

از پا افتاده!

- « دست‌های خالی
- « تداوم خشکی منابع
- « تکیه بر باد!
- « کلیددار بی‌کلید!
- « دوشیدن گاو نر
- « از ورشکسته تا سودآور!
- « نکته‌های ریز برای خریدهای درشت
- « مصائب نرخ‌گذاری‌های بندری

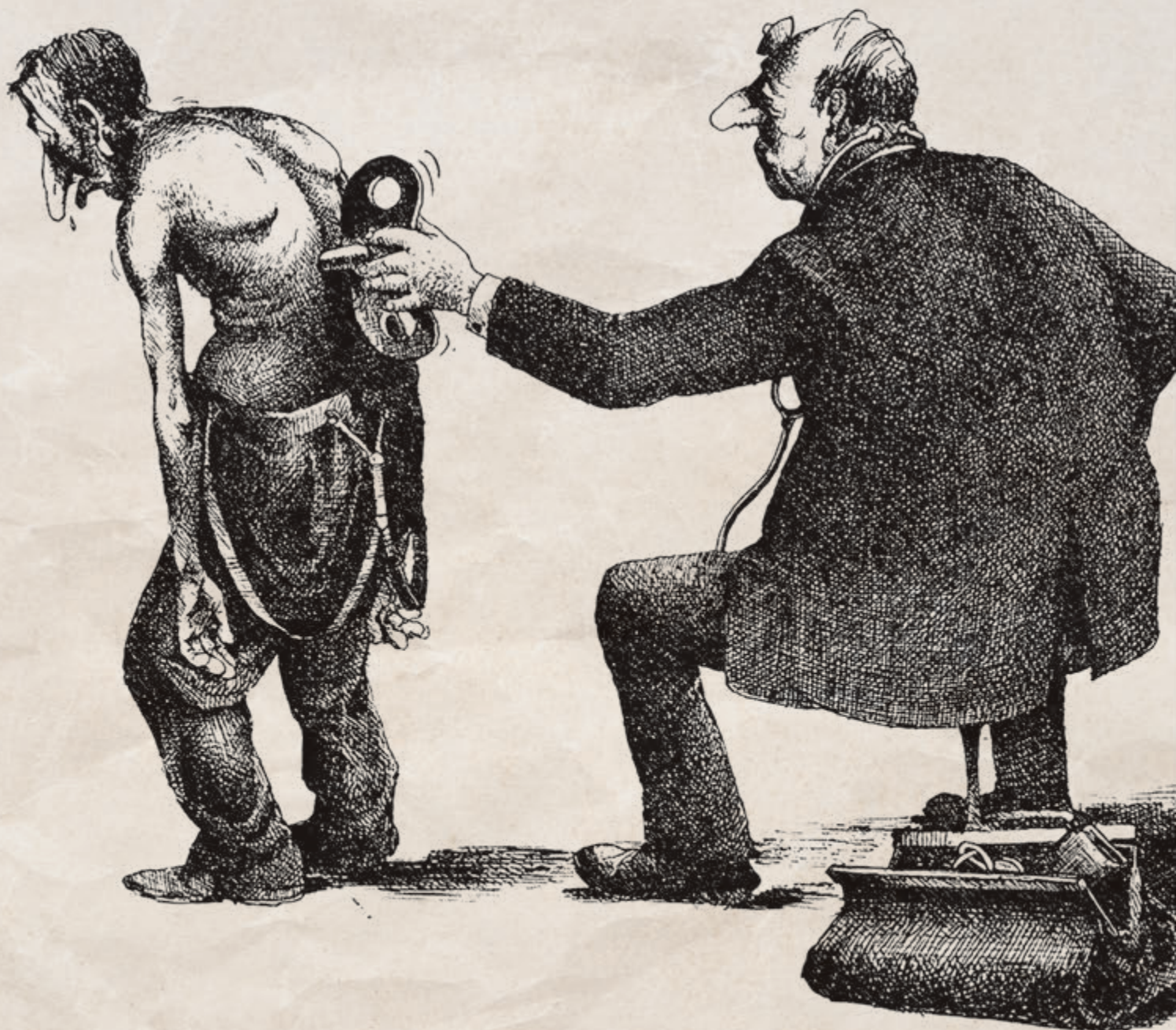
تراکتور

۱۹۳۴

۳۰۰۰۰ تومان

اسفندماه ۱۳۰۰ / ۱۶۰ صفحه

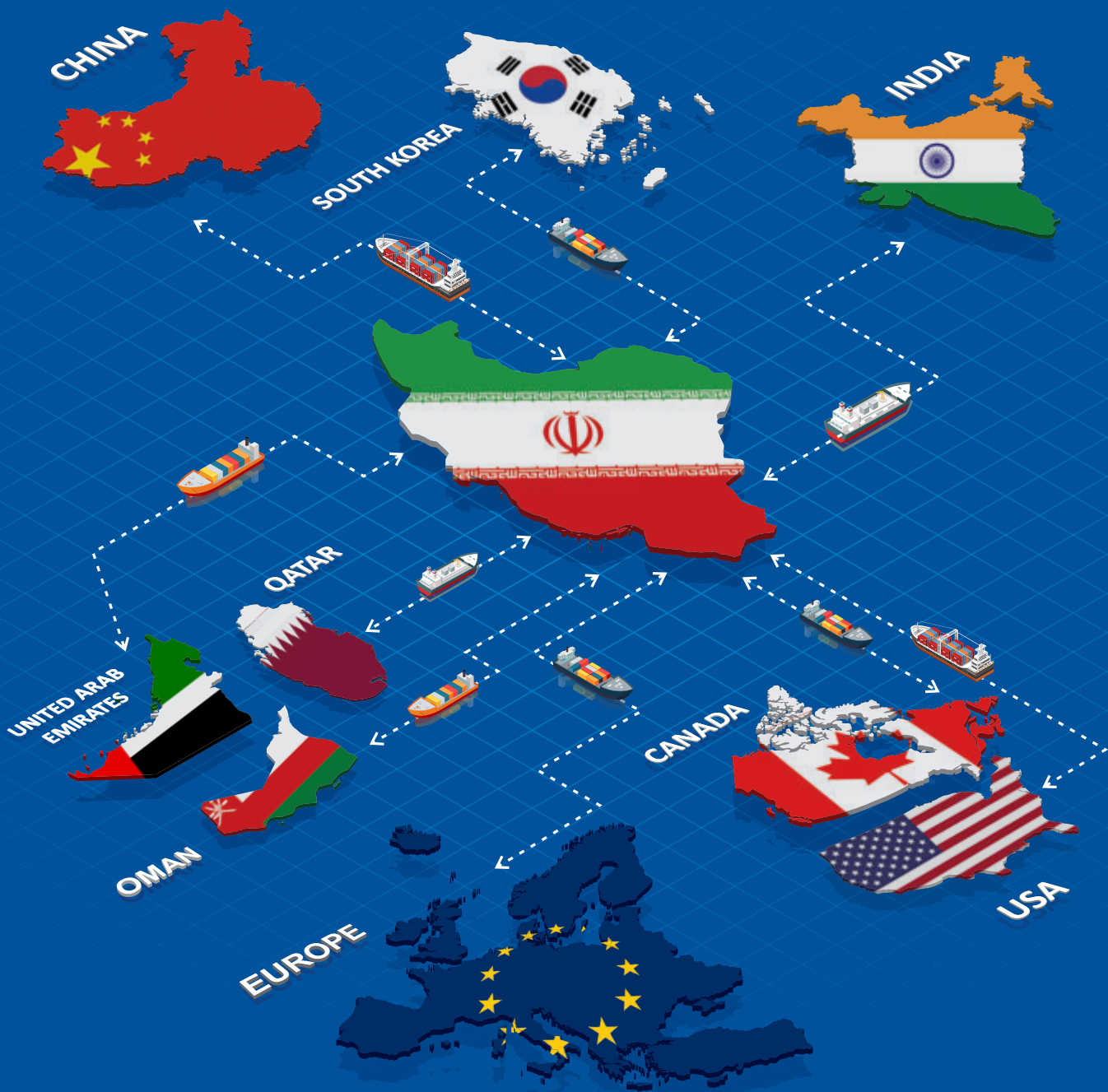
ماهنامه اقتصاد ترابری





B. S. I.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP



تلفن: ۴۲۲۸۷

۰۲۱-۵۷۸۰۶۰۰۰

www.bslshipping.com

« نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و BSL Line در ایران

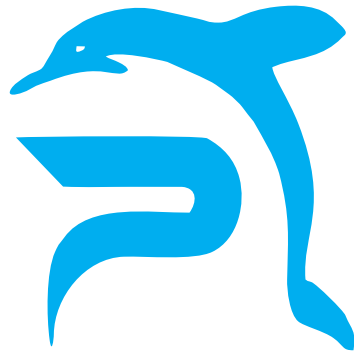
« ارائه سرویس منظم کانتینری (NVOCC) با ناوگان 2500 TEU

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

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

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

هند، چین، کره و تایوان و بالعکس



PACIFIC

| www.pacificline.co |
| 021 - 88 93 00 56 - 69 |



ارشیا پاد پارسیان

شرکت مشاوره کسب و کار (سهامی خاص)

ارشیا پاد پارسیان

شرکت مشاوره کسب و کار (سهامی خاص)
ارزیابی، پردازش، پیشرفت

Arshia Paad Parsian

Business Consultant Firm (PJSC)
AIM, PLAN, PROFIT

Services

- Providing financial and tax specialized services in the field of shipping agency and international transportation
- Providing shipping and transportation specialized software solutions with the approach of operational and financial integration
- Providing and implementing a financial structure in accordance with shipping agency and transportation principals
- Preparing and analyzing financial statements
- Performing tax, insurance and banking transactions pre-audit
- Developing a comprehensive planning and budgeting process

Contact Us

Address: No. 66, Darya Bandari St., Opposite Mellat Park, Vali Asr Ave., Tehran, Iran
Telephone: +98 21 2202 8828
Mobile: +98 912 212 9018
Website: www.arshiapaad.ir
Email: info@arshiapaad.ir

برخی از خدمات ما

- ارائه دهنده خدمات تخصصی مالی و مالیاتی در حوزه شرکتهای نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
- ارائه راهکارهای نرم افزاری تخصصی کشتیرانی و حمل و نقل با رویکرد ایجاد یکپارچگی عملیاتی و مالی
- ارائه و اجرای ساختار مالی منطبق با صنعت کشتیرانی و حمل و نقل
- تهیه و تجزیه و تحلیل صورتهای مالی
- اجرای پیش حسابرسی مالیاتی، تامین اجتماعی و تراکنش های بانکی
- تدوین فرایند برنامه ریزی و بودجه بندی جامع

با ما در ارتباط باشید

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، خیابان دریاوندی، پلاک ۶۶، طبقه پنجم - واحد ۳
تلفن: +۹۸۲۱۲۲۰۲ ۸۸۲۸
موبایل: +۹۸۹۱۲۲۱۲ ۹۰۱۸
وبسایت: www.arshiapaad.ir
ایمیل: info@arshiapaad.ir

شرکت کشتیرانی
آبدیس مارین



سرویس ویژه کانتینر یخچالی به کشورهای حوزه خلیج فارس،
هند، چین و آسیا دور



GP, Flat Rack, Open Top, Reefer

Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

تهران، خیابان مطهری، نبش لارستان
پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
Email: info@rdsshipping.com
www.rdsshipping.com

گروه شرکت های راهیان

- حمل و نقل دریایی و زمینی
- حمل کانتینری
- سرویس خرده بار
- سرویس های کراس استاف
- انبار اختصاصی در جبل علی
- حمل و نقل ترکیبی و ترانزیتی





DPGSLINES
DARYA PARTO GITA SHIPPING CO.



شرکت کشتیرانی دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
- » Stack provider
- » Port services
- » Ship agency


» Regular port calling schedule at
AEJEA,IRBND,IRASA,IRBIK,IRBUZ,IRKHO

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱- ۸۶۰۴۶۰۷۴ -۹

دارای شعب در بندر عباس، عسلویه، بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و دبی

 info@dpgsl.com

 www.dpgshippinglines.com

شرکت آداک مارین

کشتیرانی، حمل و نقل و بسته‌بندی بین‌المللی (مسئولیت محدود)



(۱) حمل و نقل کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی

(۲) حمل و نقل داخلی کانتینر به بنادر

(۳) حمل ماشین سواری، حیوانات خانگی، جسد متوفیان خارجی به خارج از کشور

(۴) قابلیت بارگیری بار لوازم منزل در کانتینر جلوی درب منزل مشتری

(۵) انواع خدمات بسته‌بندی شامل بسته‌بندی لوازم منزل و مبلمان، ماشین‌آلات، کالاهای تجاری، کالاهای نمایشگاهی، آثار هنری شامل تابلو نقاشی، مجسمه، اشیاء موزه، تابلوهای برق و تجهیزات، لوازم منزل دیپلمات‌های سفارتخانه‌ها جهت صادرات به کانادا، اروپا، آمریکا، استرالیا، نیوزلند، ترکیه، آفریقا و آسیا

(۶) ساخت صندوق چوبی برای اشیاء حساس و شکننده، پیانو و همچنین پالت‌بندی مواد غذایی جهت جلوگیری از آسیب‌های احتمالی حین حمل

(۷) کلیه امور ترخیص کالاهای وارداتی و انجام تشریفات گمرکی جهت صادرات کالا

(۸) دارای نمایندگی در کشورهای کانادا، اروپا، آمریکا، آفریقا، آسیا و اقیانوسیه

(۹) انجام کلیه امور بیمه‌ای صادرات و واردات کالا

(۱۰) جابه‌جایی دفاتر شرکت‌ها و سفارتخانه‌ها و دفاتر روزنامه‌های خارجی

(۱۱) ارائه خدمات انبارداری به صورت کانتینری و انبار مسقف استریپ کالاهای صادراتی و وارداتی در محوطه‌ی کانتینری

(۱۲) دارای ترمینال کانتینری در تهران، اصفهان و بندر عباس

(۱۳) عضویت در انجمن‌های بین‌المللی فورواردرها در آمریکا، اروپا، آسیا و اقیانوسیه

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان میرزای شیرازی، کوچه هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۷، طبقه ۵، واحد ۶

تلفن: ۰۶۵-۸۸۹۴۹۸۶۰-۰۲۱ / شماره واتس‌آپ: ۰۹۱۲۰۸۳۲۸۰۱

آدرس ترمینال کانتینری و انبار بسته‌بندی: جاده ساوه، میدان قائم، نرسیده به پایانه حمل و نقل نسیم شهر، جنب پمپ‌بنزین سالور، خیابان علی‌آباد، ترمینال کانتینری آداک مارین

تلفن ۰۲۱-۵۵۲۷۷۹۰۰ - ۵۵۲۴۶۰۰۹ - ۵۵۲۷۰۲۶۴ - ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹ - ۰۲۱

www.adakmarine.ir

info@adakmarine.ir



ARIANTRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 **+021 79343**

 /ariantrans

www.ariantrans.com



SAEEI TARABAR ARSHAM

SHIPPING AGENCY CO . LTD



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

تلفن: ۲-۸۸۱۰۶۹۲۱ نامبر: 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 آسفالته 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 ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۷ - ۰۷۶۳۳۳۷۹۲۳۸

Nikan.h.co@gmail.com



شرکت مسافری گیتی پیما ایران



☎ ۰۲۱-۴۴۶۳۲۰۰۷ / ۰۲۱-۵۵۰۴۲۵۰۹

SHIPPING AGENCY



PAS

شرکت کشتیرانی پاس



www.pas-shipping.com

iran Tel: +98 21 88179150

UAE Tel: +97 148829944

تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، نرسیده به

بزرگراه کردستان کوچه صدر، پلاک ۶، طبقه، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۶۶۷۱۲۴ / ۸۸۶۶۵۹۶۲



کشتیرانی پاکار

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

محموله‌های قابل حمل	زمان انتقال	روزهای بارگیری	بندر تخلیه	بندر بارگیری
تریلر یخچالی / تریلر چادری / جنرال کارگو	۱۵ ساعت	همه روزه	بندر سوئیک	بندر جاسک

Daily Service from JASK Port to SUWAYQ Port (OMAN)

POL	POD	Loading Day	Transit Time	Loadable Shipments
JASK	SUWAIQ	Every Day	15 Hours	Ref Trailer / Tent Trailer General Cargo

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر: ۰۹۳۹۱۴۵۴۸۱۶ / ۰۹۱۷۳۶۵۲۴۰۰

For more info: +989391454816 / +989173652400

 pakar_shipping_agency

 www.pakargroup.co



خدمات بار هوایی و نمایندگی کشتیرانی

دیبا هوا دریا

Providing different sea, land, and air logistics services to the customers relying on expert human resources and technology aligned with current needs.

Realizing customers' needs and quick response to them are our priorities.

ارایه دهنده ی خدمات حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی به مشتریان منطبق با نیاز روز و با تکیه بر تکنولوژی و نیروی انسانی متخصص

شناخت نیازهای مشتریان و پاسخگویی سریع به آنها از اولویتهای ما می باشد.



DIBA

Air Cargo Services and Shipping Agency

آدرس : میدان آرژانتین، خیابان بخارست، کوچه هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۷

کدپستی ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۸

تلفن : ۰۲۱ - ۴۲۰۱۳۰۰۰

ایمیل : info@dibaahd.com



AL SADAQA
AL ALIYAH
GENERAL TRADING L.L.C

CHOOSE A BETTER FUTURE
BUSHEHR BANDAR-E-ABBAS EMIRATES



بازرگانی لاله رخسار
LALEHROKHSAR TRADING

ترخیص کالا / خرید کالا / مشاوره
بوشهر / بندرعباس / امارات

آماده همکاری با شرکتهای کشتیرانی

خدمات
لجستیک
در امارات

۴۵۹۴۳ (۰۲۱)

مرکز تماس بازرگانی لاله رخسار

تهران، بلوار میرداماد، برج رز، طبقه ۷ واحد ۷۰۸

بوشهر، خیابان گمرک، ساختمان عیسوندی، طبقه اول، واحد ۲

دبی، بردبی خیابان مینا راشد ساختمان الفردها بلوک B
نزدیک گمرک واحد ۳۶

Info@LRTrading.co

www.LRTrading.co

www.alsadaqa.ae

+971 45 901200

+971 50 371 8448

+971 56 175 9109

09194568850



پیام کیهان پارس

شرکت خدمات بار هوایی

- تنها چارتر کننده پروازهای باری شرکت هواپیمایی هما و شرکت هواپیمایی کویتی در استان خوزستان
- بسته بندی تخصصی انواع ماهی و میگو جهت صادرات به کشورهای حوزه خلیج و اروپا
- تنها نماینده شرکت های هواپیمایی هما و آسمان در استان خوزستان
- ارسال محمولات تجاری به بیش از ۲۹۰ نقطه جهان
- انجام تشریفات گمرکی و بازرگانی
- فریت بار مسافران عازم خارج کشور

دفتر مرکزی: اهواز، خ آزادگان، کوچه شهید شمخانی، نبش فردوسی، شماره ۲۳
خط ویژه: ۰۶۱ - ۳۸۸۰ / تلفن: ۳۲۲۳۵۹۰۶ / ۳۲۲۱۳۹۳۷ - ۰۶۱ / همراه: ۰۹۱۶۱۱۱۸۰۵۰ / ۰۹۱۶۶۱۱۳۲۲۹

دفتر فرودگاه: فرودگاه اهواز، جنب واحد بار هما، شرکت پیام کیهان پارس

همراه: ۰۹۱۶۰۹۲۶۶۰۰۵

تلفن: ۳ - ۳۴۴۵۴۳۲۲ - ۰۶۱

www.payamkeyhanpars.ir

pkp_cargo@yahoo.com



نهمین نمایشگاه بین المللی

RAILEXPO
TEHRAN / IRAN

حمل و نقل ریل

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

THE 9th INTERNATIONAL
EXHIBITION OF

RAIL

& TRANSPORTATION RELATED INDUSTRIES EQUIPMENT

۳ الی ۶ خرداد ۱۴۰۱

محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران

24 - 27 May 2022

Tehran International Permanent Fairground



میلاد نور
MILAD E NOOR

Tel: (+98) 21 41 984
info@miladfair.com
www.miladfair.com

برگزاری کننده:



اصفهان
کفریز



باعث افتخار ماست که بتوانیم بهترین خدمات را
برای شما عزیزان ارائه دهیم

حمل و نقل بین المللی
هوایی / زمینی / دریایی از
سراسر دنیا و بالعکس



تهران، میدان آرژانتین، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، نبش کوچه هشتم، پلاک ۴، طبقه پنجم، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۸-۴۰

📠 ۰۲۱-۸۸۴۸۱۴۳۹

🌐 www.kthcargo.com

✉ info@kthcargo.com



نماینده کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی
SHIPPING AGENCY & INT'L. TRANSPORT CO.
۰ ۲۱ - ۸۳۵۶۰



گروه مشاورین بازرگانی راد

شماره ثبت: ۴۸۹۷۳۹



■ ترخیص از تمامی گمرکات کشور

■ ثبت سفارش بازرگانی

■ حمل دریایی، زمینی و هوایی از سراسر دنیا

■ مشاوره و اخذ مجوزهای تخصصی ثبت سفارش (وزارت بهداشت و ...)

خیابان ولیعصر، نرسیده به سه راه جمهوری ۰۲۱-۶۷۵۳۱ مهدی افشار راد ۸۳ ۹۸ ۱۷۵ ۰۹۱۲

کوچه حسین سخنور، پلاک ۴، واحد ۱۸ و ۲۰ ۰۲۱-۶۷۵۲۸ ۱۳ ۵۱ ۰۹۱۲

حسن افشار راد ۰۲۱(۶۶۹۷۶۷۰۹-۶۶۴۷۹۵۰۲-۶۶۴۷۹۰۹۵-۶۶۹۷۶۷۳۲) ۰۹۱۲۴۸۶۲۸۷۲

www.radcommercialgroup.com / Info@rtrmed.ir



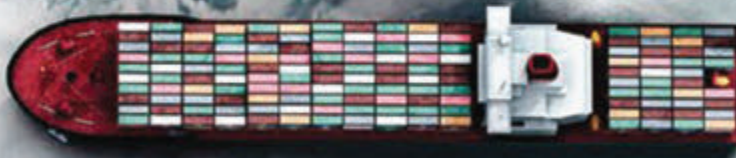


شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی گراش دریا

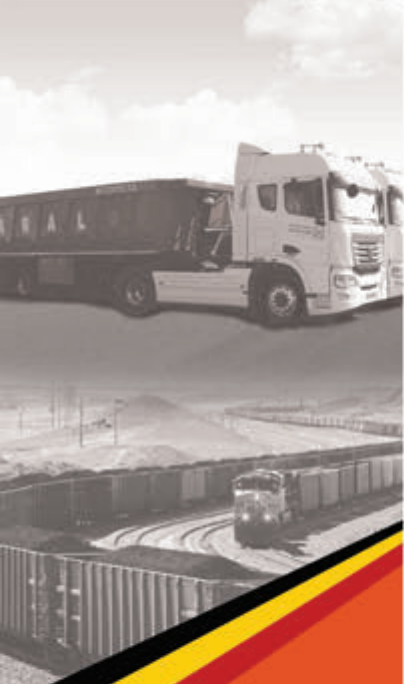
تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، بلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰
تلفن: ۸۳۵۶۰
بندرعباس
بوشهر

نمابر: ۸۶۰۸۲۰۶۴
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲
تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
ایمیل: info@grash.com

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱
نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷



فولاد لجستیک



فولاد
شرکت فولاد ریل جنوب
Foolad Rail Jonoob

گنجینه پردیس
شرکت گنجینه پردیس
Ganjine Pardis

لکو
شرکت لکوموتیوریل اروند
Locomotive Rail Arvand

خط اقیانوس آزاد
شرکت کشتیرانی
خط اقیانوس آزاد

با توجه به استراتژی شرکت فولاد خوزستان مبنی بر عملیات یکپارچه لجستیک آن شرکت، به منظور تکمیل زنجیره تامین، با ادغام شرکت های فولاد ریل جنوب (حمل ریلی)، گنجینه پردیس (حمل جاده ای) کشتیرانی اقیانوس آزاد و لکوموتیوریل اروند (پشتیبانی) در قالب یک شرکت تحت عنوان چند وجهی فولاد لجستیک، کلیه فعالیت های لجستیکی متمرکز خواهد گردید.

زیر ساخت دریایی:
مجوز راهبری دریایی
۷۰ هکتار اسکله تخصصی
انبار تخصصی محمولات
۷۰ هزار هکتار اسکله
اختصاصی بندر امام (ره)

زیر ساخت ریلی:
۱۷۰۰ واگن لیه بلند حمل معدنی
۲۰۱ واگن لیه کوتاه حمل محصول
۸ دستگاه لکوموتیو مانوری
تعمیرات تخصصی واگن

زیر ساخت جاده ای:
مجوز حمل استانی
۳۰ دستگاه کامیون کشنده
پایانه حمل و نقل و خدمات فنی
نمایندگی شرکت آریا دیزل C&C در استان خوزستان
انبار تخصصی قطعات و لوازم
مجتمع خدمات رفاهی رانندگان

دفتر مرکزی: اهواز، باهنر، انتهای باهنر، بسوار صداقت منش شرقی، میدان ستایش، ساختمان باوران فولاد جنوب، طبقه ۴ و ۵

تلفن: ۶۱ - ۰۶۱۳۲۱۳۷۶۶۰ کدپستی: ۶۱۷۷۹۳۳۴۰۲ www.mslc.ir Email: info@mslc.ir

تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



Tell: (+9821) 88100701

Fax: (+9821) 88100701-181

info@ltkshipping.com



**FEEL THE DIFFERENCE
MORE THAN JUST SHIPPING
ON TIME. ON TASK. ON THE MOVE.**

- TANKERS
- LPG
- SPECIALISED PRODUCTS
- SALE & PURCHASE
- CONSULTANCY & RESEARCH

Tel & Fax: +98 21 40222810 - 11

Email: info@afsmarine.com

website: www.afsmarine.com





SAHEL

Shipping Group





Frieght Forwarder
Logestic and Customs
Shipping and Carriage

زنجیره عملیاتی حمل و نقل و ترخیص کالا

واردات و صادرات

۲۰ سال تجربه

 www.sahelshipping.com

 marketing@sahelshipping.com

 +9821-22790672 , 82



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: پرویا عروج نیا

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقदार،

پرویز باورصاد، سعید پورمشکی، یونس جاوید،

مهرداد خواجه نوری، آئوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک،

ملک رضا ملک پور، محمدرضا منتظری

■ گزارشگران: بهاره بوذری، مونا روشندل، اکرم امینی،

مسعود زارع، علی محسنی، بابک وفایی

■ آتلیه: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: فاطمه بیات، عاطفه خداوردی، امیربهرام جاوندی

■ امور مالی: مرضیه سهرابی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

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

شماره ۴۹۲، طبقه سوم

■ کد پستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۲۵۹۴۰ - ۸۸۹۲۵۹۳۸ - ۸۸۹۲۵۹۳۷

■ تلگرام و واتس آپ: 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 الزاما دیدگاه ماهنامه نیست.

www.tarabaran.com

tarabaranmag@yahoo.com

tarabaranmag@gmail.com

گزارش اصلی

۳۰

از پا افتاده!



در حالی که سال گذشته، مرکز پژوهش‌های مجلس اعلام کرد سهم اعتبارات عمرانی در بودجه سال ۱۴۰۰ نسبت به مصارف عمومی، ۱۱ درصد کاهش دارد، امسال خبر هیجان‌انگیز منتشر شده، افزایش ۴۲ درصدی بودجه عمرانی سال ۱۴۰۱ بود؛ اما اگر فکر می‌کنید که باید سال آینده منتظر نتایج متفاوت‌تری نسبت به گذشته در زمینه پایان یافتن پروژه‌های نیمه‌تمام باشیم، باید بگوییم سیاست‌گذاران قصدی بر غافلگیر کردن ما ندارند!

۳۶

بودجه بداختران

طبق قانون دولت مکلف است صورت‌های مالی حسابرسی شده، بودجه تفصیلی سال جاری و عملکرد بودجه مصوب شش ماهه اول سال جاری تمامی شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و موسسات انتفاعی وابسته به دولت را تا پانزدهم آبان‌ماه هر سال به همراه گزارش ارزیابی بر مبنای شاخص‌های مالی و عملکردی به تفکیک به مجلس تسلیم کند و امسال بالاخره این تکلیف در مهلت مقرر انجام شد؛ چطور این اتفاق افتاده است؟ به‌سادگی! چون به گزارش دیوان محاسبات کشور، برای ۱۰۱ شرکت صورت مالی حسابرسی شده ارائه نشده است.

۴۰

دست‌های خالی



«... اعتبار پیش‌بینی شده برای ۲۵ محور آزادراهی، ۱۲۰۹ میلیارد تومان است که معلوم نیست چقدر تخصیص داده شود؛ ضمن اینکه از همین محل باید هزینه استهلاک و جابه‌جایی تاسیسات، مابه‌التفاوت بیمه تأمین اجتماعی، مالیات بر ارزش افزوده، بیمه مسئولیت و ... هم پرداخت شود، پس چه می‌ماند برای هزینه اجرا؟!» دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها، به چالش‌های اختصاص بودجه‌های عمرانی می‌پردازد.

۴۶

میانه بحران

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی ایران می‌گوید: «ما امروزه فقط در مقوله راه، دارای حداقل ۵۰۰ هزار میلیارد تومان دارایی هستیم که براساس استانداردهای دنیا، باید برای حفاظت از این دارایی حدود ۵ درصد قیمت روز آنها هزینه شود، اما متأسفانه نه ۴ تا ۶ درصد بلکه حتی کمتر از ۰/۵ درصد هم برای نگهداری راه‌های مملکت خرج نمی‌کنیم.»
با مهندس علی آزاد، یکی از چهره‌های ماندگار راهسازی در ایران درباره تصویب و تخصیص بودجه‌های عمرانی گفت‌وگو کردیم.

۴۹

تداوم خشکی منابع



به گفته عضو سابق شورای شهر تهران «کیفیت هوای پاییز امسال ۱۶ درصد بدتر از پارسال است، اما بودجه متروی استان تهران برای سال آینده، ۹ درصد آب رفته!» در این خصوص رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با ترابران تأکید می‌کند: «با وجود نیاز ۹۰۰ واگن متروی تهران به اورهال، انبارها از هرگونه قطعات یدکی خالی هستند و بودجه پیش‌بینی شده برای تعمیر و نوسازی آنها کافی نیست...»

تکیه بر باد

گزارش دیوان محاسبات درباره حسن اجرای قانون هوای پاک نشان می‌دهد که از بین ۲۲۰ حکم قانونی فقط ۲۰ مورد کاملاً انجام شده، ۱۴۰ حکم ناقص انجام یافته و ۶۰ حکم نیز فاقد عملکرد بوده است. جزئیات بیشتر درباره گزارش دیوان محاسبات را در مطلب حاضر خواهید خواند.



دوشیدن گاو نر

«... با وجود اصلاح دیرهنگام قانون مالیات بر ارزش افزوده و معاف شدن خدمات حمل و نقل کالا و مسافر درون شهری و بین‌المللی جاده‌ای، ریلی و کشتیرانی از مالیات بر ارزش افزوده و اجرای آن از ۱۳ دی ماه، به جای عودت هزینه‌های اضافی ستانده شده از بخش خصوصی و بخشش جرایم مالیاتی، همچنان برای مودیان بابت آن ۱۰ سال خراج بریده و حتی جریمه دوبرگرد اخذ می‌شود.» این فرازی از گلابه‌های مدیران شرکت‌های کشتیرانی بود. در این گزارش به بررسی چالش شرکت‌های کشتیرانی درباره مالیات بر ارزش افزوده پرداختیم.

◀ ترابری بین‌المللی

کلیددار بی‌کلید!

با گذشت یک سال از ابلاغ مصوبه واگذاری مدیریت واحد پایانه‌های مرزی به وزارت راه و شهرسازی، با مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت‌وگوی مبسوطی درباره اقدامات انجام شده توسط این سازمان برای یکپارچه‌سازی مدیریت و رفع گلوگاه‌های مرزی داشتیم.



◀ ترابری دریایی

مصائب نرخ‌گذاری‌های بندری!

این مقاله به ارائه تحلیلی در زمینه نارسایی رشد تعرفه‌های خدمات بندری در زیربخش کالاهای فله خشک می‌پردازد. از جمله راهکارهای مورد پیشنهاد در این مقاله می‌توان به بازنگری واقع‌نگرانه در تعرفه خدمات بندری، بازنگری در مدل مالی قراردادهای پورت اپراتوری پایانه‌های بخش امور بندری اشاره کرد.



◀ ترابری ریلی

از بد حادثه

تا زمانی که رکود اقتصادی روزه‌روز بر رنج‌های اقتصاد بیمار ایران می‌افزاید، حمل و نقل ریلی نه دیگر مقرون به‌صرفه است و نه کم‌خطرترین شیوه جابه‌جایی محسوب می‌شود؛ زیرا به واسطه فقدان منابع مالی کافی، وظیفه نگهداری و تعمیر خطوط آهن و ناوگان ریلی به‌صورت دوره‌ای و در زمان معین انجام نمی‌شود. راه‌حل چیست؟ در این خصوص با رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته گفت‌وگو کردیم.

◀ صنعت خودرو

از ورشکسته تا سودآور؟!

وقتی یک شرکت با بدهی ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومانی و زیان ۵ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومانی در چند ماه، تولید را به ۴ برابر برساند و در ترازهای مالی هم سودآور شود، به‌طور طبیعی باید فرض کرد که یک مدیر کاربلد، کار را به دست گرفته است؛ جواد توسلی مهر، یکی از این مدیران و ایران‌خودرو دیزل یکی از این شرکت‌هاست. ماه گذشته، جواد توسلی مهر در لایو اینستاگرامی، آمار و ارقام جالبی از روند احیا و رونق دوباره ایران‌خودرو دیزل ارائه کرد که بخش‌هایی از آن را تقدیم خوانندگان کرده‌ایم.

نکته‌های ریز برای خریدهای درشت!

۳۰ دی ماه ۱۴۰۰، همزمان با سفر اخیر رئیس‌جمهور به مسکو، وزیر امور اقتصادی و دارایی با اشاره به خط اعتباری ۵ میلیارد دلاری میان ایران و روسیه از خرید ۲۰۰ لوکوموتیو روسی خبر داد. در مطلب حاضر، یکی از کارشناسان مجرب حمل و نقل ریلی، توضیح داده که برای همکاری‌های مشترک با روسیه در زمینه صنایع ریلی، نکات مهمی وجود دارد که در صورت عدم توجه به آنها می‌تواند به نقض غرض منجر شود. چرا که روسیه تجربه چندانی درباره لوکوموتیوهای دیزل ندارد.

فصل پریشانی

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی مدتی است که با تهیه گزارش‌های آماری، می‌کوشد تا به مدیران بخش خصوصی و دولتی در اتخاذ تصمیمات مبتنی بر شرایط واقعی در دو سطح سیاستگذاری کلان و بنگاه خرد اقتصادی یاری رساند. این گزارش، شاخص‌های مهم این صنعت را در بازه‌های ۹ ماهه اول و ۳ ماهه سوم سال ۱۴۰۰ با دوره‌های گذشته مقایسه می‌کند.



◀ ترابری هوایی

دردسر سرعت!

در آستانه اجرای نسل پنجم اینترنت بی‌سیم همراه یا 5G اختلاف بر سر خطرات این فناوری در حوزه ایمنی پرواز بالا گرفته و در پی هشدارهای اداره هوانوردی فدرال آمریکا، برخی کشورها پروازهای خود را به مقصد آمریکا لغو کردند. در مطلب حاضر به مخاطرات و ریسک‌های مرتبط با اینگونه خدمات در حمل و نقل هوایی پرداختیم.





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

قابل توجه شرکت های فورواردری، کارگزاران گمرک و صاحبان کالا



بیمه پاسارگاد

"طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر"
جایگزین تودیع سپرده نقدی و چک بابت تضامین عودت کانتینر
مورد پذیرش ۷۰ خط کشتیرانی

با همکاری:

- « انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (موسسه ضامن)
- « شرکت بیمه پاسارگاد
- « انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران
- « انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان
- « انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی کالی استان گلستان
- « انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب
- « انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان کردستان

برخی مزایای طرح برای تحویل گیرندگان کانتینر:

- « عدم نیاز به پرداخت سپرده نقدی و تودیع چک به شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- « پوشش بیمه ای بر روی خسارت های بزرگ وارد به کانتینر تا سقف ارزش کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- « پوشش بیمه ای بر روی حق توقف حداکثر ۱۵ روز تاخیر در تحویل کانتینر ناشی از وقوع حادثه (مشروط به احراز شرایط)
- « متحدالشکل شدن تعهدنامه های شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی عضو طرح
- « افزایش سرعت صدور ترخیصیه
- « امکان انتقال مسئولیت به تحویل گیرنده های بعدی (مشروط به احراز شرایط)
- « فرصت ۱۰ روزه برای پرداخت صورتحساب های خط کشتیرانی

www.instransport.com

021-88140071

کوک!

آیا امکان بازگشت روی ریل توسعه و کسب یک رشد مثبت امیدبخش وجود دارد؟ آیا ایستادن دوباره روی پا برای کشوری از پا افتاده و توان حیاتی از دست داده ممکن است؟ آیا می توان گفت امید داشته باشید؟ افتادن مردم ایران در یک فروشیب اقتصادی، اجتماعی و روانی، از مدت ها پیش آشکار شده است: میانگین نرخ رشد اقتصادی کشور در یک دهه گذشته صفر، نرخ تشکیل سرمایه ثابت منفی و طبعاً فقر، تورم و بیکاری رو به افزایش بوده است. اینها متغیرهای مهمی هستند و همراهی آنها بلاخیز و برانداز. چه کسی می تواند روند آنها را تغییر دهد؟ پاسخ این است که فعلاً هیچکس، چراکه نه مانند چرخاندن فرمان اتومبیل یا سکان کشتی است و نه امری که با راه حل های اراده گرایانه سیاستمداران شعارمحور بتوان به چاره اش برخاست. چهارپای خسته و از پا افتاده را نه می توان فرمان بلند شدن داد و نه می توان به بافه ای فریفت. اوضاع اقتصادی ایرانی ها فعلاً این است.

در این میان، هستند کسان بسیاری که اوضاع کسب و کارشان خوب است، به جای آن قاطر وامانده بر خر مراد سوارند و برایشان مهم نیست نرخ رشد تولید ملی یا تشکیل سرمایه کم هست یا اصلاً منفی است. اوضاع برخی از ما کوک است، اما این حاصل کوک بودن اوضاع کشور نیست. البته خواست سران کشور، کوک کردن و راه انداختنش است، چراکه آژیر خطر را در بیخ گوششان می شنوند، اما توانایی کوک ندارند: انگار که بخواهیم ساعت فشرکسته ای را کوک کنیم؛ هر چه می چرخد، جمع و فشرده نمی شود. تاسف بارتر اینکه، چرخاننده هم نمی داند باید به کدام طرف بچرخاند تا کوک شود؛ سرگشتگی محض: ارز ارزان بهتر است یا ارز باثبات؟ سوبسید ارزی را قطع کنیم یا نه؟ سوخت را گران کنیم یا نه؟ کسر بودجه بالا رونق می آورد یا بودجه انقباضی؟ و... گرفتاری مصیبت باری است! همین بودجه که الان وقت بستن و تصویبش هست، نمادی است بر همان نماد کوک کردن ساعت؛ در جریان تدارکش، تصمیم های بزرگ به ساعتی متولد می شوند و به دقیقه ای کنار گذاشته می شوند. نتوانستند تصمیم بگیرند تخصیص آن ارز معروف جهانگیری موسوم به ۴۲۰۰ تومانی را حذف کنند یا کماکان ادامه دهند. یک قدم برمی دارند به سمت افزایش قیمت ها و بعد با واهمه از آشوبی عنقریب، پا پس می کشند. سرانجام یک بودجه متورم انبساطی دارای کسری هنگفت در دیگشان خواهد پخت که گرسنگان را گرسنه تر و انگل های بودجه ای را فره تر می کند. در حالی که لایه کره روی نان انگل های بودجه (بودجه بگیران دستگاه های عریض و طویل تبلیغات) هر سال و به ویژه امسال ضخیم تر می شود، بودجه بخش های واقعی اقتصاد بیشتر آب خواهد رفت.

بالاخره امکان بازگشت روی ریل هست یا نه؟ بله، در زمانی و وقتی دیگر ممکن هست، اما شاید بین اینها که هشت سال می آیند و می روند، نباید دنبالش گشت. اصلاً شاید باید برویم سراغ این ایده که مشکلات اقتصاد ایران، اقتصادی نیست، سیاسی است و این سیاست است که باید اقتصاد را روی ریل برگرداند، همانطور که آن را از ریل خارج کرده و به شیب رانده است.

باز هم بدمصیبتی است و شاید بسیار بیشتر از بد، چرا که سیاست عقلانی خارج شده از ریل به دلیل بی خردی، به این زودی ها روی ریل عقلانیت بر نمی گردد: نه با برجام برگشت، نه با احیای برجام برمی گردد و نه با افزایش احتمالی امکان تجارت و فروش نفت. هر درآمد احتمالی در همین روند جاری هضم خواهد شد و فقط احتمال دارد واردات را افزایش دهد؛ خوش به حال حمل و نقل چی ها!

راستش را بخواهید این روزها که همه خبر از رسیدن روزهای گرم تر و باز شدن حساب های دلاری حکومت در خارج از کشور می دهند، در پایان این مطلب مزده ای در کار نیست. کار از جای دیگر خراب است و البته خراب ... نمی ماند؛ خراب تر می شود!

پیدا و پنهان ارقام بودجه ۱۴۰۱ درباره بخش حمل و نقل چه می‌گویند؟

از پا افتاده!

در حالی که سال گذشته و در کش و قوس ارائه لایحه بودجه ۱۴۰۰ توسط دولت قبل، مرکز پژوهش‌های مجلس اعلام کرده بود سهم اعتبارات عمرانی در لایحه بودجه ۱۴۰۰ نسبت به مصارف عمومی این لایحه، از ۱۵ درصد در قانون بودجه ۱۳۹۹ به ۱۱ درصد کاهش پیدا کرده و این امر در ۱۰ سال گذشته بی سابقه بوده، امسال خبر هیجان‌انگیز منتشر شده، افزایش ۴۲ درصدی بودجه عمرانی سال ۱۴۰۱ نسبت به بودجه عمرانی سال ۱۴۰۰ بود؛ اما اگر فکر می‌کنید که باید سال آینده منتظر نتایج متفاوت‌تری نسبت به سال‌های گذشته در زمینه پایان یافتن پروژه‌های نیمه‌تمام باشیم، باید بگوییم که این‌گونه نیست و در این مورد خاص، سیاست‌گذاران کشور قصدی بر غافلگیر کردن ما ندارند و از همین حالا وزیر راه آب پاکی را روی دست همه ریخته و اطلاع داده که با وجود اعتبارات پیش‌بینی شده در لایحه بودجه، در سال ۱۴۰۱ نمی‌توان چراغ پروژه‌های عمرانی را روشن نگه داشت؛ آن هم با وجود بدهی‌های هنگفت این وزارتخانه به کارگران و کارکنان در حوزه ساخت.

وقتی بدانیم که میزان تحقق همین سهم ۱۱ درصدی بودجه‌های عمرانی از بودجه عمومی (که البته مطابق با قانون برنامه ششم توسعه می‌بایست اکنون به ۲۲ درصد می‌رسید) به استناد گزارش مرکز پژوهش‌ها از ۵۶ درصد نیز تجاوز نکرده، متوجه می‌شویم که چرا افزایش ۴۲ درصدی بودجه عمرانی در سال آینده، فی‌نفسه هیچ اهمیت خبری ندارد. از نظر ما، آنچه که اهمیت خبری دارد پیش‌بینی زبان ۲ هزار و ۶۳۶ میلیارد تومانی سه شرکت بزرگ دولتی فعال در حوزه حمل و نقل شامل راه‌آهن، هما و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در سال آینده، براساس جزئیات لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ است.



کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه: یکی از بدعت‌های دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ ایجاد صندوق به نام «پیشرفت و عدالت» است که برای آن اعتبار قابل توجهی به میزان ۶۸۰ هزار میلیارد ریال بدون مشخص شدن محل مصارف و سهم هر بخش، پیش‌بینی شده است

یکی از نکات مثبت لایحه بودجه سال آینده این است که بالاخره برای صندوق توسعه حمل‌ونقل نیز اعتباری پیش‌بینی شده است. هر چند هنوز مشخص نیست که پروژه‌های عمرانی در این صندوق چگونه اولویت‌بندی خواهند شد

از تولید مسکن و ... در نظر گرفته شده است؛ به عنوان مثال، بودجه برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی ۵۸۹۲ میلیارد و ۱۴۳ میلیون تومان، توسعه زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای ۸۷۳۲ میلیارد و ۵۶۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، توسعه حمل‌هوایی، ۲۴۲ میلیارد و ۶۲۸ میلیون تومان، بودجه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها ۲۴۲۰ میلیارد و ۲۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان و بودجه حمل‌ونقل شهری و روستایی ۲۴۰ میلیارد و ۱۹۷ میلیون تومان است.

پیشرفت و عدالت؟ چقدر و کجا؟!

برای بررسی بیشتر دخل و خرج آتی دولت در بخش حمل‌ونقل، به سراغ دکتر یاسر حاتم‌زاده، دکتری حمل‌ونقل و ترافیک و کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه رفتیم.

او به‌منظور بررسی بودجه حمل‌ونقل، ابتدا با تایید این نکته که اعداد و ارقام لایحه پیشنهادی بودجه در سال‌های قبل، مشخص‌تر و واضح‌تر از امسال بود، گفت: «یکی از اقدامات انجام شده در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ تشکیل صندوق پیشرفت و عدالت است که به آن اعتبار قابل توجهی به میزان ۶۸۰ هزار میلیارد ریال بدون مشخص شدن محل مصارف و سهم هر بخش اختصاص داده شده است. در واقع مشخص نیست که بخش حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از بخش‌های زیربنایی اقتصاد از این صندوق سهمی دارد یا خیر و اگر سهم دارد این سهم چقدر است و به کدام پروژه‌ها اختصاص خواهد یافت.»

او با اشاره به اینکه در سال‌های گذشته سهم حمل‌ونقل از کل بودجه عمرانی حدود ۲۰ درصد بوده است، اظهار کرد: «در سال‌های گذشته، ما می‌توانستیم یک عدد کلی را برای بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه محاسبه و با سال ماقبل آن مقایسه کنیم؛ اما در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نمی‌توانیم عدد کلی و دقیقی را برای بخش حمل‌ونقل بگوییم. در نتیجه، عدد بودجه این بخش در مقایسه با بودجه کل، ابهام بیشتری دارد.»

حاتم‌زاده در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توانیم بگوییم در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ بر ابهامات بودجه افزوده شده، خاطر نشان کرد:

ماه گذشته، اعلام افزایش ۴۲ درصدی بودجه عمرانی سال آینده و هیجان‌زدگی حامیان دولت در این باره، واکنش و اظهار نظر عضو کمیسیون عمران مجلس را در پی داشت که معتقد است بودجه وزارت راه به‌عنوان یکی از وزارتخانه‌های اصلی مرتبط با بودجه عمرانی، در سال آینده تقریباً همان مقداری است که سال گذشته تعیین شده بود. او می‌گوید: «بخش اعظم بودجه وزارت راه و شهرسازی به‌صورت اوراق است که اکثراً بلندمدت و معمولاً دو الی سه ساله هستند. با توجه به شرایط نقد شدن این اوراق اگر با تورم هم حساب کنیم، بودجه سال آینده وزارت راه نسبت به سال گذشته نه‌فقط افزایش پیدا نکرده، بلکه با توجه به تورم موجود نسبت به سال ۱۴۰۰ در عمل ۴۰ الی ۴۵ درصد کاهش نیز داشته است.»

یوسفی با اشاره به وجود تعداد زیاد پروژه‌های نیمه‌تمام در کشور اضافه می‌کند: «در حوزه‌های عمرانی حدود ۷۰۰ هزار میلیارد تومان براساس محاسبات سال ۹۸ پروژه نیمه تمام داریم که اینها به‌جز کردیورهای جدید است. نوسازی و بهسازی در حمل‌ونقل نیازمند برنامه‌ریزی جدی است و متأسفانه با این اعتبارات کم و قطره‌چکانی ۵۰ الی ۷۰ سال طول می‌کشد تا این پروژه‌ها به سرانجام برسند.»

اما اگر بخواهیم نگاهی کوتاه به جیب دولت برای سال آینده داشته باشیم، باید بگوییم برخلاف لایحه‌های پیشنهادی در سال‌های گذشته، لایحه بودجه سال آینده به‌گونه‌ای تنظیم شده که هیچ‌کدام از زیربخش‌های دستگاه‌های اجرایی، بودجه تفکیک شده‌ای ندارند؛ بلکه همه مبالغ در این قالب جدید و در جدول شماره ۷ ماده واحده بودجه سال ۱۴۰۱ ذکر شده است. طبق این جدول با‌عنوان «خلاصه بودجه دستگاه‌های اصلی» برای وزارت راه ۲۰,۶۰۰ میلیارد و ۸۷۶ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان بودجه پیش‌بینی شده که این بودجه در قالب ۲۲ برنامه مختلف در حوزه‌های مختلفی از جمله توسعه حمل‌ونقل ریلی، توسعه زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای، توسعه حمل‌ونقل هوایی، حمل‌ونقل شهری و روستایی، توسعه خدمات هواشناسی، حمایت

دکتر یاسر حاتم‌زاده: در سال‌های گذشته، این امکان وجود داشت که یک عدد کلی را برای بخش حمل‌ونقل در لوایح بودجه محاسبه و با سال ماقبل مقایسه کنیم اما در مورد لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نمی‌توان عدد کلی و دقیقی را برای بودجه بخش حمل‌ونقل در نظر گرفت

در بخش طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای ۲۵۸ پروژه حمل‌ونقلی داریم که ۵۳ طرح از میان آنها ریلی است. بنابراین سهم بخش ریلی از کل اعتبارات این بخش از بودجه در سال ۱۴۰۱ حدود ۳۵/۵ درصد و در مقایسه با بخش جاده‌ای کمتر است

«همان‌طور که گفته شد اعتبار قابل ملاحظه‌ای برای صندوق تازه‌تاسیس پیشرفت و عدالت در نظر گرفته شده که اگر دستورالعمل‌های آن شفاف نباشد، ممکن است انحرافات ایجاد کند و به‌جای اینکه مثلاً در بخش حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری‌های کلان صورت گیرد، به سمت سرمایه‌گذاری‌های خرد کشیده شود که بهره‌وری و ارزش‌افزوده‌ای برای کشور نداشته باشد؛ بنابراین ابهام در بودجه ۱۴۰۱ از جنس این‌گونه مسائل است که قاعدتاً بخش حمل‌ونقل هم از آن تاثیر می‌گیرد.»

سهم ۳۵/۳ درصدی ریلی‌ها از بودجه حمل‌ونقل

حاتم‌زاده با بیان اینکه طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای در بخش حمل‌ونقل برون‌شهری که از اعتبارات عمومی دولت استفاده می‌کند و در پیوست ۱ از لایحه بودجه ارائه می‌شود در سال‌های گذشته شامل سرفصل‌هایی از جمله برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی، برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی، برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی، بخش برنامه‌ریزی، راهبری و نظارت و نیز زیرفصل برنامه ارائه خدمات هواشناسی بود، توضیح داد که در لایحه ۱۴۰۱ یک سرفصل جدید نیز با عنوان برنامه ترمیم، بهسازی و ایمن‌سازی راه‌ها افزوده شده است.

او تصریح کرد: «این فصل (طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل)، در لایحه ۱۴۰۱ شامل ۲۵۸ پروژه است که مجموع اعتبارات آن برابر ۵۸۹۲۱۴۳۰،۳۶۵ میلیون ریال در نظر گرفته شده است. از این میان، ۵۳ طرح مربوط به برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی است که اعتباری برابر ۵۸۹۲۱۴۳۰ میلیون ریال برای آن پیش‌بینی شده است. در نتیجه، سهم بخش ریلی از کل اعتبارات این فصل از بودجه در سال ۱۴۰۱ حدود ۳۵/۵ درصد است که در مقایسه با بخش جاده‌ای کمتر است؛ زیرا سهم بخش جاده‌ای از بودجه این فصل ۵۲/۳ درصد است. به بیان دیگر، حمل‌ونقل جاده‌ای به‌تنهایی بیش از نیمی از اعتبارات این فصل را به خود اختصاص داده است.»

او افزود: «همچنین سهم طرح‌های تملک

دارایی سرمایه‌ای ریلی در بودجه ۱۴۰۱ نسبت به بودجه سال ۱۴۰۰ افزایش ۳۰/۵ درصدی داشته است، در حالی که رشد اعتبارات بخش ریلی در بودجه سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ حدود ۲۰ درصد بود. این در حالی است که رشد اعتبارات حمل‌ونقل جاده‌ای در این بخش در لایحه ۱۴۰۱ نسبت به قانون ۱۴۰۰، بیش از ۲۲ درصد است.»

تکمیل پروژه‌ها؛ شاید وقتی دیگر

این کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه خاطر نشان کرد: «بر اساس ارقام ارائه شده در لایحه ۱۴۰۱ برای تکمیل و بهره‌برداری از ۵۳ طرح ریلی بالغ بر ۱۵۲۷ میلیارد ریال پیش‌بینی شده، در حالی که برای تکمیل و بهره‌برداری از این پروژه‌ها به ۲۶ برابر رقم پیش‌بینی شده در لایحه نیاز داریم. به عبارت دیگر، با این حساب بیش از ۲۰ سال دیگر زمان نیاز داریم تا این طرح‌ها تکمیل شود.»

حاتم‌زاده افزود: «دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی کرده است که ۵۲ طرح از آن ۵۳ طرح تا سال ۱۴۰۵ به اتمام برسد، اما با توجه به اعتباراتی که در بودجه پیش‌بینی شده و آن عدد بزرگ که برای اتمام پروژه مورد نیاز است، این پروژه‌ها تا سال ۱۴۰۵ به اتمام نخواهد رسید؛ مگر اینکه دولت از روش‌های دیگر برای تامین مالی طرح‌ها استفاده کند، ضمن اینکه باید بتوان اجرایی و امکان جذب این اعتبارات را هم در نظر گرفت که به نظر دور از واقعیت‌ها است.»

این کارشناس با بیان اینکه در بخش شرکت‌های دولتی، می‌توان اعتبارات را از نظر هزینه و درآمد جاری، طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (منابع عمومی دولت و منابع داخلی) و در نهایت هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی شرکت‌ها بررسی کرد، توضیح داد: «هر ساله در لایحه بودجه، شرکت‌ها به دو دسته زیان‌ده، یا سودده/سربه‌سر تقسیم‌بندی می‌شوند که در لایحه بودجه سال آینده، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن و هواپیمایی جمهوری اسلامی (هما) جزء شرکت‌های زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند؛ در حالی که بررسی عملکرد راه‌آهن در سال ۹۹ نشان می‌دهد که



حاتم‌زاده: طبق لایحه بودجه ۱۴۰۱ برای تکمیل و بهره‌برداری از ۵۳ طرح ریلی حدود ۱۵۲۷ میلیارد ریال اختصاص داده شده در صورتی که برای تکمیل این پروژه‌ها به ۲۶ برابر این رقم نیاز داریم

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ برای طرح جامع حمل‌ونقل که یکی از طرح‌های زیربنایی و مهم بخش محسوب است، هیچ ردیف اعتباری پیش‌بینی نشده است

راه‌آهن نیز همان اندازه که قرار است درآمد آن شرکت در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ افزایش داشته باشد، هزینه‌هایش هم افزایش دارد؛ به صورتی که هزینه شرکت راه‌آهن در لایحه بودجه سال آینده، ۵۷/۸ درصد جهش نسبت به سال قبل پیش‌بینی شده است. گفتنی است که در دیگر شرکت‌ها مانند سازمان راهداری، سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی نیز این افزایش درآمد و هزینه با شیب‌های مختلف پیش‌بینی شده است.»

ابهام در محل صرف بودجه شرکت‌ها

حاتم‌زاده تاکید کرد: «یکی از ابهاماتی که درباره هزینه شرکت‌های حمل‌ونقل دولتی وجود دارد این است که در زمان ارائه لایحه، مشخص نیست این شرکت‌ها چه میزان از بودجه خود را صرف وظیفه ذاتی خود (امورات حمل‌ونقل) می‌کنند و چه میزان را به هزینه‌های اداری و حقوق و مزایای پرسنل اختصاص می‌دهند. در واقع، اطلاعات مربوط به چنین بخش‌های هزینه‌های معمولاً پس از ارائه صورتحساب مالی و عملکرد سال مشخص می‌شود که این خود از جمله چالش‌ها و مسائل جدی مطرح در مورد بودجه شرکت‌های دولتی است.»

این کارشناس افزود: «مثلاً تا قبل از اعلام گزارش عملکرد، کسی نمی‌داند که سازمان راهداری چند درصد از بودجه را صرف حقوق و مزایای پرسنل و هزینه‌های اداری می‌کند و چند درصد را به امر نگهداری و بهسازی راه‌ها اختصاص می‌دهد. زمانی هم که گزارش عملکرد منتشر می‌شود، معمولاً مورد بررسی و پرسش قرار نمی‌گیرد و این موضوع مهمی است که جدی گرفته نشده است. در واقع، در زمان ارائه لایحه به مجلس، غالباً آنچه در بخش شرکت‌های دولتی است مورد تصویب مجلس قرار می‌گیرد و نمایندگان به جزئیات ورود نمی‌کنند.»

این کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک با بیان اینکه ملاحظه ما زمانی جدی‌تر می‌شود که این موارد در بخش طرح‌های تملک‌داری سرمایه‌ی باشد، گفت: «اعتبارات طرح‌های تملک‌داری از دو محل منابع عمومی دولت و منابع داخلی شرکت‌ها تامین می‌شود. بر این

این شرکت نه فقط زیان‌ده نبوده، بلکه سودده هم بوده است.»

راه‌آهن؛ زیان‌ده در بودجه و سودده در عملکرد

حاتم‌زاده درباره چگونگی این پیش‌بینی با وجود سودده شدن این شرکت در سال گذشته و ایجاد این پرسش که چرا با وجود سودده بودن، زیان‌ده پیش‌بینی شده، گفت: «یکی از ابهامات ما در مورد شرکت‌های دولتی بخش حمل‌ونقل، مربوط به همین نکته است.»

او با بیان اینکه در درآمدهای جاری شرکت راه‌آهن، ۵۸/۹۵ درصد افزایش نسبت به بودجه سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده که طی چند سال اخیر بی‌سابقه بوده، افزود: «حتی در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ حدود ۴۴ درصد و در سال ۱۳۹۹ نیز در مقایسه با سال ۱۳۹۸ بالغ بر ۱۶/۴ درصد افزایش مصوب شده بود. یکی از پرسش‌هایی که در این بخش وجود دارد این است که از چه محلی قرار است این میزان افزایش (حدود ۵۹ درصد) محقق شود، زیرا حتی اگر از محل افزایش تعرفه‌ها هم باشد کفایت این افزایش را نمی‌دهد. البته عملکرد سال ۹۹ راه‌آهن نشان‌دهنده آن است که درآمد محقق شده آنها ۱۲۶ درصد بودجه مصوب سال ۹۹ - یعنی بیش از ۲ برابر بیشتر از مقدار پیش‌بینی شده - بوده است.»

این کارشناس حمل‌ونقل و ترافیک با بیان اینکه طبق عملکرد سال ۹۹، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای علی‌رغم شرکت راه‌آهن همچنان زیان‌ده بوده، اظهار کرد: «با این حال، در بین این سه شرکت زیان‌ده، درآمد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در لایحه ۱۴۰۱ با رکورد بیشترین افزایش یعنی جهش ۲۳۳ درصدی (بیش از ۳ برابر) نسبت به سال ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده که به نظر می‌رسد یکی از دلایل آن افزایش تعرفه عوارض جایه‌جایی کالا از ۴ درصد به ۹ درصد است که تأثیر بسیار زیادی بر درآمد این سازمان خواهد داشت. البته پیش‌بینی کاهش محدودیت‌های کروناپی نیز می‌تواند یکی دیگر از دلایل افزایش درآمد سازمان راهداری در سال ۱۴۰۱ باشد.»

او یادآور شد: «در بخش هزینه‌های شرکت

در بودجه سال ۱۴۰۱ پیش‌بینی شده است که درآمدهای جاری راه‌آهن نسبت به بودجه سال ۱۴۰۰، حدود ۵۹ درصد افزایش داشته باشد، اما معلوم نیست که این افزایش درآمد از چه محلی خواهد بود، زیرا حتی افزایش تعرفه‌ها برای چنین رشدی کفایت نمی‌کند

در هزینه‌های راه‌آهن نیز به همان اندازه که قرار است درآمد آن در سال آینده افزایش داشته باشد، رشد پیش‌بینی شده؛ یعنی حدود ۵۷/۸ درصد جهش نسبت به سال ۱۴۰۰

اساس، تعدادی از سازمان‌ها و شرکت‌ها مانند سازمان بنادر از منابع عمومی دولت اعتباری نمی‌گیرند؛ برخی دیگر مانند شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی نیز چند سال است که برای طرح‌های تملک دارایی خود از دولت اعتباری دریافت نکرده است. شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی هم اعتبار ناچیزی می‌گیرد و در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نسبت به امسال، حدود ۵۵ درصد رشد منفی در این بخش برای آن پیش‌بینی شده است.»

او خاطر نشان کرد: «در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱، برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت راه‌آهن از محل منابع عمومی دولت، اعتباری معادل ۳۰,۵۵۱,۰۰۰ میلیون ریال (۳ همت) پیش‌بینی شده که نسبت به بودجه سال ۱۴۰۰، به میزان ۵۶ درصد افزایش داشته است. این یعنی بیشترین افزایش در بخش اعتبارات طرح‌های تملک دارایی از بخش منابع عمومی دولت برای شرکت راه‌آهن در نظر گرفته شده است؛ زیرا سازمان بنادر برای طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای، بودجه‌ای از محل منابع عمومی دولت نمی‌گیرد.»

این کارشناس افزود: «بودجه این بخش برای شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی هم رشد منفی داشته و بودجه شرکت ساخت و بهره‌برداری هم در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰، تنها ۱۶/۵ درصد رشد خواهد داشت که کمترین رشد نسبت به دو سال قبل است و از دلایل آن می‌تواند دستور وزیر راه برای انتقال پروژه‌های ریلی از شرکت ساخت به شرکت راه‌آهن باشد. بودجه طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای هم فقط با ۱۷ درصد افزایش نسبت به ۱۴۰۰ پیش‌بینی شده است.»

حاتم‌زاده افزود: «عملکرد بخش طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت راه‌آهن در سال ۱۳۹۹ نیز حدود ۱۰۳ درصد بوده است یعنی دولت بیش از بودجه مصوب به راه‌آهن پرداخت کرده است. این عدد در سال ۹۸ نیز ۱۲۱ درصد بوده است.»

او اظهار کرد: «همان‌طور که گفته شد بودجه طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای از دو محل تامین می‌شود که بخش دولتی آن را بررسی

کردیم، اما درباره منابع داخلی شرکت‌ها برای هزینه‌کرد در بخش طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای باید بگوییم که در لایحه بودجه سال آینده، به جز شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی هیچ‌کدام از شرکت‌ها عددی را از حیث درآمد داخلی خود که باید صرف انجام طرح‌های عمرانی شود، اعلام نکرده‌اند.»

این کارشناس توضیح داد: «عدد مصوب شرکت راه‌آهن از منابع داخلی برای انجام طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای از سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰ برابر ۱۵,۰۰۰,۰۰۰ میلیون ریال (سالانه ۱/۵ همت) بود که این رقم برای بودجه سال آینده، ۳۰,۰۰۰,۰۰۰ میلیون ریال پیش‌بینی شده؛ در حالی که شرکت راه‌آهن در سال ۱۳۹۸ فقط ۸ درصد و در سال ۱۳۹۹ حدود ۴۳ درصد از اعتبارات منابع داخلی خود را صرف طرح‌های تملک دارایی کرده که متاسفانه اطلاعاتی در دست نیست که برای چه پروژه‌هایی و به چه میزان بوده است.»

او خاطر نشان کرد: «بخش عمده‌ای از هزینه‌های سرمایه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها مربوط به پروژه‌های عمرانی است و عملاً بودجه عمرانی خود را در اینجا گزارش می‌کنند. این ارقام همان چیزی است که نه تنها کارشناسان، بلکه هیچ‌کس در زمان بررسی و تصویب بودجه نمی‌داند به کدام سمت قرار است هدایت شوند.»

او گفت: «در لایحه بودجه ۱۴۰۱، در قسمت هزینه‌های سرمایه‌ای سازمان بنادر نسبت به سال ۱۴۰۰ افزایش ۱۵۹ درصدی پیش‌بینی شده و سازمان بنادر تنها شرکت حمل و نقلی است که در این بخش افزایش بالاتر از ۱۰۰ درصد دارد و در سال‌های قبل در هیچ شرکت حمل و نقلی چنین رشدی در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای از محل منابع داخلی وجود نداشته است. شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی هم برعکس سال ۱۴۰۰ که رشد منفی داشت، در لایحه سال ۱۴۰۱، حدود ۴۵ درصد رشد پیش‌بینی کرده که می‌تواند بر اثر افزایش پروازهای عبوری از آسمان ایران و کاهش محدودیت‌های کرونایی باشد.»

این کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه پس از اعلام و بررسی اعداد و ارقام بودجه گفت: «در

منابع داخلی شرکتها در بودجه عمرانی بخش حمل و نقل سهم زیادی دارند و مثلاً این سهم در سال جاری حدود ۷۲ درصد بوده، اما نه از جزئیات این هزینه کرد اطلاعاتی در دست است و نه فهرستی از پروژه‌های عمرانی که از منابع داخلی تامین اعتبار می‌شوند در لوایح و قوانین بودجه وجود دارد

یکی از ابهامات درباره شرکت‌های دولتی این است که معلوم نیست چه میزان از بودجه خود را قرار است به وظایف ذاتی و چه میزان را به هزینه‌های اداری و حقوق و مزایای پرسنل اختصاص دهند. زمانی هم که گزارش عملکرد آنها منتشر می‌شود، معمولاً مورد بررسی و سوال قرار نمی‌گیرند

سرمایه‌های کشور خواهد شد.» به گفته حاتم‌زاده: «یکی از نکات مثبت بودجه سال آینده کشور این است که بالاخره برای صندوق توسعه حمل و نقل که تشکیل آن جزء احکام دولت بود اعتبار پیش‌بینی شده است. البته کارشناسان درباره بودجه صندوق نیز ملاحظاتی دارند؛ از جمله اینکه در آن صندوق هم چطور و طبق چه طرح جامعی می‌خواهند پروژه‌ها را اولویت‌بندی کنند.»

ضرورت اولویت‌بندی و غربالگری پروژه‌ها

حاتم‌زاده تصریح کرد: «من عقیده دارم، یکی از اولویت‌های بخش حمل و نقلی بودجه کشور استقرار نظام اولویت‌بندی و غربالگری پروژه‌ها است. ما ۲۵۸ پروژه در فصل حمل و نقل از پیوست یک از لایحه بودجه داریم که نظام اولویت‌بندی تخصیص اعتبار به آنها وجود ندارد. با یک محاسبه سرانگشتی متوجه می‌شویم که بیش از ۳۰ سال طول می‌کشد تا با این دست‌فرمان پروژه‌های فعلی بخش حمل و نقل (در دست اجرا) تمام شود؛ بنابراین ضروری است که این پروژه‌ها برای تخصیص بودجه اولویت‌بندی شوند نه اینکه هر سال به‌صورت قطره‌چکانی به پروژه‌ها بودجه تزریق شود و پروژه‌ها هم تمام نشوند.»

این کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه، در پایان با تأکید بر اینکه با این مدل بودجه‌ریزی و تخصیص بودجه، نمی‌توانیم از پروژه‌های توسعه‌ای کشور منتفع شویم، افزود: «دولت و مجلس باید با هم به توافق برسند و نمایندگان و مسئولان نیز به‌صورت جزیره‌ای به بودجه نگاه نکنند و انتظار نداشته باشند که طرح استان آنها بدون ملاحظه بودجه دریافت کند، بلکه باید پروژه‌های سودآور، زودبازده و با پیشرفت فیزیکی بالا در اولویت تخصیص اعتبار قرار گیرند تا از محل بهره‌برداری آنها هم کشور و هم پروژه‌های دیگر منتفع شوند. مطمئن باشید با مدلی که تاکنون در پیش گرفته‌ایم، نه تنها به پیشرفت مطلوب نمی‌رسیم، بلکه سال‌ها زمان می‌گذرد و همچنان پروژه‌های مذکور تکمیل نمی‌شود و سرمایه‌های کشور بدون بهره‌برداری و استفاده باقی خواهند ماند.»

مجموع، در لایحه سال ۱۴۰۱ رشد درآمد و نیز رشد اعتبارات عمرانی بیشتر شرکت‌ها نسبت به سال‌های پیش افزایش قابل توجهی دارد که محل تأمل است، زیرا با توجه به وضعیت اقتصادی کشور پیش‌بینی می‌شود درآمدها نتواند تا این اندازه افزایش داشته باشد.»

حاتم‌زاده در جمع‌بندی صحبت‌های خود در خصوص بودجه شرکت‌های دولتی بخش حمل و نقل، یکی از چالش‌های اصلی و جدی را عدم اطلاع مجلس و کارشناسان و متخصصان از جهت‌گیری برنامه‌های این شرکت‌ها در زمان ارائه لایحه دولت به‌ویژه در بخش عمرانی اعلام و خاطر نشان کرد: «بر اساس گزارش‌های پژوهشی منتشر شده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس، سهم منابع داخلی شرکت‌ها در بودجه عمرانی بخش حمل و نقل (اعم از طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای و هزینه‌های سرمایه‌ای) عدد قابل توجهی است و به‌عنوان مثال این سهم در سال ۱۴۰۰ (بدون احتساب شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل) حدود ۷۲ درصد بوده؛ اما نه تنها اطلاعاتی از جزئیات، بلکه حتی فهرستی از پروژه‌های عمرانی که از منابع داخلی تامین اعتبار می‌شوند در لوایح و قوانین بودجه دیده نمی‌شود و تنها به ارائه سرفصل‌های کلی بسنده می‌شود که موجب عدم شفافیت در بودجه و عدم امکان نظارت برنامه‌های شده است.»

غفلت از طرح جامع حمل و نقل

او در بخش دیگری از سخنان خود به طرح جامع حمل و نقل کشور اشاره و اظهار کرد: «متأسفانه در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ مشابه سال‌های گذشته، برای تکمیل مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور (تمام فاز دوم مطالعات و طراحی شبکه بهینه) که یکی از طرح‌های مهم و زیربنایی این بخش است، هیچ اعتباری پیش‌بینی نشده؛ در حالی که بدون برخورداری از طرح جامع، عملاً مشخص نیست که مبنای تعریف طرح‌ها و پروژه‌های بخش حمل و نقل چیست و این لابی‌گری و فشارهای مدیران محلی است که وزن بیشتری پیدا می‌کند و لذا آنچه در این میان نادیده گرفته می‌شود منافع ملی است و باعث هدر رفت بسیاری از

بررسی لایحه بودجه ۱۴۰۱ نشان می‌دهد از ۲۳۳۱ هزار میلیارد تومان بودجه شرکت‌ها، ۳۳۹ هزار و ۳۸۰ میلیارد تومان که معادل نزدیک به ۱۱ درصد از کل بودجه شرکت‌های دولتی است، مربوط به شرکت‌های زیان‌ده و ۱۹۹۲ هزار میلیارد تومان مربوط به شرکت‌های سودده و شرکت‌های سربه‌سر است.

آن‌طور که اخیراً از سوی معاون اقتصادی سازمان برنامه‌ریزی اعلام شده، در سال ۹۹، تعداد شرکت‌های زیان‌ده دولتی ۱۴۸ عدد، شرکت‌های دولتی با سود سربه‌سر ۷۰ عدد و شرکت‌های سودده نیز ۱۵۹ شرکت بوده که در سال ۱۴۰۰ تعداد شرکت‌های زیان‌ده دولتی به ۶۹ عدد تقلیل یافته است.

حالا از مجموع ۳۳۷ شرکت و ۹ بانک و یک موسسه انتفاعی قید شده در بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۱، تعداد ۱۵۴ مورد سودده، ۱۹۹ مورد سربه‌سر و ۲۴ مورد زیان‌ده اعلام شده‌اند، اما درج تنها ۲۴ مجموعه زیان‌ده در میان این شرکت‌ها، بانک‌ها و موسسات انتفاعی دولتی در بودجه ۱۴۰۱ درحالی است که فقط در ۶ ماهه نخست سال جاری، ۱۶۲ شرکت زیان‌ده بوده‌اند و این یکی از نکاتی است که دیوان محاسبات کشور نیز درباره بودجه پیشنهادی

پیش‌آگاهی درباره دخل و خرج آتی شرکت‌های دولتی در بخش حمل‌ونقل

بودجه بداختران

گزارش دیوان محاسبات درباره بودجه ۱۴۰۱ شرکت‌های دولتی نشان می‌دهد ۱۱ درصد بودجه به شرکت‌های زیان‌ده اختصاص دارد

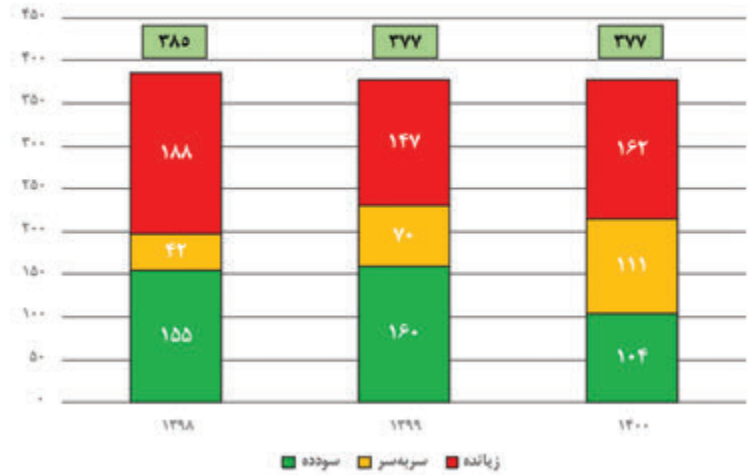
طبق قانون دولت مکلف است گزارش عملکرد بودجه سال گذشته و صورت‌های مالی حسابرسی شده، بودجه تفصیلی سال جاری و عملکرد بودجه مصوب شش ماهه اول سال جاری تمامی شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و موسسات انتفاعی وابسته به دولت و شرکت‌ها و موسساتی که مستلزم ذکر یا تصریح نام است و همچنین بودجه پیشنهادی سال آینده آنها و شاخص‌های کلان کل بودجه را تا پانزدهم آبان‌ماه هر سال به همراه گزارش ارزیابی بر مبنای شاخص‌های مالی و عملکردی به تفکیک به مجلس تسلیم کند و دیوان محاسبات کشور مهلت ۲۰ روزه دارد ضمن بررسی بودجه پیشنهادی، نظرات کارشناسی و اظهارنظر خود را به کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات ارائه کند تا لایحه بودجه پیشنهادی بر اساس دیدگاه فنی دیوان محاسبات در کمیسیون مورد ارزیابی قرار گیرد.

امسال بالاخره دولت توانست در مهلت مقرر قانونی گزارش مدنظر را به مجلس ارسال کند؛ چطور این اتفاق افتاده است؟ به‌سادگی! چون به گزارش دیوان محاسبات کشور، برای ۱۰۱ شرکت صورت مالی حسابرسی شده ارائه نشده است.

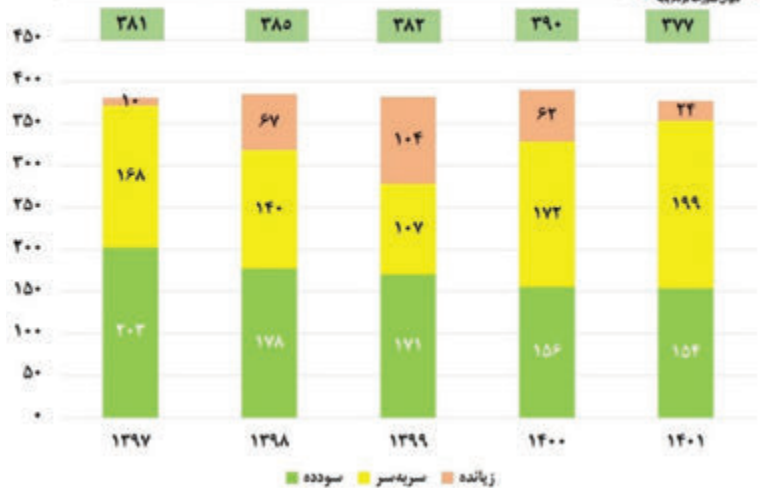


طبق گزارش دیوان محاسبات، با وجود زیان دهی تعداد کثیری از شرکت‌های دولتی، سود سهام آنها از ۱۵ هزار میلیارد تومان به ۳۶ هزار میلیارد تومان رسیده که با واقعیت اقتصادی این شرکت‌ها در تضاد است و در صورت زیان، به بستن‌کاری آنها منجر خواهد شد

تعداد شرکت‌ها با توجه به عملکرد مالی واقعی



تعداد شرکت‌ها با توجه به پیش‌بینی عملکرد مالی بر اساس قانون/پیشنهادی



از مجموع ۳۶۷ شرکت، ۹ بانک و یک موسسه انتفاعی قید شده در لایحه بودجه سال آتی ۱۵۴ شرکت سودده، ۱۹۹ مورد سربه‌سر و ۲۴ مورد زیان‌ده اعلام شده‌اند، در حالی که فقط در ۶ ماهه اول امسال، تعداد ۱۶۲ شرکت زیان‌ده بوده‌اند

چندین برابر این رقم باشد.

پیش‌تر گفتیم که سه شرکت بزرگ دولتی فعال در حوزه حمل‌ونقل شامل شرکت راه‌آهن، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است، در سال آینده زیان‌ده خواهند بود.

پیش‌بینی لایحه بودجه، زیان‌دهی ۲ هزار و ۶۳۶ میلیارد تومانی برای این سه شرکت است که از این مقدار، ۴۰۰ میلیارد تومان آن مربوط به شرکت راه‌آهن، ۱۶۰۰ میلیارد تومان برای شرکت هواپیمایی و ۶۳۶ میلیارد تومان نیز مربوط به زیان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور است.

۲۰۰ میلیارد تومان از زیان شرکت راه‌آهن و کل

سال آینده، به آن توجه کرده است.

یکی دیگر از موضوعات مهم ذکر شده در گزارش دیوان محاسبات، این است که تعداد شرکت‌های زیان‌ده پیش‌بینی شده در بودجه ۱۴۰۱ با عملکرد واقعی شرکت‌ها طی سنوات گذشته در تعارض است. تعداد ۱۲۵ شرکت و بانک دولتی طی سال‌های ۱۳۹۷ الی ۱۳۹۹ زیان‌ده بوده‌اند که در بودجه پیشنهادی تنها ۲۲ مورد از این قبیل شرکت‌ها زیان‌ده در نظر گرفته شده‌اند. در ادامه همین روند، تعداد شرکت‌های زیان‌ده در بودجه پیشنهادی ۱۴۰۱ نیز واقع‌بینانه (۲۴ شرکت) پیش‌بینی نشده است و به نظر می‌رسد که همانند عملکرد سال‌های گذشته تعداد شرکت‌های زیان‌ده

براساس گزارش دیوان محاسبات، سه شرکت راه‌آهن، هما و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در سال آینده زیان ده خواهند بود. پیش‌بینی لایحه بودجه، زیان دهی ۲ هزار و ۶۳۶ میلیارد تومانی برای این سه شرکت است

۲۰۰ میلیارد تومان از زیان سازمان راه‌آهن و کل زیان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۶۳۶ میلیارد تومان) را دولت از منابع عمومی بودجه خواهد پرداخت، اما زیان هما را خود شرکت باید از منابع داخلی جبران کند

زیان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (۶۳۶ میلیارد تومان) را دولت از منابع عمومی بودجه خواهد پرداخت و زیان هما را نیز خود شرکت از منابع داخلی جبران خواهد کرد. این در حالی است که براساس بررسی‌های دیوان محاسبات، برای ۱۰۱ شرکت دولتی صورت‌های مالی حسابرسی شده ارائه نشده است. در گزارش این نهاد آمده است: علی‌رغم زیان‌ده بودن تعداد کثیری از شرکت‌های دولت، سود سهام شرکت‌های دولتی از ۱۵ هزار میلیارد تومان به ۲۶ هزار میلیارد تومان رسیده که این امر با واقعیت اقتصادی شرکت‌ها در تضاد بوده و در صورت زیان، به بستن‌کاری شرکت‌های دولتی منظر خواهد شد.

آمار و ارقام نشان می‌دهد بودجه پیشنهادی شرکت‌های دولتی در سال ۱۴۰۱ افزایش ۳۴ درصدی نسبت به سال قبل داشته که به زعم گزارش دیوان محاسبات، مهم‌ترین دلایل آن، افزایش نرخ تسعیر ارز نسبت به سال ۱۴۰۰، افزایش مقدار فروش محصول تولیدی، افزایش قیمت فروش به دلیل افزایش بهای تمام شده ناشی از افزایش سطح عمومی قیمت‌ها، افزایش ارزش فرآورده‌ها، افزایش تسهیلات و سپرده‌ها و خدمات بانکی و... بوده است. لازم به توضیح است از مجموع ۳۷ شرکت مندرج در لایحه بودجه سال آینده، ۷ شرکت پالایش نفت آبادان، بازرگانی دولتی ایران، ملی گاز ایران، پالایش نفت اراک، بانک سپه، بانک ملی ایران و ملی نفت ایران، بیش از ۵۰ درصد هزینه‌ها را به خود اختصاص داده‌اند؛ همچنین همین شرکت‌ها بیش از ۵۱ درصد کل درآمدها را به خود اختصاص داده‌اند.

افزون بر این، از مجموع ۲۴ شرکت زیان‌ده پیش‌بینی شده در سال آینده، ۵ شرکت شامل بانک سپه، صداوسیما، بانک ملی، هما و سازمان راهداری بیش از ۹۶ درصد از سهم کل زیان شرکت‌ها را دارند.

در سوی دیگر، از مجموع ۱۵۴ شرکت سودده مندرج در سال ۱۴۰۱، شرکت‌های ملی نفت، ملی گاز ایران، بنادر و دریانوردی، توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران، بانک مرکزی، شرکت ملی صنایع پتروشیمی، پالایش نفت اراک، شرکت ارتباطات زیرساخت، پخش

فرآورده‌های نفتی ایران و تهیه و تولید مواد معدنی ایران، به تنهایی بیش از ۹۵ درصد از سودها را از آن خود کرده‌اند.

در بخش دیگری از گزارش دیوان محاسبات کشور، به موضوع تسهیلات دریافتی توسط شرکت‌های دولتی پرداخته شده است.

از مجموع ۳۷ شرکت مندرج در سال ۱۴۰۱، شرکت‌های ملی نفت ایران، بازرگانی دولتی ایران، ملی گاز ایران، تولید نیروی برق حرارتی، ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران و توسعه منابع آب و نیروی ایران، حدود ۷۷ درصد تسهیلات دریافتی را به خود اختصاص داده‌اند.

ذکر این نکته ضروری است که در سال ۹۹، بالغ بر ۶۲ درصد از پیش‌بینی‌ها در بخش «تسهیلات و سایر وام‌های داخلی» و ۲۸ درصد از «وام‌های خارجی» تحقق پیدا کرده و در شش ماهه اول سال ۱۴۰۰ نیز حدود ۳۶ درصد از «تسهیلات بانکی و وام‌های داخلی» و فقط ۱۱ درصد از «وام‌های خارجی» پیش‌بینی شده محقق شده است.

آن‌گونه که اعلام شده، از میزان پیش‌بینی شده برای بازپرداخت تسهیلات سال گذشته، حدود ۶۱ درصد پرداخت شده و در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۰ فقط ۱۵ درصد از تعهدات شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و موسسات انتفاعی وابسته به دولت پرداخت شده است.

نکته قابل توجه دیگر آن است که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ افزایش بیش از ۳۵ درصدی اعتبار برای بازپرداخت تعهدات (معادل ۲۵ درصد از کل بدهی شرکت‌های دولتی) را داریم که با توجه به عملکرد سنوات اخیر، امکان تحقق نخواهد داشت و باعث انتقال بدهی‌های شرکت‌های دولتی زیان‌ده به سنوات آتی و انعطاف‌پذیری بسیار کمتر شرکت‌های دولتی در آینده خواهد شد.

از سوی دیگر، از مجموع ۳۷ شرکت دولتی، صرفاً ۸۴ شرکت (حدود ۲۲ درصد) دارای اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای هستند و حدود ۱۷ هزار میلیارد تومان (حدود ۵۸ درصد) از مجموع اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در سال آتی متعلق به ۵ شرکت، یعنی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل

از مجموع ۲۴ شرکت زیان ۵۵ پیش‌بینی شده در سال آینده، ۵ شرکت بانک سپه، صداوسیما، بانک ملی، هما و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بیش از ۹۶ درصد از کل زیان شرکت‌ها را به خود اختصاص داده‌اند

حدود ۶۵ درصد هزینه‌های سرمایه‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. و بالاخره آخرین نکته این است که دیوان محاسبات پیشنهاد کرده است همه شرکت‌های زیرمجموعه بانک‌های دولتی که مجموع مالکیت آنها بیشتر از ۵۰ درصد است و به قصد به کاراندازی سپرده مشتریان ایجاد نشده‌اند، شرکت دولتی محسوب شوند و همچنین رابطه مالی دولت با این شرکت‌ها صرفاً از طریق مکانیسم توزیع سود باشد و طی سال مالی ۱۴۰۱ افزایش میزان مطالبات بانک‌ها از دولت تحت هر عنوانی به‌جز تضامین تسهیلات سال‌های گذشته ممنوع باشد.

کشور، شرکت مهندسی آب و فاضلاب، شرکت تولید و توسعه انرژی اتمی، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت تولید مواد اولیه و سوخت هسته‌ای ایران است. در بخش هزینه‌های سرمایه‌ای از مجموع ۳۷۷ شرکت مندرج در سال ۱۴۰۱، تعداد ۱۰ شرکت ملی نفت ایران، ملی گاز ایران، مدیریت تولید، انتقال و توزیع نیروی برق ایران (توانیر)، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، تولید نیروی برق حرارتی، ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، پالایش نفت آبادان، بیمه مرکزی ایران، بنادر و دریانوردی، توسعه منابع آب و نیروی ایران،

وضعیت اجرای تبصره (۲) قانون بودجه ۱۴۰۰ کل کشور در شش ماهه اول سال جاری در زمینه شرکت‌های دولتی، بانک‌ها و موسسات انتفاعی وابسته به دولت

شرح قانون	عملکرد ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۰
ارتقای بهره‌وری، مولدسازی دارایی‌ها، بهبود روش‌های تامین مالی، افزایش سود، کاهش زیان انباشته و بهبود نسبت‌های مالی	در تعداد ۴۵ شرکت تحت رسیدگی، تمام و یا بخشی از ترتیبات مقرر در مفاد حکم رعایت نشده است.
عدم تغییر ارقام بودجه توسط سازمان برنامه و بودجه	در بخش درآمدی برای ۱۴۱ شرکت و در بخش هزینه‌ای برای ۱۵۴ شرکت، سازمان برنامه اقدام به تغییر ارقام پیشنهادی کرد.
ثبت آمار نیروی انسانی حداکثر تا ۳۱ اردیبهشت ۱۴۰۰ در سامانه پاکتا	۸ شرکت نسبت به ثبت آمار نیروی انسانی در پاکتا و ۶۰ شرکت نسبت به ثبت آمار در مهلت مقرر اقدام نکرده‌اند.
تکلیف شرکت‌ها نسبت به تکمیل اطلاعات ثبت حقوق و مزایا به صورت ماهانه	۵۰ شرکت نسبت به ثبت حقوق و مزایا و ۵۲ شرکت نسبت به تکمیل اطلاعات به صورت ماهانه اقدام نکرده‌اند.
رفع ایرادات مطرح شده در گزارش حسابرس و بازرس قانونی شرکت‌ها و ضرورت ارائه گزارش نتیجه اقدامات در مقاطع سه ماهه به مجمع عمومی به صورت کتبی	۴۰ شرکت نسبت به رفع ایرادات در گزارش حسابرس و بازرس قانونی، ۲۲ شرکت نسبت به ارسال گزارش به مجمع عمومی و ۳۴ شرکت نسبت به رعایت مهلت مقرر اقدام نکرده‌اند.
تهیه آیین‌نامه احراز صلاحیت مدیران توسط سازمان اداری و استخدامی کشور و تصویب آن توسط هیات وزیران حداکثر تا پایان اردیبهشت ماه ۱۴۰۰	فاقد عملکرد
تکلیف تمامی شرکت‌های دولتی به پرداخت حقوق و مزایای مدیران براساس آیین‌نامه مربوطه	آیین‌نامه موصوف تا پایان شهریورماه سال جاری تهیه و تصویب نشده است.
افشای خالص آثار کمی ناشی از تکالیف خدمات و کالا به قیمت تکلیفی ذیل صورت سود و زیان و جزئیات آن در یادداشت‌های توضیحی	در ۳۲ شرکت صورت سود و زیان ارائه نشده و در ۳۱ شرکت افشای جزئیات صورت نگرفته است.
تعیین تکلیف شرکت‌های دولتی که در سه سال متوالی زیان‌ده بوده یا زیان انباشته آنها بیش از نیمی از سرمایه شرکت باشد تا پایان شهریورماه ۱۴۰۰	اقدام و مصوبه‌ای وجود ندارد.
ممنوعیت عضویت همزمان مقامات و کارکنان شاغل در کلیه پست‌های مدیریتی در هیات مدیره، مدیریت عاملی و سایر مدیریت‌های اجرایی شرکت‌های دولتی	در ۶۲ شرکت در زمینه عضو هیات مدیره، ۶ شرکت مدیریت عامل و در ۱۲ شرکت در زمینه «سایر مسئولیت‌های اجرایی» برخلاف مفاد اقدام شده است.

«... نگاهی به جدول اعتبارات پروژه‌های آزادراهی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ بیندازید؛ کل اعتبار پیش‌بینی شده برای ۲۵ محور آزادراهی معادل ۱۲۰۹ میلیارد تومان است که حتی اگر تصویب شود معلوم نیست چقدر تخصیص داده شود؛ ضمن اینکه از همین محل باید هزینه‌های استهلاک و جابه‌جایی تاسیسات داده شود، هزینه‌های مالیات ارزش افزوده، مابه‌التفاوت بیمه تامین اجتماعی و بیمه مسئولیت پرداخت شود، هزینه‌های مشاوران و آزمایشگاه را بپردازیم و ... چه می‌ماند برای هزینه اجرا؟!»

مهندس خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها در گفت‌وگو با ترابرن، به تفصیل، چالش‌های تصویب و اختصاص بودجه‌های عمرانی کشور در سال ۱۴۰۱ را بیان می‌کند و هشدار می‌دهد با توجه به کسری فاحش بودجه‌های دولتی در بخش عمرانی، سنگ‌اندازی‌های متعدد پیش پای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در نهایت به ضرر کشور تمام خواهد شد.

فقط ۵ درصد از نیاز پروژه‌های زیرساختی وزارت راه در بودجه دیده شد

دست‌های خالی





در ایران ادعا می‌شود که نظام بودجه‌ریزی مبتنی بر عملکرد است، اما این ادعا مستلزم آن است که روی حسن انجام کار نظارتی وجود داشته باشد، در حالی که کنترلی درباره اینکه این بودجه‌ها کجا و چگونه تخصیص داده می‌شود، وجود ندارد

در حوزه راهداری، به سازمان راهداری حدود ۶ هزار میلیارد تومان بودجه اختصاص داده شده، در حالی که هزینه این سازمان طبق نظر معاونت برنامه‌ریزی وزارت راه، ۶۰ هزار میلیارد تومان است، پس باید منتظر تبعات خطرناک آن (ناشی از بی‌توجهی به موضوع نگهداری راه‌ها) باشیم

معادل سود سپرده‌های بانکی به سرمایه‌گذاران در آزادراه‌ها بهره داده می‌شود، گفت: «بانک‌های دولتی و خصوصی در ماه‌های اخیر سودهای خود را تا ۲۳ درصد افزایش داده‌اند، ولی در مورد سود سرمایه‌گذاری در احداث آزادراه‌ها ملاک آنها بخشنامه بانک مرکزی در مورد سود است که ۱۵ درصد بوده و اکنون ۱۶ درصد شده، ۳ درصد هم تشویقی می‌دهند و در کل ۱۹ درصد می‌شود. از طرف دیگر، ۲۵ درصد از ما مالیات می‌گیرند؛ یعنی سودی که بابت سرمایه‌گذاری در احداث آزادراه‌ها می‌دهند حدود ۱۴ درصد است. علی‌رغم اینکه طبق تبصره ۳ قانون مشارکت ما معاف از مالیات هستیم، ولی ممیزان این بند را قبول ندارند؛ بعد هم انتظار دارند که مردم پولشان را در بانک نگذارند و سرمایه‌گذاری رشد کند.»

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها به یکی دیگر از اشکالات نیز اشاره کرد و افزود: «جالب اینجاست که در جلسات مربوط مالیات آزادراه‌ها در مرکز پژوهش‌های مجلس یا نهاد تعامل و ... این رئیس سازمان امور مالیاتی است که به عنوان نماینده وزارت اقتصاد و امور دارایی در جلسه حضور پیدا می‌کند؛ در حالی که سازمان امور مالیاتی یک نهاد اجرایی است و نمی‌تواند سیاست‌گذاری کند. او فقط به درآمد توجه دارد و اگر معاون اقتصادی وزارت دارایی در جلسات شرکت کند، متوجه آن خواهد بود که به عنوان سیاست‌گذار دو طرف کفه ترازو را ببیند؛ سرمایه‌گذاران سالانه حدود ۸۰ کیلومتر آزادراه می‌سازند، اگر این مالیات باعث شود که سرمایه‌گذاری‌های کمتری وارد ساخت آزادراه‌ها شوند، متوجه می‌شویم که آنها به خاطر ۱۰۰ میلیارد افزایش درآمد خوشحال می‌شوند، ولی آن ۴ هزار میلیارد تومان کسری را نمی‌بینند.»

بودجه‌ای که نه کسی داده؛ نه کسی گرفته!

او با بیان اینکه در برنامه ششم توسعه بر سرمایه‌گذاری و رشد تاکید شده است، تاکید کرد: «ممکن است به صورت عددی و ریالی بودجه عمرانی افزایش یافته باشد، ولی این افزایش بیشتر از تورم نیست، به بیان دیگر، اگر در سال ۹۰ هر کیلومتر آزادراه با ۱۰ میلیارد

مهندس خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها با اشاره به اینکه در لایحه بودجه سال آینده، حدود ۲۵۲ هزار میلیارد تومان بودجه عمرانی در نظر گرفته شده که قسمتی از آن سهم آزادراه‌ها خواهد بود، تصریح کرد: «متأسفانه بودجه‌های عمرانی به حیاط خلوت دولت تبدیل شده‌اند تا کسری بودجه خود را از طریق آن تامین کنند. در واقع، در حالی که هزینه‌های عمومی دولت و بودجه شرکت‌های دولتی هر ساله افزایش می‌یابد و تقریباً به‌طور کامل هم اختصاص می‌یابد، اما در مورد بودجه‌های عمرانی، در ۲۵ سال گذشته به‌طور متوسط حدود ۶۰ درصد از این بودجه تخصیص داده شده است.»

او تصریح کرد: «در دهه ۸۰، حدود ۳۰ درصد از بودجه عمومی دولت را بودجه عمرانی تشکیل می‌داد، ولی در دهه ۹۰، مخصوصاً از سال ۹۶ به بعد، این سهم کاهش پیدا کرده و به حدود ۱۲ درصد رسیده است. البته در لایحه بودجه ۱۴۰۱، این عدد حدود ۱۸ درصد است که اگرچه یک گام مثبتی محسوب می‌شود، ولی همچنان نسبت به دهه ۸۰ رقم بسیار پایینی است، ضمن اینکه مشخص نیست چند درصد از آن در نهایت تخصیص داده خواهد شد.»

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها تاکید کرد: «در ایران ادعا می‌شود که نظام بودجه‌ریزی مبتنی بر عملکرد است، اما این ادعا مستلزم آن است که شما روی حسن انجام کار نظارت داشته باشید، در حالی که چنین چیزی اتفاق نمی‌افتد و کنترل دقیقی در زمینه اینکه بودجه چگونه و کجا مصرف یا تخصیص داده می‌شود، صورت نمی‌گیرد.»

خاشع اظهار داشت: «در لایحه بودجه عمومی سال آینده، ۶۲ درصد افزایش مالیات در نظر گرفته شده است. اگرچه من کارشناس اقتصادی نیستم، اما این میزان مالیات در اقتصادی که شدیداً دچار رکود است و چشم‌انداز مناسبی هم درباره آینده وجود ندارد، در هیچ جای دنیا قابل تصور نیست. ضمناً مالیات را روی سرمایه وضع کرده‌اند، در صورتی که مالیات باید بر درآمد باشد و این رویکرد خود سبب کاهش سرمایه‌گذاری در این بخش می‌شود.»

او با یادآوری اینکه طبق قراردادهای مشارکت

ممکن است به صورت
 عددی بودجه عمرانی
 افزایش یافته باشد ولی
 این افزایش بیشتر از
 تورم نیست، در واقع
 اگر در سال ۱۳۹۰،
 هر کیلومتر آزادراه با
 ۱۰ میلیارد تومان
 ساخته می‌شد، الان
 ۱۰۰ میلیارد تومان
 هزینه دارد؛ پس باید
 بودجه عمرانی کشور
 ۱۰ برابر شود تا بتوان
 به همان میزان سال
 ۱۳۹۰ آزادراه ساخت

اکنون ۶ هزار پروژه
 ملی و ۷۰ هزار پروژه
 استانی ناتمام وجود
 دارد. این پروژه‌ها را
 باید بی‌رحمانه غربال و
 آنهایی را که اولویت
 ندارد، رها کرد تا نهایتاً
 بودجه عمرانی بین ۷۰
 تا ۸۰ پروژه تقسیم
 شود، چون با بودجه
 پیش‌بینی شده، فقط
 می‌توان پول نگهداری
 از پروژه‌ها را پرداخت

تومان ساخته می‌شد، الان باید ۱۰۰ میلیارد
 تومان هزینه کرد؛ در واقع باید بودجه عمرانی
 دولت ۱۰ برابر شود تا بتوانیم به همان میزان
 سال ۱۳۹۰ آزادراه بسازیم.»

خاشع ادامه داد: «بودجه‌ای که برای وزارت راه
 در نظر گرفته شده، حدود ۲۰ هزار میلیارد
 تومان است که اتفاقاً میزان رشد آن در میان
 سایر وزارتخانه‌ها جزو کمترین‌هاست. ۸۷۰۰
 میلیارد تومان برای حمل‌ونقل جاده‌ای و ۲۴۰۰
 میلیارد تومان برای سازمان راهلداری و ترمیم
 راه‌ها اختصاص داده‌اند. البته سازمان راهلداری
 غیر از این بودجه حدود ۳ هزار میلیارد تومان
 نیز درآمد اختصاصی دارد.»

او افزود: «اوایل سال ۹۹ معاونت برنامه‌ریزی
 وزارت راه و شهرسازی اعلام نموده بود که
 پروژه‌های ریلی و جاده‌ای در دست احداث و
 ناتمام به ۵۰۰ هزار میلیارد تومان بودجه برای
 تکمیل نیاز دارند. با توجه به اینکه سازمان
 برنامه ۳۸ درصد تعدیل برای نیمه اول سال
 فهرست‌بهای راه اعلام کرده است، پیش‌بینی
 ما این است که آن رقم اکنون به ۷۰۰ هزار
 میلیارد تومان رسیده، در حالی که بودجه‌ای که
 اختصاص داده‌اند؛ در حدود ۱۲ هزار میلیارد
 تومان است، یعنی ۱/۵ درصد بودجه مورد نیاز
 پروژه‌های حمل‌ونقلی.»

کلنگ‌زنی‌های بی‌پایان

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها
 با اشاره به اینکه در چهار دولت گذشته، همه
 تاکید داشته‌اند که هیچ پروژه جدیدی را شروع
 نخواهند کرد، چون پروژه‌های نیمه‌تمام بسیاری
 وجود دارد، گفت: «با این حال، در دوره همه
 این روسای جمهور، شاهد شروع پروژه‌های
 جدید بوده‌ایم. متأسفانه علی‌رغم تاکید همه
 دولت‌ها، هیچ طرح جامع حمل‌ونقل مصوبی
 هم نداریم که با تکیه بر آن جلو برویم، بنابراین
 در عمل شاهد هستیم هر وزیری که نامه
 استیضاح او امضا می‌شود، بلافاصله چندین
 پروژه را آغاز می‌کند تا از آن ماجراجان سالم
 به در ببرد. ما پروژه‌های زیادی از این دست
 داریم که مثلاً از یک پروژه ۶۰۰ کیلومتری
 راه‌آهن، ۲۰ کیلومتر را در وسط یک شهر کلنگ
 زده‌اند و بعد به سراغ کار خود رفته‌اند.»
 او با تاکید بر اینکه ما اکنون ۶ هزار پروژه ملی

و ۷۰ هزار پروژه استانی ملی ناتمام داریم، تاکید
 کرد: «بارها گفته‌ایم که این پروژه‌ها را باید
 بی‌رحمانه غربال و آنهایی را که ضرورت ندارد
 رها کنند تا در نهایت این بودجه عمرانی بین ۷۰
 تا ۸۰ پروژه تقسیم شود، چون با این میزان
 بودجه، عملاً فقط می‌توانیم پول نگهداری
 پروژه‌ها را بدهیم. حالا بماند که متوسط زمان
 ساخت پروژه‌های عمرانی ما ۱۷ سال است و
 بسیاری از مصالح، عمر مفید خود را در زمان
 ساخت طی می‌کنند.»

خاشع توضیح داد: «ما اکنون دارای ۲۷۶۰
 کیلومتر آزادراه هستیم که حدود ۴۸۰ کیلومتر آن
 قبل از سال ۶۶ (که قانون مشارکت تصویب
 شد) و با بودجه عمومی ساخته شد؛ از جمله
 آزادراه تهران-قم و تهران-کرج - قزوین. در
 سال ۶۶ و در زمان جنگ که درآمدها کاهش
 پیدا کرده بود، قانونی تصویب شد که در زمان
 خودش، قانونی مترقی بود و کمک کرد تا مثل
 کشورهای دیگر بخش خصوصی به صورت
 BOT آزادراه بسازد و بازپرداخت سرمایه نیز از
 طریق عوارض عبور تامین شود. اولین پروژه
 آزادراهی از این دست، آزادراه قزوین-زنجان
 بود، بعد از آن تهران-ساوه و قم-کاشان و
 اکنون طول آزادراه‌های مشارکتی در دست
 بهره‌برداری حدود ۲۳۰۰ کیلومتر است.»

او ادامه داد: «از سال ۷۴ تا سال گذشته - یعنی
 طی ۲۵ سال - سالانه حدود ۷۵ کیلومتر آزادراه
 و به‌طور معمول در هر دوره ۴ ساله، به‌صورت
 متوسط سالانه حدود ۳۰۰ کیلومتر آزادراه ساخته
 شده است. اگر بودجه لازم تامین می‌شد
 امسال می‌شد ۳۶۰ کیلومتر آزادراه جدید را به
 بهره‌برداری رساند؛ براساس قراردادهای فعلی،
 سهم دولت برای ساخت این میزان آزادراه
 حدود ۵۸۰۰ میلیارد تومان و آنچه در لایحه
 بودجه برای این پروژه‌ها پیش‌بینی شده فقط
 حدود ۷۵۸ میلیارد تومان است؛ یعنی حدود
 یک‌هفتم مبلغ مورد نیاز!»

خاشع با بیان اینکه بیش از ۵۰۰ کیلومتر مسیر
 آزادراهی با عنوان پروژه‌های «جهش تولید» در
 حال تکمیل است، گفت: «قرار بود آزادراه
 کنارگذر شرقی اصفهان، آزادراه کنارگذر جنوبی
 تهران، فاز ۲ پروژه آزادراهی اراک - خرم‌آباد
 به‌عنوان حلقه مفقوده کریدور تهران-بندر
 امام، باند رفت منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال،

اوایل سال ۹۹ وزارت راه اعلام کرده بود که تکمیل پروژه‌های ناتمام این وزارتخانه به ۵۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد. پیش‌بینی ما این است که این رقم اکنون به ۷۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده، در حالی که بودجه اختصاصی ۱۲ هزار میلیارد تومان است یعنی ۱/۵ درصد بودجه مورد نیاز

جالب اینجاست که در همه جلسات مربوط به مالیات آزادراه‌ها در مرکز پژوهش‌های مجلس یا نهادهای دیگر، رئیس سازمان امور مالیاتی به‌عنوان نماینده وزارت اقتصاد حضور دارد، در حالی که سازمان امور مالیاتی یک نهاد اجرایی است و نباید سیاست‌گذاری کند، چرا که آنها فقط به درآمد توجه دارند

دارد، ولی سرمایه‌گذاران، تضمین می‌خواهند که حداقل معادل تورم درآمد داشته باشند و ارزش پولشان کمتر نشود. در حوزه نیروی کار نیز اکنون ۵۳۰۰۰ شرکت پیمانکاری ثبت‌شده و ۳۵۰۰ شرکت مشاور در ایران وجود دارد و ما پنجمین کشور پرورش‌دهنده مهندس در جهان هستیم. پس هم نیروی کار و هم سرمایه در دسترس است؛ فقط مدیریتی برای جذاب کردن سرمایه‌گذاری‌ها وجود ندارد.»

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها با انتقاد از نامعلوم بودن نرخ عوارض آزادراه‌ها در سال ۱۴۰۰ گفت: «امروز که ما گفت‌وگو می‌کنیم، قیمت همه حامل‌های انرژی برای بودجه ۱۴۰۱ تصویب شده، اما هنوز عوارض آزادراه‌ها در سال ۱۴۰۰ ابلاغ نشده و معلوم نیست که چه زمانی ابلاغ می‌شود؛ در حالی که شاخص‌های تعدیل فهرست راه در نیمه اول امسال، ۳۸ درصد افزایش داشته و شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها در ۶ ماهه دوم سال با نرخی عملیات راهداری را انجام می‌دهند که اکنون سه برابر شده است.»

او با یادآوری اینکه براساس قانون، اگر درآمد آزادراهی از ۸۵ درصد پیش‌بینی در جدول هزینه و درآمد کمتر باشد، دولت باید از محل درآمد سایر آزادراه‌ها به آن کمک کند، توضیح داد: «این قانون مربوط به سال ۶۶ است و ۳۴ سال از آن می‌گذرد. در این ۲۵ سال بهانه این بوده که سایر آزادراه‌ها همه دست خودتان است و ما درآمدی نداریم، اما چندین سال است که درآمد ۳ تا ۴ آزادراه دست دولت است، پس قانوناً باید از آن محل، کسری درآمد شرکت‌های سرمایه‌گذار را پرداخت نماید، ولی آنها به هیچ‌کدام از تعهدات خود عمل نکرده‌اند، در واقع هیچ روزنی برای امیدوار کردن سرمایه‌گذار برای ورود به ساخت آزادراه باقی نگذاشته‌اند و در نهایت، بیشترین ضرر را مردم و دولت می‌کنند.»

خاشع با بیان اینکه در لایحه بودجه، بندهای الحاقی مثبتی هم وجود دارد، گفت: «براساس بند (ب) تبصره ۱ بودجه ۱۴۰۱ دولت قرار است ۱۵ هزار میلیارد تومان معادل ۱/۵ میلیون تن قیر بین نهادهای مختلف دولتی تقسیم و وزارت راه و شهرسازی باید آیین‌نامه‌ای فراهم کند تا طبق آن از تسهیلات این تبصره استفاده

کنارگذر منجیل و فاز اول آزادراه تبریز - مرند به عنوان حلقه مفقوده کریدور شرق به غرب کشور تا نیمه اول امسال به بهره‌برداری برسند که برخی مانند آزادراه کنارگذر جنوبی تهران، آزادراه کنارگذر شرق اصفهان و تونل البرز آزادراه تهران - شمال افتتاح شد و برخی افتتاح نشد، این در حالی است که به نظر من، دولت باید برای پروژه‌های جهش تولید بودجه جداگانه‌ای اختصاص می‌داد و اولویت قائل می‌شد نه اینکه به اندازه یک‌ششم مبلغ موردنیاز، بودجه برای این پروژه‌های آزادراهی مهم در نظر بگیرد.»

او اضافه کرد: «در حوزه راهداری، به‌سازمان راهداری حدوداً ۶ هزار میلیارد تومان بودجه اختصاص داده شده، در حالی که هزینه‌های این سازمان طبق برآوردها و مطابق نظر خود معاون برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی ۶۰ هزار میلیارد تومان است، این یعنی پیش‌بینی ۱۰ درصد بودجه لازم؛ پس باید منتظر تبعات خطرناک آن (ناشنی از بی‌توجهی به موضوع نگهداری راه‌ها) باشیم؛ مثلاً در همین سیل اخیر پل‌های بسیاری از بین رفت، در حالی که اگر به‌خوبی و در زمان مناسب نسبت به عملیات نگهداری آنها اقدام می‌شد، شاید این اتفاقات در این حد آسیب وارد نمی‌کرد.»

خاشع با تأکید مجدد بر عدم تکافوی بودجه عمرانی برای ساخت زیربنای حمل‌ونقل تصریح کرد: «برای تکمیل زیرساخت‌ها یا باید به سراغ سرمایه‌گذاران بخش خصوصی داخلی برویم یا به سرمایه‌گذاری‌های خارجی متوسل شویم، این در حالی است که با توجه به شرایط سیاسی بی‌ثبات و پرریسک ایران، شرکت‌های خارجی معتبر خود را درگیر پروژه‌های عمرانی ما نخواهند کرد. کشورهایی مانند هند و چین هم که در ایران سرمایه‌گذاری می‌کنند، در واقع پول‌های ما را بلوکه کرده‌اند و پول خودمان را به خودمان وام می‌دهند و امتیاز می‌گیرند.»

سرمایه هست؛ مدیریت نیست

او افزود: «ما در داخل برای سرمایه‌گذاری‌های عمرانی، پول به اندازه کافی داریم. بارها گفته‌ام که وقتی خودروسازان داخلی پیش‌فروش اعلام می‌کنند، در عرض چند دقیقه تمام خودروها به فروش می‌رود، پس سرمایه وجود

در لایحه بودجه ۱۴۰۱
 معافیت مالیاتی برای
 سرمایه‌گذاران در بخش
 آزادراهی در نظر گرفته
 شده است، ولی صرفاً
 به سرمایه‌گذاران جدید
 تعلق می‌گیرد، خوب حالا
 مشکل ۳۰ تا ۴۰ شرکتی
 که سال‌هاست از جیب
 خود آزادراه ساخته‌اند
 چه زمانی حل می‌شود؟!

امروز که ما گفت‌وگو
 می‌کنیم، قیمت همه
 حامل‌های انرژی برای
 بودجه ۱۴۰۱ تصویب
 شده، اما هنوز عوارض
 آزادراه‌ها را در سال
 ۱۴۰۰ ابلاغ نکرده‌اند و
 اصلاً معلوم نیست که
 چه زمانی ابلاغ می‌شود!

شود، اما هر سال تهیه و تصویب این آیین‌نامه تا مهر ماه طول می‌کشد. امسال در آذر ماه این قیر تخصیص داده شد، در واقع عملاً وقتی این قیر را اختصاص می‌دهند که در کشور امکان راهسازی و روسازی وجود ندارد. درخواست ما این است که ترتیباتی اتخاذ شود که قیر در اردیبهشت و خرداد تحویل داده شود. هر سال این اتفاق می‌افتد و من نمی‌دانم ما در این کشور چرا باید از یک سوراخ ده‌ها بار گزیده شویم؟ ضمناً سهمیه قیر را برای آزادراه‌ها در نظر نگرفته‌اند، پیشنهاد ما به مسئولان این است که حداقل برای پروژه‌های جهش تولید آزادراهی، سهمیه‌ای پیش‌بینی شود.

دبیر کمیته سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها با اشاره به اینکه ما اکنون ۱۰ سال است درباره اخذ عوارض الکترونیک صحبت می‌کنیم، اما هنوز نتوانسته‌ایم این روند را به‌درستی مدیریت کنیم، توضیح داد: «پیشنهاددهنده این طرح در سال ۸۷ خود ما بودیم، ولی در عین حال، معتقدیم که اجرای این طرح علاوه بر نرم‌افزار و سخت‌افزار، نیاز به حمایت قانونی نیز دارد. در حال حاضر، به‌عنوان نمونه در آزادراه تبریز به ارومیه فقط حدود ۲۰ درصد از ترددکنندگان عوارض می‌دهند. حتی در برخی از آزادراه‌ها فقط ۵۰ تا ۶۰ درصد رانندگان عوارض خود را می‌دهند. قانون می‌گوید متخلفان را جریمه می‌کنیم، اما مبلغ جریمه را هم پلیس می‌گیرد و ارتباطی به آزادراه ندارد.»

او با بیان این پرسش که چرا ما کار اصولی و رایج در همه دنیا را انجام نمی‌دهیم، تشریح کرد: «در دهه ۵۰ یا ۶۰، دارندگان خودرو عوارض خودرو را سالانه پرداخت می‌کردند و در ازای آن برجسبی می‌گرفتند که روی شیشه ماشین چسبانده می‌شد، پلیس در چهارراه‌ها کنترل می‌کرد و اگر خودرویی چنین آرمی را نداشت یا نصب نکرده بود، جریمه می‌شد. بعداً آمدند بند و تبصره‌ای تصویب کردند، مبنی بر اینکه اگر فردی عوارض سالانه خود را ندهد، ماهی ۲ درصد باید جریمه پرداخت کند، در واقع، اکنون شهرداری برای جریمه دیرکرد عوارض خودرو، هر ماه ۲ درصد اضافه می‌کند و بعد مفاصاحساب می‌دهد. ما در سال ۸۸ اعلام کردیم که همان قانون عوارض خودرو و

شهرداری‌ها را برای ما هم اعمال کنید. امسال این خواسته ما در لایحه بودجه به‌عنوان بند ک تبصره ۶ آمده که یک گام مثبت محسوب می‌شود. البته قوانین بودجه، کارکرد سالانه دارند، در حالی که ما معتقدیم چنین قوانینی باید در احکام دائمی آورده شود تا مثلاً در لایحه بودجه سال‌های بعد دوباره این قوانین به دست فراموشی سپرده نشود.»

راهسازان هم لنگ فرسودگی ناوگان هستند

خاشع با اشاره به معضل فرسودگی ماشین‌آلات راهسازی اظهار داشت: «بیش از ۱۰ سال است که ورود ماشین‌های راهسازی ممنوع شده، در حالی که ماشین‌های راهسازی ما عموماً فرسوده هستند که به همین دلیل، زمان و هزینه ساخت راه‌ها بیشتر می‌شود و از همه بدتر اینکه کیفیت ساخت کاهش می‌یابد. از آنجا که ظاهراً در کمیسیون تلفیق برای بودجه سال ۱۴۰۱ بندی به تصویب رسیده که اجازه می‌دهد ۱۰ هزار ماشین راهسازی برای راهداری و راهسازی وارد شود، انتظار داریم این قانون زودتر تصویب شود و البته حیاط‌خلوت شرکت‌های خصوصی و سازمان راهداری نباشد.»

او افزود: «حتی به منظور تشویق سرمایه‌گذاران می‌توانند برای شرکت‌هایی که قبلاً آزادراه ساخته‌اند، تعدادی ماشین راهسازی به‌عنوان سهمیه برای راهداری در نظر بگیرند و برای سرمایه‌گذاران فعلی نیز سهمیه‌ای برای احداث اختصاص دهند، حتی می‌توانند قیمت آن را با نرخ ارز آزاد محاسبه می‌کنند، ولی دست‌کم تخفیفی در تعرفه گمرکی قائل شوند. این هم اقدام مثبتی برای نوسازی ماشین‌های سنگین راهسازی و راهداری است.»

او با بیان اینکه دریافت مالیات باعث عدم استقبال از سرمایه‌گذاری می‌شود، تصریح کرد: «ما هنوز این نکته را درک نکرده‌ایم که نمی‌توان کسی را که پولش را در بانک سرمایه‌گذاری می‌کند معاف از مالیات کرد، ولی از کسی که پولش را برای ساخت زیرساخت‌های مهم و پرخطر کشور صرف کرده، مالیات گرفت. البته در لایحه ۱۴۰۱ بندی وجود دارد که ممکن است گام مثبتی باشد، ولی مشکل اینجاست که

صرف هزینه‌های جاری، زمانی قرار بود انتشار این اوراق مشارکت فقط برای سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌های عمرانی باشد، ولی چون نظارتی روی عملکردها وجود ندارد، بسیار محتمل است که این پول‌ها صرف هزینه‌های جاری شود. این مسئله از نکاتی است که باید بسیار مورد توجه قرار گیرد.»

در آزادراه‌ها را برطرف کند.»
خاشع افزود: «براساس لایحه بودجه ۱۴۰۱، دولت قرار است ۸۹ هزار میلیارد تومان اوراق مشارکت چاپ کند، اما همه اقتصاددانان معتقدند چاپ اوراق مشارکت یعنی قرض گرفتن از مردم و بازپس دادن آن با سود فقط برای سرمایه‌گذاری مجدد قابل توجیه است، نه

صرفاً به سرمایه‌گذاران جدید تعلق می‌گیرد و مشکل سرمایه‌گذارانی را که مثلاً در سال آینده آزادراه می‌سازند حل می‌کند، ولی مشکل ۳۰ تا ۴۰ شرکتی که سال‌هاست از جیب خود آزادراه ساخته‌اند، چه زمانی حل می‌شود؟! باید قانونی در احکام دائمی در نظر گرفته شود که مشکل مالیاتی همه شرکت‌های سرمایه‌گذاری

اعتبار طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای در بخش ساخت آزادراه‌های کشور در سال ۱۴۰۱

عنوان	مقدار (کیلومتر)	سال شروع	سال اتمام	دوران برنامه ششم		
				مصوب ۱۴۰۰	برآورد ۱۴۰۱	پیش‌بینی سال‌های بعد
جمع کل						
مشارکت در احداث آزادراه تهران - شمال	۱۲۱	۱۳۷۶	۱۴۰۴	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱,۳۶۲,۰۰۰	۹۲,۹۱۲,۳۰۰
مشارکت در احداث آزادراه اصفهان - شیراز	۳۷۰	۱۳۸۴	۱۴۰۴	۱,۷۰۰,۰۰۰	۲,۱۰۰,۰۰۰	۱۶,۶۰۲,۸۰۳
احداث آزادراه پل زال - اندیشمک - اهواز	۱۸۰	۱۳۸۶	۱۴۰۲	۱۰,۰۰۰	۹,۰۸۰	۱۱,۵۷۴,۲۸۱
مشارکت در احداث آزادراه تبریز - ارومیه	۱۰۰	۱۳۹۱	۱۴۰۲	۶۰۰,۰۰۰	۴۵۴,۰۰۰	۶,۱۲۸,۴۳۹
مشارکت در احداث آزادراه تبریز - بازرگان	۲۵۰	۱۳۸۶	۱۴۰۲	۸۰۰,۰۰۰	۸۶۰,۷۸۰	۳۰,۶۳۶,۳۷۴
احداث آزادراه تبریز - شهر جدید سهند	۲۰	۱۳۸۹	۱۴۰۱	۱۰۰,۰۰۰	۱۳۶,۲۰۰	۰
مشارکت در احداث آزادراه تهران - رودهن	۳۵	۱۳۷۹	۱۴۰۲	۱۰,۰۰۰	۹,۰۸۰	۱,۱۲۶,۵۸۲
آزادراه تهران - کرج (ادامه اتوبان همت)	۳۵	۱۳۹۱	۱۴۰۱	۲۰۰,۰۰۰	۴۵,۴۰۰	۰
مشارکت در احداث آزادراه رشت - قزوین	۱۵۰	۱۳۸۱	۱۴۰۵	۱,۵۰۰,۰۰۰	۳,۰۳۶,۰۰۰	۱,۹۸۴,۰۰۰
آزادراه راهجرد - اراک - خرم‌آباد	۲۸۳	۱۳۹۱	۱۴۰۲	۱,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۸,۰۰۰	۲۳,۳۷۸,۶۵۵
آزادراه نطنز - سیرجان - بندرعباس	۴۲۸	۱۳۸۱	۱۴۰۲	۲۲۶,۰۰۰	۱۸۱,۶۰۰	۳۱,۲۳۸,۹۸۶
مشارکت در احداث آزادراه شیراز - بوشهر	۲۳۰	۱۳۹۱	۱۴۰۲	۱۰,۰۰۰	۹,۰۸۰	۱۹,۸۲۹,۷۵۹
آزادراه کنارگذر جنوبی تهران (آبیک - چرمشهر) و کمربندی پاکدشت	۲۰۲	۱۳۹۳	۱۴۰۲	۱,۲۵۰,۰۰۰	۵۴۴,۸۰۰	۱,۸۶۲,۳۰۰
آزادراه کنارگذر شمالی مشهد و مشهد - قوچان	۲۲۲	۱۳۸۳	۱۴۰۲	۶۰۰,۰۰۰	۵۴۴,۸۰۰	۴,۳۰۴,۰۷۴
آزادراه کنارگذر غربی اصفهان	۱۰۵	۱۳۷۵	۱۴۰۲	۱۵۶,۰۰۰	۹,۰۸۰	۱,۰۰۰,۹۲۰
احداث آزادراه کنارگذر قائم‌شهر - ساری	۴۴	۱۳۹۳	۱۴۰۲	۶۵,۰۰۰	۶۳,۵۶۰	۷,۸۷۲,۱۰۶
مشارکت در احداث آزادراه مراغه - هشتگرد	۹۲	۱۳۹۱	۱۴۰۲	۴۰۰,۰۰۰	۳۱۷,۸۰۰	۴,۳۴۰,۰۹۰
احداث آزادراه کنارگذر شرقی اصفهان	۹۰	۱۳۸۳	۱۴۰۲	۷۰۰,۰۰۰	۷۲۶,۴۰۰	۲,۰۷۳,۶۰۰
مشارکت در احداث آزادراه حمیل - کورمانشاه	۵۰	۱۳۸۹	۱۴۰۲	۱۵۰,۰۰۰	۱۸۱,۶۰۰	۱,۶۶۴,۹۶۴
آزادراه کمربندی قم و قم - سلفچگان - راهجرد	۱۳۲	۱۳۹۶	۱۴۰۲	۵۰۰,۰۰۰	۴۵۴,۰۰۰	۵,۸۸۶,۷۰۱
احداث آزادراه حرم تا حرم	۳۵۰	۱۳۹۱	۱۴۰۴	۸۰۰,۰۰۰	۹۰۸,۰۰۰	۱۰,۹۵۱,۶۴۱
مشارکت در احداث آزادراه چالوس - رامسر	۷۵	۱۳۹۸	۱۴۰۲	۴۰,۰۰۰	۳۶,۳۲۰	۱۳,۳۵۱,۷۶۸
احداث آزادراه لامرد - پارسیان	۴۳	۱۴۰۰	۱۴۰۳	۲۰۰,۰۰۰	۱۸۱,۶۰۰	۹۵۸,۴۰۰
احداث آزادراه همدان - سقز - کورمانشاه	۱۸۵	۱۴۰۰	۱۴۰۴	۵۰,۰۰۰	۹,۰۸۰	۱,۰۰۰,۹۲۰
جمع کل				۱۲,۵۷۷,۰۰۰	۱۲,۰۸۹,۱۶۰	۳۰۱,۱۲۹,۵۰۷
جمع کل						۴۵۹,۳۸۵,۴۶۳

شرکت‌های راهساز گرفتار پروژه‌های نیمه‌کاره و جیب خالی دولت

میانه بحران

مهندس علی آزاد، دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی در ابتدا با اشاره به اهمیت راهسازی و راه به‌عنوان حیاتی‌ترین رکن توسعه هر کشور، می‌گوید: «راه اولین زیرساخت توسعه فرهنگی، آموزشی، حمل‌ونقلی و حتی برای جابه‌جایی نیروهای نظامی در مواقع ضروری است. امروزه در ایران، ۲۷۰۰ کیلومتر آزادراه و ۲۰ هزار کیلومتر بزرگراه داریم که موجب کاهش تصادفات می‌شود. حدود ۳۰ هزار کیلومتر راه اصلی، ۵۰ هزار کیلومتر راه فرعی، ۱۰۰ هزار کیلومتر راه روستایی شنی یا آسفالت شده، ۱۴ هزار کیلومتر راه‌آهن در دست بهره‌برداری، ۳۰۰ کیلومتر مترو و ۱۰۰ فرودگاه داریم که همه جزء زیرساخت‌های عظیم توسعه محسوب می‌شوند.»

او با بیان اینکه برای راه و راهسازی دو اصل مهم باید در نظر گرفته شود، توضیح می‌دهد: «اول اینکه آنچه ساخته شده، یک سرمایه ملی

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی ایران می‌گوید: «ما امروزه فقط در مقوله راه، دارای حداقل ۵۰۰ هزار میلیارد تومان دارایی هستیم که براساس استانداردهای دنیا، باید برای حفاظت از این دارایی حدود ۵ درصد قیمت روز آنها هزینه شود، اما متأسفانه نه ۴ تا ۶ درصد بلکه حتی کمتر از ۰/۵ درصد هم برای نگهداری راه‌های مملکت خرج نمی‌کنیم.»

با مهندس علی آزاد، مدیرعامل شرکت فرعی راه و یکی از چهره‌های ماندگار راهسازی در ایران درباره تصویب و تخصیص بودجه‌های عمرانی گفت‌وگو کردیم. او با اشاره به آسیب‌های نظام بودجه‌ریزی در کشور، معتقد است که مدیریت دولتی باید کمبود تخصص و تجربه خود را از طریق همکاری با بخش خصوصی جبران کند.





شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل حدود ۶ هزار میلیارد تومان به پیمانکاران راهساز بدهکار است. این شرکتها ۶ تا ۸ ماه است که حقوق پرسنل خود را پرداخت نکرده‌اند. با ادامه این شرایط، در روزهای پایانی سال، امکان اغتشاشات کارگری هم وجود دارد

وقتی میزان مصرف آسفالت در کشور برای نگهداری راه‌ها به حدود یک‌هشتم مقدار لازم رسیده است، باید این آمادگی را هم داشته باشیم که تا چند سال دیگر اکثر راه‌های ما غیرقابل استفاده شوند

پس از بودجه‌های عمرانی ارتزاق می‌کنند؛ به طوری که طبق آمار سازمان برنامه و بودجه، هر ساله در بهترین حالت فقط ۶۰ درصد بودجه‌های عمرانی تخصیص پیدا می‌کند.

او افزود: «یک نماینده مجلس گفته که با این بودجه کم، ۷۰ سال طول می‌کشد تا پروژه‌های کشور به اتمام برسد، اما من می‌گویم بیشتر طول می‌کشد چون هر ساله قیمت تمام‌شده عملیات عمرانی به دلیل تورم موجود خصوصاً رشد قیمت فولاد و قیر افزایش یافته و از سوی دیگر، به دلیل کسری بودجه، مقدار فیزیکی کارهای عمرانی کمتر و کمتر می‌شود.»

این پیشکسوت راهسازی، در ادامه خاطر نشان کرد: «وزیر راه چندی پیش اعلام کردند که وضعیت ما در زمینه فرودگاه، راه‌آهن و راه‌ها نگران‌کننده است، اما این شرایط به این علت نیست که آنچه گذشتگان انجام داده‌اند، اشکال داشته است، روزگاری در این مملکت، افرادی تلاش کردند، سختی کشیدند و از خانواده‌ها دور ماندند تا این دستاوردهای عظیم را به وجود آورند. خرابی‌های امروز نتیجه بی‌توجهی‌های فعلی دولت و ملت است، در وضعیت موجود، تک‌تک ما مقصریم، چون ارزش این کارها را به درستی درک نمی‌کنیم. مردم فکر می‌کنند راه مثل هواس، همیشه باید باشد و هموار باشد. آنها به دلیل فقر اقتصادی قادر به پرداخت عوارض آزادراهی متناسب با هزینه انجام‌شده نیستند و دولت نیز نمی‌تواند به تعهداتی که در این شرایط قبول کرده، پایبند باشد.»

داستان پرقیر و قال

مدیرعامل شرکت فرعی راه با اشاره به اینکه یکی از مشکلات ما در راهسازی علاوه بر عدم تخصیص بودجه، اقداماتی است که به صورت نسنجیده در کشور انجام می‌شود، می‌گوید: «یکی از نسنجیده‌ترین کارها افزایش قیمت قیر است. قیمت قیر را بالا برده‌اند که جلوی چه اتفاقی را بگیرند؟ اینکه قاچاق نشود؟! حال اگر بنزین قاچاق شود که آن هم در اثر سیاست‌گذاری‌های نادرست دولت و گسترش فقر است، توجیه دارد، اما قیر را چطور می‌توان قاچاق کرد؟! ما پیشنهاد دادیم آن میزان از قیر که موردنیاز پروژه‌های عمرانی کشور

ارزشمند محسوب می‌شود و بنابراین برای بهره‌برداری شایسته از آنها، باید به صورت بهینه حفاظت و نگهداری شوند. دوم اینکه هر کشوری، برای آینده خود، یک‌سری برنامه‌های توسعه‌ای دارد که ضرورتاً نیازمند احداث زیرساخت‌های توسعه‌ای از جمله در زمینه راهسازی است. پس برنامه توسعه، برنامه حمل و نقل می‌خواهد؛ برنامه جامعی که به صورت کارشناسی شده و برپایه طرح آمایش سرزمین تهیه شده باشد، نه اینکه در غیاب یک طرح جامع حمل و نقل، براساس مصلحت‌های سیاسی و اصرار نمایندگان مجلس در زمان تصویب بودجه، راه‌ها یا راه‌آهن‌ها را به صورت آنتنی به هم وصل کنیم.»

او تأکید کرد: «طرح جامع حمل و نقل باید بر مبنای اصول کارشناسی و طرح آمایش سرزمین تدوین شود، پس مدیریت امروز کشور برای انجام چنین اموری باید با تجربه و تخصصی که بخش خصوصی مملکت در اجرای کارها پیدا کرده ممزوج شود، بخش خصوصی و دولتی یا خصوصی و نظامی باید شمشیرهای اختلاف خود را غلاف و صادقانه با هم کار کنند تا بتوانند برای کشورشان مفید باشند.»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی گفت: «ما امروزه فقط در مقوله راه، دارای حداقل ۵۰۰ هزار میلیارد تومان دارایی هستیم که براساس استانداردهای دنیا، باید برای حفاظت از این دارایی حدود ۵ درصد قیمت روز آنها هزینه شود، اما متأسفانه نه ۴ تا ۶ درصد بلکه حتی کمتر از ۰/۵ درصد هم برای نگهداری راه‌های مملکت خرج نمی‌کنیم.»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی می‌گوید: «بودجه عمرانی مملکت بسیار ناچیز است، ولی در هنگام تصویب آن، اعداد بزرگنمایی شده و برای دلخوشی برخی، واقعیت بی‌پولی دولت نشان داده نمی‌شود؛ به همین دلیل است که هر ساله به‌طور متوسط فقط ۶۰ درصد بودجه عمرانی تخصیص می‌یابد و ۶ هزار پروژه عمرانی نیمه‌تمام ملی و ۸۰ هزار پروژه نیمه‌تمام استانی در کشور تلنبار شده است.»

آزاد تصریح کرد: «چون دولت‌ها مدام فریه‌تر می‌شوند و نیاز به تغذیه بیشتری دارند، معمولاً بودجه عمومی کفاف خرجشان را نمی‌دهد،

است، به قیمت تمام‌شده و متناسب با نرخ فهارس پایه به طرح‌های عمرانی اختصاص یابد و سپس مازاد آن را صادر کنند.»

آزاد با بیان اینکه سازمان راهداری ده سال پیش ۲۸ میلیون تن قیر برای روکش جاده‌ها مصرف کرده که این مقدار اکنون به ۴ میلیون تن هم نمی‌رسد، خاطر نشان می‌کند: «وقتی قیمت این قیر ظرف ده سال، بیشتر از ۲۰ برابر شده، خودتان می‌توانید حدس بزنید که سازمان راهداری کشور و شرکت‌های پیمانکار با چه مشکلاتی مواجه می‌شوند و طبعاً چه آسیبی به راه‌های کشور وارد می‌شود. وقتی میزان مصرف آسفالت در کشور ما برای نگهداری این سرمایه عظیم، به یک‌هشتم مقدار مورد نیاز رسیده، باید آمادگی این را هم داشته باشیم که چند سال دیگر اکثر راه‌های ما غیر قابل استفاده شوند. با این وضعی که برای قیر به وجود آورده‌اند و با توجه به تورم و حشمتناک در همه امور، هزینه یک ترمیم و روکش آزادراهی بیش از میزان کل سرمایه‌گذاری به‌روز شده شرکت آزادراهی مربوطه می‌شود و اصلاً دیگر توان انجام آن را ندارند، مگر اینکه فکری اساسی درباره ترمیم روکش‌ها اندیشیده شود.»

او ادامه می‌دهد: «وقتی هم مشکلات مرتبط با نرخ گران قیر بالا می‌گیرد، در مجلس طرحی به عنوان قیر رایگان تصویب می‌کنند (چون فرمانداری‌ها و استانداری‌ها هم قیر نیاز دارند) اما این قیر رایگان زمینه‌ساز فساد است. من نمی‌دانم نمایندگان مجلس در زمان تصویب این مصوبه‌ها به فکر کسب اقتدار خودشان هستند یا فکر حل مشکلات!»

پافشاری‌های منفعت‌طلبانه

او با اشاره به طرح‌های ناتمام عمرانی در کشور تاکید می‌کند: «این اشتباهات و کم بودن بودجه‌ها ربطی به شرکت ساخت، پیمانکاران یا شرکت‌های مشاوره ندارد، بلکه مربوط به نمایندگان هم هست که در موقع تنظیم بودجه به امید انجام کاری در استان خود، طرح‌هایی را به‌صورت کارشناسی نشده اضافه و بعد بودجه کمی را برای آن تصویب می‌کنند و به شرکت ساخت فشار می‌آورند که این هم بودجه، حالا مناقصه برگزار و شروع کنید.»

مدیرعامل شرکت فرعی می‌افزاید: «ما حدود ۶ هزار پروژه ملی نیمه‌تمام و ۸۰ هزار پروژه نیمه‌تمام استانی داریم که دولت آنها را رها کرده و ما باید بابت همین رها کردن پروژه‌های عمرانی استانی از آقایان ممنون باشیم! البته راه‌حل منطقی برای آنها هم وجود دارد، اما گوش شنوایی نیست.»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی با اشاره به اینکه ۸۰ هزار پروژه نیمه‌تمام استان‌ها را باید از دست دولت و سازمان برنامه و بودجه گرفت و به مسئولان استان‌ها سپرد، توضیح می‌دهد: «باید کمیته‌ای شامل معاون فنی استاندار، رئیس سازمان برنامه استان، ذی‌حساب طرح عمرانی استان، نماینده وزارت اطلاعات و حراست در استان تشکیل شود و با توجه به اشرافی که این مسئولان محلی به پروژه‌های استانی همان استان دارند، تصمیم لازم را به نحوی که صلاح می‌دانند از جمله واگذاری به افراد یا موسسات حتی با تغییر کاربری‌های لازم اتخاذ کنند و دولت و سازمان برنامه و بودجه هم و غم خود را مصرف ۶ هزار پروژه نیمه‌تمام ملی کنند. این پروژه‌ها را هم می‌توان با توجه به بودجه سالیانه دسته‌بندی کرد و به تعدادی از آنها که

در اثر پیگیری‌های انجمن و مقامات ارشد عالی وزارت راه، مقرر شد ۴ هزار میلیارد تومان از بدهی پیمانکاران در بهمن و اسفند ماه به پیمانکاران پرداخت شود ولی سازمان برنامه و بودجه با توجه به برنامه‌های سفرهای استانی ریاست جمهوری، این مبلغ را به پروژه‌هایی که مورد بازدید رئیس‌جمهور در سفرهای استانی قرار گرفته اختصاص داد

درصد پیشرفت کمی دارند یا اساساً احداثشان ضروری نیست، خاتمه پیمان دهند.»

آزاد خاطر نشان می‌کند: «مادر دوره‌ای که پول داشتیم، زمان اجرای پروژه‌هایمان ۲۴ ماه تا ۳۶ ماه بود که اکنون به طور متوسط به ۱۰ تا ۱۳ سال رسیده است که به این ترتیب، هم پروژه گران‌تر تمام می‌شود و هم به پیمانکار مربوطه هزینه‌های بالاسری زیادی تحمیل می‌شود که همه برخلاف منافع ملی است.»

بدهکاری ۶ هزار میلیارد تومانی به پیمانکاران راهساز

مدیرعامل شرکت فرعی راه، با یادآوری اینکه شرکت‌های پیمانکاری راهسازی ۶ تا ۸ ماه است که حقوق پرسنل خود را پرداخت نکرده‌اند، هشدار می‌دهد: «با ادامه این وضع، امکان اغتشاشات کارگری در شب عید و پایان سال وجود دارد. من نامه فوریت امر و لزوم پرداخت حقوق کارگران را تا شب عید به مسئولان سازمان برنامه و بودجه داده‌ام. در حال حاضر شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور حدود ۶ هزار میلیارد تومان به پیمانکاران راهساز بدهکار است.»

او ادامه داد: «خوشبختانه در اثر پیگیری انجمن و مقام عالی وزارت راه و دکتر خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل، مقرر شده ۴ هزار میلیارد تومان از این بدهی در این ماه و ماه بعد به پیمانکاران پرداخت شود ولی متأسفانه سازمان برنامه و بودجه با توجه به برنامه‌های سفرهای استانی ریاست جمهوری، این مبلغ را به پروژه‌هایی که مورد بازدید رئیس‌جمهور در سفرهای استانی قرار گرفته اختصاص داد که طبعاً امر پسندیده و کارسازی نخواهد بود.»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی ایران در پایان تاکید کرد: «وضعیت بهینه آن است که سازمان برنامه و بودجه با هماهنگی وزارت راه و با در نظر گرفتن پیشرفت پروژه‌ها و مطالبات آنها، این مبلغ را به کلیه پیمانکاران بدهد، نه به پیمانکاران خاص! این هماهنگی از ضروریات پیشرفت بهینه کار است و باید نقش شرکت ساخت و وزارت راه و شهرسازی در تخصیص پروژه‌ها مدنظر سازمان برنامه و بودجه قرار گیرد.»



ترابران: ارزیابی شما به‌عنوان رئیس فعلی کمیسیون حمل‌ونقل و عمران شورای شهر تهران درباره بودجه و شرایط فعلی حمل‌ونقل عمومی (اتوبوسرانی، تاکسیرانی و مترو) پایتخت چیست؟

■ از مترو شروع می‌کنم؛ در این خصوص به نظر من، یکی از اتفاقات ناگوار در دوره گذشته شهرداری این بود که فقط دارایی‌ها را مصرف کردند و برای تولید و تامین دارایی یا جایگزین کردن دارایی‌های مصروف هیچ اقدامی انجام نشد. ما در دوره ماقبل آن، برای رفع همه نیازها، انبارها را از محل خرید داخلی و خارجی شارژ کرده بودیم، بنابراین انبارهایی که شهرداری در دوره قبل تحویل گرفت، مملو از قطعات یدکی برای مترو بود؛ اما در ۴ سال گذشته، موجودی انبارها تماماً مصرف و چیزی جایگزین نشد، تا جایی که ما اکنون برای انجام تعمیرات در این بخش به خرید انبوه نیاز داریم.

اکنون با قیمت تمام‌شده (نه با قیمت تجاری) اورهال هر واگن مترو حدود ۳ میلیارد تومان برای دستمزد و قطعات نیاز دارد؛ پس با یک محاسبه عادی و سرانگشتی برای ۷۰۰ واگن در انتظار تعمیر، ما به بیش از ۲ هزار میلیارد تومان منابع مالی فقط برای تعمیر واگن نیاز داریم که طبیعتاً تامین آن کار دشوار و تقریباً غیرممکنی خواهد بود، پس تصمیم گرفته شده که با توجه

توسعه و نوسازی حمل‌ونقل عمومی به روایت بودجه سال ۱۴۰۱

تداوم خشکی منابع

ارائه بودجه سال آینده به مجلس و مشخص شدن آمار و ارقام مربوط به آن، بیش از همه صدای اعتراض کارشناسان و مدیران حمل‌ونقل عمومی را بلند کرد. چراکه به گفته عضو سابق شورای شهر تهران «کیفیت هوای پاییز امسال ۱۶ درصد بدتر از پارسال است، اما بودجه متروی استان تهران برای سال آینده، ۹ درصد آب رفته و با احتساب نرخ تورم ۴۹ درصد! سهم کمک دولت به متروی تهران نزدیک به صفر است!» سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس نیز یکی دیگر از منتقدان بود که با اعلام خبر حذف کمک‌های دولتی برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل عمومی و افزایش فقط یک درصد ارزش افزوده به سهم دهداری و شهرداری در سال ۱۴۰۱، اعلام کرد دولت معتقد است این یک درصد افزایش سهم، برای بهبود وضعیت حمل‌ونقل کافی است؛ این در حالی است که سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران در گفت‌وگو با ترابران تاکید کرد: «با وجود نیاز ۹۰۰ واگن متروی تهران به اورهال و فعالیت ۲۲۰۰ اتوبوس فرسوده در شهر، انبارها از هرگونه قطعات یدکی خالی هستند و بودجه پیش‌بینی شده برای تعمیر و نوسازی آنها کافی نیست، بنابراین چاره‌ای جز تامین مالی از طرق دیگر و تقویت بخش خصوصی نداریم. تهاتر نفت نیز در حوزه اختیارات دولت است و شهرداری باید هوشمندانه آن را نپذیرد؛ زیرا این گزینه شهرداری را دچار گرفتاری زیاد می‌کند.»

برای تامین تجهیزات واگن متروی کل کشور حدود ۴۴ میلیارد تومان پیش‌بینی شده است یعنی برای کمتر از ۱۵ واگن برای کل کشور بودجه در نظر گرفته شده، در حالی که فقط در تهران حدود ۹۰۰ دستگاه واگن نیاز به اورهال دارند

به شرایط کشور، هر چقدر از قطعات را که می‌توانیم در داخل تولید کنیم و فقط اقلامی را که تولید آنها در داخل کشور مقرون به صرفه نیست یا توان آن وجود ندارد، وارد کنیم.

همچنین با تکمیل خط ۶ و ۷ مترو، کمبود واگن‌های ما با ۱۰۰۰ تا ۱۷۰۰ دستگاه واگن نسبت به سرفاصله تامین می‌شود که هر واگن با پول امروز ۳۰ میلیارد تومان قیمت دارد، پس برای جبران کسری واگن هم حداقل باید ۳۰ هزار میلیارد تومان اعتبار پیش‌بینی کرد؛ البته این حجم از کار فقط برای سال ۱۴۰۱ نیست، بلکه می‌بایست براساس یک جدول زمان‌بندی شده تعریف و اجرا شود.

علاوه بر آن، به نظر می‌رسد ما به صورت تقریبی به حدود ۲ هزار میلیارد تومان برای تکمیل نیازمندی‌های خط، پایانه و پارکینگ مترو و تکمیل ایستگاه‌های باقیمانده خطوط ۶ و ۷ نیاز داشته باشیم. این عدد بزرگی نیست، زیرا ساخت ۲ کیلومتر مترو حدود ۲۵۰۰ میلیارد تومان هزینه خواهد داشت که ما ۲۰۰۰ میلیارد را برای تکمیل تقریباً ۲۰ ایستگاه (هر ایستگاه

حدود ۱۰۰ میلیارد تومان) در نظر گرفته‌ایم. البته تا این خطوط تکمیل نشود، ساخت خطوط جدید به صلاح نیست و شهرداری نباید این کار را انجام دهد.

من به تمام این ارقام اشاره کردم تا برسم به این نکته که با وجود چنین شرایطی و برخلاف باور همراهی دولت به مسئله آلودگی هوا و کمک به تهران شاهد اعلام اعداد و ارقام بودجه‌ای بسیار نگران‌کننده‌ای برای سال آینده هستیم؛ مثلاً تنها ۵۷/۲ میلیارد تومان برای تکمیل خطوط اولویت‌دار مترو در تهران در نظر گرفته شده، در حالی که این هزینه ساخت فقط یک تونل ۴۶ متری مترو است.

از سوی دیگر، در برنامه جامع ترافیک تهران و مصوبات قبلی دولت، توسعه سالانه ۱۸ کیلومتر مترو پیش‌بینی شده است، در حالی که برای احداث قطار حومه‌ای پرنده که طبق مصوبه دولت به شرکت قطارهای حومه‌ای محول شده، به اندازه ساخت یک ایستگاه، اعتبار و بودجه در نظر گرفته‌اند.

در عین حال برای تامین تجهیزات واگن مترو

مقایسه لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور با مصوب ۱۴۰۰ - مبالغ به میلیون ریال

عنوان پروژه / ردیف اعتباری	دستگاه اجرایی	مصوب ۱۴۰۰	لایحه ۱۴۰۱
احداث و تکمیل خطوط اولویت‌دار متروی تهران	شهرداری تهران	۶۲۶,۰۴۰	۵۷۲,۰۴۰
احداث قطار حومه‌ای کلان‌شهر تهران به شهر جدید پرنده	شهرداری تهران	۲,۵۰۰,۰۰۰	۲,۲۷۰,۰۰۰
تامین و تهیه تجهیزات و واگن قطار شهری و حومه	سازمان شهرداری‌ها	۴۵۹,۸۱۹	۴۴۴,۹۲۰
حقوق و عوارض گمرکی واردات واگن و تجهیزات شرکت‌های قطار شهری (جمعی - خرجی)	کل کشور	۳۰۰,۰۰۰	۳۰۰,۰۰۰
تخفیف حقوق ورودی برای جایگزینی ناوگان فرسوده عمومی موضوع ماده ۲ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی	کل کشور	۲,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰
یارانه و کمک زبان حمل‌ونقل عمومی قطار شهری و اتوبوس	کل کشور	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰
کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی	سازمان شهرداری‌ها	۵,۰۰۰,۰۰۰	۴,۶۳۰,۰۰۰
اجرای طرح ناحیه کاهش آلودگی هوا در شهر تهران و شهرهای دارای آلودگی هوا	سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۱,۰۰۰,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰
اعتبارات موضوع ماده ۲۳ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و جرایم رانندگی جهت پرداخت به شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور	۵,۴۰۳,۱۹۱	در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ اعتبارات ماده ۳۲ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی در سرجمع اعتبارات استان منظور شده و سهم استان‌ها در دستورالعمل اجرایی ابلاغ خواهد شد



اکنون با قیمت تمام شده (نه قیمت تجاری) اورهال هر واگن مترو بالغ بر ۳ میلیارد تومان برای دستمزد و قطعات نیاز دارد؛ پس با یک حساب سرانگشتی برای ۷۰۰ واگن در انتظار تعمیر، به حدود ۲ هزار میلیارد تومان منابع مالی فقط برای تعمیر واگن مترو نیاز داریم

براساس لایحه بودجه سال آینده کمک دولت به توسعه و نوسازی حمل و نقل عمومی فقط ۴۶۳ میلیارد تومان است که معادل ۱۵ واگن یا ۱۰۰ دستگاه اتوبوس است

شد که مردم از اتوبوسرانی ناامید شوند و به خودروی شخصی روی آورند.
ترابران: با توجه به اینکه تامین این تعداد اتوبوس مستلزم صرف زمان و هزینه بسیاری است، به نظر شما، تامین ۷ هزار دستگاه در چند سال عملیاتی می شود؟

■ مواجهه با عقب ماندگی، روش های خاص خود را دارد؛ و گرنه نظم کار را بهم می ریزد و شوک بزرگ به شبکه حمل و نقل عمومی وارد می شود. در نتیجه این ۷ هزار دستگاه باید به صورت تدریجی وارد و جایگزین شوند. ما برآورد کرده ایم که اگر بتوانیم به صورت پایدار سالی هزار دستگاه جایگزین کنیم، شهر تهران به سیستم اتوبوسرانی خوب دست می یابد، زیرا همیشه دست کم به ۷ هزار دستگاه اتوبوس نیاز داریم و در افق ۱۴۰۴ باید آن را به ۹ هزار دستگاه برسانیم.

به بیان دیگر، عمر اتوبوس های تهران طبق استانداردها ۱۰ سال است، بنابراین اگر ما بخواهیم سیستم اتوبوسرانی خوبی داشته باشیم باید بتوانیم به صورت پایدار هزار دستگاه وارد و هزار دستگاه هم از چرخه خارج کنیم. با این حال، آن عقب ماندگی را باید در کوتاه ترین زمان ممکن جبران کرد.

ترابران: همانطور که به خاطر دارید، دولت دوازدهم در واپسین ماه های فعالیت خود، پیشنهاد تهاتر نفت را با واگن مترو مطرح کرد که به نتیجه نرسید و مسکوت ماند. در دولت جدید هم، شهردار تهران از تهاتر نفت با ۳۶۰۰ دستگاه اتوبوس خبر داد و دوباره اذهان

کل کشور، فقط ۴۴ میلیارد تومان پیش بینی شده که شاید فقط هزینه کمتر از ۱۵ واگن را پوشش دهد، در حالی که صرفاً در تهران حدود ۹۰۰ واگن مترو به اورهال نیاز دارند.

در مجموع، کمک دولت به توسعه و نوسازی حمل و نقل عمومی فقط ۴۶۳ میلیارد تومان است که معادل ۱۵ واگن یا ۱۰۰ دستگاه اتوبوس است. جالب اینکه در بخش اتوبوسرانی و براساس طرح جامع، باید در سال ۱۴۰۴ حدود ۹ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشیم، در حالی که اکنون فقط ۲۲۰۰ دستگاه در اختیار داریم که تقریباً مراحل پایان عمر فنی خود را پشت سر می گذارند و باید به صورت تدریجی از مدار خارج شوند. اگر در گام اول بتوانیم ۳۵۰۰ دستگاه اتوبوس تامین کنیم با تعمیرات اتوبوس های خوابیده و بازگرداندن آنها به چرخه و نگهداری آن ۲۲۰۰ دستگاه، می توانیم اتوبوس های تهران را به حدود ۷۰۰۰ دستگاه اتوبوس برسانیم (طبق برآوردها در حال حاضر با ۷ هزار دستگاه اتوبوس هم می توانیم نیازهای اتوبوسرانی تهران را تامین کنیم).

متأسفانه نیمی از اتوبوس های BRT نیز به دلیل تعمیرات بلااستفاده مانده است که به هیچ عنوان دورانداختنی نیستند. من نمی خواهم مرتباً از دوره قبل شهرداری انتقاد کنم، ولی باید بگویم که در آن زمان، وقتی اتوبوس به مرحله تعمیر می رسید به جای انجام تعمیر و بازگرداندن دوباره آن به چرخه فعالیت، آن را به پارکینگ منتقل می کردند و در نهایت، با سرفاصله بیشتر به مردم خدمات می دادند. همین اقدام باعث



براساس طرح جامع ترافیک تهران باید در سال ۱۴۰۴ بالغ بر ۹۰۰۰ دستگاه اتوبوس داشته باشیم، در حالی که اکنون فقط ۲۲۰۰ دستگاه در اختیار داریم که تقریباً مراحل پایان عمر فنی خود را پشت سر می‌گذارند و باید به‌صورت تدریجی از مدار خارج شوند

برخلاف باور همراهی دولت به مسئله آلودگی هوا و کمک به تهران، شاهد اعلام اعداد و ارقام بودجه‌ای بسیار نگران‌کننده‌ای برای سال آینده هستیم؛ مثلاً فقط ۵۷/۲ میلیارد تومان برای تکمیل خطوط اولویت‌دار مترو در تهران پیش‌بینی شده، در حالی که این هزینه ساخت فقط یک تونل ۴۶ متری مترو است

را درگیر مقوله تهاتر کرد. با توجه به تحریم کشور، کاهش فروش نفت، تامین کالاهای اساسی مانند گندم و ذرت دامی از راه تهاتر، به عقیده شما تهاتر نفت با اتوبوس و یا واگن قابلیت اجرایی دارد یا خیر؟

■ ممکن است تامین برخی نیازمندی‌ها از محل تهاتر نفت با این تصور باشد که ما به دلیل تحریم نمی‌توانیم ارز نقد را از طریق شبکه بانکی جابه‌جا کنیم، بنابراین باید در دنیا با مذاکره با تولیدکنندگان مختلف به این توافق برسیم که آنها نفت را از طریق کشور خودشان بخرند و به دلیل متصل نبودن ما به نظام سوئیفت، در همان کشور مقصد کالای موردنیاز مثلاً اتوبوس خریداری و به ایران آورده شود؛ اما من شخصاً معتقدم که این تفکر که شهرداری یا نهادهای دیگر بخواهند درصد تهاتر نفت باشند، اشتباه است. این کار در حوزه اختیارات دولت است، بنابراین دولت باید به هر طریقی که می‌تواند این کار را انجام دهد.

ممکن است دولت به شهرداری تهران پیشنهاد دهد که با کارخانه‌های یک کشور برای خرید تعدادی اتوبوس مذاکره و توافق کند تا دولت هم بابت پول آن، نفت را به واسطه‌های خریدار تحویل دهد. این روش می‌تواند نتیجه‌بخش باشد، اما اگر شهرداری تهران بگوید که مثلاً به ما ۵ کشتی نفت تحویل بدهید تا من مشتری پیدا کرده و بفروشم و سپس با واسطه از کشور دیگر اتوبوس وارد کنم، بی‌شک به فعالیتی غیر مرتبط و پرریسک وارد می‌شود که تخصصی در آن ندارد. در مجموع، اینکه دولت از چه محلی بودجه خرید اتوبوس را تامین می‌کند نباید به شهرداری ربطی داشته باشد.

ترابران: به جای تهاتر نفت، شما چه روشی را برای تامین مالی خرید ناوگان حمل‌ونقل عمومی پیشنهاد می‌دهید؟

■ ببینید! ضروری است که ما عرصه را برای حضور بخش خصوصی باز کنیم و اجازه رقابت به آنها دهیم. دولت وقتی از محل تهاتر نفت اتوبوس وارد کند، باید توجه داشته باشد که نفت را به‌عنوان کالای سرمایه‌ای می‌فروشد و در ازای آن مثلاً اتوبوس را به‌عنوان یک کالای مصرفی وارد می‌کند. به‌نوعی سرمایه ملی از جیب خزانه صرف شده؛ پس شایسته‌تر آن است که بخش خصوصی را به خرید و واردات

اتوبوس ترغیب کنیم و از آنجا که با این قیمت‌ها، کرایه‌ها و مدل نرخ‌گذاری ما در حمل‌ونقل عمومی، ورود بخش خصوصی به این حوزه مقرون به‌صرفه نیست، باید یک نظام حمایتی برای بخش خصوصی تعریف شود؛ زیرا بخش خصوصی بهتر و ارزان‌تر از دولت معامله و تجارت می‌کند.

تجربه نشان داده که باید با نظارت و کنترل شهرداری و دولت، این امکان برای بخش خصوصی فراهم شود که اتوبوس و حتی مترو وارد و سپس شهرداری خدمات آنها را خریداری کند؛ یعنی پول نفتی را که می‌خواهند به شرکت خارجی دهند تا بعداً یک اتوبوس به قیمت چندین میلیارد تومان به ما بفروشد، به بخش خصوصی خودمان اختصاص دهند تا خودشان خرید کنند و بیاورند و مثلاً ما به ازای هر کیلومتر پیمایش به آنها A تومان پرداخت کنیم. مالک اتوبوس یا بخش خصوصی هم قیمت اصل اتوبوس را با استهلاک، تامین قطعات، نگهداری، هزینه‌های جاری، سوخت و... در نظر می‌گیرد و می‌سنجد که روزانه به ازای هر کیلومتر چقدر از شهرداری بگیرد برایش به‌صرفه است.

شهرداری می‌تواند در یک مدل مناقصه‌ای پیشنهاد بخش خصوصی را بپذیرد و سپس هزینه صرف‌شده را از طریق نرخ خدمات ارائه‌شده به مردم جبران کند؛ مثلاً ما الان حدود ۹ درصد قیمت تمام‌شده را از مردم می‌گیریم، شاید در آینده بخواهند بیشتر و یا کمتر بگیرند. این قاعده و نظام دارد و شورای شهر اجازه نمی‌دهد قیمت حمل‌ونقل عمومی غیرمتعارف باشد.

در مجموع، ما چاره‌ای جز تقویت بخش خصوصی نداریم؛ زیرا شاید تحریم به‌گونه‌ای پیش برود که اوضاع از این سخت‌تر شود، اما بخش خصوصی می‌داند که به چه طریقی می‌توان راحت‌تر این کار را انجام داد.

به عقیده من، حتی اگر دولت به شهرداری هم پیشنهاد دهد، شهرداری باید هوشمندانه نپذیرد؛ زیرا این گزینه شهرداری را دچار گرفتاری زیاد می‌کند. خود دولت باید این کار را انجام دهد. ما جز فروش نفت درآمد دیگری در کشور نداریم، بنابراین دولت باید نفت بفروشد و به شیوه درست نیازهای جامعه را تامین کند.

نیز محقق نخواهد شد.

مجموع درآمدهای حوزه هوایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ بالغ بر ۴,۸۳۱ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که این رقم نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۰ رشد ۲۷۰ درصدی داشته است. مهم‌ترین دلیل این افزایش، ملاحظه ردیف درآمدهای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری ایران با مجموع ۳,۰۰۰ میلیارد ریال است؛ این در حالی است که ردیف درآمدهای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری ایران در لایحه بودجه سال جاری، صفر پیش‌بینی شده بود که از جمله عوامل آن کاهش حدود ۶۴ درصدی درآمدهای پروازهای عبوری بر فراز آسمان ایران در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ به دلیل شیوع پاندمی کرونا بوده است. حالا در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ با عبور نسبی از بحران کرونا، سود شرکت‌های دولتی هوایی به دلیل سودده شدن شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی، رشد ۵۵ درصدی در هفت ماه اول سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹ داشته و از رقم ۲,۷۴۲ میلیون ریال در قانون بودجه امسال به ۳,۱۶۴,۴۲۱ میلیون ریال در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ رسیده است.

از سوی دیگر، براساس این لایحه، موسسه صندوق بازنشستگی و وظیفه کارکنان شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) به صندوق بازنشستگی کشوری منتقل می‌شود و شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران موظف است کلیه دارایی‌ها و پرونده شاغلان، بازنشستگان و مستمری‌بگیران را ظرف مدت سه ماه بعد از ابلاغ این قانون تحویل صندوق بازنشستگی کشوری نماید.

در عین حال، براساس بند «ی» تبصره ۱۰ این لایحه، وزارت راه و شهرسازی با همکاری ستاد کل نیروهای مسلح مکلف شده بود به منظور افزایش درآمدهای ارزی از محل پروازهای عبوری و تردهای بین‌المللی هوایی، مسیرهای پروازی را اصلاح کرده و افزایش دهد تا نیمی از درآمدهای حاصله از این امر، به صندوق توسعه حمل و نقل و ۵۰ درصد دیگر در اختیار ستاد کل نیروهای مسلح قرار گیرد، اما ظاهراً اعتراض شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران مبنی بر اینکه بند مذکور در خصوص تقسیم درآمدهای هوانوردی، بدون اخذ نظر و هماهنگی با این شرکت تنظیم شده، باعث شد



آنچه از بودجه ۱۴۰۱ حمل و نقل هوایی می‌دانیم

سقف کوتاه شده پرواز!

کل اعتبارات حوزه هوایی کشور در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ بالغ بر ۲,۹۳۶ میلیارد ریال است که از این مقدار رقم ۱,۷۵۹ میلیارد ریال آن مجموع اعتبارات هزینه‌ای و ۱,۲۲۹ میلیارد ریال آن مجموع اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای است. نکته اینجاست که مجموع اعتبارات حوزه هوایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۰ حدود ۱۲ درصد کاهش داشته است.

توسعه مبنی بر اینکه اعتبارات این سازمان (هزینه‌ای و سرمایه‌ای) باید از محل درآمدهای اختصاصی، کمک‌ها و سایر درآمدها (براساس تعرفه مصوب شورای عالی هواپیمایی) تامین شود، به دلیل عدم تصویب اساسنامه، این برنامه تاکنون به‌طور کامل محقق نشده و در سال آینده

بیشترین سهم از حوزه هوایی به سازمان هواپیمایی کشوری تعلق دارد که هرچند استثناً نسبت به سال گذشته در حدود ۴۳ درصد افزایش داشته و در مجموع بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد ریال است، این در حالی است که علی‌رغم وجود ماده (۵۳) قانون احکام دائمی برنامه‌های

اتحادیه اوراسیا، یارانه حمل و نقل هوایی (محاسبه قیمت سوخت هواپیماهای باری حامل محصولات کشاورزی به مقاصد فوق معادل با نرخ سوخت تحویلی به هواپیماهای مسافری) از محل ردیف هزینه تبصره (۸) بخش آب و کشاورزی تامین می شود که یک هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال است. شیوه نامه چگونگی پرداخت این اعتبار قرار است حداکثر تا یک ماه پس از ابلاغ این قانون با همکاری وزارتخانه های جهاد کشاورزی و صنعت، معدن و تجارت (سازمان توسعه تجارت) تهیه و ابلاغ شود.

بهسازی فرودگاه های محروم را دریافت کرده که در حال حاضر عمده فرودگاه های کشور زیانده هستند. با نگاهی به لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ می توان دریافت که سهم مانده اعتبار تملک دارایی شرکت شهر فرودگاه امام خمینی از قانون بودجه سال ۱۴۰۰ حدود ۸۲ درصد است که این مهم با توجه به اهمیت این فرودگاه نیازمند بازنگری است. از سوی دیگر، بر اساس بند «ن» تبصره (۸) بخش آب و کشاورزی لایحه بودجه ۱۴۰۱، به منظور حمایت از توسعه صادرات محصولات کشاورزی به ویژه به کشورهای همسایه و

این بند مورد بازنگری قرار گیرد و بنا بر اعلام عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی این بند در کمیسیون تلفیق به طور کل لغو و از لایحه بودجه ۱۴۰۱ حذف شد. البته به نظر می رسد آنچه دلیل اصلی حذف این بند بوده نه اعتراض شرکت فرودگاه ها بلکه قوانین ایکائو بوده که تاکید دارد درآمدهای حوزه هوانوردی غیر نظامی نباید به امور نظامی اختصاص داده شود. نکته دیگر درباره بودجه سال آینده این است که شرکت فرودگاه ها و ناوبری ایران در حالی ردیف های اعتباری احداث، تکمیل، مشارکت و

عملکرد شرکت های دولتی فعال در بخش هوافضا در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال ۱۴۰۰ - بخش غیر دفاعی (میلیون ریال)

حساب های جاری بودجه سال ۱۴۰۱			حساب های جاری بودجه سال ۱۴۰۰			نام شرکت
۵۰ درصد سود ویژه	هزینه	درآمد	۵۰ درصد سود ویژه	هزینه	درآمد	
۳.۰۰۰.۰۰۰	۴۵.۰۰۰.۰۰۰	۵۱.۰۰۰.۰۰۰	۰	۳۶.۵۰۰.۰۰۰	۳۶.۵۰۰.۰۰۰	شرکت فرودگاه و ناوبری هوایی ایران
زیانده	۶۱.۹۱۸.۳۶۲	۴۵.۹۱۸.۳۶۲	۰	۵۶.۴۲۳.۹۵۴	۴۶.۴۲۳.۹۵۴	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
۰	۰	۰	۰	۱.۳۵۰.۰۰۰	۱.۳۵۰.۰۰۰	سازمان هواپیمایی کشوری
۱۶۱.۰۳۷	۹.۶۳۹.۳۰۰	۹.۹۶۱.۳۷۴	۰	۷.۷۵۹.۵۷۵	۷.۷۵۹.۵۷۵	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی
۳.۱۶۱.۰۳۷	۱۱۶.۵۵۷.۶۶۲	۱۰۶.۱۷۹.۷۳۶	۰	۱۰۲.۰۳۳.۵۲۹	۹۲.۰۳۳.۵۲۹	جمع کل

اعتبارات برنامه ای دستگاه های حوزه هوایی در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ و قانون بودجه سال ۱۴۰۰ (میلیون ریال)

درصد رشد	لایحه سال ۱۴۰۱			قانون سال ۱۴۰۰			شرح دستگاه، برنامه و فعالیت
	جمع ۱۴۰۱	تملك دارایی	هزینه ای	جمع ۱۴۰۰	تملك دارایی	هزینه ای	
۴۳	۱,۷۹۹,۷۶۰	۵۴۹,۷۶۰	۱,۲۵۰,۰۰۰	۱,۲۵۷,۰۰۰	۲۷۷,۰۰۰	۹۸۰,۰۰۰	سازمان هواپیمایی کشوری
	۱,۷۹۹,۷۶۰	۵۴۹,۷۶۰	۱,۲۵۰,۰۰۰	۳,۰۰۰	۳,۰۰۰	۰	برنامه توسعه حمل و نقل هوایی
-۵۵	۵۵۳,۸۸۰	۵۵۳,۸۸۰	۰	۱,۲۳۰,۰۰۰	۱,۲۳۰,۰۰۰	۰	شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی
	۵۰۹,۲۷۹	۵۵۳,۸۸۰	۰	۶۳۰,۰۰۰	۶۳۰,۰۰۰	۰	برنامه توسعه حمل و نقل هوایی
-۳۷	۵۰۹,۲۷۹	۰	۵۰۹,۲۷۹	۸۰۵,۰۰۰	۴۵۰,۰۰۰	۳۵۵,۰۰۰	مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی
	۵۰۹,۲۷۹	۰	۵۰۹,۲۷۹	۳۵۵,۰۰۰	۰	۳۵۵,۰۰۰	برنامه آموزش نیروی انسانی متخصص
	-	-	-	۲۵,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۰	برنامه توسعه حمل و نقل هوایی
۴۵	۷۲,۶۴۰	۷۲,۶۴۰	۰	۵۰,۰۰۰	۵۰,۰۰۰	۰	شرکت شهر فرودگاهی امام
	۷۲,۶۴۰	۷۲,۶۴۰	۰	۵۰,۰۰۰	۵۰,۰۰۰	۰	برنامه توسعه حمل و نقل هوایی
-۱۲	۲,۹۳۵,۵۵۹	۱,۱۷۶,۲۸۰	۱,۷۵۹,۲۷۹	۳,۳۴۲,۰۱۴	۲,۰۰۷,۰۰۰	۱,۳۳۵,۰۰۰	جمع کل

دست‌های خالی بد اختران

مهرداد خواجه‌نوری

عجیب است این تصادف: همان روزی که یادداشت‌ها و مصاحبه‌های گزارش اصلی (در صفحات قبلی) را می‌خواندم، در روزنامه شرق هم دو یادداشت دیدم؛ یکی حکمرانی از نگاه علی لاریجانی (عجالتاً عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام) که با اشاره به شروط انتخاب فرد صالح برای حکومت از نظر ابن‌سینا گفته بود: «اولین ویژگی؛ استقلال سیاسی فردی است که انتخاب می‌شود، دوم عقل اصیل است، سوم اخلاق شریف است و چهارم تسلط به شریعت»؛ اما یادداشت دوم در باب «حکمرانی مطلوب» مربوط می‌شود به هشدار (حداقل) دو اقتصاددان (محسن رنانی و احمد توکلی) درباره خطرات لایحه «مشارکت عمومی و خصوصی» که «از دولت پیش به ارث رسیده» و ظاهراً در حال به سرانجام رسیدن است!

در میانه تذکر «تاکتیک تهاجمی» و «مذاکرات وین» و پیشنهاد تغییراتی در قانون اساسی، بحث جدی درباره لایحه بودجه سال آتی (حتی اگر محدود است به همین سال ۱۴۰۱!) نباید ما را «هوایی» کند؟! باید بچسبیم به خلاصه‌ای از آنچه در گزارش اصلی آمده است! فکر کنم ۲۰ سال می‌گذرد از حضورم (در خدمت برخی از نامداران و مقامات صنعت بیمه وقت) در صدمین سال تاسیس انستیتوی چارتر بیمه در لندن و زمانی که رئیس وقت انستیتو که خود، اقتصاددان بود، اما ایراد می‌گرفت (نقل به مضمون) که سیاستمداران و اقتصاددانان، تئوری می‌دهند و ما (و مخاطبان) «خسارت» می‌دهیم!

حالا تیتیر همه مقالات در بحث بودجه ۱۴۰۱ خبر «از پا افتادگی» می‌دهند: از سقف‌های کوتاه شده، بودجه بد اختران، تداوم خشکی منابع و دست‌های خالی و... دبیر (جسور) کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آژادراه‌ها خبر می‌دهد که: «در جلسات مرکز پژوهش‌های مجلس و نهادهای دیگر، این رئیس سازمان امور مالیاتی است که به عنوان نماینده وزارت اقتصاد در جلسه حضور پیدا می‌کند؛ در حالی که سازمان امور مالیاتی یک نهاد اجرایی است و نمی‌تواند سیاست‌گذاری کند. او فقط به درآمد توجه دارد.»

نگارنده هم، فکر می‌کند که وقتی ۹ تا از ۱۰ شرکت بزرگ دولتی (به عنوان مثال) زیان‌ده هستند، این همه بحث و گفت‌وگو و وقت و انرژی، چرا، صرف نوشتن و بحث درباره بودجه می‌شود: ساده شده‌اش این است: پول نیست و دهان‌های خالی زیاد است.



گزارش دیوان محاسبات کشور درباره نحوه اجرای قانون هوای پاک

تکیه بر باد

از سال ۹۶ تاکنون فقط ۱۰ درصد از احکام مربوط به قانون هوای پاک اجرا شده است

گزارش دیوان محاسبات کشور به مناسبت روز هوای پاک (۲۹ دی ماه) نشان می‌دهد که از بین ۲۲۰ حکم قانونی مربوط به قوانین هوای پاک، فقط ۲۰ مورد به صورت کامل اجرا شده، ۱۴۰ حکم به شکل ناقص انجام شده و در نهایت، ۶۰ حکم نیز فاقد عملکرد بوده است. براساس گزارش این نهاد نظارتی، عمده یافته‌های احصاء شده، از ترک فعل مسئولان دستگاه‌های اجرایی روایت می‌کند. جالب اینجاست که سازمان محیط زیست، وزارت کشور و نیز سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های سراسر کشور که اصلی‌ترین دستگاه‌های مرتبط با این قانون هستند، ضعیف‌ترین عملکرد را در زمینه عمل به تکالیف قانونی داشته‌اند. جزئیات بیشتر از وضعیت اجرای احکام مورد بررسی قانون هوای پاک به تفکیک دستگاه‌های اجرایی را در مطلب حاضر خواهید خواند.



در گزارش اخیر دیوان محاسبات به این نکته اشاره شده که در ۳۰ مورد مربوط به ارائه مجوزهای مربوط به پیش فروش خودروها، وضعیت اخذ تاییدیه استاندارد آلاینده‌گی و اعتبار آنها در موعد تحویل، از وزارت صمت استعلام نشده است

طبق مصوبه دولت، دستگاه‌های اجرایی (وزارت کشور و وزارت راه) ملزم به استفاده از فیلترهای ذرات برای خودروهای سنگین هستند، اما از آنجا که هزینه خرید و نصب این فیلترها روی ناوگان اتوبوسرانی بسیار بالا بوده، چنین اقدامی در اولویت هزینه‌کرد دستگاه‌های مذکور قرار نگرفته است

مکلف به تکمیل طرح کهاب (کاهش، هدایت، انتقال و بازیافت بخارات بنزین) در کلیه مبادی مربوط اعم از انبارهای نفت، جایگاه‌های عرضه سوخت و نفتکش‌ها بوده و این قانون باید از ابتدای مهرماه سال ۱۳۹۹ اجرا می‌شده، اما علی‌رغم مجهز شدن برخی از انبارهای نفت، جایگاه‌های عرضه سوخت و نفتکش‌ها به تجهیزات طرح کهاب، این تکلیف قانونی هم به طور کامل اجرایی نشده است.

همچنین نظارت بر رعایت حدود مواجهه شغلی با ترکیبات آلی فرار برای شاغلان جایگاه‌های بنزین بر عهده وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی نهاده شده بود که در این زمینه کمتر از ۲۳ درصد جایگاه‌های موجود مورد پایش قرار گرفته‌اند.

این گزارش حاکی است براساس ماده (۱۹) قانون هوای پاک، وزارت نیرو مکلف به تامین حداقل ۳۰ درصد افزایش سالانه ظرفیت موردنیاز برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر (انرژی زمین گرمایی، بادی، خورشیدی و...) بوده است، اما حسب اطلاعات دریافتی در سال ۹۸ میزان افزایش سالانه ظرفیت مورد نیاز برق کشور تنها ۵/۵ درصد است و با وجود فاصله فراوان مقدار مزبور با میزان حداقلی مندرج در قانون، طی سال ۱۳۹۹ نیز با کاهش محسوسی این رقم به ۲ درصد از افزایش سالانه ظرفیت برق کشور تقلیل یافته است؛ این در حالی است که طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ سهم کل ظرفیت برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر فقط ۱ درصد بوده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد با وجود تردد آمار چشمگیری از موتورسیکلت‌های فرسوده در سطح کشور، تاکنون هیچگونه دستورالعمل و شیوه‌نامه‌ای درباره نحوه اجرای آزمون‌های معاینه فنی موتورسیکلت به مراکز معاینه فنی ابلاغ نشده و امکان ثبت نتایج معاینه فنی موتورسیکلت‌ها به صورت برخط در سامانه مربوطه مقدور نیست.

بر اساس ماده (۹) قانون، وزارت کشور موظف بوده است با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک ایران)، زمینه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای ۲۰

بر مبنای یافته‌های دیوان محاسبات کشور و براساس گزارش سازمان حفاظت محیط زیست، تعداد روزهای پاک طی سال‌های ۱۳۹۷ لغایت هشت ماهه اول ۱۴۰۰ در اکثریت قریب به اتفاق استان‌ها به‌ویژه در استان‌های البرز، اصفهان، خراسان رضوی و تهران کاهش یافته و حتی به صفر رسیده است.

از سوی دیگر، تعداد روزهای ناسالم و ناسالم برای گروه‌های حساس (شاخص بالای ۱۰۰) در اکثر استان‌ها افزایش داشته و در صورت کاهش نیز چندان محسوس نیست.

به‌طور کلی، حتی با بررسی نه‌چندان فنی کیفیت هوای کشور طی سال‌های اخیر، متوجه خواهیم شد که این شاخص نه‌فقط بهبود نیافته؛ بلکه آلودگی هوا که عموماً در شش ماهه دوم سال رخ می‌داد، اکنون در حال گسترش به شش ماهه اول سال بوده و دامنه بروز آن به سایر شهرها نیز در حال گسترش است.

این در شرایطی است که مستندات نشان می‌دهد در سال‌های ۹۶ تا اوایل سال جاری، ۸۰ درصد اعتبارات پیش‌بینی شده برای سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، به شهرهای کشور تخصیص داده شده و ۹۴ درصد آن هم توسط شهرداری‌ها هزینه شده است، اما یا اقدامی در جهت عمل به تکالیف بندهای مربوط به حوزه حمل و نقل عمومی توسط این نهاد انجام نشده یا میزان توجه به این تکالیف بسیار کمتر از انتظار بوده است.

از سوی دیگر، یافته‌های حسابرسی و گزارش وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی درباره کمی‌سازی اثرات بهداشتی و اقتصادی آلاینده ذرات معلق، نشان می‌دهد هزینه‌های مرتبط با مرگومیر ناشی از آلودگی هوای ۲۵ شهر کشور در سال ۱۳۹۹ حدود ۴/۳ میلیارد دلار برآورد شده که حکایت از هزینه‌های بسیار بالای تحمیل شده بر جامعه بر اثر مواجهه با آلودگی هوا دارد.

در گزارش دیوان محاسبات کشور به این نکته اشاره شده که در ۳۰ مورد مربوط به ارائه مجوزهای مربوط به پیش فروش خودروها، وضعیت اخذ تاییدیه استاندارد آلاینده‌گی و اعتبار آن در موعد تحویل از وزارت صنعت، معدن و تجارت استعلام نشده است. وزارت نفت نیز

هزار نفر جمعیت را ظرف مدت ۵ سال از محل منابع درآمدی ماده (۶) این قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر کردن سود بازرگانی واردات خودروهای برقی - بنزینی (هیبریدی) و الکتریکی و موتورسیکلت برقی، به انجام برساند، اما با وجود فرسودگی ۴۰ درصدی ناوگان اتوبوسرانی شهری در کلاتشهر تهران و علی‌رغم گذشت ۴ سال از اجرای قانون هوای پاک، در سال ۱۳۹۹ هیچگونه نوسازی در کلاتشهر تهران از محل درآمد ماده (۶) انجام نشده است. گزارش دیوان محاسبات خاطر نشان می‌کند

طبق مصوبه هیات وزیران، دستگاه‌های اجرایی (وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی) ملزم به استفاده از صافی‌های (فیلتر) ذرات برای خودروهای دیزلی سنگین و تعویض کاتالیزگر (کاتالیست) خودروهای عمومی درون‌شهری هستند، اما با توجه به شرایط کنونی، هزینه‌های خرید و نصب فیلترهای دوده بر روی ناوگان اتوبوسرانی فعلی با بیش از ۸۰ درصد فرسودگی، به صورت ارزی و بسیار بالا بوده و نگهداری آنها نیازمند هزینه‌کرد سالیانه است؛ اما به دلیل وضعیت نامناسب درآمدی در اکثر شهرداری‌ها، هنوز چنین اقداماتی در اولویت هزینه‌کرد آنها

قرار نگرفته است.

نکته دیگر این است که با وجود الزام قانونی برخی دستگاه‌ها نسبت به تکمیل و راهاندازی شبکه ملی پایش و اطلاع‌رسانی آلودگی صوتی با اولویت کلان‌شهرها، علی‌رغم گذشت بیش از ۲ سال از تاریخ تصویب این آیین‌نامه، شبکه ملی مزبور تاکنون راهاندازی نشده و طرح جامع مدیریت کاهش آلودگی صوتی نیز تکمیل نشده است.

در نهایت با توجه به یافته‌های حاصل از گزارش دیوان محاسبات، معضل آلودگی هوا در صورت عدم مدیریت، ابعاد گسترده‌تری خواهد یافت و التزام به ایجاد پشتوانه‌های قانونی با مشارکت فعال تمام ارکان اجرایی و نیز همه ذی‌نفعان، مردم، رسانه‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد راهکار برون‌رفت از شرایط کنونی است، پس بسیج همه توان دستگاه‌های اجرایی و نظارتی و گسترش عدالت محیط‌زیستی و اجتماعی ضروری خواهد بود.

در حالی شاهد بی‌توجهی دستگاه‌های متولی در زمینه آلودگی هوا هستیم که امسال در بیانیه وزارت بهداشت به مناسبت ۲۹ دی ماه و «روز ملی هوای پاک» بر ارتباط هشداردهنده آلودگی هوا و مرگ‌ومیر شهروندان، به‌ویژه کودکان تاکید شد. در این بیانیه آمده است: «غلظت سالیانه ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون در کشور به طور میانگین ۶ برابر رهنمود سازمان جهانی بهداشت است و فقط در ۱۴ درصد از روزهای سال، غلظت ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون در شهرهای کشور پایین‌تر از رهنمود سازمان جهانی بهداشت بوده است.

جالب اینجاست که بیانیه وزارت بهداشت ایران در شرایطی صادر شده که طبق گزارش دیوان محاسبات کشور، یکی از متهمان اصلی در زمینه عدم توجه به تکالیف قانونی مربوط به «هوای پاک» همین وزار تخانه است.

این در حالی است که در دورانی که جامعه با پاندمی کرونا و سویه‌های آن دست‌وپنجه نرم می‌کند، کم نیستند مطالعاتی که نشان می‌دهند، قرار گرفتن در معرض آلاینده‌های هوا بر سیستم ایمنی در این روزهای سخت و بر بیماران مبتلا به کرونا و مرگ‌ومیر ناشی از این بیماری تاثیر زیادی دارد.

وضعیت اجرای احکام مورد بررسی قانون هوای پاک به تفکیک دستگاه‌های اجرایی ذی‌مدخل

برنامه	انجام	ناقص	عدم انجام
محیط زیست	۶	۷۲	۲۱
وزارت کشور	۳	۲۳	۱۴
سازمان شهرداری‌ها و دهرداری‌ها	۱	۲۵	۹
وزارت بهداشت	۲	۱۵	۱
سازمان هواشناسی	۰	۱۳	۱
نیروی انتظامی	۱	۱۸	۵
سازمان ملی استاندارد	۵	۲۴	۸
وزارت صمت	۵	۲۵	۹
وزارت راه و شهرسازی	۴	۱۴	۶
ستاد ملی حمل‌ونقل و سوخت	۲	۷	۰
وزارت دادگستری	۱	۵	۰
قوه قضاییه	۰	۱۰	۲
بیمه مرکزی	۰	۵	۲
سازمان برنامه و بودجه	۰	۱۱	۱۲
وزارت اقتصاد و امور دارایی	۰	۱۷	۴
وزارت نفت	۱	۲۶	۴
وزارت نیرو	۰	۲۰	۲
وزارت جهاد کشاورزی	۲	۱۴	۵
وزارت امور خارجه	۰	۶	۰
صداوسیما	۰	۷	۰
سازمان انرژی اتمی	۰	۷	۱
وزارت ارتباطات	۰	۹	۰
وزارت علوم	۱	۵	۱

«۴۵ هزار سال عمر از دست رفته» تنها در تهران

رئیس گروه سلامت هوا و تغییر اقلیم وزارت بهداشت می‌گوید، تعداد کل مرگ‌های منتسب به ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون، در سال ۹۹ روند افزایشی داشته است. او بیش از ۵۰ درصد مرگ‌ومیر و ۱۰ درصد مرگ نوزادان زیر یک سال را منتسب به آلودگی هوا دانسته است.



تهران در میان پایتخت‌های جهان رتبه نوزدهم از نظر غلظت ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون را داراست. به گفته دکتر عباس شاهسونی در گفت‌وگو با ایسنا، در سال ۹۹ مجموع تعداد سال‌های عمر از دست رفته در شهر تهران، ۴۵ هزار سال بوده است.

به گفته او در تهران به طور میانگین در سال ۱۳۹۹ تعداد ۳۷۵۱ مرگ منتسب به مواجهه با ذرات معلق رخ داده است. در ایران در سال ۱۳۹۹ شهرهای زابل، تهران، اهواز، اصفهان و مشهد بالاترین غلظت ذرات معلق را داشتند.

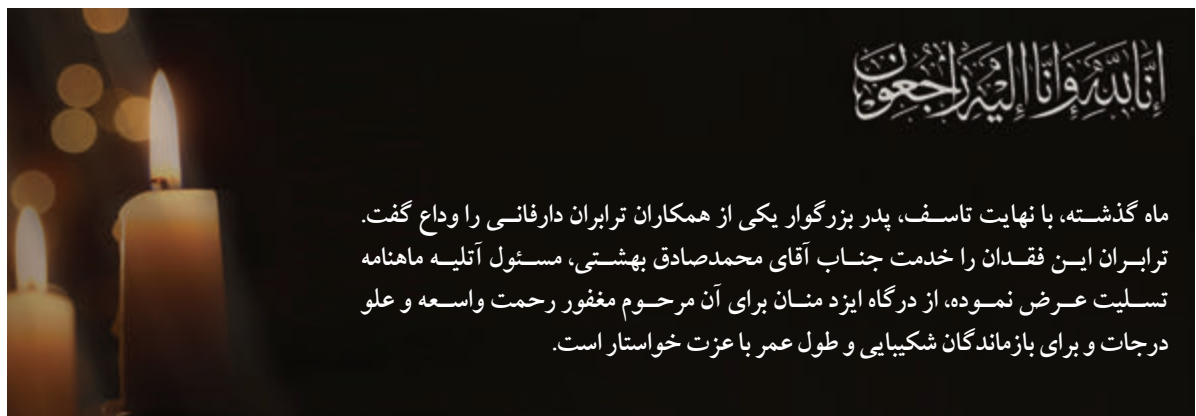
محمد مهدی امین، معاون بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی اصفهان نیز در آبان ماه امسال گفته بود، میزان مرگ‌ومیر منتسب به آلودگی هوا در اصفهان در سال‌های ۹۷ تا ۹۹ حدود ۳ برابر افزایش یافته است.

به گفته این کارشناس، اصفهان از سال ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ با افزایش ۳۵ درصدی ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون روبه‌رو بوده است. به گفته او، در زمینه انواع سرطان هم که این شهر «به طور معمول در رتبه‌های دوم تا پنجم است، در بازه زمانی نامبرده، هر سال حدود ۵۰۰ مورد ثبت مورد جدید ابتلا به سرطان در استان» گزارش شده است.

وضعیت هوای اهواز و دیگر شهرستان‌های استان خوزستان نیز در سال‌های گذشته همیشه «خطرناک» بوده است. آذرماه امسال اداره کل محیط زیست استان خوزستان اعلام کرد آلودگی هوا در اهواز به ۱۰ برابر حد مجاز رسیده است. در آن روز مشخص هوای اهواز با ۱۳۹۸ میکروگرم بر مترمکعب (میزان استاندارد این ذرات ۱۵۰ میکروگرم بر مترمکعب است) تنها برای یک چیز مناسب نبود و آن هم «تنفس» بود.

امسال در بیانیه وزارت بهداشت به مناسبت روز هوای پاک آمده است که هزینه‌های مرگ ناشی از آلودگی هوا در کشور بالغ بر ۷ میلیارد دلار برآورد می‌شوند. در این بیانیه، از تمامی دست‌اندرکاران و فعالان حوزه سلامت و محیط زیست خواسته شده است تا با فرهنگ‌سازی، تدوین و اجرای آموزش‌های مقدماتی در مدارس، جلب مشارکت‌های مردمی، اجرای صحیح قانون هوای پاک در کشور و تخصیص منابع مالی پایدار برای شهروندان ایرانی امکان داشتن محیطی سالم و تنفس هوایی پاک را فراهم کنند.

گفتنی است، قانون هوای پاک در سال ۹۶ در ایران تصویب شد و به گفته کارشناسان، در مجموع بیش از ۶۰ قانون، مصوبه، آیین‌نامه و بخشنامه درباره هوای پاک در ایران وجود دارد که پیشینه برخی به پیش از انقلاب بازمی‌گردد، اما با وجود مقررات مربوط به هوای پاک شهروندان در بخش‌های عظیمی از ایران از هوای پاک محروم هستند. یوسف رشیدی، عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی، مهمترین عامل تداوم آلودگی هوا در کلانشهرهای ایران را اشتباهات مدیریتی در سال‌های گذشته می‌داند که «عملاً باعث شده قوانین مربوط به هوای پاک در کشورمان برای عموم مردم بی‌اهمیت جلوه کند». اما معاون سابق سازمان حفاظت محیط زیست مشکل را در جای دیگری می‌بیند و می‌گوید، قانون «هوای پاک» بدون توجه به ظرفیت‌های کشور تدوین شد.



ماه گذشته، با نهایت تأسف، پدر بزرگوار یکی از همکاران ترابران دارفانی را وداع گفت. ترابران این فقدان را خدمت جناب آقای محمدصادق بهشتی، مسئول آلتیه ماهنامه تسلیت عرض نموده، از درگاه ایزد منان برای آن مرحوم مغفور رحمت واسعه و علو درجات و برای بازماندگان شکیبایی و طول عمر با عزت خواستار است.



اواسط مهرماه سال ۹۹، براساس مصوبه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت «به منظور ایجاد مدیریت واحد در راستای انسجام بخشی به امور پایانه‌های مرزی» مدیریت این پایانه‌ها، مانند پایانه‌های هوایی و دریایی به وزارت راه و شهرسازی محول شد تا این گذرگاه‌ها که مدت‌هاست به دلیل قرائت‌های گوناگون، به گلوگاه تبدیل شده و دچار نابسامانی حداکثری است، رنگ انتظام به خود گیرد و از توقف‌های طولانی مدت که سال‌هاست هزینه و خسارت‌های جبران‌ناپذیری را به اقتصاد کشور تحمیل کرده، جلوگیری شود.

با گذشت یک سال از ابلاغ این مصوبه، ظاهراً در مهرماه امسال، شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی زمینی کشور نیز به ریاست وزیر راه و شهرسازی و دبیری معاونت حمل‌ونقل پس از مدتی توقف فعالیت، با رویکردی جدید آغاز به کار کرده است.

با توجه به این خبر، با مهندس جواد هدایتی، مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور گفت‌وگوی مبسوطی درباره اقدامات انجام شده توسط این سازمان برای یکپارچه‌سازی مدیریت و رفع گلوگاه‌های مرزی داشتیم. بنابر توضیحات هدایتی، علی‌رغم اقدامات زیرساختی انجام شده، هنوز حتی در تعریف حریم مرزهای کشور هم درماندگی به چشم می‌خورد، چه برسد به هماهنگی بین نهادهای حاضر در مرز که هیچ تمایلی برای همسو شدن نشان نمی‌دهند.

کندوکاوی درباره سرانجام واگذاری مدیریت واحد مرزی به وزارت راه

کلیددار بی‌کلید!

بهاره بوذری



در ابتدای محول شدن مسئولیت مدیریت مرزی به وزارت راه، آسیب‌شناسی بسیار حرفه‌ای روی تمام پایانه‌های مرزی انجام دادیم تا ببینیم هر کدام چه مشکلاتی از منظر عملیاتی، زیرساختی و کشورهای هم‌مرز دارند تا در نهایت به سندی برسیم که نقشه راه اقدامات بعدی را مشخص کند

پس از آسیب‌شناسی صورت گرفته، چند کار بنیادین را کلید زدیم که یکی از مهم‌ترین آنها ایجاد یک پلتفرم برای تبادل اطلاعات و داده‌ها بین نهادهای مرتبط است

مدعی شد که باید مدیریت مرزها را برعهده داشته باشد، پس بر حسب تصمیمات مقامات ارشد کشور، گردش کاری اتفاق افتاد و در سال ۱۳۹۴ مدیریت پایانه‌های مرزی به آنها واگذار شد. گمرک حدود ۵ سال مدیریت مرزها را برعهده داشت تا اینکه مقرر شد مدیریت مرزی به صورت چرخشی انجام شود.

نهایتاً در سال ۱۳۹۹ با توجه به مسائلی که رخ داد و نیاز به توسعه زیرساختی و نگاه جدید به مباحث مدیریتی، همچنین نارضایتی‌هایی که سایر دستگاه‌ها طی سال‌های گذشته داشتند، تصمیم گرفته شد که با رویکرد توسعه تردد از مرزها، مجدداً وزارت راه وارد عمل شود.

در واقع، با توجه به تحریم دریایی کشور و عدم توسعه دیگر مدل‌های حمل و نقل، ناگزیر عمده تمرکز کشور معطوف به مناسبات تجاری با کشورهای همسایه شد و نهایتاً براساس ابلاغ ستاد تدابیر ویژه اقتصادی دولت قبل، اواخر آذرماه سال گذشته، مدیریت یکپارچه پایانه‌های مرزی زمینی مجدداً به وزارت راه محول شد.

ترابران: در این یک سال، وزارت راه چه اقداماتی برای مدیریت یکپارچه مرزهای کشور انجام داده است؟

■ درست است که یکسال گذشته، ولی شرایط این یک سال بسیار خاص بود؛ اولاً این واگذاری مدیریت تصمیم دولت دوازدهم تقریباً در ماه‌های آخر دولت این انتقال صورت گرفت. افرادی که کارهای اجرایی انجام داده باشند، می‌دانند که وقتی تغییری ساختاری اتفاق می‌افتد، برای اینکه مدیریت جدید بتواند سیاست‌ها و برنامه‌های خود را آماده و پیاده کند، نیاز به جریان حمایتی محکم و باثباتی دارد، در حالی که ما عملاً در دولت دوازدهم، فقط دو ماه دی و بهمن را - آن هم در شرایط نیمه‌تعطیل کرونایی - در اختیار داشتیم و در اسفند نیز شاهد اجرای تعطیلی و قرنطینه گسترده ناشی از کرونا بودیم.

هر ساله در فروردین ماه نیز به دلیل تقارن با تعطیلات ایام عید، مواجه با رکود مضاعفی هستیم. در اردیبهشت فضای انتخاباتی حاکم بود و در خرداد با برگزاری انتخابات عملاً انتقال دولت کلید خورد. پس به صورت خوش‌بینانه، در دولت قبل ما فقط دو ماه وقت مفید داشتیم. دولت جدید هم تا سیاست‌گذاری‌هایش در

ترابران: آیا واگذاری مدیریت یکپارچه پایانه‌های مرزی به وزارت راه به‌صورت کامل اتفاق افتاده است؟ اکنون سازمان راهداری در کجای زنجیره مدیریت مرزها قرار دارد؟

■ اگر بخواهیم به پیشینه این موضوع برگردیم، باید بگویم در سال ۱۳۷۵، با توجه به نیازمندی و شرایط جدیدی که در کشور از نظر مرزهای زمینی در حال شکل‌گیری بود (پیش از آن در قسمت‌های شمالی با شوروی کمونیستی مرادوات چندانی نداشتیم، با عراق هم در جنگ بودیم و برای سال‌ها مرزهایمان بسته بود و با افغانستان و پاکستان هم مرادوات زمینی چندانی برقرار نبود) احساس نیاز نسبت به ساخت و توسعه گذرگاه‌های زمینی با کشورهای همسایه و ضرورت تسهیل امور دستگاه‌های مختلفی که ماموریت قانونی در مرزها داشتند، احساس شد. بنابراین طبق مصوبه شورای عالی اداری کشور، شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی به ریاست وزیر راه تشکیل و با ماموریت‌های مشخص، مدیریت هماهنگی مرزهای زمینی به این وزارتخانه سپرده شد.

اهم این ماموریت نیز ایجاد زیرساخت‌های لازم در گذرگاه‌های مرزی برای استقرار دستگاه‌های حاضر در مرز براساس ترتیب و توالی مصوب و ایجاد هماهنگی فعالیت بین آنها بود، زیرا تا قبل از آن ما گذرگاه‌های جاده‌ای فعال چندانی به غیر از مرز بازرگان ترکیه و چند مرز محدود دیگر نداشتیم.

در یکی دو دهه بعد از آن، در راستای مدیریت پایانه‌های مرزی، عمده توجه وزارت راه و شهرسازی سرمایه‌گذاری در ایجاد زیرساخت‌ها بود، بنابراین مشاورانی به کار گرفته شدند و طرح‌های جامع توسعه برای هر مرز با توجه به شرایط جغرافیایی، میزان نیاز، حجم تردد و ماموریت‌ها اعم از تجاری و مسافری تدوین شد و در شورای ساماندهی با حضور تمام دستگاه‌هایی که در مرز ماموریت داشتند، به تصویب رسید و با هزینه و سرمایه‌گذاری خود سازمان راهداری، پایانه‌های مرزی احداث شده و توسعه یافتند.

بدین ترتیب، همانطور که گفتیم، از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۳، مدیریت پایانه‌های مرزی با وزارت راه و سازمان راهداری بود، اما در سال ۹۳، گمرک

تمرکز همه رویه‌های گمرکی و انواع کنترل‌ها در نقطه صفر مرزی، باعث شده که در مرز بازرگان ۹۰ هکتار پایانه مرزی احداث شود، در حالی که در هیچ کشوری، ساخت یک پایانه مرزی با چنین وسعتی سابقه ندارد و می‌توان آن را به‌عنوان رکورد در کتاب گینس ثبت کرد

حدود ده سال پیش رییس‌جمهور وقت کشور گرجستان یکی از ارکان طرح تحول اقتصادی خود را بحث ساماندهی گذرگاه‌های مرزی اعلام کرد. این برنامه باعث شد که در حال حاضر عملکرد مرز این کشور با ترکیه که زیر یک هکتار وسعت دارد، از کل مرزهای ۲۵ گانه کشور ما بیشتر باشد

مدیریت امور مشخصی شود، زمان خاص خود را می‌طلبد.

اما علی‌رغم همه شرایطی که اشاره کردم، می‌توانم از چند اقدام اساسی وزارت راه در این فاصله زمانی نام ببرم:

در ابتدا، ما یک آسیب‌شناسی فوری و بسیار حرفه‌ای در کوتاه‌ترین زمان ممکن روی تمام پایانه‌های مرزی انجام دادیم تا ببینیم هر کدام چه مشکلاتی از سه منظر فرآیندی و عملیاتی، زیرساختی و کشورهای هم‌مرز دارند، چون بخشی از مسائل و مشکلات ما در مرزها مربوط به رفتار کشور مقابل است.

به هر حال با همکاری مدیران مرزها و ادارات کل استان‌ها، همراه با بازدیدهای میدانی مستمر، همه پایانه‌های مرزی را آسیب‌شناسی جدی کردیم و به سندی رسیدیم که مشکلات مرزی و نقشه راه را مشخص می‌کرد.

همزمان یک مطالعه تطبیقی هم صورت گرفت تا ببینیم در کشورهای دیگر از نظر کارایی بخشی در پایانه‌های مرزی چه تفکر و رویکردی حاکم است. خوشبختانه نهادهای بین‌المللی زیادی روی موضوع پایانه‌های مرزی کار کرده‌اند، یعنی از دهه‌های قبل که بحث توسعه کریدورها و گذرگاه‌های تجاری به صورت زمینی بین کشورها شکل گرفت، دقیقا یکی از گلوگاه‌های توسعه تجارت بین‌المللی، عملکرد پایانه‌های مرزی تشخیص داده شده و حتی سازمان‌های بین‌المللی مثل سازمان تجارت جهانی، اسکاپ، بانک جهانی و ایروداعان دارند که یکی از مشکلات دنیا در زمینه توسعه تجارت زمینی، بحث گذرگاه‌های مرزی، توقف‌های مرزی و تشریفات حاکم در آن است و برای بهبود و حل این مشکل بسیار کار کرده‌اند تا عبور از این معابر را تا حد ممکن تسهیل و تسریع و جریان پیوسته تجارت را عملی کنند.

بعد از این مطالعات، به یک چارچوب بسیار خوب و استواری رسیدیم که می‌تواند مبنای کار حتی برای ۲۰ یا ۳۰ سال آینده باشد.

در واقع، براساس این گفته که «۵۰ درصد حل مسئله، شناخت درست آن است» ما در یک دوره کوتاه‌مدت، فاز شناخت بسیار خوبی را پشت سر گذاشتیم و حتی از مهر ماه ۹۹ که مطلع شدیم بحث واگذاری مدیریت مرزی به وزارت راه مطرح شده، کار روی فاز شناخت را

شروع کردیم.

سپس با توجه به آسیب‌شناسی صورت گرفته، چند کار کلیدی و بنیادی را کلید زدیم که یکی از مهم‌ترین آنها ایجاد پلتفرم تبادل اطلاعات و داده‌ها بین نهادهای مرتبط است. در دنیا، تجارت و به‌خصوص حمل‌ونقل بعد از کرونا به سمت دیجیتال شدن و تبادل اسناد الکترونیکی رفته‌اند، اما ما متأسفانه در سیستم حمل‌ونقل بین‌المللی تقریباً از این موضوع بی‌بهره هستیم و کاملاً به‌شکل سنتی عمل می‌کنیم.

به زبان ساده، در مورد بار صادراتی که از مبدا ایران حرکت می‌کند، وقتی سند حمل صادر می‌شود، همه مشخصات مثل راننده، بار، کریر و فرورادر در دسترس است، اگر این اطلاعات از مبدا به مرز خروجی منتقل شود یا اینکه در مرز خروج توسط یک دستگاه ثبت شود، اگر تبادل داده وجود داشته باشد، دستگاه بعدی لازم نیست که مجدداً پرسد اسمت چیست، بارت چیست، از کجا می‌آیی و به کجا می‌روی و با ثبت اطلاعات تکراری زمان توقف مضاعفی را طلب کند؛ اما از آنجا که ما به‌شکل جزیره‌ای عمل می‌کنیم، راننده و شرکت حمل‌ونقل باید یکسری اطلاعات را چند مرتبه به دستگاه‌های کنار هم اعلام و آنها ثبت کنند و این یعنی توقف مضاعف... در حالی که اگر فقط در یک پایگاه، این داده‌ها ثبت و با سازمان‌های دیگر به اشتراک گذاشته شود، در بازرسی‌های بعدی فقط راستی‌آزمایی صورت می‌گیرد و نیازی نیست از اول، همه اطلاعات کنترل شود.

بنابراین، برای تحول بنیادین به سمت یک پلتفرم رفتیم تا تمام دستگاه‌هایی که به حمل‌ونقل بین‌المللی خدمات می‌دهند (چه در مرز و چه خارج از مرز) در این پلتفرم اطلاعات خود را به اشتراک بگذارند و نهایتاً به سمتی حرکت کنیم که کنترل‌ها هوشمند شود، چون مهم‌ترین دلیل ایستایی، کنترل‌هایی است که دستگاه‌های مختلف به خودشان اجازه می‌دهند به بهانه‌های مختلف مانند مواد مخدر، قاچاق، سوخت و کالاهای اساسی اعمال کنند، حتی در فاصله‌های کمتر از ۱۰۰ متری.

برای پلتفرم تبادل داده، مشاور و پیمانکار گرفتیم و در ۲۶ آذر امسال، فاز یک سامانه جامع حمل‌ونقل بین‌المللی رونمایی شد و به دنبال این هستیم که به‌زودی پیاده‌سازی و استقرار آن

نگیرد، تحقق سیاست توسعه مناسبات تجاری با کشورهای همسایه که شعار اساسی رئیس دولت سیزدهم است، بسیار سخت و تقریباً غیرممکن خواهد بود.

ترابران: طبق مصوبه شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی کشوری، سازمان راهداری ملزم به تهیه سامانه جامع مرزها شده است، آیا سامانه جامع حمل و نقل بین‌المللی که نسخه ابتدایی آن آماده شده است، بخشی از این سامانه جامع مرزهاست؟

■ بله همان سامانه است که کار تکنیکال و کدنویسی آن تقریباً انجام شده و در مرحله آزمایشی است. نکته اصلی این است که باید با دستگاه‌های دیگر متصل شوند و تبادل داده داشته باشند که اگر این اتفاق بیفتد، با احتساب تاخیر زیاد، در شش ماهه اول سال بعد نهایی خواهد شد.

در ادامه صحبت‌های قبل، تاکید می‌کنم که سیستم پسرکانه‌ای و انتقال تشریفات به داخل کشور و طراحی پلتفرم تبادل داده‌ها، دو کار بنیادین مربوط به مدیریت مرزها است و تردیدی در ضرورت آن وجود ندارد.

به موازات این اقدامات، کمیته ساماندهی مرزی هم در سازمان راهداری شکل گرفت که تاکنون نزدیک به ۲۰ جلسه برگزار کرده و بسته به شرایط، تصمیم‌گیری‌هایی انجام شده است. براساس ارزیابی عملکرد مرزهای پرتدد، شش مرز کلیدی برای اولویت اجرای طرح ساماندهی سریع و توسعه زیرساخت انتخاب شدند. در شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی زمینی کشور به ریاست مقام عالی وزارت راه، مرز بازرگان که دروازه تجارت کشور با اروپا است به عنوان پالیوت انتخاب شد تا تمام مباحث پسرکانه‌ای را در آن پیاده کنیم و وقتی نتایج خوبی گرفتیم به باقی مرزها توسعه و تعمیم دهیم.

در بحث پارکینگ‌ها هم با توجه به اینکه در اکثر اوقات ۱۰ تا ۱۲ کیلومتر صف انتظار کامیون در مرز بازرگان وجود دارد، یک شرکت بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری مشترک با منطقه آزاد ماکو، یک پارکینگ و مجموعه توقفگاهی خیلی خوب و به‌روز با ظرفیت بیش از ۶۰۰ کامیون احداث کرده که می‌توان گفت در مرزهای کشور بی نظیر است.

که در حال حاضر، سیستمی بسیار کارآمد، کم‌هزینه و با بهره‌وری بالا در مرزهای خود داشته باشند؛ در حد یک ایستگاه اخذ عوارض، با تشریفات حداقلی، توقف چند دقیقه‌ای و پرسنل بسیار محدود.

البته نه اینکه آنها تشریفات لازم را انجام نمی‌دهند، بلکه این تکالیف را در صفر مرزی انجام نمی‌دهند و همه کنترل‌ها در طول مسیر، به صورت هوشمند و بر پایه سیستم تبادل داده صورت می‌گیرد. به عنوان مثال، مسئول مرز گرجستان توضیح داد که وقتی آنها در سیستم خود اطلاعات کامیونی را وارد می‌کنند، این سامانه دقیقاً با همه نهادهای مرتبط به صورت سیستماتیک ارتباط دارد و در هر لحظه اطلاعات را چک می‌کند. آنها حتی با وزارت دفاع متصل بودند که در زمره امنیتی‌ترین وزارتخانه است. در نتیجه، عملکرد مرز سارپ گرجستان با ترکیه که زیر یک هکتار وسعت دارد، از کل مرزهای ۲۵ گانه ما بیشتر بود. در حالی که ما در بازرگان ۹۰ هکتار پایانه مرزی ساختیم تا کامیون‌ها را بیشتر نگاهداریم.

من تاکید می‌کنم اگر نظام (چون بخشی از اتفاقاتی که در مرز می‌افتد خارج از اختیارات دولت‌هاست) در مورد پایانه‌های مرزی و تغییر بنیادین و رویکردی در مرزها تصمیم عملی

هم صورت بگیرد و این سامانه به عنوان اساس کار در حوزه مرزی و بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد. امیدواریم دستگاه‌های دیگر هم روی بحث تبادل داده همکاری کنند چون به نفع همه است.

در گام بعدی، مفهوم جدیدی را در بحث پایانه‌های مرزی مطرح کردیم مبنی بر اینکه اساساً نباید همه تشریفات و کنترل‌ها و رویه‌ها در نقطه صفر مرزی انجام شود، به نظر من، با این استراتژی جدید، یک تغییر الگوی اساسی اتفاق خواهد افتاد، چون ۱۸۰ درجه در تعارض با رویه‌ای است که از سال ۷۵ حاکم شده است. اساساً مرز محل عبور است، چرا همه تشریفات و کنترل‌ها و نظارت‌ها باید در صفر مرزی انجام شود. مرزی که عمدتاً از نظر امکانات، تجهیزات، ارتباطات و زیرساخت‌ها محروم است و اکثر دستگاه‌ها به لحاظ نیروی انسانی (کمی و کیفی) دچار مشکل هستند و نتیجه همه اینها می‌شود توقف و هزینه!

همین امروز که من و شما صحبت می‌کنیم، از ترکیه به سمت ایران ده‌ها کیلومتر صف کامیون وجود دارد. ما می‌گوییم مزیت جغرافیایی داریم؛ در حالی که از آلمان و هلند و دورترین نقطه اروپا نهایتاً چهار روزه به قلمرو ایران می‌رسند و بعد مجبور می‌شوند ده روز پشت مرز ما معطل شوند! با این وضعیت دیگر چه مزیت ترانزیتی باقی می‌ماند؟! تمرکز همه رویه‌های گمرکی و تشریفات و انواع کنترل‌ها در نقطه صفر مرزی، منجر شده به اینکه در مرز بازرگان ۹۰ هکتار پایانه مرزی احداث شود، در حالی که در هیچ کجای دنیا ساخت یک پایانه مرزی با چنین وسعتی سابقه ندارد و می‌توانیم در کتاب گینس آن را ثبت کنیم.

حدود دو ماه قبل، برای برگزاری کمیته حمل و نقل جاده‌ای، سفری به گرجستان داشتیم، چون این کشور یکی از الگوهای خیلی خوب در این زمینه محسوب می‌شود. ده سال پیش، وقتی آقای ساآکاشویلی رییس جمهور وقت گرجستان، طرح تحول اقتصادی خود را اجرایی کرد، یکی از ارکان این طرح تحول اقتصادی، ساماندهی گذرگاه‌های مرزی بود؛ با این فرض که اگر نتواند مرزها را با کم‌ترین هزینه در اقتصاد ملی ساماندهی کند، هیچ‌وقت نمی‌توان شاهد تحول اقتصادی بود. این برنامه باعث شد

**به علت عدم همکاری
گمرک بعد از گذشت
یک سال هنوز نتوانسته‌ایم
طرح شورای ساماندهی
مبادی ورودی و خروجی
زمینی کشور را در مرز
بازرگان عملیاتی و
مرز نمونه مد نظر شورای
ساماندهی را برای
تعمیم به مرزهای دیگر
عرضه کنیم**

ما برای مرز باشماق طرح سیستم پسرانه‌ای را مصوب و مناقصه‌ای برگزار کردیم و پیمانکار طرح که هزینه فاز ۱ آن ۶۰ میلیارد تومان برآورد شده، انتخاب شد، اما ناهماهنگی و زیر میز زدن گمرک، پروژه را متوقف کرد

بر اساس مصوبه دولت فقط مسئولیت را به ما داده‌اند، ولی اختیاری واگذار نشده، مثل این است که مسئولیت یک ساختمان را به شما بدهند ولی کلید آن را پیش خودشان نگه دارند. به همین دلیل مجبور شدیم آیین‌نامه مدیریت واحد مرزی را آماده کرده و به دولت ارائه دهیم

ترابران: چندی پیش ترابران گزارشی درباره وضعیت تاسف‌بار رانندگان در پایانه‌های مرزی کشور داشت، شرایطی که به هیچ عنوان در شأن رانندگان نیست ...

■ بله ساخت این توقفگاه اقدام خوبی برای رفع همین مشکلات بود، با این حال من معتقدم که این فقط یک مسکن است و نه راه‌حل اساسی. درست است که راننده‌ای که چند هزار کیلومتر رانندگی می‌کند باید یک آرامش ذهنی قابل قبولی داشته باشد، اما درست‌ترین است که مرز محل عبور باشد و اصلاً نیازی به امکاناتی برای سازماندهی توقف بهتر و مثلاً ساختن هتل در صفر مرزی وجود نداشته باشد.

بنابر تصمیم شورای ساماندهی، مقرر شده که محل استقرار شرکت نفت و گمرک در مرز بازرگان که در نقطه صفر مرزی قرار دارد، ۶۰۰ تا ۷۰۰ متر پایین‌تر بیاوریم که فضای بازتری است (محوطه 3RD) و به جای ۱ گیت ۵ گیت بگذاریم.

برای بازسازی و تجهیز سالن تجاری هم نزدیک ۲۰ میلیارد تومان هزینه کردیم، ولی به علت عدم همکاری گمرک این اتفاق بعد از یک سال به طور کامل محقق نشده و هنوز نتوانسته‌ایم طرح شورای ساماندهی را آن طور که مطلوب است در مرز بازرگان عملیاتی و مرز نمونه مانند شورای ساماندهی را برای تعمیم به مرزهای دیگر عرضه کنیم.

مرز آستارا هم - با توجه به اینکه از طریق آذربایجان به روسیه نیز تردد داریم - یکی دیگر از مرزهای کلیدی کشور است. با آذربایجان توافق شده است تا پایانه مرزی به منطقه باغ سیروس منتقل شود و علاوه بر پل ریلی موجود، یک پل جاده‌ای هم احداث و پایانه مرزی که با توسعه شهر در داخل بافت شهر آستارا قرار گرفته، به خارج از شهر منتقل شود، چون ورود کامیون‌ها به شهر معضلات ترافیکی و اجتماعی ایجاد کرده است، بنابراین اکنون شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور به دنبال ساخت این پل است و ما هم به دنبال تملک زمین هستیم تا با رویکرد پسرانه‌ای، یک مرز نمونه مهیا شود.

در مذاکرات احداث پل هم با طرف آخری قید کرده‌ایم که باید ظرفیت روزانه هزار تردد کامیون را داشته باشد، زیرا یکی از معضلاتی که

ما مخصوصاً در ماه‌های نزدیک به ژانویه - که صادرات ما به روسیه به اوج خود می‌رسد - با آن مواجه هستیم، میزان محدود پذیرش کامیون‌ها از طرف آذربایجان است.

به هر حال، مذاکره کرده‌ایم که برای هزار تردد یعنی ۵۰۰ رفت و ۵۰۰ برگشت تسهیلات و شرایط را در مشترکاً نظر بگیریم.

در مرز دوغارون نیز با یک ادعای واهی از طرف افغانستان روبه‌رو بودیم که باعث شده بود یک فضای حدود ۸۰۰ متری بین خروجی مرز دوغارون تا مرز اسلام‌قلعه را نتوانیم بازسازی کنیم. چون آنجا را قلمرو خودشان تلقی می‌کردند، در حالی که ایران صرفاً پایانه مرزی خود را با فاصله از نقطه صفر مرزی احداث کرده بود.

به هر حال، این اختلاف از سال ۱۳۳۶ تاکنون مطرح بوده، اما با پیگیری‌های مستمر وزارت امور خارجه و تشکیل کمیته مشترک مرزی به این توافق رسیدیم که آن نقطه مرزی را بدون اینکه تأثیری در مالکیت ایجاد کند، بازسازی و ساماندهی کنیم تا جریان تجارت بین دو کشور توسعه پیدا کند. علاوه بر این ما توانستیم از این فرصت نهایت استفاده را ببریم و ایده تبدیل مرز به محل عبور را پیاده و به طول ۶۰۰ و عرض ۵۰ متر یک مسیر اتصالی نظیر باند فرودگاه ایجاد کنیم تا مسیر برای عبور ۲ هزار تردد روزانه آماده‌سازی شود. هم‌اکنون مشاور در حال طراحی جزئیات طرح ساماندهی است و به زودی با عبور از فصل سرد عملیات اجرایی بخش تکمیلی آن آغاز خواهد شد.

برای مرز باشماق که بزرگ‌ترین مرز ما با عراق محسوب می‌شود نیز طرح توسعه بزرگی را با همین سیستم لجستیک پسرانه‌ای طراحی کرده‌ایم و در ابتدای امسال توسط معاون اول رییس‌جمهور کلنگ زده شد. همانطور که می‌دانید شرایط جغرافیایی مرزهای ما با اقلیم عراق کوهستانی بوده و فضای توسعه بسیار محدود است، پس حتماً باید گسترش خطی داشته باشیم. به همین منظور، طرح سیستم پسرانه‌ای را مصوب و مناقصه برگزار کردیم و پیمانکار این طرح که هزینه فاز یک آن ۶۰ میلیارد تومان برآورد شده، انتخاب شد، اما باز هم ناهماهنگی و زیر میز زدن گمرک، پروژه را متوقف کرد.

می‌زند، ما یک مطالعه ساده در مرز بازرگان انجام دادیم و اعدادی که به دست آمد واقعا فاجعه بود. در نظر بگیرید که ما در مرز بازرگان سالی ۷۰ میلیون یورو هزینه پنهان توقف‌ها را می‌پردازیم. براساس عرف بین‌المللی، حداقل هزینه هر روز خواب کامیون ۱۷۵ یورو است، در حالی که با احتساب تعداد کامیون‌هایی که در طول یک سال در دو طرف مرزهای کشور متوقف می‌شوند، نزدیک ۳/۵ ماه کامیون‌های ما پشت مرز معطل هستند.

حالا حساب کنید فردی کامیون خود را ۷ میلیارد تومان خریداری کرده، ولی از ۱۲ ماه سالی که کامیون باید کار کند تا هزینه قسط‌هایش را بپردازد، فقط ۲/۵ ماه پشت مرزها معطل مانده، تازه باید برای یک سال هم هزینه بیمه کارت سبز (گواهینامه بین‌المللی در زمینه بیمه شخص ثالث) را برحسب یورو پرداخت کند. همین ۷۰ میلیون یورو در یک مرز از کل درآمدهای سازمانی ما در حوزه ترانزیت بیشتر است! هزینه بسیار بالایی است، ولی چون این هزینه غیرمستقیم است، متوجه عمق فاجعه نمی‌شویم. حرف بخش خصوصی کاملا درست است و آنها حق دارند.

نکته اصلی اینجاست که براساس مصوبه دولت عملا فقط مسئولیت را به ما داده‌اند، ولی اختیاری واگذار نشده، مثل این است که مسئولیت یک ساختمان را به شما بدهند ولی کلید ساختمان را پیش خودشان نگه دارند. بدون اختیارات چطور می‌توان مسئولیت‌ها را به‌جا آورد؟! بنابراین، آیین‌نامه مدیریت واحد را آماده کردیم و به دولت پیشنهاد دادیم که در راستای مسئولیت‌هایی که به ما داده‌اید، این اختیارات را می‌خواهیم که مصادف شد با اواخر دوره دولت قبل؛ ولی کماکان به دنبال تصویب این اختیارات هستیم.

ترابران: بنابراین هنوز سند بالادستی برای مدیریت یکپارچه مرزها وجود ندارد؟

■ ببینید! رویکردها و محورها در همان مصوبه شورای عالی اداری در سال ۷۵ هم مشخص بود، ولی اختیار با کیست؟! ما یک اختیار قانونی نیاز داریم. مثلا شورای ساماندهی به عنوان مرجع عالی در حوزه مرزها در مورد مرز بازرگان تصمیم‌گیری کرد و ما کارهایمان را بر همان اساس انجام دادیم، ولی وقتی یک دستگاه

مکرر خود باعث توقف‌های طولانی مدت در مرزها می‌شوند، گلابه دارند. مشکلات تعدد نهادهای تصمیم‌گیر، همپوشانی مسئولیت‌ها و نبود قوانین مشخص و ابهام در سطوح اختیارات و مسئولیت، شاید با وجود یک سند بالادستی یکپارچه‌سازی هوشمند پایانه‌های مرزی، تا حدود زیادی برطرف شود، آیا در حال حاضر وزارت راه چنین سندی را برای انجام مأموریت‌های خود در اختیار دارد؟

■ متأسفانه ساختار ما در پایانه‌های مرزی تاکنون به نحوی بوده که هر دستگاه صرفا مکان استقرار داشته باشد و نوع کارکرد آنها تقریبا به شکل همزیستی بوده و هر نهادی مستقلا مأموریت خود را انجام داده است. مهم‌ترین اقدامی که سازمان‌های بین‌المللی هم روی آن تاکید دارند، این است که از همزیستی جزیره‌ای به یکپارچگی برسیم، اما ما هنوز در مرحله همزیستی هستیم و کسی که چوب این موضوع را می‌خورد، بخش خصوصی، تجار و شرکت‌های حمل و نقل هستند.

برای اینکه مشخص شود این عملکرد جزیره‌ای چقدر به اقتصاد ملی در سطح کلان صدمه

الته به بازدید و جلسه‌ای که اخیرا با استاندار جدید کردستان داشتیم، امیدواریم مشکلات حل شود و گمرک هم همکاری کند. اگر این سیستم پیاده‌سازی شود، در این مرز هم ظرفیت بالای ۱۵۰۰ تردد روزانه را خواهیم داشت. این نکته را هم در نظر بگیرید که این اعداد از نظر زیرساختی است؛ وگرنه اگر تشریفات دستگاهی، کم نشود و دیگر دستگاه‌ها نتوانند متناسب با این زیرساخت تجهیزات و نیرو بگذارند، این ظرفیت اسمی به ظرفیت واقعی تبدیل نخواهد شد.

در مرز میلک که یکی از مرزهای ترانزیتی مهم ما با افغانستان و مخصوصا استان نیمروز است، در حال تدوین یک طرح جامع و اختصاص یک محوطه ده هکتاری لجستیکی برای تخلیه و بارگیری هستیم، چون میلک جزو مرزهایی است که در سند آمایش لجستیکی، جزء مرزهای لجستیکی تعیین شده است. در آنجا هم قصد داریم برای بیش از ۱۵۰۰ تردد روزانه ظرفیت‌سازی کنیم.

همه این اقدامات، در همین بازه زمانی که برایتان توضیح دادم اتفاق افتاده است اگر این مرزهای کلیدی ساماندهی و ظرفیت‌سازی شود، به لحاظ حجم تردد حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد تردهای کشور را پوشش می‌دهد و هدف‌گذاری درستی اتفاق افتاده است.

ضمنا مرز رازی با صرف بیش از ۲۵۰ میلیارد تومان به‌طور کامل احداث شده و یکی از زیباترین پایانه‌های مرزی کشور است، با توجه به اینکه تردد مسافری خوبی از این مرز به سمت ترکیه داریم و ترک‌ها هم به این مرز بسیار علاقه‌مند هستند، مرزی است که آینده بسیار خوبی خواهد داشت، شرکت ساخت زیربنای کشور در حال ساخت جاده ۶۰ کیلومتری خوی-قطور-رازی نیز هست.

برای مرزهای دیگر هم مانند جلفا، نوردوز و مهران و ... هم برنامه‌های متناسب خودشان را داریم. این نکته را هم یادآور شوم که در مورد پاکستان، بعد از چند دهه که فقط مرز میرجاوه فعالیت داشت، دو مرز جدید به نام ریمدان و پیشین نیز افتتاح شد.

ترابران: شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی همواره از استقرار سازمان‌های مختلف در مرزهای کشور که با کنترل‌های جداگانه و

**ما در مرز بازرگان
سالانه ۷۰ میلیون یورو
بابت هزینه پنهان توقف‌ها
می‌پردازیم. براساس
عرف بین‌المللی، حداقل
هزینه هر روز خواب
کامیون ۱۷۵ یورو است،
در حالی که با احتساب
تعداد کامیون‌هایی که در
طول یک سال در دو طرف
مرزهای کشور متوقف
می‌شوند، کامیون‌های ما
نزدیک ۳/۵ ماه پشت
مرز معطل هستند**

جدا از تشریفات زمانبر
 گمرکی، ما با تعدد
 پلیس مرزی از جمله
 پلیس مرزبانی، پلیس
 گذرنامه، پلیس امنیت
 اقتصادی و بعضا پلیس
 مبارزه با مواد مخدر
 مواجه هستیم، بنابراین
 چندی پیش از وزیر
 کشور خواستیم تا برای
 سازماندهی و ارتقای
 امنیتی مرزها، ایجاد
 پلیس واحد مرزی در
 دستور کار قرار گیرد

ما در موارد کم‌اهمیت‌تر
 امنیتی، سختگیری‌های
 بیشتری اعمال می‌کنیم
 ولی دروازه ورود کشور
 را تا نقطه صفر مرزی
 رها کرده‌ایم و از آنجا
 به بعد، یک گلوگاه
 به وجود آورده‌ایم.
 در عقبه هیچ کنترل
 و پایشی نداریم
 آن وقت همه در مرز
 جمع شده‌اند تا مچ
 متخلفان را بگیرند

خاص همکاری نکرد و پروژه با کارشکنی
 مواجه شد. چه اختیار قانونی و ضمانت اجرایی
 برای آن مصوبه وجود دارد، وقتی یک دستگاه
 تصمیم شورا را تو می‌کنند و می‌گویند من
 اجرا نمی‌کنم؟! پس باید اختیاراتی باشد که
 همه دستگاه‌ها را سر خط بیاورد.

همانطور که گفتم، ما خواهان اختیارات قانونی
 هستیم و حداقل‌ترین اختیاراتی که باید در اختیار
 داشته باشیم مشخص کردیم، اما این درخواست
 در اواخر دولت قبل از این کمیسیون به آن
 کمیسیون و از این معاونت به آن معاونت تاب
 خورد و فعلا هم برای بررسی در اختیار وزارت
 کشور (دبیرخانه کارگروه ویژه مرزی) قرار
 گرفته و هنوز هم در دستور کار بررسی قرار
 نگرفته است.

ترابران: اخیرا صحبت از اتصال سامانه
 گمرک به سامانه جامع تجارت است. اگر
 مدیریت واحد مرزی با وزارت راه است، آیا
 این سامانه نیز نباید زیر نظر وزارت راه و
 شهرسازی قرار می‌گرفت؟

■ اگر رویکرد ملی داشته باشیم، اینکه سرور
 اطلاعات دست کدام وزارتخانه قرار می‌گیرد،
 نباید چندان اهمیتی داشته باشد، ارزش افزوده‌ای
 که از دسترسی و تبادل داده به دست می‌آید،
 مهم است. مهم این است که من بتوانم با
 دستگاه‌های دیگر که به اطلاعات نیاز دارند در
 تعامل باشم تا به جریان حمل و ترانزیت
 سرعت بدهم. ما در حوزه بین‌المللی باید
 بین‌المللی بیندیشیم، در حالی که داریم از جریان
 تجارت دنیا عقب می‌افتیم.

اگر بتوانیم از مبدا حرکت ناوگان، سیستم تبادل
 داده هوشمند داشته باشیم و با سیستم گمرک و
 سازمان بنادر و ... در ارتباط باشیم، طی مثلا طی
 دو سه روزی که یک محموله از بندرعباس وارد
 کشور شده و فرضا می‌خواهد از مرز دوغارون
 خارج شود، می‌توان بخش اعظم کنترل‌ها را
 انجام داد، چون سامانه‌های هوشمند بسیاری از
 جمله دوربین‌های پلاک‌خوان، سامانه هوشمند
 WIM و ... در مسیرهای مختلف وجود دارند.
 همه اطلاعات تولید شده را می‌توان در اختیار
 نهادهای ذی‌ربط قرار داد تا مثلا ستاد مبارزه با
 قاچاق کالا باندان که کامیون حامل این محموله
 در هیچ جا توقف نداشته، از بندرعباس راه افتاده
 و سر ساعت به مرز دوغارون رسیده است،

پس دیگر نیازی به کنترل مجدد و فک پلمب
 نیست. باید آن کامیونی را کنترل کنند که به
 جای سه روز، دو هفته طول کشیده تا از مرز
 ایران خارج شود، یعنی حتی کنترل‌ها را هم
 می‌توان بهینه‌سازی و تشریفات را ساده‌تر کرد
 تا توقف‌ها کاهش یابد.

به عبارت بهتر، فقط ۵ درصدی را که عملکرد
 مشکوک دارند کنترل کنیم، نه اینکه همه را با
 چوب آن ۵ درصد برانیم.

باز هم تکرار می‌کنم که کارایی سیستم مهم
 است، حال داده‌ها دست هر کس که می‌خواهد
 باشد. از آنجا که سامانه جامع حمل و نقل
 بین‌المللی امکان تبادل داده را دارد، اخیرا با
 متولیان سامانه جامع تجارت هم مکاتبه و برای
 همکاری اعلام آمادگی کردیم و به نوعی منتظر
 هماهنگی بخش فنی هستیم تا به زودی این
 اتصال اتفاق بیفتد.

ترابران: در پایان، آیا نکته‌ای باقی مانده که
 بخواهید به صحبت‌هایتان اضافه کنید؟

■ باید یک نظام مدیریت واحد شکل بگیرد،
 جدا از تشریفات زمانبر گمرکی، با تعدد
 پلیس‌های مرزی از جمله پلیس مرزبانی، پلیس
 گذرنامه، پلیس امنیت اقتصادی و بعضا پلیس
 مبارزه با مواد مخدر هم مواجه هستیم. حل این
 مشکل به یک واکاوی مجدد نیاز دارد. مدتی
 پیش در جلسه‌ای از وزیر کشور هم خواستیم تا
 برای سازماندهی و ارتقای امنیتی مرز، ایجاد
 پلیس واحد مرزی در دستور کار قرار گیرد.

اساسا بسیاری از کنترل‌ها در نقطه صفر مرزی به
 این دلیل است که ما در عقبه هیچ کنترل و
 پایشی نداریم. همه نهادها می‌خواهند در نقطه
 صفر مرزی کنترل داشته باشند. همه در مرز
 جمع شده‌اند تا مچ متخلفان را بگیرند. در ۲ تا
 ۳ کیلومتری مرز باید حریم امنیتی تعیین شود،
 قرار نیست که هر فرد عادی تا نقطه صفر
 مرزی بتواند به راحتی تردد کند، اما هیچ حریم
 حفاظت‌شده مرزی وجود ندارد!

ما در موارد کم‌اهمیت‌تر امنیتی سختگیری‌هایی
 شدیدی داریم، ولی مرزی که دروازه ورود
 کشور است، تا نقطه صفر مرزی رها شده
 است و آن وقت صفر مرزی را به یک گلوگاه
 تجارت تبدیل کرده‌ایم، بنابراین پیش از هر چیز
 باید ذهنیت و تعاریف نسبت به کارکرد مرز
 تغییر کند.

به گزارش ترابران، در اجرای بند «الف» ماده ۳ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، نرخ هزینه انجام خدمات بر اساس پیشنهاد شماره ۱۴۰۰/۱۲۹۱۲۸ مورخ ۲۴ آذرماه سال ۱۴۰۰ گمرک ایران تایید شد. به این ترتیب، در بخش «هزینه تعیین تعرفه»، تعیین تعرفه‌هایی که قبل از ورود کالا درخواست می‌شود برای یک تا ۳ قلم ۱,۵۰۰,۰۰۰ ریال و برای هر قلم اضافه مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال دریافت خواهد شد.

در بخش «هزینه خدمات فوق‌العاده»، در صورتی که خدمات فوق‌العاده در محل گمرک انجام شود نرخ خدمات در روز برای هر نفر ساعتی ۱۰۰,۰۰۰ ریال و در شب هر نفر ساعتی ۲۰۰,۰۰۰ ریال خواهد بود.

اگر خدمات فوق‌العاده در خارج از گمرک انجام شود، نرخ خدمات در روز برای هر نفر ساعتی ۲۰۰,۰۰۰ ریال و در شب ساعتی ۴۰۰,۰۰۰ ریال خواهد بود.

هزینه «مراقبت» نیز در انبارهای اختصاصی و نقاط خارج از گمرک برای هر نفر در روز ساعتی ۳۰۰,۰۰۰ ریال و در شب ساعتی ۴۰۰,۰۰۰ ریال خواهد بود.

در باره «هزینه بدرقه کالا»، هزینه مامور بدرقه به‌طور شبانه‌روزی مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال تعیین شده است. برای کالاهای صادراتی ۵۰ درصد تخفیف در این هزینه منظور می‌شود. گفتنی است؛ در بخش «خدمات فوق‌العاده»، «مراقبت» و «بدرقه کالا» هزینه یا تامین وسیله رفت‌وآمد ماموران نیز به عهده متقاضی است.

برای «هزینه توزین کالا» نیز به ازای هر بار توزین کامیون‌های بدون بار و یا حامل بار مبلغ ۳۵۰,۰۰۰ ریال و به‌عنوان «هزینه مهر و موم» نیز به ازای هر مهر و موم (لاک و مهر) هر اظهارنامه مبلغ ۲۰۰,۰۰۰ ریال در نظر گرفته شده است.

در بخش «هزینه پلمب» به ازای هر پلمب الکترونیک مبلغ ۲۳۵۰,۰۰۰ ریال و برای هر پلمب معمولی و غیر الکترونیکی مبلغ ۳۰۰,۰۰۰ ریال دریافت خواهد شد. علاوه بر این، به‌عنوان «هزینه اسکن کامیون» به ازای هر بار اسکن توسط دستگاه‌های ایکس ری کامیونی مبلغ ۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال دریافت خواهد شد.

نرخ‌های جدید خدمات گمرکی اعلام شد

دوازدهم دی ماه، وزیر امور اقتصادی و دارایی نرخ پیشنهادی گمرک را برای هزینه انجام خدمات گمرکی تایید و ابلاغ کرد و دستور داد از تاریخ ۲۵ دی ماه (تاریخ ابلاغ بخشنامه) گمرکات اجرایی کشور هزینه خدمات گمرکی را براساس نرخ‌های مذکور در آن بخشنامه محاسبه و وصول کنند.



عوارض حمل با ناوگان خارجی شامل حمل ترکیبی شد

به موجب دستورالعمل جدید گمرک، قرار است از این پس، اجرای قانون اخذ عوارض ۱۰ درصدی از ناوگان خارجی برای حمل کالای ایرانی، شامل محموله‌های حمل ترکیبی هم که وسیله حمل اولیه آنها خارجی بوده و سپس از ناوگان ایرانی استفاده کرده‌اند، خواهد شد.

به گزارش ترابران، سیزدهم دی ماه امسال، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با استناد به ماده ۲۵ آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی (مصوب ۱۱ آبان ماه ۱۳۷۳) و شیوه نامه تسهیل اجرای تبصره ۲ قانون مقررات وسایل نقلیه خارجی (مورخ ۲ شهریور ۱۳۹۴ وزارت راه) و به‌منظور عدم تضییع حقوق دولت و اخذ عوارض کامل ۱۰ درصد قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی، در نامه‌ای خطاب به مرکز واردات و امور مناطق آزاد و ویژه گمرک، خواهان محاسبه و اخذ ۱۰ درصد عوارض حمل شد.

در این نامه آمده است: «به دلیل اینکه در شیوه حمل ترکیبی، حمل کالا در مرحله اول حمل توسط ناوگان خارجی انجام می‌شود و در مرحله دوم این نوع حمل‌های ترکیبی، علاوه بر ناوگان خارجی از ناوگان ایرانی (کامیون، کشتی، لنج) نیز استفاده می‌شود، لذا مبلغ ۱۰ درصد عوارض بر اساس «کل کرایه حمل از مبدا حمل تا مقصد گمرکات ترخیص ایران محاسبه می‌شود، بنابراین گمرکات کشور در این گونه موارد که مرحله اول حمل ترکیبی، توسط ناوگان خارجی (کامیون و یا کشتی) صورت گرفته و مرحله دوم حمل ترکیبی توسط ناوگان ایرانی انجام می‌شود می‌بایست جهت اخذ عوارض قسمت اول حمل ترکیبی توسط ناوگان خارجی، صاحبان کالا را به کارشناسان سازمان متبوع هدایت کرده تا عوارض ۱۰ درصد قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی به‌طور کامل محاسبه شود.»

مدیرکل مرکز واردات و امور مناطق آزاد و ویژه گمرک نیز، ۲۶ دی ماه در نامه‌ای خطاب به ناظران، مدیران کل و مدیر گمرک کشور نوشت که مراتب درخواست شده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در آن نامه بررسی و وفق مقررات اقدام کنند.

بررسی چرایی سوانح ریلی
و شاه‌کلید ایمن‌سازی خطوط آهن

از بد حادثه

مونا روشندل

در کشور تحریم‌زده‌ای مانند ایران که رکود اقتصادی روز‌به‌روز بر رنج‌های اقتصاد بیمار آن می‌افزاید، حمل‌ونقل ریلی نه دیگر مقرون به‌صرفه است و نه کم‌خطرترین شیوه جابه‌جایی محسوب می‌شود؛ زیرا به‌واسطه فقدان بودجه و منابع مالی کافی، وظیفه نگهداری و تعمیر خطوط آهن و ناوگان ریلی به‌صورت دوره‌ای و در زمان معین انجام نمی‌شود و آموزش نیروی انسانی نیز به فراموشی سپرده شده است؛ در نتیجه، تکه‌های جورچین حادثه به هم چفت شده و سوانح ریلی یکی پس از دیگری به وقوع می‌پیوندند.

راه‌حل چیست؟ مهندس بابک احمدی، رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته می‌گوید: «برای بهبود و ایمن‌سازی حمل‌ونقل ریلی، باید حداقل ۵ سال پروژه‌های توسعه ریلی کشور که از محل بودجه عمومی ارتزاق می‌کنند، متوقف شوند. سپس باید منابع این پروژه‌ها به بهسازی، ایمن‌سازی و ارتقای خطوط ریلی موجود اختصاص یابد. در غیر این صورت، راه آهن باید به‌زودی برخی از خطوط ریلی کشور را مسدود و غیرقابل سیر اعلام کند.» او دلایل خود را در این زمینه برایمان تشریح کرده است.

بابک احمدی، رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته در گفت‌وگو با خبرنگار ترابریان درباره بررسی سوانح ریلی با بیان اینکه نمی‌توان تنها یک دلیل خاصی را به‌عنوان دلیل اصلی وقوع و افزایش سوانح ریلی نام برد، گفت: «مسائلی مانند مشکلات ناوگان، مشکلات زیربنایی، فرهنگ کاری و اداری، میزان آموزش‌پذیری و آموزش‌دهی نیروی انسانی، رضایت‌شغلی و... سلسله دلایلی هستند که بر اساس مدل پنیئر سوئیسی وقتی در کنار هم قرار می‌گیرند و دست‌به‌دست هم می‌دهند، خروج از استاندارد ایمنی شکل می‌گیرد و ضریب ریسک وقوع سانحه به‌شدت افزایش می‌یابد.»

او افزود: «مسلم است که به‌دلیل افزایش شدید هزینه‌های تعمیر و نگهداری ناوگان، فقدان منابع مالی لازم برای بازسازی و بهسازی و نگهداری خطوط ریلی، فقدان تجهیزات مکانیزه کنترل و بازرسی ناوگان، فقدان تجهیزات مکانیزه برای بازرسی خطوط ریلی، فقدان آموزش لازم به‌جهت کمبود منابع مالی و انسانی و... مجموعه مدیریت صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور ناگزیر است که از یک سری اولویت‌های هزینه‌ای چشم‌پوشی کند که همین موضوع ضریب ریسک را در این بخش افزایش داده است.» او تأکید کرد: «در نظر گرفتن یک دلیل برای وقوع سوانح ریلی، دادن آدرس





مسائلی مانند مشکلات ناوگان و زیرساخت، فرهنگ ضعیف کاری و اداری، نظام ضعیف آموزش پذیری و نیز آموزش دهی نیروی انسانی، عدم رضایت شغلی و ... جزء دلایلی هستند که وقتی کنار هم قرار می گیرند ضریب ریسک وقوع سوانح را به شدت افزایش می دهند

بودجه، از منابع نگهداری، بهسازی و ایمن سازی خطوط کم کرده و صرف احداث و ایجاد خطوط جدید می کنند.»

احمدی با بیان اینکه این مقوله درباره ناوگان هم دیده می شود، خاطرنشان کرد: «وقتی اقتصاد شرکت های ریلی خصوصاً مسافری دچار چالش می شود، مدیران آنها برای تامین مهم ترین نیازهای خودشان مانند چرخ واگن، سیستم ترمز و... با مشکل مواجه می شوند. یقیناً مدیران راه آهن و شرکت های حمل و نقل مسافری ریلی تلاش می کنند که استانداردها را به نحو احسن اجرا کنند، ولی وقتی منابع کافی نیست و نیاز به قطار آماده به کار هم وجود دارد، قاعدتاً از برخی فاکتورها چشم پوشی می شود. اصول منطقی هم موید همین نکته است؛ شما نمی توانید کاری را که برای آن به ۱۰۰ واحد منابع مالی نیاز دارید با ۹۰ واحد منابع مالی و با همان کیفیت انجام دهید؛ بنابراین با وجود ۱۰ واحد کسری بودجه و کنار گذاشتن برخی فاکتورها، کیفیت افت می کند و در نهایت به سمتی می رویم که در کنار دلایل دیگر بروز سوانح، عامل ناوگان غیرمناسب و غیرآماده در کنار زیرساخت ایمن سازی نشده قرار می گیرد و موجب بروز سوانح می شود.»

برخی دلایل سانحه آفرین در فقر ریشه دارد

او در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه یکی دیگر از دلایل بروز سوانح سرعت ادوات خطوط راه آهن است، گفت: «ما می توانیم با ابزارهای جدید از جمله ماشین آلات بازرسی خط درزین پیشرو و یک سری هزینه های اضافه، جلوی این چالش جدید را که در سال های گذشته افزایش یافته، بگیریم. باید قبول کرد که در سال های اخیر فقر گسترش یافته و دزدی هم افزایش یافته است. این چالش در حوزه های دیگر هم قابل مشاهده است، اما وقتی این موضوع با امنیت جانی تعداد کثیری از مردم ارتباط پیدا می کند، باید کنترل بیشتری صورت گیرد و امنیت شبکه تقویت شود.»

این کارشناس معتقد است: «همانطور که راه حل افزایش دزدی از منازل، ایمن سازی آنها و افزایش حضور پلیس و... است، درباره شبکه ریلی هم باید به همین روش عمل کرد؛ یعنی

اشتباه و گمراه کردن مدیریت از مجموعه دلایلی است که به یک سانحه منجر می شود؛ مانند اینکه بگوییم سهل انگاری نیروی انسانی موجب سانحه شده، در حالی که این خطای انسانی ناشی از فرهنگ نادرست سازمانی، عدم آموزش نیروی انسانی، حقوق و مزایای ناکافی، عدم تمرکز نیروی انسانی و توجیه نشدن او درباره وظایفش است که با یک بی توجهی کوچک به یک سانحه عظیم تبدیل شده است.»

احمدی افزود: «دلایل شکل دهی سوانح و حوادث ریلی در خطوط مسافری و باری چندان متفاوت نیست، زیرا ما در کشور، خطوط تخصصی در حوزه بار و مسافر نداریم و همه خطوط ریلی با توجه به میزان پایین سرعت قطارهای مسافری، دو منظوره هستند.»

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا درست است که گفته می شود فرسودگی ناوگان و عدم ایمن سازی خطوط از دلایل مهم وقوع حوادث هستند، تصریح کرد: «همانطور که گفتیم، اینکه به برخی دلایل حادثه آفرین، برجسب مهم ترین می زنیم، قبول ندارم؛ زیرا اولویت دادن به برخی دلایل بروز سانحه و اسباب و علل آن و غافل شدن از بقیه دلایل بروز سانحه، موجب تکرار خطاها و یا حتی خطاهای بزرگ تر می شود. با این حال نمی توان منکر وجود این دو دلیل شد؛ زیرا هر کدام از آنها با خروج از حالت استاندارد و یا انحراف می توانند در کنار هم، یک اتفاق جبران نشدنی را رقم بزنند.»

غفلت از نگهداری؛ تمرکز بر توسعه

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی تاکید کرد: «متأسفانه در سال های گذشته، دولت در حوزه زیرساخت، همه توان و منابع مالی محدود و به شدت ناکافی خود را بر توسعه خطوط جدید متمرکز کرده، در حالی که در چنین شرایطی قطعاً ما باید توجه خود را معطوف به نگهداری، بهسازی و ایمن سازی خطوط و ناوگان موجود کنیم نه اینکه صرفاً به توسعه خطوط جدید بیندیشیم. البته گاهی این نگاه ناشی از یک نوع تفکر مدیریتی در دولت ها است. مدیران دولتی نمی خواهند کارنامه خود را در بخش ریلی از توسعه خطوط خالی کنند و نمره منفی بگیرند، بنابراین با وجود کمبود

به دلیل افزایش شدید هزینه های تعمیر و نگهداری ناوگان، فقدان منابع مالی لازم برای بازسازی و بهسازی و نگهداری خطوط ریلی و نیز فقدان تجهیزات مکانیزه کنترل و بازرسی ناوگان و خطوط ریلی، مجموعه مدیریت این صنعت را ناگزیر کرده تا از برخی اولویت های هزینه ای چشم پوشی کند که همین موضوع ضریب ریسک را افزایش می دهد

دولتی که می‌گوید نباید قیمت‌ها را افزایش داد، باید منابع جایگزین را پیش‌بینی کرده و در اختیار راه‌آهن قرار دهد. باید اقتصاد ریل اصلاح شود، وگرنه همواره راه‌آهن برای نگهداری خطوط فعلی کسری خواهد داشت

متاسفانه در سال‌های گذشته، دولت در حوزه زیرساخت همه توان و منابع مالی محدود و به شدت ناکافی خود را بر توسعه خطوط جدید متمرکز کرده، در حالی که باید توجه خود را معطوف به نگهداری، بهسازی و ایمن‌سازی خطوط موجود کنیم نه اینکه به سراغ توسعه خطوط جدید برویم

اول، میزان کنترل‌ها و نظارت‌ها را افزایش دهیم که این کار مستلزم هزینه و افزایش تعداد نیروی انسانی راهبان و روش‌های کنترلی و استفاده از دزدین پیشرو و... است و دوم رفتن به سراغ روش‌های فنی و مهندسی جایگزین و استفاده از ادواتی که کمترین جذابیت را برای دزدی داشته باشند. البته این کار اقدامی میان مدت است و اگر برای اجرای آن به نتیجه هم برسیم، زمان می‌برد تا بتوانیم شبکه موجود را از این نظر بهسازی کرده و از آلات و ادوات جدید دیگری استفاده کنیم.»

احمدی با بیان اینکه اگر چاره‌ای برای فقر اندیشیده نشود، در صورت تغییر آلات و ادوات، باز دزدان برای استفاده از آنها هم روش‌های جدیدی پیدا می‌کنند، تصریح کرد: «علت اصلی این موضوع یعنی سرقت پیچ و مهره‌ها خارج از مدیریت راه‌آهن است، پس باید فقر رفع شود تا این دزدی‌ها کاهش یابد.»

ایمنی مستلزم منابع مالی است

رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی، عملکرد راه‌آهن در مدیریت ایمنی خطوط و سازه‌های فنی را چنین ارزیابی کرد: «خاطر نشان کرد: «عملکرد راه‌آهن را در این زمینه نمی‌توانیم صرفاً از حوزه وظایف و عملکرد خودش بررسی کنیم، زیرا این کار مستلزم منابع مالی کافی است. راه‌آهن برای نگهداری خطوط صرفاً از منابع مالی خودش استفاده نمی‌کند، بلکه سهمی هم از منابع بودجه عمومی دارد، بنابراین باید منابع کافی در اختیار داشته باشد تا نگهداری و ایمن‌سازی خطوط ریلی در شرایط مطلوب انجام شود. از یک طرف، به جهت فشارهای سیاسی و سیاست‌تثبیت قیمت‌ها به او تکلیف می‌شود که نه فقط قیمت خدمات و هزینه‌ها نباید افزایش یابد، بلکه باید میزان مشخصی از خطوط هم ساخته شود. حتی گاهی دچار محدودیت خودخواسته هم هستند که در مجموع باعث می‌شود درآمدها تکاپوی هزینه‌ها را نداشته باشد.»

او افزود: «از طرف دیگر، دولتی که می‌گوید قیمت‌ها را افزایش ندهید، باید قاعدتاً منابع جایگزین پیش‌بینی کرده و در اختیار راه‌آهن قرار دهد که متاسفانه این کار انجام نشده است. در این شرایط، راه‌آهن از ابزارهای موجود مانند

فروش دارایی استفاده می‌کند که ابزار موقتی است و به صورت دائمی نمی‌توان از آن استفاده کرد؛ ضمن اینکه اگر قرار باشد همواره راه‌آهن با فروش دارایی کسری منابع را جبران کند تا چند سال دیگر چیزی از دارایی‌های او باقی نمی‌ماند. دولت هم منابع مستمر و بی حساب ندارد که علی‌الدرامد پرداخت کند. قاعدتاً باید اقتصاد ریل اصلاح شده و متناسب با هزینه‌ها بتواند از درآمدش منتفع شود، در غیر این صورت همواره راه‌آهن برای نگهداری خطوط فعلی کسری خواهد داشت.»

احمدی اظهار کرد: «در مقطع فعلی که خطوط به شدت فرسوده شده و نگهداری‌ها به شدت افول یافته، یا به تزیق مالی سنگین از طرف دولت نیاز داریم و یا یک منبع درآمدی دیگری که بتواند به‌عنوان مسکن، وضعیت خطوط ریلی کشور را به سطح قابل قبول حداقلی برساند و ایمن‌سازی حداقلی انجام شود.»

خطوط ریلی مسدود می‌شود، اگر...

احمدی گفت: «پیشنهاد من توقف حداقل ۵ ساله پروژه‌های توسعه ریلی کشور است که از محل بودجه عمومی ارتقا و نقدینگی دریافت می‌کنند. پس از آن، باید منابع این پروژه‌ها به بهسازی، ایمن‌سازی و ارتقای خطوط ریلی موجود اختصاص یابد؛ در غیر این صورت، با توجه به تقلیل سرعتی که در حال حاضر با آن مواجهیم، قاعدتاً راه‌آهن باید به‌زودی اعلام کند که برخی از خطوط ریلی کشور باید مسدود شود و دیگر قابل سیر نخواهند بود.»

او تصریح کرد: «بر اساس آنچه گفته شد، من معتقدم جایگاه ایران در حوزه ایمنی در مقایسه با سایر کشورهای مشابه جایگاه مناسب و خوبی نیست و اگر در روش، نوع برخورد و نوع تخصیص منابع اصلاحاتی نداشته باشیم وضعیت از این هم بدتر خواهد شد.»

احمدی یادآور شد: «نمی‌توانیم به نیروی انسانی آموزش کافی ندهیم و توقع داشته باشیم مهارت و توانایی کافی داشته باشند. در شرایط بحرانی فعلی، یعنی تخصیص ناکافی منابع مالی، کمبود نیروی انسانی ماهر، آموزش غیراستاندارد آنها و عدم به‌روزرسانی متناسب شبکه ریلی قاعدتاً خروجی ما در همه حوزه‌ها از جمله ایمنی مطلوب نخواهد بود.»

لزوم تحول در شیوه تخصیص بودجه به قطار شهری

ذبح کیفیت در پای کمیت

مجید فراهانی

رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورای شهر پنجم

در حالی حدود هزار میلیارد تومان اعتبار به تعمیر و نگهداری خطوط و ناوگان متروی تهران اختصاص یافته که ۶ برابر آن صرف ساخت خطوط جدید شده است. همین یک جمله کافی است که ثابت شود ایمنی و صیانت از جان میلیون‌ها مسافر مترو، قربانی تصمیمات نادرست مدیران شهری می‌شود. تصمیماتی که بر ساخت خط مترو و حفر تونل متمرکز و از تأمین و تعمیر ناوگان غافل است و موجب شده تا بنا بر گفته عضو سابق شورای شهر تهران، مترو به مثابه یک بمب ساعتی متحرک باشد.

هشتم دی ماه تصادف یک قطار شهری تندرو با قطار عادی در مسیر کرج-گلشهر خیرساز شد. حادثه‌ای که بر حسب شانس، تنها ۲۲ مصلوم بر جای گذاشت؛ در حالی که اگر با چند ثانیه اختلاف زمانی رخ می‌داد و قطار کندرو از پشت با قطار تندرو اصابت می‌کرد، می‌توانست ابعاد یک فاجعه بزرگ با تلفات انسانی پرتعداد را پیدا کند و ابعاد سانحه به‌راحتی با برخورد قطار سوم و انفجار احتمالی در رده فحیح‌ترین سوانح مترویی دنیا رتبه‌بندی شود.

از همان ساعت‌های اولیه وقوع سانحه، علت آن ترکیبی از خطای انسانی و فرسودگی ناوگان اعلام شد. در ادامه، متروی تهران اعلام کرد: «طبق بررسی‌ها، راهبر قطار جانبی بدون داشتن سیگنال و مجوز عبور از ایستگاه، ۷۰۰ متر مانده به محل حادثه، سیستم اتوماتیک قطار را بدون هماهنگی با مرکز فرمان غیرفعال کرده و با وجود فعال بودن سامانه لوپ قطار اکسپرس و درست عمل کردن سوزن خط اصلی، به برخورد قطار جانبی به قطار تندرو منجر شده است.»

اما معاون وقت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در جلسه شورای شهر در کنار عامل انسانی به نکته دیگری هم اشاره کرد و آن اینکه: «اشکالات فنی زیادی در سیستم سیگنالینگ است که باید اصلاح شود. مشکل اصلی ما فرسودگی تجهیزات مترو است. بارها اعلام کرده‌ایم که باید قطارها اورهال شود و همچنین به سیستم سیگنالینگ قوی نیاز داریم و سیستم خط پنج متعلق به ۲۰ سال پیش است و فرسودگی قطعات و ترمز باید حل شود.»

واقعیت آن است که شبکه متروی تهران با هفت خط فعال به طول حدود ۲۵۰ کیلومتر و بیش از ۱۰۰۰ واگن که روزانه با وجود شرایط کرونا بیش از یک میلیون سفر ریلی را پوشش می‌دهد، اکنون تحت تأثیر افت سرمایه‌گذاری و سبقت استهلاک از تشکیل سرمایه قرار گرفته است؛ به‌گونه‌ای که فرسودگی ۷۰ درصد از واگن‌های متروی تهران-کرج و نیز عبور بیش از ۴۵ درصد از کل واگن‌های متروی پایتخت از خط قرمز زمانی «تعمیرات اساسی» و ضرورت اورهال اضطراری، روزهای پیش‌رو را آستان هرگونه سانحه و حادثه دیگر کرده است. دهه‌هاست که سیستم جدید سیگنالینگ مترو در دنیا با در نظر گرفتن



شبکه متروی تهران با وجود ۷ خط فعال به طول بیش از ۲۵۰ کیلومتر و تقریباً ۱۰۰۰ دستگاه واگن، اکنون با افت سرمایه‌گذاری و سبقت استهلاک از تشکیل سرمایه مواجه شده است

عدم توجه به تخصیص منابع مالی موردنیاز برای نوسازی ناوگان متروی پایتخت، به تعیین بودجه ۵۰ میلیارد تومانی برای متروی تهران در لایحه بودجه ۱۴۰۱ انجامیده؛ بودجه‌ای که صرفاً کفاف خرید ۲ واگن قطار شهری را می‌دهد و از اختصاص بودجه برای تعمیرات اساسی و اورهال تجهیزات مترو خبری نیست

احتمال خطای انسانی حتی در صورت بروز هرگونه خطای انسانی با هشدار آبی به اتاق کنترل مرکزی به شکل خودکار از بروز حادثه جلوگیری می‌کنند. اساساً در همه جای دنیا حتی ایران سه بخش تشکیل‌دهنده بودجه مترو در کنار هم با تامین به‌موقع و موثر بودجه قطار شهری می‌توانند به جلوگیری از این نوع حوادث در حوزه حمل و نقل مدد برسانند:

بخش اول: بودجه مربوط به مدیریت شهری و شهرداری

بخش دوم: در رابطه با ایفای نقش دولت و بودجه اختصاصی حاکمیت

و نهایتاً بخش سوم: استفاده از توان بخش خصوصی و جلب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی که متأسفانه این بخش به دلیل شرایط خاص کشور در عرصه بین‌المللی و نیز عدم تعریف بازدهی مناسب برای بخش خصوصی داخلی هرگز فعال نشده است.

درباره بخش اول باید گفت در چند سال اخیر سالانه حدود ۵ تا ۷ هزار میلیارد تومان اعتبار به مجموعه مأموریت‌های مترویی شهرداری از سوی شورای پنج‌مجلسی اختصاص پیدا کرده است. در این میان، سال گذشته نزدیک به ۱۰۰۰ میلیارد تومان از اعتبار مذکور در قالب ردیف‌های «تعمیر و نگهداری تجهیزات ثابت، ایستگاه‌ها و مراکز فرمان»، «توسعه و تامین ناوگان خطوط متروی تهران متناسب با تحقق منابع حاصل از اجرای طرح محدوده کاهش آلودگی»، «کمک سرمایه‌های به شرکت بهره‌برداری مترو جهت خرید قطعات یدکی و اورهال» و «نگهداری و بهسازی خطوط مترو» به شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران اختصاص یافت و صرف نگهداشت و تعمیرات شده، در حالی که بین ۴ تا ۶ برابر این رقم، بابت ساخت و توسعه خطوط مترو در نظر گرفته شده است.

بدیهی است اگر تراز بین‌المللی میزان هزینه نگهداشت و تعمیرات اساسی مترو را ملاک عمل بگیریم، سالانه معادل ۵ درصد از ارزش تجهیزات باید به اورهال و تعمیرات اساسی تجهیزات ثابت و متحرک مترو تخصیص داده شود که با احتساب ارزش فعلی این تجهیزات عددی بالغ بر ۳۰۰۰ میلیارد تومان می‌شود که با توجه به بودجه ۱۰۰۰ میلیاردی پیش‌بینی شده در سال ۱۴۰۰ برای این منظور، باید

دوسوم باقیمانده از سوی منبع دوم؛ یعنی بودجه دولتی اختصاص یابد.

از سوی دیگر، به اعتقاد نگارنده تمرکز بر ساخت خط و حفر تونل و غفلت از تامین ناوگان از اصلی‌ترین بی‌توجهی‌های مدیریت شهری در دو دهه اخیر بوده است؛ به طوری که در حال حاضر، شبکه فعلی خطوط مترو برای سرویس دهی با سرفاصله استاندارد ۲ تا ۳ دقیقه‌ای حداقل به ۱۵۰۰ واگن جدید نیاز دارد. این کمبود واگن ناشی از تمرکز سرمایه‌گذاری روی ساخت خطوط بدون تامین ناوگان کافی در همه سال‌های گذشته بوده است. با این تامین ناوگان نه فقط بحران کنونی فشار جمعیت در ساعات طولانی پیک روزانه مترو برطرف نمی‌شود، بلکه دست‌کم ۶۰ درصد به تعداد مسافران و خدمات‌گیرندگان حمل و نقل عمومی ریلی شهر افزوده می‌شود و نقش موثر و مهمی در کاهش ترافیک معابر و شریان‌های شهری خواهد داشت؛ اما ناگفته نپایست که متروی تهران برای تامین کمبود ۱۵۰۰ واگن خود به حدود ۴۹ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد. مسئله‌ای که قطعاً از پس بودجه‌های موجود شهری برنمی‌آید و عزم حاکمیت در بخش دوم را می‌طلبد.

واقعیت آن است که بی‌اعتقادی دولت و سازمان برنامه و بودجه در عدم تخصیص منابع مالی موردنیاز برای نوسازی ناوگان متروی پایتخت به گونه‌ای است که به تعریف بودجه ۵۰ میلیارد تومانی برای متروی تهران در لایحه بودجه ۱۴۰۱ انجامیده است. بودجه‌ای که کفاف خرید صرفاً دو واگن قطار شهری را داده و نشانی از اختصاص بودجه برای تعمیرات اساسی و اورهال تجهیزات مترو در بندها و تباصر بودجه به چشم نمی‌خورد.

بنابراین تا وقتی که مشکل مالی در متروی تهران حل نشود و اصلاحات لازم در اولویت‌بندی تخصیص بودجه شهر صورت نگیرد، نمی‌توان از ایمنی کامل خطوط در حال بهره‌برداری مترو مطمئن بود و به نظر می‌رسد با توجه به علت مرکب حادثه تصادف اخیر مترو، باید در کنار توجه به موضوع خطای انسانی، مسئله تامین مالی در مترو به صورت اساسی بازنگری شود؛ در غیر این صورت عملاً مترو می‌تواند مانند یک بمب ساعتی متحرک در تهران باشد.

صدور مجوز فروش اوراق مشارکت برای توسعه خطوط ریلی و اتوبوسرانی شهری

معاون توسعه و مدیریت منابع سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از صدور مجوز وزیر کشور برای انتشار اوراق مشارکت جهت توسعه طرح‌های خطوط حمل‌ونقل ریلی، اتوبوسرانی شهری و بازآفرینی بافت‌های فرسوده شهری خبر داد.



مسعود نصرتی افزود: «وزارت کشور به استناد بند «ه» تبصره (۵) قانون بودجه کل کشور، شهرداری‌ها را برای استفاده از اوراق مشارکت به سازمان برنامه و بودجه و بانک مرکزی معرفی می‌کند که تاکنون تا سقف ۷۶ هزار میلیارد ریال اعتبار پیش‌بینی شده در قانون بودجه سال ۱۴۰۰ صورت پذیرفت.»

معاون توسعه و مدیریت منابع سازمان شهرداری‌ها گفت: «از این میزان اوراق، ۵۰ هزار میلیارد ریال مربوط به حوزه توسعه حمل‌ونقل ریلی برای شهرداری‌های تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز، کرج، قم و کرمانشاه است.»

نصرتی افزود: «۲۰ هزار میلیارد ریال مربوط به حوزه توسعه اتوبوسرانی شهری برای شهرداری تهران، مشهد، اصفهان، تبریز، شیراز، قم، اهواز و کرمانشاه و ۶ هزار میلیارد ریال مربوط به بازآفرینی بافت فرسوده اطراف حرم مطهر رضوی مشهد مقدس است.» او گفت: «تامین مالی پروژه‌های حمل‌ونقلی شهرداری‌ها از طریق انتشار اوراق مشارکت، مهم‌ترین اعتبارات موثر در توسعه حمل‌ونقل شهرها است که در سال‌های اخیر با برنامه‌ریزی صورت گرفته در سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، میزان جذب اعتبارات اوراق مشارکت رشد فزاینده‌ای داشته است؛ به طوری که در سال ۱۳۹۹، بیش از ۹۰ درصد پیش‌بینی شده در قانون برای شهرداری‌ها جذب شد.»

معاون توسعه و مدیریت منابع سازمان شهرداری‌ها تصریح کرد: «صدور تعهد بازپرداخت اصل و سود اوراق مشارکت سهم دولت باید از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور صادر شود و ضروری است شهرداری‌ها سریع‌تر نسبت به انتخاب بانک عامل، شرکت تامین سرمایه و سایر مراحل لازم اقدام کنند تا پس از موافقت بانک مرکزی و صدور مجوز انتشار، این اعتبار را برای پروژه‌های زیربنایی شهرداری‌ها جذب کنند.»

تامین مالی شبکه راه‌آهن از طریق واردات خودرو منتفی شد!



کمیسیون تلفیق مجلس، مصوبه واردات ۵۰ هزار دستگاه خودروی سواری در سال ۱۴۰۱ را از مصوبات این کمیسیون حذف کرد و بدین ترتیب تامین مالی شبکه راه‌آهن کشور از محل عوارض این خودروها نیز منتفی شد.

پیش از این در جریان بررسی لایحه بودجه در کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی، سیدمحمدرضا میرتاج‌الدینی، عضو این کمیسیون، از تصویب واردات ۵۰ هزار خودروی خارجی در سال ۱۴۰۱ خبر داده بود. او حتی تاکید کرده بود که این واردات با ارزش غیرصادراتی و با نظارت بانک مرکزی صورت خواهد گرفت. با این حال کمیسیون تلفیق در دقیقه ۹۰ اقدام به لغو مصوبه واردات خودرو در سال آینده کرد.

در مصوبه کمیسیون تلفیق حتی هزینه‌کرد درآمد حاصل از واردات ۵۰ هزار خودرو نیز پیش‌بینی شده بود؛ به طوری که عضو کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۱ کل کشور گفته بود، در مصوبه یاد شده، به دولت اجازه داده شده بود که در ازای واردات خودرو به تامین مالی شبکه راه‌آهن و ایجاد خطوط ریلی موردنیاز اعم از قطار عادی، برقی، سریع‌السیر و قطار شهری و تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام در خطوط ریلی و بخش راه‌سازی با اولویت مناطق محروم و اصلاح نقاط حادثه‌خیز در جاده‌ها و ارتقای مدیریت عبور و مرور ناوگان حمل‌ونقل، از ۲۵ درصد محل واردات خودرو که حدود ۱۵۰ هزار میلیارد ریال خواهد بود، استفاده کند.

لازم به توضیح است، پیش از این و طبق بند پیشنهادی کمیسیون تلفیق مجلس، قرار بود نسبت به واردات ۵۰ هزار عدد خودروی سواری و ۱۰ هزار عدد ماشین‌آلات سنگین، کامیون، اتوبوس برون و درون‌شهری، تریلی، تریلی یخچال‌دار، واگن، واگن یخچال‌دار با تعرفه ورودی که به تصویب هیات وزیران می‌رسد نیز اقدام شود. سقف درآمدی این بند تا ۶۰۰ هزار میلیارد ریال تعیین شده بود.



نگاهی به قوت و ضعفها در صنایع ریلی روسیه و فرصت‌های همکاری مشترک

نکته‌های ریز برای خریدهای درشت!

در ابتدا باید متذکر شد که براساس آمار اتحادیه جهانی راه‌آهن‌ها (UIC) در سال ۲۰۲۰، با اینکه طول شبکه راه‌آهن روسیه کمتر از ۱۰ برابر راه‌آهن ایران و تعداد لوکوموتیو آن ۱۲ برابر بوده، اما میزان حمل‌ونقل بار (تن کیلومتر) آن کشور ۷۷ برابر ایران و میزان جابه‌جایی مسافر ۹ برابر ایران است که این امر را می‌توان ناشی از چند ویژگی سامانه ریلی این کشور دانست؛ از جمله درصد بالای مسیرهای دوخطه و برقی در این کشور؛ تا آنجا که مسیرهای دوخطه در روسیه ۱۸ برابر و طول راه‌آهن برقی بیش از ۲۰۰ برابر ایران است و سهم حمل‌ونقل برقی در بخش مسافری به ۸۵ درصد می‌رسد.

از سوی دیگر، براساس گزارش سال ۲۰۱۸ شرکت رولندبرگر به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین

در حالی که مدتی پیش، وزیر صمت اعلام کرده بود: «حالا که در داخل لوکوموتیو تولید می‌شود، اجازه واردات نمی‌دهیم» همزمان با سفر اخیر رئیس‌جمهور به مسکو و دیدارش با همتای روسی خود، وزیر امور اقتصادی و دارایی در ارتباط تصویری از روسیه با برنامه گفت‌وگوی ویژه خبری شبکه دوم سیما با اشاره به خط اعتباری ۵ میلیارد دلاری میان ایران و روسیه، از خرید ۲۰۰ لوکوموتیو روسی خبر داد و تصریح کرد: «خط آهن رشت - آستارا طول زیادی ندارد، اما بخش گمشده و مفقوده یکی از کریدورهاست که اگر تکمیل شود می‌تواند تغییر مناسبات تجاری میان تمام کشورهای اوراسیا با کشورهای خلیج فارس و حتی پاکستان، هند و چین را در پی داشته باشد.»

در مطلب حاضر، عباس قربانعلی‌بیک؛ کارشناس باسابقه حمل‌ونقل ریلی و مدیرعامل شرکت «آذرخش ریل آریا» توضیح می‌دهد که برای همکاری‌های مشترک با روسیه در زمینه صنایع ریلی، نکات مهمی وجود دارد که در صورت عدم توجه به آنها می‌تواند به نقض غرض منجر شود.



راه آهن روسیه با وجود توانمندی خوب در زمینه ساخت لوکوموتیو برقی، در ساخت لوکوموتیو دیزل چندان موفق نبوده که دلیل آن هم عدم نیاز جدی به این نوع از لوکوموتیوهاست

حتی در مورد چین هم که در مورد لوکوموتیو برقی و دیزلی پیشینه خوبی دارد، باید کاملا با احتیاط برخورد کرد چرا که همین کشور در پروژه برقی کردن خط تهران - مشهد ۳ برابر شرکت های اروپایی به ما قیمت داده بود!

خلاصه اینکه؛ در صورت تاکید بر خرید لوکوموتیو روسی باری باید نقشه راه مناسب تری به کار گرفت تا علاوه بر همکاری مشترک، وابستگی و ریسک زمینگیر شدن لوکوموتیوها کاهش یابد. هر دو کشور چین و روسیه فرصت های خوبی برای همکاری دارند، اما مهم این است که در چه زمینه ای، با چه قیمتی و با چه کیفیتی با آنها همکاری کنیم تا این تصمیمات در آینده وبال گردن نشود.

دارند؛ ضمن اینکه استفاده روسیه از انواع موتور دیزل انحصاری (که تامین قطعات آن بسیار دشوار و پرهزینه خواهد بود) سبب تشدید مشکلات این ناوگان حساس و زمینگیر شدن سریع آنها می شود.

بد نیست به این نکته هم اشاره کنم که یکی از بهترین شرکت های لوکوموتیوسازی روسیه که در سال ۱۳۹۵ مورد بازدید قرار گرفت، تحت لیسانس یکی از شرکت های اروپایی پیشرو، ساخت لوکوموتیوهای باری برقی چهار محوره (دوبله) را بر پایه پلنفرم لوکوموتیوهای قدیمی بر عهده داشت که حتی برای کاربرد باری ایران هم مناسب به نظر نمی رسید (کارایی تقریبا مشابه یک لوکوموتیو برقی شش محوره با دو لوکوموتیو چهار محوره).

ما اکنون از لوکوموتیوهای دیزل چینی استفاده می کنیم که شاید از لوکوموتیوهای آلستوم هم بهتر باشد. با این وجود حتی در مورد چین نیز که در هر دو مورد لوکوموتیو برقی و دیزلی پیشینه خوبی داشته، باید با احتیاط عمل کرد و بررسی اقتصادی جامعی انجام داد؛ چرا که همین کشور در پروژه برقی کردن راه آهن تهران - مشهد، ۳ برابر شرکت های اروپایی به ما قیمت داده بود!

به هر حال، قابلیت صنایع ریلی روسیه در زمینه برقی کردن خطوط و تجربه راه آهن برقی تبریز جلفا در دهه ۶۰ و تبریز آذرشهر در ابتدای دهه ۹۰ که با حمایت سازمان برنامه سبب ارتقای دانش فنی و مهارت پیمانکاران و صنایع داخلی شد، می تواند برای برقی کردن مسیرهای اولویت داری مانند تهران - مشهد با سرعت ۲۰۰ و حتی ۲۵۰ با زمان سیر حدود ۶ ساعت (در نهایت کمتر از ۵ ساعت) به صورت رفت و برگشت روزانه یا برقی کردن چادرملو - اردکان و ... به کار گرفته شود، اما در مورد راه آهن گرمسار - اینچه برون نیازی به روس ها نداریم چون نه فقط به دلیل هزینه گزاف فاقد توجه است؛ بلکه باری هم برای اثبات تقاضا وجود ندارد. (گفتنی است که هزینه برقی کردن خط گرمسار - اینچه برون ۹ برابر مسیری مانند لرستان است که حتی پیشنهاد بخش خصوصی برای برقی کردن و تامین لوکوموتیو برای آن به صورت BOT در سال ۹۵ به تایید کمیسیون عالی سرمایه گذاری راه آهن رسید).

شرکت های مشاوره مدیریت در سطح جهان شاخص های مهم در راه آهن های روسیه و ایران در سال ۲۰۱۵ بدین شرح است:

۱- هزینه نگهداری لوکوموتیو به طور میانگین بین هفت کشور ۱۲۲ هزار دلار بر لوکوموتیو در سال (در روسیه ۸۰ هزار دلار و در ایران ۶۱۹ هزار دلار) است. گفتنی است که این رقم در آلمان ۱۵۳، سوئیس ۱۶۴، اتریش ۱۳۷، فرانسه ۱۳۶، ایتالیا ۱۲۷، لهستان ۸۹، انگلیس ۱۴۶ و ترکیه ۶۵ هزار دلار است.

۲- نرخ بهره وری متوسط لوکوموتیو، ۳۴ (بدون ایران و روسیه)، روسیه ۲۷۸ و ایران ۵۲ میلیون تن کیلومتر بر لوکوموتیو در سال است. (این شاخص در برخی کشورهای دیگر به این شرح است: آلمان ۳۵، سوئیس ۴۰، اتریش ۶۰، فرانسه ۳۳، ایتالیا ۳۳، لهستان ۱۴، انگلیس ۳۴، ترکیه ۲۱ میلیون تن کیلومتر بر لوکوموتیو).

۳- عمر متوسط لوکوموتیوهای باری (بدون احتساب ایران) ۲۸ سال، روسیه ۴۳ و ایران بیشتر از ۳۱ سال است.

۴- عمر متوسط لوکوموتیوهای مسافری (بدون احتساب ایران) ۲۹ سال، روسیه ۲۷ و ایران بیش از ۲۵ سال است. این شاخص در آلمان ۲۸، فرانسه ۳۲، ایتالیا ۲۷، لهستان ۳۷ و ترکیه ۳۱ سال است. هزینه نگهداری لوکوموتیو مسافری نیز به طور متوسط ۱۱۸ و در ایران ۶۳۱ هزار دلار بر لوکوموتیو است.

- نیروی خودکشش در روسیه ۱۲ هزار و ایران حدود ۳۰۰ دستگاه (۴۰ برابر) است.

به این ترتیب، با یک نگاه نه چندان ژرف هم میتوان به نقش راه آهن برقی و لوکوموتیوهای برقی (و خودکشش های برقی) در حمل و نقل بار و مسافر روسیه پی برد، پس راه آهن روسیه با وجود توانمندی خوب در زمینه ساخت لوکوموتیو برقی (تحت لیسانس زیمنس و ...) در زمینه ساخت لوکوموتیوهای دیزل چندان موفق نبوده (به دلیل عدم نیاز جدی به آن) که سوابق استفاده از لوکوموتیوهای ساخت روسیه نیز موید همین مطلب است (اجاره شش ماهه لوکوموتیوهای 2M62 در سال ۶۲).

این در حالی است که مهم ترین و حساس ترین بخش لوکوموتیو دیزلی، موتور دیزل آن است و بخش های الکتریکی همچون ژنراتور، تراکشن موتور و کنترل، قابلیت تعمیر بلایی در ایران

براساس گزارش گروه مطالعات سیاست‌گذاری و پایش فضای کسب‌وکار انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، در سال جاری شاخص حیاتی تعداد لوکوموتیوهای گرم و نیز درصد آماده به کاری لوکوموتیوها رو به کاهش بوده که در حال حاضر جدی‌ترین چالش راه‌آهن محسوب می‌شود. علاوه بر این، بهره‌وری واگن‌های باری (تن کیلومتر به ازای هر واگن) در ۹ ماهه امسال بیش از ۱۶ درصد نسبت به سال گذشته افت داشته و این وضعیت نارضایتی شدید مالکان واگن و صاحبان بار را در پی داشته است.

با توجه به آنچه در این گزارش عنوان شده است، می‌توان حدس زد که بهره‌وری ماهیانه واگن‌ها نیز به شدت رو به افول بوده؛ به طوری که در سه ماه اول سال ۱۴۰۰ نسبت به زمستان سال گذشته، ۵/۴ درصد، در سه ماهه دوم نسبت به سه ماهه اول امسال، ۱۰/۵ درصد و در سه ماه سوم سال نیز بار دیگر ۳/۵ درصد

گزارش عملکرد حمل‌ونقل ریلی در ۳ ماهه سوم سال ۱۴۰۰

فصل پریشانی

گروه مطالعات سیاست‌گذاری و پایش فضای کسب‌وکار انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته مدتی است که با تهیه سلسله گزارش‌های آماری، می‌کوشد تصویری شفاف از عملکرد گذشته صنعت و اثرات آن روی شاخص‌های مختلف حمل‌ونقل ریلی کشور تهیه و منتشر کند تا شاید کمکی باشد به مدیران و کارشناسان بخش خصوصی و دولتی در اتخاذ تصمیمات مبتنی بر شرایط واقعی در دو سطح سیاست‌گذاری کلان و بنگاه خرد اقتصادی. گزارش پیش‌رو شاخص‌های مهم این صنعت را در بازه‌های ۹ ماهه اول و ۳ ماهه سوم سال ۱۴۰۰ با دوره‌های گذشته مقایسه می‌کند.



(۷ میلیون نفر) ۱۱۰ درصد رشد نشان می‌دهد. داشته؛ در حالی که گزارش انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، نشان‌دهنده ارقام دیگری است. به گزارش انجمن تعداد واگن‌های مسافری در ۹ ماهه امسال ۱۷۹۶ دستگاه و در ۹ ماهه سال گذشته ۱۷۶۱ دستگاه بوده است.

نسبت به سه ماه دوم کاهش یافته است. در گزارش انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی، به این نکته نیز اشاره شده که رسوب بلندمدت مطالبات مالکان لوکوموتیوهای خصوصی و تعمیرکاران لوکوموتیوهای دولتی نزد راه‌آهن، باعث زمینگیری و توقف مکرر ناوگان لوکوموتیو موجود کشور و افت شدید عملکرد حمل بار شده است.

روند تغییر شاخص‌های مهم بخش لوکوموتیو در ۹ ماه اول سال‌های اخیر

شاخص	واحد	۹ ماهه ۱۳۹۷	۹ ماهه ۱۳۹۸	۹ ماهه ۱۳۹۹	۹ ماهه ۱۴۰۰
تعداد لوکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۶۴	۵۷۶	۵۴۸	۵۲۳
	درصد تغییرات	-	۲/۱	-۴/۹	-۴/۶
تعداد لوکوموتیو در گردش	دستگاه	۶۲۹	۶۴۵	۶۲۷	۶۸۷
	درصد تغییرات	-	۲/۵	-۲/۸	۹/۶
درصد آماده‌به‌کاری لوکوموتیوها	دستگاه	۹۰	۸۹	۸۷	۷۶
	درصد تغییرات	-	-۰/۴	-۲/۱	-۱۲/۹

روند تغییر شاخص‌های مهم بخش لوکوموتیو نسبت به دوره قبل در ۴ فصل اخیر

شاخص	واحد	۳ ماهه چهارم ۹۹	۳ ماهه اول ۱۴۰۰	۳ ماهه دوم ۱۴۰۰	۳ ماهه سوم ۱۴۰۰
تعداد لوکوموتیو در سرویس	دستگاه	۵۲۷	۵۴۱	۵۱۶	۵۱۱
	درصد تغییرات	-	۲/۷	-۴/۶	-۱/۰
تعداد لوکوموتیو در گردش	دستگاه	۶۰۳	۶۱۹	۶۷۶	۷۶۶
	درصد تغییرات	-	۲/۷	۹/۲	۱۳/۳
درصد آماده‌به‌کاری	دستگاه	۸۷	۸۷	۷۶	۶۷
	درصد تغییرات	-	۰	-۱۲/۷	-۱۲/۶

روند تغییر شاخص‌های مهم بخش باری در ۴ فصل اخیر

شاخص	واحد	۳ ماهه چهارم ۱۳۹۹	۳ ماهه اول ۱۴۰۰	۳ ماهه دوم ۱۴۰۰	۳ ماهه سوم ۱۴۰۰
تناژ داخلی	درصد تغییر	-	-۳/۸	-۱۱/۶	۰
	درصد تغییر	-	۴۶/۹	-۲۸/۱	۴۱
تناژ ترانزیت	درصد تغییر	-	-۴/۸	-۹/۹	-۲/۲
	درصد تغییر	-	۶۲/۸	-۳۲/۲	۴۶/۲
تعداد واگن باری در گردش	درصد تغییر	-	۰/۶	۰/۷	۱/۴
	درصد تغییر	-	۳۸/۶	-۱۳	-۱/۴
مسافت پیموده شده واگن‌ها	درصد تغییر	-	-۵/۴	-۱۰/۵	-۳/۵
	درصد تغییر	-	۳۳/۲	-۱۳/۷	۰/۶
متوسط بهروری ماهیانه واگن‌ها	درصد تغییر	-	-	-	-
	درصد تغییر	-	-	-	-
سرعت بازرگانی	درصد تغییر	-	-	-	-
	درصد تغییر	-	-	-	-

شاخص سرعت بازرگانی و مسافت پیموده شده واگن‌های باری در پاییز ۱۴۰۰ نیز شاهد افت نسبتاً زیادی نسبت به بهار بوده است، این در حالی است که در ماه‌های پیش‌رو و به‌ویژه در ایام نوروز، با افزایش استقبال مسافران از سفرهای ریلی به دلیل واکسیناسیون و کاهش محدودیت‌های کرونایی، شاهد رشد نیاز به لوکوموتیوهای گرم در بخش مسافری خواهیم بود که بدیهی است در صورت تداوم بی‌توجهی به مشکلات بخش لوکوموتیو، افت عملکرد حمل بار تشدید خواهد شد.

نکته جالب توجه دیگر در این گزارش، کاهش جابه‌جایی بار از نظر تناژ داخلی در ۹ ماهه امسال نسبت به ۹ ماهه سال گذشته (با وجود تشدید محدودیت‌های کرونایی) است؛ البته تناژ جابه‌جایی بار در بخش ترانزیت، حاکی از افزایش بیش از ۲۰۰ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل است؛ آن‌هم در شرایطی که سال گذشته شاهد کاهش حدود ۴۰ درصدی (۹ ماهه) نسبت به سال پیش از آن بوده‌ایم.

گفتنی است؛ کاهش تامل‌برانگیز شاخص‌های بخش باری در راه‌آهن، در حالی رخ داده که شاخص‌های مربوط به جابه‌جایی مسافر در تمام زمینه‌ها نسبت به سه ماه دوم سال جاری و همچنین دوره مشابه سال گذشته (۹ ماهه) نشان‌دهنده افزایش عملکرد است.

هرچند با بررسی روند ۱۰ ساله جابه‌جایی مسافر مشخص می‌شود که بیشترین میزان جابه‌جایی مسافر از طریق راه‌آهن همچنان مربوط به ۹ ماهه سال ۱۳۹۸ و به میزان ۲۱ میلیون نفر بوده است.

بر اساس آمارهای اعلام شده توسط راه‌آهن، تعداد مسافر جابه‌جا شده توسط بخش ریلی در ۹ ماهه امسال ۱۴ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته

گرفتاری ادامه‌دار حمل و نقلی‌ها به دلیل
اصلاح دیر هنگام قانون مالیات بر ارزش افزوده

دوشیدن گاو نر

در ایران رسم است که برای تعریف و تدوین هر برنامه کلان و قانونی، ابتدا به سراغ مشاوران خارجی بروند و پس از صرف هزینه‌های هنگفت ارزی و ریالی به منظور به‌کارگیری آنها، هزینه‌های سفر و اقامت در کشورهای مورد مطالعه، حق مأموریت دلاری و هزینه‌های ریالی اضافه‌کار، پاداش، ترجمه، رفت‌وآمد، آب و برق، مخابرات و... سرانجام کار خودشان را بکنند و به قولی رجوع کنند به بومی‌سازی یا در واقع همان که خود می‌پسندند؛ نه آنچه تجربه و تعقل می‌گوید.

از آنجا که ترک عادت موجب مرض است، این روش در مورد قانون مالیات بر ارزش افزوده نیز که اساساً منشأ خارجی داشته، مورد استفاده قرار گرفته و باعث شده علی‌رغم صرف هزینه‌های گزاف مطالعات تطبیقی (!) این قانون منافع عموم مردم و بخش خصوصی را بیش از پیش به خطر اندازد.

یکی از اعضای اتاق بازرگانی ایران درباره عواقبی که اجرای نادرست این قانون به همراه داشته، می‌گوید: «متأسفانه در این نوع مالیات‌ستانی

«... اکنون در این کشور مالیات نه تنها یک هزینه اجتماعی نیست که آحاد ملت موظف باشند در ازای بهره‌برداری از امکانات و منابع کشور، نسبت به پرداخت آن اقدام کنند، بلکه می‌توان آن را سود دولت از تصدی حکومت بر مردم، آن هم در یک دادوستد ناعادلانه قلمداد کرد. این روال تا آنجا پیش رفته است که حتی با وجود اصلاح دیر هنگام قانون مالیات بر ارزش افزوده یعنی ۵ سال پس از مهلت ۵ ساله اجرای آزمایشی (!) و معاف شدن خدمات حمل و نقل کالا و مسافر درون شهری و بین‌المللی جاده‌ای، ریلی و به‌ویژه کشتیرانی از پرداخت این‌گونه مالیات و سرانجام اجرای آن از ۱۳ دی‌ماه (که نوشدارویی پس از مرگ سهراب بوده) به‌جای عودت هزینه‌های اضافی ستانده شده از بخش خصوصی و بخش جرایم مالیاتی که به آن قانون نادرست و اشتباه برمی‌گردد، همچنان برای مودیان بابت آن ۱۰ سال خراج بریده و از آنها جریمه دیرکرد اخذ می‌شود.»

آنچه خواندید فرازی از گلایه‌های مدیران شرکت‌های کشتیرانی در گفت‌وگو با ترابران بود. در ادامه پیگیری مباحث مطرح شده از شماره قبل، در این گزارش قصد داریم از زوایای دیگری به بررسی چالش‌های این بخش در زمینه اخذ مالیات بر ارزش افزوده بپردازیم؛ بخشی که صاحبان کسب‌وکار در آن، معتقدند باید تا سال‌ها گرفتار خسارات ناشی از تاخیر طولانی سیاست‌گذاران در اصلاح این قانون و تفاسیر و برداشت‌های متفاوت سازمان امور مالیاتی از این بخشنامه و معافیت‌های تصریح شده در آن باشند.

یک فعال بازرگانی:
فشار بیش از اندازه
به سازمان امور مالیاتی
برای جبران کسری
عظیم بودجه دولت و
آسان تر بودن اخذ
مالیات از مودیان
شناسنامه‌دار به جای
شناسایی اقتصاد
زیرزمینی باعث شده
نهادهای معاف از
مالیات فربه تر شوند

... قانون گذار خود نیز
در بدو اجرا بر ناقص
بودن قانون مالیات بر
ارزش افزوده اذعان
داشته، اما حالا سازمان
امور مالیاتی بابت همان
سال‌هایی که اجرای
نسخه آزمایشی این
قانون باید متوقف
می‌شد، مدعی بخش
خصوصی و طلبکار
مبالغ هنگفتی است

گرفته نشلند، تصریح می‌کند: «متأسفانه در دولت دوم آقای احمدی‌نژاد به‌منظور افزایش آمار اشتغال هزاران نفر بدون دانش اقتصادی با مدارک لیسانس غیر مرتبط جذب سازمان امور مالیاتی شدند که به اصطکاک شدید بین مودیان و ممیزان ناوارد انجامید و موجبات افزایش تشکیل هیئت‌های حل اختلاف مالیاتی در مرحله بدوی و تجدید نظر و نارضایتی بسیار زیاد فعالان اقتصادی از به‌کارگیری ناقص قانون و بدتر از آن درک متناقض از قانون در بین مودی و ممیز شد.»

عضو اتاق بازرگانی ایران، با اشاره به تاخیر در بررسی و اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده و معافیت حمل و نقل کالا و مسافر درون شهری و بین‌المللی جاده‌ای، ریلی و کشتیرانی از پرداخت آن می‌گوید: «به نظر می‌رسد تعداد زیادی از شرکت‌های حمل و نقل به‌خصوص در بخش حمل دریایی و بین‌المللی، تا سال‌ها گرفتار خسارات ناشی از تاخیر طولانی سیاستگذاران در اصلاح این قانون و تفاسیر و برداشت‌های متفاوت سازمان امور مالیاتی از این بخشنامه و معافیت‌های تصریح شده در آن باشند؛ قانونی که خود قانون‌گذار نیز بر ناقص بودن آن در بدو اجرا اعتراف داشته، اما اکنون سازمان امور مالیاتی بابت همان سال‌هایی که اجرای نسخه آزمایشی باید متوقف می‌شد، مدعی بخش خصوصی و طلبکار مبالغ هنگفتی است که براساس همان ضعف‌های اولیه در قانون‌نویسی ده‌ها میلیون دلار از بیت‌المال صرف مشاور خارجی برای تدوین قانون شد.»

تکیدگی مودیان شناسنامه‌دار

یکی از فعالان بخش حمل و نقل دریایی درباره معضلاتی که مالیات بر ارزش افزوده ایجاد کرده، با بیان اینکه در قانون جدید، به‌روشنی صنعت حمل و نقل از پرداخت اینگونه مالیات معاف شده، در حالی که در گذشته چنین نبود، می‌گوید: «تاخیر دولت و مجلس در اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده در بازه زمانی ۵ ساله و عدم حمایت سازمان‌های متولی خدمات حمل و نقل بین‌المللی کالا از این صنعت، یکی از دلایلی بود که ادامه کار را برای برخی از فعالان صنعت کشتیرانی از حیز انتفاع خارج کرد.» او با اشاره به اینکه با توجه به رشد چند صد

مانند هر دانش اقتصادی اقتباسی از تمدن غرب، هیچ‌گونه نقشه جامعی برای پرداخت آن توسط مصرف‌کننده نهایی نداریم؛ شاید هم زور سازمان امور مالیاتی و حاکمیت به بخش خرده‌فروشی نچربید، چراکه اعضای حزب موافقه که در ۴ دهه اخیر در زمینه ترویج بخش خرده‌فروشی الگوهای به‌شدت تشویق شده‌ای داشتند، نقش پررنگی در ساختار اقتصادی کشور بازی می‌کردند.»

این فعال بخش خصوصی که ترجیح می‌دهد بدون ذکر نام، در این خصوص با ما گفت‌وگو کند، می‌افزاید: «از طرف دیگر، مراجع دینی با توجه به ارتباط بیشتری که با مردم به‌ویژه کسبه خرد و مقید به پرداخت وجوهات داشتند، حاکمیت را از به‌کارگیری این مالیات با توجه به پایگاه اجتماعی متنوع و ترس از نآرامی‌های اجتماعی بازداشتند. در نتیجه، این مالیات به جای اینکه از مصرف‌کننده نهایی (خرده‌فروشی) ستانده شود، شامل همه بخش‌های غیر مرتبط به فعالیت خرده‌فروشی شد.»

او به عدم ارائه آموزش لازم به مودیانی که وظیفه گزارش دهی و تنظیم اظهارنامه اضافه را در سال دارند، اشاره و اضافه می‌کند: «مودیان باید کاملاً نسبت به این قانون و شیوه اجرای آن آموزش دیده باشند، زیرا علاوه بر مسئولیت‌های قبلی، وظایفی مانند مغایرت‌گیری به علل اختلاف در زمان تهیه گزارش پرداخت‌کننده و دریافت‌کننده مالیات و اعمال فاکتور در دوره‌های مختلف مالی را بر عهده دارند و بسیاری از آنها نتوانستند به‌درستی اظهارنامه تکمیل کنند و به همین دلیل به‌ناحق شامل پرداخت مالیات و گاهی جریمه شدند.»

این فعال بازرگانی با بیان اینکه عدم شفافیت قانون در بسیاری موارد به صدور بخشنامه‌های متعدد و متنوع انجامید، معتقد است: «از طرف دیگر، عدم به‌کارگیری سازوکار راحت و ساده عودت مبالغ پرداخت‌شده برای صادرکنندگان، ترانزیت‌کنندگان و یا خریدارانی که از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف بودند، عامل دیگری برای تداوم آسیب‌های این قانون به بخش خصوصی شد.»

او با تأکید بر اینکه برخلاف آنچه که در طرح اولیه و قانون پیش‌بینی شده بود، نیروهای آموزش دیده از سوی سازمان امور مالیاتی به‌کار

عضو اتاق بازرگانی
 ایران: در سال ۱۳۹۸
 سازمان امور مالیاتی
 مهلت مقرر برای ارائه
 اظهارنامه‌های مالیاتی را
 ۳۱ شهریور (به جای ۳۱
 تیر ماه) اعلام کرد و
 بسیاری گمان کردند
 این کار برای حمایت
 از فعالان اقتصادی
 است، اما آنها فقط
 دنبال فرصت بودن تا
 اسناد مالی سال‌های
 قبل را بررسی کنند

در گذشته خواستار
 آن بودیم که سازمان
 امور مالیاتی از مشاغل
 در حال رونق مالیات
 بستاند و در قبال
 کسب و کارهای دچار
 رکود، نرمش به خرج
 دهد، اما اکنون آنها
 از فعالیت اقتصادی
 در حال تعطیل هم
 انتظار پرداخت
 مالیات دارند

درصدی نقدینگی موردنیاز برای انجام خدمات
 در سایه کاهش مستمر ارزش پول ملی، امکان
 تداوم فعالیت از ما سلب شده، می‌افزاید: «فشار
 بیش از اندازه به سازمان امور مالیاتی برای جبران
 کسری بودجه آخرین رمق و توان ما را گرفته و
 سهل بودن مالیات‌ستانی از مودیان شناسنامه‌دار
 به‌جای شناسایی اقتصادی زیرزمینی موجب شده
 نهادهای معاف از مالیات فربه‌تر شوند.»

شرکت‌های خصوصی تاوان کسری بودجه را می‌دهند

این فعالان حوزه کشتیرانی با اشاره به وضع
 مالیات سنگین و جرایم مالیاتی برای شرکت
 خود، آن هم در شرایطی که چندین سال است
 فعالیت آن متوقف شده، می‌گویند: «مدیران
 دولتی و ممیزان مالیاتی از درک شرایط کار فعالان
 بخش خصوصی عاجز هستند، زیرا حقوق و
 مزایایشان از بودجه دولتی تامین می‌شود و در
 هر شرایطی ثابت است؛ بنابراین می‌پندارند که
 شرایط کار برای بخش خصوصی هم به همین
 شیوه است. آنها برای کیفیت کارشان پاسخگویی
 کسی نیستند و مقوله‌ای به نام مشتری‌مداری
 توجهی ندارند. در حالی که بخش خصوصی
 نهایت تلاش خود را می‌کند که خدمات ارائه
 شده او موردپسند و پذیرش مشتری و صاحبان
 کالا باشد، زیرا مردم در انتخاب کالا و خدمت
 آزاد بوده و مجبور نیستند از خدمت خاصی
 استفاده کنند، پس اگر نوع خدمت یا کالایی را
 نپسندند، برای آن هزینه‌ای پرداخت نمی‌کنند؛ در
 حالی که هیچ کدام از نهادهای دولتی با چنین
 چالش دست‌به‌گریبان نیستند، بنابراین می‌توانند
 به‌راحتی شرکت‌های بخش خصوصی را به
 پای کسر بودجه دولت ذبح کنند.»

او می‌افزاید: «در سال‌های گذشته خواستار آن
 بودیم که سازمان امور مالیاتی از مشاغل در حال
 رونق مالیات بستاند و در قبال کسب و کارهای
 دچار رکود، نرمش به خرج دهد، اما اکنون
 رفتار سازمان به اندازه‌ای طلبکارانه شده که آنها
 حتی از فعالیت اقتصادی در حال تعطیل هم
 مالیات می‌ستانند و توجیهشان این است که
 هنوز کد اقتصادی این واحد فعال است و حتی
 در حالت تعطیلی هم باید بر اساس سوابق مالی
 گذشته مالیات پردازند.»

او می‌افزاید: «متأسفانه تعدادی از واحدهای

اقتصادی فعال در برخی استان‌ها به دلیل افزایش
 رکود اقتصادی، در حالت تعطیل و نیمه‌تعطیل
 به‌سر می‌برند که این موضوع درآمد سازمان
 امور مالیاتی را کاهش داده، بنابراین این سازمان
 تیغ خود را برای واحدهایی که در چنین شرایط
 سخت اقتصادی با مشقت فعالیت خود را حفظ
 کرده‌اند، تیز می‌کند.»

او می‌گوید: «از طرف دیگر، وقتی در بودجه
 سالانه کشور، پایه مالیاتی افزایش می‌یابد،
 ممیزان مالیاتی سعی می‌کنند فشار را روی آن
 دسته از واحدهای اقتصادی افزایش دهند که در
 زمان مقرر اظهارنامه‌های خود را به سازمان
 تحویل داده‌اند. به عبارت دیگر، آنها هیچ
 تلاشی برای شناسایی واحدهایی که به‌صورت
 چراغ خاموش فعالیت می‌کنند و یا فرار مالیاتی
 دارند، انجام نمی‌دهند؛ بلکه با نگاه به‌رستانی و
 بی‌توجه به رونق و یا کساد در کسب و کار
 مودیان برای آنها مالیات وضع می‌کنند.»

وقتی که به جای مالیات باج ستانده می‌شود

این فعال اقتصادی که مدت‌هاست درگیر
 جلسات هیئت‌های بدوی و تجدیدنظر برای
 رسیدگی به پرونده جریمه‌های مالیاتی شرکتی
 است که چندین سال است فعالیت آن متوقف
 شده، با بیان اینکه مالیات‌ستانی به باج‌ستانی
 تبدیل شده است، می‌گوید: «بخش خصوصی
 همواره بدون کمک دولت کار کرده، هر چند
 دولت طبق قانون مالیات بر درآمد اشخاص
 حقوقی، به میزان ۲۵ درصد شریک سود او
 است، با این وجود باز هم قانع نیست و مالیات
 بر ارزش افزوده را به‌شکل نادرست بر رده‌های
 مختلف شغلی اعمال کرده؛ مثلاً در بخش
 کشتیرانی این مالیات بر همه خدمات بندری و
 دریایی تسری یافته، در حالی که این مالیات،
 اساساً مالیات بر مصرف است و باید فقط از
 مصرف‌کننده نهایی ستانده شود؛ اما چون
 نتوانسته‌اند این قانون را به حلقه خرده‌فروشی
 ببرند، شامل همه مراحل تامین یک کالا یا
 خدمت شده و افزایش هزینه تمام‌شده همه
 کالاها و خدمات را در پی داشته است.»

او با اشاره به اینکه برای سازمان امور مالیاتی
 هیچ چیز مهم‌تر از کسب درآمد نیست، اظهار
 می‌کند: «اگر شرکتی یکی از صورتحساب‌های

اخیرا دادستان انتظامی مالیاتی، در نامه‌ای اعلام کرد میزان بالای تعدیل‌های صورت گرفته و افزایش اعتراض‌ها به رسیدگی‌های اولیه، نشان از کیفیت پایین رسیدگی یا تعمد در تعیین ارقام مالیات دارد که می‌تواند زمینه مجازات انفصال از خدمت ممیزان را فراهم سازد

بنا بر اظهارات دادستان انتظامی مالیاتی، حجم بالای اعتراض‌ها، تاکنون موجب توقف روند فعلی مالیات‌ستانی نشده و همچنان برخی ماموران مالیاتی بدون توجه به اسناد و مدارک مودی، اقدام به تعیین مالیات و ارقامی می‌کنند که بسیار بیش از درآمد واقعی مودی است

خدمت ماموران مالیاتی را فراهم سازد. بهزاد در بخش دیگری از نامه خود آورده است: «تشخیص اشتباه در تعیین مالیات بنگاه‌های بخش خصوصی که معمولا بیش‌برآورد بوده، بارها و بارها کار را به اعتراض و حضور فعالان بخش خصوصی در هیئت‌های حل اختلاف مالیاتی کشانده که در اغلب این پرونده‌ها نیز با مدارکی که از سوی صاحبان کسب‌وکارها ارائه شده، ارقام بالای مالیاتی در بررسی‌های اولیه، تعدیل شده است. با این حال حجم بالای اعتراض‌ها، تاکنون موجب توقف این روند نشده و برخی ماموران مالیاتی بدون توجه به اسناد و اطلاعات ارائه شده از سوی مودی به رسیدگی و تعیین درآمد مشمول مالیات مبادرت و ارقامی تعیین می‌کنند که بسیار بیش از درآمد واقعی مودی است.»

در نامه دادستان انتظامی مالیاتی آمده است: «فراوانی این موضوع، هم هزینه‌های وصول مالیات را افزایش می‌دهد که منجر به نارضایتی و بی‌اعتمادی جامعه اقتصادی نسبت به عملکرد سازمان می‌شود و هم زمینه ورود و درگیر شدن سازمان‌های نظارتی و قضایی برون‌سازمانی را به پرونده‌ها باز می‌کند. این در حالی است که برابر ماده ۲۷۰ قانون مالیات‌های مستقیم، اگر مشخص شود که ماموران مالیاتی از روی تعمد یا مسامحه بدون توجه به مدارک مودی و بدون تحقیقات کافی، درآمد مودی را کمتر یا بیشتر از میزان واقعی تشخیص داده‌اند، علاوه بر جبران خسارت وارده ممکن است به ۳ ماه تا ۵ سال انفصال از خدمت محکوم شوند. از این رو ضرورت دارد که در تعیین درآمدهای مشمول مالیات، دقت کافی صورت گیرد.»

با این حال، بنا به گفته فعالان اقتصادی، در روند حسابرسی ممیزان مالیاتی تغییری دیده نمی‌شود. ضمن اینکه با وجود تصویب قانون جدید و معافیت حمل و نقل کالا و مسافر درون‌شهری و بین‌المللی جاده‌ای، ریلی و کشتیرانی از مالیات بر ارزش افزوده و هم‌زمان با اجرای آن از ۱۳ دی ماه ۱۴۰۰، عوارض و مالیات ارزش افزوده به همه خدمات بندری و دریایی تسری یافته است و پورت‌پراتورها، محوطه‌داران، بارشماران، عملیات یدک‌کشی و... نیز مشمول این مالیات شده‌اند که می‌تواند افزایش قیمت تمام‌شده کالاها را به دنبال داشته باشد.

خود را در اظهارنامه مالیاتی - حتی در سال‌های گذشته - قید نکرده باشد، ممیزان همه اسناد شرکت را مخدوش اعلام کرده و زمانی هم که در هیئت‌های بدوی و تجدیدنظر، اسناد، مدارک و ادله مختلف ارائه می‌شود، بدون هیچ‌گونه بررسی و توجه به ادله، همان رأی اولیه را دوباره صادر می‌کنند.»

او با اشاره به رفتار سازمان امور مالیاتی در سال ۹۸ هم‌زمان با شیوع ویروس کرونا و تعطیلی بسیاری از واحدهای تجاری، می‌گوید: «با توجه به اینکه به‌صورت معمول سازمان می‌تواند تا ۵ سال به قبل برگردد و اسناد و مدارک مالی شرکت‌ها را دوباره بررسی کند، در سال ۹۸ این سازمان مهلت مقرر برای تسلیم اظهارنامه‌ها مالیاتی را به‌جای ۳۱ تیر، ۳۱ شهریور اعلام کرد، بنابراین بسیاری از افراد گمان کردند که سازمان به‌منظور حمایت از فعالان اقتصادی این کار را انجام داده است، غافل از اینکه با این کار می‌خواستند برای خود زمان بخرند تا بتوانند تا ۳۱ شهریور اسناد مالی سال‌های قبل را بررسی کنند. به این ترتیب، در ۳۱ شهریور ماه ده‌ها هزار اظهارنامه بدون هیچ اسناد و مدارکی برای شرکت‌ها صادر شد، زیرا ممیز توانسته بود مثلا سندی پیدا کند که فرضا یک شرکت در سال ۹۵ با شرکت دیگری معامله داشته، اما این معامله در اظهارنامه ۹۵ ذکر نشده، پس برای آن بده‌ویستان و همچنین فعالیت‌های بعدی، مجددا مالیات و جریمه وضع شد.»

مدیر یکی دیگر از شرکت‌های کشتیرانی نیز مدعی است حتی اگر قوه قضاییه وارد شود و درباره شمول یا عدم شمول اصنافی در مالیات بر ارزش افزوده بخشنامه صادر کند، ممیزان مالیاتی می‌گویند بخشنامه قوه قضاییه برای روزنامه است و برای ما نیست. آنها می‌گویند بخشنامه نهادهای دیگر برای ما قابلیت اجرایی ندارد و سازمان امور مالیاتی باید به ما دستور دهد که کاری را انجام دهیم یا خیر.

در همین زمینه، ماه گذشته، عباس بهزاد، دادستان انتظامی مالیاتی، در نامه‌ای به سرپرست امور مالیاتی شهر و استان تهران اعلام کرد که میزان بالای تعدیل‌های صورت گرفته و افزایش اعتراض‌ها به رسیدگی‌های اولیه، نشان از کیفیت پایین رسیدگی یا تعمد در تعیین ارقام مالیات دارد که می‌تواند زمینه مجازات انفصال از



مطلب حاضر بر پایه حقایق نظام اقتصادی کشور در یک دهه گذشته به ارائه فراتحلیلی در زمینه نارسایی رشد تعرفه‌های خدمات بندری در زیربخش کالاهای فله خشک در بازار پایانه‌داری در بنادر جنوب کشور پرداخته است. صنعت پرهزینه پایانه‌داری بنادر در دهه گذشته در معرض انواع محدودیت‌ها، شوک‌ها و ریسک‌های اقتصادی و مستحق دریافت حمایت‌های همه‌جانبه در بستر نظام اقتصادی کشور بوده، اما یافته‌های این تحلیل نشان می‌دهد که رشد سطوح قیمتی در تعرفه مصوب خدمات بندری، نتوانسته درآمدهای مورد نیاز برای سرمایه‌گذاری، ارتقای بهره‌وری، سودآوری و پوشش هزینه‌های یک پایانه بندری را در دوران جنگ اقتصادی تحمیل شده به کشور فراهم آورد.

در این زمینه عقل سلیم حکم می‌کند که در گفتمان قیمت‌گذاری خدمات بندری، رای و موضع سازمان بنادر و جامعه دریایی و بندری کشور به عنوان متولی و نقش‌آفرینان اصلی سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور تقویت گردد. همچنین از جمله راهکارهای مورد پیشنهاد در این مقاله برای فراهم آوردن بستر حمایت از پایانه‌داران بنادر کشور می‌توان به بازنگری واقع‌نگرانه در تعرفه خدمات بندری، بازنگری در مدل مالی قراردادهای پورت‌اپراتوری پایانه‌های بخش امور بندری و واگذاری بلندمدت این پایانه‌ها در قالب تفاهم‌نامه «مدرن‌سازی، بهره‌برداری و انتقال» اشاره کرد.

نگاهی به تعرفه‌های بندری مصوب
سال ۱۴۰۰ در زیربخش کالاهای فله خشک

مصائب نرخ‌گذاری بندری!

مهدی رستگاری

رئیس امور طرح و توسعه شرکت پدیدآوران امید پارس

فرآیند تعیین تعرفه خدمات بندری در نیمه دوم هر سال به جریان افتاده و طی صدها ساعت کار کارشناسی اجرا می‌شود، در حالی که اغلب در تعرفه‌های مصوب، شاهد سطوح قیمتی هستیم که از نظر محاسبات کلان اقتصادی مطلوب به نظر نمی‌رسند

در سال جاری، سازمان بنادر اقدام به افزایش تعرفه‌ها به‌ویژه در بخش کالاهای فله خشک کرد این افزایش شاید چند سال پیش می‌توانست زمینه ارتقای درآمدزایی پایانه‌های بخش امور بندری را فراهم آورد، اما با توجه به مختصات اقتصادی سال ۱۴۰۰ نتوانست برای فعالان این بخش، دورنمای چندان مساعدی تصویر کند

رشد یافته در زمان افزایش حجم عملیات نظر داشته باشد. از آنجا که اغلب به دلایل سیاسی امکان ارائه طیفی که پوشش‌دهنده این گستره قیمتی باشد، وجود ندارد، یک راهکار معمول آن است که بندر به برآورد دقیق هزینه کل خدمات و تسهیلات خود در تمام حالات مزبور پرداخته و قیمت‌های خود را به صورت متوسط هزینه کل خدمات در مقاطع کوتاه مدت محاسبه کرده و آنها را در تعرفه خود منعکس نماید.

ب) تقویت ایجاد و تولید ارزش افزوده - جریان محموله‌های تجاری از بندر دربرگیرنده زنجیره ارزشی است که از خدمات مورد ارائه به کشتی‌ها، خدمات مورد ارائه به محموله‌ها، خدمات مورد ارائه به بهره‌برداران، و سایر خدمات تشکیل شده است. بندر می‌تواند با کاهش زمان مورد نیاز برای جریان‌دهی به محموله‌ها (به شرط عدم ایراد خسارت به آنها) به ارزش ناشی از این زنجیره بیفزاید.

ارزش افزوده خدمات و تسهیلات بندری نزد مشتریان و میزان رغبت ایشان به بهره‌برداری از آنها، اغلب حدود «سقف» قیمت را در فرآیند قیمت‌یابی پایانه/بندر ایجاد می‌کند. از این رو هرچه ارزش افزوده ناشی از عرضه تسهیلات و خدمات بندری برای مشتریان بیشتر باشد، دست بندر و پایانه برای مطالبه قیمت بیشتر بازتر خواهد بود. این موضوع به‌ویژه در مورد جریان‌های کالایی حائز ارزش تجاری بالا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

ج) تامین سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای - در چنین قیمت‌یابی باید به سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای بندر و پایانه نظر داشت و سطوح قیمت در حدی باشد که درآمدهای پایانه، امکان بهبود تسهیلات بندری و منابع پایانه‌ای (و احیانا توسعه آنها) را در جهت تولید ارزش افزوده بیشتر برای مشتریان فراهم آورد.

د) تامین کارایی تسهیلات بندری و منابع پایانه‌ای - همچنان که گفته شد، پایانه بندری متکی به تسهیلات و منابع پایانه‌ای گرانقیمتی است که سودآوری فعالیت اقتصادی پایانه و توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری در آن در گروه بهره‌برداری کارآمد از آنها است. بندر باید در فرآیند قیمت‌یابی خود به برآورد سطوح بهینه بهره‌برداری از منابع مزبور و کارایی آنها توجه خاص داشته باشد. هزینه‌های ناشی از این

تعرفه‌های بندری یکی از مهم‌ترین ابزارهای بازاریابی در بخش بنادر و صنعت پایانه‌داری به‌شمار می‌آیند. این ابزار از سویی باید زمینه توسعه جریان‌های درآمدی بندر و بهره‌برداری مطلوب از تسهیلات و منابع فراهم در آن را ایجاد نماید و از طرف دیگر با نگاه جامع‌نگرانه، پوشش حداکثری طیف گسترده مقاصد و منافع تمام مشتریان و ذی‌نفعان بندر را مدنظر داشته باشد. با این تفصیل «تعرفه بندری» به عنوان ابزار راهبردی قیمت‌یابی در بنادر دارای تأثیری حیاتی بر اکوسیستم بندر و فعالان اقتصادی حاضر در آن است.

تعرفه بندری باید مقاصد کارکردی زیر را برآورده سازد:

الف) سودآوری و پوشش هزینه‌ها - پایانه‌داری و فعالیت پیرامونی آن، صنعتی بسیار پرهزینه و عملیات آن متکی بر فراهم بودن و آماده‌به‌کاری انبوهی از ابنیه، زیرساخت، روسازه، تجهیزات پایانه‌ای، منابع انسانی و منابع مالی است.

توجیه اقتصادی فعالیت پایانه‌داری نیز در گروه سودآوری مطلوب پایانه است که از تفاضل مثبت درآمدها و هزینه‌های پایانه محقق شود، اما بخش قابل توجهی از هزینه‌های پایانه به نحوی مستقل از میزان ترافیک وارد به بندر، به‌طور ثابت متوجه بندر و پایانه است. همچنین در زمان افزایش حجم عملیات بندر، هزینه‌های متغیر نیز به نحوی متناسب با آن رشد می‌کند. بدین ترتیب بندر و پایانه‌های آن همواره با روندهای اوج‌گیری و فرود حجم عملیات در افق عملیاتی و تاکتیکی مواجه است که تومان بر جریان هزینه و درآمد آن تأثیر می‌گذارد.

علاوه بر این، بندر و پایانه‌های آن همواره باید بخش قابل توجهی از ظرفیت تسهیلاتی و تجهیزاتی خود را به صورت ذخیره نگاه دارند تا از نزدیک شدن به حالت ازدحام اجتناب شود. برای مدیریت چنین کسب‌وکاری باید همواره به دنبال افزایش مراکز درآمد و کاهش مراکز هزینه و حجم هزینه‌ها و برقراری توازن بین جریان‌های درآمد و هزینه در دورنمای برنامه‌ریزی کسب‌وکار بود.

تعرفه بندری باید ابزاری باشد که با در نظر داشتن هدف اصلی سودآوری فعالیت‌های پایانه، به پوشش هزینه‌های ثابت در زمان تنزل حجم عملیات، و پوشش هزینه‌های متغیر

در سال‌های گذشته پایانه‌های مربوط به کالای فله خشک در بنادر ما ناگزیر بودند علاوه بر مواجهه با چالش‌های نوسانات فصلی متعارف در بازار، به دلیل ورود به جنگ اقتصادی تمام‌عیار با قدرت‌های جهانی، با تغییرات شدید سالانه در ابعاد بازار این زیربخش هم دست‌وپنجه نرم کنند

سطوح، حدود «کف» قیمت بهره‌برداری از خدمات و تسهیلات را در تعرفه بندر مشخص می‌کند. تعرفه‌های بندر باید به گونه‌ای تنظیم شود که در صورت تنزل سطوح بهره‌برداری از سطوح بهینه آن، قیمت‌ها رو به کاهش نهاده و برعکس در صورت فزونی گرفتن سطوح بهره‌برداری از سطوح بهینه قیمت‌های مزبور، رو به افزایش داشته باشد.

ه) توسعه رقابت‌پذیری - اصولاً بندر توسعه مزیت‌های رقابتی خود را از طریق یکی از دو راهبرد «پیشسازی در قیمت» و یا «عرضه خدمات متمایز» تعقیب می‌کند. فرآیند قیمت‌یابی تسهیلات و خدمات بندری جزو پایه‌های اصلی طراحی و عملیاتی‌سازی هر یک از این راهبردها به شمار می‌آید. در صورت اتخاذ راهبرد پیشسازی در قیمت، پایانه می‌تواند به تدابیری چون کاهش اتلاف‌ها، کاهش هزینه‌ها، و توسعه صرفه‌جویی‌های مقیاس متوسل شود و از این رهگذر قیمت خدمات و تسهیلات خود را نسبت به بنادر رقیب کاهش دهد. در صورت اتخاذ راهبرد عرضه خدمات متمایز، پایانه اغلب بر تفاضل قیمت محصول خود با ارزش آن نزد مشتریان و مقدار مشابه آن در بنادر رقیب تمرکز یافته و همچنین سعی می‌کند

تسهیلات و خدمات ویژه خود را با قیمت بهینه به مشتریان عرضه نماید.

در ایران به موجب قانون «تسریع در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها» (مصوب ۱۳۹۵ و اصلاحیه مصوب آن در انتهای سال ۱۳۹۶)، سازمان بنادر هر سال اقدام به تهیه، تصویب و ابلاغ سطوح قیمتی خدمات و تسهیلات بندری مورد عرضه در قالب تعرفه خدمات بندری در بنادر بازرگانی شمال و جنوب کشور می‌نماید.

فرآیند تعیین تعرفه در نیمه دوم هر سال با مشارکت فعالان بندری و دریایی و ذی‌نفعان زنجیره‌های تامین گذرکننده از بنادر کشور به جریان افتاده و طی صدها و هزاران ساعت کار کارشناسی به مرحله اجرا درمی‌آید. با این حال سیستم حمل و نقل دریایی ما همواره از طرف ذی‌نفعان زنجیره‌های تامین گذرکننده از بنادر (صاحبان کالا، دستگاه‌های نظارت‌کننده بر بازارهای کشور، تشکل‌های صنفی، فعالان اقتصادی و ...) برای پایین نگاه داشتن سطوح تعرفه و حتی اعطای یارانه در قالب آن تحت فشار هستند. از این رو اغلب در تعرفه‌های مصوب برای خدمات بندری شاهد سطوح قیمتی هستیم که از منظر محاسبات اقتصادی نمی‌توانند چندان مطلوب تلقی شوند. این

رشد سالانه تعرفه خنک‌کاری کالاهای فله خشک در یازده ساله منتهی به سال ۱۴۰۰

تعرفه	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	نرخ مرکب رشد سالانه تا ۱۴۰۰	نرخ مرکب رشد سالانه تا ۱۳۹۹
گروه ۱	۲۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۵	۱۵	۰	-۱	۰	۱۶	۳۴	۷	۱۰
گروه ۲	۲۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۵	۱۵	۰	۴۴	-۲۰	۵۰	۳۵	۱۲	۱۴
گروه ۳	۲۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۵	۱۵	۰	۸۱	۰	۱۶	۳۵	۱۴	۱۶
گروه ۴	۲۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۵	۱۵	۰	۱۴	۰	۱۶	۳۵	۹	۱۱
گروه ۵	۲۰	۱۰	۱۶	۵	۱۵	۱۵	۰	۱۵	۰	۲۰	۳۵	۹	۱۰

رشد سالانه تعرفه باربری کالاهای فله خشک در یازده ساله منتهی به سال ۱۴۰۰

تعرفه	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	نرخ مرکب رشد سالانه تا ۱۴۰۰	نرخ مرکب رشد سالانه تا ۱۳۹۹
گروه ۱	۸	۲۲	۱۰	۱۰	۱۵	۲۰	۰	-۱	۱۲۲	۱۶	۳۵	۱۷/۹۴	۱۹/۳۷
گروه ۲	۸	۲۲	۱۰	۱۰	۱۵	۲۰	۰	۱۵	۱۵	۲۰	۳۵	۱۲/۴۲	۱۴/۳۳
گروه ۳	۸	۲۲	۱۰	۱۰	۱۵	۲۰	۰	۸۱	۱۲۶	۱۶	۳۰	۲۵/۴۹	۲۵/۸۸
گروه ۴	۸	۲۲	۱۰	۱۰	۱۵	۲۰	۰	-۹	۱۲۳	۱۶	۳۵	۱۶/۹۷	۱۸/۵۲
گروه ۵	۲۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۵	۱۵	۰	۱۵	۳۱	۲۵	۳۵	۱۲/۷۵	۱۴/۶

دورنمایی که از بودجه عمومی کشور، وضعیت تحقق درآمدهای ارزی و تداوم محدودیت در مبادلات بین‌المللی ایران تصویر می‌شود، آینده تجارت بین‌المللی کالای فله خشک و کسب و کار پایانه‌های بندری مربوط به آنها را در هاله‌ای از ابهام فرو برده است

برخلاف پورت اپراتورها و پایانه‌داران، پیمانکاران بخش امور بندری هیچ تعهد و التزام قانونی به رعایت تعرفه‌های مصوب در بنادر ندارند. این موضوع، ساختار هزینه - درآمد را در پایانه‌های این بخش کاملاً به هم ریخته است

کالاهای فله خشک کاملاً مشهود هستند. با این اوصاف می‌توان گفت که پایانه‌داری بنادر یک «صنعت شبه‌تولیدی» پرهزینه بوده و در تراز جهانی آن نیز موازنه هزینه و درآمد با هدف تحصیل سود از اجرای عملیات در شرایط نرمال اقتصادی، به معنای واقعی کلمه، ماموریت بسیار دشواری است.

تورم و گرانی - دهه ۹۰ بدون شک سخت‌ترین مقطع حیات اقتصادی کشور بوده است. این دهه با اعلام تحریم‌های بین‌المللی آغاز شد و کشور را درگیر یک جنگ اقتصادی تمام عیار برای فلج‌سازی نظام اقتصادی آن کرد. شاید بارزترین نمود این فشار سهمگین را بتوانیم در روند فزاینده و خردکننده «نرخ تورم اقتصادی» در کشور سراغ بگیریم؛ تا جایی که با استناد به اعلام بانک مرکزی در سال‌های دهه ۱۳۹۰ شاهد نرخ متوسط تورم سالانه ۲۱/۶ درصدی در بازارهای اقتصادی کشور بوده‌ایم و بسیاری از اقتصاددانان در حالت خوش‌بینانه، نرخ تورم سالانه در سال ۱۴۰۰ را حدود ۴۵ درصد برآورد می‌کنند، در حالی که بسیاری معتقدند مقدار واقعی «نرخ تورم اقتصادی» کشور بالاتر از ارقام اعلام شده توسط مراجع رسمی است.

البته باید در نظر داشت که با توجه به وضعیت مغشوش بازارهای اقتصادی کشور، در شرایط کنونی علاوه بر اثر مشهود تورم سالانه، شاهد بروز موج‌های گرانی ناشی از رفتارهای هیجانی نسبت به تحولات بازارها هستیم. چنین شرایطی بر صنعت پایانه‌داری بنادر کشور نیز حکمفرما بوده و فعالان این صنعت ناگزیر

موضوع به‌ویژه در شرایط نابسامان اقتصادی سال‌های دهه ۱۳۹۰ در تعرفه‌های مصوب سازمان بنادر مشهود بوده است.

در سال ۱۴۰۰، سازمان بنادر در واکنشی مثبت به درخواست‌های متعدد اعضای جامعه بندری و دریایی کشور، علاوه بر ایجاد تغییراتی در ساختار تعرفه‌های بخش امور بندری، به افزایش مبلغ تعرفه‌ها نیز نظر ویژه داشته و به طور اخص در بخش «کالاهای فله خشک» اقدام به افزایش بین ۳۰ تا ۳۵ درصدی تمام ردیف‌های تعرفه‌ای نسبت به سال قبل کرد، اما اگرچه چند سال پیش این میزان افزایش تعرفه می‌توانست زمینه ارتقای درآمدزایی و سودآوری پایانه‌های بخش امور بندری را فراهم آورد، اما در سال ۱۴۰۰ چنین رشدی در تعرفه‌ها نیز دورنمای چندان مساعدی را برای فعالان این بخش از بازار بنادر کشور تصویر نکرد. برای آن که تصور بهتری از این دورنما ارائه بدهیم، لازم است به واقعیات جاری در بستر بازار بخش امور بندری کشور نظری داشته باشیم.

ضرورت توجه به هزینه‌زایی پایانه‌های بندری

پایانه بندری یک مجموعه خدمت‌مندی متکی به مجموعه‌ای از نهاده‌های تولید گرانبه (شامل سامانه‌های نرم‌افزاری، زیرساخت‌های بندری، ناوگان تجهیزات پایانه‌ای و انبوه منابع انسانی) است، بنابراین توسعه آن به سرمایه‌گذاری‌های بسیار سنگین نیاز داشته و فرآیند راهبری آن نیز بسیار پرهزینه است. راهبری پایانه بندری در بهترین حالت مستلزم حفظ ۴۰ تا ۳۰ درصد از ظرفیت پایانه به‌عنوان ذخیره است. این بدان معنا است که پایانه‌دار همواره باید بخش زیادی از دارایی‌های سرمایه‌ای گرانبه خود را در حالت خارج از سرویس نگاه داشته و در عین حال متقبل هزینه‌هایی باشد که با وجود ضروری بودن، به «درآمدزایی» راه نمی‌برند.

علاوه بر این کسب و کارهای پایانه با توجه به شرایط بازار زنجیره‌های تامین در کوتاه‌مدت و بلندمدت دچار اوج‌ها و فرودهای فراوانی می‌شود که اغلب هزینه‌های گزافی را برای پایانه به بار می‌آورند. مصداق‌های این موضوع به ویژه در بخش امور بندری و به‌ویژه در چرخه‌های فصلی کسب و کارهای پایانه‌های

رشد سالانه تعرفه انبارداری کالاهای فله خشک در نیمه دوم دهه ۱۳۹۰

تعرفه	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	نرخ مرکب رشد سالانه ۱۳۹۹ تا ۱۳۹۸	نرخ مرکب رشد سالانه تا ۱۴۰۰
گروه ۱	۰	۱۱۵	۱۵	۲۵	۲۹
گروه ۲	۰	۳۹	۲۵	۱۵	۱۲
گروه ۳	۰	۱۱۵	۲۰	۲۷	۲۹
گروه ۴	۰	۱۱۵	۲۵	۲۸	۲۹
گروه ۵	۰	۳۴-	۱۵	-۷	-۱۳

توضیحات: گروه‌های کالایی در تعرفه‌های خدمات بندری عبارتند از: گروه ۱- سنگ گچ، شن، ماسه و سنگ آهک / گروه ۲- غیر معدنی و غیر شیمیایی / گروه ۳- سنگ آهن، بالکلی، کائولین، خردسنگ پودر کلینکر / گروه ۴- ذغال سنگ، بریکت، سنگ منگنز، پودر پتاسیم و غیره / گروه ۵- غلات و شکر

در سال ۱۳۹۹ و در فرآیند باربری کالاهای فله خشک در مجتمع بندری شهیدرجایی، نرخ حمل اکثر قریب به اتفاق محمولات از پای کشتی به انبارهای پایانه بین ۳۶/۴ تا ۱۵۵ درصد مبلغ تعرفه مصوب و در صورت لزوم حمل به انبارهای واقع در اراضی پشتیبانی بین ۵۲ تا ۱۷۳ درصد تعرفه مصوب بود

هستند که وظایف دشوار خود در زمینه مدیریت و راهبری پایانه‌های بندری در چنین شرایطی ایفا نمایند.

نابسامانی‌های نظام ارزی - روند دیگری که در بحبوحه جنگ‌های اقتصادی دهه ۱۳۹۰ موجب گسیختگی رشته انتظام فضای کسب‌وکار در بازارهای اقتصادی شده، رشد افسارگسیخته نرخ

مبادله ارز است. همچنین اختلاف فاحش بین حداکثر و حداقل نرخ مبادله ارز در این سال‌ها به‌خوبی نمایانگر وضعیت مغشوش بازارهای داخلی و بی‌ثباتی قیمت‌ها در آنها است. نابسامانی‌های نظام ارزی کشور که حاصل هم‌افزایی تحمیل چندین تحریم بین‌المللی به نظام اقتصادی کشور، سوءمدیریت بازارهای داخلی و واکنش‌های هیجانی بنگاه‌ها و خاتوارها به تغییرات بازارها بوده، به دو نحو بر صنعت پایانه‌داری بنادر کشور تاثیر گذاشته است.

اثر اول به تاثیر مسائل این حوزه به تجارت بین‌المللی کشور دلالت دارد؛ کاهش منابع ارزی، کاهش قدرت خرید بنگاه‌های اقتصادی و بی‌ثباتی نرخ ارز در کنار محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی موجب کاهش حجم تجارت بین‌المللی کشور گردیده و آثار این موضوع بر حجم عملیات بنادر تجاری کشور در آمارهای منتشر شده از سوی سازمان بنادر کاملاً مشهود است. در زیربخش کالاهای فله خشک نیز در سال‌های اخیر از یک سو با کاهش صادرات مواد معدنی مواجه شده و از سوی دیگر به دلیل مشکلات ناشی از تامین ارز و تعیین نرخ آن در بخش کالاهای اساسی با بالاترین سطح صاحبان کالا و ازدحام و انباشت کالاهای اساسی در بنادر کشور مواجه شده‌ایم که هزینه‌های گزافی را برای پایانه‌داران این بخش به بار آورده است.

اثر دوم به تاثیر وضعیت نابسامان نظام ارزی بر منابع مالی پایانه‌داران بازمی‌گردد. در واقع،

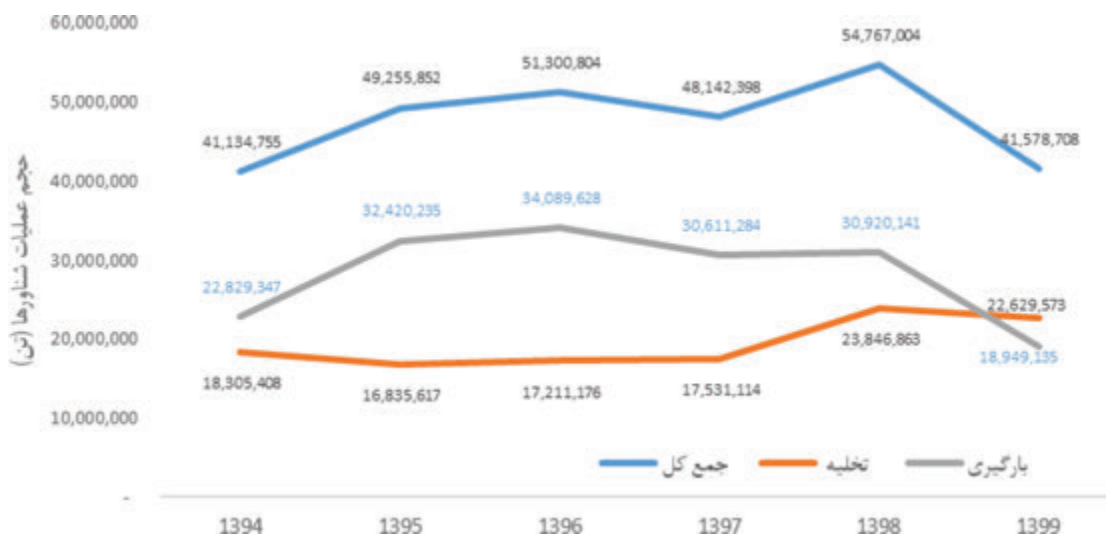
رشد افسارگسیخته نرخ مبادله ارز بر قدرت خرید ناشی از منابع مالی این بنگاه‌های اقتصادی در داخل و خارج کشور اثر منفی چشمگیری داشته و موجب فرسایش توان مالی آنان در زمینه تامین مایحتاج (شامل تجهیزات، قطعات یدکی، ملزومات، خدمات فنی و ...) شده است. علاوه بر این، بی‌ثباتی نرخ مبادله ارز موجب تغییر لحظه‌ای قیمت مایحتاج این بنگاه‌های اقتصادی شده و امکان برنامه‌ریزی و عمل را برای آنان دشوار و محدود ساخته است.

در چنین شرایطی ایقا و احیای این بنگاه‌های اقتصادی که دروازه تجارت بین‌المللی کشور را در بنادر تجاری آن باز نگاه داشته‌اند، نیازمند تقویت و پشتیبانی بخش دولتی است؛ موضوعی که به نظر می‌رسد تاکنون همواره در محاق ملاحظات دیگر قرار گرفته است.

محدودیت‌های ناشی از تحریم - پایانه‌داران بنادر کشور در فرآیندهای مدیریت اطلاعات، سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه ناوگان تجهیزات پایانه‌ای، تعمیرات و نگهداری تجهیزات، دریافت مشاوره، خدمات تخصصی و ... نیازمند دسترسی به بازارهای بین‌المللی هستند، اما شرایط ناشی از تحریم‌های بین‌المللی دسترسی متعارف آنان بدین بازارها را عملاً از بین برده است.

حاصل کار آن است که مراجع قابل دسترسی در بازارهای بین‌المللی بسیار محدود شده و هزینه مبادله (Transaction Cost) پایانه‌داران بسیار بالا رفته است. علاوه بر این زمان تامین مایحتاج این بنگاه‌ها نیز افزایش یافته و در عین

شکل ۱: روند تخلیه و بارگیری کالاهای فله خشک در بنادر ایران در نیمه دوم دهه ۱۳۹۰



کالاهای فله خشک و کسب‌وکار پایانه‌های بندری پذیرای آن در بنادر کشور را در هاله‌ای از ابهام فرو برده است.

تغییرات سالانه عملیات کالاهای فله خشک

سال	تخلیه (درصد)	بارگیری	مجموع
۱۳۹۵	-۸	۴۲	۲۰
۱۳۹۶	۲	۵	۴
۱۳۹۷	۲	-۱۰	-۶
۱۳۹۸	۳۶	۱	۱۴
۱۳۹۹	-۵	-۳۹	-۲۴

علاوه بر موارد یادشده روندهای دیگری همچون تحریم مشتریان کلیدی بندر (مانند صنایع فلزی کشور) و اعمال قوانین مبارزه با خام‌فروشی تقویت‌کننده تحقق رشد منفی حجم عملیات پایانه‌های کالاهای فله خشک در بنادر کشور در سال پیش رو هستند.

باید توجه داشت که نوسان‌های بزرگ در ابعاد این بازار هزینه‌های گزافی را از جهت تامین منابع کسب‌وکاری به پایانه‌داران بنادر کشور تحمیل کرده و این در حالی است که اگر نوسان‌های مزبور در راستای کوچک شدن بازار باشد، این هزینه‌های گزاف با سقوط درآمد نیز همراه خواهند شد.

افزایش نرخ خدمات پیمانکاران

زمانی که به ترکیب هزینه‌های بنگاه‌های پایانه‌دار امور بندری در بنادر کشور نگاه می‌کنیم، درمی‌یابیم که هزینه‌های پیمانکاران اغلب در شمار پنج مرکز هزینه عمده عرضه خدمات بندری است. در پایانه فله خشک، پیمانکاران همواره نقش اساسی در فرآیندهای خنک‌کاری و باریبری داشته‌اند که این بافت برای حفظ اشتغال‌زایی و ایجاد فرصت کسب‌وکار برای بنگاه‌های کوچک‌تر سال‌ها است که تغییری نکرده، اما برخلاف پورت‌پراتورها و پایانه‌داران، پیمانکاران بخش امور بندری هیچگونه تعهد و التزام قانونی به رعایت تعرفه‌های مصوب در بنادر نداشته و قیمت تجهیزات و خدماتی که در پایانه بندری عرضه می‌کنند، صرفاً تابع صرفه و تامین نظر آنان در فضای کسب‌وکار است. این عدم التزام به‌ویژه در اتمسفر بغرنج و پیچیده‌ای

تلقی می‌گردد، بنابراین در طی سالیان دهه گذشته پایانه‌های کالای فله خشک در بنادر ما ناگزیر بوده‌اند علاوه بر مواجهه با دشواری‌های نوسانات فصلی متعارف در بازار، به دلیل ورود به یک جنگ اقتصادی تمام‌عیار با قدرت‌های جهانی با تغییرات شدید سالانه در ابعاد بازار این زیربخش دست‌وپنجه نرم کنند.

در بازاری که متحمل سرایت انواع آشفتگی‌ها و شوک‌ها از بازارهای دیگر شده و به‌طور ذاتی با چالش نوسان فصلی حجم بازار مواجه است، دریافت نوسان‌های سالانه حدود ۴۰ درصدی در ابعاد بازار می‌تواند حکم مواجهه با یک سونامی یا زلزله مهیب را داشته باشد. باید توجه داشت که این زیربخش از بازار بنادر کشور به دلیل اتکای زنجیره‌های تامین به مواد اولیه و کالاهای استراتژیک مورد نیاز صنایع، نهاده‌های کشاورزی و دامپروری و مواد معدنی، از نظر نظام اقتصادی کشور دارای اهمیت راهبردی هستند و از این جهت در سال‌های دهه ۱۳۹۰ بنادر و پایانه‌داران ملزم به تامین منابع کسب‌وکاری این پایانه‌ها (حتی به رغم تقبل هزینه‌ها و زیان‌های کلان) بوده‌اند.

از سوی دیگر، دورنمایی که از بودجه عمومی کشور، وضعیت تحقق درآمدهای ارزی و تلاوم محدودیت مبادلات تجاری در سال‌های پیش‌رو تصویر می‌شود، آینده تجارت بین‌المللی

حال امکان تضمین کیفیت، دریافت خدمات فنی (به‌ویژه پشتیبانی و خدمات پس از فروش) نیز تقریباً از بین رفته است. مجموعه این عوامل به کاهش توان و اختیار عمل پایانه‌داران در تامین مایحتاج انجامیده است.

شرایط بازار کار - یکی از عوامل تعیین‌کننده برای پایانه‌داران بنادر کشور، تامین «منابع انسانی» است. از منظر هزینه‌زایی این عامل همیشه در شمار چهار عامل پرهزینه هر پایانه بندری قرار گرفته و از نظر عملکرد پایانه و بنگاه نیز تعیین‌کننده‌ترین نهاده در عملیات به شمار می‌آید. حقیقت امر آن است که به رغم ارزش بالای «اشتغال‌زایی»، تامین منابع انسانی در بازار کار ایران فرآیندی بسیار پرهزینه و مسئولیت‌آور است. این در حالی است که پایانه‌های بندری به دلیل ماهیت تخصصی فعالیتشان نیازمند نیروهای انسانی متخصص و ماهر هستند که هزینه تامین آنان به مراتب بالاتر از هزینه نیروی انسانی غیر ماهر است.

آمارهای مربوط به «حداقل دستمزد کارگران» در سال‌های دهه ۱۳۹۰ و برآورد آن در سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که حقوق و دستمزد کارگران در دهه ۱۳۹۰ به طور متوسط ۱۸/۷ درصد رشد داشته (بدون احتساب بیمه و مالیات) که با توجه به میزان رشد حداقل دستمزد کارگران در سال ۱۴۰۰، نرخ رشد مرکب سالانه این عامل به ۲۳/۱۸ درصد در دوره ۱۱ ساله می‌رسد.

ابعاد بازار کالاهای فله خشک

در بنادر ایران

با نظر به حجم عملیات کالاهای فله خشک بنادر تجاری کشور در سال‌های دهه ۱۳۹۰ (به ویژه در نیمه دوم آن) به یافته‌های جالبی دست می‌یابیم. اولین یافته نوسان‌های بسیار بزرگ در حجم عملیات این گروه کالایی است. در بازارهای جهانی بنادر زیربخش کالاهای فله خشک به دلیل ماهیت کالاهای موضوع عملیات در آن (محصولات کشاورزی، مواد معدنی، نهاده‌های کشاورزی و دامپروری و ...) بازاری دارای نوسانات فصلی تلقی شده و به همین دلیل، مدیریت پایانه‌های این زیربخش از حیث «مدیریت و بسیج منابع» همواره نسبت به زیربخش‌های دیگر بازار بنادر (کانتینری، کالای عمومی و کالای فله مایع) به مراتب پریسکت‌تر

کودهای شیمیایی جزء اقلامی هستند که حمل آنها مستلزم تدابیر خاص ایمنی و امنیتی است، اما در بنادر ایران محموله‌های کود شیمیایی همچنان به عنوان کالای خطرناک تلقی نشده و برای ارزان نگاه داشته شدن آنها تعرفه عملیات بندری برای آنها نیز در سطح کالاهای خطرناک نیست

که در فضای کسب و کار بنادر در انتهای دهه ۱۳۹۰ ایجاد شده، مسئله ساز گردیده و از جمله ساختار هزینه و درآمد پایانه‌های این بخش را کاملاً به هم ریخته است.

به عنوان مثال بر اساس مطالعات میدانی مولف در سال ۱۳۹۹ در فرآیند باربری کالاهای فله خشک در مجتمع بندری شهید رجایی نرخ حمل اکثر قریب به اتفاق محمولات (مانند غلات، شکر، کود شیمیایی، ذغال کک و...) از پای کشتی به انبارهای پایانه بین ۳۶/۴ تا ۱۵۵ درصد مبلغ تعرفه مصوب بوده و در صورت لزوم حمل به انبارهای واقع در اراضی پشتیبانی بین ۵۲ تا ۱۷۳ درصد مبلغ تعرفه مصوب باربری بالغ می‌شده که به این ترتیب، با احتساب سهم سازمان بنادر از درآمد باربری، هزینه پورت‌پراتور در باربری درون‌پایانه‌ای، به ازای هر تن از کالاهای فله خشک یادشده در طیفی بین ۷۳/۵ تا ۱۵۵ درصد مبلغ تعرفه مصوب و در حمل به اراضی پشتیبانی به مبلغی بین ۸۹ تا ۲۱۰ درصد تعرفه مصوب برای حمل این گونه کالاها بوده است.

گفتنی است که این افزایش تعرفه در بخش باربری، به بخش‌های دیگر نیز سرایت داشته است. در واقع، تغییرات چشمگیری که در ساختار هزینه‌ها در فرآیندهای پیمان‌سپاری شده در پایانه فله خشک بندر شهید رجایی ایجاد شده، به هیچ وجه با ساختار صلب درآمدی پایانه همخوانی نداشته و در سال ۹۹ پورت‌پراتور به منظور ایفای تعهدات قراردادی، ناگزیر از هزینه‌کرد از منابع سرمایه‌گذار برای راهبری این پایانه بوده‌اند. در سال ۱۴۰۰ نیز این وضع پیوسته در حال تشدید بوده و پیمانکاران در ابتدای نیمه دوم این سال خواستار افزایش ۶۰ درصدی سطوح قیمتی‌شان برای تامین خدمات پایانه‌ای موردنظر بوده‌اند.

رشد نارسای تعرفه‌های بندری در دهه اخیر و سال آینده

تعرفه‌های مصوب خدمات بندری و دریایی در سال ۱۴۰۰ نشان از عزم سازمان بنادر برای توسعه جریان‌های درآمدی و تقویت فعالان صنعت پایانه‌داری بنادر کشور دارد. در زیربخش کالاهای فله خشک تعرفه‌های خنک‌کاری حدود ۳۵ درصد، تعرفه‌های باربری حدود ۳۵ درصد

و تعرفه‌های انبارداری بین ۱۵ تا ۲۵ درصد افزایش داشته‌اند. در نگاه اول ممکن است چنین رشدی در تعرفه‌های بندری بسیار مطلوب به نظر رسیده و به‌ویژه برای ذینفعان فعال در خارج از بنادر کشور (مصرف‌کنندگان نهایی، سازمان‌های حمایتی و نهادهای تنظیم‌کننده بازارها) بسیار بزرگ بنماید، اما این تلقی چندان صحیح و دقیق نیست.

در دهه ۱۳۹۰ با وجود رشد چشمگیر هزینه نهادهای تولید و هزینه‌های مبادله‌ای، تغییرات فاحش حجم عملیات و دگرگونی ساختارهای هزینه در فضای کسب و کار بنادر کشور، دامنه رشد تعرفه‌های بخش امور بندری و زیربخش کالاهای فله خشک بسیار محدود بوده است. جدول‌های ۱، ۲ و ۳ نشان‌دهنده رشد سالانه نرخ‌های تعرفه‌های مصوب سالانه در زیربخش کالاهای فله خشک بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰ هستند. چنان که از این جدول برمی‌آید نرخ رشد مرکب سالانه متوسط تعرفه‌های باربری و خنک‌کاری طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۹ به ترتیب بین ۷ تا ۱۴ درصد و ۱۲ تا ۲۵/۵ درصد بوده است. در خصوص تعرفه انبارداری کالاهای فله خشک نیز که در نیمه دوم دهه ۹۰ تعریف شد، نرخ متوسط رشد تعرفه‌ها بین ۱۳ تا ۲۹ درصد بوده است.

تغییرات چشمگیر در ساختار هزینه‌ها در فرآیندهای پیمان‌سپاری شده در پایانه فله خشک بندر شهید رجایی، ابتدا با ساختار صلب درآمدی پایانه همخوانی نداشته و در سال ۱۳۹۹ پورت‌پراتور به منظور ایفای تعهدات قراردادی، مجبور به هزینه‌کرد از منابع سرمایه‌گذار خود برای مدیریت و راهبری این پایانه بوده است

لازم به توضیح است که حداکثر نرخ رشد سالانه به رشد تعرفه گروهی از مواد معدنی بازمی‌گردد که در انتهای دهه ۱۳۹۰ صادرات آنها به عنوان خام‌فروشی تلقی شد و تمام مکانیسم‌های کشوری (از جمله نظام تعرفه خدمات بندری و دریایی) برای توقف صادرات آنها به کار گرفته شدند؛ به عبارت دیگر رشد تعرفه قابل توجه در تعرفه خدمات بندری این گروه کالایی در سال ۱۳۹۸ بیشتر به‌عنوان اهرم بازدارنده برای جلوگیری از خام‌فروشی مدنظر بوده تا یک تدبیر تقویت‌کننده کسب و کارهای بخش امور بندری.

از سوی دیگر، با وجود تغییرات شدید هزینه‌ها، قیمت‌ها و سطوح دسترسی به بازارها در فضای کسب و کار بنادر، در گذر سال‌های این دهه شاهد سال‌هایی هستیم که تعرفه برای سال‌های متوالی ثابت مانده و یا آن که حتی به رغم تشدید تغییر و بی‌ثباتی در بازارهای اقتصادی کشور و فضای کسب و کار بنادر آن در برخی از سال‌ها (مانند سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۸) شاهد رشد منفی برخی از تعرفه‌های بندری بوده‌ایم. حال اگر دوره مورد بررسی خود را امتداد دهیم تا سال ۱۴۰۰ را نیز دربر بگیرد، متوجه خواهیم شد که رشد تعرفه خدمات بندری در مقابل رشد هزینه‌ها و قیمت‌ها در گذر از سال‌های دهه ۱۳۹۰ به سال ۱۴۰۰ بسیار ناچیز بوده و حتی افزایش‌های تعرفه‌های نسبتاً قابل توجه در سال ۱۴۰۰ نیز در موازنه آثار تورمی-تحریمی انباشت‌شده در بهای تمام‌شده خدمات و تسهیلات بخش امور بندری در دهه گذشته کارسازی چندانی ندارند.

در این میان در سال‌های دهه ۱۳۹۰ و امسال، شاهد تلقی‌های نه‌چندان مطلوبی در تعرفه‌های بندری در بخش فله خشک بوده‌ایم که به بعضی از آنها اشاره می‌شود:

کود شیمیایی - کودهای شیمیایی جزء اقلامی هستند که بخشی از آنها در شمار کالاهای خطرناک قرار گرفته و حمل آنها مستلزم تدابیر خاص ایمنی و امنیتی است. تاریخ بنادر مملو از حوادث و فجایع صنعتی است که در اثر کم‌توجهی به ماهیت خطرناک کود شیمیایی به وقوع پیوسته‌اند. از جمله این گونه فجایع صنعتی می‌توان به انفجار بندر تگزاس سیتی (۱۹۴۷)، انفجار بندر تیان‌جین چین در سال

درک و آینده‌نگری نسبت به واقعیات جاری در بازارهای کشور و آثار دینامیک آنها بر روندهای بازارهای صنعت پایانه‌داری باشد.

یک راهکار منطقی در این زمینه قیمت‌گذاری خدمات بندری کالاها بر مبنای قیمت جهانی آنها است. باید توجه داشت که صاحبان این کالاها، آنها را با قیمت جهانی از بازارهای بین‌المللی خریداری کرده (یا به فروش رسانده) و هزینه حمل دریایی و تخلیه و بارگیری آنها در بنادر خارجی را نیز به قیمت جهانی پرداخت می‌کنند و در کالاسانی یا تولید آنها نیز انواع حمایت و یارانه‌های دولتی وجود دارد. این در حالی است که توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات لجستیکی در بنادر کشور و راهبری آنها با هزینه بسیار گزافی فراهم آمده و مانند زنجیره‌های تامین یادشده متعلق به کل نظام است.

علاوه بر این تعرفه کالاها فلّه خشک باید به گونه‌ای وضع شود که امکان فراهم آوردن تدابیر و تمهیدات مورد نیاز برای کنترل ریسک‌های ایمنی و بهداشتی و پیامدهای زیست‌محیطی ناشی از آنها را در بنادر فراهم آورد. باید توجه داشت که یارانه‌دهی از سلامت انسان‌ها، ایمنی و امنیت زیرساخت‌های عمومی و محیط‌زیست شکننده استان‌های ساحلی کشور تامین‌کننده منافع عمومی و مصالح نظام نیست.

- باید در نظر داشت که گرچه بازنگری واقع‌نگرانه تعرفه‌های کالاها فلّه خشک اقدامی به غایت ضروری است، اما به هیچ عنوان برای ساماندهی بازار امور بخش بندری و حمایت از واحدهای راهبردی کسب‌وکار آن کافی نیست. در این زمینه پایانه‌داران نیازمند حمایت همه‌جانبه دولت برای برداشته شدن فشارهای غیرمنطقی از روی این بازار و قدم گذاشتن در مسیر اعتلای این بخش حیاتی از زنجیره‌های تامین راهبردی کشور هستند.

از جمله این حمایت‌ها می‌توان به بازنگری در مدل مالی قراردادهای پورت اپراتوری پایانه‌های امور بندری، واگذاری بلندمدت پایانه کالاها فلّه خشک در قالب قراردادهای «مدرن‌سازی»، بهره‌برداری و انتقال، یا MOT، به‌کارگیری مشوق‌های لازم برای جذب سرمایه‌گذاری و حمایت از آن و تنظیم بازار در قالب اعمال نظارت بر پیمانکاران تامین‌کننده خدمات پایانه‌ای در بنادر کشور اشاره کرد.

پوست و غشاهای مخاطی شده و دارای سایندگی بالایی است. همچنین این کالا دارای پتانسیل بالایی برای نشت، انتشار و نفوذ در محیط عملیات تخلیه، بارگیری، باربری و انبارداری بوده و پاکسازی موثر آثار نشت و انتشار آن در محیط عملیات بسیار دشوار است. بدین ترتیب این کالا دقیقاً دارای خصوصیات لازم برای قلمداد شدن به عنوان یک «کالای آلاینده» بوده و تعرفه آن نیز باید برای برقراری تدابیر لازم جهت پیشگیری از آلودگی‌های آن برابر تعرفه کالاها آلاینده اخذ گردد.

اصلاح این تلقی‌ها می‌توانست در سال‌های گذشته تا حدودی به تقویت جریان درآمدی پایانه‌های بخش امور بندری راه برده و زمینه ارتقای استاندارد عملیات این کالاها را در بخش‌های مذکور فراهم آورد، اما به دلیل اصرار ذی‌نفعان بندر، به نتیجه مطلوب نرسیده و درآمدزایی و پتانسیل بهبود موجود در آنها در بنادر کشور به‌طور کامل محقق نشده است.

راهکارهای پیشنهادی

از جمله راهکارهایی که می‌توان در این زمینه به‌کار بست، موارد زیر قابل اشاره است:

۱- تعیین تعرفه خدمات بندری و بهره‌ورسانی آنها باید با تحلیل دقیق سیستم کسب‌وکار و

قیمت‌گذاری خدمات بندری کالاها فلّه خشک بر مبنای نرخ‌های جهانی می‌تواند یک راهکار منطقی باشد؛ چراکه این کالاها، با قیمت جهانی خریداری شده یا به فروش رسیده و هزینه حمل، تخلیه و بارگیری آنها در بنادر خارجی نیز به قیمت جهانی بوده است ضمن اینکه مشمول حمایت و یارانه دولتی نیز هستند

۲۰۱۵ و انفجار بندر بیروت در سال ۲۰۲۰ اشاره کرد، اما متأسفانه ما شاهد هستیم که در بنادر ایران محموله‌های کود شیمیایی همچنان به عنوان کالای خطرناک تلقی نشده و برای ارزان نگاه داشته شدن آنها تعرفه عملیات بندری مورد وضع برای آنها نیز در سطح کالاهای خطرناک نبوده است.

علاوه بر این آلاینده‌گی زیست‌محیطی، آثار مخرب آن بر تسهیلات و تجهیزات بندری و مخاطرات این کالا از منظر ایمنی و بهداشت کار نیز به‌طور کلی نادیده گرفته شده است.

کالاهای آلاینده- در ساختار تعرفه خدمات بندری و دریایی کشور، سازمان بنادر از دیرباز بخشی از کالاها فلّه خشک را که قابلیت تخلیه و بارگیری مکانیزه با دستگاه مکنده نداشتند، به عنوان «کالای آلاینده» قلمداد کرده و تعرفه‌های باربری، خنک‌کاری و انبارداری آنها را دو برابر سایر کالاها فلّه خشک واردشونده به بندر در نظر گرفته است. فارغ از نقدهایی که بر فرآیند شناسایی «آلاینده‌گی» کالاها فلّه خشک وجود داشت، این قید از سال ۱۳۹۷ از ساختار تعرفه کالاها فلّه خشک برداشته شد و در سال‌های اخیر در کتابچه تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی مشاهده نمی‌شود. حتی با وجود اینکه در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ اخذ تعرفه کالاها آلاینده به‌طور ضمنی در عمل از سر گرفته شده، اما ماخذ قانونی آن همچنان در کتابچه تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی کشور در سال ۱۴۰۰ وجود ندارد.

پودر آلومینا- یکی از کالاها فلّه خشکی که به نظر می‌رسد تعرفه آن نیازمند اعلام نظر کارشناسی است، پودر آلومینا است. در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ پودر آلومینا به عنوان کالای خطرناک در نظر گرفته شد و تعرفه آن نیز برابر تعرفه‌های کالاها فلّه خشک خطرناک اخذ می‌شد، اما با شکایت صاحبان محموله‌های این کالا مبنی بر مندرج نبودن آن در فهرست کالاها فلّه خشک خطرناک IMDGC، از شمول کالاها فلّه خشک حذف شد. در زمینه این کالا به نظر می‌رسد که ماخذ طبقه‌بندی باید بر اساس آثار بهداشتی کار، بهداشت محیط و آلاینده‌گی زیست‌محیطی آن باشد و نه «ایمنی محموله در شرایط حمل و نقل دریایی» که مدنظر IMDGC و نظایر آن است؛ چراکه این کالا شدیداً موجب تحریک چشم،



چه شد که جهش تولید در ایران خودرو دیزل شائبه عدسازي را به وجود آورد؟

از ورشکسته تا سودآور؟!

مادر ایران عادت کرده‌ایم که وقتی یک شرکت با دهی ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومانی و زیان ۵ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومانی طی چند ماه، تولید را به ۴ برابر برساند و در ترازهای مالی هم سودآور شود، نگاه مشکوکی به جریان داشته باشیم و کمتر اتفاق می‌افتد که این تغییر را ناشی از تحولات مدیریتی ارزیابی کنیم؛ پس طبیعی است که وقتی قرار باشد مدیر جدید ایران خودرو دیزل در یک لایو اینستاگرامی به میزبانی نیما آزادی، تحلیلگر ارشد بازار سرمایه، درباره روند احیای ایران خودرو دیزل صحبت کند و از برنامه‌های این شرکت برای افزایش سهم از بازار تولید خودرو سنگین و خدمات پس از فروش بگوید، کنجکاو شویم و پای صحبت‌ها و گفت‌وگو بنشینیم.

جواد توسلی‌مهر که از باسابقه‌های صنعت خودرو است و مدیرعاملی شرکت ایسیکو، مدیرعاملی شرکت لاستیک پارس و معاونت ایران خودرو را در کارنامه دارد، از آبان ۱۳۹۹ به ایران خودرو دیزل آمده و طبق آمارها در این مدت کوتاه توانسته تولید را تا ۴ برابر افزایش دهد و نیمی از زیان انباشته این شرکت را جبران کند.

ایران خودرو دیزل در عمر ۵۷ ساله خود فراز و فرود زیادی داشته است. اوج قدرت این خودروساز به اواخر دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ برمی‌گردد. در آن سال‌ها و در دوران رونق تولید خودروهای تجاری در ایران، قرارداد همکاری با دایملر آلمان و تولید محصولات برند مرسدس بنز (از کامیون و کشنده تا اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری)، سود خوبی برای شرکت به دنبال داشت، در حالی که از اواسط دهه ۸۰ روند نزولی عملکرد آغاز شد و شرکت‌های خودروساز ناچار شدند به دلیل تحریم‌ها، به جای همکاری با شرکت‌های غربی، رو به سمت شرق داشته باشند.

از جمله شرقی‌های دیرسرساز، شرکت چینی هوو بود که آن موقع به صورت CBU وارد کشور می‌شد؛ کشنده‌ای که با شکایت جمعی از خریداران بابت مشکلات فنی منجر به تصادفات مرگبار و در نهایت تعیین جریمه‌ای ۳۵۰ میلیارد تومانی، مشکلات عدیده‌ای برای این خودروساز به وجود آورد. با این حال اکنون گفته می‌شود که همه چیز تغییر کرده تا جایی که این شرکت در سال ۹۹ بعد از حدود یک دهه زیان، به سود عملیاتی رسیده است.

چون این گفت‌وگو در یک پلتفرم مجازی انجام شد، طبعاً فرصت طرح سوالات چالشی فراهم نبود. بنابراین مواردی را که معتقدیم در تحلیل این آمار باید مدنظر قرار می‌گرفت، اما به آنها توجه نشد، در انتهای گزارش آورده‌ایم.



در آبان ماه سال ۹۹ که من به ایران خودرو دیزل آمدم، در مجموع ۱۲ میلیارد تومان در حساب شرکت پول بود. آن هم در شرایطی که سوم آذر باید ۴۳ میلیارد تومان حقوق خالص پرداخت می کردیم

زیان ایران خودرو دیزل از ابتدای دهه ۹۰ آغاز شد که هم تولید مجموعه کاهش یافت و هم زیان دهی داشتیم. در دوره‌ای روزانه فقط ۴ دستگاه خودروی سنگین در این شرکت تولید می شد، در حالی که اکنون در بعضی روزها ۵۱ دستگاه هم تولید شده است

بهره‌های بالای فعلی. ما سالانه هزار میلیارد تومان هزینه مالی در ایران خودرو دیزل داریم، این رقم کمر هر صنعتی را خرد می کند.

روزی که من به ایران خودرو دیزل آمدم، فروش مشکل داشت و در مجموع، ۱۲ میلیارد تومان در پایان آبان در حساب ما پول بود. آن هم در شرایطی که سوم آذر باید ۴۳ میلیارد تومان حقوق خالص پرداخت می کردیم، از سوی دیگر ۲۰۴۱ دستگاه در تعهد ما بود و حدود ۱۵۰۰ میلیارد تومان نقدینگی لازم داشتیم تا آن تولید را به سرانجام برسانیم و تحویل مشتری بدهیم. ما حدود ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان بدهی جاری داشتیم که سالانه هزار میلیارد تومان هزینه مالی این بدهی بود. ۵ هزار و ۸۶۰ میلیارد تومان زیان انباشته تا پایان شهریور ۹۹ داشتیم که زیان سنگینی بود.

از سوی دیگر، با مشکلات کارگری هم مواجه بودیم. روزی که من به این مجموعه آمدم، شورای کارگری، ۱۴ خواسته کارگران را که روی زمین مانده و آنها را عصبی کرده بود، به من اعلام کرد و گفتند هیچ یک از این درخواست‌ها جلو نرفته و مطالباتشان جدی است. هفته اولی که من به اینجا آمدم، کارگران تجمع کرده بودند و علیه مدیران شعار می دادند!

یعنی با چنین وضعیتی طرف بودیم. در آن زمان، هم در ایران خودرو دیزل و هم در شرکت‌های زیرمجموعه آن از جمله شرکت «محور خودرو» و شرکت «ایدم» در تبریز، آمار تولید به شدت پایین بود. از سوی دیگر، مجموعه قطعه‌سازانی که به ما قطعه می دادند، به دلیل تیراژ پایین شرکت، در تولید قطعه برای ما سرمایه‌گذاری نمی کردند، چون برایشان توجیه نداشت.

برای ۷۰۰ دستگاه خودرو هیچ سرمایه‌گذاری پیش قدم نمی شود تا قطعه را داخلی کند. در زمینه خرید خارجی نیز مشکل داشتیم، بخشی از پول‌های مجموعه، صرف خرید شده بود، اما نه قطعه می آمد، نه پول برمی گشت، بنابراین در بن بست کامل گیر کرده بودیم.

طبیعی است که اگر در شرکت «محور خودرو» قطعه تولید نشود، امکان اینکه ایران خودرو دیزل یک محصول را در خط تولید فعال کند، وجود نخواهد داشت، به این ترتیب، این شرکت «محور خودرو» بود که تعداد تولید ما



در ابتدا کمی درباره فضای کسب و کار در این حرفه توضیح دهید.

■ با توجه به مشکلات اقتصادی کشور، در حال حاضر فضای کسب و کار، بسیار مشقت‌بار شده است. همین فضاست که بیشتر مدیران عامل را به نوپدی کشانده و امید چندانی به آینده ندارند. روی هر بخشی از فضای کسب و کار که دست بگذارید، دچار چالش‌های متعددی است؛ به طوری که در حال حاضر صنایع مادر بهترین حالت با ۳۰ تا ۴۰ درصد زیر ظرفیت خود کار می کنند.

اما من معتقدم در کشور ما هر تجارتی که برای آن بازاری متصور باشد، می تواند جهش کند. ایران خودرو دیزل هم از این قاعده مستثنا نبود. شرکت صاحب تجارتی است که برایش بازار وجود دارد، به همین دلیل ما باید در این تجارت، ابتدا موانع را رفع می کردیم.

اولین مانع کمبود منابع مالی است. هر کسب و کاری، به ویژه بنگاه‌های تولیدی، برای افزایش تولید نیاز به منابع ارزان قیمت دارند؛ آن هم در شرایطی که در حال حاضر کسی با منابع بانکی به مقصد نمی رسد، به ویژه با

تا پاییز سال ۹۹ در زمینه خرید خارجی نیز مشکل داشتیم، بخشی از پول‌های مجموعه، صرف خرید شده بود، اما نه قطعه می‌آمد، نه پول برمی‌گشت. بنابراین در بن بست کامل گیر کرده بودیم

پیش‌بینی می‌شد که زیان مالی ایران خودرو دیزل برای سال ۹۹ ۷ هزار میلیارد تومان باشد، اما با اصلاح ساختارهای مالی، در پایان آن سال، زیان شرکت از ۵ هزار و ۸۶۰ میلیارد تومان به ۳ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان رسید

را مشخص می‌کرد، نه معاونت برنامه‌ریزی ایران خودرو دیزل. وقتی از مدیرعامل شرکت «محور خودرو» علت پایین بودن آمار تولید را سوال کردم، مسائلی را عنوان کرد که من مجبور شدم یکی دو روز در شرکت آنها مستقر شوم و مسائلش را حل کنم، به طوری که تولید از ۴ دستگاه به ۱۵ دستگاه در روز رسید و در ۴ ماه پایانی سال ۹۹ که من در این شرکت بودم، ۲ برابر ۸ ماه گذشته‌اش تولید کردیم، یعنی تولید ۴ برابر شد. طی ۴ ماه ۱۵۰۰ دستگاه کمپرسی تولید کردیم، در حالی که در ۸ ماه پیش از آن، ۷۵۰ دستگاه تولید شده بود. بنابراین تولید ۴ برابر شده بود و برای اولین بعد از ۱۰ سال، ۳۳۳ میلیارد تومان سود عملیاتی داشتیم.

در کنار این مسائل، باید برای ۶ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان بدهی جاری نیز فکری می‌شد. همچنین زیان انباشته ۵ هزار و ۸۶۰ میلیارد تومانی داشتیم که هر سال ۱۲۰۰ میلیارد تومان به آن اضافه می‌شد.

برای سال ۹۹ پیش‌بینی شده بود که زیان مالی به ۷ هزار میلیارد تومان برسد که این اتفاق نیفتاد و با اصلاح ساختار مالی، در پایان سال ۹۹ زیان ما طبق صورت‌های مالی از ۵ هزار و ۸۶۰ میلیارد تومان به ۳ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان رسید. این اتفاق به دلیل افزایش تولید در سال ۹۹ بود، زیرا تولید ما ۱۷۰ درصد نسبت به سال ۹۸ رشد داشت.

برای تسویه بدهی‌ها مذاکراتی داشته‌ایم. در زمینه بدهی بانک پارسیان جلساتی با مدیرعامل این بانک داریم و امیدواریم بدهی این بانک، یکجا تسویه شود که در این صورت، هزینه مالی سنگینی از دوش ما برداشته می‌شود.

از سوی دیگر، مطالبات سهامداران را در افزایش سرمایه بردیم. انشالله از ۲۲ اسفند هم نماد ما بسته می‌شود، بنابراین عملاً بدهی ما تا پایان سال صفر می‌شود یعنی سالی هزار میلیارد تومان هزینه مالی، صفر می‌شود. امسال نسبت به سال ۹۹، حدود ۱۰۰ درصد جهش تولید داریم و برای ۱۴۰۱ دوباره صد درصد جهش تولید پیش‌بینی کرده‌ایم.

آیا می‌توان امیدوار بود زیان انباشته ایران خودرو دیزل در ۲ سال آینده صفر شود؟

■ پیش‌بینی من این است که تا پایان ۱۴۰۱ این بدهی صفر شده باشد و برنامه سال بعد ما این

است. اگر بودجه تولید ۱۵ هزار دستگاه خودرو تجاری در سال آینده، محقق شود و بتوانیم موانع را برداریم، به راحتی از این زیان عبور خواهیم کرد و امیدواریم در مجمع ۱۴۰۲ توزیع سود داشته باشیم.

آیا این سود بعد از ۲ دهه خواهد بود؟

■ زیان این مجموعه از ابتدای دهه ۹۰ آغاز شده که هم تولید مجموعه کاهش یافت و هم زیان‌دهی داشتیم. در دوره‌ای در این مجموعه، روزانه ۴ دستگاه تولید می‌شده، در حالی که اکنون در برخی روزها ۵۱ دستگاه هم تولید شده است. این جهش اصلاً برای کسی قابل تصور نبود. البته این ویژگی برای هر صنعتی متصور است. اگر وارد یک مجموعه بحران‌زده شدیم، باید به سرعت از بحران جلو بیفتیم تا بتوانیم آن را مدیریت کنیم. اگر از بحران جلو بیفتیم، حتماً فرصت تدبیر خواهیم داشت. این اتفاقی است که در ایران خودرو دیزل افتاده و این شرکت در همه ابعاد رشد کرده است.

به لحاظ کیفی برخی محصولات ما یک ستاره ارتقا پیدا کردند، یعنی ضمن افزایش تولید و تیراژ، از کیفیت هم غافل نشدیم. امسال برای اولین بار در طول عمر ایران خودرو دیزل، ۷ محصول جدید طراحی کرده و ساخته‌ایم. آخرین محصول، اتوبوس برقی است که به بهترین نحو طراحی شده و در حال پاس کردن تست‌هاست.

امروز اگر وارد ایران خودرو دیزل شوید، دیگر کارگران آن ۱۴ درخواستی که روز اول داشتند، ندارند و ایران خودرو دیزل گل سرسبد گروه صنعتی ایران خودرو شده، در حالی که قبلاً حقوق کارگران این مجموعه را ایران خودرو پرداخت می‌کرد.

در حال حاضر تعداد افراد تیم خدمات پس از فروش ما نسبت به سال ۹۸ بیش از ۴ یا ۵ برابر شده و همه شرکت‌های ما در حال جذب نیروی جدید هستند. ۲۰۷ شرکت قطعه‌سازی که با ما کار می‌کنند، ظرفیت‌سازی کرده و نیروی جدید جذب کرده‌اند و تجهیزاتی‌شان را افزایش داده‌اند.

طی ۶ ماه ۵۳۰ میلیارد تومان سود عملیاتی داشتیم، آن هم در شرایطی که سرمایه ما ۵۰۰ میلیارد تومان بود، یعنی نزدیک به ۱۰ درصد سرمایه، سود عملیاتی داشتیم که تا پایان سال

در سال ۹۹ شرکت
بالغ بر ۶ هزار و ۲۰۰
میلیارد تومان بدهی
جاری داشت که هزینه
مالی این بدهی سالانه
هزار میلیارد تومان بود.
۵ هزار و ۸۶۰ میلیارد
تومان زیان انباشته
تا پایان شهریور ۹۹
داشتیم که زیان
سنگینی بود

اگر بودجه تولید ۱۵
هزار دستگاه خودروی
تجاری در سال آینده،
محقق شود و بتوانیم
موانع را برطرف کنیم
به راحتی از مرحله زیان
عبور خواهیم کرد و
امیدواریم در مجمع
سال ۱۴۰۲ توزیع
سود داشته باشیم

اگرچه بنزهای دماغ‌دار
هنوز طرفداران خاص
خودش را دارد، اما برای
اولین بار این خودروی
قدیمی را با صنعت روز
دنیا و با اتاق جدید،
به روز کرده‌ایم که هم
برای صادرات و هم
ترانزیت کاربرد دارد

است و قادر هستیم سالانه ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برقی به شهرداری‌ها تحویل دهیم. برای تحویل ۵۰ دستگاه، مذاکره در حال انجام است و اگر به سرانجام برسد، اعلام رسمی خواهیم کرد. به این ترتیب، این اولین قرارداد اتوبوس برقی خواهد بود که عملیاتی می‌شود. نکته مهم این است که این اتوبوس را در خط تولید، تولید کردیم، نه در آزمایشگاه و اتاق تحقیق و توسعه.

متولی نظام قیمت‌گذاری محصولات شما کیست؟ آیا حساسیت‌هایی که در زمینه قیمت‌گذاری خودروی سواری وجود دارد، برای خودرو باری هم وجود دارد؟

■ قیمت‌گذاری ما بر اساس ضوابط سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده انجام می‌شود. این قیمت‌گذاری، فرمولی دارد که قیمت بر اساس آن محاسبه و سپس در هیات مدیره شرکت تصویب می‌شود. در نهایت، مصوبه ما باید به سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان اعلام شود تا آنها مجوزهای پیش‌فروش را برایمان صادر کنند.

قرار بود سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت با توجه به قانون صرفه‌جویی در مصرف سوخت، به ازای تولید هر خودرو به شما یارانه پرداخت کند. آیا این اتفاق افتاده است؟

■ به نظر من، در بحث نوسازی ناوگان که اکنون به‌طور جدی‌تر در حال پیگیری و قرار است ۱۶۷ هزار دستگاه نوسازی شود، مسیری اشتباه انتخاب شده، زیرا قرار است خودروسازان سرمایه‌گذاری کنند که به ازای هر خودروی سنگین ۲ میلیارد تومان، یعنی در مجموع حدود ۳۴۰ هزار میلیارد تومان خواهد بود. خب! این منابع قرار است از کجا تامین شود؟!

از سوی دیگر، دولت مصوب کرده که در مدت ۷ سال ۱۰ میلیارد دلار به خودروسازان در بحث پیمایش پرداخت شود. من محاسبه و به مسئولان هم اعلام کردم که به جای این که ۳۴۰ هزار میلیارد را بدهند، ۵/۵ میلیارد یورو طی ۵ سال به ما بدهند تا ما کل ۱۶۷ هزار دستگاه را برایشان نوسازی می‌کنیم؛ یعنی ایران خودرو دیزل می‌تواند با ۱۵۰ هزار میلیارد تومان در ۵ سال، کل ناوگان را نوسازی کند.

فکر می‌کنید ایران خودرو دیزل تا چه حد می‌تواند در تولید این ۱۶۷ هزار دستگاه

این عدد باز هم رشد خواهد کرد. همیشه مجمع این مجموعه، مجمع ملت‌پوی بود، اما ما تاکنون ۲ مجمع برگزار کرده‌ایم که با تقدیر سهامداران رویه‌رو شده است، در حالی که روزی که من به اینجا آمدم، برخی از سهامداران برای انحلال شرکت به دادگاه شکایت کرده بودند که اکنون شکایتشان را پس گرفته‌اند. در گروه خودروسازان، بازدهی ماهانه ما ۲۷ درصد بوده و در رتبه یک هستیم، در حالی که این بازدهی در ایران خودرو ۴- درصد، سایپا ۳- درصد و کل بازار خودرو ۱ درصد بوده است.

طی ۳ ماه، بازدهی بازار خودرو ۸ درصد و بازدهی ما ۲۷ درصد بوده است. الان در گروه خودرویی، ایران خودرو دیزل به عنوان شرکتی مطرح و جذاب، مورد توجه بازار سرمایه هم قرار گرفته که انشالله اگر افزایش سرمایه از محل آورده نقدی و مطالبات سهامداران انجام شود، سرمایه ما به ۸ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان افزایش پیدا می‌کند.

ایران خودرو دیزل چند دهه است چند محصول قدیمی از جمله بنزهای دماغ‌دار تولید می‌کند. آیا در دستور کار شما نیست که محصولات جدید داشته باشید؟

■ این رویکرد کاملاً در ایران خودرو دیزل اصلاح شده و امسال ۲ محصول گیربکس اتومات شامل کشنده فوتون و پیکاپ فوتون، برای اولین بار تولید کرده‌ایم.

اگرچه بنزهای دماغ‌دار هنوز طرفداران خاص خودش را دارد، اما برای اولین بار این خودروی قدیمی را با صنعت روز دنیا و با اتاق جدید، به‌روز کرده‌ایم که هم برای صادرات و هم ترانزیت کاربرد دارد. امیدوارم تا قبل از پایان سال، ۱۰ دستگاه آن تولید شود. اگر این کشنده وارد بازار شود، قطعاً سهم زیادی از بازار را جذب می‌کند. ضمناً در یک سال گذشته، موتورهای ما متفاوت و تبدیل به یورو ۵ شده و در سال ۱۴۰۱ محصولات ما با موتور یورو ۵ تولید خواهد شد. در حوزه ترانزیت و صادرات نیز مشکل داشتیم که با این تغییر رویکرد، به نظر می‌آید این مشکل رفع شود.

در عین حال، ما اتوبوس آتروس C12 تولید خودمان را که در شهر می‌بینید، برقی کردیم. ظرفیت تولید ما برای این محصول بسیار زیاد

خودروی سنگین نقش داشته باشد؟

■ در این طرح، سالی ۳۴ هزار دستگاه باید نوسازی شود. الان ظرفیت تولید ما برای سال آینده در یک شیفت ۱۵ هزار دستگاه است. همین الان هم حدود ۵۰ درصد سهم بازار دست ماست و این ظرفیت را داریم که نیمی از این خودروها را نوسازی کنیم.

شرکت‌هایی در سطح ایران خودرو دیزل در سراسر دنیا، روی قطعه و خدمات پس از فروش هم تمرکز دارند، در حالی که به نظر می‌رسد شرکت شما از این بحث غافل بوده است. شما بیشتر، خودرو می‌فروشید، بدون اینکه برای خدمات پس از فروش و قطعه‌سازی برنامه‌ریزی داشته باشید.

■ اگر صورت‌های مالی شرکت گواه را ببینید، خدمات پس از فروش ما نسبت به سالی که من مجموعه را تحویل گرفتم ۵ یا ۶ برابر شده و سطح خدمات ما رشد کرده است.

یکی از مشکلات ما در این زمینه، ظرفیت تولید است. برای خدمات پس از فروش موتور با مشکل مواجه شده‌ایم، چون شرکت ایدم باید با همه ظرفیت کار کند و دیزل را برساند. این‌ها برای اینکه بتوانند در بازار خدمات پس از فروش حضور پررنگ داشته باشند، باید ظرفیت‌هایشان را رشد بدهند که دارند این کار را انجام می‌دهند. شرکت «ایدم» ۳۰۰ میلیارد تومان درخواست کرده تا بتواند دستگاه‌های جدید آورده و ظرفیت تولید را بالا ببرد. به هر حال خدمات پس از فروش، بازار بسیار بزرگی است و ما حتما باید سهم خود را از این بازار بگیریم و برنامه‌ریزی ما برای سال آینده، افزایش سهم بازار است. در راستای تحقق این هدف، باید شرکت‌های زیرمجموعه خود را تجهیز و نیرو جذب کنیم که این کار در حال پیگیری است.

در سال ۹۵ فقط ۱۰ درصد نمایندگان شرکت ما رتبه یک داشتند که اکنون این رقم به ۳۷ درصد رسیده است. ما اکنون نمایندگی در حد و اندازه رتبه ۴ نداریم، در حالی که در گذشته، حدود ۲۷ تا ۳۵ درصد نمایندگان ما رتبه ۴ داشتند. اکنون ۱۸ درصد نمایندگی‌های ما رتبه

۲ و ۵۵ درصد رتبه ۳ دارند. در حال حاضر رتبه همه خودروسازان در بازار خدمات پس از فروش ۲ است و رتبه خدمات پس از فروش ما هم از ۳ به ۲ ارتقا پیدا کرده است.

این روزها گمانه‌زنی‌هایی درباره رفع تحریم مطرح است. ایران خودرو دیزل در این زمینه برنامه‌ای دارد؟

■ ما نماینده انحصاری هیوندا هستیم و با بنز هم قرارداد جوینت‌ونچر در زمینه فروش و خدمات پس از فروش داریم. قرار بود حدود ۱۰ محصول از سوی بنز در ایران تولید شود که آن قرارداد هنوز برقرار است، بنابراین اگر تحریم برداشته شود، شاید ایران خودرو دیزل زودتر از رقبای دیگر بتواند به محصول جدید برسد و آن را عرضه کند. قرار بود که ما محصولات بنز را اینجا تولید کنیم و فروش داخلی و صادرات آن برعهده بنز باشد. این کار قطعا به بازار خدمات پس از فروش در تراز شرکت بنز نیاز دارد که ما الان آمادگی کامل این کار را داریم.

درباره هیوندا هم آمادگی همکاری وجود دارد و قراردادها هم همچنان برقرار است، بنابراین اگر تحریم‌ها رفع شود، مطمئن باشید ایران خودرو دیزل، شرکت متفاوتی خواهد شد.

برنامه‌ای برای افزایش سرمایه هم دارید؟

■ ما باید در دو مرحله افزایش سرمایه داشته باشیم، حدود ۳ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها تامین شد و سرمایه ما از ۵۰۰ میلیارد به ۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان رسید. از ۲۲ اسفند هم نماد ما بسته و پذیرهنویسی تمام می‌شود و ۵ هزار میلیارد تومان ما دوباره افزایش داریم از محل مطالبات سهامداران و آورده نقدی.

در حال حاضر روزانه ۳۲ دستگاه کمپرسی واگنی در یک شیفت تولید می‌کنیم که اگر آن را در ۲۵۰ ضرب کنید، ۸ هزار دستگاه می‌شود. روزی ۱۴ دستگاه کشنده فوتون هم در یک شیفت تولید می‌کنیم که این رقم ضربدر ۲۵۰ می‌شود ۳ هزار دستگاه.

اگر مشکل کمبود نیرو حل شود، این دو محصول به طور هم‌زمان تولید خواهند شد. برای تولید ۱۱ هزار مینی‌بوس و ۲ هزار دستگاه ون و پیکاپ و ۱۵ هزار دستگاه کامیونت هم برنامه‌ریزی کرده‌ایم.

به نظر من، در بحث نوسازی ناوگان مسیری اشتباه انتخاب شده، زیرا قرار است خودروسازان خود سرمایه‌گذاری کنند که به ازای هر دستگاه خودروی سنگین حدود ۲ میلیارد تومان؛ یعنی مجموعاً ۳۴۰ هزار میلیارد تومان هزینه خواهد داشت. این پول قرار است از کجا تامین شود؟!

فعلا بزرگ‌ترین نگرانی ما به فضای کسب‌وکار و بی‌تصمیمی مسئولان مربوط می‌شود؛ اینکه تصمیماتی می‌گیرند، اما یا آنها را اجرا نمی‌کنند یا درست اجرا نمی‌کنند به عنوان نمونه، همین برنامه نوسازی ۱۶۷ هزار دستگاه ناوگان حمل‌ونقل عمومی که ممکن است اصلا انجام نشود

به جلوی شرکت در بازه زمانی مورد بررسی گفت، اما در بررسی و تحلیل این آمار باید مواردی نیز مدنظر قرار گیرد.

از یک سو، بخش زیادی از افزایش تیراژ در این شرکت به اتوبوس‌های شهری جدید ایران‌خودرو دیزل با نام آتروس بازمی‌گردد که همچون سنوات گذشته، تولید آنها منوط به سفارش از سوی وزارت کشور است، سفارشی که مشخصا در سال جاری کمک بزرگی به ایران‌خودرو دیزل کرده و حتی بدون ارائه مستندات مالی، حضور انبوه این اتوبوس در شهر نشان از جهت‌گیری «دولت» برای احیای ایران‌خودرو دیزل و به‌طور مشخص بخش اتوبوس‌سازی آن است، بخشی که از مدت‌ها پیش تا حد زیادی قافیه را به رقبا باخته بود.

در کنار این و غیر از تاثیر مثبت این سفارش در سودآور شدن شرکت، باید به افزایش قیمت‌های ایران‌خودرو دیزل در سال جاری نیز اشاره کرد. این افزایش قیمت به‌ویژه در محصولات خانواده کامیون بنز (مدل‌های ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴) که به‌نوعی نقش پیکان در سال‌های دور را برای ایران‌خودرو دارند و به دلیل قیمت پایین نسبت به رقبا (که البته بیش از هر چیز ناشی از فناوری‌های چند دهه پیش این مدل‌ها است) و هزینه‌های نگهداری مناسب، همیشه خریداران خود را در بازار دارند، کمک موثری به افزایش سودآوری ایران‌خودرو دیزل کرده است؛ به‌عنوان نمونه مدل‌های ۱۹۲۴ باری (بنزهای دماغ‌دار تک با شناسی باری) از انتهای سال ۱۳۹۹ تا زمان تنظیم این مطلب افزایش قیمتی در حدود ۱۷ درصد داشته‌اند و این افزایش در مورد سایر محصولات این خانواده نیز دیده می‌شود و این موضوع هم می‌تواند به افزایش سودآوری در صورت‌های مالی کمک کند.

در نهایت نباید فراموش کرد که همچنان در سایه تحریم‌ها و عدم حضور برندهای معتبر، این محصولات چند دهه پیش آلمانی و نیز خودروهای چینی هستند که ستون فقرات این شرکت را تشکیل می‌دهد، ستون فقراتی که در مقطعی حتی در مقابل واردات کشنده‌های کار کرده اروپایی با تعرفه بالا هم متزلزل بوده است.

پرداخت بها، اتوبوس را خریداری کرده و یک هفته بعد، می‌برد. برای ۶ ماه اول سال آینده، تامین ما انجام شده است، ثبت سفارش‌ها انجام شده و پول دارد پرداخت می‌شود. بخشی از سفارش‌ها تا قبل از سال جدید در کارخانه است و از ابتدای سال آینده ما باید با همه ظرفیت، تولید کنیم.

این اعداد و ارقامی که در اینجا مطرح کردم، نمی‌توان اعلام عمومی کنم، چون کسی باورش نمی‌شود! در کمیسیون صنایع مجلس، این گزارش را دادم و نماینده‌ها گفتند عدلسازی است! از آنان دعوت کردیم و برای بازدید آمدند تا با چشم خودشان ببینند. کسی باورش نمی‌شود که تولید ما نسبت به سال ۹۸ حدود ۵۳۰ درصد رشد کرده است!

و نکته پایانی...

در این گفت‌وگو، هرچند آماری از افزایش تولید و افزایش سودآوری ایران‌خودرو دیزل مطرح شد و با توجه به حضور ایران‌خودرو دیزل با نماد «خاور» در تابلو بورس و لزوم شفافیت فعالیت‌های این شرکت برای حضور در تالار، می‌توان با اطمینان مناسبی از روند رو

کارشناسان معتقدند در کنار تاثیر مثبت سفارش اتوبوس‌های شهری (از سوی وزارت کشور) در سودآوری ایران‌خودرو دیزل، باید به افزایش قیمت‌های محصولات شرکت در سال جاری نیز اشاره کرد. این افزایش قیمت به‌ویژه در محصولات کامیون بنز (مدل‌های ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴) کمک موثری به افزایش سودآوری کرده است

شرکت هنوز آمبولانس هم تولید می‌کند؟
بله، اتوبوس آمبولانسی را در ۳۵ روز ساختیم و نمونه اولیه را تحویل اورژانس دادیم که دکتر کولیوند، رئیس اورژانس کشور به رهبر و وزیر صمت نامه نوشت و از ایران‌خودرو دیزل تشکر کرد. ما چون پلتفرم داریم، از ایده تا محصول برای ما در کمترین زمان محقق می‌شود. به عنوان مثال برای اتوبوس برقی از وقتی کار را کلید زدیم ۶ ماه طول کشید تا اتوبوس، برقی شد.

مشتری و طرف حساب ما در زمینه اتوبوس‌های برقی، شهرداری‌ها هستند و آنها اتوبوس برقی را می‌خرند. ما فروش مدت‌دار نداریم و وقتی خودرو از کارخانه بیرون می‌رود که بهای آن به‌طور کامل تسویه شده باشد.

شهرداری‌ها که مشکل مالی دارند، چگونه با شما نقدی حساب می‌کنند؟

نمی‌دانم! البته اتوبوس‌های برقی را ظاهرا به صورت BOT تهیه می‌کنند و بخش خصوصی در مناقصه خرید ۵۰ اتوبوس برنده شده که قرار شده از خارج وارد نکنند و از ما بخرند.

درست است که حاشیه سود اتوبوس‌های برقی بسیار بیشتر از بنزینی هاست؟

اتوبوس برقی ما نسبت به مشابه خارجی، بسیار ارزان‌تر است. همچنین نسبت به رقبای داخلی قیمت پایین‌تری دارد، بنابراین در رقابت قیمتی از همه جلوتریم. البته سود ما بر اساس قوانین سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان تعیین می‌شود و اجازه نداریم هر قیمتی که دلمان می‌خواهد برای آن تعیین کنیم، به‌ویژه درباره اتوبوس که قیمت بالایی دارد.

ما معمولاً بین ۷ تا ۱۰ درصد قیمت اتوبوس را به عنوان سود در نظر می‌گیریم.

فکر می‌کنید بزرگ‌ترین مشکل شرکت در سال آینده چه باشد؟

فعلاً بزرگ‌ترین نگرانی ما درباره فضای کسب‌وکار و بی‌تصمیمی مسئولان است؛ اینکه تصمیماتی می‌گیرند، اما یا آنها را اجرا نمی‌کنند یا درست اجرا نمی‌کنند، مثلاً همین برنامه نوسازی ۱۶۷ هزار دستگاه ناوگان حمل‌ونقل عمومی که ممکن است اصلاً انجام نشود.

ما در حال حاضر اتوبوس را سوپرمارکتی می‌فروشیم، یعنی اتوبوس در کارخانه تولید شده است، شهرداری تهران مراجعه می‌کند و با

در اولین روزهای زمستان و در دور جدیدی از کش و قوس‌ها بر سر ساختار قیمت‌گذاری خودرو در ایران، شورای رقابت در بیانیه‌ای رسمی اعلام کرد: «براساس مصوبه شصت و سومین جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی که به تایید مقام معظم رهبری رسیده، مسئولیت تنظیم بازار خودرو از جمله تدوین و ابلاغ دستورالعمل‌های تنظیم قیمت این بازار فعلا بر عهده وزارت صمت و با هماهنگی ستاد تنظیم بازار است.» تا به این ترتیب برای دومین بار در کمتر از ۱۰ سال، این شورا از قیمت‌گذاری خودرو کنار گذاشته شود.

اختلاف بر سر مرجع تعیین قیمت خودروها، اختلافی ریشه‌دار است که البته در یک دهه اخیر به دلیل نوسانات بازار خودرو در چند نوبت تبدیل به اختلافی شدید میان وزارت صمت، شورای رقابت و خودروسازان شده تا جایی که خودروسازان یکی از علل زیان‌های سنگین خود را قیمت‌گذاری دستوری شورای رقابت می‌دانند و در مقابل شورای رقابت با اشاره به انحصاری بودن بازار خودرو و لزوم حمایت از مصرف‌کننده، بر سیاست‌های خود پافشاری کند و در نهایت وزارت صمت هم بکوشد تا با هر ترفندی، وضعیت آشفته بازار و افت شدید تولید را بهبود ببخشد.

در رابطه با جایگاه و تاثیر این شورا و البته ماجرای خروجش از پروسه قیمت‌گذاری، با دو تن از کارشناسان صنعت خودرو گفت‌وگو کردیم. محمدرضا آریان‌نژاد و فرید زاوه، پیش از این و در حال حاضر تجربه مدیریت در سطوح بالای این صنعت را داشته و دارند.

پرده اول: بی‌برنامگی

برای اهالی اقتصاد، خروج شورای رقابت از نظام قیمت‌گذاری خودرو نماد آشکاری از بی‌برنامگی دولت‌ها در مدیریت صنعت و بازار خودرو است؛ چراکه خروج این شورا از تعیین قیمت خودرو برای دومین بار در سه سال اخیر است که رخ می‌دهد.

ورود شورای رقابت به صنعت خودرو در اواخر سال ۱۳۹۱ رخ داد، زمانی که براساس ماده ۵۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که شورای رقابت را مسئول طراحی دستورالعمل تنظیم قیمت برای بازارهای



درباره حذف شورای رقابت از پروسه قیمت‌گذاری خودرو

آزمون و خطای خودرویی

بابک وفایی

«حذف شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو» تیتیر بسیاری از وبسایت‌ها در اولین روزهای دی‌ماه بود که خبر از پایان حضور این نهاد در سیاست‌های قیمتی بازار خودرو می‌داد، سیاست‌هایی که در حدود یک دهه حضور این شورا همیشه موافقان و مخالفان سرسختی داشته و البته معمولا تعداد مخالفان بیشتر از موافقان بوده، اما آیا تنها مانع بهبود وضعیت بازار و صنعت خودرو حضور این شورا بوده است؟ تجربه‌های پیشین و به‌ویژه تجربه قبلی کنار گذاشتن شورای رقابت، نشان داده مشکلات بسیار پیچیده‌تر و کلان‌تر از چیزی است که بود یا نبود شورای رقابت بتواند آن را برطرف کند. در این نوشتار طی گفت‌وگو با کارشناسان، به لایه‌های جدیدی از فعالیت‌های شورای رقابت و البته فراتر از آن به حضور نهادهایی از این دست در بازار خودرو پرداختیم.

اگرچه شورای رقابت از روند قیمت‌گذاری خودرو خارج شد، اما این تصمیم کمکی به بازار و صنعت خودرو نخواهد کرد؛ چراکه مشکل اصلی، نه در نهاد ناظر یا شیوه قیمت‌گذاری، بلکه در ساختارهای بیمار اقتصاد کشور و صنعت خودروسازی است

فرید زاوه: اگر ما به دنبال راه‌حلی برای ثبات قیمت‌ها هستیم جوابش در خودروسازی نیست. راه‌حل آن در بانک مرکزی و وزارت اقتصاد و سازمان برنامه و بودجه است؛ پس نباید با سیاست ثبات قیمت‌ها به سراغ بنگاه‌های اقتصادی و تولیدی برویم

اما سازوکار شورای رقابت را عامل بهبود شرایط ارزیابی نمی‌کردند.

فرید زاوه یکی از منتقدین همیشگی سیاست‌های شورای رقابت در بازار است. او در این زمینه می‌گوید: «انتقاد من به افراد حاضر در شورا یا نفس وجود شورای رقابت نبوده و نیست. من معتقدم طبق قانون وظیفه این شورا این است که در بازارهای انحصاری، عوامل انحصار را شناسایی کند و از بین ببرد، نه اینکه مستقیماً در قیمت‌گذاری کالا ورود کند. عوامل انحصار بازار خودرو هم مشخص هستند. از پروسه صدور مجوز و پروانه تولید تا استاندارد و شماره‌گذاری و عوامل بعدی زنجیره، همه باعث ایجاد انحصار در بازار هستند.»

محمدرضا آریان‌نژاد نیز اگرچه حضور یک نهاد ناظر را لازم می‌داند، اما به عملکرد شورای رقابت در مدت فعالیتش انتقاد دارد.

او می‌گوید: «قطعاً حضور یک نهاد نظارتی که تمام پروسه تامین، تولید و عرضه خودرو را تحت نظر داشته باشد، نیاز اساسی است و باید مرجعی برای نظارت و کنترل بر صنعت و بازار وجود داشته باشد. در مورد شورای رقابت، با وجود اینکه حدود یک دهه از ورود آن به حوزه خودرو می‌گذشت، به نظر می‌رسید هنوز تعریف مشخصی از حیطه اختیارات و نظارت‌ها و البته نتیجه‌ای که باید از حضور این نهاد حاصل شود وجود ندارد. در مجموع من معتقدم به یک نهاد نظارتی نیاز داریم، اما نه به شکلی که شورای رقابت عمل می‌کرد.»

او معتقد است: «اساساً قیمت‌گذاری دستوری کمکی به بهبود شرایط نمی‌کند. این کار قبلاً در مورد کالاهای مختلف امتحان شده است. غیر از همه جنبه‌های منفی قیمت‌گذاری دستوری، کافی است این را در نظر بگیرید که ما به‌طور کلی شرایط پایدار اقتصادی در کشور نداریم و مشخص نیست یک دستور - چه برای قیمت کالا باشد و چه برای موارد دیگر - تا چه زمانی اعتبار دارد. در چنین بازاری قیمت‌گذاری کالا اصلاً منطقی نیست و خیلی زود قیمت‌های اعلام شده اعتبار و کارایی خود را از دست می‌دهند. البته پیشنهاد من این نیست که قیمت‌گذاری در بازار کنترل باشد، اما باید یک نظام پویا وجود داشته باشد که به‌طور پیوسته وضعیت بازار و صنعت را رصد کرده و بتواند

انحصاری می‌کند، این شورا به قیمت‌گذاری خودروها ورود کرد.

در ماه‌های اول، نه خودروسازان و نه بازار تغییر محسوسی را حس نکردند و در روزهایی که بازار و صنعت رونق داشت، حضور این شورا برای خودروسازان بیشتر به این معنا بود که برای چانه‌زنی قیمت خودروها به‌جای وزارت صمت و خیابان سمیه باید به سراغ شورای رقابت و خیابان زرافشان بروند.

وضعیت اما با سخت شدن دایره تحریم‌ها و افزایش ناگهانی نرخ ارز و تورم پیچیده شد، هرچند شورای رقابت به‌هیچ‌عنوان حاضر به پذیرش افزایش شدید قیمت خودرو نبود و همچنان بر روند افزایش تدریجی اصرار داشت. این وضعیت از یک‌سو به افزایش زیان انباشته خودروسازان دامن زد و از سوی دیگر به دلیل کاهش عرضه خودرو، شاهد افزایش شدید قیمت‌ها در بازار خودرو بودیم.

در چنین شرایطی، سرانجام مخالفان شورا موفق شدند تا در سال ۹۷ و با تصمیم سران قوا، شورای رقابت را از قیمت‌گذاری خودرو خارج کنند، تصمیمی که البته کمک چندانی به بازار و صنعت خودرو نکرد؛ چراکه اساساً مشکل اصلی، نه در نهاد ناظر یا شیوه قیمت‌گذاری که در ساختار بیمار اقتصاد و صنعت خودروسازی کشور است و این‌گونه بود که وقتی فشارها برای بهبود وضعیت بازار افزایش یافت، در اوایل سال ۹۹ و با تصمیم نمایندگان مجلس، وزارت صمت خروج از بازار را پذیرفت و بار دیگر قیمت‌گذاری خودرو به شورای رقابت سپرده شد؛ اقدامی که باز هم بی‌نتیجه بود و باعث شد در زمستان ۱۴۰۰ مجدداً شاهد خروج شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو و سپردن آن به وزارت صمت باشیم.

برده دوم: بودن یا نبودن

اما آیا اساساً نیازی به نهادی مانند شورای رقابت در بازار خودرو ایران وجود دارد؟ شورای رقابت همواره تاکید می‌کرد که با توجه به انحصاری بودن بازار خودروی ایران، به این بازار ورود کرده و قیمت‌گذاری در این بازار را بر عهده گرفته است؛ در مقابل، مخالفان عملکرد شورا هرچند موافق انحصاری بودن بازار به‌ویژه در بعضی بازه‌های قیمتی بودند،

حد تعادل عرضه و تقاضا را برقرار کند.»

پرده سوم: ناآگاهی

یکی از مواردی که مخالفان حضور شورای رقابت در قیمت‌گذاری خودرو، به‌عنوان ضعف چنین نهادی مورد توجه قرار می‌دادند، عدم آگاهی و شناخت کافی شورا از شرایط صنعت خودرو و بررسی این صنعت و بازار آن تنها از بعد اقتصادی بود. شورای رقابت از آغاز، مبنای قیمت‌گذاری خودروها را، قیمت‌های اولیه زمان ورود خود به این صنعت قرار داده و افزایش قیمت‌ها را طبق فرمولی بر مبنای این قیمت پایه محاسبه می‌کرد؛ و این در حالی بود که خودروسازان معتقد بودند قیمت‌های اولیه، غیرواقعی و سرکوب‌شده بودند و علاوه بر این، در نظر گرفتن تورم بخشی برای محصولی که از چند هزار قطعه تشکیل شده است و مستقیم و غیرمستقیم وابستگی ارزی دارد، نمی‌تواند مبنای محاسبه درستی باشد.

آریان‌نژاد نیز در این زمینه با اشاره به هزینه‌های تولید خودرو می‌گوید: «در پروسه تولید هر کالا، هزینه‌های گوناگونی وجود دارد و در نهایت تولید یک کالا مانند خودرو، هزینه مشخصی داشته و باید با سود مشخصی نیز فروخته شود، اما شورای رقابت از تولیدکننده می‌خواست که محصولاتش را پایین‌تر از قیمت تمام‌شده آن بفروشد که طبیعتاً مطلوب خودروسازها نبود. در عین حال، نباید فراموش کرد که نهاد ناظر بر بازار و صنعت باید اشراف کامل به‌کل پروسه کار، از تامین مواد اولیه تا تولید و در نهایت فروش در بازار داشته باشد.»

پرده چهارم: تغییر

شورای رقابت هرچند در همه سال‌های فعالیت مخالفان سرسختی در میان خودروسازان، بدنه دولت و کارشناسان داشت، اما خروج این نهاد از بازاری که انحصاری بودن آن در بسیاری از بازه‌های قیمتی بر کسی پوشیده نیست هم می‌تواند اثرات شدیدی به دنبال داشته باشد. خودروسازان از مدتی قبل، ساز افزایش چندباره قیمت‌ها را کوک کرده بودند و در یک نوبت آن را اجرایی هم کردند و اکنون که کنترل قیمت‌ها در اختیار وزارت صمت است، محتمل به نظر می‌رسد اجازه افزایش بیشتر قیمت‌ها برای

کاهش زیان خودروسازان از سوی وزارتخانه‌ای که تعهد اصلی‌اش به افزایش تولید است به‌راحتی صادر شود. در نهایت اما آیا این تغییر کمکی به بهبود بازار می‌کند؟

آریان‌نژاد در این زمینه گفت: «موضوع این است که نهاد جدید قرار است چه تعریفی داشته باشد. آیا قرار است کارکرد و وظایفی مثل شورای رقابت داشته باشد و تنها یک تغییر نام و تغییر دستگاه اجرایی رخ داده یا قرار است سازوکار و سیاست جدیدی را در پیش بگیرد. همان‌طور که قبلاً اشاره کردم خیلی مهم است که نهاد ناظر تخصص و اشراف کافی بر پروسه تولید خودرو داشته باشد تا بتواند تصمیمات مناسب‌تری بگیرد. اگر غیر از این باشد فقط شاهد دوباره کاری هستیم و احتمالاً فقط چرخ از ابتدا اختراع می‌کنیم و چند سال دیگر نیز در همین نقطه خواهیم بود.»

او البته اذعان می‌کند: «هزینه‌های تولید ما تابع شرایط اقتصادی کشور است و مشخصاً از نرخ ارز تأثیر می‌گیرد، پس در شرایط فعلی طبیعی است که قیمت کالایی مانند خودرو که تامین مواد اولیه آن در بسیاری از بخش‌ها تابع مستقیم ارزی دارد افزایش پیدا کند.»

پرده پنجم: رانت، سنگ‌اندازی

و دست‌های پنهان

یکی از دلایلی که برای غیررقابتی بودن بازار خودروی ایران عنوان می‌شود، نبود خودروسازی در بخش خصوصی است که بتواند از نظر تیراژ تولید، سهمی قابل توجه از بازار بگیرد و به این ترتیب، انحصار دو غول خودروسازی در کلاس خودروهای اقتصادی را (کلاسی که البته این روزها از مرز ۱۰۰ میلیون تومان نیز فراتر رفته) بشکند. این در شرایطی است که بازار سودآور ایران برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جذاب است؛ چراکه با سرمایه‌گذاری در این بازار امکان رسیدن به تیراژ تولید بالا و کاهش هزینه‌ها و رقابت در کلاس خودروهای اقتصادی وجود دارد، اما چرا تا به حال این مسئله رخ نداده و آیا بخش خصوصی توان ورود به بازار برای شکستن انحصار را دارد؟

زاوه در این زمینه می‌گوید: «در شرایط فعلی، شرکت‌های بزرگ بخش خصوصی در ایران هم مثل شرکت‌های دولت با رانت زنده‌اند.



زاوه: در بی‌کفایتی مدیران خودروسازی و اینکه خودروسازها باید هزینه‌های خود را کاهش دهند شکی نیست، ولی ما به‌عنوان خریدار چرا باید به این موضوع ورود کنیم. مسائل بنگاه مسئله سهامداران آن است. باید بازار را باز کنیم و به خریدار حق انتخاب بدهیم

باید اجازه داد بنگاهداری به بنگاهداری بپردازد، اما اکنون حاکمیت از بنگاه‌ها انتظار وظایف حاکمیتی دارد، مثلاً وزیر توقع دارد شرکت‌های خودروساز قیمت‌ها را تثبیت و تورم را کنترل و خنثی کنند

کوتاهمدت و مقطعی است و قطعاً باید از چنین سیاست‌هایی پرهیز کرد. باید برنامه‌ریزی بنیادی برای این صنعت انجام شود و با توجه به تأثیرپذیری زیاد این صنعت از شرایط سیاسی و اقتصادی کشور، روی این حوزه تمرکز بیشتری شود. فقط با بهبود شرایط اقتصادی و ارتقای روابط بین‌المللی می‌توان راهکارها و برنامه‌های بلندمدت را برای این صنعت تدوین کرد که اصلی‌ترین آنها می‌تواند جذب سرمایه‌های بین‌المللی و ورود خودروسازان مطرح جهانی و انتقال فناوری‌های جدید مانند خودروهای برقی و تکنولوژی روز به کشور باشد.»

پرده هشتم: آدرس غلط

زاوه در پاسخ به این سوال که راهکار بهبود وضعیت فعلی چیست، معتقد است اساساً انتظار بهبود شرایط این صنعت از خودروسازان منطقی نیست و برای بهبود باید به سایر بخش‌ها پرداخت.

او می‌گوید: «هر نهادی که می‌خواهد وضعیت بازار و صنعت خودرو را اصلاح کند، باید به سراغ عوامل بروز مشکل برود. به‌عنوان نمونه مسئله بهبود فضای کسب‌وکار یکی از عواملی است که می‌تواند وضعیت صنعت

خودروسازی را بهبود بدهد. اگر این مسئله بخواهد اصلاح شود باید دخالت نهادهای حاکمیتی و قانونی مانند مجلس و دولت و قوه قضاییه و سایر نهادها کم شود. باید اجازه بدهیم بنگاهدار به بنگاهداری بپردازد و وظایف حاکمیتی برعهده حاکمیت باشد. در حال حاضر حاکمیت، از بنگاه‌ها انتظار وظایف حاکمیتی دارد. مثلاً دولت‌ها توقع دارند خودروساز قیمت‌ها را تثبیت و تورم را کنترل کند، اما اگر به دنبال راه‌حلی برای ثبات قیمت‌ها هستیم، جواب آن در بخش خودروسازی نیست. راه‌حل در بانک مرکزی و وزارت اقتصاد و سازمان برنامه است، نه اینکه با سیاست ثبات قیمت‌ها به سراغ بنگاه‌های اقتصادی برویم.»

او می‌افزاید: «چرا مشکل قدرت خرید پایین مردم و فقر عمومی در

که هم اکنون با ترکیبی از تورم شدید و رکود و کاهش ارزش پول ملی و عدم دسترسی به منابع ارزی و محدودیت‌های شدید درآمدی، بدترین دوران خود را سپری می‌کند.

آریان‌نژاد می‌گوید: «در ۴ سال گذشته شاهد افزایش قابل توجه قیمت ارز و تورم بالا در کشور هستیم و طبیعتاً این روند بر بهای تمام‌شده تولید تأثیر می‌گذارد. البته در بعضی بازارها مانند FMCG (کالاهای تندمصرف) به دلیل آنکه قدرت خرید هنوز جوابگوی افزایش قیمت‌ها است و توانسته‌اند کالاهای جایگزین داخلی را خریداری کنند، این مسئله به‌شدت خودرو، خودش را نشان نداده؛ تا جایی که شاید بشود ادعا کرد افزایش بهای خودرو هم عرض افزایش نرخ ارز و تورم است.»

پرده هفتم: راه چاره

اما آیا نسخه شفایخش کوتاه‌مدتی برای این صنعت و بازار آشفته‌اش وجود دارد؟ آریان‌نژاد نیز به نبود راهکار کوتاه‌مدت و تأثیرات مخرب چنین طرح‌هایی اشاره می‌کند: «قبل از هر چیز در نظر داشته باشید که وضعیتی که الان شاهد آن هستیم نتیجه سیاست‌های

این مسئله در همه صنایع دیده می‌شود و عملاً بدون اتصال به بخشی از اقتصاد دولتی یا برخی نهادها و اشخاص، بخش خصوصی نمی‌تواند رشد زیادی را تجربه کند.»

او تأکید می‌کند: «اما در زمینه اینکه آیا امکان ورود بخش خصوصی به صنعت خودرو وجود دارد یا نه، باید بگویم اصلاً لازم نیست در همین لحظه این توان در بخش خصوصی وجود داشته باشد، بلکه با حذف رانت، به‌مرور بخش خصوصی توانمند ایجاد می‌شود. رانت فعلی باعث ایجاد این شبهه شده که بخش خصوصی توانمند برای ورود به این صنعت وجود ندارد، در صورتی که اگر شرایط شفاف شود خصوصی‌های وابسته به رانت به ناچار کنار می‌روند و فرصت برای بخش خصوصی توانمند فراهم می‌شود تا بتواند رشد کند. برای این موضوع حتی ممکن است شرکای خارجی با سرمایه‌گذاری و انتقال دانش وارد بازار شوند اما در نهایت حاصل آن کم شدن انحصار در بازار خودرو است.»

پرده ششم: نگاه کلان

آیا در اقتصادی که درگیر تورم بیش از ۴۰ درصد است و ارزش پول ملی آن با افت شدید روبه‌رو بوده، فعالیت‌های شورای رقابت و یا به‌طور کلی هر نهاد تصمیم‌گیری دیگری می‌تواند روند افزایش قیمت خودرو را کند یا متوقف کند؟ به معنای ساده‌تر چرا باید انتظار داشته باشیم قیمت خودرو ثابت بماند و یا با آهنگ رشدی بسیار کمتر از تورم افزایش پیدا کند، در حالی که صنعت خودروسازی وابستگی ارزی مستقیم و غیرمستقیم دارد و در بسیاری از بخش‌های زنجیره تامین، وابسته به کالاهایی است که طبق نرخ‌های جهانی قیمت‌گذاری می‌شوند.

البته قصد ما نشستن در جایگاه خودروسازان و یافتن دلایلی برای افزایش قیمت نیست، بلکه هدف، تأکید بر لزوم بررسی صنعت و بازار خودروی ایران به‌عنوان جزئی از اقتصاد کلان کشور است، اقتصادی

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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



محمد رضا آریان نژاد: ما شرایط پایدار اقتصادی در کشور نداریم، یعنی معلوم نیست که یک دستور، چه برای قیمت کالاها و چه موارد دیگر تا چه زمان اعتبار دارد پس در چنین بازاری قیمت گذاری کالا اصلا منطقی نیست و خیلی زود قیمت‌های اعلام شده کارایی خود را از دست می‌دهند

آریان نژاد: پیشنهاد من این نیست که قیمت گذاری در بازار کنترلی باشد، اما باید یک نظام پویا وجود داشته باشد که به طور پیوسته وضعیت بازار و صنعت را رصد کرده و حد تعادل عرضه و تقاضا را برقرار کند

کشور را باید ایران خودرو یا سایپا حل کند. فقر یا کاهش قدرت خرید موضوع اقتصاد کلان است، پس چرا ما در بنگاه‌های تولیدی و اقتصادی به دنبال راه حل آن هستیم! در بی کفایتی مدیران خودرو سازی و اینکه باید هزینه‌های خود را کاهش دهند، هیچ شکی نیست، ولی ما به عنوان خریدار چرا باید به این موضوع ورود کنیم. مسائل بنگاه، مسئله سهامدارهای آن است. اساسا به مردم عادی چه ارتباطی دارد که ایران خودرو یا سایپا چگونه مدیریت می‌شوند. باید بازار را باز کنیم و حق انتخاب به خریدار بدهیم. مگر وقتی شما از یک فروشگاه زنجیره‌ای کالا می‌خرید، مسائل داخلی فروشگاه به شما ارتباطی دارد؟ در خودرو هم باید چنین وضعیتی حاکم شود.»

او می‌افزاید: «طرح این مسائل و انتظار دریافت پاسخ مشکلات از خودروسازها تنها به دلیل است که به سراغ ریشه‌های اصلی مشکل برویم و به همین دلیل در این بازار، دو خودروساز را جلوی ما قرار داده‌اند و مشکلات آنها تا این حد پررنگ می‌شود. وقتی قدرت خرید مردم یک سوم شده است نمی‌شود بگوییم باید خودرویی تولید شود که به قدرت خرید ۵ هزار دلاری خریداران همخوانی داشته باشد. کاهش قدرت خرید مشکل خودروسازان نیست، بلکه بحث کلان اقتصادی و حاکمیتی است. اصلا در جهان خودرویی با استانداردهای ایران و با قیمت ۵ هزار دلار وجود ندارد، اما از خودروساز می‌خواهیم مشکل کاهش قدرت خرید مردم را با تولید خودروی ارزان حل کند که با شرایط فعلی شدنی نیست.»

پرده نهم: مسیر بازار

بازار خودروی ایران حداقل در دو سال اخیر از روزهای آرام خود فاصله گرفته و تاثیر پذیری بالای آن از عوامل سیاسی و اقتصادی باعث شده پیش‌بینی قیمت‌ها اندکی دشوار باشد. در سال‌هایی که وضعیت بازار آرام‌تر بود، در ماه‌های پایانی سال و به‌ویژه اسفندماه، شاهد رونق نسبی بازار بودیم و خودروسازان هم با عرضه خودروهایی با مدل سال بعد تلاش می‌کردند سهم خود را از این رونق به دست آورند، اما آیا امسال در میان انبوه نوسانات بازار می‌توان به چنین رونقی امید داشت.

زاوه در این زمینه می‌گوید: «با شرایط فعلی و تورم حاکم بر بازار و عدم ثبات عرضه و تقاضا، پیش‌بینی بازار برای ماه‌های پایانی سال، افزایش قیمت خودروها در بازار است. البته در صورت توافق می‌توان انتظار داشت این روند افزایشی متوقف شود، ولی این روند ماندگار نیست، مگر اینکه دولت دست به اقدامات اصلاحی اساسی در اقتصاد ایران بزند، چیزی که فعلا شاهد آن نیستیم.»

او البته به مشکلی فراتر از بازار خودرو نیز اشاره می‌کند: «اولویت حاکمیت در تصمیم‌گیری‌ها باید مردم و مصرف‌کننده باشد نه تولیدکننده. اینکه ما به هر قیمتی بخواهیم تولید کنیم، ظلمی است که به مصرف‌کننده کرده‌ایم و این مسئله فقط در خودرو هم نیست.»

افزایش قیمت خودرو در ماه‌های پایانی سال، مورد تایید آریان‌نژاد نیز بود: «در حال حاضر شاهد ثبات نسبی در بازار هستیم و هر چند این ثبات ناپایدار است و نشانه‌ای از تغییرات بزرگ در بازار هم دیده نمی‌شود، اما با توجه به اینکه بازار به‌طور سنتی در اواخر سال شاهد افزایش تقاضا است، می‌توان پیش‌بینی کرد که شاهد افزایش قیمت‌ها و افزایش خرید و فروش در بازار باشیم. ضمن اینکه خودروسازان در بخش خصوصی در حال عرضه مدل‌های جدید هستند و این مسئله می‌تواند باعث تحرک نسبی در بازار شود.»

او می‌افزاید: «در صورت توافق با غرب هم نمی‌توان امید چندانی به کاهش قیمت خودرو حداقل در کوتاه‌مدت داشت، چراکه کاهش هزینه عوامل تولید حتی در صورت بهبود شرایط اقتصادی با تاخیر رخ می‌دهد. در مورد بازار آزاد هم در صورت توافق احتمالی، شاهد کاهش اندکی در قیمت‌ها و رکود کوتاه‌مدت خواهیم بود.»

به این ترتیب پیش‌بینی‌ها حاکی از ادامه روند افزایش قیمت خودروها در بازار است و بعید به نظر می‌رسد تغییر نهاد نظارتی و یا سیاست قیمت‌گذاری بتواند کمکی به کاهش روند فعلی بکند به‌ویژه آنکه هر چند محدودتر از سال‌های گذشته اما همچنان بازار در اسفند ماه شاهد افزایش تقاضا است و همین مسئله به‌تنهایی می‌تواند افزایش قیمت در ماه‌های پایانی سال را باعث شود.

ادامه اختلال در ترخیص کامیون‌های دیپو شده در گمرک

تازه‌ترین گزارشی که فرود عسگری، سرپرست جدید معاونت امور گمرکی گمرک ایران به ایسنا اعلام کرده، نشان می‌دهد که با گذشت مدت‌ها از ترخیص کامیون‌ها به نصف هم نرسیده است. طبق گفته او، از مجموع ۱۱ هزار و ۷۷۴ دستگاه کامیون کشنده زیر سه سال که وارد گمرک‌ها شده بود، تا اول بهمن‌ماه در مجموع ۸۷۶ دستگاه اظهار شده و از این تعداد ۴۷۹۴ دستگاه ترخیص شده است. در عین حال ۲۸۹۸ دستگاه هنوز حتی به گمرک هنوز اظهار نشده است. او در رابطه با دلایل کندی ترخیص کامیون‌های وارداتی با وجود تسهیلات ارائه شده گفت که از اهم آن می‌تواند به عدم صدور کد رهگیری بانک جهت تأیید منشأ ارز اشاره کرد.

سرپرست معاونت امور گمرکی در این رابطه توضیح داد که با وجود مکاتباتی که گمرک با بانک مرکزی در این رابطه داشته و علی‌رغم ابلاغ بانک مرکزی به بانک‌های عامل همچنان برخی بانک‌های در صدور کد ساتا با تاخیر اقدام می‌کنند، این در حالی است که واردات این کامیون‌ها با ارز متقاضی صورت می‌گیرد.

عسگری همچنین از بالا بودن هزینه اسقاط کامیون‌ها با عمر بالا ۲۵ سال را به عنوان دیگر دلیل عدم ترخیص سریع آنها یاد کرد و گفت که تاخیر در صدور مجوز نمایندگی خدمات بعد از فروش نیز قابل توجه است که کندی ترخیص را در پی دارد.

طبق اعلام عسگری، مشکل نقدینگی در پرداخت حقوق و رودی دیگر مشکل واردکنندگان این کامیون‌ها است که گرچه با خروج یک دستگاه کامیون با عمر بالای ۲۵ سال و ارائه گواهی اسقاط امکان تخفیف ۲۵ درصدی در سود بازرگانی قابل اعمال است، ولی در حاضر به دلیل افزایش قیمت این نوع کامیون‌ها استفاده از این تسهیلات هم با مشکل مواجه شده است. این موانع در حالی از سوی برخی دستگاه‌ها مقابل تعیین تکلیف کامیون‌ها قرار داد که طی مذاکرات اولیه صورت گرفته و ابلاغ دادستانی عمدتاً در مورد آنها توافق شده بود، از جمله آن می‌توان به موکول شدن مجوز محیط زیست به بعد از ترخیص، تسریع در انجام صحه‌گذاری و ارائه خدمات به کامیون‌های وارداتی توسط نمایندگی‌های ارائه خدمات پس از فروش، حذف ضمانتنامه بانکی یا سپرده نقدی جهت صدور کد منشأ ارز، تسریع در انجام ارزیابی کیفی کامیون‌های وارداتی توسط سازمان ملی استاندارد، شفاف‌سازی ارزش و چگونگی محاسبه حقوق ورودی، تحویل دستی نامه استعلام مشخصات کامیون وارداتی از شرکت نمایندگی، حذف نامه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای ترخیص اشاره کرد.

با وجود تسهیلاتی که با دستور دادستانی برای تعیین تکلیف و ترخیص کامیون‌های وارداتی دیپو شده در گمرک پیش‌بینی شد، با گذشت چندین ماه از مهلت تعیین شده، گزارش گمرک نشان می‌دهد که حتی ۵۰ درصد کامیون‌ها ترخیص نشده که در اهم موانع پیش‌رو، به عدم صدور کد رهگیری از سوی بانک‌ها مربوط می‌شود.



صدور سند خودرو به نیروی انتظامی محول شد

هیئت وزیران در جلسه هجدهم بهمن‌ماه، بر نقل‌وانتقال خودرو توسط نیروی انتظامی صحه گذاشت. فرآیند نقل‌وانتقال خودرو شامل تعیین تکلیف چگونگی ثبت مالکیت، نقل‌وانتقال، تنظیم اسناد رهنی، اخذ مالیات، عوارض و سایر موارد مرتبط است.

به موجب لایحه «اصلاح ماده ۲۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» متعاملین وسیله نقلیه موتوری یا نمایندگان قانونی آنان مکلفند برای نقل‌وانتقال وسایل نقلیه خود به مراکز تعیین شده توسط نیروی انتظامی، مراجعه و درخواست خود را در سامانه شماره‌گذاری ثبت کنند. پلیس راهور پس از بررسی اصالت وسیله نقلیه، هویت متعاملین و اقامتگاه خریدار، پرداخت جریمه‌ها و دیون معوق شامل هرگونه مالیات یا عوارض تعیین شده وسیله نقلیه موتوری موضوع معامله، اقدام به اختصاص پلاک به نام آخرین مالک خودرو، نصب روی وسیله نقلیه و صدور سند مالکیت رسمی و کارت شناسایی وسیله نقلیه می‌کند.

نیروی انتظامی جز مبالغ مذکور و نیز مبلغی که با رعایت قوانین مربوط در مقابل واگذاری یا تعویض پلاک خودرو دریافت می‌کند، مجاز به دریافت وجه دیگری نیست. مراجع قضایی و ادارات اجرای اسناد رسمی حسب مورد مکلفند به صورت برخط یک نسخه از احکام قطعی ناظر به سلب یا انتقال مالکیت، حجر و ورشکستگی اشخاص و نیز دستورهای مربوط به توقیف خودرو را به راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، ارسال کنند و نیروی انتظامی مکلف است مفاد احکام و دستورهای یاد شده را در صدور سند مالکیت خودرو اعمال و در سامانه مربوط درج کند. نقل و انتقال وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای به صورت برخط به اطلاع سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌رسد.

سریع‌ترین اینترنت جهان؛ سریع‌ترین روش حمل‌ونقل را تهدید می‌کند

در دسر سرعت!

در آمریکا در آستانه اجرای نسل پنجم اینترنت بی‌سیم همراه یا 5G اختلاف بر سر خطرات این فناوری در حوزه ایمنی پرواز بالا گرفته و در پی نگرانی‌های ایجاد شده درباره ایمنی اینترنت 5G و هشدارهای اداره هوانوردی فدرال آمریکا مبنی بر اینکه استفاده از نسل پنجم شبکه تلفن همراه می‌تواند منجر به اختلال در پروازها به‌ویژه مدل ۷۷۷ بوئینگ شود، برخی کشورها پروازهای خود را به مقصد آمریکا لغو کردند.

البته شرکت‌های هواپیمایی، رویکردهای متفاوتی را در برابر بحران ایجاد شده در پیش گرفته‌اند؛ از تصمیم خطوط هوایی امارات برای کاهش پروازها به مقصد آمریکا گرفته، تا اعلام چند شرکت هواپیمایی مانند خطوط هوایی ژاپن، ایر ایندیا و بریتیش ایرویز مبنی بر استفاده از هواپیماهایی غیر از مدل بوئینگ ۷۷۷؛ در این میان ایرفرانس همچنان قصد دارد به پروازهای بوئینگ ۷۷۷ خود به فرودگاه‌های آمریکا ادامه دهد.

در حالی که دو شرکت بزرگ سازنده هواپیما، یعنی ایرباس و بوئینگ حدود دو ماه پیش، در اطلاعیه مشترکی نگرانی خود را در زمینه این سرویس مخابراتی مطرح و خواستار به تعویق افتادن استفاده از امواج 5G به دلیل نگرانی‌های امنیتی شدند، مدیران بوئینگ اعلام کرده‌اند که با شرکت‌های هواپیمایی، اداره فدرال هوانوردی آمریکا و سایرین برای یافتن یک راه‌حل مناسب همکاری خواهند کرد تا به همه هواپیماها اجازه دهد با وجود نسل پنجم شبکه تلفن همراه، به طور ایمن پرواز کنند؛ این در حالی است که دو شرکت AT&T و Verizon که ارائه‌کننده این خدمات در آمریکا هستند، معتقدند تجهیزات آنها با تجهیزات الکترونیکی هواپیما تداخلی نخواهد داشت.

شبکه نسل پنجم تلفن همراه در سایر کشورها نیز وجود دارند، اما تفاوت‌های کلیدی در نحوه عملکرد شبکه آمریکا می‌تواند احتمال ایجاد مشکل برای خطوط هوایی را افزایش دهد؛ حال بینیم تهدید تلفن‌های 5G برای پروازها تا چه حد جدی است؟



در اواخر سال ۲۰۲۰، سازمانی در آمریکا که راهنمای فنی برای پروازها تهیه می‌کند، گزارشی منتشر کرد و در آن هشدار داد که استفاده از امواج 5G بدون برنامه‌ریزی و آماده‌سازی لازم، ممکن است مشکلات فنی فاجعه‌آمیزی به دنبال داشته باشد

خدمات نسل پنجم تلفن همراه در سایر کشورها نیز وجود دارد اما تفاوت‌های کلیدی در نحوه عملکرد این شبکه در ایالات متحده بر نگرانی‌ها می‌افزاید. حتی اخیراً سازمان نظارت هوایی آمریکا درباره احتمال تداخل امواج 5G و ایجاد مشکل در سیستم‌های داخل کابین بوئینگ ۷۸۷ دریم لاینر هشدار داده است

بسیار جدی باشد.

در اواخر سال ۲۰۲۰، RTCA (سازمانی در ایالات متحده که راهنمای فنی برای پروازها تهیه می‌کند) گزارشی منتشر کرد و در آن هشدار داد استفاده از 5G بدون برنامه‌ریزی و آماده‌سازی لازم، ممکن است مشکلات فنی فاجعه‌آمیز و خسارت جانی فراوانی به دنبال داشته باشد. این در حالی است که اخیراً سازمان نظارت هوایی ایالات متحده هشدار داد تداخل امواج 5G می‌تواند مشکلات مختلفی در سیستم‌های داخل کابین هواپیمای بوئینگ ۷۸۷ دریم لاینر ایجاد کند؛ نکته اینجاست که هواپیماها در شرایطی که احتمال تداخل جدی امواج رادیویی وجود داشته باشد، اجازه ندارند از ارتفاع‌سنج استفاده کنند و همین محدودیت، فرود بعضی از هواپیماها را مخصوصاً در شرایط نامناسب جوی دچار مشکل خواهد کرد.

به همین دلیل مدیران ارشد ۱۰ شرکت بزرگ هوایی در آمریکا از جمله آمریکن ایرلاینز، دلتا ایرلاینز و یونایتد ایرلاینز طی نامه‌ای خطاب به وزیر حمل و نقل، رئیس اداره هواپیمایی فدرال، رئیس کمیسیون ارتباطات فدرال و مدیر شورای ملی اقتصاد آمریکا، هشدار داده‌اند این شرایط می‌تواند به تاخیر یا لغو بیش از ۱۰۰۰ پرواز در شرایط بد جوی منجر شود و این یعنی «بخش وسیعی از مسافرت و حمل و نقل عمومی مختل خواهد شد.»

مدیر یونایتد ایرلاینز در جلسه‌ای که به همین منظور در سنای آمریکا برگزار شده بود، تأکید کرد برنامه‌های ارائه شده از سوی شرکت‌های مخابراتی برای استفاده از باند متوسط برای خدمات نسل جدید اینترنت 5G «بزرگ‌ترین و مخرب‌ترین مشکلی» است که خطوط هوایی با آن روبرو هستند...

آیا در کشورهای دیگر هم چنین نگرانی‌هایی وجود دارد؟

در کشورهای دیگر نگرانی‌ها در حد آمریکا نیست؛ چراکه شیوه‌ای که 5G در کشورهای مختلف راه‌اندازی شده، باهم متفاوت است؛ به‌عنوان مثال در اتحادیه اروپا شبکه‌های اینترنت موبایل در فرکانس پایین‌تری نسبت به فرکانسی که شرکت‌های آمریکایی در نظر گرفته‌اند، فعالیت می‌کنند (دکل‌های 5G

شبکه جدید 5G از بخشی از طیف رادیویی استفاده می‌کند که نزدیک به طیف استفاده شده توسط ارتفاع‌سنج‌های رادیویی است که ارتفاع هواپیما را از سطح زمین اندازه‌گیری می‌کنند؛ اما کمیسیون ارتباطات فدرال ایالات متحده که بین فرکانس 5G و فرکانس استفاده از ارتفاع‌سنج‌ها حدفصلی تعیین می‌کند، بر این نظر است که می‌توان از 5G به طور ایمن در مجاورت ترافیک هوایی استفاده کرد.

رئیس کمیسیون ارتباطات فدرال در بیانیه‌ای اعلام کرده که استفاده از نسل پنجم شبکه تلفن همراه در ایالات متحده با وجود فناوری‌های هوانوردی در این کشور مشکلی ایجاد نمی‌کند، با این حال اداره فدرال هوانوردی مایل است تا بررسی‌های ایمنی بیشتری انجام دهد.

این نهاد اعلام کرده است که به هواپیماهای دارای ارتفاع‌سنج دقیق و قابل اعتماد اجازه می‌دهد تا در اطراف شبکه 5G پرواز کنند، اما هواپیماهایی با ارتفاع‌سنج‌های قدیمی‌تر اجازه فرود در شرایط کم دید را نخواهند داشت.

در عین حال، شرکت‌های مخابراتی در آمریکا توافق کرده‌اند که تا زمان چاره‌اندیشی‌های لازم، گسترش خدمات 5G در اطراف تعدادی از فرودگاه‌ها را متوقف کنند.

5G چیست و چطور باعث اختلال در پروازها می‌شود؟

5G نسل جدید اینترنت شبکه موبایل است. این شبکه به مردم امکان می‌دهد اطلاعات خود را بسیار سریع‌تر بارگذاری و دانلود کنند و همین‌طور دستگاه‌های بیشتری می‌توانند به شکل هم‌زمان به آن دسترسی داشته باشند، اما رسیدن به این اهداف، به امواج رادیویی بیشتری نیاز دارد. در ایالات متحده فرکانس‌های رادیویی که برای اینترنت 5G مورد استفاده قرار می‌گیرند، طیفی از امواج هستند که به نام باند C شناخته می‌شوند و به فرکانس‌هایی که ارتفاع‌سنج‌های رادیویی هواپیماها استفاده می‌کنند، نزدیک هستند؛ حالاً نگرانی از این است که امواج شبکه 5G ممکن است باعث اختلال در کار این دستگاه‌ها شود و برای فرود هواپیماها خطر ایجاد کند.

این خطر چقدر برای هواپیماها جدی است؟ باید گفت که خطر تداخل این امواج می‌تواند

در کشورهای دیگر نگرانی‌ها در حد آمریکا نیست؛ چراکه شیوه‌ای که 5G در کشورهای مختلف راه‌اندازی شده باهم متفاوت است؛ با این وجود، بعضی کشورها تصمیم دارند گام‌های محتاطانه‌ای در جهت جلوگیری از خطرات احتمالی بردارند

شرکت‌های ارائه‌دهنده 5G نارضایتی خود را درباره تاخیر در شروع فعالیت خود که در لحظه آخر اعمال شد اعلام کرده‌اند؛ چراکه نهادهای نظارتی دو سال فرصت داشتند تا در زمینه نحوه فعالیت شبکه 5G برنامه‌ریزی کنند

می‌توانند با انرژی کمتر هم کار کنند) و همین احتمال تداخل امواج را کاهش می‌دهد. با این وجود، بعضی کشورها تصمیم دارند قدم‌های احتیاط‌آمیزی برای جلوگیری از خطرهای احتمالی بردارند. در فرانسه، محدوده مشخصی به نام محدوده امن در اطراف فرودگاه‌ها در نظر گرفته شده است و شبکه‌های 5G اجازه فعالیت در این محدوده ندارند. علاوه بر این، سرآنتن‌ها باید پایین‌تر قرار بگیرد تا احتمال تداخل امواج کم شود.

در سوئیس نیز آنتن‌های شبکه تلفن‌های همراه نسل پنجم در کنار فرودگاه‌های زوریخ و ژنو قرار دارند. این خدمات تقریباً سه سال است که در سوئیس وجود دارد، اما در اروپا و نیز سوئیس، فرکانس این تلفن‌ها بین ۳/۴ تا ۳/۸ گیگاهرتز است و کارشناسان می‌گویند این می‌تواند تا حدودی ضریب ایمنی بزرگتری برای سیستم ارتفاع‌سنج هواپیماها ایجاد کند. با این حال هنوز نمی‌توان خطر شبکه‌های نسل پنجم تلفن همراه را - نه در سوئیس و نه در هیچ جای دیگری - کاملاً منتفی دانست؛ هرچند سخنگوی دفتر فدرال هوانوردی غیرنظامی شهر بازل در این باره می‌گوید: «ما هنوز هیچ داده و اطلاعات قابل اعتمادی مبنی بر اینکه 5G بر سیستم‌های کابین خلبان هواپیما تاثیر بگذارد، نداشته‌ایم.»

نهادهای نظارتی تا اینجا چندین قدم برای حل این مشکل برداشته‌اند. سازمان نظارت هوایی ایالات متحده، برای ۵۰ فرودگاه محدوده‌های امن موقت تعیین کرده است و سرویس دهندگان 5G باید در این محدوده‌ها، فعالیت خود را محدود کنند، اما این محدوده‌ها از آنچه در فرانسه تعیین شده است، بسیار کوچک‌تر هستند و در ضمن دکل‌های آمریکایی امواج را با قدرت بیشتری پخش می‌کنند. شرکت‌های مخابراتی آمریکایی در حال حاضر به دنبال ارتفاع‌سنج‌هایی هستند که بتوانند با امنیت کامل در محدوده‌هایی که احتمال تداخل امواج 5G وجود دارد کار کنند. این ارتفاع‌سنج‌ها با ارتفاع‌سنج‌های قدیمی که قابل اطمینان نیستند تعویض خواهند شد.

آنها همچنین می‌خواهند در فرودگاه‌هایی که امکان استفاده از سیستم GPS در آنها وجود دارد، از هواپیماها بخواهند به جای استفاده از

ارتفاع‌سنج داخل هواپیما از GPS استفاده کنند، اما شرکت‌های هواپیمایی اصرار می‌کنند هیچ‌کدام از این روش‌ها کافی نیستند. به نظر این شرکت‌ها امواج 5G نباید در محدوده دو مایلی (۳/۲ کیلومتری) اطراف فرودگاه‌ها اجازه فعالیت داشته باشند.

شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات 5G چه می‌گویند؟

شرکت Verizon و AT&T توافق کرده‌اند که موقتاً شروع فعالیت 5G را در اطراف بعضی از فرودگاه‌ها متوقف کنند، بنابراین تا وقتی راه‌حل قطعی پیدا نشده، بعضی از دکل‌ها روشن نخواهند شد. البته جو بایدن اعلام کرده که این تاخیر فقط شامل ۱۰ درصد از دکل‌های شبکه 5G می‌شود.

شرکت‌های ارائه‌دهنده 5G تا به حال شروع فعالیت خود را دو بار به تاخیر انداخته‌اند و حالا با طرح ایجاد منطقه امن هم موافقت کرده‌اند. البته هر دو شرکت نارضایتی خود را از این تاخیر که در لحظه آخر اعمال شد، ابراز کرده‌اند؛ چراکه نهادهای نظارتی دو سال فرصت داشتند برای شروع فعالیت شبکه 5G برنامه‌ریزی کنند. در بیانیه شرکت AT&T آمده است: «ما از ناتوانی سازمان هواپیمایی فدرال آمریکا برای انجام کاری که تا کنون ۴۰ کشور دیگر انجام داده‌اند ناخرسندیم و از این سازمان می‌خواهیم هرچه سریع‌تر از آغاز به کار ایمن شبکه 5G بدون ایجاد اختلال در خدمات هوانوردی اطمینان حاصل کند.»

ماه گذشته سازمان CTIA که شرکت‌های خدمات اینترنت بی‌سیم آمریکا را نمایندگی می‌کند، ایرلاین‌ها را به وحشت‌پراکنی متهم کرد و هشدار داد تاخیر در فعال‌سازی کامل 5G می‌تواند آسیب‌های اقتصادی بزرگی به دنبال داشته باشد. به گفته مدیر این سازمان «تعویق یک ساله این طرح ۵۰ میلیارد دلار از رشد اقتصادی کم می‌کند؛ آن هم زمانی که آمریکا پس از شیوع کرونا درصد بازسازی اقتصادی است.»

باید دید در ماه‌های آینده مشکل شرکت‌های هواپیمایی آمریکایی و نیز ایرلاین‌هایی که قصد پرواز به شهرهای آمریکا را دارند با اینترنت پرسرعت 5G چگونه حل خواهد شد.

استراتژی‌های بازاریابی هوایی در سال جدید

اولویت‌های مسافران هوایی در سال ۲۰۲۲ چیست و به چه چیزهایی اهمیت می‌دهند؟ به گزارش انجمن شرکت‌های هواپیمایی، یافته‌های ارائه‌شده براساس نظرسنجی که نوامبر ۲۰۲۱ از ۵۵۰۰ مسافر در هشت بازار بین‌المللی به دست آمده، چند نکته قابل توجه در تبیین استراتژی بازاریابی هوایی را مشخص کرده است.



افزایش سفرهای طولانی‌تر: سال گذشته شاهد رشد گسترده در تعداد مسافران سفرهای هوایی بودیم و داده‌ها نشان می‌دهد که این روند در سال ۲۰۲۲ ادامه خواهد داشت. تقریباً ۶۰ درصد از مسافران در بازارهای مورد بررسی قصد دارند تا سال آینده با هواپیما سفر کنند. کسانی که برای کار سفر می‌کنند در مقایسه با مسافران تفریحی بیشتر هستند، تقریباً ۷۵ درصد از مسافران تجاری و بیش از ۶۵ درصد از مسافران تفریحی امیدوارند در ۱۲ ماه آینده سفرهای هوایی خود را تمدید کنند. اگرچه مسافران سفرهای مکرر و کوتاه‌تر همچنان بیشتر هستند، اما از هر ۵ مسافر، ۳ نفر مشتاق سفرهای طولانی‌تری در شش ماه آینده هستند.

به بیان دیگر، ۷۰ درصد مسافران هوایی می‌خواهند سفرهای کمتر، طولانی‌تر و آرام‌تری در مقایسه با سفرهای مکرر، کوتاه‌تر و سریع‌تر داشته باشند. بازاربابان سفرهای هوایی با در نظر گرفتن این موضوع باید برای تشویق سفرهای طولانی‌تر، برای مسافرانی که سفرهای بیش از ۴ روز را رزرو می‌کنند، تخفیف‌هایی در نظر بگیرند.

افزایش سفرهای بین‌المللی: در حالی که سفرهای داخلی همچنان محبوب است، نشانه‌های قوی‌تری از بازگشت سفرهای بین‌المللی ۲۰۲۲ در گزارش آمده است. بیش از یک‌سوم مسافران انتظار دارند در شش ماه آینده یک سفر بین‌المللی را رزرو کنند. این روند در بین مسافران تجاری بیشتر است. نزدیک به ۷۰ درصد از مسافران تجاری گفته‌اند که حداقل در سال جدید یک پرواز بین‌المللی خواهند داشت، در حالی که ۴۳ درصد مسافران تفریحی به این موضوع واکنش امیدوارکننده داشته‌اند.

تقاضا برای پروازهای بین‌المللی به‌ویژه در اروپا قوی‌تر است، بنابراین تبلیغات ویژه برای پروازهای بین‌المللی به منظور افزایش رزرو سفر، نکته مهمی در استراتژی‌های سال جدید است. گزارش‌ها نشان می‌دهد ۹۰ درصد از پاسخ‌دهندگان در آسیا و اقیانوسیه از تخفیف‌ها بیشتر از سایر تبلیغات حمایت کردند، در حالی که ۸۰ درصد از پاسخ‌دهندگان در اروپا، خاورمیانه و آفریقا، کرایه انعطاف‌پذیر را در اولویت قرار دادند. برای خطوط هوایی، ارائه تخفیف و انعطاف‌پذیری در بازار رقابتی پررونق امروز دو کلید واژه حیاتی است.

اهمیت به محیط زیست: مسافران به طور فزاینده‌ای از سفر با آلودگی کمتر استقبال می‌کنند. این امر در مورد سفرهای هوایی نیز صدق می‌کند و داده‌های اخیر نشان می‌دهد که ۶۷ درصد از مسافران هوایی مایلند برای آلودگی کمتر سفر خود هزینه بیشتری بپردازند. این احتمال وجود دارد که توجه به محیط زیست یک عامل مهم در تصمیم‌گیری‌های آتی رزرو سفر باقی بماند. با در نظر گرفتن این موضوع، خطوط هوایی باید به دنبال راه‌هایی باشند که آلودگی کمتر را ترویج کنند، خواه کاهش مصرف سوخت، حذف پلاستیک‌های یکبار مصرف، ارائه غذاهای ارگانیک در پرواز و استفاده از سوخت‌های جایگزین.

در رتبه‌بندی وبسایت **AirlineRatings.com** جایگاه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در بحث ایمنی، شامل کیش ایر، ماهان ایر، تابان ایر، ایران ایر و آسمان، در میان همه شرکت‌های هواپیمایی جهان در رتبه ۲۳۶ است و در میان آن‌ها نیز هواپیمایی آسمان دارای یکی از پایین‌ترین رنکینگ‌های جهانی است.

این فهرست، حاصل بررسی کیفیت کار و عملکرد ۳۸۵ شرکت مسافرت هوایی از سراسر جهان است و در این ارزیابی به شاخص‌هایی همچون سابقه وقوع حادثه هوایی در دو سال گذشته، استانداردهای دولتی، عمر ناوگان هوایی و دقت در اجرای پروتکل‌های ایمنی مرتبط با کووید-۱۹ توجه شده است.

براساس این گزارش، ایمن‌ترین شرکت هواپیمایی جهان برای پرواز در سال ۲۰۲۲، شرکت هواپیمایی «ایر نیوزیلند» بود رتبه دوم متعلق به شرکت هواپیمایی «اتحاد» و رتبه سوم در اختیار «قطر ایرویز» است.



ایرلاین‌های ایران در رتبه ۲۳۶ امن‌ترین خطوط هوایی جهان!



کشتیرانی سپید بندر مکران (SEPID BANDAR MAKRAN)



خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،
چارترینگ، تدارکات کشتی، بار شماری

چابهار، اسکله شهید کلانتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

WWW.SEPIDBANDAR.COM

۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹

INFO@SEPIDBANDAR.COM

۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶ / ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳

راهنمای ترابری

حمل و نقل بین المللی		صفحه	
آتا پاراسا سیر	۱۲۰	راه وند	۱۱۰
آتیه	۱۰۸	روشن تیر	۱۰۹
آرسام بار آریایی	۱۰۹	ره انچام	۱۱۹
آرش تیر زرین	۱۰۸	رهباد ابریشم	۱۰۹
آرمان دریا زمین	۱۱۸	رهزاد ترابری	۱۱۱
آریا فرین جام	۱۳۳	زمد ترابری نوین	۱۱۴
آریا مسیور	۱۱۳	سام ران لجستیک	۱۲۲
آریا فرین جام	۱۵۱	سان لجستیک	۱۴۰
آسان سیر سیحان	۱۱۸	سیهران ترابری	۱۱۱
آلتون راه تندر	۱۱۴	سپیل ترابری	۱۲۲
آمد راه	۱۲۳	سینا صدر	۱۰۹
اسفند ترابری	۱۱۸	سی بن ترابری	۱۱۲
اسکان پروت پارس	۱۱۲	سیف کارگو	۱۰۹
اسرع ترابری	۱۰۸	شاخ فرابری	۱۱۷
افرا بار	۱۲۳	شاهین ترابری	۱۲۰
اکسون ترابری ابریشم	۱۲۱	شهاب ترابری آریا	۱۰۸
الماس ترابری پارس	۱۱۴	شهاب ثاقب	۱۰۹
الماس راه پیام	۱۲۰	شهاب ترابری	۱۱۱
الیت آریا جم	۱۰۹	شیب	۱۳۵
امید آندیش	۱۱۰	سحرآ ترابری	۱۴۰
امین ترابری	۱۰۹	فراز رانان جهان	۱۱۳
ایران دهر	۱۱۳	کاسپین	۱۰۸
ایران سریع	۱۱۰	کاسپین بار فرابری	۱۲۲
ایران ترکمن	۱۱۲	کالا بو	۱۱۰
ایران پروت بار	۱۱۰	کالا تندیر	۱۱۲
الیسا لجستیک	۱۱۹	کالا سپید ترابری	۱۱۸
بارایستا توان ترابری	۱۲۰	کوله بار	۱۱۹
باربران ایران	۱۰۹	کیان مهر ترابری	۱۱۸
باربد	۱۱۰	گردونه مهر	۱۱۶
بارفرابری آراز	۱۱۶	گروه شرکت های آرین	۱۲۸
بارفرابری راهیان	۱۱۰	گروه شرکت های نیلگون	۱۲۹
بارفرابری کامیاران	۱۱۳	گسترش	۱۲۹
بارمان ره تنیس	۱۱۷	لایزر ترانسپورت کیش	۱۱۱
به نام ترابری	۱۱۲	مارال ترنس آذر	۱۲۵
بی تا ترابری	۱۰۸	ماکو سیر	۱۱۳
پاراسا ترابری پرشیا	۱۱۵	ماهان ترنس	۱۲۰
پارساترابری کاسپین	۱۱۵	ماهور تجارت آرام	۱۴۶
پارس پیشرو دریا گوهر	۱۱۵	مرسا ترابری پیشرو	۱۱۳
پارس سما کالا	۱۱۸	مژده ترابری	۱۰۹
پارس گیتا	۱۱۳	ملک ترابری	۱۵۱
پارسیان زمین دریا	۱۱۱	مهان تندر بار	۱۱۳
پریشیا سپید ترابری	۱۱۲	مهراود ناوگان	۱۲۳
پل وان ترابری	۱۲۱	مهتر کاران تهران	۱۳۲
پنج اقلیم	۱۱۷	میهن ترابری	۱۰۹
پیروز رانان جهان	۱۱۲	نامداران ترابری	۱۰۸
پیشرو حمل کالا	۱۱۲	نصراالهدین	۱۱۷
پیشرو ناوگان سیراف	۱۱۶	نیک تک	۱۰۹
پیشنازان	۱۰۸	نیکان ترابری	۱۳۳
تات فربر ایرانیان	۱۱۹	وانیکس	۱۵۲
ترابری صد راه جم	۱۲۱	دود ترابری	۱۱۴
ترابری ایران فن	۱۲۳	وفاره	۱۱۵
توزال تکرو آسیا	۱۲۵	ویسمان	۱۱۰
تیزداد سپهر	۱۲۱	هاگ بار	۱۱۴
توشه بر	۱۲۸	همکاران شیلات	۱۲۲
تیران	۱۱۹	هنزانو دریا	۱۱۵
تیزکاران	۱۱۴	هویار ترابری	۱۱۱
تهران تیر	۱۱۵	یونیبک	۱۵۱
تهران راهوار	۱۱۹	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	۱۱۴
تهران رخش	۱۱۲	آرتان لجستیک	۱۴۱
جاده ابریشم	۱۱۴	ایده آل راه	۱۴۰
جاده ابریشم فرابری	۱۱۵	ترنم تیریز	۱۴۱
جاده بویان جهان	۱۳۵	ساربان گستر سیلان	۱۴۰
چوانه کارگو بار	۱۲۱	سرافراز ترابری	۱۴۱
جهان جاده	۱۱۸	شهاب سحر آذر	۱۴۱
جهان یخچال بار	۱۱۴	صبورانان	۱۳۹
حامد بار	۱۴۰	کالچاز	۱۴۱
خزر ترابری	۱۰۸	نیرو ترابری	۱۴۱
خیام ترابری	۱۰۸	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	۱۴۱
دریس ترابری پاسارگاد	۱۳۵	آرتنگ نگین	۱۴۱
دلاهو ترابری شایان	۱۵۱	شهاب تیر آریا	۱۴۰
دریا زمین اروند	۱۱۷	مروارید ماکو	۱۴۱
دلنا بار	۱۰۹	نیک بر	۱۴۰
دنیا بار	۱۱۷	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	۱۱۷
دنیا گرد	۱۱۶	آیا تمیم گیتی	۱۲۸
دی ترانس صبا	۱۱۶	آباتراه طوس	۱۳۶
راگا ترابری پاسارگاد	۱۲۱	ابر ترابری طوس	۱۳۹
رادمان ترابری	۱۲۲	آتا ترابری اطلس	۱۲۷
راه گستر فارس	۱۱۳	اتوک بار خراسان	۱۳۶
راه نیک	۱۱۷	آتی ران	۱۲۸

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



آتیه
شرکت حمل و نقل بین المللی

- 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 (خط ۵)
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
info@atiehtransport.com



شرکت خزر ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر- فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تارابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر- فورواردر)

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

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۳۳۳۴

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر
(با مسئولیت محدود)

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

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی



شهاب ترابر آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر- فورواردر

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

TURKEY OFFICE
ARIYALOJISTIK ULUSLARASI
TAS VE DIS TIC.LTD.STI
Küçük Bakkalköy Mh.Dudullu Cd
Brandium R1 Blok, No. 220 Ataşehir/
Istanbul Türkiye
Tel.: +90 216 469 9990
Fax: +90 216 469 90 59
Mob: 00905325950949
www.ariyalojistik.com
info@ariyalojistik.com

CHINA AGENT
U-ELITE LOGISTICS CO.,LTD
room#2302, guidu building, no.3007
chunfeng road, luohu district, shenzhen city
Postcode: 518000 Tel: +86-755-25889867

EUROPE OFFICE
HANI TRANS GmbH
Schützenstraße 11, 66953 Pirmasens
Tel.: +49 6331 2281010-11
Fax: +49 6331 2281012
www.hanitrans.de info@hanitrans.de

تهران- خیابان احمد قصبی (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹ طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۰ فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۰
www.shtarya.com



نامداران
حمل و نقل بین المللی و لجستیک

کریر- فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجرب به کامیون های یخچال دار

تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱
نمابر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱
www.namdaranlogistic.com
sales@namdaranlogistic.com



پیشبازان
شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم
تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵
www.pishtazan.net
E-mail: info@pishtazan.net



اسرع ترابر
حمل و نقل بین المللی

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



کاسپین
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر- فورواردر

تهران: میرزای شیرازی شمالی، نبش کوچه شهید، پلاک ۲۲۹، طبقه ۲، واحد ۸
تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹
فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰
caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



آرش تیرزرین
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر- فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

- ۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس
- ۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
- ۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
- ۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کابوتاز جهت حمل سوخت

تهران، خیابان آیت الله کاشانی، اول خیابان وفا آذر، بن بست طالقانی، ساختمان بانک پاسارگاد، طبقه ۵، واحد ۱۸
تلفن / فکس: ۰۶-۴۴۰۱۱۱۰۱
arashtirzarin@gmail.com



اسرع ترابر
حمل و نقل بین المللی

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

نمایندگی انحصاری خطوط:

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

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris Shipping & container owned Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER LINES LTD
SEAIKON SHIPPING AGENCY PVT.LTD.

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

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

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶، ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵
info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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 ۵ قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۰۲۱ ۶۶۶۱ ۲۰۰۷ (خط ۱۰) ۸۸۹۶ ۲۷۷۶
۸۸۹۶ ۱۵۴۲۰۳
فکس: ۰۲۱ ۶۶۶۱ ۴۵۴۹ ۸۸۹۶ ۶۷۶۹
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
روشن تیر

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان
ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵
تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۱۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸
sinasadr@neda.net.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
الیت آریا جم

حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
خدمات بار هوایی
ترانزیت - ترخیص

تهران، خیابان آیتاله کاشانی،
جنب پارک یاران، پلاک ۲۲۰،
برج توپاز، طبقه ۹، واحد ۹۰۸
تلفن: ۵۸۷۴۱
دفتر فرودگاه: ۰۲۱-۵۱۰۵۲۷۱-۲
دفتر بندر عباس: ۰۷۶-۳۳۸۶۴۰۶-۷
info@elitaria.com
www.elitaria.com




شرکت میهن ترابار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فرامانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲-۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲
فکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



International Forwarding
Transport Co.LTD
مژده ترابار
حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،
برج اداری یاران، طبقه ۶، واحد ۶۰۱
تلفن: ۴۵۸۴۲
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
زمینی - هوایی - دریایی
کریر - فورواردر

- سرویس کامیون ایرانی متشکل از کامیون های چادری و یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات صادراتی و وارداتی به کلیه کشورهای اروپایی و بلعکس
- دارای نمایندگی در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، یونان، بلغارستان، ترکیه، چین، کره جنوبی و تایوان

تهران، میدان فاطمی، ابتدای بزرگراه
گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵
طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفکس: ۸۸۹۸۹۸۷۵-۷۶
۸۸۹۷۷۶۲۷ - ۲۹
www.arsambarco.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



Amin Tarabar
International Transport Co. Ltd.
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

امین ترابار
همراهی امین و امن
کریر - فورواردر - ترخیص کالا
(دریایی، زمینی، هوایی)


تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲
تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹-۵ (خط ۳۰)
info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



SHAHAB SAGHEB
INTERNATIONAL FORWARDING CO.LTD.
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

شهاب ناقد
همراهی تا رسیدن
کریر - فورواردر - ترخیص کالا
(دریایی، زمینی، هوایی)

تهران، خ سمیه، نبش رامسر، شماره ۱۶۲
تلفن: ۰۲۱-۴۱۱۸۹-۵ (خط ۳۰)
info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.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 بلعکس
- 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



NIK TAK Co.Ltd
حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

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

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸
تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰ فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲ بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹
info@niktak.com www.niktak.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**شرکت
کالابر**

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

KALA BAR
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: ۹-۷۷۶۷۱۱۵۶ - ۲۱

نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸ - ۲۱

همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۱۰۶۲۸۳۰

info@kalabar.net

www.kalabar.net



راهبان دریای سعادت
بار فرابری راهبان

گروه شرکت های راهبان

حمل و نقل بین المللی و
صاحب خط کانتینری RDS
دارای سرویس مستقیم از:

- ♦ اروپا، آسیا، جنوب شرق آسیا، کانادا، 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، کانادا، انگلستان و چین

تهران، خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۲۱ (۱۵ خط)
نمابر: ۸۸۹۱۳۵۶۸ - ۲۱

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.com



دارای ۲۰ سال سابقه و تجربه
حمل و نقل بین المللی کالا

هوایی، زمینی و دریایی

- * ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی به ایران و بالعکس
- * حمل بارهای مسافری (فریت) بایسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردها در دفتر فرودگاه شرکت (Door To Door)
- * انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد
- * حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای

تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰

فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹

تلفکس دفتر فرودگاه:

۷۰-۵۱۰۵۱۶۹

www.wiseman-cargo.org

wiseman@wiseman-cargo.org



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، نر مال، سنگین، فوق سنگین، ترافیکی و فله
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا، سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کشنده های نو و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد یورو ۵ و برندهای رنو، پرمیوم، داف، ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۳۴۰۰ - ۵۱ - ۸۸۴۹۴۰۰

فکس: 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: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶
- فکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷
- info@iransarie.com



نمایندگی آلمان
info@ariangmbh.com



ایران بروdat بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT 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: ۸۸۹۵۵۰۰۳ - ۲۱

نمابر: ۸۸۹۵۵۰۰۴ - ۲۱

www.ibbtc.com

info@ibbtc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport &
Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی
(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۶۰۳۷۱۴۱ / ۸۸۸۹۵۱۰۹

نمابر: ۸۸۹۱۲۷۱۱

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



LECCI



CCI



AHK
Deutsch-Iranische



ECO



Iran, Belgium



LECCI

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هويار ترابار
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردر - کریر

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

نماینده انحصاری گرانده مولتی
موادل لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱

info@huyartarabar.com

مدیریت: احمدرضا ره آورد ۰۹۱۲۳۲۷۴۹۳۲

تلفن مدیریت: ۸۶۰۳۶۳۲۸

تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان
شهید کلاتری، پلاک ۷۶، طبقه اول، واحد ۹

تلفن: ۸۶۰۳۶۳۱۷ - ۸۶۰۳۶۳۱۴
فاکس: ۸۶۰۳۶۳۲۴

info@shahamtarabarco.com
www.shahamtarabarco.com

شهام ترابار
(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۴۸۳۳۶



Shaham Tarabar
International Transport Co. (PJS)
Reg. No: 129036



رهزاد ترابار

Rahzad Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها با
کامیون‌های چادری و یخچالی به
کشورهای **افغانستان**
(اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف)

عراق
(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کربلا، نجف)
ارمنستان - ترکمنستان
ازبکستان - تاجیکستان
گرجستان - آذربایجان
ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲/۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

rahzad.tarabar@yahoo.com



بارفربری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۴۵۲۴۷۰۰۰ / ۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



سپهران تمابم

شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص در امور فورواردرینگ، حمل
و نقل چند وجهی و حمل کالاهای
ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به
مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۰۲۲۰۲۸۷۸۱-۵

نمابر: ۰۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehrun.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.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،
طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com



LARA
FREIGHT
ULUSLARARASI TASIMACILIK A.Ş

Management by Ms. Ahu OZTURK

University Lecturer of Airfreight

Expert on Airfreight for Iran

From Anywhere to IKA ...



- Office tel
- Wapp
- Telegram
- Mail

: +90 212 267 5272 (09:00-18:00 / MON-FRI)

: +90 532 5731914

: +98 936 276 0202 (Only for Farsi Speakers)

: cargo@larafreight.com.tr

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،
حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای
نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

تهران، میرداماد، میدان مادر، خیابان
شاه نظری، کوچه دوم، پلاک ۳۹،
طبقه ۴، واحد ۷

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸

نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

info@iranturkeman.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



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری
و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه
اندیشه، نرسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،
طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷۰۷۲

نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۲۸۲۵۲

info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



تهران رخس

حمل و نقل بین المللی
کریر، فورواردر

آژانس هواپیمایی

تهران، خیابان ولیعصر، خیابان شهید عباسپور
شمالی (توانیر)، کوی هومان، پلاک ۲، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۳۶۶

info@trclco.com

www.trcl.ir



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس
و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان
سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



پارتنیا سپید زبار

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی،
کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲

info@persiaspidtarabar.com

www.persiaspidtarabar.com



کالا تجیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

International Transport Co.Ltd

فورواردر - کریر

آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی
(تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۸۱۱۷۸-۹ و ۸۸۸۳۴۶۳۶

فاکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷

e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی

خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه

شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷

فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹

info@pol-co.com

www.pol-co.com



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ارائه شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، ریلی و هوایی)

جهت حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط

جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس

ارائه خدمات ترخیص، ترانزیت و مشاوره گمرکی

تهران، کریمخان زند، خردمند شمالی، پلاک ۹۵، ساختمان کفرنگ طبقه ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲

نمابر: ۸۸۸۴۷۶۶۴۲

www.seabonetarabar.com

info@seabonetarabar.com



حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی

کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴

فاکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵

info@skanbp.com

NAVID RASA AZAR

Export & Import

شرکت نوید راسا آذر

♦ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان

♦ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس

♦ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع

جنب گمرک شهریار می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: (+9821) 66271267

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)



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها
FIATA
 مدیر عامل: آرش نبوی
 صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت
 از ایران به آسیای میانه بلعکس
 تهران: سعادت آباد ابتدای بلوار دریا،
 پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
sales2@kamyaran.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 ۵ و ۶
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۵۸۵ / ۰۲۱-۸۸۳۴۰۳۲۲
 نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳
 
E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



ماکو سیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
 تهران: خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،
 پلاک ۱۹، برج زرین، طبقه ۶، واحد ۲
 کدپستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۲۷
 تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۳۱۲۰۵ / ۸۸۷۴۸۵۲۹
 فاکس: ۸۸۷۴۷۷۸۳ / ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



موسسه حمل و نقل و باربری

ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
 (تحت پوشش بیمه)
 تهران، خیابان فدائیان اسلام،
 ایستگاه ممتاز
 تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
 فاکس: ۰۲۱-۳۳۷۴۲۹۲۸
 تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:
 ۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



مرسا ترابری پیشرو

زمینی / هوایی / دریایی
 سوئیچ بار هوایی از اروپا
 لاین هوایی اختصاصی از چین
 تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۵۰۵۵۷
 ۰۲۱-۸۷۴۳۳۲۲۲
www.morsa-group.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارسی سما کالا

(با مسئولیت محدود)
 زمینی، دریایی، هوایی
 تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷
 طبقه دوم، واحد ۸
 کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳
 تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آریا مسیر

کریر - فورواردر

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی
 پارک ملت، بن بست آق بانو،
 ساختمان ۱۱۰، ط ۴، واحد ۷ شرقی
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۹۹۶۶ / ۲۲۰۳۸۸۴۷
 نمابر: ۰۲۱-۲۲۰۵۵۸۲۸
info@aryamsir.com

شرکت حمل و نقل بین المللی



مهان تندر بار
 MEHANTONDAR BAR
 GLOBAL FORWARDING

* صادرات، واردات، ترانزیت
 * حمل ترکیبی و پروژه
 * دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه
 تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، بن بست گل،
 ساختمان گل طبقه دوم واحد ۲۰۱
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۲۲۱۹ / ۰۲۱-۹۱۰۰۲۰۱۱

www.mehantondar.com **pricing@mehantondar.com**



حمل و نقل بین المللی
ایران دهر

کریر - فورواردر
 صادرات - واردات - ترانزیت

تهران، خیابان استاد نجات الهی، کوچه
 برادران شاداب، پلاک ۵۸، طبقه ۳
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۷۰۸۵ (۸ خط)
 فاکس: ۸۸۹۰۴۸۹۴ / ۸۸۹۲۷۸۱۲
info@irandahr.com



حمل و نقل روسیه تخصصی ماست

"شرکت فراز رانان جهان با بیش از ۳۰ سال سابقه در مسیر روسیه"

🏠 خیابان مطهری، خیابان کوه نور، بن بست دوم، پلاک ۸، طبقه اول، واحد دوم
 📞 ۰۲۱-۸۸۵۴۹۳۸۰ / ۸۸۹۸۰۱۱۲-۴ / ۸۸۵۲۹۲۱۹ / ۸۸۵۳۸۷۴۱
 🌐 **www.frjtrans.com** **info@frjtrans.com**

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



کریبر - فورواردر
حمل و نقل بین المللی
داخلی توانمند، سراسری بزرگ مقیاس
هوشمند، نمایندگی کشتیرانی

مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
تانکر، کمپرسی، چادری و کشنده بر
تهران، کیلومتر ۱۲ جاده مخصوص کرج،
خیابان سپاه اسلام، خیابان شهید
عباس شفیعی (جلال)
تلفن: ۴۴۹۰۷۱۶۱-۷۰
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹
info@hbtc.biz
www.hagbarco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل کالا و خرده بار
به ارمنستان و اوراسیا
کامیونت، کامیون، تریلر، یخچالدار.

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱
۶۶۷۲۵۹۹۲
فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲
www.tirkarantransport.com
info@tirkarantransport.com



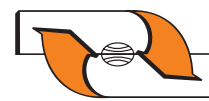
شرکت حمل و نقل بین المللی

زمرد ترابر نوین

کریبر - فورواردر

کشتیرانی

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



جاده ابریشم

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل ریلی، دریایی
زمینی و هوایی

تهران: خیابان استاد نجات اللهی،
خیابان شهید کلانتری، پلاک ۷۸،
طبقه ۳، واحد جنوبی
تلفن: ۴۰۸۸۱۱۱۲
نمابر: ۴۰۸۸۱۵۷۰
www.silk-roadco.com
info@silk-roadco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

گروه الماس ترابر پارس

- ♦ ثبت شده در کشورهای ایران و عراق و ترکیه
- ♦ دارای شعب فعال در ترکیه (مرسین، استانبول، غازی آنتپ)، عراق (بغداد، سلیمانیه، اربیل) و کلیه مرزهای ورودی به عراق
- ♦ دارای نمایندگی فعال در دوبی، چین، تایوان، تایلند، مالزی
- ♦ دفاتر نمایندگی و شعب فعال در کلیه پایانه های مرزی و گمرکی کشور
- ♦ دارای امکانات ترخیص واردات به ایران و صادرات از ایران
- ♦ حمل کالا به صورت زمینی، دریایی، هوایی و حمل ترکیبی

تهران، خیابان شریعتی، سه راه طالقانی، خیابان خواجه نصرالدین طوسی، کوچه معززی، پلاک ۲، بلوک ۱، طبقه سوم، واحد ۱۴

تلفن: ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۷ / نمابر: ۰۲۱۷۷۶۴۹۶۳۸

www.almastgroup.com

info@almastgroup.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آلتون راه تندر

Altun Rah Tondar

فورواردر

تهران، یوسف آباد،
خیابان سید جمال الدین اسد آبادی،
خیابان شهید امیر جهانبخش (سوم)
پلاک ۶ طبقه دوم واحد ۵

تلفن: ۸۸۹۶۲۱۷۸ / ۲۱ ۹۸
نمابر: ۸۸۹۸۸۵۴۲ / ۲۱ ۹۸

info@altunrahtondar.com



VADUDE
TARABAR
INT'L TRANSPORT CO.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی

ودود ترابر

کریبر - فورواردر - ترانزیت

متخصصی در حمل کالاهای تحریمی

ارائه دهنده خدمات صادرات و واردات از اروپا و آسیا

تلفن: (خط ۳۰) ۴۱۲۰۵ / ۸۸۸۹۸۹۹۹
نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷

vadudetarabar@gmail.com



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

جهان بخش بار

(با مسؤلیت محدود)

تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹

کدپستی: ۱۵۷۸۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پارس گاز پرسیا

با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات LPG گاز مایع در منطقه آسیا و خاور دور تهران، سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱
فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰
info@pasargas.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

حمل زمینی، دریایی، هوایی و ریلی

تهران، شهرک راه آهن، میدان ساحل، خیابان شمس، خیابان نور، ضلع جنوبی ساختمان ستاره دریا، طبقه ۷، واحد ۱۴

تلفکس: ۰۲۱-۴۶۱۲۷۷۲۶
ایمیل: info@silkroadfarabar.com
وبسایت: www.silkroadfarabar.com



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 ۵۰۲ اداری
تلفن: ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲
فکس: ۸۸۷۸۶۴۴۳
info@pars-pishro.com



حمل و نقل بین المللی وفاراه

کریو - فورواردر
• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک، طبقه دوم، واحد ۲۰۵
تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۳-۵-۴۶۰۹۲۳۰۶
دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱
۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱
www.vafarah.com
vafarah_co@yahoo.com



SAEII TARABAR ARSHAM SHIPPING AGENCY CO. LTD



• ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی
• خدمات حمل DOOR TO DOOR
• حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
• ارائه خدمات فورواردری
• نمایندگی کشتیرانی

تهران: خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان مطهری، کوچه منصور، پلاک ۳۰، طبقه ۴، واحد ۴
بندرعباس: بلوار پاسداران، چهار راه جهانپار، ساختمان بابک، طبقه ۲، واحد ۸
تلفن: ۸۸۱۰۶۹۲۱-۲
تلفن: ۳۳۵۶۳۷۱۹-۷۶
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 پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



شرکت پیمانکاری، ترخیص و بازرگانی ماهان تجارت لیمارک

• سرویس کامیونی ویژه، اروپا، ترکیه، عراق، لبنان و سوریه
• نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
• بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت راک
• حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
• حمل و انجام پروژه های نفتی به کشورهای همسایه
• فروش و حمل بنزین و گازوئیل به کشورهای غرب آسیا

تهران، میدان نوبنیاد، پاسداران شمالی، بین کوهستان چهارم و پنجم، پلاک ۸، مجتمع غزال، طبقه سوم، واحد ۸
تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳ / ۲۶۱۱۰۹۳۹

Info@mahantejaratL.com Info@amir-logistics.com



شرکت حمل و نقل بین المللی امیر لجستیک

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - فورواردر

◀ دریایی - زمینی - هوایی
◀ صادرات - واردات - ترانزیت
◀ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
◀ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
◀ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴
تلفن: ۸۸۸۴۹۰۲۵-۴-۸۸۸۴۹۰۲۱
فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



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،
نیش سوم غربی، ساختمان سپه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰
نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸
تلگرام - واتساپ: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵
www.Donyagard.co
Azad@Donyagard.ir
azaddonyagard@yahoo.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 در بست
* حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای
بوسیله کامیون های ویژه * حمل محمولات سنگین
و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی
تهران: خیابان سپهرودی شمالی، بالاتر از بهشتی،
خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
تلفن: ۸۶۰۲۱۵۷۸ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۸۷۲۷۸۷۲
نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵
arya.forward@gmail.com



شرکت ابتکار ترابر پارسا

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- * نمایندگی کشتیرانی * حمل خرده بار دریایی به کانادا، استرالیا، امارات و عمان
- * 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



دی ترانس صبا
کریر - فورواردر
با سابقه درخشان در عرصه
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: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷
فکس: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳
esmaeili@daytranssaba.com
Daytranssaba@gmail.com



کشتیرانی روشن دریای پارس
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 86047425 Fax:+98 21 86043379
Mob:+98 912 246 0188

www.roshandarya.com office@roshandarya.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
گردونه مهر

با بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت در
زمینه کریری و فوراردی در آسیا و
اروپا آماده خدمت رسانی می باشد.

تهران، خیابان اسکندری جنوبی،
ما بین خیابان جمهوری و ارومیه
پلاک ۳۸۳، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۴۷۰۱۷
۶۶۹۴۶۶۶۰

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۲۰۰۴۳

Mehrgardoon@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



حمل و نقل بین المللی
شامخ فرابر
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، خیابان دستگردی غربی، پلاک ۳۵۲، طبقه ۶
تلفن: ۸۶۰۸۷۸۱۷
۸۶۰۸۷۲۵۸ / ۸۶۰۸۷۲۱۹
فاکس: 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

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳ | نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱
www.5continents.ir | info@5continents.ir



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(مجموعه خدمات)

♦ خدمات چارترینگ و مشاوره و حمل کالای فله

♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای کانتینری وارداتی و صادراتی

♦ نمایندگی نقاط مختلف جهان، از جمله کشورها: چین، ترکیه، امارات، عمان و ...

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر، خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱
www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



شرکت حمل و نقل نصرالرافدین



حمل و نقل به عراق و سوریه

- حمل و نقل زمینی مستقیم به عراق
- سرویس Door to Door به عراق و سوریه
- حمل و نقل دریایی
- ترخیص کالا در گمرکات و بنادر عراق و سوریه
- سرویس گروپاژ به عراق



ایران - تهران
sales1@nasr-alfedain.com



+98-2188921210



عراق - بغداد
+964 - 7721033931



International logistics

www.nasr-alfedain.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه نیک ترابر

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: ۴۵۴۲۹ - ۰۲۱
همراه: ۰۹۳۰۷۶۵۶۲۶۴
info@rahniklogistics.com



حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تئیس

- متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

• انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

- حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصى نقاط دنیا

- صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸
ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲
تلفن / فکس: ۴ - ۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۵۳۸
info@brt-co.com | www.brt-co.com



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: ۵۷ - ۸۸۸۴۱۹۵۶ - ۰۲۱

www.donyabar.com
info@donyabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



Jahan Jadeh
شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده
International transport and
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

www.jahan-jadeh.com info@jahan-jadeh.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی
کیان مهر ترابر
کریر - فورواردر

- صادرات پروژه های سوختی با بیش از ۲۰۰ دستگاه تانکر تحت پوشش
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپایی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۱۲۹۲۸-۸۸۸۲۸۹۰۶-۰۲۱ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰
trans043@neda.net

- ◀ ارائه خدمات بارفربری دریایی، زمینی و هوایی ▶ ارائه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا ▶ دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر کشور
- ◀ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری و یخچالی به اقصى نقاط اروپا و آسیا میانه
- ◀ متخصص حمل کالا خرده باری (گروپاژ) به ترکیه و اروپا
- ◀ دارای نمایندگی فعال در ترکیه و بلغارستان ▶ ارائه خدمات بسته بندی و ارسال لوازم منزل

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۰۴-۸۸۵۰۷۱۰۱ ، ۸۸۵۴۶۲۹۸ ، ۸۸۱۷۶۹۳۵
فکس: ۸۸۱۷۴۲۹۵ همراه: ۰۹۱۲۴۲۰۵۵۸۶

www.aslline.com info@aslline.com



ARMAN SEA LAND
آرمان دریازمین
(با مسئولیت محدود)

عضو انجمن سراسری شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران
عضو انجمن مالکان کامیون ایران
عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
عضو اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران

- ◆ 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 ۶۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com www.esfand-tarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
اسفند ترابر
(با مسئولیت محدود)
Esfand Tarabar
International Transport Co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی
(صادرات، واردات، ترانزیت)



شرکت حمل و نقل بین المللی
کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

International Transport.Co (LTD)

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

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۱۹۶۷-۰۲۱-۰۹۹۲۴۷۳۴۹۷۷
دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ نمابر: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

kalasepid@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی
پارس ترابر

International Shipping & Forwarding Agency

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: ۰۲-۸۸۱۹۴۴۶۱ (۴۰ خط) ۵۴۵۱۳ نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

TIRAN
INTL. TRANSPORT & FORWARDING CO.



شرکت حمل و نقل بین المللی

تیران

* حمل کالای وارداتی، صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
* ترانزیت داخلی و خارجی
* ارائه سرویس Cross Stuffing

تهران، مرزداران، خیابان اطاعتی جنوبی، کوچه لاله، پلاک ۱
تلفن: ۵-۸۸۲۴۱۰۳۴ و ۲۸-۸۶۰۱۶۷۲۶
www.tiran-itc.com sales@tiran-itc.com



مدیرعامل: احد زمانی (کریر و فورواردر)

شرکت حمل و نقل بین المللی
ایلیا لجستیک
Eiya Logistics Intl Transport co.ltd

دفتر مرکزی تهران: سه‌رودی شمالی، نرسیده به بهشتی، بین اندیشه یکم و دوم، پلاک ۴۵۵، برج زیبا، طبقه یازدهم، واحد یازده
تلفن: ۸۶۰۲۴۸۷۷-۸۶۰۲۶۵۰۴-۸۸۴۷۵۲۹۸-۲۱
همراه: ۰۹۱۲۱۳۵۶۰۰۰



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 کامیون‌های 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 سهرافاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۳
تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳ نامبر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www. rahanjam.ir

info@ rahanjam.ir



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
تلفن: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰ نامبر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

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: ۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹ - ۰۲۱

فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans_shams

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
 - حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران، میدان جمهوری اول نواب ساختمان شهاب ۱ طبقه ۷ واحد ۱۷۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۳۰۰۷ فاکس: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۶۳۹

www.almasrahepayam.com info@almasrahepayam.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتا پارسا سیر

مدیران مجرب فورواردر و کریر

حمل کالاهای وارداتی و صادراتی گروپاژ و چادری و یخچالدار

زمینی و هوایی و دریایی

تهران، بلوار کشاورز روبروی بیمارستان ساسان، پلاک ۱۰۰، طبقه ۸

تلفن: ۸۸۹۸۰۸۶۶ / ۸۸۹۸۰۸۶۷ (خط ویژه) / ۵۴۹۲۱ - ۰۲۱

فکس: ۸۸۹۷۷۳۶۴

ATAPARSASEIR.COM

MANAGER@ATAPARSASEIR.COM



ماهان ترانس

(با مسوولیت 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 - ۰۲۱-۸۹۷۸۸۷۸۲ فاکس:

تورمینال: تهران، شهرک صنعتی شمس آباد، بلوار نگارستان، خیابان گلزار

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۲۵

آستارا: پایانه بار آستارا، فرقه ۸ / تلفن: ۰۱۳-۴۴۸۰۴۴۱۴-۱۵

بندر عباس: جاده اسکله شهید رجایی، بافتستان، پارکینگ ماهان ترانس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۶ فاکس: ۰۷۶-۳۳۳۷۹۰۸۵

تلفن ویژه: ۴۱۱۲۶ - ۰۲۱



SAMA Morvarid Asia
SAMA Morvarid Asia Int'l. Trans.co

شرکت لجستیک بین المللی

سما مروارید آسیا

خدمات حمل

هوایی، دریایی، زمینی

« با کادری مجرب در واردات کلیه کالاها از اقصی نقاط دنیا به خصوص شرق آسیا و اروپا

« انجام کلیه حوالجات ارزی خاص ناشی از تحریم

« دارای بهترین نمایندگان خارجی در کلیه کشورها و همچنین کلیه گمرکات

« ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه دهم، پلاک ۹، واحد ۳

موبایل: ۰۹۱۲۸۶۹۱۳۶۳ / تلفن: ۰۲۱-۵۷۶۴۳

www.samatrans.ir

sales@samatrans.ir

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت 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



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ ، واحد ۳

تلفن: ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۲۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس: ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



جوانه کارگو بار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
JAVANEH CARGO BAR
Int'l Transportation Co. Ltd.



ارائه دهنده کلیه خدمات ترخیص و حمل انواع کالاهای
وارداتی، صادراتی، ترانزیتی و ریلی

تهران، خیابان امیر آباد شمالی ، بالاتر از جلال آل احمد ،
نیش خیابان دهم ، ساختمان امیر ، طبقه ششم ، واحد ۶۰۳

تلفکس: ۳۰ - ۸۸۰۱۴۵۲۹ - ۰۲۱

نمبر: ۸۸۳۳۶۶۶۸ همرا: ۰۹۱۳۱۲۰۱۲۷۲

www.javanehcargo.com

info@javahehcargo.com



شرکت

راگا ترابار پاسارگاد

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
 - ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
 - ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل کراس استافینگ
- و انجام کلیه خدمات ترانزیت داخلی و خارجی **Door To Door**

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵
تلفن: ۲۲۵۵۱۴۸۸ - ۰۲۱ - ۲۲۵۵۱۴۸۷ نمابر:

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترابار صدراه جم

* حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه
نقاط دنیا به ایران و بالعکس

* خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات
تهران، میدان فتح، بعد از شیر پاستوریزه، خیابان فتح سیزدهم،

مجمع اداری پایتخت، طبقه اول، واحد ۸۲۷

تلفن: ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۲۲۳ - ۶۶۳۹۵۲۷۵ فاکس:

همراه مدیر عامل: ۰۹۱۳۳۲۵۴۴۳۱

Info@sadrahjam.ir

A.hosseinzadeh@sadrahjam.ir

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: ۸۸ ۶۹ ۳۱ ۳۰ - ۸۸ ۶۹ ۵۰ ۲۴ فکس:

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

- ارائه دهنده بهترین سرویس ترانزیت و حمل کالاهای نفت، گاز و پتروشیمی
- دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران

تهران، بلوار کشاورز، ابتدای فلسطین جنوبی، پلاک ۴۱۸، واحد ۵
تلفن: ۸۸۹۸۹۸۰۱ - ۸۸۹۵۳۰۳۶ - ۰۲۱ - ۸۸۹۷۷۹۴۰ نمابر:

axontarabar.ir

info@axontarabar.ir

AXON

Axon Trabar Abrisham
International Transportation Co.

حمل و نقل بین المللی
اکسون ترابار ابریشم

فورواردر - ترانزیت



شرکت حمل و نقل بین‌المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس‌های صادرات و واردات به کلیه نقاط اروپا
- ♦ دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، اسلونی، بلغارستان و ترکیه
- ♦ انجام کلیه عملیات لجستیکی در اروپا و سرویس منظم گروپاژ (خرده بار)
- ♦ سرویس‌های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس‌های منظم به کشورهای عراق، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان و پاکستان
- ♦ سرویس‌های مستقیم به مناطق عرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد
- ♦ انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر کشور

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۵ و ۴۷، واحد ۲ / تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶ / شماره: ۸۸۹۲۶۵۲۴

www.ritco.co

info@ritco.co



شرکت

سام ران لجستیک

- * دارای نمایندگی‌های فعال و معتبر در اقصی نقاط دنیا
- * ارائه سرویس‌های cross stuffing و ترانسشیپمنت
- * ترانزیت داخلی و خارجی
- * حمل محمولات صادراتی وارداتی به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران، بلوار افریقا، بالاتر از پل میرداماد، برج اناهیتا، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴
تلفن: ۱۷ - ۸۸۶۶۰۸۱۵ - ۰۲۱

www.samrun.co

info@samrun.co



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

سهیل ترابری

نماینده انحصاری دو گروه بزرگ حمل و نقل در ایران

- فورواردر - کریر - کارگزار هوایی - مشاور امور گمرکی
- انجام کلیه امور مربوط به حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت داخلی و خارجی در زمینه هوایی - دریایی - زمینی و ترخیص از گمرکات کشور
- با بیش از ۳۰ سال سابقه فعالیت

تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان استاد نجات‌الهی، پلاک ۱۵۴، طبقه اول و سوم
تلفن: ۸۸۹۲۳۰۱۶ - ۸ / فکس: ۸۸۹۲۳۰۱۹
همراه: ۰۹۳۹۹۲۴۸۶۳۳

Info@soheiltarabar.ir

www.soheiltarabar.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی داخلی

همکاران شیلات

- متخصص در حمل کالای گروپاژ
- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به‌صورت دربست و گروپاژ - خرده بار
- به کلیه کشورهای اروپایی از ایران و بالعکس

تهران، تقاطع خیابان سمیه و موسوی، پلاک ۶۸، ساختمان سعید،
طبقه ۴، واحد ۵۵ همراه: ۰۹۱۲۲۲۴۱۸۹۸
تلفن: ۷-۸۸۸۴۵۳۴۶ / ۲-۸۸۸۳۷۷۰۲ / ۵-۸۸۸۳۷۸۶۵ / فکس: ۸۸۸۴۷۶۳۲
hamkaran.shilat55@gmail.com

shahram_ghahremanzadeh@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

کاسپین بار فرابر

- ترانزیت داخلی به کلیه گمرکات داخلی کشور
 - ترانزیت خارجی به کشورهای CIS، عراق، افغانستان، ترکیه
 - سرویس جاده‌ای به کشور گرجستان با کامیون‌های تحت پوشش
- تهران، میدان فاطمی، کوچه مصیری، پلاک ۹، طبقه ۳، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱۸۸۹۲۴۲۹۷ / فکس: ۰۲۱۴۳۸۵۳۴۱۶

Info@Caspian-ag.com

- انجام ثبت سفارش، خرید، حمل، ترخیص و تحویل کالا از اروپا و آسیا
- انجام کلیه خدمات حمل و نقل از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- حمل تخصصی محموله‌های ترکیبی و چندوجهی
- دارای نماینده ترخیص در ترکیه و امارات
- دارای نماینده رسمی در گمرکات اصلی کشور (بازرگان، شهید رجایی، شهریار و ...)

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۵۳۹۱۱ / ۰۹-۸۸۰۵۹۳۴۸

همراه: ۰۹۹۱۴۴۶۶۹۷۲

تهران، خیابان یوسف آباد (اسدآبادی)، نبش خیابان شصتم، ساختمان تابان، طبقه ۴، واحد ۴۰۲



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ماهور تجارت آرام

info@mta-co.net



شرکت خدمات ساملی تیام دریا

(نمایندگی کشتیرانی (سهامی خاص))

ارائه دهنده خدمات دریایی و نمایندگی کشتیرانی اعم از

- ♦ کانتینر های ۲۰ فوت و ۴۰ فوت
- ♦ کانتینر یخچالی (RF)
- ♦ حمل بار فله (Bulk & Break Bulk)
- ♦ عملیات فلکسی

تهران، میرداماد، نفت شمالی، خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۲
 تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۰۴۵۳۱ / ۲۶۴۰۵۹۲۵ - شماره: ۲۶۴۲۲۴۱۶

info@tiamdarya.com



نمایندگی کشتیرانی

آبنوس خارگ

مدیر عامل: هادی بخشی

- نمایندگی خطوط کشتیرانی فعال در ایران و شرکتی پیشرو در زمینه حمل و نقل بین الملل کانتینری به کلیه نقاط دنیا، تانکر، فله و ...
- شعبات: بنادر و پایانه‌های خارگ، بوشهر، بندر عسلویه، بندر امام خمینی و بندر عباس

تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹
 تلفن: ۷۷۵۲۳۸۵۶ / ۷۷۵۲۴۵۷۸ / ۷۷۵۲۲۱۹۵
 شماره: ۷۷۶۷۱۲۰۶ - همراه: ۰۹۱۷۳۷۲۲۹۹۰ / ۰۹۱۷۵۱۲۲۹۵

info@abnouskharg.com



Right Service on the Right Time

حمل زمینی، هوایی و دریایی

تهران، خیابان نلسون ماندلا بالاتر از زعفر پلاک ۱۳۴، واحد ۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۱۰۳ - ۸۸۱۹۰۱۰۸
 فکس: ۸۸۷۷۸۶۵۲

www.amadrah.com info@amadrah.com



شرکت کشتیرانی

دریا سفیر هرمز

- ↓ حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- ↓ بارج و یدک کش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- ↓ کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- ↓ سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- ↓ مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه ای و کالا بر عمومی

بندر عباس، بلوار طالقانی (ساحلی) مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷ - همراه: ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ / ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com



کشتیرانی داتام دریای ارون

(سهامی خاص)

تهران، شیخ بهائی جنوبی، بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴
 تلفن: ۸۸۰۶۹۸۵۵ / ۸۸۰۵۷۷۲۱

www.datamsea.com info@datamsea.com



شرکت کشتیرانی

دریا پرتوی گیتا

- » Feeder operator
- » Stack provider
- » Regular port calling schedule at AEJEA, IRBND, IRASA, IRBIK, IRBUZ, IRKHO
- » Port services
- » Ship agency

دارای شعب در بندر عباس، عسلویه، بوشهر، بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و دبی

دفتر مرکزی: تهران میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بهارست، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷
 تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۶۰۷۴ - ۹

www.dpgshippinglines.com | info@dpgsl.com



B. S. L.

BLUE STAR LOGISTICS GROUP

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۷*۵۷۸۰۶۰۰۰



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) • شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

administration@seawaves.net
 www.seawaves.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی
فرتاک دریای آرام

- حمل کالاهای کانتینری و غیر کانتینری (FCL/LCL)
- خدمات حمل پروژه های صنایع (DOOR TO DOOR)
- ارائه سرویس های حمل و نقل وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات 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

گروه شرکت های کشتیرانی ماروس



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، ساختمان ماروس
 تلفن: ۸۸۷۹۸۸۰۰-۲۱ • شماره: ۸۸۷۹۸۴۸۳-۲۱

کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

www.maroos.net
 www.linkedin.com/company/maroos-group



شرکت
آباد اختر آریامن

کارگزاری ترابری دریایی
 نماینده خط کشتیرانی AAA هند
 حمل و نقل بین المللی کالا، ریلی و هوایی

تلفن: ۶۵۶۵-۶۴۶۴-۳۳۴۴ ۶۳۶۳-۰۷۶

Info@AAA-Logs.com



شرکت کشتیرانی و بارفرابری 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، میرداماد، میدان مادر (محسنی)، ابتدای خیابان سنجابی (بهرروز)،

ساختمان مادر، پلاک ۳، طبقه ۳، واحد ۱۲
 تلفن: ۲۶۴۲۱۲۸۰-۲۱ • فکس: ۲۶۴۲۱۲۳۷-۲۱

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: ۸۸۷۹۸۸۹۶-۷-۲۱

www.pss-ir.com

info@pss-ir.com



نمایندگی خطوط کشتیرانی
راهیان تجارت مارین

* نماینده شرکت NVOCC

- * حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند، اروپا و خاور دور
- * انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات، مالزی و هند
- * ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند، چین و امارات
- * حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، خیابان تابان غربی، پلاک ۶۲، طبقه اول، واحد ۲ • تلفن: ۸۷۷۰۰۲۶۹ (خط ۳۰)

www.rtmarine.co

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا نماینده خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO
سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین خاور دور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
- حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
- حمل کالا به صورت EX Work
- سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ / شماره فکس: ۸۸۱۹۷۵۴۵ / شماره تلفن: ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatradrs.com



کشتیرانی خط کرانه دریایی
اسوانت محدود: 468726 Reg No.

WWW.SSHLINE.COM

تلفن: ۰۲۱ ۵۴ ۹۸۴ ۰۰۰ (خط ۳۰)
شماره فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۷۶ ۳۰ ۷۸

sales@sshline.com

تهران، خیابان شهید مطهری، خیابان کوه نور
خیابان هفتم، برج آرنج، طبقه نهم، واحد ۹۳



نماینده خط کشتیرانی سیمای دریای گناوه

شرکت حمل و نقل بین المللی
توزال تکرو آسیا

♦ حمل زمینی، دریایی و هوایی از ایران به اقصی نقاط دنیا و بالعکس
♦ چارتر کشتی برای بارهای فله‌ی خشک و یا بارهای با ابعاد غیر متعارف
♦ ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷ / تلفن:
طبقه دوم / شماره: ۸۶۰۴۵۲۷۰

تهران: ۸۶۰۴۳۲۱۶ - ۸۶۰۴۳۱۷۲ / تلفن:
پلاک ۲۷۳، خیابان بهشتی، پلاک ۲۷۳

info@sdgshipping.com
www.sdgshipping.com

info@toojaltakro.com
www.toojaltakro.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

گراش دریا

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰ / شماره: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۲۱۲ / شماره: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ / شماره: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

info@grash.com



Celine Deniz Int'l Shipping Co.

نماینده خطوط کشتیرانی سلین دینیز

تهران، بلوار آفریقا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۷۷، واحد ۴۴
۰۲۱-۲۶۲۰۴۱۰۳-۷

شرکت
نیک آریا سیمای ایرانیان قشم
(سهامی خاص)



نماینده انحصاری خط کشتیرانی
FREESEAS در ایران



نماینده انحصاری خط کشتیرانی
INTERWORLD در ایران



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه سوم غربی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۴۰۰ / شماره: ۰۲۱-۸۸۷۷۱۱۵۳

دفتر بندرعباس: بلوار پاسداران، روبروی دانشگاه پیام نور، دلاوران ۲۸، پلاک ۸، طبقه دوم
تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۲۰۸ / شماره: ۰۷۶-۳۳۴۴۹۲۴۱

info@nsirco.com

فعالترین شرکت کشتیرانی در بندر عسلویه

- تامین کلیه شناورهای مربوط به تعمیرات سکوها 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
- فروش شناور

عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت درب اول، کدپستی: ۷۵۱۱۸۴۴۸۶۶

ksh.co.asl@gmail.com

تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶

تلفن: ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶



شرکت کسرم افق دریا

KASRA SEA HORIZON LIMITED

کشتیرانی و بازرگانی



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 کشتیرانی
یکتا مارین

حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی

- سرویس حمل کانتینری از بنادر جنوبی ایران به بنادر چین، خاور دور، اروپا، استرالیا، کانادا، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
- سرویس حمل وارداتی از کلیه نقاط اروپا و ترکیه به ایران
- سرویس Cross Stuffing و Switch B/L

تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۶۸۱۷۴ / ۸۸۰۶۸۱۲۸ | www.fa.yektamarine.ir



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵ خط) ۰۲۱-۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۶-۸۸۷۹۰۹۳۵-۰۲۱ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳

saleh@pashamarine.com



نماینده کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

تلفن: ۸۳۵۶۰ | شماره: ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۲۱۲ | شماره: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ | شماره: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

info@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 | Comm2@sstrade-ir.com



نماینده کشتیرانی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

هماهنگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | شماره: 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
دریا پیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجایی، ساختمان آذر،
پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ | فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴ | ۳۲۲۵۳۶۷۱
es@daryapeymayaminpars.com



شرکت کشتیرانی
سام دریا آسیا

* نمایندگی خطوط کانتینری
* سرویس منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر جنوبی کشور به
شبه قاره هند، آفریقا و خاور دور
* متخصص در حمل محمولات یخچالی

تهران، خیابان احمد قصیر، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه ۶
تلفن: ۰۱-۸۶۱۲۴۸۰۸ نمابر: ۸۶۱۲۴۴۷۶



**Good Hope
Shipping & Trading**
(p.j.s)

Ship's Agency in all Iranian Southern Ports.
Dry & Liquid Cargoes
Ship Broking, Ship Chartering, Ship Operation, Port
Operation (Loading/ Discharging Dry Bulk Cargoes)
35 years experience in the Iranian & International
Shipping Markets

Unit # 8, No. 16, Navak Str., Africa Blvrd, Tehran- 1518633747-Iran
Tel: +98 21 8820 5065/
Fax: +98 21 4581 2320
Email: info@goodhopeco.com

www.goodhopeco.com



جهان دنیز کالا

Jahan Deniz Kala

- ◀ فوروآردری
- ◀ 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 رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد لاین

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر
یکی از فیدر اپراتورهای مطرح خلیج فارس

دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴
دفتر گناوه: ۰۷۷-۲۳۱۳۰۹۰۰
دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱
دفتر دبي: ۰۰۹۷۱۵-۰۱۷۱۳۰۲۴



www.pasargadline.com

Mail: com@pasargadline.com

ceo@slotmaster.ae



تلفن: +98 21 420 24 000
فکس: +98 21 88 48 15 22
www.torangdarya.com
info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



**OCEAN POLE STAR
SHIPPING**
SAHEL TRADING GROUP

OCEAN POLE STAR

حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی
خرید - حمل دریایی و ترخیص ماشین الات راهسازی و معدنی

بندرعباس، میدان یادبود، ساختمان ملکه آسمانها، طبقه ۹، واحد ۹۱۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۵۰۳۲۱-۴

INFO@OCEAN-POLE STAR.COM



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 پاربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار:

Email: info@irsa-marine.com



شرکت خط طلایی آسیا

Asia Golden Line CO.

- ارائه خدمات حمل و نقل بین الملل (زمینی، دریایی و هوایی)
- خدمات حمل وارداتی و صادراتی
- امکان حمل بر اساس ترم های CFR و CPT
- ترانزیت کالا به کلیه گمرکات داخلی
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

تهران، میدان ونک، خیابان گاندی جنوبی، خیابان پنجم، پلاک ۲۴، طبقه ۱، واحد ۱

تلفن: ۴۵۲۴۲۰۰۰ / فکس: ۸۸۶۶۰۳۷۱

info@asiagoldenline.com / www.asiagoldenline.com



شرکت اسپندان ترابریه
Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۸۸۷۶۹۶۰۸

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com
m.bahrami@sta-co.com

شرکت 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:

تلفکس: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژهای از

اقصى نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس

• دارای نمایندگی مشهورترین خطوط

کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی

• حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا

• ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصر،

کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ نمابر: ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com

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 واناکر خدمات کارگزاری ترابری-تخلیه و
بارگیری و انبارداری



www.cargoeboking.com

TCIS

خدمات فنی و بازرسی

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی
صنعتی، مصرفی، معدنی و الکتریکی
مشاوره اخذ گواهی های استاندارد PV-IC-PSI-COI

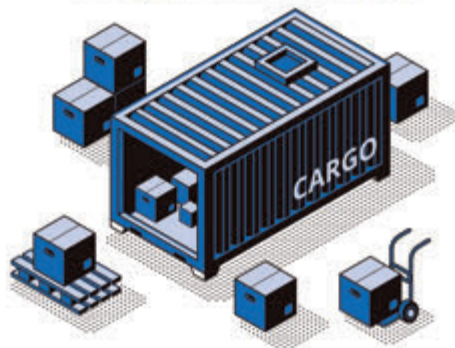


www.tcisirsn.com

خط ۳۰ ۰۲۱-۷۹۳۴۳

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 بندر صحرار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳ واحد ۳۱۳

تلفکس: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۳۳۳۸۶۴۲۵ - ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHSSD.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 پهبهانی

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: ۱۵۸۶۶۶۴۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



شرکت کشتیرانی

و حمل و نقل بین المللی

توشه‌بر

Tushebar

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: ۸۸۷۳۹۶۷۱



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سپتا
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
فکس: ۸۸۷۰۳۴۸-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
www.absshipping.com
info@absshipping.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 اپن تاپ

تهران، خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۸ - ۸۸۵۰۸۳۵۱
همراه: ۰۹۳۰۸۰۹۹۷۲۷

Info@fereshtehlineragency.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
کوله بار

- * حمل محمولات صادراتی - وارداتی به صورت دربست و خرده بار
- * زمینی، دریایی، هوایی
- * دارای نمایندگی در کشور ترکیه (Door to Door)

تهران، خ آزادی، بعد از نواب، تقاطع اسکندری، ساختمان اداری پاتامال، طبقه ۴، واحد ۴۱۰

مدیر داخلی (امینی): ۰۹۱۳۲۹۸۹۵۳۹
تلفن: ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۱۵
فکس: ۰۲۱-۶۵۰۱۰۴۱۳

info@koolebar.co

گروه شرکت های حمل و نقل
نیلگون



گسترش
حمل و نقل بین المللی
فورواردر - کریر - ترانزیت کالا



میثم ترابری
حمل و نقل داخلی و بین شهری کالا



نیلگون آبی ایرانیان
ترخیص کالا، صادرات و واردات

« حمل محمولات صادراتی و وارداتی به / از کشورهای اروپایی
« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی از کشور ایران به کشورهای همسایه اعم از عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و ترکیه
« سرویس حمل مستقیم و ترانسشیپی کالا از ایران به کشورهای آسیایی میانه و بالعکس
« انجام امور و خدمات گمرکی از قبیل: (صادرات، واردات، ترانزیت، حمل مرکب و ترخیص کالا در گمرکات داخلی و خارجی)
« حمل محموله های (نفتی و گاز) از ایران و عراق به کلیه کشورها به صورت (صادرات ترانزیت و واردات)
« حمل کلیه کالاها با در اختیار داشتن تعداد ناوگانی شامل ۴۵۰ دستگاه کامیون های (چادری، یخچالی، تانکر و اتاق بر، فیرکش، کارکریر، کفی)
« حمل و ترانزیت انواع خودرو و بدنه خودرو به داخل و خارج کشور با در اختیار داشتن تریلرهای کارکریر و بدنه بر اختصاصی

تهران، خیابان ولیعصر، نبش کوچه سی ششم، پلاک ۲۲۴۵، واحد ۱۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۶۷۸۸ - ۷۷۵۲۰۵۷۲
همراه: ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۹ - ۰۹۱۲۰۲۶۱۱۲۸
www.nilgongroup.com / info@nilgongroup.com



شرکت کشتیرانی ونوس دریا

- حمل تخصصی کانتینرهای یخچالی به شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات - واردات)
- ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی (زمینی، دریایی، هوایی)
- ترانزیت کالا به کلیه گمرکات داخلی
- ارائه خدمات فورواردری
- انجام امور لجستیکی و چارترینگ

تهران، میدان آرژانتین، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۲، ساختمان صهبا، طبقه ۱، واحد ۱
۰۹۱۲۷۷۶۶۲۷۲ | ۰۲۱ ۵۹۱۸۲۰۰۰ | ۰۲۱ ۸۸۷۰۹۰۰۳

www.venusdarya.com info@venusdarya.com



شرکت کشتیرانی
آریا رادمهر دریا

آرامش شما، هدف ماست
تهران، خیابان وزرا، خیابان هشتم، پلاک ۲۶، طبقه دوم، واحد ۴

تلفن: ۷۹ ۴۴ ۷۲ ۸۸
۶۷ ۴۸ ۱۲ ۸۶

info@armdshipping.com
www.armdshipping.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co. Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
فکس: ۲۲۷۰۶۳۸

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



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: (۰۱۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳
فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

شعب داخلی:
بندرعباس، بوشهر، خرمشهر، بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

♦ عضویت در گروه نمایندگی‌های
**Cooperative &
Pacific Power Logistic**
در کلیه کشورهای جهان

♦ ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری
وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

♦ انجام خدمات حمل Door to Door

♦ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و
حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس

♦ اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های
فله‌بر و تانکری

♦ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس
Pars Sea Passage

♦ **نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL**

♦ خدمات حمل **DOOR TO DOOR**

♦ ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی از
/ به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا

♦ حمل کالاهای خطرناک

تهران - میدان کاج - کوچه علی اکبر - پلاک ۲۰ - واحد ۵۰۴
تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۴۶
Sarah.tn@psp-shipping.com
gmr@psp-shipping.com



کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

تهران، شمال میدان هفت تیر،
خیابان غفاری، شماره ۲۰، ساختمان دورقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹
۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶-۸

نمابر: (۰۶۱۷) ۰۲۱-۸۸۳۰۲۰۶۶

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،
بندر امام، بوشهر، دوغارون، چابهار
و مراکز شهرستان‌ها
douraghi@douraghi.com

South Sea Anchor Co Ltd
sea&port Service Customs Clearance
Export / Import



**شرکت
لنگر دریا جنوب**

- ♦ خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا،
- ♦ نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی
- ♦ صادرات، واردات
- ♦ خدمات حمل زمینی، دریایی، هوایی

حمل مواد روغنی و شیمیایی با ایزو تانک و فلکسی از بندر عباس، امام، خرمشهر، بوشهر

خوزستان، بندر امام خمینی (سر بندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه، کوچه شکوفه ۳، پلاک ۳
تلفن مستقیم: ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲ تلفن: ۰۶۱-۳۹-۵۲۲۳۵۵۳۱-۵۲۲۳۵۵۳۱ نمابر: ۰۶۱-۸۹۷۷۹۶۰۹-۲۱
همراه: ۰۹۱۶۱۵۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵

info@langardarya.com



مدیریت بار و دپا

نمایندگی: **Sun Logistics**
St. John Lines, ANC
Expressway

حمل کلیه محمولات کانتینری به
مقاصد خاور دور، آسیای جنوب
شرقی، شبه قاره هند، خاورمیانه،
اروپا و آمریکای شمالی
تهران، خ ولیعصر، روبروی پارک ملت،
خیابان دریا بندری، پ ۶۶، ط ۳ و ۳
تلفن: ۰۲۰۲۸۷۷۷-۸
نمابر: ۰۲۰۲۸۷۷۹



شرکت دینز دریانورد متحد (با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- ♦ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
- ♦ ارائه سرویس‌های Cross Stuffing و Switch BL
- ♦ ارائه سرویس‌های کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL
- ♦ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
- ♦ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر، بن‌بست راماتی، پلاک ۲،
برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸
کدپستی: ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹ / تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

U.A.E. (Dubai) OFFICE:
DENIZ Sea Shipping Lines
Agents L.L.C.
Suite No.4108, 41 Floor,
Churchill Tower,
Business Bay, Dubai, UAE

Pakistan Office:
Deniz Seafarer Pakistan
Suite #108, 1st Floor
Progressive Center, P.E.C.H.S
Block 6
Karachi, Pakistan

www.denizseafarer.com info@denizseafarer.com



حمل و نقل بین‌المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچ
کردستان

iranvichco@yahoo.com

دفتر مرکزی: سنندج خیابان طالقانی
کوچه مولوی کرد پلاک ۸
تلفن: ۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۸
فکس: ۳۳۱۷۰۱۰
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰ / ۸۸۹۱۱۰۵۹
نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷
واتس‌آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

شرکت‌های کشتیرانی و خدمات دریایی



دریای نیلگون شفق

نمایندگی کشتیرانی
خدمات دریایی

بندر عباس، خیابان امام خمینی،
روبروی میدان یادبود، پاساژ نصر
ساختمان ستاره بندر، طبقه ۳، واحد ۱۷

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۱۲۵۵۳ - ۴
همراه: ۰۹۱۳۳۷۸۲۷۰۶

Doc1@dnsship.com

daryaynilgoonsh@gmail.com



توسعه تجارت روبینا

شرکت

نمایندگی خطوط کشتیرانی

- ◀ سرویس حمل مستقیم کانتنری 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 حمل سنگین و فوق سنگین
- ◀ سرویس کانتینر یخچالی
- ◀ سرویس ریلی
- ◀ خدمات لجستیکی Flexitank با شرایط بارگیری از درب کارخانه های تولیدی تا تحویل نهائی به مشتری (تأمین فلکسی، استافینگ، بارگیری در محل ریفریجری، تحویل در بندر مقصد) برای محصولات پتروشیمی

تهران، بلوار میرداماد، خیابان دکتر مصدق شمالی (نقط سابق)،

خیابان یکم، پلاک ۱، واحد ۵ تلفن: ۲۶۴۰۱۲۳۷

www.robina-shipping.com info@robina-shipping.com



شرکت کشتیرانی امواج زرین دریا

تهران، میدان آرژانتین، خیابان وزرا،
نبش خیابان بیست و سوم،
پلاک ۱۳۹، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸ - ۸۶۱۲۴۱۷۱

info@sgwshipping.com

www.sgwshipping.com

شرکت نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی هنزا ناو دریا (با مسئولیت محدود)
دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواپیمایی کشوری
خدمات بارفرابری دریایی، زمینی و هوایی
ارائه خدمات تخلیه و بارگیری محمولات صادراتی
خدمات تکمیلی ترانزیت داخلی و خارجی
خدمات تکمیلی تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
دارای رتبه ده شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
دارای تقدیرنامه پلاتینیوم از خط کشتیرانی EVERGREEN

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۸، طبقه پنجم
تلفن: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۰۰۰ فکس: ۰۲۱-۴۳۳۱۲۲۲۲
ایمیل: info@hansanav.com



خدمات بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک
International Freight and Logistics Services

www.hansanav.com



شرکت خدمات کشتیرانی پارسی دریا سریع

« چارترینگ و حمل و نقل بین‌المللی
به صورت فورواردر و کریر
حمل دریایی کالاهای فله، عمومی،
تانکر و کانتنری با نرخ های رقابتی
« حمل کالا به صورت گروپاژ و
Door to Door

بندرعباس، سه راه جهانبار، نبش بلوار
دانشمند، ساختمان نیا، طبقه ۴
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۱۶-۱۹
همراه: ۰۹۱۳۳۳۳۹۰۹
۰۹۱۷۱۶۱۲۸۶۴

WWW.PSS-SHIP.COM



شرکت خدمات کشتیرانی آراد راه دریا ARAD SEA WAY ARAD SEA WAY SHIPPING CO

• نمایندگی کشتیرانی

• حمل و نقل بین‌المللی

• خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب‌به‌درب

تهران، مطهری، مفتح شمالی، برج مرجان، پلاک ۲۷۲، طبقه ۹، واحد ۹۰۲
تلفن: ۸۸۸۶۷۰۵۳ / ۸۸۸۶۷۰۵۶ / ۸۸۳۰۳۴۴۲

L.mahabadi@asw-shipping.com / S.kashani@asw-shipping.com



شرکت کشتیرانی سیراف دریا لیان Siraf Darya Lian

- ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:
- ◀ حمل و نقل دریایی (کانتنر، فله، تانکر)
 - ◀ نمایندگی کشتیرانی (فورواردرینگ، خدمات Door-to-Door)
 - ◀ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
 - ◀ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی
 - از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
 - پوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
 - تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۳۷۲۲
 - فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳

info@sdllogistics.com

sea speed
(P. J. S)



AGENCIES



CHARTERING



LOGISTICS

www.daryasorat.com

Tel +98 21 75301000
Fax +98 21 75301999



We Know The Business,
You Call,
We Move!

شرکت خدمات کشتیرانی مهردریا ناوگان
نماینده خط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرداد ناوگان
فعال در بخش فوروآدری



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرکاران تهران
فعال در بخش کریر جاده ای



شرکت ام ال سی شپینگ
خدمات فوروآدری و کشتیرانی در کشور امارات



تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۸۱، طبقه ۳
تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۰۶۰۵۰

info@mehrllogistics.com

www.mehrllogistics.com



Alborz Sirik Port Terminal
شرکت کشتیرانی پایانه کالا

البرز سیریک

حمل دریایی کلیه کالاهای فله،
تریلی، یخچالی
از بندرعباس به امارات و عمان
به صورت روزانه

بندرعباس، بلوار پاسداران، چهارراه
جهان بار، کوچه دکتر ابراهیمی ۳،
پلاک ۶۹، طبقه دوم

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۶۰۵-۷
md@alborz-sct.com

www.alborz-sct.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی

مروارید دریای آرام

امکان ارسال در خواست نرخ
به صورت آنلاین از طریق
وبسایت شرکت

یوسف آباد، خیابان سیدجمال الدین
اسدآبادی، خیابان چهل و یکم، ساختمان
صدف، پلاک ۳۶۷، واحد ۸، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۶۰۹۹۲۶ - ۸۸۰۶۷۱۳۸
۸۸۶۱۵۳۴۰

فکس: ۸۸۰۶۷۱۲۶

www.csp-shpg.com

info@csp-shpg.com



سناره تدارک دریا
نماینده کشتیرانی

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه خدمات فوروآدری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷

+۹۸۲۱ ۸۸۷۷۷۱۲۱ +۹۸۲۱ ۸۸۸۷۸۵۰۱-۴



حمل و نقل و خدمات
هوایی. دریایی. زمینی

به صورت
Direct LCL
services

واردات و صادرات در سراسر جهان
حمل محمولات ترافیکی و پروژه ای

تهران / خیابان وزرا / خیابان ۲۹، پلاک ۲۱
۰۲۱ - ۴۱ ۹۸۹ ۰۰۰

شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و کشتیرانی



شرکت کشتیرانی

کارا افق گیشان

خدمات کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی

بندرعباس، سه راه سازمان، ساختمان ثریا

۰۷۶ - ۳۳۳۸۶۴۰۰ - ۴۰۱

دفتر تهران: تهرانپارس، ۱۹۲ غربی

۰۲۱ - ۷۶۷۰۶۹۴۸

دفتر مشهد: فرامرز عباسی ۱، مجتمع بهارستان

۰۵۱ - ۳۶۰۲۲۹۵۷

همراه: ۰۹۱۲۸۹۲۶۳۳۳

LCL-FCL-TRANSIT
BULK HANDLING

CROSS STUFFING IN DUBAI

www.kogshipping.com

INFO@KOGSHIPPING.COM



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

فارا تیر ترابر



شرکت

عرفان تجارت آستارا

(قبول حمل کالا به تمام کشورهای آسیای میانه)

صادرات - واردات - امور گمرکی - ترانزیت کالا

ریلی - زمینی - دریایی

آستارا، روبروی هلال احمر

تلفکس: ۰۱۳۴۴۸۱۱۷۷۵ / همراه: ۰۹۱۱۷۰۷۸۷۵۰ / ۰۹۱۲۰۵۳۴۲۲۷

erfantejarat.astara@gmail.com

faratirtarabarastara@gmail.com



نیکان ترابری
International Forwarding & Transportation Company Ltd.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی نیکان ترابری (با مسئولیت محدود)

با بیش از ۲۸ سال سابقه فعالیت

(کریر - فورواردر)

حمل زمینی و دریایی

به اقصی نقاط جهان

ترانزیت و ترخیص کالا

تهران: جردن، خیابان دیدار شمالی

نیش کوچه کیش، پلاک ۳، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۴۰۷۶

۸۸۷۸۴۰۷۸ / ۸۸۷۸۴۰۷۹

Info@nikangroup.ir

www.nikangroup.ir



ترابری ایران فن (تراف)

حمل و نقل بین‌المللی

شماره ثبت: ۲۰۴۷

تهران، خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی

خیابان خواجه نصیرالدین طوسی،

شماره ۲۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۰۲۱ - ۷۷۶۲۴۹۷۲

۷۷۶۲۴۹۷۳

فکس: ۷۷۵۲۳۶۶۹

www.traftransport.ir

info@traftransport.ir



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

• حمل شهری، تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبار داری

• استریپ و استافینگ کانتینر

• مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷

• ساخت باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات بارگیری 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: مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی دو بیست هکتاری،
دارای دو پایانه اختصاصی A و B

دفتر تهران: میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰

بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری، پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۲۵ - ۳۳۴۴۴۱۲۳ / ۰۷۶ - ۳۳۴۴۴۱۲۹ / ۰۷۶ - ۳۳۴۴۴۱۲۹ / ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷ / مدیر پایانه ها: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamabnd.ir

sahelnamayanbnd@gmail.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

افرا بار

زمینی - دریایی - هوایی

دارای نمایندگی در کلیه بنادر

مرزها و کشورهای اروپایی

کریر - فرواردر

تلفن: ۰۲۱۸۸۸۴۷۰۹۱ - ۲

موبایل: ۰۹۱۲۱۱۲۶۶۰۸

فکس: ۰۲۱۸۸۸۴۵۳۴۴۲

تهران، خیابان طالقانی خیابان ایرانشهر

جنوبی پلاک ۱۲۴ مجتمع میلاد

طبقه ۲ واحد ۴

afrabar2@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

دریا کالاران

(با مسئولیت محدود)

Darya Kala Ran

International Transport Co.Ltd

کریر - فورواردر

(دریایی - زمینی - هوایی - ریلی)

متخصص بسته‌بندی و حمل اثاث منزل به کانادا، استرالیا و آمریکا

تهران، خیابان مطهری، بعد از خیابان ترکمنستان، نرسیده به

خیابان شریعتی، کوچه صبا، پلاک ۱، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۴۲۸۵۷۶ / ۸۸۴۲۸۷۶۶

همراه: ۰۹۱۲۷۲۳۹۰۰۶

www.daryakalaran.com

info@daryakalaran.com



شرکت پترو آسیا نمایندگی کشتیرانی

PETROASIA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

انجام امور چارترینگ، بروکرینگ

حمل محصولات سنگین و ترافیکی

حمل محصولات فله خشک، مایعات و میعانات گازی

نماینده رسمی خطوط برتر کانتینری

انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور

دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و لیتوانی



تهران، میدان آرژانتین، خیابان نوزدهم بخارست، پلاک پنج، طبقه دوم، واحد ۲۰۱

info@petroasia.net

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۵۵۵۸۵۹



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

شرکت کشتیرانی لتکا آبی کیش



تهران، خیابان ولی عصر بالاتراز خیابان شهید بهشتی کوچه ۱۸ پلاک ۱۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ / نمابر: داخلی (۱۸) ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱
info@ltkshipping.com



خط کانتینری فرمد

حمل دریایی
کانتینرهای یخچالی و خشک
از بنادر اصلی کشور به بنادر
قزاقستان - روسیه - هند - دوبی
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۷۴-۵
info@farmad.co
www.farmad.co



شرکت امیدان سامل پارسیان

- چارترینگ انواع شناورهای ساحلی و فراساحلی
- خدمات Ship to ship
- مدیریت خرید و ساخت انواع شناور

تهران: پاسداران، خیابان گل‌نسی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰
نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰
info@ospico.com www.ospico.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)

- عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلبینگر)
- عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دیو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
- تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
- رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی) در سال

بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)
تلفکس: ۰۶۱۵۲۲۳۷۲۲۴ همراه: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹-۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱
blue_sea_pg@yahoo.com Shahrokh_Bik@yahoo.com
www.blueSPG.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
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵
دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴ همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳
Ahoorabar@gmail.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی

اتحاد دریای دوستی

حمل کالاهای پتروشیمی، محصولات شیمیایی،
فرآورده‌های نفتی و...

تلفن: ۰۲۱-۴۰۲۲۲۸۱۰-۱۱

www.afsmarine.com info@afsmarine.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی سلام دریا Hi Sea Shipping Company (Nvocc Services)

- ارائه سرویس کانتینری دریایی
- دارای مالکیت کانتینر خشک و یخچالی
- سرویس Cross stuff واردات و صادرات • حمل تخصصی محمولات هوایی و زمینی
- دارای دفاتر نمایندگی در امارات، چین و ترکیه

شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ و ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵-۷
تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱

info@hiseashipping.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

دریای متحد

United Sea Shipping and Int'l Transport Co.

- حمل دریایی کانتینری و فله از اقصی نقاط دنیا
- عملیات جابه‌جایی محمولات وارداتی و صادراتی از بندر جبل‌علی و صدور اسناد جدید (Cross stuff/Switch BL)
- حمل هوایی، زمینی و ترانزیت خارجی و داخلی جاده‌ای
- دفاتر شرکت در کشورهای امارات و چین

شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۷۲۵۵۸۲ و ۰۲۱-۸۸۱۰۹۲۸۵-۷
تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای مطهری، کوچه منصور، پلاک ۵۱

INFO2@UNITEDSEA.NET

شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و لجستیک



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
داربسس ترابر پاسارگاد

نماینده انحصاری خط کشتیرانی
MSM SHIPPING LINE

* ارائه دهنده خدمات بارفرابری
جاده‌ای، دریایی، هوایی
* حمل انواع کالاهای صادراتی،
وارداتی، ترانزیت

تهران، سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر،
نیش خیابان دشتک، پلاک ۴۰، طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۲- ۸۸۵۳۹۴۶۱ / ۳- ۸۸۷۶۹۰۶۲

Info@daristp.co

www.daristp.co



شیب Shib

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

شیب

(سهامی خاص)

دریایی - زمینی - ریلی - هوایی
فورواردر - کریر - لجستیک و ترخیص کالا
واردات و صادرات و ترانزیت کالا از اقصی نقاط دنیا
حمل ترکیبی، حمل محمولات ترافیکی و
فوق سنگین و پروژه‌ای

تهران، خیابان طالقانی، تقاطع سپهبد قرنی، ساختمان ۲۹۲، طبقه پنجم
تلفن ویژه: ۸۸۸۵۱۰۰۶ / همراه: ۰۹۱۲۹۶۸۰۲۹۵ / شماره: ۸۸۸۰۷۳۹۷

www.shib.ws

info@shib.ws



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹

شماره: ۸۸۷۴۶۵۵۰

همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

شماره: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰)

jafarsouri@yahoo.com

RAHYAB LOGISTICS

World class Freight Consultants

نگاهی متفاوت با ارائه خدمات تخصصی حمل در واردات و صادرات کالا از/ به اقصی نقاط جهان

« زنجیره تامین لجستیک
« خدمات نوین حمل و نقل بین‌المللی
« بازرگانی، بازرسی، بسته بندی، انبارداری

تهران، خیابان ولیعصر، روبروی مسجد بلال، نیش کوچه شهناز، پلاک ۲۷۶۱، احد ۷۳
تلفن: ۲۲۰۵۱۵۶۶ - ۲۲۰۵۳۰۸۷ - ۲۲۰۴۷۵۵۶ - ۲۲۰۴۳۵۵۶ - ۲۲۰۵۴۷۷۹۰ - ۲۱

www.rahyablogistics.com

info@rahyablogistics.com

Choose the best, We will do the rest



رهیاب لجستیک



مارال ترانس آذر

خدمات کریری و فورواردری حمل و نقل بین‌المللی



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
جاده پویان جهان

JADDEH POUYN - E - JAHAN

کریر - فورواردر

دفتر مرکزی: تهران، خیابان سمیه، بعد از
مفتح، پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۸۸۸۴۷۳۸۷ - ۲۱

۸۸۳۱۳۰۷۶

شماره: ۸۸۳۲۸۶۰۹ - ۲۱

دفتر بازرگان: بازرگان، پشت بانک ملت،

ساختمان جاده پویان جهان

تلفن: ۳۴۳۷۵۰۵۸ - ۴۴

شماره: ۳۴۳۷۵۰۵۶ - ۴۴

mysam.bazargan@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین‌المللی



ستاره سیستان زمین یکتا

* کریر، فورواردر، ترخیص کالا

* ترانزیت کالا به هندوستان، افغانستان، پاکستان و بلعکس

* دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی

زاهدان، خیابان شهید بهشتی ۲۰، ساختمان مهران، طبقه همکف، واحد ۱

تلفن: ۰۵۴۳۳۲۱۹۲۷۶ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۲۷۵

setarehsistan@yahoo.com / setarehsistan@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

استاد ترابر

کریر - فورواردر
« حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و
ترانزیت

« دارای نمایندگی های فعال در
گمرکات مرزی کشور
« فعال در ترانزیت کالا به آسیای
میانه، افغانستان و قفقاز

زاهدان، خیابان امام خمینی ۴۲، پلاک ۵۰

تلفن: ۲۳۲۶۴۲۹۶ / ۲۳۲۲۲۱۵۹ - ۵۴

ostadtarabar@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



شرکت حمل و نقل بین المللی واگن بار آسیا

- * با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- * نماینده قانونی راه آهن ترکمنستان (اکسپدیتور) در پرداخت کرایه مسیر ریلی
- * جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران
- * دارای شعبات در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ترکیه
- * دارای نمایندگی در کشورهای امارات، قزاقستان، تاجیکستان، قرقیزستان
- * اخذ مجوز و حمل محمولات ترافیکی، خطرناک * عضو فیاتا

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ / نامبر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
ریلی هواپیما گمرکی نامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
Contact us : 021-88609173
021-88605083
051-31731



شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

کریر-فورواردر

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
 - ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
 - دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
 - حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
 - بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
 - حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
- مشهد، بلوار هفت تیر، مجتمع تجاری اداری آرمیناز گلشن، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۳۸۴۱۱-۱۳ / ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲ / فکس: ۰۵۱-۳۸۳۳۷۵۸۲

شماره تلگرام: ۰۹۰۱۸۲۹۶۲۹۴ / www.atrakharkhorasan.com
traffic@atrakharkhorasan.com



کریر، فورواردر سوخت و کالا
(صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
جاده ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
 - حمل گاز مایع LPG با کپسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
 - حمل فرآورده های غیر نفتی با تانکرهای استیل استاندارد
 - حمل محموله های کانتینری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان نالی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲ / نامبر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۳
خط تلفن: ۰۹۲۹۸۲۷۲۴۲۷ / سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۲۴۴۰۰۰۶۹

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com / Site: www.Brt.Co.Ir / Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



شرکت حمل و نقل بین المللی همراهان شب توس

- ◀ حمل کلیه محمولات از طرق مختلف حمل اعم از جاده ای دریایی ریلی و هوایی
- ◀ مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل بین المللی
- ◀ دارای انبار جاده ای مسقف واقع در جاده آسیایی
- ◀ دارای انبار ریلی مجهز به دو انبار سر پوشیده، باسکول و کلیه ماشین آلات تخلیه و بارگیری به همراه ۳ خط ریل
- ◀ ارائه خدمات لجستیکی از قبیل انبارداری بسته بندی تخلیه بارگیری کلیه محمولات و نیز صدور کلیه اسناد و مدارک و مجوزهای مربوط به محمولات خاص

مشهد، بلوار فردوسی، نبش چهارراه فرامرز
عباسی، ساختمان ۷۲، طبقه اول، واحد ۱
همراه: ۰۹۱۵۵۲۵۲۳۵۷ / ۰۹۱۵۵۲۵۲۶۶۵ / نامبر: ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۳۹ / تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۴۴۳۳۷۷ / ۳۶۰۹۳۲۱۹

hamrahan_toos@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی آبانراه توس



کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های
ملکی و تحت پوشش

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول
تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۳۳۱۱۵-۶ / فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ / موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳
bidel@abanrahtoo.com - khavari@abanrahtoo.com
www.abanrahtoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت توس

(کریر - فورواردر)



- ◆ 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
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ / نامبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ / ۳۸۱۱۴۳۷۹

info@abtlogistics.ir

www.abtlogistics.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان



حمل و نقل بین المللی آساتر ابر 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
- مشهد، بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰-۴ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir

info@asatarabar.ir



سدنا آسیا بار فرابر (مسئولیت محدود)

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل پروژه های ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (قله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

Sedna Asia Forwarder
International Transportation Co., Ltd
No 30, Unit 6, 4th Golestan Street, 10th
South Khayyan Blvd, Mashhad, Iran

سدنا آسیا بار فرابر
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار ولیعصر جنوبی، پلاک ۳۰، طبقه ۴ واحد ۶
www.sednasiaforwarder.com



امین تارا

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

(TIR)

حمل تخصصی انواع فرآورده های نفتی به مقصد افغانستان

- ♦ حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا
 - ♦ صادرات واردات و ترانزیت
- مشهد، چهارراه لشکر، نبش ملک الشعراء بهار ۱۷، ساختمان فرخ، پلاک ۱۱۲
طبقه اول، واحد ۱۰۳ / تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۰۹۱۸
فکس: ۰۵۱-۳۸۵۴۰۷۹۹ / کرامتی ۰۹۱۵۳۰۴۶۶۴۲
نمایندگی بندرعباس: سه راه جهانبار، کوچه دکتر ابراهیمی ۴، ساختمان ساعد
همراه: ۰۹۱۷۶۱۲۰۷۵۶

www.amintara.com

amintaratpc@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابر شرق

کریر - فورواردر

عضو کنوانسیون تیر

- حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، به خصوص
- تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و بالعکس
- حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS
- نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com



سر آمد یاران زمین

ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

خدایپرست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵
تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۲۱
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: Zir-e-Khavar Building Shariati Sq, Mashhad, Iran



حمل و نقل بین المللی دریایی، جاده ای و ریلی
دارای ۲۰۰۰۰ متر آبیاز و باسکول ۶۰ تنی تحت نظارت شرکت آبیاز های عمومی و خدمات گمرکی ایران

فورواردر - کریر

- دارای دفاتر نمایندگی در تمام مرزهای ایران و آسیای میانه، افغانستان، عراق و ترکیه
- مشاوره و انجام کلیه عملیات گمرکی و ترخیص
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ و مرکب)
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه، افغانستان، عراق و ترکیه
- حمل بار زمینی به صورت دربیست (FTL) گروپاژ (LTL)
- حمل کالا با کامیون و کانتینر از مبادی ایران به تمام نقاط اروپا و آسیا
- خدمات زمینی، دریایی، ریلی، ترانزیت

مشهد، چهارراه مجد، ابتدای بلوار کریمی، ساختمان ضامن آهو، طبقه ۵، واحد ۵۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ / فاکس: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

www.btktransco.com

btktransco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابر کیان

مجتبی بهاروند

موسس و رئیس هیئت مدیره



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: ۰۵۱-۳۷۱۳۳۰۲۳

نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱

m.parttarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی (T.B.T)

تانيا باربد تير پارس

کریر - فورواردر

(جاده‌ای، دریایی، ریلی)

صادرات، واردات و ترانزیت به
کشورهای آسیای میانه،
افغانستان، اروپا، روسیه و بالعکس

تلفن: 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

رعد سیر شرق

Raad seir Shargh International transport co

کریر - فورواردر

* صادرات، واردات و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه، افغانستان، روسیه، ترکیه

* حمل تخصصی کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS

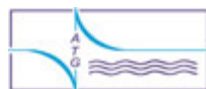
* حمل کلیه کالاهای ترانزیتی از تمامی بنادر چین و دبی به بندرعباس و بالعکس

* عضو فیاتا و کنوانسیون تیر

مشهد، خیابان سنا باد، بین سنا باد ۲۱ و ۲۳، ساختمان ۲۵۷، طبقه ۳ واحد ۷

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۴۹۳۱-۳۳ / فکس: ۳۸۴۶۷۲۰۶

raadseir1@yahoo.com



دریای آبی متحد

شرکت نمایندگی کشتیرانی

آباتمیم گیتی

شرکت حمل و نقل و لجستیک بین‌المللی

« حمل محمولات کانتینری، یخچالی، LCL و پروژه ای از اقصی نقاط

جهان به بنادر ایران و بالعکس

« حمل از مبدا تا مقصد DOOR TO DOOR SRVICES

« حمل چندوجهی بین‌المللی Multimodal Transport

« ترخیص کالا

Head Office:

Tell: (+98) 513 705 4062

Whatsapp: (+98) 915 442 2267 , 901 396 9304

Email : abatamim@yahoo.com

Bandar Abbas branch:

Whatsapp: 0098 912 047 2267 ، 0098 993 211 2907

E-mail: ublueslogistics@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

کیامهر ترابر

کریر - فورواردر

حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت

به صورت زمینی، دریایی، ریلی به
کشورهای آسیای میانه و بالعکس
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، سه راه دارایی،
ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

نمبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۳۷

kiamehr@mail.ru

www: kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

آتی ران

صادرات کالا به ترکمنستان

افغانستان (آسیای میانه)

مشهد، بین کوهسنگی ۲۵ و ۲۷

پلاک ۳۳۱ واحد ۱۱

تلفن: ۰۵۱۳۸۴۵۴۷۷۸

۰۵۱۳۸۴۵۴۷۷۹

نمبر: ۰۵۱۳۸۴۲۹۳۲۵

کریر آقای عفتی: ۰۹۱۵۵۰۲۱۱۴۲

Atiran@ymail.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

زهره شب

کریر - فورواردر - ترانزیت

« حمل کالاهای ترانزیتی به کشورهای CIS و به خصوص افغانستان

« حمل کالاهای صادراتی به کلیه کشورهای جهان

« حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای CIS

« نمایندگی در چندین شهر افغانستان و کشور امارات متحده عربی

« اجاره ژنست (دستگاه مولد برق) در دیوی بندرعباس جهت

کانتینرهای یخچالی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴

تلفن: ۰۵۱۳۸۵۴۶۲۸۵ - ۰۵۱۳۸۵۴۶۲۳۲ - ۰۵۱۳۸۵۴۶۲۱۶

فکس: ۰۹۱۵۵۱۱۸۵۳۳ / موبایل: ۰۵۱۳۸۵۹۶۵۲۸

واتساپ و تلگرام: ۰۹۱۵۴۱۴۰۴۱۲

www.zohreshab.com

info@zohreshab.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱

نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

ره تاش توس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۲

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۰۸ / ۳۸۴۴۱۱۱۴

نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com



خدمات حمل و لجستیک مواد سوختی و گاز مایع (LPG)

« فورواردر - کریر » جاده ای - ریلی



« حمل و نقل جاده ای، ریلی و کانتینری، خدمات ترانزیت کالا و حمل از تمامی مبادی ورودی کشور به کشورهای افغانستان، پاکستان، آسیای میانه، عراق، آذربایجان و قزاقستان



مشهد، خیابان احمد آباد، احمد آباد ۱۳، کوچه ابو نصر، پلاک ۵، ساختمان چاری، طبقه ۳
 تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۱ / ۳۸۴۷۹۹۹۹ / ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۵ / فکس: ۰۵۱-۳۸۴۷۹۰۶۵
 salmantarabar@yahoo.com



گروه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی
سلمان ترابر توس



تبران ترابر شرق

حمل و نقل بین‌المللی

ریلی - زمینی - دریایی

* ارسال محمولات صادراتی - ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه، افغانستان و ترکیه از طریق ایران
 * انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در سایر مبادی و گمرکات کشور

تلفن: ۰۵۱۳۷۶۶۸۹۷۹-۳۷۶۶۸۹۶۰
 همراه: ۰۹۱۵۵۵۰۱۵۴۸

Info@tabrantarabar.com



مدیریت
 آقای مهاجری



شرکت حمل و نقل بین‌المللی
صبا ماهان مشهد
 شرکت بازرگانی
مروارید تجارت توانا مکران

کریر - فورواردر - ترخیص کالا
 ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی ۶
 تلفن: ۰۵۴۳۳۲۲۲۷۰۳ / ۰۵۴۳۳۲۱۹۵۶۴ / ۰۵۴۳۳۲۲۶۴۰۵ / شماره: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹
 همراه: ۰۹۱۵۱۴۳۱۲۸۸ / ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

Morvarid.tejarat@yahoo.com Saba.mahan2172@yahoo.com

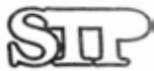


شرکت حمل و نقل بین‌المللی

توکا ترابر

کریر - فورواردر
 (جاده ای - دریایی - ریلی)
 حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان
 ارائه خدمات کانتینری منظم از بندر اروپا
 انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در امور صادرات و واردات، عضو فیاتا
 مشهد میدان، شریعتی، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۰
 ۰۵۱-۳۸۵۸۷۵۸۱-۵ / فکس: ۰۵۱-۳۸۵۲۵۵۴۰

info@tookatarabar.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

اسپادانا ترابر اصفهان

با بیش از یک صد دستگاه کامیون در اصفهان

اصفهان، امیرکبیر رو به روی پایانه حمل و نقل

تلفن: ۰۲۱۳۳۸۷۰۳۳۰
 همراه: ۰۹۳۳۸۵۰۵۳۱۲



شرکت حمل و نقل سراسری

عدل ترابران توس

(عدالتیان)

■ حمل و نقل فرآورده های نفتی بصورت تخصصی با ۱۰۰ دستگاه کامیون ملکی و ۱۰۰۰ دستگاه تحت پوشش واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک
 ■ حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بصورت داخلی

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۳
 عدل ترابران: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۴۹-۵۰ / شماره: ۰۵۱-۳۱۳۴۷ / همراه: ۰۹۱۵۱۰۴۳۴۸۷

adltarabaran@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

حنان ترابر شرق

کریر - فورواردر
 حمل کالاهای ترانزیت - صادرات - واردات
 سیستان و بلوچستان، زاهدان، خیابان آزادی، آزادی ۶، پلاک ۲
 تلفن: ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱۰
 ۰۵۴۳۳۲۲۸۹۳
 فکس: ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳
 همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸ / ۰۹۱۵۵۴۱۴۴۲۴

Hannantarabarshargh@gmail.com



زمینی - دریایی - ریلی

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
ابر ترابر توس

INTERNATIONAL TRANSPORT COMPANY

کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و ترانزیتی به کلیه نقاط جهان
- دارای دفاتر فعال در کشورهای امارات - ترکیه - قرقیزستان و آلمان
- دارای ناوگان ایرانی و خارجی جهت حمل کالا
- ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران به همراه انبار نگهداری
- مشاوره رایگان در امور حمل و نقل بین‌الملل

آقای سجادی (مدیر آسیای میانه - مسلط به زبان روسی) ۰۹۱۵۷۱۵۵۰۳۴-۰۹۱۲۱۱۲۴۷۱۶

تلفن: ۰۹۳۸۳۰۶۶۱۷۴ / ۰۹۱۵۵۰۴۵۶۴ / دفتر آلمان: ۰۰۴۹۱۶۰۷۷۰۳۹۳۶

www.abartarabartools.com/



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

پیش‌تاز ترابر

عصر خاوران

■ حمل فرآورده های نفتی صادراتی از مبدا انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی و دیگر نقاط عرضه به مقصد افغانستان، عراق و ترکیه
 ■ حمل کلیه کالاها، محمولات و محصولات کارخانجات و صنایع بین‌المللی
 ■ حمل گاز LPG (گاز مایع) به کشورهای عراق، پاکستان، افغانستان و ترکیه

مشهد، انتهای بلوار فرودگاه، ابتدای شهرک عسکریه، حاشیه میدان احسان پلاک ۵
 پیش‌تاز ترابر: ۰۳۳۸۲۲۱۰ / ۳۳۸۲۲۴۶۷ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۴۶۷
 همراه: ۰۹۱۵۳۰۷۰۰۸۰ / شماره: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰

pishtaztarabar@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی کل کشور



شرکت حمل و نقل بین المللی سراسری

حامد بار

(بزرگ مقیاس هوشمند)

شرکت برتر در حمل و نقل کشور
در سال های ۱۳۸۸ و ۱۳۹۷

« دارای سامانه هوشمند اختصاصی حمل و نقل
www.hamedbar.ir »

« صدور بارنامه های دولتی در سراسر کشور

« ارائه خدمات حمل و نقل در سراسر کشور در سریع ترین زمان توسط تریلرهای حمل خودرو، کفی، اتاقدار و ترانزیت و کلیه کامیون ها

« دارای ترمنال اختصاصی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آزادی،

روبروی مسجد دانشگاه شریف،

شماره ۴۶۰، ساختمان مصطفی

تلفن: ۹-۰۴۹۰۹۶-۶۶۰

فاکس: ۶۶۰۰۱۰۸۶

info@hamedbar.ir
www.hamedbar.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی بادپا اردبیل

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس
حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس یا کامیون های کفی و کانترینر به کشورهای همجوار

اردبیل، مابین فلکه سینا و میدان تره بار
نرسیده به ترمنال مسافری،
ساختمان STC طبقه چهارم

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۲۰۷-۸

نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa_ardabil@yahoo.com



نیک بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر و فورواردر

NIKBAR Co

Int'l transport

URMIA IRAN

Tel: 04432759351-4

infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی شهاب تیر آریا

کریر و فورواردر

« دارای کسندده های ملکی

« فعال در مسیرهای اقلیم کردستان، عراق و ترکیه

« دارای مجوز حمل یکسره و سرویس منظم به اقلیم کردستان

دفتر مرکزی: ارومیه، بلوار آزادی نرسیده به گمرک، ساختمان شهاب تیر آریا، طبقه همکف

۰۹۱۴۳۴۱۳۹۰۳ / ۰۴۴-۳۲۷۵۶۱۴۶-۷ فرهاد حاتمی



حمل و نقل بین المللی سان لجستیک

ارائه کلیه خدمات حمل و نقل بین المللی بصورت درب به درب شامل حمل زمینی و دریایی، حمل ترکیبی، حمل و نقل محمولات ترافیکی، ترانزیت، ترخیص کالاهای وارداتی و صادراتی، حوالجات ارزی، خدمات انبارداری و ...

تهران، خیابان بهشتی، قبل از سه رودی، پلاک ۸۶، طبقه ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۵۸۹۵۲ - ۸۸۴۵۶۲۰۶

[Sun.logistic](https://www.sunlogistic.com)

SunLogistic.net

info@SunLogistic.net



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نماینده گدی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

« حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

« ترانزیت کالا توسط کامیون های کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

« ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

تهران، خیابان ایران شهر جنوبی، نیش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰/۳۳۸۱۲۶۶۲

www.stcotransport.com

info@stcotransport.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 با 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: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۲۰ و ۳۱

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealah@gmail.com



• حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،
ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه

• واردات، صادرات و ترانزیت گلازمایع
بنزین، گلازویل و سایر فرآورده های
نفتی

• خدمات ترخیص کالا، ترانزیت و امور
گمرکی در کلیه گمرکات

شرکت حمل و نقل داخلی سراسری و بین المللی

گودرز گرگان

📍 دفتر مرکزی: استان گلستان، شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری، ساختمان سینا

تلفن: 017_34 53 50 00 | فاکس: 017_34 53 54 44

📍 دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷

تلفن: 021_88 70 49 43 | فاکس: 021_88 55 31 44

www.GoodarzGorgan.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه
- ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه
- تبریز: چهارراه آیرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد D7
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۸۴۸۷۱-۳
- فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
- E mail: info@taranomtabriz.ir



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/آلمان/ایتالیا/یونان/بلغارستان و ترکیه
- ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵
- دفتر خوی: خوی، بلوار ولیعصر، روبروی بانک ملی، کوچه سمندری، پلاک ۱، طبقه ۲ تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۰۶۷۲-۴
- همراه: ۰۹۱۴۱۶۱۲۶۱۶ / ۰۹۱۴۵۴۲۲۶۱۶ (تنومند)
- latifbeiramy@yahoo.com
- www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابر

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR
International Transport

- ◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
- ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
- فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶
- دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد
- جنب گاراژ مدرن
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
- فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz 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.sarafraztarabar.com ferdousi7005@hotmail.com
- info@sarafraztarabar.com ferdousialireza@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 فلاچی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰
- تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸
- ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۵-۷
- نمابر: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸
- shahabsaharazar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

کالجار

International Transport & Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

- نماینده گی 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



آرتا لجستیک

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- ◀ دارای ۲۵ کامیون چادری، یخچالی، جامبو و تانکر عضو و غیر عضو
- ◀ حمل و نقل زمینی کالا های عادی به صورت خرده بار یا در بست، محموله های ترافیکی، مواد سوختی و محموله های شیمیایی خطرناک، کالاهای پروژه های
- ◀ سرویس های منظم از ایران به ترکیه، گرجستان، ارمنستان و اتحادیه اروپا و بالعکس
- تبریز، محله نصف راه، خیابان شهید آیت اله ملاتی، بلوار ۲۲ بهمن
- پاساژ ستاره باران، طبقه هفتم، واحد ۸
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۳۹۳۰۰۰
- همراه: ۰۹۱۲۲۳۵۸۵۶۵
- www.artalogistic.com info@artalogistic.com



ماهور کیان سبلان

شرکت حمل و نقل بین المللی

به مدیریت سیفی

کریر - فورواردر

- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- اردبیل، شهرک رجایی، کوچه شهید شعاری، پلاک ۱۱۱، طبقه اول
- تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۱۵۸۰۰ / ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶
- نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۱۱۷۶۶
- تهران، خیابان سوم وزرا، پلاک ۲۶، طبقه سوم، واحد ۹
- ۰۹۱۴۳۹۱۶۰۷۴ / ۰۹۱۴۴۹۱۱۱۹۸ / ۰۹۱۴۴۶۷۴۹۲۸
- info@mahourkiyan.ir



MORVARID
MAKU
Int'l Transport Co.P.J.S.

مروارید ماکو

(سهامی خاص)

Road&airway&
Shipping& packing
custom clearance&
services

morvaridmaku_transport@yahoo.com

ترابری بین المللی
زمینی، هوایی، دریایی
بسته بندی و ترخیص کالا

- بازرگان: جنب درب گمرک بازرگان، مجتمع امیرحسین، طبقه ۳، واحد ۵
- تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۸۴-۸۶ / نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۷۴
- Add: Next to the bazargan customs door, Amir Hussein Complex, floor3, Unit5
- Tel: (+9844) 34375084/ 6 Fax: +984434372740

شرکت های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابار

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

لجستیک - پروژ - فوق سنگین

جابجایی محمولات حجیم ترافیکی سنگین و فوق سنگین (داخلی - آسیای میانه)

تهران، اتوبان تهران-ساوه، کیلومتر ۱۲ پایانه بار تهران غرفه ۲۲۶

تلفن: ۹ - ۵۵۲۹۵۹۳۶

۸۸۷۰۵۶۵۶ / ۴ - ۸۸۷۰۷۶۷۱

نمابر: ۵۵۲۹۶۱۳۷

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



ستنی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،

حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com

شرکت حمل و نقل

مسلم بار

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیرعامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور
سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل
همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ و ۹۳ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار خصوصی کاوه
تلفن: ۳۳۱۱۳۰۰۴ / ۳۳۱۱۳۰۰۲ / ۳۳۱۱۳۰۰۱ / ۰۶۶-۳۳۱۱۳۰۱۳ / ۰۶۶-۳۳۱۱۳۰۱۳
همراه: ۰۹۱۶۸۸۸۷۵۳۵ / ۰۹۱۶۳۶۰۶۸۸۰



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

• حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوژی به تمام نقاط کشور
• مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
• دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

بندرعباس: بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی
تلفن: ۳۲۰۹ - ۰۷۶ / ۰۷۶-۳۳۴۴۲۰۳ / همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

پایانه بندرعباس: شهرک حمل و نقل نگین ترابار، خیابان هنگام یک، ساختمان ۴
میدان تره بار: بندرعباس، میدان تره بار جدید، جنب بانک کشاورزی، پاساژ غرفه‌های، حمل و نقل غرفه
دفتر تهران: سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ، نبش چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۴۰۳۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com

شرکت حمل و نقل

جاده رانان رفسنجان



قبول حمل کالای مجاز به تمام نقاط کشور

دارای بروزترین ناوگان حمل کالا و رانندگان مجرب و باتجربه

رفسنجان: کیلومتر ۵ جاده یزد پایانه بار غرفه شماره ۱۲

تلفن: ۳۶ - ۳۴۳۵۶۳۳۵ / ۰۳۴ - ۳۴۳۵۶۳۳۷ / نمابر: ۰۳۴ - ۳۴۳۵۶۳۳۷

همراه: ۰۹۱۳۱۹۱۲۹۴۲ / واتساپ: ۰۹۱۳۰۳۲۹۸۴۷

aligholamhoseyni537@gmail.com



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۵ / ۰۳۴-۳۲۴۷۷۰۰۵

زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵-۹
www.saadattarabar.com saadat_tarabar@ymail.com



شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس
- از طریق ریل و جاده • حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- نماینده ایران در کریدور بین المللی شمال - جنوب

تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ / ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ / نمابر: ۶۶۹۱۵۱۸۷

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir



خدمات حمل و نقل ریلی و ترکیبی کالا

دارای ناوگان بالغ بر ۱۲۰۰ دستگاه واگن باری از نوع لبه کوتاه و مسطح
مخزن دار - لبه بلند و کمر شکن

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 برادران شریفی، پلاک ۱۰ واحد ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ - ۸۸۶۶۰۹۱۳ - ۸۸۶۶۰۰۹۴ / فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

www.parto-bf.com

info@patro-bf.com

شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی و خدمات بار هوایی

<p>شرکت حمل و نقل داخلی</p> <p>ساسان ترابر پارس</p>	<p>گروه حمل‌ونقل پارس</p> 	<p>شرکت حمل و نقل داخلی</p> <p>ساحل ترابر پارس</p>
--	---	---

◀ 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 دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار،
 تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶-۹ نامبر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵ تلفن: ۰۸۳-۳۴۳۲۹۵۲۰-۳۴۳۲۹۵۱۲-۳۴۳۲۹۵۱۲
 دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، ترسیده به مطهری، کوچه حسینی‌راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳
 تلفن: ۰۸۶۰۳۷۲۵۱-۸۶۰۳۷۲۳۹-۰۲۱-۰۲۱-۱۴۴۱-۳۲۴-۰۹۱۲

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل

برهان ترابر بندر چابهار

* حمل کالا تحت پوشش بیمه مسئولیت مدنی به تمام نقاط کشور
 * ترخیص کالا و ترانزیت از بندر چابهار
 * مدیریت و مشاوره در امور حمل و نقل (باسابقه ۲۷ ساله و کامیون‌های ملکی و تحت پوشش)

فریدون برهان‌زئی مدیرعامل و عضو هیئت مدیره
 چابهار، پایانه بار، کیلومتر ۵، غرفه ۱۸ تلفن: ۰۵۴-۳۵۲۳۳۱۸۳
 ۰۹۱۵۱۴۵۰۰۹۸ / ۰۹۱۴۷۶۴۰۰۹۸ فکس: ۰۵۴-۳۵۲۳۳۱۸۴

info@borhaantarabar.com www.borhaantarabar.com



شرکت حمل و نقل

صنایع روغن بار گلزا

حمل کننده کلیه کالاها با انواع کاربری‌ها از تمامی نقاط کشور به مقاصد مختلف به‌ویژه از میدانی بنادر جنوبی و شمالی کشور (بنادرعباس، امام، خرمشهر، چابهار، بوشهر، امیرآباد، نوشهر، انزلی، آستارا و...)
 حمل کننده تخصصی روغن خوراکی

تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان چهاردهم، پلاک ۴ تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۹۲۵۱-۳ / فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۰۳۷
 بندرعباس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۲-۱۲۹۸ / بندرامام: ۰۷۶-۳۲۵۳۲۷۵۳
 تهران: ۰۱۰-۵۵۲۹۵۷۰۸ / ساری: ۰۱۱۳-۳۱۳۶۲۹۹

www.bargolza.com

bargolzatrn@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

دز فول مهر

(با مسئولیت محدود)
 شماره ثبت ۲۱۱

مدیریت: سید محمد حسن غفوری

تلفن: ۰۶۱-۴۲۴۴۶۲۰۰ همراه: ۰۹۱۶۱۴۱۴۹۰۸



دز فول: جنب میدان بار مهدیه، خیابان پاییز نبش خیابان دوم



شرکت حمل و نقل داخلی

تکران سرعت سیراف

تخصصی ترین شرکت در جنوب کشور
 جهت حمل کانتینرهای یخچالی، کالا، ماهی و میگو
 ترخیص و ترانزیت کالا از گمرک بوشهر

مدیرعامل: علیرضا شاه نشین
 بوشهر، منطقه ویژه اقتصادی ۲، خیابان اتحاد، پلاک ۱۲۲
 تلفن: ۰۹۱۲۲۵۰۷۹۰۰ / ۰۹۱۲۳۷۱۲۲۶۴



خدمات بار هوایی

شاهین آسان سیر

ارسال بار هوایی داخلی و خارجی
 انجام تشریفات گمرکی و اخذ مجوزات لازم
 بسته بندی تخصصی بار هوایی
 مشهد، بلوار جمهوری، جمهوری ۱۹، نبش مهرزاد ۲
 خدمات بار هوایی شاهین آسان سیر.


تلفن: ۰۸۸۶۱۰۴۵۲ / ۲۱-۸۶۰۵۳۹۷۵ / همراه: ۰۹۱۵۴۵۵۵۵۱۹ باقری
 تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۹۲۱۱۲ / ۳۳۴۹۲۱۱۳ / ۳۳۴۹۲۱۱۴ / ۳۳۴۹۲۱۱۵

Info@asanseir.ir



وبسایت: www.pspexpress.com
 ایمیل: info@pspeexpress.com

نشانی: تهران، میرعماد، خیابان سیزدهم،
 کوچه تیریزی، پلاک ۵
 تلفن: ۰۲۱-۴۲۲۸۱



آبادان
حمل‌ونقل سیمان تهران
Tehran Cement Transport

شرکت حمل سیمان تهران

*** حمل‌ونقل سیمان تهران *
(فله، پاکتی)
به تمام نقاط ایران**

مدیرعامل: فضل‌الله صفاپور
همراه:

۰۹۱۲۱۸۹۴۴۲۱

تهران، فردوسی شمالی، خیابان تقوی
بست انوشیروانی، ساختمان حمل‌ونقل
طبقه سوم، واحد ۱۵

تلفکس:
۰۲۱-۶۶۷۱۶۲۸۰
۰۲۱-۶۶۳۴۱۰۸۱-۲



jadeh tarabar
TRANSPORTATION


شرکت حمل‌ونقل داخلی کالا

جاده ترابرس طوس

حمل کلیه کالاها از مبدا
مشهد به تمام نقاط کشور

مدیرعامل: علی فخار
مشهد، پایانه بار خیبری، ساختمان
مرکزی، طبقه سوم، غرفه ۳۱۰

تلفن: ۰۵۱-۳۳۹۲۱۲۵۲-۳
نمابر: ۰۵۱-۳۳۹۲۰۱۶۱
همراه: ۰۹۱۵۲۲۲۲۷۷۳



بنیان: ۱۳۱۹

شرکت حمل‌ونقل
شباهنگ‌بروجن
(متحدہ)

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی
دانشگاه آزاد
تلفن: ۳۴۲۲۱۶۵۰
۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰
همراه: ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰
۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰



شرکت حمل و نقل جاده ای
توحید هرمزگان

حمل کالا از بندرعباس
به اقصی نقاط کشور

بندرعباس، خیابان امام خمینی، ساختمان
ستاره بندر، طبقه دوم، واحد ۱۰

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۱۶۵
مدیرعامل: مجید رحیمی:
۰۹۱۷۶۹۲۳۷۴۷
مدیر عملیات: سروش سلطانی:
۰۹۱۷۱۶۷۰۲۰۶



حمل و نقل آتیه گستر همکاران
AGH TRANSPORT

شرکت حمل‌ونقل داخلی
آتیه گستر همکاران

حمل انواع کالا از بندرعباس به
سراسر کشور

دفتر مرکزی:
۰۷۶۳۲۲۱۰۷۶۴-۵
دفتر پایانه:
۰۷۶۳۲۵۸۹۳۷۸-۹
واتس اپ:
۰۹۱۷۷۶۱۷۹۱۹

بندرعباس، چهارراه بلوکی، بلوار امام
موسی صدر، ساختمان مدیا،
طبقه اول واحد ۱۰۲

@agh_transport
www.aghtrans.com



شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
سلمان جنوب
(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استوریپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:
آقای شیرزاد غمگین
بندرعباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۶۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸۰



شرکت حمل‌ونقل جاده‌ای
رشید بار بندر

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان‌ها، طبقه هفتم،
واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندرعباس به
کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت
کالا به خارج از کشور

هرمزگان، بندرعباس، جاده کشتی‌سازی،
شهرک حمل‌ونقل، غرفه شماره ۲۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۲۸۲۵-۷
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۲۲۸۲۱
همراه: ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲

Info@dostanhormozgan.com

شرکت حمل‌ونقل
کمرشکن داران خوزستان
(سهامی خاص)

* همکاری با شرکت‌های
توزیع و پخش در استان خوزستان
* صدور بارنامه و بیمه

خوزستان، اهواز، میدان چهاراسب
(سه راهی تپه)، کوی ولایت، اول بلوار
مدرس، جنب پایانه سابق، مجتمع
المهدی، طبقه همکف

همراه:
۰۹۱۶۹۲۵۸۶۸
۰۹۳۷۲۷۱۳۸۰۴



شرکت حمل و نقل جاده ای
احسان هرمزگان

- دارای کمرشکن ۱۱،۷،۴ محور جهت حمل محمولات
سیبک و سنگین به تمام نقاط ایران
- قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور
- مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات
- دارای محوطه جهت حمل شهری و انبار داری

بندرعباس، بلوار جمهوری اسلامی، ترسیده به سه راه جهانبار، ساختمان ایران خودرو، طبقه ۱

مدیریت: ۰۹۱۷۳۶۸۰۹۶۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۳۶۷۶۰۵۲
دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۱۵۵ / ۳۳۴۶۸۱۲۳
نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۶۸۰۶۷
دفتر عملیات: شهرک نگین ترابران همراه: ۰۹۳۹۳۶۸۱۳۰
میدان تره‌بار تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴ / ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / ۰۹۰۲۱۶۳۵۲۱۷
ehsan.hormozgan@yahoo.com www.ehsan.hormozgan.com



شرکت حمل و نقل
دنیز تارابار
DENIZ TARABAR
Heavy & Super Heavy Transportation Co

مدیرعامل: مهدی سرخاب

بندرعباس، بلوار پاسداران،
روبه‌روی دخانیات، پلاک ۵،
طبقه ۵، واحد ۱۳

تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۳۴۵-۴۸
همراه: ۰۹۱۲-۵۲۰۱۰۲۹

deniz.tarabar@yahoo.com



مرزنشینان قطر

♦ تأمین و ترخیص کالا از مبدا و تحویل انبار مقصد
♦ واردات از بنادر گمرکات رسمی و بازارچه‌های رسمی از طریق سهمیه مرزنشینان و پبله وران بدون عملیات بانکی و ارزی

آذربایجان غربی شهرستان خوی

تلفن: ۰۴۴۳۶۳۶۹۳۸۹

۰۴۴۳۶۳۳۴۷۴۴

واتس اپ ۰۹۹۰۴۴۷۵۷۰۱

www.marzneshinan.com

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات،
ترخیص کالا
و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک،

پلاک ۶۷، طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۷۶۴۵

تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶

همراه: ۰۹۱۲۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com



بازرگانی وفا

شرکت رادان سحاب فرامرزی
(سهامی خاص)
شماره ثبت: ۳۳۳۳

مجری پروژه‌های بازرگانی
واردات، صادرات
خدمات ارزی

اخذ مجوزهای مربوطه
ترخیص کالا از گمرکات کشور

مشهد، میدان پنج راه، مجتمع تجاری مجلل
واحد ۲۴۷، بازرگانی وفا

همراه: ۰۹۱۵۲۱۷۱۱۲۱

Info@tradingradan.com
www.tradingradan.com



روان تراب نوپین امید

شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

کریر-فورواردر

* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی
* واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
* واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی
* حمل زمینی از اروپا
* خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندر عباس: سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۶۰ - ۳۲۲۲۷۸۵۲

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



کشتیرانی سپید بندر مکران

(SEPID BANDAR MAKRAN)

خدمات کشتیرانی، نمایندگی خطوط کشتیرانی،
چارترینگ، تدارکات کشتی، بارشماری

چابهار، اسکله شهید کلاتری، اسکله شماره ۵، واحد شماره یک

۰۵۴-۳۵۳۲۲۶۳۸ / ۳۵۳۲۱۳۷۰ / ۳۵۳۲۰۲۴۹

۰۹۱۵۱۹۵۵۸۲۶ / ۰۹۱۹۰۱۳۰۵۱۳

WWW.SEPIDBANDAR.COM INFO@SEPIDBANDAR.COM



شرکت بازرگانی

تجارت مبین دریا

• ارائه خدمات ترخیص کالا، واردات و صادرات، حمل دریایی و زمینی
• صادرات به عمان و کلیه کشورهای حوزه خلیج فارس به صورت فله و کانتینر

بندرعباس، سه راه سازمان، بلوار موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۲، واحد ۲۱۴

تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۳-۴

با مدیریت افشین ابراهیمی رهبر / تلفن همراه: ۰۹۱۷۳۶۷۴۲۶۷

www.mobindarya.ir



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

نیکسان کالا تجارت

* ترانزیت، صادرات، واردات
* ترخیص کالا از کلیه گمرکات ایران

بندرعباس، بین میدان بلوکی و یادبود، کوچه شهید حسن پور،

ساختمان آسمان، طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۹۳۷۵ / ۳۲۲۳۳۸۹۲

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۶۱۹ / همراه: ۰۹۱۲۹۴۵۰۴۴۱

www.nkt-co.com

info@nkt-co.com

بازرگانی اسلامی

مشاوره در امور بازرگانی و ترخیص کالا

ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات کشور
ثبت سفارش، دریافت کلیه مجوزهای واردات و صادرات

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان صابونچی،

کوچه ایازی، پلاک ۶۸، واحد ۱۱

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۱۱۶-۱۸

baha.commercial@gmail.com

عباس نوری

کارشناس و کارگزار رسمی در
گمرک سرخس

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت
صادرات، واردات، کامیون و واگن

تلفن: ۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

csnoori@gmail.com



شرکت بازرگانی

بهنام تجارت

ترخیص و تأمین

کالا-صادرات-واردات-حمل و نقل کالا

منطقه آزاد ماکو، مرزبازگان
خیابان امام، مجتمع تجاری آراآت

همراه: ۰۹۱۴۹۶۰۹۱۴۷

نصیرزاده

behnamtejarat@yahoo.com



حمل محموله‌های سبک، سنگین و ترافیکی از منطقه ویژه اقتصادی پارس جنوبی (عسلویه) به اقصی نقاط کشور

عسلویه، شهرک حمل و نقل کالا، پلاک ۱۸

۰۷۷-۳۱۳۷۵۳۷۱-۵

۰۹۱۷۱۵۰۱۱۳۶

۰۹۱۷۹۹۶۵۶۳۶

Espadan.afra@gmail.com

ترخیص فوق العاده کلیه کالاهای وارداتی مجاز

- قدیمی ترین شرکت ترخیص با ۳۸ سال سابقه و تجربه
- دارای کارت حق العمل کاری جهت اظهار و خروج کالا با مجوز گمرک
- اخذ ثبت سفارش، حمل کالا از مبدا و تحویل درب انبار مقصد

نماینده‌گی‌ها: تهران، خرمشهر، آبدان، بندرعباس، بوشهر، عسلویه و بازرگان
نماینده‌گی 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: ۰۲۱-۸۸۶۶۲۲۷۷ - ۸۸۲۰۷۲۶۰
همراه: ۰۹۱۲۱۰۲۵۳۵۹



گروه ترخیص کاران جنوب

شماره ثبت: ۵۶۵۵۹۰

کالای خود را با اطمینان در مبدا به ما بسپارید و در مقصد با بهترین شرایط بصورت فیکس شده و قانونی تحویل بگیرید.

www.gtjonoub.com

gtjonoub@gmail.com

www.tarkhiskar.co

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات

◀ ترخیص کالا از کلیه بازارچه‌های رسمی کشور

◀ انجام تشریفات بانکی حواله ارز مرجع

تهران، خیابان شریعتی، بالاتر از بلوار میرداماد، روبه‌روی متروی شریعتی، خیابان زیبا،
پلاک ۴۶، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۸۱۱۱۰۳۴ و ۰۲۱-۲۲۸۵۵۹۰۲

همراه: ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶

واتس‌آپ: ۰۹۱۲۱۹۹۵۴۰۶ و ۰۹۳۳۱۰۸۳۱۷۶



شرکت

سلطان تجارت بازرگان

STBMAM

Soltantejaratbazargan.co@gmail.com

www.s-clearance.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 / ۸۸۷۳۵۰۲۳ / ۸۸۷۳۷۷۳۶
فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸

shibenco@yahoo.com

شرکت بازرگانی

کوثر

از سال ۱۳۵۵ طبق اساسنامه‌های موجود

دارای مجوز از سازمان بنادرو دریانوردی و دارای کارت بازرگانی

- ◀ تخلیه و بارگیری و بارشماری کشتی‌ها
- ◀ حمل و نقل جاده‌ای داخلی و ترانزیت کالا
- ◀ ترخیص کالا
- ◀ خدمات تعمیرات کشتی
- ◀ خدمات آبرسانی و سوخت‌رسانی و آذوقه‌رسانی کشتی‌ها (شعبه چندل)
- ◀ ثبت سفارش و خرید اجناس از حوزه خلیج فارس
- ◀ واردات، صادرات
- ◀ انبارداری و استریپ
- ◀ دفاتر: قشم، بندرعباس، کیش

صاحب امتیاز مهدی دستا: ۰۹۳۶۰۲۵۷۵۷۸ / ۰۹۱۷۹۵۴۴۶۳۰

- ◀ صادرات، واردات و ترخیص کالا
- ◀ متخصص در امور گمرکی با پرسنلی مجرب و توانا
- ◀ صادرات کالا به دبی، قطر، بحرین، عراق و روسیه
- ◀ با بیش از ۲۵ سال تجربه در امر ترخیص کالا
- ◀ خدمات مربوط به خرید کالا و امور کارگو و دارای دفتر در چین
- ◀ ثبت و سفارش جهت کالاهای شما

تهران، خیابان سعدی شمالی، کوچه زوارنیان، پلاک ۱۳، واحد ۶

همراه: ۰۹۱۶۱۳۱۱۲۸۹ / تلفن: ۳۶۴۱۹۰۱۶ / ۳۶۴۱۹۰۲۴ - ۰۲۱



شرکت بازرگانی

یاران

www.yaran-trading.com

yan.trading2020@gmail.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

دارای دو شعبه فعال در چین و دبی

با بیش از ۱۲ سال سابقه در زمینه تجارت در چین

محور های فعالیت شرکت هورداد تجارت تاو بین الملل:

- « انجام امور مربوط به بازرگانی ، واردات و صادرات
- « انجام تمامی حواله های ارزی
- « حمل کالا از مبدا چین به ایران
- « مشاوره سرمایه گذاری در کشور چین
- « ترخیص کالا در کمترین زمان و با کمترین هزینه در ایران و چین



Hoordad Trade Tax International

هورداد تجارت تاو بین الملل

تهران ، قیطریه ، خیابان قلندری ، کوچه سمیاری

پلاک ۲ ، واحد ۷

تلفن : ۰۲۱-۲۲۲۳۴۹۸۰

همراه : ۰۹۱۲ ۳۱۸ ۷۹۲۷

۰۹۱۲ ۵۷۲ ۲۷۷۹

Hoordadtrade.com

info@hoordadtrade.com



پلاک تجارت هیرون گستران (۱۲۳۳۳)

ترخیص کالا ، صادرات ، واردات

« مشاوره بازرگانی ، خرید کالا ، ثبت سفارش کالا

« لجستیک در امارات ، استاندارد کالا ، امور بانکی و ارزی

تهران : بلوار میرداماد ، روبروی بانک مرکزی ، برج رز ، طبقه ۷ ، واحد ۷۰۸

بوشهر : خیابان دهقان (گمرک) ، روبروی برج اداره بندر ، ساختمان عیسوندی ، طبقه ۱ ، واحد ۲

دبی : خیابان الفوز ، روبروی الخیل مال ، خیابان ۲۴ ، نزدیک مستر گپ ، انبار شماره ۶

تلفن : ۰۲۱-۴۵۹۴۳

تلفن : ۰۹۱۹۴۵۶۸۸۵۰

Instagram: lrtrading.co

www.LRTrading.co

info@LRTrading.co

سمندریل ، پیشرو در ارائه خدمات لجستیک



- ارائه دهنده خدمات لجستیکی حمل و نقل بصورت 3PL
- مجهز به ناوگان ملکی ریلی و جاده‌ای
- دارای رتبه نخست در حمل ریلی کانتینر در کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل بین‌المللی به صورت ترکیبی
- امکانات منحصر به فرد در عملیات لجستیکی (تخلیه / بارگیری / استافینگ / فیتینگ و ...)
- و انبارش (مسقف و روباز) در مجاورت تهران
- تلفن: ۰۲۱ - ۴۴۷۹۴۲۷۶
- تنوع در حمل انواع محمولات (پتروشیمی ، کانتینر ، انواع ورق آهن ، انواع لوله ، خودرو و ...)
- شماره: ۰۲۱ - ۴۸۲۷۹۳۲۹

www.samandrail.ir

info@samandrail.ir



شرکت راه آهن کشش

تعمیر و نگهداری و بهره‌برداری انواع لکوموتیوهای باری، مسافری و مانوری

آدرس: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۷۳
تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۹۳۹۴۴۰ - ۶۶۹۰۳۴۳۳
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸

www.rak.co.ir

info@rak.co.ir



شرکت آهن ریل کاران

« حمل و جابجایی کلیه محموله‌ها در تمام خطوط ریلی کشور توسط واگن‌های ۴ محوره با ظرفیت ۵۵ تن و ۶ محوره با ظرفیت ۸۸ تن
« حمل و جابجایی محموله توسط تریلر و جرثقیل

اهواز، ناحیه صنعتی کارون، شرکت لوله سازی اهواز شرکت آهن ریل کاران
تلفن: ۰۶۱ - ۳۲۲۷۴۵۱۵ / ۳۲۲۷۴۵۱۵

ark84.co@gmail.com

حمل‌ونقل ریلی داخلی و بین‌المللی

- حمل‌ونقل ریلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، کلینکر و...
- حمل‌ونقل ریلی فرآورده‌های نفتی و انواع روغن‌های صنعتی و خوراکی
- حمل‌ونقل ریلی مواد شیمیایی (سود و اسید)
- حمل‌ونقل چندوجهی محمولات معدنی و شیمیایی
- حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و فرورادری حمل محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

سینا ریل پارس
SINA RAIL PARS



مدیرعامل: حامد نوروزی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری شمال، نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰، ساختمان سینا، طبقه ۳
تلفکس: ۹-۴۶۱۰۰۹۸۰

www.srpt.ir

info@srpt.ir



شرکت پیستاز راه و شهر

ارائه دهنده خدمات انحصاری حمل و نقل خرده بار ریلی

مدیر عامل: مجید فغانی

Pishtaz baro shahr Co.

◀ حمل و نقل داخلی:

خرده بار، خودرو، فرورادری، محمولات کانتینری، تخلیه و بارگیری، حمل درب به درب بار و خودرو به صورت ریلی و ترکیبی با خودرو

◀ امکانات لجستیکی:

ناوگان باری پرسرعت ملکی، ناوگان خودروبر استیجاری، ناوگان باری کم سرعت استیجاری، ناوگان حمل کانتینر استیجاری، دارای نمایندگی در بیش از ۴۰ ایستگاه راه آهن در سراسر شبکه ریلی کشور و بهره‌برداری انحصاری از انبارهای حمل خرده بار ایستگاه‌های قطار

تهران، خیابان شوش غربی، نرسیده به میدان راه آهن، انبار توشه تهران، ساختمان شهید صبوری،

طبقه همکف، پلاک ۱۰۴ کدپستی: ۱۱۸۹۶۱۴۵۳۳

تلفن: ۵۵۶۶۸۶۳۶ و ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ / ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲ / شماره: ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

www.ghatarbar.ir

info@ghatarbar.ir

شرکت راه آهن حمل و نقل (سام‌مام)



حمل و نقل داخلی

مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور، مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه‌ها و پایانه‌های مجاز کشور

حمل و نقل بین‌المللی

واردات، صادرات و ترانزیت و خدمات فرورادری از کشورهای CIS، چین، ترکیه به ایران و برعکس

امکانات لجستیکی

ناوگان باری ملکی، لبه بلند و مخزن‌دار سازه‌های اختصاصی تخلیه مواد فله در بندرعباس و سنگان

www.rwt.ir
info@rwt.ir

تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴ کدپستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰
۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶

<p>شرکت حمل و نقل کالا و مسافر</p> <h2>گلشن بار ابهر</h2> <h2>آرام گرد ابهر</h2> <p>به مدیریت محمد رضا همتی</p> <p>آدرس باربری ابهر: پایانه بار، غرفه ۵ آدرس مسافری ابهر: پایانه مسافری شماره تماس باربری: ۰۱۱۵۴۱۱ - ۰۹۹۰ ۰۲۴۳-۵۲۸۴۰۲۳</p> <p>شماره تماس مسافری دفتر امام حسین: ۵۲۷۳۳۵۷ - ۰۲۴۳ دفتر ترمینال: ۵۲۱۴۰۳۵ - ۰۲۴۳ خرم دره: ۵۵۲۸۱۰۸ - ۰۲۴۳ مدیر عامل: ۰۹۱۲۱۴۲۵۴۱۱</p>	<p>ترمینال تهران</p> <p>شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی.ا.م.تی)</p>  <p>شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)</p> <p>مدیر عامل: منصور ملاصالحی</p> <p>تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴ پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴ ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶</p> <p>پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱ ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱</p> <p>pmt.t2co@gmail.com www.pmtco.ir</p>	<p>شرکت تعاونی مسافری</p>  <h2>میهن نور آریا زاهدان</h2> <p>شماره ثبت: ۲۱۵۹</p> <p>مدیر عامل: حبیب الله جمشید نیا</p> <p>همراه: ۰۹۱۵۸۳۷۰۰۳۴ زاهدان، خیابان امام خمینی غربی، پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳</p> <p>تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳ تلفن دفتر دانشگاه: ۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸ mihannoorarya2015@gmail.com</p>	 <h2>ایران پیمان</h2> <h3>پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری</h3> <p>تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸ تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲ - ۲۳ تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۶۶۳۹۵۴ - ۵ تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۵۵۳۰ - ۷۷۸۶۸۰۸۰ تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰ - ۱ www.iranpeyma.info</p>
--	--	---	--

<p>راه اندازی و نگهداری سیستم‌های حفاظتی و نظارتی:</p> <ul style="list-style-type: none"> • دوربین های مدار بسته • راه بند، کنترل تردد و پلاک خوان • حضور و غیاب <p>راه اندازی و نگهداری فایروال و سامانه های امنیتی:</p> <ul style="list-style-type: none"> • داخل شبکه • برون سازمانی • آنتی ویروس محلی و تحت شبکه <p>شرکت پارس فراخن</p> <p>+۹۸-۲۱-۸۸۷۳۱۳۷۲ +۹۸-۲۱-۹۱۳۰۱۳۷۲ info@parshitech.com http://www.parshitech.com</p>	 <p>ارائه دهنده خدمات کامپیوتری، شبکه، مخابرات سازمانی و بین سازمانی</p> <p>آماده عقد قرار داد پشتیبانی و نگهداری سیستم های کامپیوتری و شبکه با سازمانها و موسسات</p>	<p>راه اندازی، نگهداری و پشتیبانی:</p> <ul style="list-style-type: none"> • شبکه های کامپیوتری • شبکه های بیسیم بین ساختمانی / بین شهری • ارتباطات بین شعبات • تجهیزات شبکه اعم از مودم، روتر، سوئیچ، سرور و فایروال <p>راه اندازی و نگهداری سیستم‌های مخابراتی:</p> <ul style="list-style-type: none"> • مبتنی بر شبکه VoIP • تلفن‌های ساتنرال تحت شبکه Asterisk / Elastix / GrandStream • تلفن‌های ساتنرال پاناسونیک
---	---	---



شرکت فروهر دریای پارس

Faravahar Darva Pars

♦ نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

♦ ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی (کانتینری و غیرکانتینری)

♦ ارائه خدمات فورواردری (هوایی - دریایی - زمینی) ♦ خدمات حمل زمینی (ترانزیت)

تهران، میدان فاطمی، کوچه بهرام مصیری، ساختمان فروهر دریای پارس پلاک ۱۷

۰۲۱-۸۸۸۵۳۵۱۴ / ۰۹۰۲۷۲۱۲۱۰۰ / ۰۲۱-۵۹۱۳۶ - ۸۸۲۱۲۱۰۰

www.fdp-ag.com ceo@fdp-ag.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی دالاهو ترابار شایان

کریر - فورواردر - ترانزیت

- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
- حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
- مجهز به کامیون‌های 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 / شماره: ۸۶۰۳۱۰۵۴

dalahootarabar@gmail.com



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی

هژیر راه

دفتر تهران: سعادت آباد، میدان فرهنگ، ۲۴ متری فرهنگ

نشانی: چهارم شرقی، پلاک ۲۹ طبقه ۴، واحد ۳۴

تلفن: ۲۲۱۲۳۹۳۱ / ۲۲۱۲۳۹۳۰ - ۰۲۱

همراه: ۰۹۱۲۳۸۷۷۲۶۹

بندرعباس: بلوار پاسداران، نشانی: خیابان مالک اشتر، طبقه دوم کتاب فروشی

تلفن: ۳۲۰۹ - ۰۷۶ / شماره: ۰۷۶-۳۳۴۴۴۲۰۳ / همراه: ۰۹۱۷۱۶۱۷۸۲۸

www.hazhirrah.com

info@hazhirrah.com



شرکت یونپاک

بسته بندی و حمل‌ونقل بین‌المللی (سهامی خاص)

- ♦ بسته بندی لوازم منزل و مبلمان
- ♦ بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین آلات و آثار هنری
- ♦ ساخت صندوق‌های چوبی ♦ کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار
- ♦ حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی
- ♦ جابجایی دفاتر شرکت‌ها و سفارتخانه‌ها و دفاتر روزنامه
- ♦ عضویت در انجمن‌های بین‌المللی فورواردرهای در آمریکا و اروپا و آسیا

تهران، کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج، خیابان جهاد جنوبی، پلاک ۸، ترمینال یونپاک

شماره: ۰۲۱-۴۴۹۰۱۴۸۰

تلفن (خط): ۰۲۱-۴۴۹۰۳۵۳۵

www.unipack.ir

info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی آریا فرین جام

ARIA FARIN JAAM INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDING CO.

- سرویس منظم هفتگی حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسه کامیون در دست یا به صورت خرده بار، با استفاده از ناوگان ایرانی و خارجی.
- حمل محمولات هوایی به صورت یخچالی و غیر یخچالی از کلیه نقاط جهان به مقصد ایران و بالعکس.
- حمل دریایی با استفاده از انواع مختلف کانتینر به صورت خرده بار یا در دست از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران، و به صورت در دست از بنادر ایران به کلیه بنادر جهان به صورت مستقیم و غیر مستقیم.
- انجام امور ترانزیت داخلی و خارجی از کلیه گمرکات ورودی به کلیه گمرکات با حفظ شرایط و قوانین مربوط به ترانزیت داخلی و خارجی کالا.

تهران، خیابان بهشتی، قبل از اتوبان مدرس، پلاک ۳۳۰ - ۰۲۱-۴۱۴۸۲۰۰۰

www.ariafarin.com

info@ariafarin.com



شرکت پارس آلامتو خلیج فارس

بازرگانی ارائه دهنده خدمات بندری

دفتر هرمزگان: بندرعباس، خیابان دانشگاه، ۱۳/۱ ساختمان تورینو، طبقه دوم

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۶۳۰۸۲ / ۰۷۶-۳۳۶۶۳۰۸۱ / فکس: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸

دفتر تهران، ونک، خیابان سئول، کوچه ۱۲ متری اول، پلاک ۱، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۱۹۱۵۴



گروه بازرگانی

استاریول

ترخیص کالا از گمرک بازرگان

(واردات و صادرات)

- ترخیص کلیه کالاهای وارداتی به صورت کانتینری و گروپاژ (پالتی) به صورت ثبت سفارشی و بدون ثبت سفارش (پبله‌وری و مرزنشینی) در کمتر از ۱۰ روز کاری

- خرید، ترخیص، تحویل در محل مشتری از تمام نقاط جهان

منطقه آزاد ماکو، شهر بازرگان، خیابان امام، روبه‌روی بانک ملت، ساختمان باقرزاده، طبقه ۸، واحد A

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۵۲۵ / همراه: ۰۹۱۲۶۵۴۵۱۵۹ - ۰۹۱۲۰۲۰۸۵۵۹

www.staryol.com

info@staryol.com



Malek Tarabar International Transport

شرکت حمل و نقل بین‌المللی ملک ترابار (سهامی 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، تریلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه‌دار، چادری
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه‌های 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: ۶۶۰۱۸۰۸۰ (خط ۱۰) / فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

info@malektarabar.com

۹۱۷۹۰۹۷
۹۱۶۵۷۷۷۸۱۶۰

NETWORK SERVICE

مشاور و مطرح شبکه انجمن حمل و نقل بین المللی
در سال های ۹۵ تا ۹۸

www.networkservice.ir info@networkservice.ir

AFC
All Freight Cargo Operator
آفکو سامانه حمل و نقل بین المللی

صادرات و واردات
به آسانی یک سفارش آنلاین

پشتیبانی آنلاین 24 ساعته
09102004562
09356668021 88481438-40
09357778021 AFCO-CO.COM

شرکت وانیکس
ONE X COMPANY

صفر تا صد واردات کالا از چین، امارات و هند
با چک تضمینی

021-88852013-15 info@1xcompany.com
09194706035 www.1xcompany.com

شرکت حمل و نقل
طارق
لجستیک و حمل و نقل هندی

« تامین کشنده، تریلر و کمرشکن با امکان پرداخت کرایه حمل به صورت
« پس از رسیدن از مبدا اهواز
« تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت، سرقت جزئی)
« حمل محمولات فله شامل گندله سنگ آهن
« حمل آهن آلات شامل ورق، شمش، کویل، تیر آهن، میلگرد، کلاف، رول و...
« حمل محمولات پروژه‌ای و کیسه‌ای، قطعات و نگله‌های سنگین،
قطعات کارخانه‌های فولادی
« ارائه خدمات لجستیک جهت حمل محمولات فولاد صادراتی
« ارائه گزارشات آماری و پیشرفته پروژه به صاحبان کالا براساس
متدهای استاندارد

اهواز، شهرک حمل و نقل کالا، خیابان اصلی، پلاک ۳۰
تلفن: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۶ / فکس: ۰۶۱-۳۳۸۳۲۶۰۹
همراه: ۰۹۱۲۳۲۱۱۸۱۳ / ۰۹۱۲۳۲۱۱۶۰۳
www.tareghtrans.com info@tareghtrans.com

بیمه آسیا
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
تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷
Email: bobehreja@gmail.com

خواهشمنداست پس از تکمیل فرم، هزینه اشتراک را به
شماره حساب: ۱۵۵-۹۹۶۷-۷۱۳۴۲۴-۱ | بانک گردشگری
شماره شبدا: ۹۰۰۶۴۰۰۱۵۵۹۹۶۷۰۷۱۳۴۲۴۰۰۱
شماره کارت: ۵۰۵۴-۱۶۷۰-۰۰۱۴-۵۴۹۱
به نام موسسه فرهنگی هنری ترابریان اندیشه فردا واريز نماييد.
۰۲۱-۸۸۹۲۵۹۳۷-۳۸

تراپیک
ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

نوع	پیش‌تاز یا پیک (ریال)
اشتراک	تهران
شش نوبت (با تخفیف)	شهرستان
دوازده نوبت (با تخفیف)	۳/۲۰۰/۰۰۰
	۵/۴۰۰/۰۰۰
	۶/۲۰۰/۰۰۰

نسخه تک فروشی ۴۰۰/۰۰۰ ریال

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



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



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.



www.bslshipping.com

Tel : 021- 42278 * 57806000

Adress : Third floor , No 157, Motahari Ave , Tehran



www.bslshipping.com

Tel : 021- 42278 * 57806000

Adress : Unit2, First Floor, No.161. Motahari Ave, Tehran



Website: www.pspexpress.com

Email: info@pspepress.com

Address: Building no.5, Neyrizi st., Shahid
beheshti Ave, Tehran, Iran

Tel: 02142281

Abdis Marine
Shipping Co



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



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
دليل (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



خدمات IT و فناوری اطلاعات

تجهیز، نصب و پشتیبانی شبکه‌های رایانه‌ای
امنیت انواع شبکه و سرور
طراحی و توسعه انواع وب سایت و اپلیکیشن
مدیریت و اجرای سیستم VOIP
نرم افزارهای یکپارچه سازمانی

خدمات سازمانی

مدیریت امور مالی و حسابداری
مدیریت امور استخدامی
مدیریت ارزیابی و توسعه منابع انسانی
اجرای سیستم‌های ارزیابی عملکرد سازمانی
مدیریت جلسات و رویدادها

خدمات لجستیک

مدیریت لجستیک و زنجیره تامین
خدمات 3PL و 4PL
خدمات حمل و نقل بین المللی کالا
خدمات تخلیه و بارگیری، مدیریت انبار و موجودی
ترانزیت و حمل داخلی کالا

خدمات بازرگانی بین المللی

مدیریت تامین مواد اولیه و کالا
مدیریت و خدمات فروش بین المللی
خدمات تدارکات بازرگانی
تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
مدیریت و نظارت بر بازرسی کالا و بیمه

فرآیندهای پیچیده در یک راهکار ساده



نسیم اطلس تجارت
بازرگانی بین المللی



نسیم اطلس تامین (سهامی خاص)
مدیریت لجستیک و زنجیره تامین



نسیم اطلس کالا (سهامی خاص)
حق العمل کاری گمرکی



نسیم اطلس اقیانوس
نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی



نسیم اطلس راهکار (سهامی خاص)
فناوری اطلاعات و خدمات رایانه‌ای



نسیم اطلس جاده
حمل و نقل بین المللی کالا



طرح ۸۳ بانک مسکن

فرصتی ممتاز برای خرید مسکن



بانک مسکن
bank.maskan.ir
۰۲۱-۶۱۰۸۸

مژده ترابر

حمل و نقل بين لمللى



info@mojdehtarabar.com

+98 21 45842



با ما راه را طی کنید، رهیاب

RAHYAB LOGISTICS

World Class Freight Consultant

- Foreign-to-Foreign Shipping
- Logistics Design
- Ocean FCL and LCL
- Land FTL and LTL
- Air Cargo Services
- Cargo Insurance
- Purchasing
- Door-to-Door Services
- Cross-Border Shipping
- Consolidation and Deconsolidation
- Multimodal Transportation
- Project Cargo




آماده اید؟ ✓ انجام شد




Choose the best, we will do the rest

Unit73, 7th Floor, No. 2761,
corner of Shahnavaaz St., Valiasr St.,
Tehran, Iran

Phone: +98 21 22051566 – 22047556
info@rahyablogistics.com
www.rahyablogistics.com

 rahyab.logistics

 rahyab-logistics

EUROPE

is our main Route



First Floor, No. 45 , 47
Hamid Sadr St.,
Vali - e - Asr Ave., Tehran
Tel : +9821- 8880 2606
www.ritco.co





حمل سریع بین المللی

خدمتی جدید از PSP
ارسال مستقیم و هوایی کالا از دبی به تهران
در کوتاه ترین زمان

- واردات کالا از امارات بدون نیاز به کارت بازرگانی
 - ترخیص یک روزه از گمرک فرودگاه امام خمینی (ره)
 - استعلام قیمت نهایی پیش از ثبت سفارش
 - ثبت سفارشی آسان از طریق اپلیکیشن اختصاصی
- پی اس پی، در تمامی مراحل ارسال و تحویل بار کنار شما خواهد بود.



پی اس پی راهکاری نوین برای تجارتی موفق



تهران - خیابان شهید بهشتی، خیابان نیریزی - پلاک ۵ ☎ ۰۲۱ - ۴۲۲۸۱



www.torangdarya.com

 **420 34 000**

info@torangdarya.com