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ شماره: ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی
موسسیت محدود - Reg No.: 468726

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۵۵۵ (خط ۳۵)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۵ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور
خیابان هفتم، برج آژوند، طبقه نهم، واحد ۹۳



پارس ترابار شرکت حمل و نقل 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: ۲ - ۸۸۱۹۴۴۶۱ (خط ۴۰) ۵۴۵۱۳ شماره: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



شرکت امیدان ساحل پارسیان

• خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)
• خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوهاهی 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

شماره: 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: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ شماره: 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: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۰-۲۳۵۱۴۷۸۲

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷-۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷ مدیر عملیات:

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



شرکت خدمات دریایی ستاره اقیانوس آبی (سهامی خاص)

- حمل دریایی (کانتینری)، هوایی و زمینی
- خدمات چارترینگ کشتی در دریای خزر
- انجام خدمات حمل به صورت door to door
- اجاره انواع کشتی

تهران: فلکه دوم صادقیه، بلوار آیت‌الله کاشانی، بوستان یکم،

ساختمان بارمان، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۴۴۰۱۸۷۰۱-۴۴۰۱۸۷۲۰ شماره: ۴۴۹۶۱۷۶۸

info@bosco.ir www.bosco.ir



IRSA MARINE SHIPPING Co.

شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی

انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door

حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ

چارترینگ انواع هواپیما

خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۳۹۰ شماره: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندر عباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۳۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | تلفن: ۰۱۵-۸۸۶۴۳۴۰۰ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از بندر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵خط) 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	نمابر: ۸۶۰۸۲۰۶۴
بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۳	نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲
بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۶۱۴۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۹۷

General@hilaldarya.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص) Samyar Sea Trade (PJS)

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 | نمابر: 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 ۳، طبقه ۸، واحد ۲۰

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ | فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴ | ۲۶۴۰۹۶۰۷
دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸
تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ | ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴
es@daryapeymayaminpars.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت حمل و نقل بین المللی

چیره ترابر

ترانزیت کالا از مسیرهای نخجوان - ترکیه - آذربایجان و گرجستان



بازرگان روبروی پمپ بنزین ساختمان هادی بازرگان طبقه اول

۰۴۴۳۴۳۷۵۴۹۷

جلفا مجتمع سیتی سنتر دفتر شماره ۱۳۶

۰۴۱۴۲۰۱۲۷۲۹

www.chireh-co.com

chirehtarabar.jolfa@gmail.com

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، ۸۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۲۳۶۶۶۴، ۸۸۸۳۶۷۵۸، ۸۸۸۳۷۱۰، 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: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۹۰۰ دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱ شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۴۵۱۱۳ دفتر امارات: ۰۰۹۷۱۵۰۸۵۳۴۱۸۵

www.pasargadline.com

info@pasargadline.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(عملیات تخلیه و بارگیری)

- عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
- رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
- تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)

مدیران: کریم فر، 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



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



خدمات کشتیرانی

- ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها در کلیه بنادر و جزایر ایران
- عملیات بندری شامل تخلیه و بارگیری کالاهای مختلف منجمله محمولات پروژه ای
- تنظیم قرارداد اجاره انواع کشتی جهت حمل کالاهای فله خشک، محمولات نفتی و فرآورده های شیمیایی به اقصاء نقاط جهان
- ارائه مشاوره تخصصی در زمینه حمل و نقل دریایی

تهران، میدان ونک خیابان ونک، پلاک ۴۲ (پاساژ تک)، بلوک ۲، طبقه چهارم، واحد ۲۴
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۳۱۳۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۹۰۱۵۵

info@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
کربر-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 ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژهای از اقصی نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس
 - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی
 - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
 - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۶۰۱۸۳
www.iranarabar.com

شرکت خدمات دریایی و بندری

آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
- تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰
- دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۲۳۵
- دفتر بندر عباس:
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
نمابر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲
- دفتر عسلویه:
تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



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

چارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر خدمات کارگزاری ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



cargo.booking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

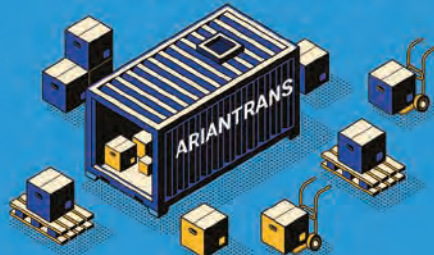
خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیکی - مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV، IC، PSI COI



www.Tcisiran.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۸۶۷ (خط ۳)

www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

(صادرات و واردات و ترخیص کالا)

سرویس منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندر عباس به

جزیره قشم و بالعکس

ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندر عباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان نریا، طبقه ۳ واحد ۳۱۳

تلفن: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵ / ۳۳۳۸۶۴۲۶

INFO@SHAKHSSD.COM



Seas Ark S.A.

شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)

• نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق

• ترخیص کالا • چارترینگ

• حمل از مبدأ تا مقصد • حمل چند وجهی

• حمل کالای 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 سپهرودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

info@seasark.com

www.seasark.com



Sea Roshak Shipping Services Co. [Ltd]

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

نماینده خطوط کشتیرانی NVOCC در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵، پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۸۸۳۱۱۳ (خط ۱۰)

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندر عباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۲۸

info@searoshak.com



خدمات کشتیرانی موج مد

نماینده خط کشتیرانی

Moj Madd

Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان آفریقا، ظفر غربی،

شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

تلفن: (خط ۱۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳

فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

شعب داخلی:

بندر عباس، بوشهر، خرمشهر،

بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سینتا
دریایی، زمینی، هوایی

● نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
۸۹۷۷۵۳۳۸-۱ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
www.absshipping.com
info@absshipping.com




شرکت کشتیرانی
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی (فوروار دینگ، خدمات Door-to-Door)
- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۷۲۲
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴
info@sdlllogistics.com



شرکت کشتیرانی
فرشته اقیانوس آبی

نماینده ۵ خط کشتیرانی در حوزه های جغرافیایی مختلف

- * دارای سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی، به / از آمریکا، استرالیا، خاور دور، جنوب شرق آسیا، اروپا
- * مجهز به کانتینرهای معمولی، فلت راک و این تاپ

تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۷-۸۸۵۰۸۳۵۲
همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷
Info@fereshtehlineragency.com



نمایندگی کشتیرانی

- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷
+۹۸۲۱ ۸۹ ۷۷۵ ۲۵۸ / +۹۸۲۱ ۸۸۸ ۷۸ ۵۰۱-۴

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷
+۹۸۲۱ ۸۹ ۷۷۵ ۲۵۸ / +۹۸۲۱ ۸۸۸ ۷۸ ۵۰۱-۴



شرکت توسعه ساحل اروند

حمل و نقل و خدمات
هوایی. دریایی. زمینی

Direct LCL services
به صورت هفتگی

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه های

تهران / خیابان وزرا / خیابان ۲۹، پلاک ۲۱ / ۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰



ROSHA RAH JAHAN
International Transport Co.

- جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در ایران و حوزه CIS
- دارای مجوز رسمی راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- حمل محمولات ترانزیتی داخلی و خارجی و کلیه محمولات صادراتی و وارداتی زمینی، ریلی، دریایی و هوایی
- دارای نمایندگی در کلیه گمرکات داخلی و مرزی کشور

تهران، میدان آرژانتین / خیابان وزرا / خیابان بیستم (رفیعی)، پلاک ۲۷، طبقه اول
+۹۸ ۲۱ ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰ / info@rosharah.com

شرکت
مدیریت بار و دریا
نمایندگی: Sun Logistics
St. John Lines
Trans liner a sia pacific line

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی
تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پ ۳ و ۳، ۶۶
تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۷۹

شرکت کشتیرانی
دریا محور تیراژه

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژهای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین المللی
- انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت های زیر گروه
- عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
- دارای نمایندگی های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۶۹
نمابر: ۲۲۹۱۳۶۸۵
www.tirajehshipping.com
info@tirajehshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd

RCL

نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹
تلفن: ۰۲۲۲۵۳۰۳ (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
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، دوغارون، چابهار
و مراکز شهرستان ها
douraghi@douraghi.com



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- ◆ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ◆ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ◆ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ◆ خدمات بندری: مدیریت و بهره برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ◆ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزار آلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد 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... خامنه ای، پشت کارواش آبشار

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۴۳۰
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳
۰۹۱۳۳۷۲۳۱۵۹
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸
suscobik@gmail.com



شرکت دنیز دریای پیمایا (بامسئولیت محدود)
نمایندگی خطوط کشتیرانی

Fahran Chamber of Commerce Industries Mines and Agriculture
C.P.L. Camara di Commercio Industria e Miniere
IRANO ITALIANA

- ◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
- ◆ ارائه سرویس های Switch BL و Cross Stuffing
- ◆ ارائه سرویس های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL
- ◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
- ◆ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر،
بن بست رامتیا، پلاک ۲، برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸
کدپستی: ۱۵۱۱۳۴۹۹۹ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines Agents L.L.C.
Suite #305, 4th Fl, Al Kunooz Business Center,
Old Arab Bank Building, Deira, Port Saeed, Dubai-UAE

PAKISTAN OFFICE:
Deniz Seafarer Shipping Line Pakistan.
Suite #2407, Sector 8/f Gulshan-e-Zahoor, Karachi-Pakistan

www.denizseafarer.com Info@denizseafarer.com

شرکت خدمات کشتیرانی دریای نقره ای کاسپین

- ◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
- ◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
- ◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضانی،
ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸
info@caspianilversea.com
www.caspianilversea.com



شرکت خدمات و حمل و نقل دریایی
نیلگون پارسای کاسپین

ارائه دهنده خدمات نمایندگی
کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

تهران، خیابان سهروردی شمالی
خیابان هویزه غربی، خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۵۱۸۸

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

info@parsashipping.com

ATLAS
Atlas Breeze Logistic Group
گروه لجستیک نسیم اطلس

Supply Chain
&
Logistic Management
مدیریت لجستیک و زنجیره تامین

Tel: +982143068

www.atlas-group.com

Fax: +982142498498

info@atlas-group.co



شرکت نمایندگی کشتیرانی
مروارید اقیانوس آرام

* نمایندگی خطوط کشتیرانی NVOCC

* حمل کانتینری FCL, LCL و یخچالی

* چارترینگ کشتی فلهبر (محمولات معدنی)

تهران میدان فاطمی ساختمان فاطمی
طبقه دوم واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۰۰۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۵۲۴۵۸

www.pcp-shpng.com

Info@pcp-shpng.com



SAEEI TARABAR ARSHAM
SHIPPING AGENCY CO. LTD

ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
خدمات حمل DOOR TO DOOR
ارائه خدمات فوروردی
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، چهارراه جهاننبار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۶۹۲۱-۲
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۷۱۹
Add: Unit 4, Floor 4, No 30, Mansoor Alley, Motahari St, Valiasr St, Tehran
Tel: (+9821) 88106921-2
Fax: 88712758
www.Sta-transport.com
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

نمابر: ۰۲۹-۸۸۷۴۶۵۵۰

همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)

jafarsouri@yahoo.com



Robina
شرکت توسعه تجارت روبینا
نمایندگی کشتیرانی (سواهی 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 ریفریتری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی
تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نفت سابق)،
خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵
تلفن: ۰۲۹-۲۶۴۰۱۲۳۷

www.robina-shipping.com info@robina-shipping.com



South Sea Anchor Co Ltd

SEA&Port Service Customs Clearance - Export / Import

شرکت لانگر 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: ۰۶۱-۵۲۲۳۵۵۲۱-۳۹

نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹

همراه: ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵

۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵

info@langardarya.com



شرکت اسپندان ترابری
Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۸۸۷۶۹۶۰۸

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com

m.bahrami@sta-co.com



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی و بازرگانی بین المللی

♦ بارگیری و حمل کالا از مبادی

بندر روسیه به ایران و بالعکس

♦ ارائه پورفرما برای غلات و تخته

از روسیه و قزاقستان

♦ ترخیص و انجام تمامی

♦ امور گمرکی در کمترین زمان

♦ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان

میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷

نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعد جمشیدیان

info@saejdjamshidian-co.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

پرنده دریا هرمز

• ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها در

کلیه بنادر جنوبی ایران

• حمل بار فله خشک، جنرال کارگو و میعانات نفتی

• تنظیم قرارداد و مشاوره اجاره انواع کشتی جهت حمل کالاهای

فله خشک و محمولات نفتی

• خدمات تخلیه و بارگیری انواع کشتی

هرمزگان، بندرعباس، گلشهر شمالی، بلوار مصطفی خمینی، چهارراه داماهی، ساختمان

قصر طلایی، ورودی B، طبقه ۴، واحد ۴۰۲، کدپستی: ۷۹۱۵۹۳۴۴۴۴

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۳۷۵۱۲-۱۴ - ۰۷۶-۳۳۶۳۷۵۱۵

موبایل: ۰۹۱۷۱۶۱۷۱۰۱ - ۰۹۰۲۸۰۵۹۸۴۱

Agency@hsbshippingco.com

Operations@hsbshippingco.com



شرکت بندر ریگ

نجوم البحر شارجه

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

خرمشهر، خیابان جهان آرا (آرش)،

جهان آرا ۱۱ شرقی، پلاک ۶۸

تلفن: ۰۶۱-۵۲۵۴۷۱۰۳

۰۰۹۷-۱۵۰۵۴۸۰۰۲۰

۰۰۹۷-۱۵۰۲۹۱۳۶۲۱

فکس: ۰۶۱-۵۲۵۴۴۴۳۵

موبایل: ۰۹۱۷۱۱۷۰۶۱۸

bandarrig949@gmail.com



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان گلشن،

کوچه گلزار، پلاک ۲۱

دفتر مرکزی: بندر عباس،

منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۵۰۰

E-mail: info@pejamgulf.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



ستاره

(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K.Line (MOL) •

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و

میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۶۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



شرکت ابتکار ترابری پارسا

International shipping agency

شرکت ابتکار ترابری 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 جعبه های چوبی و بسته بندی کالاهای تجاری و نمایشگاهی

* انجام امور تخلیه و بارگیری، انبارداری و انجام تشریفات گمرکی در تهران و بندرعباس

* صادرات، واردات، ترانزیت داخلی * حمل کالا به صورت دریایی، هوایی، زمینی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از عباس آباد، برج نگین ساعی، طبقه ۴، واحد ۴۰۶

تلفن: ۰۲۱-۴۵۵۱۳ - ۰۲۱-۸۸۵۵۲۳۰۱ شماره همراه: ۰۹۱۲۳۴۳۱۶۲۷

www.etpcargo.com

info@etpcargo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمین دریاسیر

حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت

دارای شعبه در کشورهای چین، ترکیه و آلمان

تهران، خیابان بهشتی، ابتدای خیابان سرفراز،

مجمع دریای نور، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۵-۸۸۵۱۱۷۹۳-۰۲۱

۰۲۱-۸۸۵۱۱۶۶۴

فکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۱۶۶۵

www.zamindaryatir.com

info@zamindaryatir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی
دارای نمایندگی در کلیه بنادر
مرزها و کشورهای اروپایی
کریر - فرواردر

تلفن: ۲-۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱

موبایل: ۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

فکس: ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۲

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر

جنوبی پلاک ۱۲۴ مجمع میلاد

طبقه ۲ واحد ۴

afrabar2@gmail.com

sea speed



AGENCIES



CHARTERING



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000 ۰۲۱ ۷۵۳۰۱۰۰۰ تلفن
Fax +98 21 75301999 ۰۲۱ ۷۵۳۰۱۹۹۹ فکس



شرکت حمل و نقل بین المللی

استاد ترابر

کریر - فرواردر
« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
« دارای نمایندگی های فعال در
گمرکات مرزی کشور
« فعال در ترانزیت کالا به آسیای
میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲، پلاک ۵۰

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۲۱۵۹ / ۳۳۲۶۴۲۹۶

ostadtarabar@gmail.com



افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کریر - فرواردر - ترخیص کالا
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان: خیابان امام خمینی،

خیابان هیرمند جنوبی

تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲

۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ - ۳۳۲۳۶۴۳۱

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳

eftekhartarabar@yahoo.com



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 داینامیکی

« 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 شماره: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
 ریلی هوایی گمرکی تامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
 Contact us : 021-88609173
 021-88605083
 051-31731



شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

- * مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- * ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- * دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- * حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- * بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
- * حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار

مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۳۵۲

www.atrakhorasan.com
 msh-office@atrakhorasan.com



کریر، فورواردر سوخت و کالا
 (صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
 جاده ای، ریلی، دریایی

- * حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- * حمل گاز مایع LPG با کبوس های واجد شرایط با نایب سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- * حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- * حمل فرآورده های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- * حمل محموله های کلنتری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- * حمل کلیه محموله های ترافیکی سنگین و نیمه سنگین
- * مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
 تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ شماره: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳
 خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۲۷ سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۲۴۳۰۰۰۶۹

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابر شرق

- 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
 شماره: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۵۴ علیرضا فراتج: 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 شماره: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

bidel@abanraha.com - khavari@abanraha.com
 www.abanraha.com



(کریر - فورواردر)

شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت طوس

- ◆ مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مستقل مشترک المنافع توسط کامیون های یخچالدار تحت مالکیت شرکت
- ◆ دارنده بزرگترین ناوگان کامیون های یخچالی در استان خراسان رضوی
- ◆ حمل کانتینری کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در قالب عملیات واردات، صادرات و ترانزیت از کلیه بنادر چین و سایر کشورهای خاور دور و حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- ◆ سرویس منظم از بندر و سایر مبادی ترانزیتی و گمرکی کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- ◆ انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- ◆ دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان



Add: 14, 5th, floor of Marmar Complex,
 Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.
 Mobile: +98915 3141875

مشهد: خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴ همراه: ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵

info@abtlogistics.ir

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۳۸۱۱۴۳۷۹ شماره: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸

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@gmail.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 / ۳۳۸۲۲۱۰۱
نمابر: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۰ همرا: ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸

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 * Gelayol Street , 10* South Khayyam Blvd, Mashhad , Iran
سیدنا آسیا بار فرابر
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار خیام جنوبی، ۱۰
نیش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۶
+98 - 51 - 37 66 69 58 - 59
+98 - 51 - 37 65 04 26
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: ۰۹۱۲۱۲۱۲۶۹۷

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 پاسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت انبار های عمومی و خدمات گمرکی ایران



حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق (کریر - فورواردر)

- * ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی
- * مشاوره و حمل محموله های کانتینری، چادری، یخچالی و سوخت
- * سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان و عراق
- * حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG
- * حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- * دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان



www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir

Add: Apt. No. 2, 5th Floor, Qatar Airways Bldg.,
North Janbaz Blvd., Mashhad, Iran
Phone: +985137664131-4 Fax: +985137664130

آدرس: مشهد، بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴
ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ 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 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 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 ۱۵۲۱ ۰۱۲ ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ / قلی‌پور: ۰۹۱۲ ۷۶۶ ۰۲۴۲

مؤذنی: ۰۹۱۲ ۲۰۹ ۶۰۴۵ / مجری: ۰۹۱۲ ۰۲۸۰ ۶۹۳

sabooran_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی (T.B.T)

تانیا باربد تیر پارس

کریر - فورواردر

(جاده‌ای، دریایی، ریلی)
صادرات، واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه،
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

تلفکس: ۰۵۱-۳۷۲۶۸۸۸۳ / ۳۷۱۲۶۲۸۴

۰۹۱۵۳۰۷۴۸۴۰ / ۰۹۱۵۵۱۸۷۷۲۸

۰۹۱۵۱۰۷۸۵۹۳

مشهد، خیابان کلاهدوز ۴۷، منفرد ۶
پلاک ۲۱ طبقه اول

WWW.TANIABARBOD.COM

TANIA.BARBOD@GMAIL.COM



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

خدمات بارگنج صبا

فورواردر

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: ۰۹۱۵۱۵۶۶۸۹۹ / موبایل: ۰۵۱۳۷۶۶۸۶۰۳ / نمابر: ۰۵۱۳۷۶۶۸۹۱۷

www.sabacontainer.com

Info@sabacontainer.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

بیداران شب

کریر



امین تارا

شرکت حمل و نقل بین‌المللی (TIR)

کریر - فورواردر

(جاده‌ای، دریایی، ریلی)

♦ صادرات واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه، افغانستان، اروپا
و روسیه و بالعکس

مشهد، خیابان کلاهدوز ۵۴، ساختمان جام

جم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴-۷

همراه: ۰۹۱۵ ۱۱۵ ۱۶ ۳۹

۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰

aliabdollahi.amintara@gmail.com

www.amintara.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان

گرگان

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای آسیای: 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: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafranztarabar.com ferdousi7005@hotmail.com

info@sarafranztarabar.com ferdousialireza@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آرتا لجستیک

کریر - فورواردر

« دارای ۲۵۰ کامیون چادری، یخچالی، جامبو و تانکر عضو و غیر عضو

« حمل و نقل زمینی کالا های عادی به صورت خرد بار یا در بست، محموله های ترافیکی، مواد سوختی و محموله های شیمیایی خطرناک، کالاهای پروژهای

« سرویس های منظم از ایران به ترکیه، گرجستان، ارمنستان و اتحادیه اروپا و بالعکس

تبریز، بلوار ۲۹ بهمن، روبروی صدا و سیما، برج شهر، طبقه ۸، واحد D

تلفن: ۰۴۱-۳۳۲۴۸۰۰۰ همراه: ۰۹۱۲۲۳۵۸۵۶۵

www.artalogistic.com

info@artalogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

زمین دریا

فورواردر - کریر

زمینی - دریایی - هوایی

حمل محمولات از ایران به کلیه کشورها و بالعکس

• تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر

واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۶۸

• بندر عباس - خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی

جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا

کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۵۱۵۱ / شماره ۷۹۱۳۷۷۶۶۵۱

تلفن

Tell

۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶ 041-34470426

۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸ 041-34470608

۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹ 041-34470609

فاکس

۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲ 041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave

tabriz - iran post code : 5178937768

zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واکن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی
۲ ساختمان شمس، طبقه ۵

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbarpoons.com

shabgirbarpoons@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

hek matt@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: ۰۱۷ ۳۴۵۲ ۹۰۹۰ فکس: ۰۱۷ ۳۴۵۲ ۳۴۴۴

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فکس: ۰۲۱ ۸۸۵۵ ۳۱۴۴



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

shahabsaharazar@gmail.com



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتا ترانس آذر، سرای ترانس آذر، پرداد کامه صنعت)



- حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدأ و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات 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-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،
ترخیص و انبارداری در بندر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو
دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت‌های برتر کشور با بالاترین
آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

دفتر مرکزی: اصفهان، پایانه امیرکبیر،
غرفه ۳۶ فکس: ۳۲۸۷۲۵۶۶-۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۶
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: ۰۳۱-۵۲۷۲۳۵۰۸۲-۲
تلفن: ۵۲۷۲۳۵۰۸۴
بندر عباس: نامبر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵
پایانه انزلی: تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۲-۲۴
تلفن: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱
کاشان: تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱
تلفن: ۵۵۵۴۱۲۶۱
تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹
تلفن: ۲۲۰۸۸۲۵۵
www.tukatrans.com
info@tukatrans.com

بندر امام خمینی

(سهامی خاص)

* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه،
ترخیص، ترانزیت
* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل
* مجهز به کمرشکن های ۲ تا ۱۱ محور،
و کشویی مخصوص محموله های طویل و
دستگاه های بوزی
* حمل محموله های سبک و سنگین و فله بر
از بندر امام به تمام نقاط ایران

بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۵۵
۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۸۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴
۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



سلمان جنوب

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استریپ کانتینر
مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:
آقای شیرزاد غمگین
بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۶۰۲
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



جاده پویان جهان

JADDEH POUYN - E - JAHAN

کریر-فورواردر
دفتر مرکزی: تهران، میدان ولی عصر، نیش
کوچه شقایق، مجتمع تجاری ایرانیان،
طبقه ۱۰، واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۲۹۷۶۴-۶۵
دفتر بازرگان: بازرگان، خیابان امام، درب
گمرک، خیابان تجاری آتا، طبقه ۴، واحد ۲
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۸
نامبر: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۵۶
mysam.bazargan@gmail.com



ایران ویچ

حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی
دفتر مرکزی: سنندج
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۱۳۵
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
نامبر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰ / ۸۸۹۱۱۰۵۹
نامبر: ۸۸۹۹۷۴۹۷
واتس آپ: ۰۹۰۶۳۴۴۳۴۳
iranvichco@yahoo.com

حمل و نقل ممتاز ترابر خلیج فارس

بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب
عکاسی فتو هرز، 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

آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲
Armin Bazargan
Transportation co
بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی
صادرات - واردات
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،
روبروی بانک ملی
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶
۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴
دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۳۴۲۱
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶
۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶
Bazargan_armin@yahoo.com
info@arminbazargan.com
bszarganarmin2@gmail.com



دنیز تارابار

شرکت حمل و نقل، سنگین و فوق سنگین
DENIZ TARABAR
Heavy & Super Heavy Transportation Co
مدیر عامل: مهدی سرخاب
بندر عباس، امام موسی صدر جنوبی
چهار راه بلوکی، ساختمان پرتو
طبقه اول، واحد ۱۰۴
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۰۲۱
۰۷۶-۳۲۲۳۱۲۵۷
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹
deniz.tarabar@yahoo.com

شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم،
واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸
نامبر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندر عباس به
کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت
کالا به خارج از کشور
هرمزگان، بندرعباس، جاده کشتی سازی،
شهرک حمل و نقل، غرفه شماره ۲۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۲۸۲۵-۷
نامبر: 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 ۸۸۷۰۵۶۵۶

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



ساتی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،

حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما 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 ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

شرکت ترکیب حمل و نقل

- 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) ۶۶۹۱۳۹۲۹ / ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ / ۶۶۹۱۵۱۸۲

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir



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 بارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۲۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۲۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۲۲۴۶۷۷۰۵

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹
saadat_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.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 کارداری 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، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی
تلفن: ۰۷۶-۲۲۰۹ / ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۶۵ / همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین ترابار، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴
میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار
دفتر تهران: خیابان آیت الله کاشانی، خیابان ابادر، نبش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴، طبقه ۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.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: ۵۰-۳۳۸۲۲۴۴۹ / ۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹ (داخلی ۵)

شماره ویژه: ۰۵۱-۳۱۳۴۷ / همراه: ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

adltarabaran@yahoo.com



شرکت حمل و نقل پرواز بام
ParvazBam Transportation CO

مدیریت: امین سنائی پور ۰۹۱۷۳۶۹۳۶۳۱

رئیس هیئت مدیره: ایرج سنائی پور ۰۹۱۷۱۶۳۱۸۳۹

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین ترافیکی، یخچالی، سواری کش به تمام نقاط کشور

- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری و حمل شهری

بندرعباس: سه راه هتل هما، ساختمان میثم، طبقه اول

تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۵۱۷۹ / فکس: ۰۷۶۳۳۴۴۵۲۱۷

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین تراباران، فاز یک، قطعه شماره ۹

تلفن پایانه: ۰۷۶۳۳۵۳۲۷۹-۹۱

www.parvaz bam.com

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
 شماره: 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: ۰۸۶۰۳۷۲۵۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱ - 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@parto-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
 - حمل‌ونقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلبنکر و ...
 - حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اِپِن تاپ) و ایزوتانک
 - حمل و نقل ریلی بین‌المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نبش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ تلفکس: ۴۶۱۰۰۹۸۰ - ۹

info@srpt.ir

- ◀ حمل‌ونقل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
- ◀ فوروردی واگن‌های وارده از کشور چین به کشور ایران به صورت کانتینری
- ◀ حمل‌ونقل ریلی انواع مواد معدنی و میعانات به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه‌های مرزی
- ◀ تخلیه مواد فله‌ای معدنی در پایانه بندر عباس
- ◀ حمل‌ونقل خرده بار با سرویس روزانه واگن‌های توشه در کلیه ایستگاه‌های راه آهن کشور
- ◀ حمل‌ونقل انواع خودرو با واگن‌های مخصوص حمل خودرو



راه آهن حمل و نقل

دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت،
پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲)
فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

www.RWT.IR

info@rwt.ir



گروه بازرگانی گامرون
Gameron Trading Group
ISO 9001:2008
NSCERT

تهران: ونک، خیابان برزیل شرقی، کوی لاله، پلاک ۶، واحد ۳۰۱
تلفن: ۸۸۱۹۸۳۵۰، شماره: ۸۸۱۹۸۳۷۴، ویژه: ۴۲۶۹۲۰۰۰
www.gameron-group.com
info@gameron-group.com

با مدیریت: فتحعلی درویش
با بیش از ۳۰ سال سابقه
دارای پروانه کارگزاری گمرکی ۱۵۲۰، سال ۱۳۵۷

شرکت کارگزار گمرکی
شی بن کو

- 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 - ۸۸۷۳۴۵۰۲۳ / ۸۸۷۳۷۷۳۶
فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸
shibenco@yahoo.com



گروه ترخیص کاران جنوب
ترخیص فوق العاده کلیه کالاهای وارداتی مجاز

نمایندگی ها: تهران، خرمشهر، آبادان، بندرعباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان
نمایندگی های برون مرزی: چین، دبی، ترکیه، مالزی

دفتر مرکزی: تهران، میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی، کوچه ۲۳،
پلاک ۱۹، واحد ۳۰۳، طبقه سوم / فکس: ۸۸۷۸۳۱۵۰
تلفن: ۸۸۲۰۷۲۶۰ - ۸۸۶۶۲۲۷۷ - ۲۱
همراه: ۰۹۰۲۴۴۱۳۹۲۳ (خانم سعادت فر)
www.tarkhiskar.co

www.gtjonoub.com / gtjonoub@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 پرویز خان
- تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و خارجی از گمرکات غرب کشور (کرمانشاه، خسروی، پرویز خان، سندانج، باشماق، مهران)
- قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۸۳۳۵۱۱۴۹ / ۰۹۱۲۱۸۳۷۲۱۹
تلفکس دفتر: ۰۸۳ - ۳۸۳۸۳۲۷۹
bazargani.yaghobi@gmail.com



شرکت بازرگانی
پردیس هگمتانه نوید
شماره ثبت: ۸۸۰۰
Pardis Hegmatane NAvId
Trading co. Reg No: 8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت
ثبت سفارش و ترخیص کالا
بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸
تلفکس: ۳۳۵۵۷۹۰۲ - ۳۳۵۵۲۲۰۵ / ۰۷۶
www.pardis-hn.com / pardis_hn@yahoo.com



شماره ثبت ۱۸۴۴۹

شرکت اخترطلایی دریای خزر

فعالیت در تمامی گمرکات کشور (گمرکات شمالی و جنوبی و گمرکات استان تهران)
حق العمل کار رسمی گمرک جمهوری اسلامی

بندرعباس، میدان شهدا، به سمت بلوار ساحلی، ساختمان سلامه، طبقه سوم، واحد ۱۰۳
تلفن: ۳۳۵۵۳۶۲۳ - ۳۳۵۵۸۶۱۷ - ۰۷۶ / همراه: ۰۹۱۱۵۶۲۱۴۶۱ - ۰۹۱۷۹۳۷۲۹۳۱ - ۰۹۹۰۷۲۵۲۹۳۱
bazargani.abkenari@gmail.com



شرکت مهندسی
سبا رویا پردازان سیستم

شرکت نرم افزاری سبا سیستم

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقل شگفت انگیزه !!!
تحویلی نو در مدیریت شرکت های حمل و نقلی

نرم افزار جامع حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم
(دریایی، جاده ای، هوایی، ترخیص)

- ✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)
- ✓ مدیریت بازرگانی و خرید و فروش (فورواردر، کریر)
- ✓ سیستم هوشمند حسابداری حمل و نقل
- ✓ مدیریت گزاشات (درآمد، هزینه، سود و زیان، پورسانت)
- ✓ مدیریت مذاکرات و ارتباطات با مشتری CRM

تهران : خیابان مفتح 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 : ۰۱۳-۴۴۴۱۷۰۵

نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴

همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰

rahimabshi@yahoo.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا
PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.

- ✿ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ
- ✿ حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- ✿ حمل محمولات فله خشک و مایعات
- ✿ حمل میعانات گازی
- ✿ انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور
- ✿ دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان

تلفن: ۰۲۱-۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷ / ۰۲۱-۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳

نمابر: ۰۲۱-۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳

info@petroasia.net

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات،
ترخیص کالا
و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک،

پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵

تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶

همراه: ۰۹۱۳۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com

www.lotfitrade.com



با بیش از یک دهه تجربه موفق در ارائه:

ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت ها و موسسات تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

دارنده گواهینامه های ISO 10002-2004 / ISO 9001-2008 / ISO 1004:2010

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶

تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱

www.ghasemitradeco.com Email: info@ghasemitradeco.com

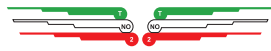


پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸
تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲ - ۲۳
تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴ - ۵
تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۸۰۸۰ - ۷۷۸۶۸۵۳۰
تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰ - ۱
www.iranpeyma.info

ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۰۰۰ (پی.ام.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)
مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفنکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۴-۵۵۱۸۵۳۰۱
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱
pmt.t2co@gmail.com
www.pmtco.ir



شرکت مسافری همسفر شمس زاهدان

مدیرعامل: سید مصطفی موسوی
سرویس دهی به کلیه نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت مسافری لاله سیر جهان

سرویس دهی به کشورهای ترکیه و ارمنستان و شهرهای اردبیل و پارس آباد
دفتر مرکزی: تهران، میدان آزادی، ترمینال غرب
تلفن: ۰۲۱-۴۴۶۹۲۱۹۰-۴
مدیرعامل: جناب آقای شاملو
۰۹۳۶۱۰۶۷۲۵۵

www.lalahseir-co.ir

شرکت حمل و نقل کالا و مسافر

گلشن بار ابهر آرام گرد ابهر

به مدیریت محمد رضا همتی
آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵
آدرس مسافری ابهر: پایانه مسافری شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱ - ۰۹۹۰
۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳
شماره تماس مسافری
دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷ - ۰۲۴۳
دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵ - ۰۲۴۳
خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸ - ۰۲۴۳
مدیر عامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱

خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲، طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵
تلفنکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷
Email: bobehreja@gmail.com

شرکت نمایندگی بیمه نهال امید باستان

(سهامی خاص) کد ۴۵۱۵



۱. صدور انواع بیمه نامه های (اموال، اشخاص، مسئولیت و مهندسی)
۲. متخصص در صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت بیمه های حمل و نقل (مسئولیت متصدیان - CMR - Airwaybill - MTBL - SMGL - FBL - TBL - 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

وبسایتهای

مراجعه وب سایت شما در کمتر از ۴۰ روز

شروع قیمت از ۲,۰۰۰,۰۰۰ تومان

نمونه کارها در وب سایت

همراه: ۰۹۱۲۸۸۸۵۹۶۳ تلفن: ۴۴۵۱۱۵۰۳

www.websitesazan.com

info@websitesazan.com



T.B.T (تی.بی.تی)

شرکت مسافری تعاونی شماره ۱۵ ترابری تازاهدان

(به مدیریت سید امین موسوی)

زاهدان: پایانه مسافری انقلاب، غرفه ۶

تلفن: ۰۵۴ - ۳۳۴۳۲۶۸۰
۰۵۴ - ۳۳۴۳۲۶۸۱
نمبر: ۰۵۴ - ۳۳۴۳۲۶۸۲



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز
تلفن: ۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰ - ۳



پایانه مسافری مهدی پور

مدیریت: دکتر منوچهر مهدی پور
روبال سفر، سبروسفر، تعاونی ۱۱ ایران پیما، پیک صبا همسفر
لنگرود، میدان شهید نورانی، ابتدای بلوار شهید عبدالکریمی
تلفن: ۰۱۳۴۲۵۲۷۲۸۲ - ۰۱۳۴۲۵۲۵۶۵۰
نمبر: ۰۱۳۴۲۵۲۰۷۴۶
همراه: ۰۹۱۱۱۴۱۹۰۵۷
www.mehdipour-travelagency.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
- 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



NIKBAR Co
 Int'l transport

URMIA, 1583666144 IRAN
 TEL & FAX : +98 4432759351-4
 Turkey: +90 5380553631 (Davood)
 +90 5335058845 (Shiva)

infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل‌ونقل فرآورده‌های نفتی
رهپویان سوخت خراسان

- * حمل‌ونقل فرآورده‌های نفتی به اقصی نقاط کشور
- * پیمانکاری شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه مشهد ۰۱۳

مشهد، شهرک عسکریه، خیابان احسان، بین احسان ۳ و ۵، پلاک ۹۳
 شماره تماس: ۰۵۱۳۳۸۲۲۱۵۶-۰۵۱۳۳۸۲۲۱۶۶-۰۵۱۳۳۸۲۲۱۶۶-۰۹۱۵۳۱۳۰۹۳۸

info@rahpouyan-sookht.ir www.rahpouyan-sookht.ir

شرکت حمل‌ونقل

شایگان ترابر

مجهز به انواع کمرشکن، کشویی،
 تریلر، اطافدار، کمپرسی

اراک، سه راهی خمین، ابتدای جاده
 تهران، روبروی بانک ملت
 تلفن: ۰۸۶-۳۴۱۳۵۲۲۲
 تلفکس: ۰۸۶-۳۴۱۳۰۵۶۸
 همراه: ۰۹۱۰۸۰۶۰۵۲۸-۰۹۱۸۳۶۲۹۶۹۸
 پایانه: ۰۸۶-۳۳۶۸۰۰۸۶

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص
 کالا از تمامی گمرکات کشور
 ثبت سفارش، دریافت کلیه
 مجوزهای واردات و صادرات

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸
 baha.commercial@gmail.com

بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان صابونچی،
 کوچه ابازی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۷۰۰-۱
 فاکس: ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۶۵

بندرعباس، 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 بنادر جنوبی ایران
 به کشورهای حوزه خلیج فارس و
 بلعکس

کارگزاری رسمی کرک
داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
 دارای پروانه رسمی از گمرک ایران
 تبریز، خیابان راه‌آهن، چهارراه قطران
 پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲
 فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸
 همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱

d.varasteh@gmail.com



مجتمع مخازن روغنی

خلیج فارس

(سهامی خاص)

مجتمع نگهداری روغن‌های خام خوراکی با ظرفیتی معادل ۱۳۰۰۰۰ تن
 مترمکعب، دارای مخازن استاندارد برای ذخیره سازی و
 نگهداری انواع روغن‌های گیاهی.

دفتر تهران: خیابان خالد اسلامبولی (وزراه) کوچه نهم، پلاک ۲۰، طبقه چهارم
 کد پستی: ۱۵۱۳۷۳۳۳۱۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۲۰ نمابر: ۸۸۱۰۳۹۹۷
 دفتر بندر عباس: منطقه ویژه اقتصاد شهید رجائی، بلوار کیش، خیابان چارک، پلاک ۱
 کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۸۱۲ تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۰۲ نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۸۱۶

gulf_p@yahoo.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
 گمرک سرخس

* مشاور امور گمرکی، ترانزیت
 صادرات، واردات، کامیون و واگن

تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷
 همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱
 فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰
 همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shaahin Tarabar

International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



ARIA FARIN JAAM
CARRIER - FORWARDER

Mob: +98 936 197 34 76

Tel: +98 21 41 48 2000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com

Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Tel: +98 21 420 34 000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.torangdarya.com

info@torangdarya.com

Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

SAFE CARGO LOGISTICS

Int'l Transport / Logistics / Trading Solutions

Address: No.119, bul.lliyantsi, 1220 Sofia, Bulgaria

Tel: +359 - 877443900

+359-879207970

www.safecargo-co.com info@safecargo-co.com



**Fanus Talae Jazire
Shipping LLC**

(As Agents)

**1st Floor, Building No: 1 ,12st Alley , Vozara St,
Tehran, Iran.**

Tel: +98 21 8855 1940 - 2

Fax: +98 21 8872 8306

info@iglship.com

www.iglshipping.com

ROYAL
WORLD TRANSPORT

OFFICE LOCATION: BARBAROS MAH.

AK ZAMBAK SK. UPHILL COURT 1B3 A

115 ATAŞEHIRI / ISTANBUL

TEL : 0090 216 688 6168

0090 216 688 6169

E-MAIL: INFO@ROYALTRANSPORT.NET

WEB : ROYALTRANSPORT.NET

**Abdis Marine
Shipping Co**



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

دهکده لجستیک کاوه



منطقه ویژه اقتصادی کاوه



- گمرک مستقر
- منطقه ویژه اقتصادی
- اتصال به شبکه ریلی کشور
- انبارهای مسقف و باراندازهای ایمن
- در مسیر شاهراه‌های مواصلاتی از شمال به جنوب و شرق به غرب
- در همسایگی هفت استان با جمعیتی بالغ بر ۲۸ میلیون نفر و تمرکز صنعتی

به غیر از حمل دریایی، دیگر نیازهای
لجستیکی در نزدیکی کارخانه و محل
مصرف تجمیع شده است.

تهران، میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰



شرکت بر و بحر ایران
Iran Land & Sea Co.
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی



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

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش عالی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد پارس



سازمان



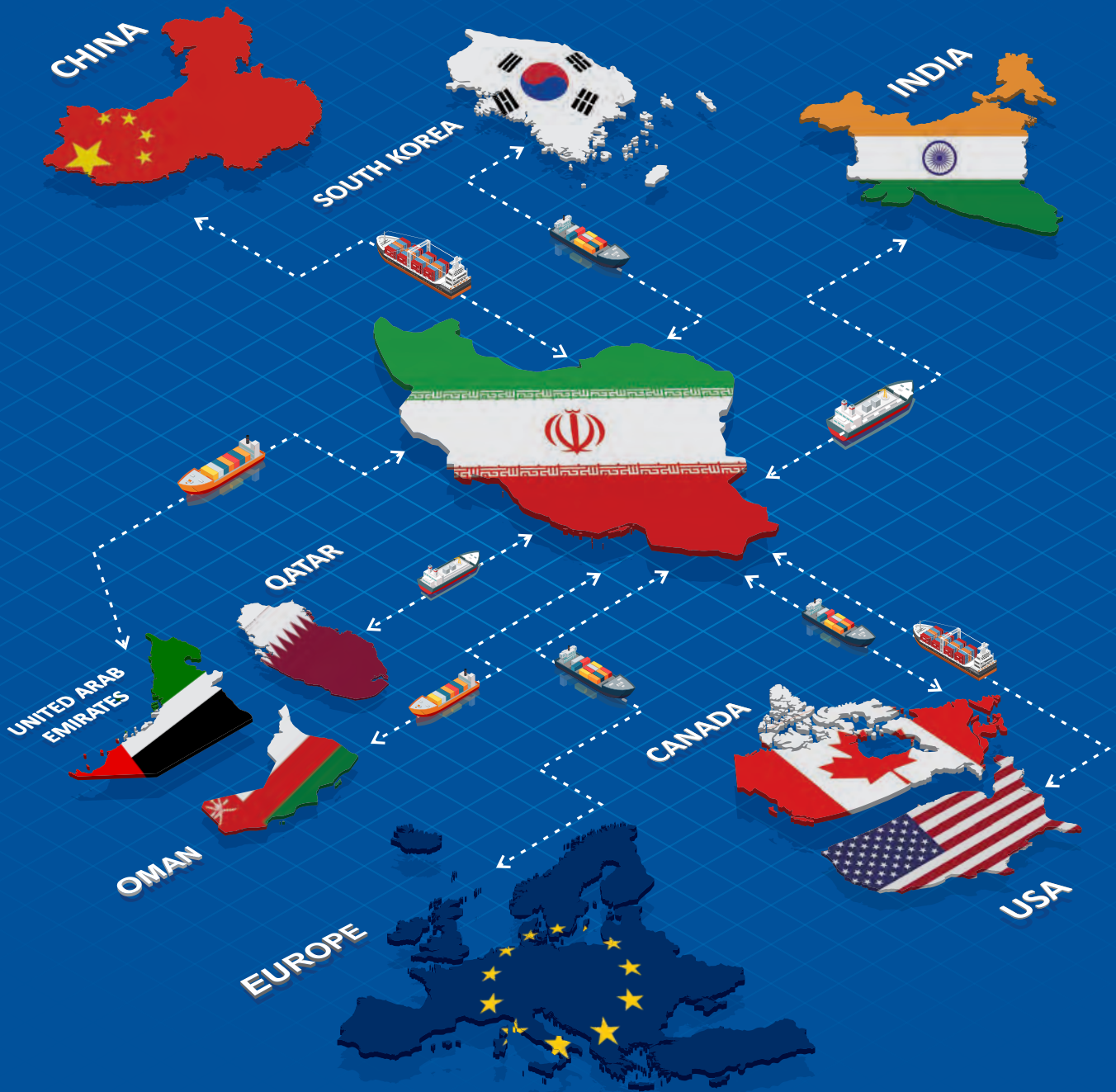
سازمان بازرگانی و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS



B. S. L.
BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

www.bslshipping.com

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

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

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

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

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

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس

تقدیر بیمه پاسارگاد از شرکت حمل و نقل بین‌المللی با مدیریت ریسک مناسب در رویه ترانزیت کالا



بیمه پاسارگاد

شیوع ویروس کرونا و توجه به سلامت مدیران شرکت‌های حمل و نقل مانع از آن شد که مانند رویه ۵ سال گذشته، در یک مراسم از زحمات فعالان صنعت حمل و نقل بین‌المللی و تلاشگران حفظ و توسعه ترانزیت کالا از کشور تقدیر به عمل آید.

از این رو بیمه پاسارگاد تصمیم گرفت ضمن تهیه و ارسال لوح تقدیر برای شرکت‌های حمل و نقلی که در طول سال گذشته از نظر شاخص مدیریت ریسک، استاندارد بالایی کسب نمودند، هزینه‌های برگزاری همایش سالانه را در قالب هدیه آموزشی به شرکت‌های منتخب اهدا نماید.

مدیران و کارکنان شرکت‌های منتخب تا سقف مشخص شده امکان استفاده از دوره‌های آموزشی آنلاین انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را به عنوان میهمان شرکت بیمه پاسارگاد دریافت نمودند.

توسعه صنعت حمل و نقل، رونق ترانزیت و شکست ویروس کرونا هدف و آرزوی مشترک ماست.



تصویری از مراسم سال گذشته در شهر مشهد مقدس



www.torangdarya.com

☎ **420 34 000**

info@torangdarya.com