

# تاریخ

۱۴۵

آذر ۹۵ / ۱۸۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد تریب

ویژه ۲۶ آذر روز حمل و نقل

## معیوب

- زن انقراض!
- هزارچم هوایی
- قرارداد بین‌المللی فقط خوش‌وبش نیست!
- اصلاحات گمرکی در گیت ارزیابی مجلس
- نقش عامل انسانی از نگاه یک لکوموتیوران
- تجاری‌سازها در دنده سنگین
- نابودی تالاب، ظهور باتلاق



شرکت دریایی

# هدایت کشتی خلیج فارس



PERSIAN GULF PILOT  
MARINE SERVICES CO.



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



*Delivering new ideas to the sea*

## خدمات کلی :

راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی  
کشتی به گل نشسته، عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ،  
جابجایی سازه‌های غول پیکر دریایی، خدمات یدک کشتی،  
راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره



آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)،  
بالای از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه چهارم  
تلفن: ۶-۸۸۱۹۰۶۴۴ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷  
[www.pgppilotco.ir](http://www.pgppilotco.ir)

# INNOVATION IN ACTION



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

# سرویگاز servigas

طراحی و ساخت انواع مخازن تحت فشار ثابت و  
سیار با کاربری برای فرآورده های ویژه شامل:  
گاز مایع، پروپیلن، پروپان، بوتان، پنتان و آمونیاک

مشتریان ما، اعتبار ما



ISO 10002 : 2004



ISO 9001 : 2008



عضو  
انجمن سازندگان  
تجهیزات تحت فشار  
صنعت نفت ایران  
S.I.P.I.E.M



۸۴۱  
۱۸۱۳۲-۱

دفتر مرکزی: تهران - خیابان سهروردی شمالی - خیابان هویزه غربی پلاک ۱۱۸ - طبقه چهارم

تلفن: ۵ - ۲۳ ۵۴ ۵۲ ۸۸ ۲۱ ۹۸+

Head Office: No. 118, Hoveyze St, North Sohrevardi Ave, Tehran, IRAN

Tel: +98 21 88 52 54 23-5

www.ServigasCo.com

info@ServigasCo.com

## نقشه ماهواره ای مجتمع بندری امام خمینی (ره)

### فرآیند انعقاد قرار دادهای سرمایه گذاری

#### شروع

ارسال تقاضای سرمایه گذاری توسط سرمایه گذار

بررسی تقاضا در کمیته بازار و سرمایه گذاری

آیا مورد توافق کمیته می باشد؟

اعلام به  
متقاضی  
جهت اطلاع  
**خیر**

#### بلی

اعلام به شرکت سرمایه گذار جهت گزارش توجیهی فنی و اقتصادی طرح، تعهدنامه و ضمانت نامه بانکی جهت حسن اجرای فرآیند سرمایه گذاری

ارائه گزارش توجیهی فنی و اقتصادی طرح، تعهدنامه و ضمانت بانکی توسط سرمایه گذار

بررسی گزارش توجیهی فنی و اقتصادی طرح توسط کارشناسان خبره بندر و ارسال طرح نهایی به سازمان بندر و دریانوردی جهت اخذ تاییدیه

بررسی طرح در سازمان و صدور مجوز جهت انعقاد قرارداد

تنظیم قرارداد و پیوست های مورد نیاز طبق مجوز اخذ شده

امضاء قرار داد توسط متقاضی و مدیر کل بندر و ابلاغ قرارداد

طرح توسعه اراضی ۶۰۰ هکتاری  
لجستیک بندری

طرح توسعه اراضی ۱۵۰ هکتاری  
لجستیک بندری

محدوده عملیاتی فعلی ۱۳۰۰ هکتاری

#### پایان

۰۶۱۵ ۲۲۸ ۵۰۴۸



خوزستان - بندر امام خمینی

۰۶۱۵ ۲۲۸ ۲۰۵۰



مجتمع بندری امام خمینی (ره)

pr@bik.ir



روابط عمومی - ص.پ ۱۵۹

bikport.pmo.ir



شرکت حمل و نقل  
توزین بار بندر



تهران، میدان توحید، ابتدای خیابان ستارخان، خیابان اکبریان آذر، پلاک ۳۸، واحد ۸

Tel: ۰۲۱-۶۶۴۳۱۳۹۲ و ۹۴ - ۰۹۱۲۱۱۹۹۳۹۱ Fax: ۰۲۱-۶۶۹۰۳۶۲۱

بندر عباس، میدان یادبود، بلوار امام، نرسیده به سه راه دلگشا، ساختمان آسمان، طبقه دوم و سوم

Tel: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۴۶۷ و ۶۸ Fax: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۴۶۶

[www.tbbsco.net](http://www.tbbsco.net)



(دانش محور)

# کاوه دیزل

## نماینده انحصاری کامیون های SISU فنلاند

کاوه دیزل (سهامی خاص)

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بختیارست، پلاک ۳۸

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۱۰۰۱۹۰

فکس: ۰۲۱ - ۸۸۱۰۰۱۹۰ داخلی ۶

وبسایت: [WWW.KAVEHDIESEL.IR](http://WWW.KAVEHDIESEL.IR)

ایمیل: [INFO@KAVEHDIESEL.IR](mailto:INFO@KAVEHDIESEL.IR)



@kavehdiesel



kaveh\_diesel



۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بنادر و پایانه های نگهداری کالا و کانتینر

دارای رتبه ۱ در رشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور

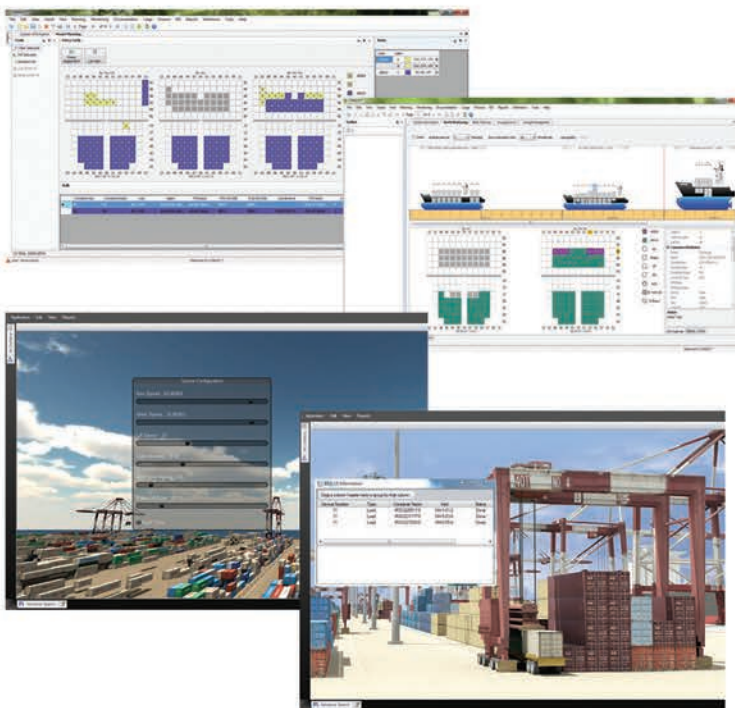
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند ترمینال های کانتینری (TCTS™) در کشور

برنده جایزه دوم طرح برتر آسیای الکترونیکی (AFACT) در سال ۲۰۱۱ برای عملیاتی سازی سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه در ۱۳ بندر تجاری کشور



SMS



### و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری رهیاب CONSOL™ :

- ✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست
- ✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی
- ✓ مونیتورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✓ جست و جوی قوی و کارا
- ✓ مطمئن، کاربردی و سریع

آدرس: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: [www.rahyaab.ir](http://www.rahyaab.ir)

پست الکترونیک: [info@rahyaab.ir](mailto:info@rahyaab.ir)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲





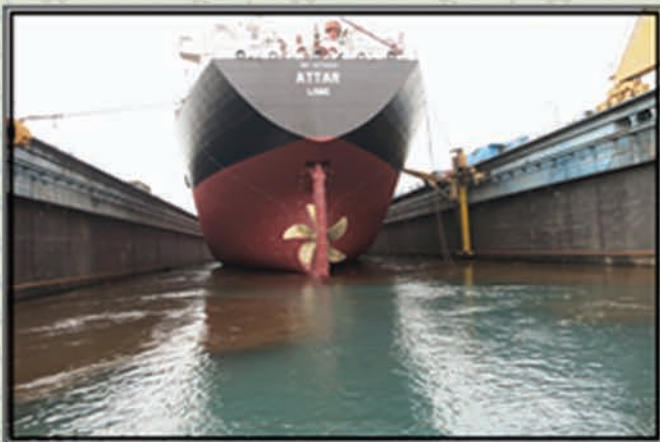
PERSIA HORMOZ SHIPYARD

# شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

بزرگترین و مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی انواع شناورها با بکارگیری نیروهای متخصص و ماهر
- ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلیه بنادر و لنگرگاه های جنوبی کشور
- تامین رضایت مشتریان از طریق ارائه تعرفه های رقابتی و انجام صفر تا صد پروژه های تعمیراتی
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و متریال مرغوب و بهره گیری از روش های استاندارد تولید



حوض شناور (داک دلفین) به ابعاد ۴۲\*۲۴۰ متر  
با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالابر سینکرولیفت به ابعاد ۳۲\*۱۷۰  
متر با قابلیت بالابری ۱۱ هزار تن



بندر عباس : کیلومتر ۳۷ جاده بندر خمیر - مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران -  
شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز - کد پستی ۷۴۷۱۵ - ۷۹۳۴۱  
شماره های تماس: دفتر مدیریت : ۰۲۶-۳۲۵۷۱۱۹۴ - ۳۲۵۷۱۱۸۷ (۰۲۶)  
فکس : ۰۲۶-۳۲۵۷۱۱۷۷ - ۳۲۵۷۱۲۰۴  
پست الکترونیک : info@persiahormoz.com

# شرکت هدف نوین بندر



## Hadaf Novin Bandar co. Docking & Repairing of Vessels

این شرکت بهره برداری از سرسره بندر امام خمینی (ره) با مشخصات: طول ریل ۲۵۰ متر، طول گهواره ۸۰ متر، عرض گهواره ۱۴ متر قابل تغییر به ۱۷ متر ظرفیت اسمی ۱۴۰۰ تن از سال ۱۳۸۴ را به عهده دارد به لطف پروردگار متعال هم اکنون فعالترین داک تعمیرات در استان خوزستان با انجام بیش از ۲۰۰ عملیات داکینگ است. این شرکت هم اکنون مجری تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای شرکت ملی پایانه‌های نفتی ایران و اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان است.

### دارای سیستم مدیریت یکپارچه IMS از QCR

### اهم پروژه‌های انجام شده توسط شرکت هدف نوین بندر:

- داکینگ، انجام تعمیرات اساسی زیرآبی و آنداکینگ بیش از ۲۰۰ فروند شناور
- اجرای تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای شرکت پایانه‌های نفتی ایران
- داکینگ و انجام تعمیرات سیستم شاتل شناور یدک کش دادمان ۳ برای اولین بار در کشور
- داکینگ و انجام تعمیرات اساسی زیرآبی کشتی بویه‌گذار مهر، که علی رغم قدمت بیش از ۳۰ ساله تا کنون در داک سرسره بندر امام خمینی (ره) داک نگردیده بود.
- ساخت ۳۵ فروند بویه ۵/۵ و ۷/۵ تنی با مختصات منحصر به فرد و رعایت آخرین استانداردها و الزامات موسسات رده بندی برای اولین بار در کشور
- داکینگ و انجام تعمیرات اساسی زیرآبی شناور پیلتن با سیستم رانش منحصر به فرد Voithschneider
- داکینگ همزمان یدک کش‌های احد و فولاد، رشید و پیوند برای اولین بار در داک بندر امام خمینی (ره)
- داکینگ شناور یدک کش تورج متعلق به شرکت پایانه‌های نفتی ایران برای اولین بار در کشور
- تعمیر شناورهای با سیستم رانش پیچیده گام متغییر (CPP) و پروانه سینه (Bowthrufter) از جمله یدک کش ۱۲ فروردین و یدک کش ۷ تیر
- انجام عملیات نصب تجهیزات تکمیلی سکوی سه گانه V.T.S (کنترل ترافیک دریایی) بندر امام خمینی (ره)
- تعمیرات و بازسازی درآگ هد، لوله‌ها و پمپ‌های لایروبی کشتی لایروب هویزه
- داکینگ شناور یدک کش صبور یک با سیستم شاتل برای اولین بار در داک یاردهای سازمان بنادر و دریانوردی
- تعمیرات اساسی لایروب چنگکی و استر اتریک دز فول
- تعمیرات اساسی سیستم رانش Voithschneider شناور پیلتن

# Hadaf Novin Bandar

## اهم توانایی‌های شرکت هدف نوین بندر



- انجام تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای آلومینیومی و فولادی
- طراحی و مهندسی، خرید و ساخت سازه‌های فلزی ساحلی و فراساحلی و شناورها
- تعمیرات اساسی زیرآبی و پیشگیرانه شناورها و تجهیزات دریایی
- راهبری شناورهای دریایی
- طراحی و ساخت انواع چراغ‌های دریایی
- قابلیت انجام کلیه تعمیرات مرتبط با سیستم‌های رانش، ماشین‌آلات، لوله کشی، برق، ناوبری و تهویه مطبوع شناورها

## اقدامات در دست انجام طرح و توسعه

طرح سرمایه‌گذاری ساخت و راه اندازی داک سرسره با ظرفیت محدود در محدوده داک سرسره فعلی (۱) باعنایت به اینکه سرسره چوبی ساخته شده در محدوده داک سرسره از زمان ساخت تاکنون بلااستفاده بوده است این شرکت در نظر دارد با سرمایه‌گذاری بالغ بر هشتاد میلیارد ریال داک سرسره و کارگاهی با مشخصات ذیل بر روی سرسره چوبی احداث نماید:



### الف: داک سرسره

- ظرفیت عملیاتی تا ۱۵۰ تن
- عرض شناور تا ۱۰ متر
- طول شناور از ۱۵ تا ۳۰ متر
- عرض ریل‌گذاری ۶ متر

### ب: کارگاه

- سوله کارگاهی ساخت قایق‌های آلومینیومی و فولادی زیر ۲۰ متر با تجهیزات کامل
- ایجاد کارگاه تراشکاری با دستگاه سنگین تراشی و انواع دیگر دستگاه‌های مورد نیاز کارگاه تراشکاری
- ایجاد کارگاه تعمیرات مکانیکی و هیدرولیکی برق و الکترونیک کامل با همه تجهیزات به روز

### اهداف طرح

- افزایش توان داکینگ همزمان و بالابردن ظرفیت عملیات تعمیراتی به تعداد ۱۶ فروند اعم از قایق بارج و بیدک کش‌های کلاس ناصر
- انجام عملیات همزمان داکینگ ۳ فروند شناور
- کاهش ریسک ناشی از بلند کردن و دفرمگی شناورها
- جهت استفاده نکردن از جرثقیل‌های ساحلی
- افزایش اشتغال تا سطح ۱۱۰ نفر



آدرس: مجتمع تأسیساتی بندر امام خمینی (ره) - اسکله سرسره

تلفن: ۲۲۸۲۹۳۲-۲۲۸۲۹۳۵ (۰۶۱۵) تلفکس: ۲۲۸۲۹۳۲ (۰۶۱۵)

تلفن دفتر خدمات فنی: ۲۲۸۲۹۲۷ (۰۶۱۵)

# تدبیر از بزرگان امید بر جوانان



Tell: (+9821)88533015  
Fax: (+9821)88533918  
[info@lotka-group.com](mailto:info@lotka-group.com)

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



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

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

کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان  
موسسات و شرکت‌های حمل و نقل داخلی کالای کشور  
تلفن: ۵-۷۷۶۴۸۳۱۴ تلفکس: ۷۷۶۰۳۵۲۸

انجمن صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های  
حمل و نقل کالای برون شهری تهران و حومه

تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲

اتحادیه موسسات و شرکت‌های حمل و نقل

کالای برون شهری استان تهران

تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲

شرکت شهرک حمل و نقل موسسات باربری تهران

تلفن: ۳-۷۷۶۲۸۶۸۰ ۷۷۷۶۲۸۰۵۰ ۷۷۵۰۹۱۵۳ فکس: ۷۷۶۴۲۵۴۲



شرکت ملی پالایش و توزیع فراورده های نفتی ایران

# فهرست پالایش و توزیع

راهنمای جامع

**Iran Refining and Distribution of oil Products Directory**

بانک اطلاعات تخصصی فعالان صنعت نفت و خدمات دهندگان به این صنعت یکی از بزرگترین بانک های اطلاعاتی کشور است که برای یافتن پیمانکاران پرسابقه مورد استفاده همه سازمان های حاکمیتی و شرکت های دولتی صنعت نفت قرار می گیرد. فهرست طبقه بندی شده [irandirectory.info](http://irandirectory.info) کاملترین فهرست این عرصه است.

شرکت های حمل و نقل مرتبط با صنعت نفت می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر جهت ثبت نام و درج اطلاعات شرکت خود در بانک اطلاعاتی با بخش بازرگانی تماس حاصل نمایند.

**IRAN**  
**DIRECTORY** • **INFO**

بازار گلدان: ۸۸۸۹۴۳۳۳-۸۸۹۰۰۴۸۹۰

تلفن: ۸۸۸۹۴۳۳۳



پیشرو دیزل آسیا

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

معاونت محترم وزیر راه و شهرسازی و  
ریاست محترم سازمان حمل و نقل جاده ای کل کشور

بی شک رسیدن به توسعه پایدار شهری و عدالت اجتماعی در  
حوزه حمل و نقل در گرو همکاری و مساعدت تلاشگران در  
این بخش می باشد .

۲۶ آذر ماه **روز حمل و نقل** بهانه ای بود تا از زحمات و تلاشهای  
حضرتعالی و تمامی خدمتگزاران صدیق در این عرصه تقدیر و تشکر  
بعمل آید .



**Airport Bus**  
PERSICA 3020



اولین اتوبوس فرودگاهی در ایران  
تولید شرکت خودروسازی پیشرو دیزل آسیا

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

# VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷



## ایران پیما

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

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

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

### گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف  
ما  
جلب

رضایت  
شماست

ایران  
نقاط  
تمام  
سفر به





P.M.T

تعاونی

شماره

ش ۲

NO. 2

پی - ام - تی

شرکت تعاونی مسافربری شماره ۲  
پیک معتمد تهران (pmt)



آرامش سفر با PMT



جشنواره نشان علمی  
کیبیت ایران



برگزیده جشنواره تعاونی های برتر کشور  
در سال های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰



دارنده نشان کنترانس  
مدیریت توسعه تعاونی ها  
دیماه ۱۳۹۲



دارنده نشان عالی تعاون  
جشنواره کشوری تعاون  
شهریور ۱۳۹۲



سیستم مدیریت کیفیت  
ISO 9001:2015



سیستم مدیریت محیط زیست  
ISO 14001:2015

پایانه شرق: ۷۷۷۲۲۰۷۵ ۷۷۸۷۰۶۰۷ ۷۷۸۸۰۸۵۵ ۷۷۷۲۲۸۲۶ ۷۷۸۶۰۱۵۱ ۷۷۸۸۰۸۵۱

انبار: ۷۷۸۸۰۸۵۶ پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۲۴ - ۸ ۵۵۱۸۵۳۰۱ - ۴ انبار: ۵۵۱۸۵۳۲۷

تلفکس دفتر مرکزی: ۶۶۵۹۳۶۵۸ فروش اینترنتی: [www.pmtco.ir](http://www.pmtco.ir)

## ایرسوتر، ارائه دهنده وسیع ترین خدمات حمل و نقلی در دریای خزر مشاور و همکار پر سابقه صادرکنندگان کشور

برخوردار از تجارب و امکانات وسیع در حمل و نقل دریایی، جاده ای و سازماندهی انواع روشهای حمل  
از قبیل حمل مستقیم، ترانشیپمنت و ترکیبی و کالای فوق سنگین

بزرگترین ارائه دهنده خدمات سرویس حمل و نقل کانتینری در دریای خزر به مقصد کلیه کشورهای CIS

**ارائه دهنده خدمات حمل میوه و تره بار با کشته مجهز به سردخانه و کشته حمل کالاهای عمومی**



دفتر مرکزی: تهران: خیابان مطهری، تقاطع سهروردی، شماره ۸۹ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۳۹۷

مدیریت ایرانی: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۳۹۲ مدیریت روسی: ۰۲۱-۸۸۷۴۲۰۲۴ بازرگانی (تلفکس): ۰۲۱-۸۸۷۴۲۴۱۷-۸۸۷۴۴۱۳۹

شعب داخلی: بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیر آباد، جلفا، آستارا، بيله سوار

شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، باکو



SEPID

BANDAR

MAHSHAR

CO

# شرکت خدمات بندری سپید بندر ماهشهر

- بهره بردار بندر سجافی
- عضو منطقه آزاد تجاری اروند و برخوردار از شرایط ویژه
- انجام کلیه خدمات بندری - صادرات - واردات و ترخیص کالا



نشانی: آبادان - دهکده بریم - خیابان عباسی (کلانتری سابق)

پلاک ۲۱ - کد پستی ۶۳۱۳۶۳۴۷۹۶

تلفکس: ۵۳۲۶۳۷۴۹ - ۰۶۱

همراه: ۰۹۱۶۶۵۲۰۵۹۰

SEPIDBANDAR@YAHOO.COM



## گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه

### تریوه:

تلفن: ۰۴۵۰-۳۴۴۷۰۴۵۰ فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹  
tarivehco@yahoo.com

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

### ساقه ترابر:

تلفن: ۰۲-۴۴۵۵۵۰۴۱ فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹  
sagehtarabar@gmail.com

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۳

### آرشین تیر آسیا:

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۶ فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹  
arshintir@gmail.com

تبریز، خیابان مطهری، خیابان بازار بزرگ مشروطه،  
طبقه ۱، پلاک ۴۱

### دفتر بازرگان

تلفن: ۰۴۶-۳۴۳۷۷۰۴۶ فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۵۸۴

بازرگان، خیابان امام، جنب گمرک،

پاساژ شیشه ای شرکت تریوه

- حمل بار زمینی به صورت دربیست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی
- خدمات / هوایی / دریایی / ریلی
- ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل به صورت Door to Door / حمل محمولات حجیم
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی
- حمل قیر با تانکرهای فلکس
- حمل محمولات نمایشگاهی در اسرع وقت
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه، افغانستان، عراق و ترکیه
- فورواردرینگ و چارترینگ، حمل مرکب
- صادرات و واردات هوایی
- (حمل صادراتی و وارداتی کالا از طریق مسیرهای هوایی)
- بارگیری، تخلیه و حمل واگن های راه آهن



### دفتر ترکیه:

Devco

.Address: k.bakkalkoy mah. Fevzipasa cad  
Aralik sok No: 2 D:10 Atasehir - Istanbul  
Hamed Bani Hashem

Tel:+90 216 575 51 34 - Fax:+90 216 576 02 73 - Gsm:+90 535 020 58 20

Devcolojistik@gmail.com

### دفتر کشور آذربایجان:

Green Cactus Co

Address: Baku city , Narimanov District, baku  
Batumi street, Building 1  
Tel:+994 12 564 4152

Info@greencactusaz.com

S.temiz@greencactusaz.com



حمل و نقل داخلی گسترش ترا بر شمیم



حمل و نقل بین المللی رادین ترا بر آسیا

# گروه حمل و نقل گسترش

(گسترش شاهد سابق)

حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا

ایمنی در حمل هزینه کمتر  
رضایتمندی مشتری

**با بیش از ۳۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل**

- ارائه کلیه خدمات مشاوره‌ای به صاحبان کالا
- حمل کالا به اقصی نقاط کشور
- دارای ناوگان مجهز حمل و نقل
- تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت)

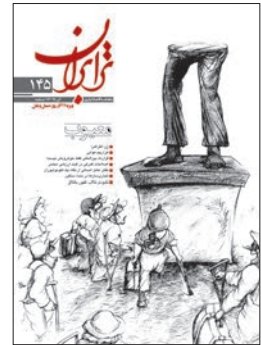
شعبه اهواز ۲۷-۳۳۹۰۷۵۲۵-۰۶۱ - شعبه بندرعباس ۳۳۵۶۳۴۳۲-۰۷۶  
 شعبه اراک ۳۳۶۷۶۹۵۰-۰۸۶ - شعبه اصفهان ۳۳۸۶۲۷۴۰-۰۳۱  
 شعبه بندرانزلی ۴۴۴۳۸۶۶۰-۰۱۳ - شعبه ارومیه ۳۲۷۲۳۸۳۰-۰۴۴  
 شعبه سیرجان ۰۹۳۹۱۱۱۳۲۰۷ - شعبه اکبرآباد(تهران) ۲۲۹۰۷۹۰۷-۰۲۱

دفتر مرکزی: تهران، خ میرداماد، خ حصارى - نبش کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲

تلفن: ۲۲۲۷۸۷۲۳-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۹۰۵۸۹۳-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۷۹۰۷

info@gostareshttransport.com  
www.gostareshttransport.com

info@radintarabarasia.com  
www.radintarabarasia.com



طرح روی جلد: شهرام رضایی

# مها نامه

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران  
اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال نوزدهم  
شماره صد و چهل و پنجم / آذر ۹۵

ISSN:1827-5151

■ صاحب امتیاز: شرکت ایرسوتر

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا

■ مدیر عامل: عامر آران

■ تحریریه: گروه مطبوعاتی نشربران

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار،

سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری،

آنوش رحام، دکتر کاظم فروزنده، امید ملک،

ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری

■ گزارشگران: بهاره بوذری، سیدیه کرمی، ابراهیم زارع،

بابک وفاپی، ماهان هوشیار، مسعود زارع، علی محسنی

■ آئلیه: محمدمهدی پاویز

■ بازرگانی: ساناز سفلاطون، الهام مطلق، شهریار اردلان

■ مدیر امور مالی: مریم حسین‌زاده

■ امور مالی: نفیسه دلیلی واحد

■ ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ انفورماتیک: سید حسین حسینی

■ امور اشتراک و روابط عمومی: سحر یعقوبی

■ امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا

■ چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

## دور دست از نزدیک

### معیوب

... وقتی ژن معیوب در بطن سیستم‌های و پدیده‌ها پنهان است، باید منتظر آن روز ترسناک بود: روزی که یا محمود افغان پشت در است و چیزی جز دعا و نفرین در دسترس نیست، یا با توقیف هواپیما روی باند فرودگاه به خاطر عقب افتادن اقساط، کوس ورشکستگی صنعت هوانوردی را به صفحه اول روزنامه‌ها پرتاب می‌کند، یا مردم به جای رفتن به مغازه فروش بیسکویت به طلب نان به پشت در می‌آیند، یا ...

## گزارش اصلی

### ژن انقراض؟



وقتی یک فاکتور نادیده بدخیم در عمق وجود یک موجود زنده، تکثیر خود را شروع می‌کند، باید انتظار داشت فرد، سال دیگر، یا چند سالی دیگر، دفن و ختمی در کار باشد.

این قانون ارگانیکی است حاکم شده بر زندگی هر موجود دارای روند حیات پویا و غیر ثابت. فرقی ندارد این موجودات زنده وزغ‌هایی در یک برکه باشند یا آدمیانی در یک جزیره ... کسب‌وکارها نیز موجوداتی پویا و زنده‌اند.

### هزینه پرواز



همواره مدیریت نوین حمل‌ونقل هوایی بر درک درست و آنالیز هزینه‌های اجرایی سازمان مطبوع، استوار است تا براساس آن و تبیین فرآیندهای بازاریابی و بازاریابی و بازاریابی، الگوی کسب کار خود را تفسیر کند. در این بین تسلط بر ساختار هزینه‌ای می‌تواند نظام بهره‌برداری را بر اصول سیستماتیک اداره کند.

با توجه به اهمیت بنیادی Cost Structure که تاکنون کمتر بدان پرداخته شده، می‌کوشیم تا در این مطلب هزینه‌هایی را که منجر به یک صندلی سفر پرواز قابل عرضه می‌گردد دسته‌بندی کرده و به تفکیک مورد بررسی قرار دهیم. هرچند در مجموع مدل ایرانی، قابل قیاس با مدل اجرایی جهانی نیست.

### نقشه یک پرواز

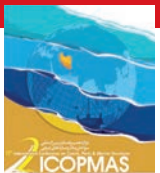
ایرلاین‌های ایرانی با کاستی‌های متعدد مواجه هستند؛ از نبود استراتژی و برنامه‌های بلندمدت گرفته تا سردرگمی در زمینه نوع هواپیمای مورد استفاده، نحوه فروش خدمات، استخدام نیروی انسانی، محل استقرار ... و به طور خلاصه؛ نداشتن نقشه راه.

از آنجا که ایرانی‌ها نه مهارتی در نقشه‌خوانی دارند، و نه اساساً علاقه‌ای به استفاده از به جهت مکان‌یابی و موقعیت‌سنجی. در این مطلب، برای علاقمندان به سرمایه‌گذاری در عرصه هوانوردی، بخش‌هایی از چارت سازمانی و عملیاتی یک خط هوایی فرضی را عرضه کرده‌ایم.

### حبس ابد برای مقصر حادثه تیانجین

دادگاه عالی تیانجین، مدیر بندر تیانجین و شرکت بین‌المللی لجستیک چین را مقصر اصلی حادثه خونین و مرگبار انفجار این بندر در ماه آگوست ۲۰۱۵ خواند و او را به حبس ابد محکوم کرد. جرم او، اهمال، عملکرد غیرمسئولانه، سواستفاده از قدرت و فساد اداری عنوان شده است. انفجار بندر تیانجین چین در سال گذشته میلادی، بزرگترین خسارت وارده پس از واقعه فاجعه نفتی در منطقه Deepwater Horizon در سال ۲۰۱۰ محسوب می‌شود.

### سواحلی که قانون دریا بر آن حاکم باشد ...



دوسالانه سواحل، بندر و سازه‌های دریایی امسال در فضای پسابرجامی با استقبال نمایندگان ۳۷ کشور تراز اول مهندسی دریا همراه شد. باخوردی‌های همایش شانزدهم آی‌کوپ‌مس و تحلیل جامعه بین‌المللی مهندسی دریا از اوضاع و شرایط علمی حاکم بر حوزه مدیریت سواحل و توسعه پایدار آن در ایران، پرسش‌هایی بود که در نشست با دبیر علمی کنفرانس شانزدهم آی‌کوپ‌مس، سعی شد به آن پاسخ داده شود. محمدرضا الهیار از نتایج موفقیت‌آمیز این همایش می‌گوید.

### نمایش ۶۰۳ کیلومتری مهندسی ژاپن



پس از آنکه در نوامبر ۲۰۱۵ دو کشور ژاپن و چین ورود به عرصه ساخت هواپیماهای مسافربری را اعلام کردند، اکنون در نوامبر سال ۲۰۱۶ از دستیابی به رکورد سرعت قطارهای سریع‌السیر خبر داده‌اند. چین از ساخت قطارهای با سرعت ۵۰۰ کیلومتر در ساعت گفته و به فاصله چند هفته، قطار جدید ژاپنی موفق می‌شود رکورد سرعت ۶۰۳ کیلومتر در ساعت را بر جای بگذارد.

### پرحاشیه‌ترین می‌خواهد اولین باشد

اوایل مهر ماه اعلام شد گروه هتل‌های هما با سرمایه ۱۹۶ میلیارد تومان به عنوان نخستین هتل در بورس پذیرفته شده و ۱۰ درصد از سهام آن در نوبت عرضه اولیه قرار گرفته است. پیش از این و در سال‌های گذشته، چهار بار عرضه این مجموعه هتل‌ها در بازار سرمایه با شکست روبه‌رو شده، اما پس از کش و قوس‌های واگذاری به سازمان تامین اجتماعی، مالک ۱۰۰ درصدی هتل‌های هما قصد عرضه خرد سهام را دارد.

## صنعت گردشگری

## سیاهچاله

رییس سازمان هواپیمایی: «در حال حاضر بدهی ایرلاین‌ها به سایر دستگاه‌ها حدود ۵۲۰۰ میلیارد تومان و ارزش ناوگان آنها ۳۵۰۰ میلیارد تومان است» و اما خبر آبان ۹۵: وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد با تاسیس ۶ شرکت هواپیمایی موافقت شده است!

این صنعت بحرانی‌تر از آن است که هم‌چنان به حیات خود ادامه می‌دهد و به افزایش عائله جدید می‌اندیشد؟ با یک کارشناس این صنعت گفتگو کرده‌ایم.

## منصرف شوید!

اگر شما یک سرمایه‌گذار علاقمند به تاسیس یک شرکت هواپیمایی باشید، قاعدتا در گام اول باید به سراغ مشاوران حرفه‌ای در این حوزه بروید تا تصویری واقعی‌تر از آنچه پیش رو دارید برایتان ترسیم کنند و پرده‌های خیال را کنار بزنند.

به نیابت از آنهایی که احیانا هوس اینگونه سرمایه‌گذاری را در سر دارند، به سراغ مدیرعامل شرکت «مهندسین مشاور نقطه شروع» رفتیم که خود سال‌ها در بخش مدیریت درآمد، تعیین نرخ و بازاریابی ایران‌ایر فعالیت داشته است.

## هزارچم هوایی

گزارش اصلی تنها زمانی تکمیل می‌شد که ما پای صحبت مدیران ایرلاین‌های در حال تاسیس نیز بنشینیم. اگرچه اغلب آنهایی که به ما به عنوان مدیران شرکت‌های جدید هواپیمایی معرفی شده بودند، به دلایل گوناگون، از انجام این مصاحبه سر باز زدند. اما در نهایت سه نفر از دست اندرکاران تاسیس شرکت‌های هواپیمایی را در کنار هم جمع کردیم تا اطلاعاتی از چگونگی هدف‌گذاری و سرمایه‌گذاری شرکت‌های هواپیمایی تازه تاسیس در اختیار ما قرار دهند.

۳۲

۳۵

۳۰

۳۲

۹۴

۳۶

## ترابری بین‌المللی

**قرارداد بین‌المللی فقط خوش‌وبش نیست!**

از نیمه مرداد ماه امسال، ترکمنستان به یک باره تعرفه تردد کامیون‌های ایرانی از خاک این کشور را ۳/۵ برابر افزایش داد. جالب اینجاست که این تعرفه‌های جدید تنها شامل کامیون‌های ایرانی می‌شود که مقصد نهایی آنها ترکمنستان نیست و قصد رسیدن به سایر کشورها را دارند.

ماه گذشته خانم زهرا شجاع‌رضوی، از فعالان بخش حمل و نقل استان خراسان رضوی، نتایج تحقیقی را که در زمینه علل برخورد ناگهانی و بدون هماهنگی ترکمنستان داشته، در کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران ارائه کرد. گفت‌گویی با او در رابطه با همین موضوع داشتیم.



## تحولات گمرک

**اصلاحات گمرکی در گیت ارزیابی مجلس**

روند اصلاح قانون امور گمرکی جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۹۳ آغاز و سرانجام در اواخر سال گذشته بعد از تهیه توسط هیات دولت، تقدیم مجلس شد و اکنون نیز بعد از جلسات متعدد کارشناسی در مرکز پژوهش‌های مجلس، گمرک و کمیسیون‌های مختلف مجلس شورای اسلامی، به نظر می‌رسد این اصلاحیه به زودی در صحن علنی مجلس به رای گذاشته شود.

اعضای کارگروه‌های مختلف مربوط به اصلاح این قانون در اتاق بازرگانی و مرکز پژوهش‌های مجلس، در گفت‌وگو با ترابران دیدگاه‌های خود را در خصوص این اصلاحیه عنوان کردند.

## ترابری دریایی

**در غیبت اقتدار**

نزدیک به دو سالی از اسارت صیادان کنترکی در سایه سکوت مسولان گذشته، اما مدتی است بحرانی شدن مساله در پی کشته شدن پی در پی آنها در اثر گرسنگی و شرایط سخت اسارت، در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌های داخلی و خارجی سروردا به پا کرده است.

در نیمه آبان ماه، بهرام قاسمی، سخنگوی وزارت امور خارجه در نشست هفتگی خود با خبرنگاران در مورد اسارت صیادان ایرانی گفت: «با درایت و ظرافت برخورد کرد...» نتیجه عملکرد «با ظرافت و درایت» مسولان وزارت خارجه طی نزدیک به ۶۰۰ روز گذشته، تاکنون کشته شدن ۱۰ نفر از این صیادان بوده است!



## محیط زیست

**نابودی تالاب و ظهور باتلاق**

براساس برآوردهای مرکز نظارت و پایش محیط‌زیست جهانی، وسعت تالاب‌های جهان ۵۷۰ میلیون هکتار است که تقریباً ۶ درصد مساحت کره زمین را شامل می‌شود؛ اما متأسفانه به دلایل متعددی از جمله کاهش حجم آب در اثر عوامل طبیعی و انسانی، ورود آلاینده‌های مختلف بیولوژیکی، شیمیایی و فیزیکی، عدم رعایت حریم زیست‌محیطی و اکولوژیکی... تالاب‌های کشور هم‌اکنون در معرض تهدیدات جدی قرار گرفته‌اند.

با مهندس باقرزاده، معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست در همین زمینه گفت‌وگو کرده‌ایم.



## ترابری ریلی

**نقش عامل انسانی از نگاه یک لکوموتیور**

در ساعت ۷:۲۲ صبح روز ۵ آبان، قطار مسافری سمنان-مشهد در بلاک گرداب هفتخوان به انتهای قطار تیریز-مشهد که به دلیل مشکلات ناشی از پروت‌های سرد و ترمز خود به خودی قطار متوقف شده بود، برخورد می‌کند و نزدیک به ۵۰ نفر کشته و بیش از ۱۰۰ نفر از مسافران مصدوم می‌شوند.

ترابران به جای انعکاس نظرات مدیران دولتی که به وفور در نشریات کشور منتشر شده است، تصمیم گرفت پای صحبت‌های همان نیروهای انسانی شاغل در راه‌آهن بنشینند.



## نوسازمانی ریلی

«... در ۵۰ سال اخیر راه‌آهن‌های دنیا حداکثر یک یا ۲ بار دست به انقلاب ریلی زدند، اما راه‌آهن ایران تاکنون دچار تحول نشده و اگر هم تحولاتی صورت گرفته نهادینه یا همه جانبه نبوده است.»

با دکتر جعفر محمودی، مدیر طرح تحول سازمانی راه‌آهن گفت‌وگو کردیم. ضرورت اجرای این طرح با توجه به حادثه سانحه تصادف دو قطار در مسیر سمنان-دامغان دوچندان می‌شود.

## صنعت خودرو

**شگفتی جذابیت سود ۱۸ درصدی**

شرکت سایپا در روز ۲۶ آبان ماه اقدام به انتشار اوراق مرابحه به ارزش ۵۰۰ میلیارد تومان و با سود ۱۸ درصد کرد. مطابق اخبار، این اوراق ظرف چند دقیقه به طور کامل به فروش رسید. مدیرعامل سایپا نیز به دنبال انتشار اوراق اعلام کرد تمامی مبلغ حاصل از اوراق مرابحه صرف پرداخت بدهی قطعه‌سازان خواهد شد. این اوراق به ارزش ۳۰۰ میلیارد تومان منتشر شد.



## تجاری‌سازها در دنده سنگین

وضعیت خودروسازان تجاری را می‌توان به‌نوعی نمادگری از وضعیت اقتصادی و صنعتی ایران دانست؛ چراکه خودروهای تجاری برخلاف خودروهای سواری، نه وسیله‌ای برای مصرف روزانه، که یک منبع درآمد هستند و خریداران این خودروها نیز با توجه به وضعیت اقتصادی حاکم بر جامعه و حجم تقاضا، نسبت به خرید و نوسازی آنها اقدام می‌کنند. در این گزارش به مرور وضعیت تجاری‌سازان ایران در نیمه نخست سال ۱۳۹۵ خواهیم پرداخت.

## آموزش مقررات



## مالیات ارزش‌افزوده و ترابری بین‌المللی

... در این مقاله سعی خواهیم کرد یک نوع از مالیات به نام مالیات ارزش‌افزوده را که شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با آن در هر دوره مالی درگیر هستند به طور خلاصه بیان کنیم. این نیاز را زمانی احساس می‌کنم که بعضاً شرکت‌های همکار علی‌رغم حساسیت موضوع، همچنان اشراف کافی بر این نوع از مسائل مالیاتی ندارند... کامبیز شجاعی‌نیک؛ رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، ریزه‌کاری‌های مربوط به قانون مالیات ارزش‌افزوده را تشریح می‌کند



نماینده گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

عمل و نقل نیروی محرکه توسعه پایدار

۲۶ آذرماه، روز ملی حمل و نقل را به هم می تلاشگران این صنعت تبریک عرض می نمایم

تهران ، میدان آرژانتین ، پلاک ۴۴  
طبقه دوم، واحد ۱

تلفن : ۵-۳۶۴-۰۸۸۷۰۰(۰۲۱)

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



## معیوب

ولادیمیر فیودورویچ مینورسکی در میان ایران‌شناسان قرن پیش جایگاه ویژه‌ای دارد. غیر از این شرق‌شناس روس، تعداد بسیاری از مورخان درباره علل انقراض صفویه سخن گفته‌اند، اما تفاوت او با دیگران این است که در دسته‌بندی علل این انقراض یک عامل زیربنایی را به عنوان علت اصلی شناسایی کرده است: از بین رفتن بنیانی که شاه اسماعیل حکومت خود را بر پایه آن استوار کرد و نبودن مرام دیگری که جای آن را بگیرد.

این مرام چه بود؟ خلاصه‌اش می‌شود این: صفویان در دوران اوج‌گیری حکومت خود، بر بنیان‌های شیعی، هویت ملی پدید آوردند. معنای آن عملاً این بود که مثلاً در جنگ با عثمانیان و بیرون راندن آنها از آذربایجان و سایر ولایات، با نام ایران می‌جنگیدند و نه حکومتی شیعی. اسماعیل این شعور را داشت که در مقابل عثمانیان خود را ایرانی بخواند و آنها را ترک عثمانی بداند نه دارای مرام و مسلکی مقابل آنچه خاندانش در ایران بر آن استوار بودند... درباره انقراض صفویه، مینورسکی به درستی گفته است آن بنیان که رفت، مرامی جای آن را نگرفته بود. در دوران سلطان حسین دیگر از آن بیضه عقیدتی مرکب جز پوستی باقی نمانده بود. فشار دو انگشت محمود افغان پوسته تخم‌مرغی را که عناصر داخلش تخلیه شده بود خرد کرد و ... تمام.

\*\*\*

در سال ۱۳۷۶ عملیات ساخت آخرین سدی که می‌توان روی رودخانه کارون ساخت آغاز شد. با یک تغییر کوچک البته: سازندگان کم‌تجربه متوجه شدند اگر سد گتوند را ۱۵ کیلومتر جلوتر احداث کنند، در معبری باریک‌تر ساخته خواهد شد و هزینه کمتری خواهند داشت. ظاهراً طراحان خارجی! اولیه اشتباه کرده و شاید غرض و مرضی داشتند. وقتی این سد ساخته شد، گنبد‌های نمکی منطقه که حالا زیر آب دریاچه سد قرار می‌گرفتند حل شدند و آب آن را شور و غیرقابل استفاده کردند. راه‌چاره؟ یک پتوی رسی روی گنبد‌های نمکی درست کنیم تا حل نشود. پتوی رسی در جریان آب حل شد، مشکل حل نشد؛ یک خط لوله درست کنیم تا آب سد را به خلیج فارس تخلیه کند. فعلاً ارزیابی اهل فن این است که این هم ناممکن و مضر است. سد گتوند حیات طبیعی کارون و محیط طبیعی آن را با انقراض روبه‌رو خواهد ساخت. این عامل انقراض از روز ساخت سد در بطن آن نهفته بود.

\*\*\*

غیر از آن سلسله بزرگ سلطنتی و آن پروژه عظیم اقتصادی، یک کسب‌وکار گسترده امروزی مرتبط با حمل و نقل هم در ایران وجود دارد که عامل انقراض آن را می‌توان از درون نطفه‌اش جستجو کرد و ترابران در این شماره چند کلمه حرف حساب درباره آن زده است. گفته شده که ۳۵۰۰ میلیارد تومان دارایی و ۵۵۰۰ میلیارد تومان بدهی دارد. ورشکسته است. بالفطره ورشکسته بوده، بالفعل به قدرت نیروهای نامرئی سرپا مانده است. در یک اقتصاد غیررانتی غربی، انتشار چنین ارقامی حتی سهام شرکت‌هایی را که با دو واسطه با آن بده بستان دارند کم‌ارزش می‌کند. اما ژن معیوب این یکی کدام است؟ اگر در دهه ۷۰ به جای آن که وابسته هر خاندانی را مجوز تاسیس شرکتی همراه با اعتبار بانکی «درودار» و سوخت رایگان و خدمات فرودگاهی قسطی و ... بدهیم، به پیشنهاد طعنه‌آمیز یک اقتصاددان گوش داده بودیم، نتیجه بهتر درمی‌آمد: اگر بهره‌برداری از همه مسیرهای خدمات هوایی کشور را به دست خطوط چینی یا آلمانی‌ها یا حتی عرب‌ها می‌دادیم، البته به طریقی مستعمره شده بودیم، ولی اکنون ۲۰۰۰ میلیارد تومان بدهی کمتر به اقتصاد خود داشتیم، برای زوار مشهد، گردشگران کیش و دانشجویان اصفهانی که در تهران درس می‌خوانند احتمالاً جذاب‌تر و ایمن‌تر هم می‌شد!

تاریخ این کشور پر است از اثر ژن‌هایی معیوب: در سازه‌های مادی و در ایدئولوژی‌های حکومتی. وقتی ژن معیوب در بطن سیستم‌های و پدیده‌ها پنهان است، باید منتظر آن روز ترسناک بود: روزی که یا محمود افغان پشت در است و چیزی جز دعا و نفرین در دسترس نیست، یا یک مهندس جام زهر رها کردن ۲۴ میلیون تن نمک از پشت سد گتوند را بالاخره می‌نوشد، یا توقیف هواپیما روی باند فرودگاه به خاطر عقب افتادن اقساط، کوس ورشکستگی صنعت هوانوردی را از برج مراپت فرودگاه به صفحه اول روزنامه‌ها پرتاب می‌کند، یا مردم به جای رفتن به مغازه فروش بیسکویت به طلب نان به پشت در می‌آیند، یا ...

## ژن انقراض

وقتی یک فاکتور نادیده بدخیم در عمق وجود یک موجود زنده، تکثیر خود را شروع می کند، باید انتظار داشت فردا، سال دیگر، یا چند سالی دیگر، دفن و ختمی در کار باشد.

این قانون ارگانیکی است حاکم شده بر زندگی هر موجود دارای روند حیات پویا و غیرثابت. فرقی ندارد این موجودات زنده وزغهایی در یک برکه باشند یا آدمیانی در یک جزیره ... کسب و کارها نیز موجوداتی پویا و زنده اند.

سابقه ندارد؛ آن هم در صنعتی که کلا در همه جای دنیا، حاشیه سود بسیار پایینی دارد. مگر هما با این وضع، کل سرمایه‌اش چقدر است که ۶۰۰۰ میلیارد تومان بدهی صندوق بازنشتگی آن باشد!

من وضعیت هما را مثال زدم تا شرایط بقیه شرکت‌های هواپیمایی که یک صدم هما هم دارای امکانات و تجهیزات و برد پروازی نیستند، برایتان روشن شود.

**ترابران: چطور می‌شود یک صنعتی با توجه به این میزان دارایی هنوز کار کند و بدهی نیز داشته باشد.**

■ چون اصلا بحث سودآوری مطرح نیست. یک فضا و اکوسیستمی وجود دارد که می‌گوید حتما باید یک سرویسی ارائه شود؛ چون مثلا یک نماینده مجلس اینطور می‌خواهد یا... اکوسیستم، اکوسیستم اقتصادی نیست...

**ترابران: ولی با وجود این اکوسیستم به زعم شما مسموم، ما کماکان شرکت‌هایی داریم که فعالیت می‌کنند و دولتی هم نیستند...**

■ همان‌طور که گفتم فردی با تفکر اقتصادی متوجه می‌شود که مدل تجاری این صنعت در ایران اساسا بر پایه حمل و نقل مسافر و بار نیست و مانند سایر بخش‌های اقتصادی، مکانیزم‌های دیگری مطرح است؛ این مکانیزم ممکن است دسترسی آسان به تسهیلات بانکی باشد (به دلیل اینکه شما یکسری دارایی سخت دارید و خیلی راحت می‌توانید از این تسهیلات استفاده کنید)، یا حتی زد و بندهایی که با آژانس‌های هوایی وجود دارد... خلاصه اینکه؛ مسیرهای دیگری برای درآمدزایی مدنظر قرار می‌گیرد.

**ترابران: یعنی حواشی این صنعت جذاب‌تر از متن آن است؟**

■ خیر تنها حواشی هم مطرح نیست. اجازه بدهید از دو زاویه به موضوع نگاه کنیم؛ اولاً از زاویه شرکت‌های هواپیمایی که می‌خواهند راه‌اندازی شوند و دوم از نگاه سیاست‌گذار که چگونه به آن نگاه می‌کند.

از نگاه شرکت‌های هواپیمایی ممکن است این‌طور به نظر برسد که پنجره‌ای باز شده و توجه ویژه‌ای به صنعت هواپیمایی وجود دارد. به عبارت دیگر، یک فرصت استثنایی بین‌المللی ایجاد شده که قدرت مانور بیشتری به شرکت‌های هواپیمایی می‌دهد. در این مرحله، بحث کفایت سرمایه مطرح می‌شود؛ یعنی شما باید قدرت و پول کافی در

**آیا شرکت‌های هوایی ایران توانایی گریز از شیب ورشکستگی را خواهند داشت؟**

## سیاه‌چاله!

در اواخر اسفند سال گذشته، چهار شرکت هواپیمایی بدهکار به شرکت فرودگاه‌های کشور، به دستگاه قضایی معرفی شدند.

نهم مهرماه ۱۳۹۵: سخنگوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی از پیگیری بدهی شرکت‌های هواپیمایی توسط دستگاه‌های قضایی خبر داد

مدیرعامل گروه مالی ملت: خالص دارایی اغلب شرکت‌های هواپیمایی بیش از ۳۰ میلیون دلار ارزش مالی ندارد.

اردیبهشت ۱۳۹۵: رییس انجمن شرکت‌های هواپیمایی: زیان‌ده بودن ایرلاین‌ها یک چالش جدی است... شرکت‌های هواپیمایی توان تامین رقمی را که وزارت راه و شهرسازی برای حداقل سرمایه اعلام کرده است (۳۵۰ میلیارد تومان) ندارند... اگر به طور میانگین سالانه ۱۰ میلیارد دلار به شرکت‌های هواپیمایی اختصاص یابد مشکل آنها را حل می‌کند.

رییس سازمان هواپیمایی کشوری: در حال حاضر بدهی شرکت‌های هواپیمایی به سایر دستگاه‌ها و نهادها حدود ۵۲۰۰ میلیارد تومان و ارزش ناوگان آنها ۳۵۰۰ میلیارد تومان است.

و اما آبان ماه ۱۳۹۵: وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد با تاسیس شش شرکت هواپیمایی موافقت شده و قرار است طی شش ماه شروط سازمان هواپیمایی را برآورده کنند!

این صنعت بحران‌زده، چگونه همچنان به حیات خود ادامه می‌دهد و به افزایش عاقله جدید نیز می‌اندیشد؟ درباره اقتصاد شرکت‌های هواپیمایی با مهندس مرتضی نظری، مشاور و تحلیلگر مسائل هوانوردی و تامین مالی ناوگان هوایی گفت‌وگو کرده‌ایم. او دارای مدرک مهندسی هوا و فضا از دانشگاه صنعتی شریف و کارشناسی ارشد سیاست‌گذاری عمومی از دانشگاه میشیگان است.

تومان است. این عدد گویایی است و نشان می‌دهد که در واقع مدل کسب و کار در این صنعت، بر پایه هیچ یک از اصول بازرگانی بنا نشده است.

در بررسی عملکرد صنعت هوایی، شاخص‌هایی وجود دارد. مثلا یکی از شاخص‌ها این است که میزان و هزینه عملیاتی شما در هر پرواز چقدر است یا میزان کارکنانی که شما برای هر هواپیما استفاده می‌کنید چگونه است؟

خب! همین دو شاخص اساسی در مهمترین هسته صنعت هوایی کشور ما جایگاهی ندارد. شما با یک شرکت دولتی مواجه هستید که به دلایل مختلف هزینه‌های سنگین و بدهی هنگفت دارد. به عنوان نمونه؛ چون یک شرکت دولتی است؛ در پیروی از سیاست‌های استخوانی، مجبور به جذب نیرو شده و حالا با یک رقم عجیبی در خصوص نیروهای مازاد روبه‌روست که در هیچ کجای دنیا

ترابران: به بهانه اخبار مربوط به تاسیس ایرلاین‌های جدید و از سوی دیگر ادعای همیشگی شرکت‌های هواپیمایی موجود در زمینه عدم سودآوری این شرکت‌ها در ایران و ارقام هنگفتی که هرازچندگاه در مورد بدهی آنها منتشر می‌شود، می‌خواهیم بدانیم این گرایش بر مبنای چه محاسبات اقتصادی ایجاد شده است. بنابراین شاید بهتر باشد با این سوال آغاز کنیم که ارزیابی شما از وضعیت اقتصادی شرکت‌های هواپیمایی فعال ایرانی چیست؟

■ اگر بخواهیم وضعیت صنعت هوایی کشور را با عدد و رقم بررسی کنیم، از نظر من، واقعیت همان است که در سخنان وزیر راه و شهرسازی آمده بود، صنعتی که ۵۴۰۰ میلیارد تومان بدهی دارد، در حالی که کل دارایی این صنعت ۳۴۰۰ میلیارد

### ■ مدل تجاری صنعت

**هوانوردی در ایران اساساً بر پایه حمل و نقل مسافر و بار نیست و مانند سایر بخش‌های اقتصادی، مکانیزم‌های دیگری مطرح است؛ مثلاً دسترسی آسان به تسهیلات بانکی یا حتی زوایدی که با آژانس‌های هوایی وجود دارد... خلاصه اینکه؛ مسیرهای دیگری برای درآمدزایی مدنظر قرار می‌گیرد**

### ■ آیا آنطور که سیاستگذار

می‌اندیشد، تزریق شرکت‌های جدید هوایی به مجموعه فعلی، به اصلاح ساختاری می‌انجامد؟ من آرزو دارم که به نتیجه برسد، اما این سیستم آنقدر ابعاد قدیمی و فرسوده دارد که اگر بخواهد اصلاحاتی در صنعت صورت گیرد باید آنچنان گسترده باشد که بتواند تمامی ابعاد را با هم درگیر کند. از داخل آن پوستی بیندازد و یک صنعت چابکی ظهور پیدا کند

اختیار داشته باشید تا بتوانید در این شرایط خوبی که به وجود آمده، با ایجاد یک سازمان چابک و قدرتمند و مدرن وارد بازار شده و ایجاد بهره‌وری و سودآوری کنید؛ اما با توجه به آنچه که از شواهد پیدا است، گویا بحث کفایت سرمایه نیز چندان جدی گرفته نشده است و همچنان اما و اگرهایی وجود دارد؛ مثلاً اینکه بسته به نوع فعالیت (چارت، برنامه‌ای، منطقه‌ای بین‌المللی و...) لزومی به ۳۵۰ میلیارد تومان سرمایه نیست و این ارقام شناور خواهد بود. به عبارت دیگر، ما بحث کفایت سرمایه را تا آنجا اعطاف‌پذیر کرده‌ایم که عده‌ای از فیلتر آن رد شوند.

رییس انجمن شرکت‌های هواپیمایی هم تأکید دارد که باید صندوق توسعه ملی بیشتر به ما کمک کند، چون این فرصت، فرصت منحصربه‌فردی است و دیگر به وجود نمی‌آید. البته درست می‌گویند ولی استفاده از این فرصت نباید به هر بهایی تمام شود. مثلاً در حال حاضر عده‌ای متوقع هستند که باید ۸۰ درصد از سرمایه خرید ناوگان توسط صندوق توسعه ملی تأمین شود. این حرف اساساً در صنعت فاینانس بین‌المللی، حرف بی‌سابقه‌ای است. حتی در منطف‌ترین شرایط وام‌دهی نیز نسبت‌ها، ۱۵ یا ۲۰ به ۸۰ است، اما ظاهراً بعضی‌ها می‌خواهند با تأکید بر فضای ایجاد شده، دولت را تحت فشار بگذارند. خلاصه اینکه؛ عده‌ای هستند که احساس می‌کنند با صنعت آشنایی دارند و فرصت هم از نظر بین‌المللی مناسب است که اهرمی از یک جایی پیدا کنند تا تأمین مالی شوند.

**ترابران: حالا چرا سیاستگذار با این حرکت همراه شده است؟**

■ سیاستگذار به دنبال این است که صنعت هوایی را تکانی دهد و تحولی ایجاد کند.

ما یکسری «غول‌های پای در گل» داریم که جثه خیلی بزرگی دارند، ولی پاهایشان در گل است، به همین دلیل نمی‌توانند حرکت چندانی داشته باشند. تحلیلی که خود من از این حرکت‌ها دارم، این است که سیاستگذار آنقدر اصلاح ساختاری این جثه‌های پاگلی را مشکل می‌بیند که به این نتیجه رسیده است که به جای مداخله و اصلاح ساختاری، بهتر است یکسری نیروهای چابک و جدید را وارد این صنعت کند تا از طریق ایجاد رقابت یا حمایت مالی، امکان تغییر در صنعت فراهم شود. در واقع می‌خواهد در این صنعتی که یکسری ذینفعان خیلی پرنفوذ دارد، برای خود اهرم

فشار پیدا کند تا بتواند در آینده آنها را به حرکت بیشتر وادارد.

من به این صورت نگاه سیاستگذار را درک می‌کنم، ولی معتقدم این حرکت بسیار پرهزینه‌ای است. وقتی شما می‌خواهید این همه شرکت هواپیمایی جدید تأسیس کنید، خودش هزینه ثابت و بزرگی است. ما یکسری ساختارهای سازمانی بزرگی تشکیل داده‌ایم که نمی‌خواهیم یا نمی‌توانیم آنها را تغییر بدهیم. آن وقت می‌آییم و هزینه‌های ثابت و گسترده جدیدی ایجاد می‌کنیم با این امید که شاید در صنعت تغییری ایجاد شود!

انتقادی دیگری که می‌شود به حرکت سیاستگذار وارد دانست این است که اگر می‌خواهید بازیکن جدید برای بازار وارد کنید، چرا دارید هواپیماها را برای قدیمی‌ها خریداری می‌کنید. آنها هم در جواب می‌گویند که طرف خارجی به جز آن شرکتی که اسم دولتی روی آن است، به کس دیگری نمی‌فروشد. ثانیاً مطرح می‌شود که ما اینها را می‌آوریم و به لیزورها (lessor) می‌فروشیم و بعداً لیزینگ می‌کنیم.

وقتی هم که لیزبک (Leaseback) کردیم شرط می‌گذاریم که هر ایرلاین ایرانی که خواست این ناوگان را در اختیار بگیرد باید فلان شرایط ساختاری و یا عملکردی را داشته باشد و ...

آیا این روش به اصلاح ساختاری می‌انجامد؟ راه‌حل عجیبی است. ممکن است به نتیجه برسد؛ من به‌شخصه آرزو دارم که به نتیجه برسد، اما این سیستم آنقدر ابعاد قدیمی و فرسوده دارد که اگر بخواهد اصلاحاتی در صنعت صورت پذیرد باید آنچنان گسترده باشد که بتواند تمامی ابعاد را با هم درگیر کند. از داخل آن پوستی بیندازد و یک صنعت چابکی ظهور پیدا کند.

معمولاً می‌گویند اگر صنعتی چارچوب‌ها و قوانین مشخص داشته باشد و ما به آن بازیگر جدید اضافه کنیم، هر قدر بازیگرها بیشتر باشند، رقابت‌ها بیشتر می‌شود و کیفیت ارائه خدمات بالاتر می‌رود، ولی در این صنعت تفاوت‌هایی وجود دارد؛ اول اینکه صنعت هوانوردی حاشیه سود پایینی دارد؛ چرا حاشیه سود پایینی دارد؟ چون در این صنعت، نمی‌توان شاهد رقابت کامل بود و اجزای مختلف آن Duopoly و Monopoly است.

مثلاً فرودگاه یک نهاد انحصاری است. حالا ممکن است شما گاهی بتوانید یک فرودگاه را دور بزینید و از فرودگاه دیگری استفاده کنید،



■ حتی در مورد بحث کفایت سرمایه نیز همچنان اما و اگرهایی وجود دارد؛ مثلاً اینکه بسته به نوع فعالیت، لزومی به ۳۵۰ میلیارد تومان سرمایه نیست و این ارقام شناور خواهد بود. به عبارت دیگر، ما بحث کفایت سرمایه را تا آنجا انعطاف‌پذیر کرده‌ایم که یک عده‌ای از فیلتر آن رد شوند

تصمیم اقتصادی این است که به جای اینکه هواپیما با صندلی خالی پرواز کند، قیمت را پایین بیاورد تا حداقل هزینه‌های عملیاتی آن صندلی را پوشش دهد. در این صورت بازده کاهش و تقاضا افزایش پیدا می‌کند. وقتی هم که قیمت کاهش پیدا کند، عده‌ای که قبلاً نمی‌توانستند با هواپیما مسافرت کنند، وارد این بازار می‌شوند. بنابراین برخلاف تقاضای پایه که به صورت طبیعی و به خاطر عناصر بیرون صنعتی ایجاد می‌شود، تقاضای القایی به خاطر دینامیک خود صنعت و در طول زمان به وجود می‌آید. البته این برای صنعت خیلی خطرناک است چون همانطور که گفتیم، بازدهی را پایین می‌آورد؛ آن هم در صنعتی که از سال ۱۹۶۰ که هوانوردی مسافرتی ایجاد شد، حاشیه سود آن به صورت میانگین ۱ درصد بوده است. در سال ۲۰۱۲، ایرلاین‌ها به ازای هر نفر ۴ دلار سود کردند. یعنی این صنعت بزرگ می‌شود،

همیشه دو برابر نرخ رشد GDP است یک قانون دیگر این است که همیشه بازدهی شرکت‌های هواپیمایی در طول زمان کاهش پیدا می‌کند. در واقع هر دو این قانون‌های دم‌دستی ناظر بر پیش‌بینی تقاضا است؛ یعنی پیش‌بینی تقاضا بحث محوری و کلیدی صنعت هواپیمایی است که بر تمامی ابعاد برنامه‌ریزی در این صنعت تاثیر می‌گذارد.

حالا در شرایطی که تقاضا دو برابر نرخ رشد GDP حرکت می‌کند، چرا بازدهی این صنعت در طول زمان کاهش می‌یابد؟ چون صنعت هوایی دینامیک خاصی دارد و همیشه عرضه بیشتری از تقاضا ایجاد می‌کند. در واقع، از آنجا که شرکت‌های هواپیمایی می‌خواهند صندلی‌های خود را پر کنند، قیمت بلیت را پایین می‌آورند و وقتی قیمت‌ها پایین آمد، بازدهی به ازای هر صندلی هم کاهش پیدا می‌کند. بنابراین اینکه ما بتوانیم تقاضا را به درستی پیش‌بینی کنیم، مشخص می‌کند که چه کسی در رقابت برنده است.

اینها قانون سرانگشتی بودند که در صنعت حاکم است، حالا اگر بخواهیم به صورت داده محور هم آنالیز کنیم، داده‌های جهانی اثبات می‌کند نرخ رشد سفرهای هوایی همیشه ضریبی از نرخ رشد GDP است که این ضریب بین ۱/۵ تا ۲ در نوسان است.

در عین حال باید در پیش‌بینی تقاضا، بین تقاضای پایه با تقاضای القایی تفاوت قائل شد. این دو تقاضا چیست و چرا برای ما مهم است؟ تقاضای پایه به صورت طبیعی و به خاطر عناصری بیرون از صنعت هوایی ایجاد می‌شود. این عناصر ممکن است نرخ رشد جمعیت، افزایش درآمد در دسترس، افزایش میزان تجارت و بازرگانی در حالت کلی باشد. گاهی هم ممکن است ترجیحات افراد تغییر کرده باشد. این تقاضای پایه است. به عبارت بهتر و در اصطلاح اقتصادی، افزایش تقاضا در قیمت‌های ثابت روز.

این تقاضای پایه با نرخ رشدی که در صنعت هوایی می‌بینیم، متفاوت است و این تفاضل را نرخ رشد القایی به وجود می‌آورد. یعنی چه؟

از آنجا که ما در این صنعت تقارن اطلاعات نداریم و یک بازیگر هوایی نمی‌داند یک بازیگر هوایی دیگر به چه صورت تصمیم می‌گیرد، وقتی افزایش تقاضای پایه را می‌بینند، عرضه را افزایش می‌دهد و وقتی عرضه صنعت به صورت کامل خیلی بیشتر از آن تقاضا شد، ایرلاین هم می‌بیند

ولی در مجموع همیشه در جغرافیای مشخص فرودگاه‌های محدودی وجود دارد.

از آن طرف، بخش عرضه‌کننده هواپیما هم به طور عمده Duopoly و در ید قدرت دو شرکت است. با توجه به همین ویژگی‌هاست که روند بین‌المللی در این صنعت به سمت ادغام شرکت‌های هواپیمایی گرایش دارد تا قدرتش را بیشتر و کیفیت خدماتشان را افزایش دهند. بنابراین، تا حدود زیادی، عملکرد ما با عقل عمومی صنعت در معیار جهانی متفاوت است ولی قابل درک است که چرا سیاستگذار این راه را انتخاب کرده است.

■ ترابرن: قابل درک نیست. قابل توجه است. قابل درک هم هست؛ چراکه ذی‌نفعان خاصی که در این صنعت در ایران وجود دارند، به شدت در برابر هرگونه فشاری بر شرکت‌ها مقاومت می‌کنند و خواهان حفظ وضع موجود هستند. آن زور و قدرت هم در هیچ نهاد دولتی ما وجود ندارد که بخواهد انگشت روی دمل‌های چرکین این جثه غیرکارآمد بگذارد و بگوید من می‌خواهم به طور ریشه‌ای این وضعیت را تغییر دهم و اصلاح کنم. آن ابزار را ندارد.

الان من نگاه اقتصادی خود را کنار می‌گذارم و با نگاه سیاستگذار به آن نگاه می‌کنم. آن ابزار در دست دولت نیست، پس یا باید کاری نکند، یا روش‌های عجیب و غریبی اختراع کند و یا در روش قبلی انرژی زیادی بگذارد، اجماع‌سازی کرده و همه را همراه کند و به جلو برود که وقت این را هم ندارد.

به زودی همان بحث‌های سیاسی انتخاباتی را در پیش خواهیم داشت و باید نشان دهیم که اتفاقی افتاده است. یعنی در اینجا دیگر شما فقط با معیارهای اقتصادی روبه‌رو نیستید. پس مجبور می‌شوید از این راه‌هایی که امکان دارد به نتیجه برسید و یا نرسد استفاده کنید و جلو بروید.

■ ترابرن: بحث ما این بود که در واقع گردش اقتصادی شرکت‌های هواپیمایی ایرانی از روندهای جهانی تبعیت نمی‌کند. بد نیست در اینجا به روندهای جهانی اشاره کنیم. گردش اقتصادی در شرکت‌های هواپیمایی از چه پارامترهایی تاثیر می‌گیرد و در ایران به چه نحو است؟

■ یک قانون سرانگشتی در صنعت هوایی وجود دارد که می‌گوید نرخ رشد مسافرت‌های هوایی

■ **ذی نفعان خاصی که در این صنعت در ایران وجود دارند به شدت در برابر هرگونه فشاری بر شرکتها مقاومت می کنند. آن زور و قدرت هم در هیچ نهاد دولتی ما وجود ندارد که بخواهد انگشت روی دملهای چرکین این جثه غیر کارآمد بگذارد و بگوید من می خواهم به طور ریشه ای این وضعیت را اصلاح کنم**

■ **اگر سرمایه گذاران جدید به جای ایجاد شش شرکت، در هم ادغام شده و یک شرکت تاسیس می کردند، مطمئنا با یک ساختار سازمانی اصولی و مدل کسب و کار و مدیریت منطقی می توانستند حداقل برای ۵ یا ۶ سال اول، بالاترین نرخهای بازگشت سرمایه را داشته باشند**

ولی در راستای این بزرگ شدن، سود زیادی ارائه نمی کند.

البته در مناطقی این روند نقض شده است، مثلا ابرلاینهای چین در سال گذشته نرخهای سود ۱۵ درصد کسب کردند، ولی به طور میانگین در سال گذشته با وجود اینکه قیمت نفت پایین آمده بود، آن حاشیه سودی که در صنعت ثبت شد ۴ درصد بود. یکی از دلایل این حاشیه سود پایین همان است که قبلا به آن اشاره کردم؛ دئوپولی در عرضه کنندهها و مونوپولی در سرویس دهندههای این صنعت به همراه تقاضای القایی، شرایط صنعت را خیلی آسیب پذیر می کند.

مشاوران این صنعت می گویند باید شرکت های عرضه کننده به صورت کاملا مشخص اعلام کنند که پیش بینی آنها از بازار چیست و براساس آن چه برنامه ریزی دارند تا رقیب هم تکلیف خود را بداند. مثلا ایرباس اعلام کند که پیش بینی من این است تا شرکت های دیگر استراتژی های خود را مجدداً براساس آن بازبینی کنند.

بحث های دیگر و اختصاصی تر هم مطرح می شود. به عنوان مثال، در اکثر صنایع باید به دنبال افزایش سهم در بازار بود تا بازدهی افزایش پیدا کند، اما در اینجا برعکس است؛ یعنی گفته می شود باید روی بازدهی تمرکز کرد. مثلا به طور معمول بازده سفرهای تفریحی پایین است، چون مسافران با قیمت های پایین تر جذب می شوند.

خب! عده ای ممکن است علیرغم این واقعیت، همچنان روی اندازه سهم بازار تمرکز داشته باشند، اما شرکت هایی هم هستند که توجه خود را معطوف به کیفیت سهم بازار می کنند. به عنوان نمونه، می گویند بهتر است روی آنهایی که برای تجارت این طرف و آن طرف می روند، هدف گذاری کنیم، چون بازدهی بالاتری دارند و حاضر هستند پول بیشتری بدهند. بنابراین به فرض برای یک مسیر مشخص، هواپیمای کوچک تر انتخاب می شود و در عوض تعداد رفت و برگشت یا تعداد فرکانس پروازی افزایش می یابد، چون تجار به سرعت رفت و آمد، توجه بیشتری دارند.

**ترابران: این شرایط کلی صنعت هوانوردی است. وضعیت ما چگونه است؟**

■ **در ابتدا می خواهم اعلام کنم که تمامی سخنان من در این بخش، صحبت کردن در مورد میانگین صنعت و نیز روند بلندمدت آن است. در این صنعت ممکن است بازیگرانی وجود داشته باشند**

که رفتاری متفاوت از میانگین داشته باشند و نیز در کوتاه مدت، امکان دارد توسعه نیافتگی بازار هوایی ما به تنهایی فرصت های مناسبی را پیش روی بازیگران قرار دهد. در این جا صحبت از میانگین و روندهای بلندمدت بازار و عوامل اثرگذار بر آنهاست.

در سند چشم انداز ۱۴۰۴ گفته شده که از ۲۰ سال گذشته باید نرخ رشد سالانه ما ۸ درصد باشد، اما چیزی که در واقع اتفاق افتاده، این بوده که از سال ۷۶ تا ۸۴ نرخ رشد GDP ۲/۴ درصد بوده و از ۸۴ تا ۹۱ هم نرخ رشد GDP ۳/۲ درصد. در سال گذشته نیز نرخ GDP ما کمتر از ۱ درصد و نزدیک به صفر بود، ولی برای بهار امسال ظاهرا امیدوارکننده تر است و نرخ رشد GDP ۴/۴ درصد ثبت شده است؛ برای سال آینده نیز نرخ رشد را ۵ درصد پیش بینی می کنند، اما حتی اگر با همین رشد های بالا هم ادامه دهیم (یعنی ۵ یا ۶ درصد)، در سال ۹۷ سطح رفاه خانوارهای ما به سطح رفاه خانوارها در سال ۹۰ می رسد. میزان هزینه های خانوار نیز در آمارها مشخص است. در بهار امسال که نرخ رشد اقتصادی ما ۴/۴ درصد اعلام شده، افزایش هزینه سرانه مصرفی خانوار ۰/۷ درصد بوده، یعنی رشد چندانی نداشته است که خود می تواند دلایل مختلفی داشته باشد.

جدا از نرخ رشد و هزینه مصرفی خانوار که برای ما تصویری از آینده ارائه می دهد، به عملکرد خود صنعت می رسیم. صنعت هوایی کشور ما در سال ۲۰۱۵، نزدیک به ۲۲ میلیون صندلی جابه جا کرد که از این ۲۲ میلیون صندلی، ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار صندلی آن داخلی و ۱۱ میلیون و ۶ هزار صندلی بین المللی بوده است.

برای اینکه معیاری کلی به شما بدهم، باید بگویم در آلمان که جمعیتی تقریباً معادل ما دارد، میزان صندلی جابه جا شده ۲۵۰ میلیون صندلی بوده است. از سوی دیگر، در ۱۰ سال گذشته، نرخ رشد صنعت هوایی ما به طور متوسط ۳ درصد بوده که البته منطبق با نرخ رشد GDP است؛ ولی اگر نگاه دقیق تری داشته باشیم، می بینیم که شدیداً پرنوسان بوده است و این میانگین چندان معنایی پیدا نمی کند. به عنوان نمونه در سال گذشته ۱۰- و سال قبل از آن ۱۵+ بوده است...

**ترابران: به چه دلیل چنین نوسانی وجود دارد؟**  
 ■ **به این دلیل که اندازه صنعت کوچک است و وقتی یک دفعه به ناوگان آن، حتی یک هواپیمای**

### ■ صنعت هوانوردی هیچگاه

به دنبال جذب نیرو در حوزه‌های اقتصادی، فاینانس و یا مدیریت کسب‌وکار نبوده؛ یک فردی خلبان می‌شود و بعد به فکرش می‌رسد که حالا می‌تواند مدیریت ایرلاین را هم برعهده بگیرد. نه به دنبال روش‌های بدیع فروش بلیت می‌رود و نه حداقل از یک اقتصاددان کمک می‌گیرد. نگرانی ما این است که سیاست‌گذار به این موضوع توجهی نداشته باشد

را در تقاضای مربوط به اتوبوس‌های VIP کاملا مشاهده می‌کنیم.

پس فردی که می‌خواهد برای سرمایه‌گذاری در این صنعت تصمیم بگیرد باید براساس تمامی این موارد حرکت کند. باید بازدهی و قیمت‌های خود را محاسبه و مشخص کند که مثلا اگر وامی گرفت، بازدهی آن چقدر است و می‌تواند آن وام را بازپرداخت کند یا نه. اگر در بازار بورس وارد شد، اوراق قرضه چاپ کرد یا سهام فروخت، بازدهی آن چقدر می‌شود و .... خلاصه اینکه باید آنالیز دقیقی صورت گیرد.

**ترابران: از فضای کلام اینطور برمی‌آید که هیچ ارزیابی اقتصادی مطرح نیست...**

■ مطمئنا اینگونه هم نبوده است، ولی آنچه که من از رصد فضا می‌توانم بگویم، این است که به برنامه‌ریزی‌های استاندارد که در همه جای دنیا قبل از این گونه تصمیمات انجام می‌گیرد، چندان توجه نشده است. بیشتر تصمیمات بر پایه، پیش‌بینی فضای کار در آینده است که ظاهرا از افزایش مرادوات ما با جامعه بین‌المللی نتیجه گرفته شده است (جدا از درست یا غلط بودن آن). به هر حال ما با یک فضای بیم و امید می‌رویم؛ بارقه‌هایی از امیدهایی دیده می‌شود چون وضعیت یک بخشی از صنعت در حال بهتر شدن است، ولی بیم‌هایی هم وجود دارد.

این صنعت قبل از برجام، بهانه تحریم را داشت، حتی وقتی می‌گفتیم چرا هواپیما کثیف است، می‌گفتند تحریم هستیم ولی الان حداقل هم به صورت واقعی و ذهنی این مانع در حال برطرف شدن است. بحث خرید هواپیما و انتقال دانش با مشاوران خارجی نیز مطرح شده است.

همه این موارد جدا از اینکه محقق خواهد شد یا نه، امیدهایی ایجاد می‌کند. ولی از آن سو اگر این صنعت بخواد با مدل قبلی خود جلو برود، راه به جایی نخواهد برد. واقعا هزینه‌های عملیاتی که الان داریم آنقدر زیاد است که نمی‌گذارد شرکت‌ها نفس بکشند و این به اصلاحات ساختاری نیاز دارد، ولی کسی جرات اصلاحات ساختاری را هم ندارد.

صنعت هوایی ما، فرهنگ بسیار بسته‌ای دارد؛ یعنی از بیرون یک نیروی با فکر متفاوت در حوزه‌های اقتصادی، فاینانس و یا مدیریت کسب‌وکار را به خود جذب نمی‌کند. یک فردی می‌رود یک مدت کار می‌کند و خلبان می‌شود، بعد به فکرش می‌رسد

کوچک هم اضافه شود، روی آن درصد، تاثیر زیادی می‌گذارد، بنابراین چندان نمی‌شود به این نرخ‌های رشد اطمینان کرد.

من پیش‌تر گفتم که تقاضای پایه مبتنی بر رشد تجارت و سفرهای بازرگانی است. کشور ما کشور پهناوری است پس در نگاه اول باید انتظار داشت که میزان سفرها بین مراکز استان‌ها بالا باشد، ولی وقتی آمایش فعالیت‌های اقتصادی در کشور را بررسی می‌کنیم، می‌بینیم که اتفاقا شدیداً متمرکز است؛ یعنی ما دارای چندین هاب اقتصادی با فعالیت‌های شدیداً متمرکز هستیم که میزان ارتباط این مراکز با یکدیگر چندان قابل توجه نیست.

من روی داده‌هایی که در تخمین تقاضا موثر هستند، کار کرده‌ام. در این زمینه، سازمان راهداری داده‌های خوبی دارد. وقتی این آمارها را نگاه می‌کنید، می‌بینید که متأسفانه ارتباط بخش اعظمی از استان‌های ما با یکدیگر در حد صفر است، یعنی تقریباً کامیونی از این شهر بیرون نیامده تا به شهر دیگری برود. پس فردی که در استان X نشسته هیچ ایده‌ای ندارد که شرایط در استان Y به چه صورتی است.

البته می‌شود کسی بگوید که ماروی بخش توریستی مانور می‌دهیم، ولی همان‌طور که گفتم این بخش بازده پایینی در بازار دارد. اگر بازیگر جدیدی که وارد بازار می‌شود، با این فرض و تمرکز بر بخش مسافری کارش را شروع کند؛ شاید در یک مدل تجاری، استراتژی خوبی باشد، ولی با توجه به شرایط فعلی، نیاز به راه‌حل‌های نوآورانه و بدیع دارد که من در ایرلاین‌های فعلی نمی‌بینم.

از طرف دیگر ترجمان هر رشد اقتصادی، افزایش اشتغال و فعالیت‌های بازرگانی نیست، اگر رشد اقتصادی شما بر پایه رشد اقتصادی نفت و پتروشیمی باشد، پول آن فروخته می‌شود و به خزانه می‌رود و سفر و اشتغال ایجاد نمی‌کند؛ یعنی همان شرایطی که ما با آن مواجه هستیم. از همین رشد اقتصادی ۴/۸ درصدی که اعلام شد، اگر آمارهای مربوط به نفت و گاز آن را مستثنی کنید ۲/۹ درصد باقی می‌ماند که یک بخش آن هم پتروشیمی است که به کار ما نمی‌آید. یادتان باشد که همه اینها تشکیل دهنده تقاضای پایه هستند.

شاخص دیگری که می‌تواند تقاضای پایه را ایجاد کند ترجیحات جامعه است. از این جهت وضع ما بهتر است چون نرخ شهرنشینی در جامعه ما بالا است و روند تمایلات هم به سمت کالاهای لوکس حرکت می‌کند. به طور مثال، ما این روند

که حالا می‌تواند مدیریت ایرلاین را برعهده بگیرد. نه به دنبال روش‌های بدیع فروش بلیت می‌روند و نه حداقل از یک اقتصاددان کمک می‌گیرند. نگرانی ما هم این است که همین وضعیت ادامه پیدا کند و سیاست‌گذار هم به این موضوع توجهی نداشته باشد.

همه می‌پرسند که چه موقع ۱۰۰ یا ۲۰۰ فروند هواپیما وارد کشور می‌شود، اما کسی به فکر ظرفیت جذب این ناوگان نیست. این در حالی است که به نظر من اگر بیایم سرمایه شرکت‌های فعلی را افزایش دهیم یا مثلا اگر سرمایه‌گذاران جدید به جای ایجاد شش شرکت، در هم ادغام شده و یک شرکت تاسیس می‌کردند، مطمئنا با یک حساب و کتاب و ساختار سازمانی اصولی و مدل کسب و کار و مدیریت منطقی می‌توانستند حداقل برای ۵ یا ۶ سال اول، بالاترین نرخ‌های بازگشت سرمایه را داشته باشند.

توصیه یک مشاور در زمینه صنعت هوانوردی به سرمایه‌گذاران خصوصی

## منصرف شوید!

اگر شما یک سرمایه‌گذار علاقمند به تاسیس یک شرکت هواپیمایی باشید، قاعدتا در گام اول باید به سراغ مشاوران حرفه‌ای در این حوزه بروید تا تصویری واقعی تر از آنچه پیش رو دارید برایتان ترسیم کنند و پرده‌های خیال را کنار بزنند.

به نیابت از آنهایی که احیانا هوس اینگونه سرمایه‌گذاری را در سر دارند، به سراغ مدیرعامل شرکت «مهندسین مشاور نقطه شروع» رفتیم. مهندس محمدرضا ابراهیم‌پور که خود سال‌ها در بخش مدیریت درآمد، تعیین نرخ و بازاریابی ایران‌ایر فعالیت داشته؛ الزامات سرمایه‌گذاری در این حرفه (ایرلاین‌داری)، نقشه راه و چشم‌انداز احتمالی را تشریح کرده است. هرچند در نهایت توصیه او این است: اگر می‌خواهید به روش ایرلاین‌های فعلی فعالیت کنید، منصرف شوید!





■ **بدهی بانکی ایرلاین‌های ما کم نیست، اما در عین حال تراکنش مالی این صنعت آنقدر بالا است که ممکن است شما بتوانید تا چندین سال بدون هیچ سودآوری، به کار خود ادامه دهید؛ چون پول بزرگی در گردش است و بابت آن وام‌هایی نیز گرفته می‌شود. مشکلات وقتی شروع می‌شود که زمان بازپرداخت وام‌ها فرا می‌رسد**

■ **در تاسیس ایرلاین‌ها طرحی نو یا نوآرین‌پیشانه دیده نمی‌شود. بالغ بر ۸۰ درصد آنها چارترفرشی می‌کنند. این بدان معناست که اولاً خودشان فاقد دانش یا توان بازاریابی و فروش بلیت‌های خود هستند، ثانیاً بنیه مالی ندارند**

کدام از این چند دسته، حتی به مرحله عملیاتی هم نزدیک نشده‌اند؛ یعنی بالاخره یک جایی کار آنها گیر کرده است؛ یا بحث مالی بوده یا تأمین هواپیما و اخذ مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری. شرایط جهانی هم که هنوز تغییر چندانی نکرده است. **ترابران: آیا واقعا در این حرفه برای دریافت وام، فرصت و تسهیلات بیشتری وجود دارد؟**

■ **به هر حال دولت یک سری قول‌هایی داده است، حتی بحث‌های زیادی در مورد تأسیس بانک یا صندوق حمل و نقل هوایی برای کمک به ایرلاین‌ها برای تأمین هواپیما وجود داشته، ولی همه اینها منوط به ارزیابی سرمایه در گردش و بنیه مالی شخص یا ایرلاین موردنظر است. بعضی افراد سعی می‌کنند که این موارد را در ابتدای کار به شکل مناسبی نشان دهند.**

حقیقت امر این است که در حال حاضر، بدهی بانکی ایرلاین‌های ما کم نیست، اما در عین حال تراکنش مالی در صنعت آنقدر بالا است که اگر من برای همه اعضای هیات مدیره، مدیرعامل و معاونت‌ها، دستمزدهای کم و بیش بالا هم در نظر بگیرم، ممکن است تا چندین سال بتوانم بدون هیچ سودآوری به کار خودم ادامه دهم، چون مبالغ بالایی در گردش است و از قبل آن وام‌هایی نیز گرفته می‌شود. مشکلات وقتی شروع می‌شود که زمان بازپرداخت وام‌ها می‌رسد.

حتی به بسیاری از این ایرلاین‌های کوچک، به‌خصوص در فرودگاه‌های کوچک، با این دید نگاه می‌شود که این ایرلاین حداقل می‌تواند ۲۰ تا ۳۰ درصد هزینه فرودگاه را که در هفته تنها یک یا دو پرواز دارد پوشش دهد. بالاخره بخشی از هزینه‌های فرودگاه با ورود مسافران پوشش داده می‌شود و به این ترتیب این ایرلاین‌ها - به نحوی - درآمدی با خود به این فرودگاه می‌آورند.

از این جهت شرکت فرودگاه‌ها نیز با این که مطالباتی از آنها دارد، اما ترجیح می‌دهد که حضور داشته باشند و به فعالیتشان ادامه دهند. این گونه است که همچنان ایرلاین‌های بدهکار در این حوزه به فعالیت خود ادامه می‌دهند؛ در حالی که این صنعت حداقل الان در کشور ما وضعیت مثبت و مناسبی برای سرمایه‌گذاری ندارد.

**ترابران: حتی با توجه به ترجیحاتی که ممکن است در مقایسه با کشورهای دیگر داشته باشیم؟ مثل نرخ سوخت، هزینه‌های پرسنلی و ...**

■ **با شما موافقم که هزینه منابع انسانی و سوخت**

**ترابران: فرض کنید من یک سرمایه‌گذار علاقمند هستم که حس کرده فضای مراودات تجاری و بین‌المللی کشور در حال تغییر است؛ پس به این فکر افتاده که در صنعت هوانوردی سرمایه‌گذاری و ایرلاین تاسیس کند. می‌خواهم با شما به عنوان یک مشاور صحبت کنم. اگر چنین ایده‌ای در ذهن من باشد، شما چه توصیه‌ای برای من دارید؟ آیا من را تشویق می‌کنید یا منصرف و چرا؟**

■ **من اول از انگیزه شما سوال می‌کنم. آیا صرفاً برای بحث تجارت و درآمدزایی می‌خواهید وارد این عرصه شوید؟**

**ترابران: قاعدتاً باید همینطور باشد؛ مگر نه؟!**

■ **در این صورت، من فعلاً این سرمایه‌گذاری را به شما توصیه نمی‌کنم. حتماً می‌دانید که در مجموع حاشیه سود صنعت هواپیمایی بسیار پایین و زیر ۵ درصد است. حتی شرکتی مانند لوفت‌هانزا که تمام سیستم‌های آن چه در بخش ساخت‌افزایی و ناوگان و چه در بخش نرم‌افزاری، جزو بهترین‌هاست، فقط برای ۳ درصد سود سالانه وقت می‌گذارد.**

وقتی در ایران، شخص می‌تواند حتی بالای ۳۰ درصد (در بعضی از بخش‌های سودآور) سود سالانه داشته باشد و حتی سود بانکی نیز بالای ۱۸ درصد است، تاسیس ایرلاین هیچ توجیهی ندارد. شما باید چند ده میلیارد هزینه کنید که در نهایت و در خوشبینانه‌ترین حالت، به یک حاشیه سود ۳ تا چهار درصدی برسید!

من به همین دلیل درباره انگیزه شما سوال کردم. تاکنون چندین نفر، چه در زمینه برنامه تجاری و چه برای شروع کار از من مشورت خواسته‌اند. وقتی با آنها صحبت می‌کردم، متوجه شدم که گروهی عاشق هستند؛ یعنی جزو افراد متمکنی محسوب می‌شوند که به کلاس خلبانی رفته، پرواز را دوست داشته و حال می‌خواهند خودشان هم وارد همین فعالیت شوند و یا به دنبال کسب شهرت هستند، برخی نیز با این انگیزه که وامی می‌گیرند یا از برخی رانت‌ها برخوردار می‌شوند، جلو آمده‌اند. (البته کم‌وبیش از جمع متخصصین هوانوردی نیز کسانی بوده‌اند که قصد ورود به صنعت را داشته‌اند.)

دسته اول اغلب مشاغل دیگری دارند و معتقدند اگر اینجا ضرر هم کردند، چندان مهم نیست. البته این اشخاص برای ضرر کردن به این حرفه روی نمی‌آورند، اما می‌گویند این حرفه تنها بخشی از سبد سرمایه آنهاست و نه کل آن. به هر حال هیچ

■ به بسیاری از ایرلاین‌های کوچک، به خصوص در فرودگاه‌های کوچک، با این دید نگاه می‌شود که این ایرلاین حداقل می‌تواند ۲۰ تا ۳۰ درصد هزینه دخل و خرج این فرودگاه را که در هفته تنها یک یا دو پرواز دارد پوشش دهد. از این جهت شرکت فرودگاه‌ها نیز با وجود مطالباتی که از آنها دارد، ترجیح می‌دهد به فعالیتشان ادامه دهند

چنین ایرلاین‌هایی دارند؛ مثلاً می‌دانند که نشست و برخاست در فرودگاه هیتروی لندن چقدر پرهزینه است، بنابراین اصلاً سراغ این فرودگاه نمی‌روند. اگر هم مسافری بخواهد به فرودگاه هیترو برود، با این ایرلاین‌ها مسافرت نمی‌کند؛ بنابراین همه با یکدیگر ترکیب و هماهنگ شده‌اند و این صنعت را شکل داده‌اند؛ یعنی جایگاه هر کسی تا حدی مشخص است، هر چند که ممکن است گاهی به بازار یکدیگر هم ورود کنند، اما این موضوع الان در ایران اصلاً مشخص نیست؛ یعنی شما هیچ تعریف مشخصی از شرکت‌های با سرویس کامل یا Full Service/Legacy Carrier نمی‌بینید.

حتی ایران‌ایر هم با توجه به زبان‌های انباشته خود، بعضاً سعی می‌کند در کترینگی که همه خاطره خوشی از آن داشتند، صرفه‌جویی کند. از طرف دیگر، ایرلاین‌هایی وجود دارند که نام خود را هواپیمایی ارزان قیمت نگذاشته‌اند، اما سرویس‌هایی در حد آنها می‌دهند.

ایرلاین‌های فول سرویس عموماً از شبکه Hub & Spoke استفاده می‌کنند؛ به طور مثال فرودگاه دوی می‌داند که اگر ایرلاین امارات نباشد، هیچ کاری نمی‌تواند انجام دهد و ایرلاین امارات هم می‌داند که اگر فرودگاه دوی نباشد، کاری از پیش نخواهد برد. قطر ایرویز وقتی متوجه شد که فرودگاه دوحه ممکن است به زودی به حد اشباع برسد، از چند سال قبل، به فکر راه‌اندازی یک فرودگاه دیگر در دوحه افتاد. اعلام کرده که اولویت این فرودگاه پروازهای قطر ایرویز است و اگر بقیه ایرلاین‌ها می‌خواهند به دوحه پرواز داشته باشند، باید از فرودگاه دیگر استفاده کنند، اما متأسفانه هنوز در کشور ما ایرلاین‌ها با فرودگاه‌ها رابطه خوبی ندارند و متوجه نیستند در صورتی موفق خواهند شد که با یکدیگر هم‌افزایی داشته باشند.

موضوع دیگر این است که در سایر کشورها، هر ایرلاینی جایگاه خود را پیدا کرده است؛ مثلاً در حال حاضر خط هوایی امارات، فلای دوی، ایرعربیا و الاتحاد همگی به ایران پرواز دارند که در این بین فلای دوی و ایرعربیا جزو هواپیماهای ارزان قیمت هستند. پس مسافر پولدار و تاجر ما را هواپیمایی امارات جذب می‌کند و افرادی هم که می‌خواهند کمتر هزینه کنند توسط بقیه خطوطی که نام بردم جابه‌جا می‌شوند. تنها فرودگاه‌های آنها فرق می‌کند، به طور مثال ممکن است در یک شهر یکی از آنها به فرودگاه بزرگتر برود و دیگری

به فرودگاه کوچکتر. بعضی از آنها فقط نقطه به نقطه (point to point) و از مبدأ به مقصد اقدام به جابه‌جایی مسافر می‌کنند و با مسافر عبوری یا اتصالی کاری ندارند و بعضی دیگر برای اینگونه مسافران هم برنامه‌ریزی دارند...

منظورم از طرح این مباحث این است که نشان دهم قبل از هر چیز باید بحث یکپارچگی و جامع‌نگری وجود داشته باشد، اما متأسفانه چنین اهداف و جامع‌نگری اصلاً در ایران مطرح نیست. بیشتر مسائل در روزمرگی و تصمیمات کوتاه‌مدت خلاصه می‌شود.

ترابران: آیا نبود این شرایط از بی‌توجهی بخش خصوصی یا مدیران ما به الزامات این صنعت ناشی می‌شود یا اساساً فضایی برای محقق شدن چنین برنامه‌هایی وجود ندارد؟

■ این مساله متأسفانه در همه بخش‌های کشور ما وجود دارد. من در مورد بحث تعمیر و نگهداری یا عملیات، اطلاع چندانی ندارم، اما در صنعت هوانوردی با وجود این که صنعت پیشرفته‌ای هم به نظر می‌رسد، حداقل در بحث بازرگانی و مدیریت می‌توانم بگویم که ما با دنیا فاصله بسیاری داریم؛ حتی اگر از نرم‌افزارهای بسیار خوب بین‌المللی نیز استفاده کنیم، آن طور که باید و شاید نیست و شاید از کمتر از سی درصد از قابلیت‌های آنها بهره‌می‌بریم.

در حال حاضر، شرکت آمریکن‌ایرلاینز با بهترین دانشگاه‌های آمریکا مانند MIT کار می‌کند و در این زمینه برای بهترین اساتید و متخصصان کار تعریف می‌شود. در واقع مرزهای دانش در صنعت هواپیمایی هر روز در حال جابه‌جا شدن است. می‌توانیم خطی دور خود بکشیم و بگوییم که ما در ایران هستیم و کار خودمان را انجام می‌دهیم (کما این که در پروازهای داخلی شاهد هستیم که چه وضعیتی وجود دارد) اما وقتی می‌بینیم که سهم هواپیمایی ملی ما از بازار ترکیه یا امارات به ۱۰ درصد رسیده و شرکت‌های خارجی مسافران بالایی را جذب می‌کنند، قاعدتاً باید به فکر اصلاح وضع موجود باشیم؛ مگر این که بخواهیم از تنها حربه خود که متأسفانه قیمت است، استفاده کنیم و آن را پایین بیاوریم که نتیجه آن هم این است که مسیر ضربه می‌شود، حاشیه سود پایین‌تر خواهد آمد، ایرلاین‌ها بدکارتر می‌شود و ...

ترابران: ظاهراً انگیزه‌های تجاری در این صنعت جواب نمی‌دهد، پس تمایل به ایجاد شرکت‌های

در کشور ما پایین‌تر است، اما ایرلاین‌ها معمولاً از ابتدا یک نقشه تجاری برای خود در نظر می‌گیرند. یک سری شرکت‌های فول سرویس (Full Service) مانند امارات و لوفت‌هانزا هستند که همیشه سعی می‌کنند سرویس‌های کامل، امکانات خوب، پرواز خوب، کترینگ مناسب و هواپیمای مجهز ارائه بدهند و تا جایی هم که می‌توانند پول خوبی از مسافر بگیرند (هرچند در بازارهای رقابتی، ابایی از کاهش نرخ‌ها نیز ندارند).

بعضی دیگر شرکت هواپیمایی ارزان قیمت (Low cost Carrier) هستند و هزینه‌ها و منابع انسانی خود را به حداقل رسانده‌اند. در چنین ایرلاین‌هایی در بسیاری مواقع همان شخصی که به شما بلیت می‌فروشد، ممکن است بار شما را نیز تحویل بگیرد و حتی بعضاً مهماندار هم باشد. با این روش هزینه‌ها را پایین می‌آورند و مبلغ پایین‌تری از مسافر دریافت می‌کنند. در ازای هر سرویس داخل پروازی نیز از کترینگ گرفته تا حتی سرویس بهداشتی، پول می‌گیرند. چنین ایرلاینی یک برنامه تجاری برای خود تعریف کرده و برنامه‌ای برای درآمدزایی دارد. آنها درک درستی از شرایط خود و الزامات مدیریتی

■ عموم اشخاصی که می‌خواهند ایرلاین تاسیس کنند، اول از همه به استقرار در مهرآباد فکر می‌کنند و معتقدند مسافر از تهران تولید می‌شود، اما مهرآباد دیگر جای پارک ندارد، مشکلات فراوانی دارد و فضای ترمینالی آن تقریباً اشباع شده است. این اولین ذهنیتی است که باید اصلاح شود

می‌شود، اما مهرآباد دیگر جای توقف هواپیما ندارد، مشکلات فراوانی دارد و فضای ترمینالی آن تقریباً اشباع شده است. این اولین ذهنیتی است که باید اصلاح شود.

همین الان مثلاً هواپیمایی آتا، تبریز را پایگاه اصلی خود قرار داده که حداقل مزیت آن، این بوده که هواپیماهای خود را شب در آنجا می‌خواباند، هم هزینه کمتری نسبت به مهرآباد دارد و هم امکان پرواز اول صبح را برای ساکنین تبریز فراهم می‌کند و این خیلی برای تبریزی‌ها مطلوب است. همچنین تابان و ایرتور، مشهد را پایگاه اصلی خود انتخاب کردند یا آسمان و ماهان، شیراز را. این کار خوبی است؛ یعنی هم تمرکززدایی می‌کند و هم برای مسافران مطلوبیت دارد؛ چون همانطور که گفتیم، پرواز اول صبح را برای مسافران شهرستانی تامین می‌کند. قبلاً چنین چیزی نبود ولی الان حتی شاهرود پرواز اول صبح دارد. هواپیمایی پویا هواپیمای خود را شب آنجا می‌خواباند و اول صبح از شاهرود به تهران می‌آید.

پس اولین نکته‌ای که در مورد سوال شما می‌توان گفت، این است که باید مطالعه‌ای صورت گیرد

ترابران: اگر من همچنان اصرار به این سرمایه‌گذاری داشته باشم، برای Business Plane باید به چه نکاتی توجه داشته باشم و چگونه وارد عمل شوم؟ اگر بخواهید چند توصیه اساسی در این زمینه داشته باشید، این توصیه‌ها چه خواهد بود؟ به دنبال آژانس‌های فروش بلیت نروم؟

■ اولین توصیه من برای فعالیت، برنامه‌ریزی صحیح برای تامین ناوگان است. شرکت ما بررسی گسترده‌ای برای بهبود وضعیت صنعت هواپیمایی کرده است. یکی از بهترین نسخه‌هایی که می‌توان برای وضع فعلی صنعت پیچید، اجاره هواپیما به جای خرید است. در صورتی که برای اجاره و به خصوص اجاره به شرط تملیک ناوگان کار علمی و دقیق در کشور انجام شود و شرایط به گونه‌ای باشد که تامین‌کننده‌های مالی خارجی را وارد این صنعت کنیم، تحول عظیمی رخ خواهد داد.

در مورد شبکه توزیع و فروش هم منظور من این نبود که باید آژانس‌ها را به کلی کنار گذاشت. بد نیست بدانید، مدیریت قشم‌ایر پس از تحولی که چند سال قبل اتفاق افتاد، می‌گفتند خودمان سایت و دفتر فروش داریم و می‌خواهیم بلیت‌ها فقط از طریق سایت خودمان فروخته شود. این تصمیم اشتباهی بود؛ چون بسیاری از مسافران برای خرید بلیت به آژانس‌ها مراجعه می‌کنند. در نهایت آنها هم وقتی دیدند بازار دست یک سری از آژانس‌هاست، بخش زیادی از صندلی‌های یک سری از مسیرهای خود را به همان آژانس‌ها سپردند.

سایت، دفتر فروش خود شرکت و آژانس‌ها، همگی جزو کانال‌های فروش هستند. منظور من این است که نباید در بلیت‌فروشی خود را وابسته به آژانس‌ها بکنیم و افسار شرکت را به دست آنها بسپاریم.

در مورد Business Plane نیز باید بگویم کشور ما بسیار پهناور است، اشخاص پولدار زیاد دارد، تعداد فرودگاه‌ها هم به نظر من نسبتاً خوب است و شرایط فرودگاهی مان بد نیست. البته مانند آمریکا نیستیم که در فاصله‌های ۵۰-۶۰ کیلومتری فرودگاه داشته باشیم، ولی اگر یک حوزه نفوذ ۲۰۰-۳۰۰ کیلومتری برای هر فرودگاه تعریف کنیم، کل کشور به‌جز مناطق کویری پوشش داده می‌شود. با این حال، عموم اشخاصی که می‌خواهند ایرلاین تاسیس کنند، اول از همه به استقرار در مهرآباد فکر می‌کنند چون معتقدند مسافر از تهران تولید

هواپیمایی، از کجا ناشی می‌شود؟

■ من روی قضیه را می‌بینم و از پشت پرده خبری ندارم. اجازه بدهید توصیه اول خود را تکمیل کنم. اینکه سرمایه‌گذاری در ایرلاین را توصیه نکردم، بیشتر از یک استدلال استقرائی ناشی می‌شود. اینکه به نظر می‌رسد افرادی که در چندسال اخیر در این حوزه سرمایه‌گذاری کرده‌اند، حاشیه سود مطلوبی به دست نیاورده‌اند. بیشتر ایرلاین‌های کشور در حال شکایت از وضعیت مالی خود هستند و فکر می‌کنم که چندان هم بیراه نمی‌گویند. از طرف دیگر، تاکنون ایرلاینی در کشور سهام خود را در بورس عرضه نکرده و نمی‌دانیم حساب‌های مالی شفافی از ایرلاین‌ها وجود دارد یا خیر. دلیل توصیه بنده به عدم سرمایه‌گذاری در این حوزه، آن بود که در مجموع این هماهنگی را ندیده‌ام که یک نفر پول و علاقه زیادی داشته باشد و از افراد مجرب، خبره و متخصص این حرفه هم استفاده کند و به این طریق کار را جلو ببرد.

اما اگر ترکیب پول، مدیریت و دانش مورد استفاده قرار گیرد، در صورت هماهنگی و همکاری متولیان این صنعت، می‌توان نسبت به تغییراتی شگرف و سودآوری امیدوار بود. عموماً مناسبات سیاسی یا موارد دیگری دیده می‌شود. آنچه می‌توان دید این است که وقتی شخصی می‌خواهد ایرلاین دایر کند، یکی از مدیران بازنشسته یک ارگان دولتی را پیدا و او را مدیرعامل یا رییس هیات مدیره شرکت خود می‌کند و ...

طرحی نو یا نوآندیشی دیده نمی‌شود. بالغ بر ۸۰ درصد ایرلاین‌ها چارترفروشی می‌کنند. این بدان معنی است که اولاً خودشان فاقد دانش یا توان بازاریابی و فروش بلیت‌های خود هستند، ثانیاً بنیه مالی ندارند؛ بنابراین به یک آژانسی که از طریق همین ایرلاین‌ها و چارترفروشی به شرایط خوبی دست پیدا کرده، صندلی‌های خود را پیش‌فروش می‌کنند. به این ترتیب خیالشان راحت است که حقوق کارمندانشان را تا چند ماه دیگر دارند و صندلی‌هایشان هم به فروش می‌رسد و دیگر برایشان فرقی ندارد که بلیت ۴۰ هزار تومان به فروش برسد یا ۴۰۰ هزار تومان. اما به این کار ایرلاین‌داری نمی‌گویند. جالب است که الان تعداد محدودی از آژانس، فروشنده کلی چند ایرلاین هستند و این بدان معنی است که صاحبان ایرلاین‌ها در این بازار هیچ اختیاری ندارند و آن آژانس برای آنها تصمیم می‌گیرد.

**■ در دنیا فرودگاه‌های کوچک اغلب با هواپیمای توریوپرپ به هم وصل می‌شوند. این هواپیماها در مقایسه با جت‌ها، ایمنی بیشتری و هزینه‌های عملیاتی کمتری هم دارند اما در ایران هنوز استفاده از این نوع هواپیماها جا نیفتاده است؛ یعنی همه انتظار دارند در هر مسافتی سوار هواپیماهای پهن پیکر شوند**

خارجی می‌شود و اگر هم در مرحله بعدی بتوانید از دهلی و بمبئی مسافر به بندرعباس بیاورید و بعد به استانبول ببرید، تبدیل به هاب بین‌المللی شده‌اید. در رابطه با این قضیه باید در همان مرحله طرح تجاری تصمیم‌گیری کنید که می‌خواهید چه بازاری را پوشش دهید. بعد با توجه به این مساله و تعداد تقاضایی که وجود دارد باید در مورد نوع هواپیمایی که می‌خواهید بیاورید تصمیم‌گیری کنید.

در دنیا فرودگاه‌های کوچک اغلب با هواپیماهای توریوپرپ به هم وصل می‌شوند. این هواپیماها در مقایسه با جت‌ها ایمنی بیشتری دارند، ولی مدت زمان پرواز آنها حدود ۳۰ درصد بیشتر است. سر و صدای آنها نیز بیشتر است؛ در عین حال هزینه‌های عملیاتی کمتری نسبت به جت دارند. در ایران هنوز استفاده از این نوع هواپیماها جا نیفتاده است؛ یعنی همه انتظار دارند در هر مسافتی سوار هواپیماهای پهن پیکر یا حداقل جت باریک پیکر شوند.

پیشنهاد من این است که می‌بایست از سطوح پایین به سطح بالاتر حرکت کرد. در دنیا حتی هواپیمای کوچکتر از ۱۹ نفره هم وجود دارد که به آنها ایرتاکسی می‌گویند و واقعا جای آنها در ایران خالی است و در بسیاری جاها می‌تواند مورد استفاده باشد. به خصوص برای بسیاری از شرکت‌های دولتی و ماموریت‌های اداری. ایرتاکسی‌ها طول باند بسیار کمی نیاز دارند و حتی بعضی از آنها اصطلاحا دوزیست هستند؛ یعنی می‌توانند روی آب هم بنشینند که برای مناطق شمال و جنوب کشور مناسب است. به هر حال همانطور که گفتم جای این هواپیماها در ایران خالی است.

در صنعت هواپیمایی، اصلی وجود دارد که می‌گوید هر چقدر شما بتوانید تعداد پرواز را بیشتر کنید، مطلوبیت بیشتری برای مسافر ایجاد می‌شود؛ یعنی شما می‌توانید برآورد کنید و ببینید که مثلا بین مقصدی مانند تهران به زنجان، به طور مثال هفته‌ای ۱۰۰۰ مسافر هوایی وجود دارد. شما می‌توانید آن را در چهار پرواز خلاصه کنید و در هر پرواز ۲۵۰ نفر با ایرباس ۳۰۰ جابه‌جا کنید. با این برنامه عملا کسی حاضر نیست از هواپیما استفاده کند؛ زیرا بسیاری از مسافران می‌خواهند صبح به زنجان بروند و همان روز هم برگردند، بنابراین ۴ پرواز هفتگی جوابگو نیست. اما می‌توان این ۱۰۰۰ مسافر را در ۱۰ پرواز ۱۰۰ نفره تقسیم کرد.

کسی سوار هواپیما می‌شود که وقتش ارزش دارد. پس شما نباید آن فرد را به جایی ببرید و بگویید

همین جا منتظر باش، چون پرواز برگشت دو روز دیگر است. بنابراین اینجا یک هواپیمای ۵۰ نفره جواب می‌دهد که هر روز صبح ساعت ۷ صبح از تهران به زنجان برود و ساعت ۸ صبح به تهران برگردد و دوباره یک پرواز دیگر هم عصر به زنجان برود و برگردد. این می‌شود مدل مطلوب جابه‌جایی مسافر.

پس یک اصل همین است که شما باید تقاضا را محاسبه و با توجه به تقاضا، ناوگان خود را انتخاب کنید. ناوگان کوچک در کشور ما الان به نسبت وسعت کشور و تقاضای موجود، سهم بسیار اندکی دارد. اخیرا شنیده‌ام که یک پرواز از گرگان به زاهدان گذاشته‌اند. چرا؟ چون رییس یک شعبه از ایران‌ایر متوجه شد میزان مهاجرت از استان سیستان و بلوچستان به گرگان زیاد است و بسیاری از آنها به طور مرتب از زاهدان برای تهران بلیت می‌گیرند و بعد از تهران به گرگان می‌روند. پس تصمیم گرفتند که پرواز مستقیم بگذارند، ولی ایران‌ایر برای این پرواز مستقیم، هفته‌ای دو پرواز گذاشته است؛ زیرا ناوگانش محدود است و ممکن است که با فوکر ۱۰۰ نفره این مسیر را برود که کوچکترین هواپیمای آنهاست. اگر فوکرها هم امکان پرواز نداشته باشند، مجبور است از هواپیمای ۱۵۰ نفره استفاده کند که در این صورت با ظرفیت خالی زیادی مواجه خواهد شد، ولی شاید همین مسیر بتواند پاسخگوی پرواز روزانه ۵۰ نفره باشد.

با پیدا کردن بازارهای اینچنینی که با تواتر بالای پروازی بتوانید آنها را پوشش دهید، می‌توانید سهم مسافر هوایی را از کل افزایش دهید.

از سوی دیگر، به نظر می‌رسد برنامه مشخص و مدونی پشت خرید ناوگان شرکت‌های هواپیمایی ما وجود ندارد؛ مثلا یک نفر می‌گوید من یک هواپیما سراغ دارم ایرباس ۳۴۰ است که در تایلند به کناری افتاده و با قیمت بسیار ارزانی آن را می‌فروشند، آیا می‌خواهید آن را بخرید، شما هم قبول می‌کنید، در صورتی که مثلا شما هواپیمایی آسمان هستید و ایرباس ۳۴۰ هیچ ارتباطی به مدل کاری شما ندارد.

سیاست آسمان تاکنون این بوده که و پروازهای داخلی و نقاط محروم را پوشش دهد و البته پروازهای بین‌المللی به کشورهای منطقه داشته باشد. حالا آسمان با تنها یک فروند ایرباس ۳۴۰ چه می‌کند؟ یک دفعه برای استکهلم پرواز می‌گذارد، در حالی که ایران‌ایر هم به آنجا پرواز دارد! همین کار

تا بدانیم بهتر است کدام فرودگاه را پایگاه اصلی خود قرار دهیم و تقاضای سفر از آن فرودگاه به کدام مسیرها بیشتر است؛ یعنی شما باید یک شبکه پروازی در ذهن خود داشته باشید که با توجه به آن ناوگان خود را انتخاب کنید. همه این‌ها باید با هم‌دیگر دیده شود. حال می‌توانید در مدل کاری خود Hub & Spoke طراحی کنید؛ یعنی آن فرودگاه را پایگاه اصلی خود قرار دهید و پرسنل، خلبان، گروه پروازی و تعمیر و نگهداری خود را در آنجا مستقر و مسافرانی را از طریق این فرودگاه از نقطه A به نقطه B منتقل کنید.

اگر به طور مثال فرودگاه بندرعباس را به عنوان فرودگاه مبدا انتخاب کردید، می‌توانید مسافرانان را از بندرعباس به مشهد ببرید، دوباره به بندرعباس برگردید و بعد به تبریز بروید. اما اگر بتوانید فرضا مسافری را از چابهار به بندرعباس آورده و بعد به اهواز ببرید، در این صورت بندرعباس تبدیل به هاب پروازی شما می‌شود. اگر مسافر را از چابهار به بندرعباس آورده و از آنجا فرضا به استانبول منتقل کردید، بندرعباس تبدیل به هاب داخلی -

■ **ایرلاینی از یک استانداری پول گرفته و گفته است من مرکز استان شما را پایگاه اصلی خود قرار می‌دهم، وام‌ها را گرفت، یک پرواز گذاشت و بعد هم رفت. حالا بعد از کلی دعوا، هفته‌ای دو پرواز به آن مرکز استان گذاشته است!**

■ **قبل از هر چیز باید بحث یکپارچگی و جامع‌نگری وجود داشته باشد، اما چنین اهداف و جامع‌نگری اصلا در ایران مطرح نیست. فقط روزمرگی و تصمیمات کوتاه‌مدت**

اجاره‌ای داشته باشند و به این ترتیب کار خود را شروع کنند. اما به نظر من سیستم در آنجا به قدری درست کار می‌کند که کسی بدون مطالعه یا به منظور کلاهبرداری ایرلاین تاسیس نمی‌کند. بحث‌های مالیاتی در آنجا کاملا شفاف است و در واقع هر چیزی سر جای خودش قرار دارد. اینجا متأسفانه این طور نیست؛ به طور مثال ایرلاینی از یک استانداری پول گرفته و گفته است من مرکز استان شما را پایگاه اصلی خود قرار می‌دهم، وام‌ها را گرفت، یک پرواز گذاشت و بعد هم رفت. حالا بعد از کلی دعوا، هفته‌ای دو پرواز هم به آن مرکز استان گذاشته است. این گونه فعالیت‌ها برای استانداری‌ها جالب است. معمولا فردی که می‌خواهد ایرلاین دایر کند، ابتدا سراغ نماینده مجلس می‌رود، او را با خود همراه می‌کند و بعد سراغ استانداری رفته و او را هم توجیه می‌کند، به این طریق وام را می‌گیرد و بعد فقط پروازهای تهران-مشهد و تهران-اهواز می‌گذارد و به تعهدهای خود در مورد استانی که هزینه‌های او را پرداخته کرده عمل نمی‌کند.

در همین فاصله می‌شود از طریق سفر جاده‌ای به اراک یا زنجان رسید.

■ به نکته خوبی اشاره کردید. یکی از دلایلی که بسیاری از کلان شهرهای دنیا به ساختن چند فرودگاه روی آورده‌اند، همین است. یکی از ویژگی‌های شرکت‌های هواپیمایی ارزان قیمت این است که شرایط check in را برای مسافری خود بسیار تسهیل کرده‌اند و این قضیه در ایرتاکسی‌ها حتی بیشتر است. آنها مسافر را از قبل چک می‌کنند، بسیاری از کارها اینترنتی انجام می‌شود. کسی که می‌خواهد زنجان برود عموماً تحویل بار هم ندارد ولی شما نمی‌توانید در فرودگاه مهرآباد چنین کاری بکنید.

باید یک فرودگاه دیگر برای این کار امکان‌سنجی شود. تهران به دلیل ارتفاعاتی که در شمال آن واقع شده است شرایط سختی دارد. همچنین اگر بخواهید فضای منطقه را برای مدیریت ناوبری تفکیک کنید، کمی سخت خواهد بود. مهرآباد ترافیک هوایی بالایی دارد، ترافیک فرودگاه امام هم هست، باید سنجید که کجا باشد تا مسیر هوایی آنها با یکدیگر تداخل پیدا نکند. اگر شما فرودگاهی داشته باشید که از زمانی که مسافر وارد فرودگاه می‌شود تا زمانی که سوار هواپیما می‌شود فقط نیم ساعت زمان لازم داشته باشد، در این صورت ایجاد مسیر هوایی برای مسیرهای کوتاه هم کاملاً توجیه خواهد داشت.

**ترابران: می‌خواهیم نظر شما را در مورد بحث کفایت سرمایه نیز بدانیم.**

■ فکر می‌کنم هدف از این طرح بیشتر بازدارندگی بوده تا هر کسی سراغ تاسیس ایرلاین نرود.

**ترابران: آیا موفق هم بوده است؟**

■ هدف این بوده که بازدارنده باشد اما خودشان هم به مشکل برخوردند. از طرفی شما می‌بینید یک سری ایرلاین‌ها آمدند و مدت کوتاهی کار کردند و به هر دلیلی نتوانستند ادامه دهند و غیرفعال شدند که به جز نارضایتی مسافران و اتلاف زمان و انرژی مدیران و پرسنل هواپیمایی کشوری و فرودگاه‌ها عایدی دیگری نداشتند. شاید هواپیمایی کشوری به این فکر کرده که چرا باید اینقدر راحت مجوز بدهم که بعداً چنین اتفاقی رخ دهد.

یکی از اشخاصی که سابقاً مدیر بوده و اکنون بازنشست شده است، می‌گفت در اروپا کفایت سرمایه یک فروند هواپیماست و گردش مالی سه ماه را چک می‌کند و بعد هم می‌تواند هواپیمایی

باعث کلی اختلاف شد. ایران‌ایر می‌گفت من همین حالا هم بازار خوبی در اینجا ندارم و حالا آسمان هم اضافه شده است. به هر حال، آسمان مدتی این پرواز را برقرار کرد و وقتی با ضریب اشغال پائین مواجه شد، مدام قیمت را پایین آورد و یک سری نرخ‌های عجیب و غریب داد و در نهایت نیز ضرر کرد. بعد هم هواپیمایش در آنجا زمین گیر شد و کل برنامه‌ریزی‌ها به هم ریخت.

توجه داشته باشید که برای چنین کاری باید علاوه بر تأمین ناوگان، از سازمان هواپیمایی کشوری مجوز گرفت، از فرودگاه و سازمان هواپیمایی کشور مقصد هم مجوز گرفت، بعد باید شعبه آن را فعال و در آنجا دفتر دایر کنید و پرسنل بیایرید و ... متوجه هزینه‌های این اقدام هستید؟ همه اینها نشان می‌دهد که ما برنامه و استراتژی نداریم. پیشنهادی می‌آید و در لحظه تصمیمی می‌گیریم. به همین صورت است که سرمایه‌های مملکت به باد می‌رود.

**ترابران: از طرفی اخبار عجیب دیگری هم شنیده می‌شود؛ مثلاً صحبت از پرواز تهران-اراک است. اصلاً توجیه دارد که در یک چنین مسیر کوتاهی پرواز هوایی برقرار شود؟**

برای پاسخ به این سوال مهم است که بدانیم با چه نوع هواپیما و با کدام ایرلاین قرار است این مسیر راه‌اندازی شود. ما الان در شرکت مهندسی مشاور نقطه شروع، در حال انجام مطالعات طرح جامع فرودگاه زنجان هستیم. در حال حاضر فرودگاه زنجان تنها دو پرواز هفتگی به مشهد دارد. هر چند تقاضای زنجان به تهران خیلی بیشتر از مشهد است، اما به دلیل فقدان ناوگان مناسب این تقاضای پاسخ می‌ماند. روزانه حداقل ۳۰ اتوبوس و تعداد زیادی سواری بین تهران-زنجان جابه‌جا می‌شود.

**ترابران: آیا این مسافران به سمت استفاده از هواپیما جذب می‌شوند؟**

■ نکته همین است. اولاً باید ببینند کشتش آن چقدر است؛ سهم مسافر هوایی کشور حدود ۲/۵ درصد از کل است؛ اگر این آمار را به این مسیر هم تعمیم دهیم و با تقریب بگوییم همین سهم از مسافران تهران-زنجان هم می‌تواند جذب حمل‌ونقل هوایی شوند، بنابراین شما می‌توانید برای آن پرواز حداقل روزی یک پرواز با هواپیمای کوچک بگذارید.

**ترابران: ارزش معطلی برای رسیدن به مهرآباد و بعد هم معطلی برای سوار هواپیما شدن را دارد؟!**



گفت و گو با نوسرمایه‌گذاران صنعت هوانوردی

## هزارچم هوایی

ترابیران: در ابتدا می‌خواهیم بدانیم شما با چه انگیزه‌ای می‌خواهید وارد این حرفه یعنی ایرلاین‌داری شوید؟ شرکت‌های هواپیمایی موجود به طور مداوم از وضعیت نامناسب مالی و بدهی‌های خود به شرکت فرودگاه‌ها و شرکت پخش فرآورده‌های نفتی گلایه دارند و ظاهراً حاشیه سود این صنعت حتی در نرُم بین‌المللی نیز بسیار پایین است.

■ جمشید جهرمی: من می‌خواهم از زاویه دیگری به این مساله نگاه کنم. هر سرمایه‌گذاری که به دنبال گرفتن مجوز تاسیس شرکت هواپیمایی از سازمان هواپیمایی کشوری باشد، در ابتدا باید مطالعات امکان‌سنجی خود را تهیه کرده و به این سازمان ارائه دهد. در این Business Plan شما توضیح می‌دهید که چه طرحی در ذهن دارید، می‌خواهید با چه هواپیمایی پرواز کنید و در چه حجم کاری می‌خواهید جلو بروید. در آن، تعداد پروازهای روزانه، تعداد مسافرانی که تخمین می‌زنید امکان جابه‌جایی آنها را داشته باشید، بهای بلیتی که در مسیرهای مختلف و همچنین در فصول مختلف از جمله High Season (پرمسافر) و Low Season (کم مسافر) پیش‌بینی کرده‌اید و ... محاسبه و دست آخر اعلام می‌شود که این ایرلاین جدید، با این وضعیت، این تعداد هواپیما و این نوع هواپیماها و این پرواز در این فرودگاه‌ها و این مسیرهای پروازی، سالانه X ریال درآمد و Y درصد حاشیه سود خواهد داشت.

خب مگر امکان دارد که Business Plan زیان

گزارش اصلی این شماره تنها زمانی تکمیل می‌شد که ما پای صحبت مدیران شرکت‌های هواپیمایی در حال تاسیس نیز بنشینیم. اگرچه اغلب آنهایی که به ما به عنوان مدیران شرکت‌های جدید هواپیمایی معرفی شده بودند، به دلایل گوناگون، از انجام این مصاحبه سر باز زدند، اما در نهایت سه نفر از دست اندرکاران تاسیس شرکت‌های هواپیمایی را در کنار هم جمع کردیم تا اطلاعات بیشتری را از چگونگی هدف‌گذاری و سرمایه‌گذاری شرکت‌های هواپیمایی تازه تاسیس در اختیار ما قرار دهند.

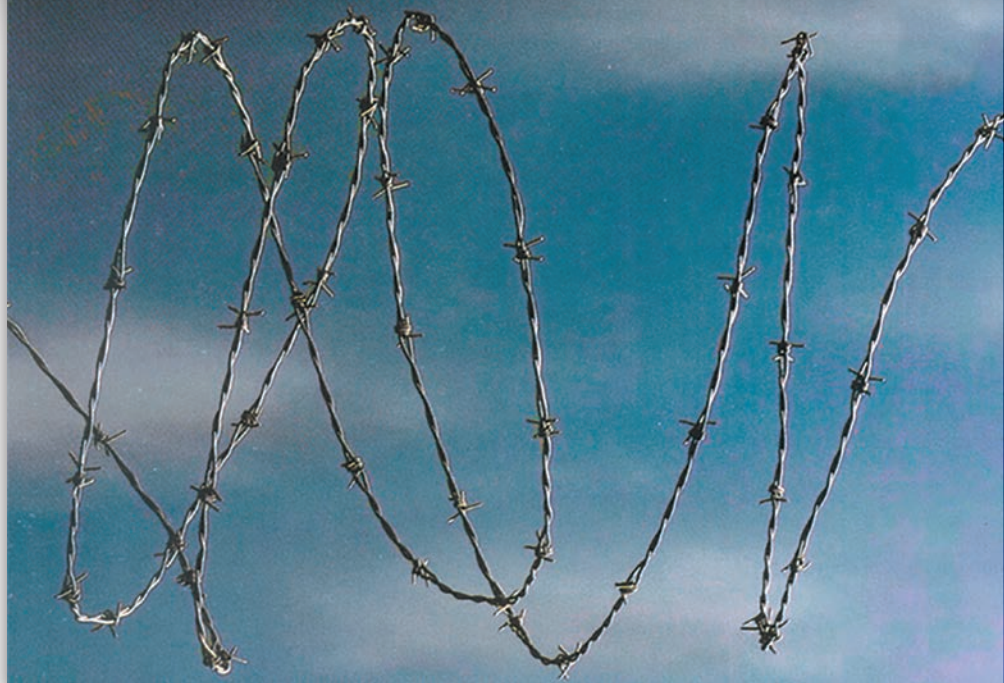
در این جلسه، جمشید قسوریان جهرمی، معاون سابق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری که در هنگام تصدی این پست، مسولیت ارائه مجوز تاسیس شرکت‌های هواپیمایی جدید را برعهده داشته است، کاپیتان زهیر حبیبی نجفی، مدیرعامل شرکت هواپیمایی تازه تاسیس میکایر و آنوش رحام مشاور این شرکت که انجام امور مربوط به Business Plan این شرکت را هم برعهده داشته است، حضور داشتند.

به ایران می‌آمد. آن ایرلاین داخلی که یک سال بود آن مسیر را می‌رفت، معمولا ۶۰ درصد اشغال صندلی داشت و تازه داشت جا می‌افتاد. بنابراین من به ایرلاین جدید گفتم که شما باید گزارش بازرگانی برای من بیاورید تا متقاعد شوم که این ۶۰ درصدی که مربوط به ایرلاین قبلی است، بین شما دو ایرلاین تقسیم نخواهد شد که باعث شود هر دو زیان ببینید؛ چون قطعا از میزان مسافر آن ایرلاین خارجی کم نمی‌شد؛ در عوض این احتمال قوی وجود داشت که دو ایرلاین داخلی برای این که با یکدیگر رقابت کنند، قیمت‌ها را کاهش دهند و در نهایت همه متضرر شوند.

به هر حال، قبول نکردم که مسیر را به او بدهم. جالب است که بدانید آن شخص پیگیری‌های بسیاری کرد و حتی رییس سازمان را تحت فشار قرار داد، اما من این مسیر را به او ندادم و برای رییس سازمان نیز توضیح دادم که انجام چنین کاری در نهایت منجر به زیان مالی و سیاسی کشور خواهد شد؛ زیرا آن ایرلاین خارجی وقتی ببیند که دو ایرلاین داخلی بر سر یک پرواز با هم درگیر شده‌اند، یک پرواز اضافه می‌کند و همه مسافران را می‌برد. این اتفاقی است که تقریبا در مورد ترکیش ایرلاین برای ما افتاده است.

ما از ابتدا باید این گونه به قضیه نگاه کنیم که اگر الان یک ایرلاین تاسیس شود و مسیرهایی را درخواست کند که اساسا زیان‌ده هستند و من هم به عنوان سازمان هواپیمایی کشوری اهمیتی به سود و زیان او نداده و اجازه پرواز به آن مسیرها را به او بدهم، با این کار در واقع به کشور ضرر زده‌ام. شاید این یک ایرلاین خصوصی باشد، ولی به هر حال از یک سری امتیازات دولتی کشور از جمله از سوخت و سیستم ناوبری کشور استفاده می‌کند و فرودگاه‌های ما هم ملزم به سرویس‌دهی است. اگر ایرلاین موردنظر دچار زیان شود، آنها هم نمی‌توانند پول خدمات خود را دریافت کنند. وقتی می‌گویم همه باید مثل یک زنجیره متصل به هم کار کنند، به این دلیل است که بتوانند همدیگر را پوشش دهند تا در درازمدت ایرلاین‌های ما دچار چنین زیان‌های انباشته و هنگفتی نشوند. برای یک ایرلاین ۱۰۰ یا ۲۰۰ میلیارد تومان پول سنگینی است؛ آن هم در شرایطی که تنها باید با فروش بلیت آن را جبران کرد.

ما که هر روز روند رو به رشد تولید مسافر نداریم. پس تعداد مسافر مشخص است، تعداد هواپیماها،



اگر می‌خواهند مسیرهایی به ما اختصاص دهند، حداقل باید آن مسیرها را در هم بدهند؛ یعنی مثلا سه مسیر خوب بدهند و دو مسیر بد؛ نه این که چهار مسیر بد بدهند و یک مسیر خوب؛ در این صورت نتیجه نخواهد داد. همه اجزای این سیستم باید دست به دست هم دهند تا من به عنوان یک ایرلاین‌دار بتوانم موفق شوم.

در گذشته، حتی به این مساله نیز توجه می‌شد که به ایرلاین‌هایی که هواپیماهایی پهن‌پیکر دارند پروازهای بلندمدت‌تر اختصاص داده شود و به ایرلاین‌های کوچک، مسیرهای کوتاه تا نه فشاری به هیچکدام وارد شود و نه هزینه‌هایشان افزایش یابد. نگاه ما باید این باشد که هزینه‌ها، امروز به عهده ایرلاین است، ولی در درازمدت به کشور تحمیل می‌شود. بدهی‌هایی که شرکت‌های هواپیمایی به شرکت فرودگاه‌ها و ملی پخش فرآورده‌های نفتی دارند، حاصل ندانم‌کاری‌های خود ماست. وقتی برایمان مهم نباشد که این ایرلاین در چه مسیری و با چه هواپیمایی پرواز می‌کند و چقدر زیان می‌دهد، در درازمدت به کشور هزینه تحمیل می‌کنیم.

زمانی که من در هواپیمایی کشوری بودم، صاحب ایرلاینی آمد و مجوز پرواز به یکی از مسیرهای خارجی را از من درخواست کرد. به او اعلام کردیم که تا گزارش بازرگانی آن مسیر را نیاورد، مجوز مسیر موردنظر را به او نخواهیم داد؛ زیرا در همان زمان یک ایرلاین دیگری نیز آن مسیر را می‌رفت و یک ایرلاین خارجی همان مسیر را

نشان دهد و با این وجود، من همچنان بخواهم وارد این فعالیت شوم. اگر Business Plan که من به هواپیمایی کشور ارائه داده‌ام زیان‌دهی من را مشخص می‌کند، چرا هواپیمایی کشوری، به من مجوز می‌دهد؟

حرف من این است که اگر هواپیمایی کشوری قرار است که از من برنامه کسب‌وکار (Business Plan) بگیرد، پس باید آن را بررسی کند و بعد به من جواب بدهد. به طور مثال بگویند شما در دی ماه که هوا سرد است و کسی سفر نمی‌کند، بلیت تهران-شیراز را ۱۲۰ هزار تومان اعلام کرده‌اید؛ در حالی که طبق بررسی ما حداکثر نرخ بلیت در ساعات مختلف روز در دی ماه ۱۰۰ هزار تومان است و به این ترتیب به ازای جابه‌جایی هر ۱۰۰۰ نفر در طول یک ماه، شما ۲۰ میلیون تومان ضرر خواهید کرد. هواپیمایی کشوری باید این ارقام را محاسبه کند.

به نظر من، یکی از خلاءهای ما در این بخش است که اگر از ما Business Plan می‌گیرند، باید آن را خوب بررسی کنند و بعد به ما جواب دهند. اگر Business Plan من مورد قبول آنها است، پس یعنی من روی یک اصولی جمع‌بندی کرده‌ام و می‌دانم که می‌توانم از پس هزینه‌های خود برآیم. حال اگر با وجود Business Plan منطقی، اصولی و منطبق با شرایط بازار، باز هم زیان کنم، بخشی از مشکل به سازمان هواپیمایی کشوری مربوط می‌شود؛ زیرا حتما مسیرهای پروازی به من داده که موجب زیان شرکت شده است.

■ **جمشید جهرمی: وقتی ما ایرلاین دایر می‌کنیم، به دنبال این هستیم که حتما هندلینگ شرکت را هم خودمان برعهده داشته باشیم؛ در صورتی که در حال حاضر، چند شرکت هندلینگ بزرگ در کشور وجود دارد که در حال سرویس‌دهی هستند. چرا ما باید همه کارها را خودمان انجام دهیم؟!**

■ **مسیرهای پروازی ما اکثرا یک ساعته یا کمتر است. در هیچ جای دنیا در مسیرهای زیر یک ساعت، در هواپیما پذیرایی وجود ندارد، ولی اگر ما بخواهیم این موضوع را نهادینه کنیم با نارضایتی مواجه خواهیم شد. البته بخشی از عملیات کترینگ برای ما دلایل روانی دارد و برای کاهش استرس مسافر است**

میزان و نوع هزینه‌ها هم تقریبا مشخص هستند، پس آنچه می‌ماند آن نگاه دقیق و ریزبین ما است که باید همه جوانب را با هم ببینیم. در واقع می‌خواهم بگویم که جایگاه کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری اینجا است.

وقتی شما دفتر نظارت بر عملکرد شرکت‌ها دارید، باید عملکرد شرکت‌ها را به این شکل بررسی کنید، وقتی سیستم هوانوردی دارید، باید هوانوردی کشور را به این شکل بررسی کنید و در نهایت مراقب باشید که زبانی به شرکت‌ها نرسد. با این توجه باید پیش بروید و مشکلات شرکت‌ها را پیدا کنید و برای آنها راهکار داشته باشید. آنها نیز باید سازمان را مشاور امین خود بدانند و در مورد همه این مسائل از او مشاوره بگیرند.

■ **زهیر حبیبی: اینکه ایرلاین‌هایی که از قبل بوده‌اند ضررده هستند یا ضرر انباشته دارند، اکثرا به دلیل نرخ‌های تکلیفی است و این که ما از قانون پنجم توسعه عقب ماندیم و آزادسازی نرخ‌ها بسیار با تاخیر انجام گرفت. همانطور که آقای جهرمی هم اشاره کردند، مسیرهای تکلیفی هم که دولت برای آنها تعریف کرد مزید بر علت شد. همچنین بسیاری از آنها، روش‌های بازرگانی نادرست و غیراصولی برای خود انتخاب کردند.**

بسیاری از آنها مانند ایران‌ایر عمل کردند؛ یعنی شروع به استخدام‌های متعدد کردند و الان با نیروهای مازاد مواجه هستند. مساله تحریم‌ها را هم نباید فراموش کرد که باعث شده تعداد زیادی هواپیما زمین‌گیر شوند. شاید اگر ایران‌ایر هم می‌توانست حداقل ۵۰ فروند از هواپیماهای خود را فعال نگه دارد، تا این حد با مشکل مازاد نیروی انسانی روبه‌رو نمی‌شد.

اما در مورد دسته دوم یعنی انگیزه ایرلاین‌هایی که اکنون برای تاسیس درخواست داده‌اند، باید بگویم به نظر من رکود اقتصادی در بخش‌های دیگر اقتصادی باعث شده که بسیاری از سرمایه‌گذاران علیرغم عدم شناخت از این حوزه، بعد از برجام به آن علاقه‌مند شوند؛ چون در برجام به طور شفاف به رفع تحریم‌های هوایی اشاره شده است. بنابراین همانطور که گفتم بسیاری از آنها علی‌رغم عدم اشراف به موضوع، به این علت که حس می‌کردند بعد از سی و اندی سال این فضا برای سرمایه‌گذاری باز شده است، پا پیش گذاشتند و کار خود را شروع کردند، اما از آنجا که رویکرد سرمایه‌گذار این است که هر چه سریع‌تر این مرحله را بگذرانند و موفق

به اخذ موافقت اصولی شود، بسیاری از آنها سر خودشان کلاه می‌گذارند و مسیرها را به گونه‌ای سودده تعریف می‌کنند که بعدا برای آنها مشکل‌ساز می‌شود یا آن هواپیمایی که برای خرید و فعالیت آن برنامه‌ریزی کرده‌اند، نمی‌توانند وارد کشور کنند و به مشکل برمی‌خورند.

بحث دوم این است که به نظر من در شرکت‌هایی که در حال تاسیس هستند یا حتی شرکت‌هایی که از قبل در حال فعالیت بوده‌اند، طرح تجاری مشخصی وجود ندارد. ما در صنعت هواپیمایی دو مدل داریم؛ یکی مدل Premium که اغلب ایرلاین‌های ملی (Flag Carrier) و ایرلاین‌های بزرگ (Main Carrier) مانند امارات، لوفت‌هانزا و ایران‌ایر به دنبال آن می‌روند و مدل دیگر مدل Low Cost Carrier یا ایرلاین ارزان‌قیمت مانند رایان‌ایر و گرمانیا که از هر خدماتی در طول پرواز پول می‌گیرند؛ اما از آنجا که ما در داخل کشور هیچ کدام از این مدل‌ها را نداریم، معمولا ایرلاین‌ها یک مدل بلا تکلیف دارند که قطعا چنین روشی منجر به سوددهی نمی‌شود. هرچند بعد از آزادسازی نرخ‌ها این وضعیت کمی بهتر شده است.

**ترابریان: ما با بعضی کارشناسان صنعت هوایی گفت‌وگو کردیم. آنها معتقد بودند افرادی که به دنبال تاسیس شرکت‌های جدید هستند، بیشتر از این که دنبال پشتوانه اقتصادی باشند به دنبال پشتوانه سیاسی هستند، به همین دلیل در ابتدا به سراغ استاندارها و نمایندگان مجلس می‌روند و یا از مقامات سابق هواپیمایی کشور به عنوان اعضای هیات‌مدیره استفاده می‌کنند...**

■ **آنوش رحام: به نظر من، باید به کسی هم که یک ایرلاین راه‌اندازی می‌کند، حق داد. او سعی می‌کند نسبت به تاثیرات بیرونی که می‌تواند به شدت سیاسی و شتاب‌زده و مخرب باشد، خود را ایمن کند؛ یعنی اگر امروز یک ایرلاین منطقه‌ای در شهری ایجاد شود، تغییر رویکرد سیاسی در آن منطقه می‌تواند در کسب‌وکار آن ایرلاین تاثیرگذار باشد، بنابراین ایرلاین‌ها از طریق حوزه‌هایی سعی می‌کنند حداقل کسب‌وکار خود را ایمن کرده و امنیت لازم را برای کسب‌وکار خود ایجاد کنند.**

از طرف دیگر، وقتی یک ایرلاین ایجاد می‌شود، مراددهای بسیاری نسبت به آن ایرلاین صورت می‌گیرد و توقعات بسیاری نسبت به آن به وجود می‌آید. سازمان‌های متعدد بعضا درخواست بلیت و خدمات می‌کنند و یا توقعاتی دارند که ایجاد





### ■ جهرمی: اگر یک ایرلاین

تاسیس شود، Business Plan منطقی، اصولی و منطبق با بازار نداشته باشد و من هم به عنوان سازمان هواپیمایی اجازه پرواز به آن مسیرها را به او بدهم، با این کار در واقع به کشور ضرر زده‌ام. اگر قرار است از من برنامه کسب و کار بگیرند، پس باید آن را بررسی کنند و اگر منطقی نیست، مجوز ندهند

### ■ اینکه اغلب شرکت‌های

هواپیمایی، بخش بازرگانی خود را به آژانس‌ها و چارترکننده‌ها می‌سپارند، به موضوع نقدینگی مربوط می‌شود. وقتی ایرلاینی راه‌اندازی شود، اما مجبور باشد تمام سرمایه خود را به خرید هواپیما و زیرساخت‌ها اختصاص دهد، دیگر پولی برایش باقی نمی‌ماند که صرف بازاریابی و مارکتینگ کند

اگر در هر مکانی پایگاهی ایجاد کند، اشتغال و افزایش سطح آگاهی را به دنبال خواهد داشت. صنعت هوانوردی یک علم پیشرفته است، پس به مثابه یک دانشگاه عمل کرده و تولید ثروت و اشتغال می‌کند، اما این اشتغال و ثروت را می‌توان توزیع کرد. وقتی که من در ابتدای امر برای شروع عملیات پروازی، ۵ استان را هدف قرار دهم و در آن مکان‌ها ایجاد ایستگاه کنم، مانند این است که در آنجا ایرلاین دایر کرده‌ام، حتماً که نباید یک هواپیما آنجا بنشیند.

من می‌توانم در تهران، شیراز و اصفهان پایگاه اصلی خود را مستقر کنم و سپس به شهرهای دیگر بروم و در هر شهرستانی هم که پرواز می‌کنم، یک ایستگاه داشته باشم. لازمه فعالیت هر ایستگاه هم استخدام ۱۰ تا ۱۲ نفر نیرو است؛ پس یعنی ایجاد اشتغال خواهد شد و ...

نکته بعدی این است که وقتی ما ایرلاین دایر می‌کنیم، به دنبال این هستیم که حتماً هندلینگ شرکت را هم خودمان برعهده داشته باشیم؛ در صورتی که در حال حاضر، چند شرکت هندلینگ بزرگ در کشور وجود دارد که در حال سرویس دهی هستند، خوب پس چرا ما باید همه کارها را خودمان انجام دهیم؟! اگر ما این نگاه‌ها را عوض کنیم، همه صنوفی که در حال فعالیت هستند، می‌توانند سودده شوند، دارای نظم باشند و ایجاد اشتغال کنند. اما معمولاً تمایل ما این است که همه کارها را خودمان انجام دهیم و همه چیز متعلق به خودمان باشد. این دیدگاه ایجاد اشکال و تولید ثروتی ناهمگون می‌کند و آن ثروت ناهمگون که با استفاده از امتیازات استانی، دولتی، بانکی ایجاد می‌شود، رانت و فساد به دنبال دارد و باعث به وجود آمدن مشکلاتی در کشور می‌شود.

ما باید این نگاه را تغییر دهیم. در حال حاضر، تعدادی ایرلاین در کشور داریم و فکر می‌کنم این تعداد کفایت می‌کند. اگر تعداد مسافران سالیانه خودمان و مهاجرانی که جابه‌جا می‌کنیم را محاسبه کنیم، در خواهیم یافت که این حداکثر ایرلاینی است که می‌توانیم داشته باشیم.

بعد از این باید به دنبال ارائه سرویس‌های مناسب به مردم باشیم. همچنین به نظر من باید دسته‌بندی کنیم، ایرلاین‌های بزرگ با هواپیماهای مناسب می‌توانند مسیرهای طولانی را بروند و مسیرهای کوتاه برعهده ایرلاین‌های دیگر باشد؛ با این دسته‌بندی‌ها وضعیت

مشکل می‌کند، چون قطعاً توان بخش خصوصی نسبت به توان بخش دولتی محدود است و مانند بخش دولتی منابع نامحدود ندارد.

امروزه در دنیا دو مدل سرمایه‌گذار وجود دارد، یکی سرمایه‌گذاری که با سود حداقلی در یک دوره طولانی مدت به سود می‌رسد و سرمایه‌گذاری که با تکیه بر حوزه سیاسی سرمایه‌گذاری می‌کند، این نوع از سرمایه‌گذار با زد و بند منابع مالی دولتی را جذب می‌کند و از همان حوزه نیز کارکنان خود را انتخاب می‌کند، اما بخش خصوصی واقعی، شرایط متفاوتی دارد. این در حالی است که نگاه سیاسی به هر دوی آنها به یک شکل است.

حتی بخش خصوصی که هواپیما وارد می‌کند، شاید از بخشی از تعرفه‌های واردات و عوارض معاف شود، اما مالیات ارزش افزوده را باید پرداخت کند؛ در صورتی که می‌توانستند با کم کردن این ارزش افزوده، زمان سوددهی یک ایرلاین را کوتاه‌تر کنند.

اگر دولت به شرکت‌های هواپیمایی تازه تاسیس، فقط در همین بخش ارزش افزوده معافیت می‌داد، حداقل بازه زمانی سوددهی آنها کوتاه‌تر می‌شد، اما دولت، در اینجا هم از مالیات خود نمی‌گذرد و به بخش خصوصی فشار می‌آورد و پروسه سوددهی بخش خصوصی را طولانی می‌کند. به همین دلیل، کسی که ایرلاین دایر می‌کند، سعی می‌کند تا از همه منابع سیاسی، توافقات لازم را اخذ کند. شما باید ببینید که بخش گسترده‌ای از مسائل اقتصاد ما، متأثر از همین توافقاتی است که اگر انجام نشود، بعضاً شاهد سنگ‌اندازی‌های بسیاری در حوزه بوروکراسی خواهیم بود.

### ■ جهرمی: این که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی

به دلیل این که بتوانند به حوزه سیاسی ورود پیدا کنند یا از موقعیت ویژه‌ای بهره‌مند شوند، اقدام به تاسیس ایرلاین می‌کنند، مساله‌ای است که خودمان به آن دامن زده‌ایم. این که همه استان‌ها می‌خواهند یک ایرلاین مختص خود داشته باشند، باعث شده همه به دنبال دایر کردن ایرلاین باشند تا مطرح شوند و از امکانات احتمالی استفاده کنند. یک نفر باید این سوال را بپرسد که چرا همه استان‌ها به دنبال این هستند که یک ایرلاین برای خودشان داشته باشند، در صورتی که هواپیما به اندازه کافی وجود دارد و به همه مسیرها هم می‌رود.

نگاه به شرکت هواپیمایی مانند دانشگاه است که

■ **زهیر حبیبی: اگر از ابتدا یکی از مدل‌های Premium یا Low Cost Carrier را انتخاب کرده‌اید باید در همان مدل جلو بروید، ولی الان به این دلیل که بسیاری از ایرلاین‌های ما از مدیران بازنشسته ایران ایر استفاده می‌کنند، ایرلاین‌های خود را به همان سمت و شکلی راهبری می‌کنند که ایران ایر می‌کند و این اشتباه است**

■ **اگر دولت به شرکت‌های هواپیمایی تازه تاسیس فقط در بخش ارزش افزوده معافیت می‌داد، حداقل بازه زمانی سوددهی آنها کوتاه‌تر می‌شد، اما دولت، اینجا هم از مالیات خود نمی‌گذرد و به بخش خصوصی فشار می‌آورد و پروسه سوددهی این بخش را طولانی می‌کند**

و میزان درآمد هر کسی مشخص می‌شود و چنین شرایطی می‌تواند استفاده‌های سیاسی و تشریفاتی را کاهش دهد.

البته یکی از دلایل این که تعداد ایرلاین‌های کشور ما بیشتر از کشورهای دیگر است، ترکیب جمعیتی ما است و این که مردم ما کلاً زیاد مسافرت می‌کنند، همچنین پراکندگی ما در دنیا زیاد است. فکر می‌کنم در حدود ۵ میلیون مهاجر بیرونی داریم که در طول سال به صورت چرخشی به ایران می‌آیند و می‌روند.

در واقع، مردم ما به غیر از سفرهای تجاری، به سه دلیل دیگر هم مسافرت می‌کنند؛ گردش، زیارت و خرید. به همین خاطر ما مسافر زیادی داریم و این امر برای ایرلاین‌های خارجی نیز جاذبه ایجاد کرده است. موقعیت ژئوپلیتیکی ما هم مناسب است و امکان ترانزیت مسافر به راحتی مهیا است. این یکی از دلایل تخصصی ایجاد ایرلاین است؛ یعنی اگر فردی به صورت کارشناسی به این قضیه نگاه کند، تاسیس ایرلاین توجیه دارد.

■ **رحام: چند سال پیش مطلبی خواندم با این مضمون که چین با داشتن بیش از یک میلیارد نفر جمعیت، تعداد ایرلاین‌هایش را از بیش از ۲۰ ایرلاین به چهار ایرلاین کاهش داده است. بنابراین به طریق اولی، باید تعداد ایرلاین‌های ما نیز کم شود.**

مشکل اینجاست که ما در سیاست‌گذاری‌هایمان اولویت‌بندی نداریم؛ یعنی مشخص نیست که اولویت حمل‌ونقل ما ریلی است یا زمینی و یا هوایی. اگر اولویت اول ما بخش هوایی باشد، هر چقدر هم در آن سرمایه‌گذاری کنیم کم است؛ مانند آمریکا. اولویت حمل‌ونقل آمریکا بخش هوایی است. در ایران اما با روی کار آمدن دولت جدید فکر می‌کنم اولویت بخش ریلی باشد که البته منطقی هم است.

همانطور که در شورای عالی هواپیمایی هم این بحث مطرح شد، ابتدا باید مشخص شود که کشور به چه تعداد ایرلاین نیاز دارد. از آنجا که سیاستگذاران معتقد هستند که کشور نیاز به هواپیما دارد، از هر شخصی که بتواند این هواپیماها را وارد کشور کند، استقبال می‌کنند. فکر می‌کنم دلیل این هم که گرفتن موافقت اصولی کمی آسان‌تر شده، این بوده که سیاست دولت این است که هواپیما وارد کشور کند. قطعاً این سیاست در آینده تغییر خواهد کرد؛ یعنی اگر ایرلاین‌های جدید موافقت

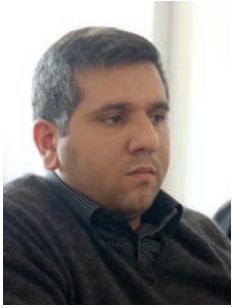
اصولی خود را اخذ کنند و به این ناوگان اضافه شوند، با احتساب ایرلاین‌های موجود، بیش از بیست ایرلاین خواهیم داشت، آن هم به شرطی که ایرلاین دیگری به این ناوگان اضافه نشود، چون فعلاً محدودیتی برای ورود شرکت‌های جدید در بازار وجود ندارد، اما به نظر من، در آینده باید به این سمت برویم که ایرلاین‌ها با یکدیگر جمع شوند و به شکل کنسرسیوم یک شرکت قوی تشکیل دهند. این همان مسیری است که در دنیا طی شده است. قطعاً ما به این تعداد ایرلاین نیاز نداریم. به نظر من کشور ما تنها به یک ایرلاین برای انجام پروازهای محلی نیاز دارد.

■ **حبیبی: باید بینیم رسالت ایرلاین‌های ما تاکنون چه بوده است. وقتی اساسنامه بعضی شرکت‌ها را می‌خوانید، می‌بینید که اصلاً رسالت آنها انجام پروازهای محلی و منطقه‌ای نیست؛ آن وقت به دنبال هواپیمای ATR هستند! از طرف دیگر، ایرلاین‌هایی داریم که در واقع یک هواپیمایی ایرتاکسی محسوب می‌شوند و اساساً هدف از تاسیس آنها انجام پروازهای محلی بوده؛ آن وقت می‌روند و هواپیمای ۳۴۰ خریداری می‌کنند!**

طبق گفته آقای جهرمی ایرلاین‌ها در ابتدا یک متنی را به عنوان اساسنامه یا طرح توجیهی معرفی می‌کنند که باید به آن پایبند باشند. شما اگر از ابتدا یکی از مدل‌های Premium یا Low Cost Carrier را انتخاب کرده‌اید باید در همان مدل جلو بروید، ولی الان به این دلیل که بسیاری از ایرلاین‌های ما از مدیران بازنشسته ایران ایر استفاده می‌کنند، ایرلاین‌های خود را به همان سمت و این شکلی راهبری می‌کنند که ایران ایر می‌کند و این اشتباه است. به نظر من الان کشور ما بسیار به مدل شرکت‌های هواپیمایی ارزان‌قیمت نیاز دارد و سودده هم خواهد بود؛ چون در حال حاضر این مدل را در کشور نداریم.

■ **جهرمی: مسی‌های پروازی ما اکثراً یک ساعته یا کمتر است. در هیچ جای دیگر دنیا در مسی‌های زیر یک ساعت هواپیما پذیرایی ندارد ولی اگر ما بخواهیم این موضوع را نهادینه کنیم با شکایت و نارضایتی مواجه خواهیم شد و دیگر کسی از ما بلیت نمی‌خرد.**

از طرف دیگر، از آنجا که سفرهای هوایی ما چند سال است که برای مسافر با استرس همراه است، در بعضی جاها ما برای کاهش استرس به مسافران سرویس می‌دهیم؛ چون تقریباً این



■ **حبیبی: آزادسازی نرخ‌ها کار را برای شرکت‌های تازه تاسیسی که مکلف به استفاده از هواپیمای زیر ۱۵ سال هستند، مشکل می‌کند، چون اگر قرار باشد یک شرکت با هواپیمای سه میلیون دلاری، مسیری را برود و همان نرخ را بگیرد که من با هواپیما ۲۰ میلیون دلاری می‌گیرم، به طور قطع به سوددهی نمی‌رسم**

■ **مشکل فعلی ما عدم استفاده از روش لیزینگ هواپیما در کشور است. به همین دلیل هم سیاست وزارت راه این است که قطعاً برای تامین هواپیما از یک لیزینگ داخلی استفاده شود، چون سرمایه‌گذاری اولیه در بخش هوایی، بسیار کلان و دوره بازگشت سرمایه طولانی است**

آنها بتوانند با پول منشا خارجی، نسبت به خرید هواپیما اقدام کنند. اگر در کنار فاینانس، بتوان از وام داخلی هم استفاده کرد که چه بهتر.

البته بانک‌های خارجی معمولاً به هواپیماهای نو فاینانس می‌دهند و هواپیما با سال ساخت ۱۵ سال به بالا را فاینانس نمی‌کنند. تنها هواپیماهای زیر ده سال را می‌پذیرند (هواپیمای نو ۱۵ ساله را هم فاینانس می‌کنند) ولی قیمت هواپیمای نو با شرایط فعلی کشور ما همخوانی ندارد. یعنی خرید هواپیمای نو با هزینه‌ها و درآمدهای ما تطبیق ندارد و زمان بازگشت سرمایه را بسیار طولانی می‌کند و سرمایه‌گذار معمولاً چنین ریسکی را نمی‌پذیرد. در نقشه کسب‌وکار معمولاً بازگشت سرمایه ۵ تا ۷ ساله تعریف می‌شود که اگر بخواهیم برای هواپیمای نو فاینانس داشته باشیم، این دوره پانزده ساله خواهد بود. نباید فراموش کرد که ایرلاین‌ها گردش مالی بالایی دارند؛ اما سوددهی آنها کم است و بعضی اوقات اگر با شرایط خاصی شروع کنیم، اصلاً سودی نخواهد داشت.

**ترابران: پس در شرایط فعلی، شرکت‌های هواپیمایی جدید چگونه هواپیماهای مورد نیاز خود را تامین خواهند کرد؟**

■ **حبیبی:** این سوال شما دغدغه اصلی شرکت‌های موجود و در حال تاسیس است. چون ما سی و اندی سال با بازارهای جهانی قطع رابطه بودیم، بنابراین سرمایه‌گذاران چندان با شرایط بازارهای بین‌المللی آشنایی ندارند. حق هم دارند چون تازه فضا باز شده و هنوز ابهاماتی وجود دارد و معلوم نیست چگونه می‌توان از این فضای جدید استفاده کرد؛ بنابراین معمولاً روش آزمون و خطا را در پیش می‌گیرند.

مشکل فعلی ما عدم استفاده از روش لیزینگ هواپیما در کشور است. به همین دلیل هم سیاست وزارت راه این است که قطعاً برای تامین هواپیما از یک لیزینگ داخلی استفاده شود، چون سرمایه‌گذاری اولیه در بخش هوایی، بسیار کلان است و دوره بازگشت سرمایه طولانی است.

■ **رحام:** در دنیا هیچ ایرلینی برای خرید هواپیما، به طور کامل از آورده نقدی استفاده نمی‌کند و همه به دنبال فاینانس هستند. مدل‌های فاینانس هم مشخص است، ولی در ایران به واسطه ریسک سرمایه‌گذاری، شرایط پیچیده‌ای وجود دارد. خود ما با چند فاینانسر خارجی صحبت کردیم که واقعا مایل بودند در خرید هواپیما کمک کنند، ولی

سرویس نیم ساعت از وقت مسافر را می‌گیرد؛ بنابراین بخشی از این عملیات کترینگ ما دلایل روانی دارد و برای کاهش استرس مسافر است. این کترینگ می‌تواند حذف شود، البته در صورتی که هواپیما مناسب باشد و این استرس در مردم ما کاهش پیدا کند.

**ترابران: اشاره کردید به این که یکی از دلایل دادن مجوز برای تاسیس شرکت‌های هواپیمایی جدید، تامین ناوگان جدید برای صنعت هوایی کشور است...**

■ **رحام:** شاید نگاه این است که اگر چند نفر از چند مسیر تلاش کنند، ممکن است یکی به نتیجه برسد. دلیلش هم همان مشکلات قبلی است. در واقع ورود هواپیما همچنان شرایط سخت و ویژه‌ای دارد. اگر ما آزادی انجام عملیات بازرگانی و خرید و فروش هواپیما را به طور کامل داشتیم، شرایط خوبی بود، ولی الان نداریم. مجوزهایی که باید برای فروش هواپیما بدهند با تاخیر صورت می‌گیرد یا اصلاً انجام نمی‌شود.

این مشکلات باید برطرف شود تا سرمایه‌گذار در بخش هوانوردی امیدوار باشد که می‌تواند هواپیما وارد کند و پس به دنبال گرفتن مجوز تاسیس شرکت‌های هواپیمایی برود.

**ترابران: نحوه تامین هواپیما برای شرکت‌های تازه تاسیس به چه شکل است؟**

■ **جهرمی:** کلاً مسیر آوردن هواپیما مسیر دشواری است. بحث تامین مالی برای خرید ۵ فروند هواپیما و کفایت سرمایه ۳۵۰ میلیارد تومانی هم مطرح است، در حالی که این رقم دقیقاً به میزان تامین تعداد پنج فروند هواپیما است. البته این شرایط را قائل شده‌اند تا کسانی که واقعا توان مالی تامین پنج فروند هواپیما را دارند، وارد این عرصه شوند. یعنی این طور نباشد که فقط یک موافقت اصلی بگیرند و بعد به دنبال آن باشند که از بانک یا موسسات مالی دیگر وام بگیرند.

این ایده خوبی است و من از این لحاظ با آن موافقم؛ اما یک نگاه کارشناسی اقتصادی وجود دارد که می‌گوید در ابتدای کار، نباید همه سرمایه را صرف خرید هواپیمای کرد، چون زیرساخت‌های دیگر نیز نیاز به راه‌اندازی دارند و ممکن است برای آنها سرمایه کمی باقی بماند، پس در صورت امکان باید از روش فاینانس برای خرید هواپیما استفاده کرد. شاید هم افرادی در خارج از کشور روابطی داشته باشند و از طریق

**■ آنوش رحام: بسیاری از خدمات Business Class و First Class که در دنیا وجود دارد، در ایران ارائه نمی‌شود. علت آن هم این است که دولت به عنوان سیاست‌گذار اصلی این حوزه است، برنامه‌ای برای این قضیه ندارد و حمایتی نمی‌کند. به تبع آن، سرمایه‌گذار هم که نگران برگشت سرمایه خود است به سراغ این موضوعات نخواهد رفت**

یکی از اشکالات هم بحث مالکیت هواپیما است. به عبارت دیگر، اینکه شما باید هواپیمای ملکی داشته باشید، یکی از مشکلات کار است. شرکت یا سرمایه‌گذاری که مجبور شده برای گرفتن مجوز حتما سه هواپیما را در مالکیت داشته باشید، ممکن است پس از یکی دو سال فعالیت به این نتیجه برسد که علاقه‌ای به ادامه سرمایه‌گذاری و فعالیت در بخش هوایی ندارد، ولی به واسطه اینکه آلوده این فضا شده و سه فروند هواپیمای ملکی دارد و ساختارهای گسترده‌ای برای خود ایجاد کرده، همچنان مجبور به ادامه فعالیت خواهد بود.

**■ حبیبی:** ایرلاین‌های ما باید به دنبال Out Source کردن باشند. شرکت‌هایی که در حال تاسیس هستند همه می‌خواهند خودشان کترینگ و هندلینگ داشته باشند و چون همه‌جانبه درگیر این کار می‌شوند، حتی وقتی هم که به زیان انباشته مواجه می‌شوند، مجبورند ادامه دهند، چون به قدری گسترده شده‌اند که نمی‌توانند خود را جمع کنند.

**■ جهرمی:** یکی از اقداماتی که هزینه شرکت‌ها را کاهش می‌دهد، تجمیع ارائه‌دهندگان خدمات است. مثلا در فرودگاه آمستردام، اجتماعی بین کترینگ‌ها صورت گرفته است و برای ده ایرلاین تنها یک کترینگ سرویس می‌دهد. در ایران هم شرکت‌های ماهان و آسمان با هم شروع کردند و کترینگ آرمان را راه انداختند. باید چند ایرلاین با هم یک مجموعه کترینگ درست کنند یا اصلا این کار به یک کترینگ بخش خصوصی واگذار شود تا به همه ایرلاین‌ها سرویس دهد. هندلینگ و خدمات فرودگاهی هم باید همین‌طور باشد.

**■ حبیبی:** مثلا خدمات فرودگاهی امارات در اختیار دو شرکت است. این شرکت‌ها بسیار توانمند هستند و چون به صورت تخصصی در بخش خدمات فرودگاهی فعالیت می‌کنند، سرویس دهی آنها ارتقا پیدا می‌کند.

**■ جهرمی:** یعنی درست عکس ما عمل می‌کنند. در ایران وقتی یک کترینگ باشد که به همه سرویس بدهد، شش ماه اول خوب سرویس می‌دهد و وقتی همه مشتریان را جذب کرد، کیفیت کار خود را پایین می‌آورد. ولی در دنیا هر چقدر مشتری بیشتری جذب کنند، سرویس بهتر و امتیازات بیشتری نیز ارائه می‌دهند. در واقع تمرکز کارها باعث می‌شود که حاشیه سود

افزایش پیدا کند و روی مسیر پروازی و کیفیت پرواز متمرکز شود. این هم وظیفه سازمان‌های نظارتی مانند سازمان هواپیمایی کشوری است که ایرلاین‌ها را به این مسیر هدایت کند.

چند موضوع است که سازمان هواپیمایی کشوری باید روی آن کار کند مانند بازگانی مسیرها، سود و زیان ایرلاین‌ها، زمینه‌های اصلی فعالیت ایرلاین‌ها و نظارت بر عملکرد آنها؛ این که به درستی سرویس بدهند، نرخ خود را بی‌دلیل افزایش ندهند، نیروی کار اضافی جذب نکنند و تنها به صورت تخصصی جذب نیرو داشته باشند. این مواردی است که در زمان فعالیت باید مورد بازرسی و نظارت قرار گیرد.

**■ حبیبی:** بحث مهم دیگر این است که اگرچه برنامه پنجم توسعه و موارد مغفول مانده آن، با روی کار آمدن دولت یازدهم مورد توجه قرار گرفت و به عنوان نمونه آزادسازی نرخ‌ها اجرا شد، ولی به نظر من، این کار به صورت ناقص انجام گرفت چون گفته شد همه شرکت‌ها با هر نوع هواپیمایی مجاز به آزادسازی قیمت‌ها هستند. این موضوع شرکت‌های تازه تاسیسی را که مکلف به استفاده از هواپیمای زیر ۱۵ سال هستند، دچار مشکل می‌کند، چون اگر قرار باشد یک شرکت با هواپیمای سه میلیون دلاری مسیری را برود و همان نرخ را بگیرد که من با هواپیما ۲۰ میلیون دلاری می‌گیرم، قطعاً من به سوددهی نمی‌رسم.

به نظر من بهتر آن است که شرکت‌هایی که از هواپیماهای ساخت سال ۲۰۰۰ به بعد استفاده می‌کنند، اجازه ارائه نرخ‌های رقابتی را داشته باشند، اما برای هواپیماهایی با سال ساخت بیشتر، نرخ‌ها همچنان تکلیفی باقی بماند. در غیر این صورت، هیچ ایرلاینی انگیزه پیدا نمی‌کند که هواپیمایی زیر ۱۵ سال بخرد.

**ترابران:** یکی از انتقاداتی که مطرح می‌شود این است که شرکت‌های هواپیمایی موجود یا در حال تاسیس برنامه‌هایی مبتنی بر اصول مدون بازاریابی ندارند و نهایتاً بخش بازرگانی خود را به آژانس‌های هواپیمایی و چارترکننده‌ها می‌سپارند.

**■ جهرمی:** این مشکل به موضوع نقدینگی مربوط می‌شود. وقتی ایرلاینی راه‌اندازی شود، اما مجبور باشد تمام سرمایه‌اش را بابت خرید هواپیما و

موانعی که برای تامین مالی هواپیما وجود دارد، آن قدر پیچیده و دشوار است که معمولا باعث صرف‌نظر می‌شود. مثلا ما می‌توانستیم ۵ فروند هواپیمای با سال ساخت زیر ۲۰۰۰ بخیریم یا همین پول را به عنوان سرمایه اولیه برای خرید پنج فروند هواپیمای ۲۰۰۵ به بعد در نظر بگیریم، ولی متأسفانه هنوز فاینانسر خارجی پیدا نکردیم. سود فاینانس را تا ۸ درصد هم در نظر گرفته‌ایم، ولی باز هم هیچ فاینانسری با وجود ریسک سرمایه‌گذاری در ایران حاضر به همکاری نمی‌شود

از طرف دیگر، هواپیما سند ندارد که آن را در گرو بانک قرار دهیم. هر هواپیما یک Bill of sale دارد که در انتهای پرداخت اقساط، به نام خریدار خواهد شد، ولی فاینانسر روی این Bill of sale نمی‌تواند هیچ اقدامی داشته باشد.

آنها فکر می‌کنند اگرچه این دولت برجام را پذیرفته و فضا باز شده ولی معلوم نیست دولت بعدی چه خواهد کرد. در واقع معتقدند ممکن است شاهد همان اتفاقی باشیم که بعد از دولت اصلاحات رخ داد. این یکی از معضلات تامین هواپیما برای همه ایرلاین‌هاست؛ چه ایرلاین موجود، چه ایرلاین‌های در حال تاسیس.



■ **رحام:** باید به کسی که می‌خواهد یک ایرلاین راه‌اندازی می‌کند و برای این کار به سراغ استاندار و یا نمایندگان مجلس می‌رود، حق داد. او سعی می‌کند نسبت به تأثیرات بیرونی که می‌تواند به شدت سیاسی و شتاب‌زده و مخرب باشد، خود را ایمن کند؛ ایرلاین‌ها سعی می‌کنند از طریق حوزه‌هایی، امنیت لازم را برای کسب‌وکار ایجاد کنند

■ **ابتدا باید مشخص شود** که کشور به چه تعداد ایرلاین نیاز دارد. از آنجا که سیاست‌گذاران معتقد هستند که کشور نیاز به هواپیما دارد از هر شخصی که بتواند این هواپیماها را وارد کشور کند، استقبال می‌کنند. فکر می‌کنم دلیل این هم که اخذ موافقت اصولی کمی آسان‌تر شده، همین است

شرایط پساتحریم می‌شود از آنها استفاده کرد. مانند قرارداد Codesharing که می‌تواند بین ایرلاین‌های داخلی یا ایرلاین‌های داخلی با خارجی اتفاق بیفتد. در قرارداد Codesharing متصدی «الف» فروش و تبلیغات سرویس‌های ایرلاین «ب» را بر عهده می‌گیرد و حمل مسافر و بار بر عهده ایرلاینی غیر از ایرلاین اعلان شده در اسناد سفر (مانند بلیت) است.

■ **رحام:** متأسفانه شرکت‌های هواپیمایی ما سیستم بازرگانی تخصصی و توانمندی ندارند. شرکت‌های ایرلاین در ایران عمدتاً به سمت بازار رقابتی نرفته‌اند؛ زیرا همواره با مشکل کمبود ایرلاین و پرواز مواجه بوده‌ایم. بنابراین هیچ وقت پروازهای ایران تجاری‌سازی نشده و به سمت پروازهای کیفی نرفته؛ در حالی که اگر در ایران یک ایرلاینی خدمات نوین و مسیرهای طولانی ارائه کند، اتفاقاً از آن استقبال می‌شود، حتی اگر نرخ خدمات آن، نسبت به سایر ایرلاین‌ها بالاتر باشد.

بسیاری از خدمات Business Class و First Class که در دنیا وجود دارد، در کشور ما ارائه نمی‌شود. علت هم این است که دولت سیاست‌گذار اصلی این حوزه است، برنامه‌ای برای این قضیه ندارد و حمایتی نمی‌کند. به طبع آن، سرمایه‌گذار هم که نگران برگشت سرمایه خود است، به سراغ این موضوعات نخواهد رفت.

به نظر من، موفقیت یک ایرلاین در دریافت هزینه از داخل کشور نیست، بلکه بیشتر منوط به دریافت درآمد و سود از بقیه کشورها و بازار جهانی است. شرکت‌ها باید از ابتدای کار، حوزه جذب و نفوذ بازار خود را تعریف کنند. اگر شما سهم از بازار ایرلاین‌های ایرانی -چه دولتی و چه خصوصی- را بررسی کنید، می‌بینید کوچکترین نقشی در بازار جهانی ندارند و تمام دریافت آنها از مصرف‌کننده داخلی است. بنابراین به تمام فاکتورهای ارتقادهنده کیفیت بی‌توجهی می‌شود تا هزینه‌هایشان کاهش پیدا کند و یک سرویس حداقلی در اختیار مصرف‌کننده قرار گیرد.

به نظر من، عدم حضور موثر در بازارهای جهانی بزرگترین معضل مادر بخش بازرگانی شرکت‌های بازرگانی است و تا زمانی که این موضوع محقق نشود، نمی‌توان گفت که صنعت هوایی در ایران یک صنعت پیشرفته است.

زیرساخت‌ها بدهد، دیگر پولی برایش باقی نمی‌ماند که صرف بازاریابی و مارکتینگ کند. پس یک یا چند آژانس را پیدا می‌کند تا یک تضمین حداقلی برای پروازهای خودش به وجود آورد. اشکال بعدی نیز مربوط به نبود سیستم جامع رزرواسیون است که اگر ما واجد آن باشیم هر مسافر به راحتی می‌تواند خرید کند و با خود ایرلاین طرف حساب باشد.

یکی از اتفاقات خوبی که بعد از آزادسازی نرخ‌ها شاهد آن بودیم، این بود که ایرلاین‌ها توانستند کار بازرگانی انجام دهند. پیش از آن، کف و سقف معینی برای قیمت داشتند و نمی‌توانستند با قیمت بازی کنند، در حالی که آژانس‌ها این محدودیت را نداشتند و با قیمت بازی می‌کردند. الان با آزادسازی نرخ این اختیار به ایرلاین‌ها داده شده تا خودشان مانور قیمتی داشته باشند.

در دنیا پروازهای چارتری معمولاً تعریف متفاوتی دارند، ولی ما همه چیز را با هم مخلوط کرده‌ایم. شرکت هواپیمایی برنامه پرواز خود را از سازمان هواپیمایی کشوری می‌گیرد و بعد هم این برنامه پروازی را در دست در اختیار آژانس می‌گذارد. وقتی شما پرواز برنامه‌ای دارید، باید در کنار آن پرواز چارتری هم وجود داشته باشد.

از ابتدا باید به سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد که من پنج هواپیما دارم که سه فروند آن برنامه‌ای و دو فروند دیگر چارتری است. حداقل در این تعداد باید ۴۰ درصد برای چارتر و ۶۰ درصد به مسافری اختصاص یابد که می‌خواهند از طریق سایت و به طور مستقیم خرید کنند.

باید سازمان چنین رویکردی داشته باشد. نباید جلوی هر حرکتی را گرفت در یک مقطعی گفتند کلا پروازهای چارتر را جمع کنیم، ولی این سیاست غلطی است. ما هیچ گاه نباید تهاجمی با موضوعی برخورد کنیم، چون بازخورد منفی دارد. باید راهکار ارائه دهیم و به شرکت‌های هواپیمایی بگوییم که شما می‌توانید ۳۰ درصد پروازهایتان را چارتری کنید، ولی بقیه باید برنامه‌ای باشد. بعد هم بگوییم باید برای پروازهای برنامه‌ای، سیستم رزرواسیون فعال شده و دفتر فروش در سطح شهر دایر شود. به تدریج باید بتوان ایرلاین‌ها جلو رفت. اگر یک دفعه فشار بیاوریم که پرواز چارتری را قطع کند و فقط سیستمی بفروشد، ایرلاین نمی‌تواند دوام بیاورد.

انواع و اقسام قراردادهای هوایی برای همکاری ایرلاین‌ها با یکدیگر وجود دارد که در همین



کلیاتی از دخل و خرج یک شرکت هواپیمایی

## هزینه پرواز

آرمان بیات؛ کارشناس و تحلیلگر صنعت هوانوردی

سود ناخالص و پس از کسر عوارض و مالیات، به سود خالص می‌رسد. گرچه در مدیریت حمل و نقل هوایی ایران، این فرآیند در مدل خاص ایرانی اداره می‌شود که از علوم مدیریت هواپیمایی جهانی فاصله دارد، اما برخی شرکت‌های هواپیمایی Legacy یا Full Carrier Service داخلی همچون ایران‌ایر و ماهان، با تاثیرپذیری نسبی از همین علوم مدیریتی اداره می‌شوند. ساختار هزینه‌ای یک شرکت هواپیمایی به شرح ذیل است:

### ۱- هزینه عملیاتی مستقیم

۱-۱- هزینه‌های مرتبط با هواپیما مانند سوخت، فنی جاری، عوارض فرودگاهی، عوارض ناوبری، کادر پرواز و ...

۱-۲- هزینه‌های مرتبط با مسافر مانند کترینگ، بیمه مسافر، عوارض ترمینال هر مسافر، هندلینگ مسافر، کمیسیون فروش مسافر و ...

### ۲- هزینه عملیاتی غیرمستقیم

شامل حقوق پرسنل، تعمیرات و نگهداری، عملیات پرواز، عملیات فرودگاهی، آموزش، پارکینگ، هندلینگ فرودگاهی، هزینه‌های پایگاه عملیاتی و ایستگاه‌ها و ...

### ۳- هزینه‌های بالادستی

هزینه‌های ستادی، آموزش و حقوق پرسنل و مدیریت، بازاریابی، تبلیغات و فروش، موضوعات مرتبط با امور مالی و بانکی مرتبط، فاینانس،

همواره مدیریت نوین حمل و نقل هوایی بر درک درست و آنالیز هزینه‌های اجرایی سازمان مطبوع استوار است تا بر اساس آن و تبیین فرآیندهای بازاریابی و بازاریابی، الگوی کسب و کار خود را تفسیر کند. در این بین تسلط بر ساختار هزینه‌ای می‌تواند نظام بهره‌برداری را بر اصول سیستماتیک اداره کند. بنابراین با توجه به اهمیت بنیادی **Cost Structure** که تاکنون کمتر بدان پرداخته شده است، می‌کوشیم تا در این مطلب هزینه‌هایی را که منجر به یک صندلی سفر پرواز قابل عرضه می‌شود دسته‌بندی کرده و به تفکیک مورد بررسی قرار دهیم. البته در ایران، هزینه‌های بالادستی و ثابت گزاف و عدم توان در سرمایه‌گذاری منطقی، استهلاک سرمایه‌گذاری و تورم، هزینه تمام شده را افزایش می‌دهد و با افزایش حلقه‌های خرید خدمات، ثبات در اجرای برنامه‌ریزی، تحت تاثیر قرار می‌گیرد. به همین دلیل در مجموع مدل ایرانی، قابل قیاس با مدل اجرایی جهانی نیست و این خود از اصلی‌ترین دلایل انفعال در حمل و نقل هوایی ایران است.

یک شرکت هواپیمایی در برنامه‌ای که اقدام به جابه‌جایی بار و مسافر می‌کند، متحمل هزینه‌های بسیاری می‌شود که از ظرفیت موجود و منابع درآمدی آن شرکت، این هزینه‌ها را پوشش می‌دهد و در نهایت با درآمد حاصله، به

از آنجایی که تحلیل هزینه یک صندلی پرواز با استانداردهای مد نظر انجمن حمل و نقل هوایی یاتا، بر اساس یک مایل صندلی هزینه است، در ابتدا با ساختار کلی هزینه‌ها در یک شرکت هواپیمایی مسافری آشنا می‌شویم.

■ **مجموع هزینه‌های عملیاتی ایرلاین در ظرفیت پروازی شرکت که به مایل (مسافت) اندازه‌گیری می‌شود، تقسیم و مجدداً نرخ به‌دست آمده در تعداد صندلی تقسیم می‌گردد تا اصطلاحاً هزینه صندلی مسافر برحسب مایل محاسبه شود**

پرواز از سازمان هواپیمایی کشوری، نسبت به برقراری آن اقدام کنند. یکی از این اقدامات فایل شدن مسیر با شماره پرواز تعریف شده در آن مسیر در سیستم یکپارچه رزرواسیون و فروش شرکت است. حال مسافر متقاضی با پرداخت وجه مربوطه، بلیت مسیر موردنظر را خریداری و جهت انجام پرواز به فرودگاه مبدا مراجعه می‌کند. تا این مرحله یک فرآیند عادی است که عموماً از آن مطلع هستند، بنابراین وارد بحث مورد اشاره یعنی هزینه هر ساعت صندلی پرواز خواهیم شد.

شرکت‌های هواپیمایی با مدل درآمد - هزینه اداره می‌شوند؛ یعنی هزینه‌های آنها توسط درآمد‌هایشان پوشش داده می‌شود. ۹۰ درصد از این درآمد عموماً ناشی از فروش بلیت مسافر و ۱۰ درصد حاصل فروش بار است. اما تمرکز درآمدی اکثر شرکت‌های هواپیمایی بر فروش بلیت و جابه‌جایی مسافر است. حال بینیم چطور تناسب درآمد با هزینه‌ها برابر شده یا بیلان سالیانه آنها منفی یا مثبت می‌شود.

همانطور که پیش‌تر در بررسی ساختار هزینه‌ای شرکت‌های هواپیمایی به آن اشاره شد، اصول هزینه‌ای بر سه بخش هزینه‌های مستقیم عملیاتی، هزینه‌های غیرمستقیم عملیاتی و هزینه‌های بالادستی، استوار است. حال برای درک آسان این ساختار، هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم عملیاتی را به عنوان شاخص هزینه‌های متغیر و هزینه‌های بالادستی را به عنوان هزینه‌های ثابت تعریف می‌کنیم.

#### ۱- هزینه‌های ثابت

۲- هزینه‌های متغیر

- هزینه‌های ثابت، هزینه‌ای است که با چرخه بازرگانی عملیاتی، کم یا زیاد نمی‌شود و حتی اگر عملیات پروازی شرکت هواپیمایی متوقف باشد، این هزینه تحمیل می‌گردد.

از طرف دیگر، نرخ استهلاك سرمایه‌گذاری در شرکت هواپیمایی و سود آن به صورت سالیانه، در این بخش از هزینه‌ها تحلیل می‌شود. به عنوان مثال خرید ساختمان برای دفتر مرکزی شرکت، ادوات اداری، تجهیزات عملیاتی و فنی، هواپیما و ملزومات مربوطه (موتور و قطعه) و ... به عنوان هزینه سرمایه‌ای شرکت‌ها مطرح است که با در نظر گرفتن استهلاك آن در یک دوره زمانی مشخص - به لحاظ تورم و سود سالیانه -

هزینه‌های مدیریتی و اداری، هزینه‌های وابسته ثابت مهندسی و تعمیرات، قراردادهای خرید خدمات، استهلاك سرمایه‌گذاری، پشتیبانی و ... البته برخی هزینه‌ها ممکن است در یکی از موارد بالا جابه‌جا شوند، اما در مجموع هزینه‌ها به دو بخش مستقیم و غیرمستقیم تقسیم می‌شوند که بخشی از آنها متغیر و بخشی دیگر ثابت هستند. هزینه‌های عملیاتی مستقیم متغیر، با افزایش مجموع ساعات پرواز شرکت افزایش می‌یابد و البته هزینه‌های غیرمستقیم ثابت و بالادستی را در ضریب افزایش ساعات پروازی، سرشکن می‌کند.

مجموع هزینه‌های عملیاتی، در ظرفیت پروازی شرکت هواپیمایی که به مایل (مسافت) اندازه‌گیری می‌شود، تقسیم و مجدداً نرخ به دست آمده در تعداد صندلی تقسیم می‌شود تا به اصطلاح هزینه صندلی مسافر در مایل حاصل شود. از این مرحله به بعد، واحد مدیریت درآمد شرکت، با تحلیل بازار، آنالیز مسیر، مدیریت توزیع صندلی، پیش‌بینی و کنترل جا و رزرواسیون و ... با پیش‌بینی درآمد مطلوب به ازای هر مسافر صندلی در یک مایل، نرخ‌گذاری مسیر پرواز را انجام می‌دهد و اختلاف این دو، سود ناخالص یک شرکت هواپیمایی در سال مالی است.

حال مدیریت تلاش می‌کند با نگاه توسعه‌گری در افزایش شبکه پروازی و فرکانس پروازی بر محور یک استراتژی کسب و کار، سهم خود را از بازار ارتقا داده و ضریب اشغال صندلی ناوگان خود را افزایش دهد که واحدهای برنامه‌ریزی و کنترل تولید، مارکتینگ، ارتباطات، خدمات مشتری و ... در پیشبرد این راهبرد موثر هستند. بخش‌های هزینه‌ای هم با افزایش ضریب کیفی پرسنل، مدیریت علمی هزینه‌ای و تبیین سیاست‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت، سعی بر کاهش هزینه‌ها بدون کاهش ضریب کیفیت دارند تا در نهایت با افزایش سود شرکت، راه توسعه ادامه یابد.

پس از درک ساختار هزینه‌ای ایرلاین‌ها، بهتر است بینیم آنها درآمد حاصل از فروش بلیت را چگونه هزینه می‌کنند.

شرکت‌های هواپیمایی جهت برقراری یک مسیر پروازی، می‌بایست مراحل مختلفی را طی کرده و پس از اخذ مجوز مسیر، فرکانس پرواز (تعداد هفتگی پرواز در آن مسیر) و زمان

به یک نرخ ثابت سالانه می‌رسیم که آن نرخ در بهره‌وری ساعات پرواز کل ناوگان هوایی تقسیم می‌شود. از دیگر مولفه‌های هزینه‌ای، می‌توان به هزینه‌های ثابت جاری ماهانه و سالانه شرکت، اعم از هزینه اداری، استخدامی، آموزش‌های دوره‌ای و ... اشاره کرد.

- هزینه‌های متغیر، هزینه‌هایی هستند که مستقیماً به چرخه پرواز یک هواپیما وارد می‌شود. به زبان ساده، هزینه‌ای است که اگر انجام نشود، هواپیما قادر به حرکت نیست. این هزینه‌ها اصلی‌ترین هزینه‌های شرکت هواپیمایی محسوب می‌شوند که مجموعاً بیش از ۷۵ درصد مجموع هزینه‌ها را در برمی‌گیرند؛ هزینه‌هایی مانند استهلاك هواپیما و مالکیت (اقساط مالکیت یا اجاره بها)، حق پرواز کادر عملیات، سوخت، هزینه تعمیرات و نگهداری، بیمه، کترینگ، هزینه ناوبری و فرودگاهی، خدمات فرودگاهی یا هندلینگ و ...

از جمله هزینه‌های متغیر هستند.

البته برخی از هزینه‌هایی که در چرخه پرواز یا Flight Cycle تحمیل می‌شود، در تعداد پرواز سالانه محاسبه و بر مقدار ساعات پرواز سالانه هواپیما تقسیم می‌شود.

حال این هزینه‌ها چطور توسط درآمد پوشش داده می‌شود؟

■ هزینه‌های متغیر، هزینه‌هایی هستند که مستقیماً به چرخه پرواز یک هواپیما وارد می‌شود و بدون آنها هواپیما قادر به حرکت نیست. هزینه‌هایی مانند استهلاک هواپیما و مالکیت (اقساط مالکیت یا اجاره بها)، حق پرواز کادر عملیات، سوخت، هزینه تعمیرات و نگهداری، بیمه، کترینگ، هزینه ناوبری و فرودگاهی، خدمات فرودگاهی یا هندلینگ و ... از جمله هزینه‌های متغیر هستند

درگیر عملیات باشد (در اصل ۱۰ ماه با احتساب ماهی ۲۵ روز). بدین معنی که یک فروند MD می‌تواند سالیانه حداقل ۲۱۰۰ ساعت پروازی باشد. با در نظر گرفتن تعداد هواپیمای شرکت (به عنوان مثال ۱۰ فروند) توان عملیاتی شرکت به ۲۱۰۰۰ ساعت می‌رسد.

۱۰ درصد از این توان بابت احتمالات پیش‌بینی نشده همچون کنسلی پرواز، جایگزینی هواپیما با هواپیمایی دیگر و ... از توان کلی عملیات کسر می‌شود.

به عبارت دیگر حدود ۲۰ هزار ساعت مجموع توان عملیاتی و بازرگانی یک شرکت هواپیمایی در طول ۱ سال و البته با حداقل ساعت پروازی و برنامه‌ریزی بازرگانی است.

حال ریز هزینه‌هایی که به ازای هر ساعت پرواز و جزیی‌تر از آن، هر ساعت صندلی پرواز (یک مسافر صندلی) انجام می‌شود محاسبه می‌گردد.

**الف: هزینه‌های ثابت (سرمایه ثابت شرکت)**

۱- ساختمان و ابنیه

۲- هواپیما (ارزی به ریالی)

۳- موتور و قطعات یدکی (ارزی به ریالی)

۴- تاسیسات فرودگاهی

۵- وسایل و ادوات اداری

۶- خودرو (موتوری)

۷- تجهیزات مهندسی و تعمیرات (خط پرواز)

۸- بیمه هواپیما

۹- تبلیغات و اطلاع‌رسانی

۱۰- چاپ و نشریات

۱۱- هزینه‌های مرتبط به واحد بازرگانی

۱۲- هزینه‌های انفورماتیک و IT

۱۳- مجوزها (عوارض و هزینه‌های کل مجوزهای قانونی اخذ شده)

۱۴- آموزش (هزینه سالیانه آموزش نیروی انسانی متخصص مانند خلبان، مهماندار و هزینه‌های مرتبط با آموزش‌های خارج از کشور و مجموع هزینه‌های مرتبط با امور آموزشی پرسنل)

۱۵- استهلاک موارد ۱ تا ۸ و ۱۲ (که بین ۱۵ تا ۲۰ درصد در سال است)

ب) هزینه‌های ثابت جاری

۱۶- حقوق و مزایای جاری ماهانه پرسنل

۱۷- هزینه‌های استخدامی

۱۸- هزینه‌های جاری اداری

۱۹- هزینه بیمه پرسنل استخدامی

۲۰- تشریفات و ماموریت‌ها

۲۱- ترابری و نقلیه و هزینه‌های جاری موتوری

۲۲- پشتیبانی اداری و تاسیسات

۲۳- ایستگاه‌ها و اماکن

۲۴- دفاتر فروش

۲۵- هزینه‌های اجرایی و پشتیبانی

۲۶- هزینه‌های پروازهای بدون مسافر

۲۷- هزینه‌های پیش‌بینی نشده

۲۸- هزینه‌های انتقال ارز به خارج از کشور

۲۹- پوشاک پرسنل و کرو

**نکته:** ریز هزینه‌های فوق تقسیم بر توان

عملیاتی شرکت در طول ۵ سال خواهد شد.

بدین معنی اگر توان عملیات سالانه، طبق

محاسبه ۱۷۰۰۰ ساعت باشد، در طول ۵ سال

(زمان قابل توجیه در سرمایه‌گذاری) ۸۵۰۰۰

ساعت خواهد بود که بر این اساس هزینه ثابت

شرکت در یک ساعت پرواز محاسبه می‌گردد.

تحلیل هزینه‌های ثابت سالانه نیز با هزینه‌هایی

که در هر سال تکرار می‌شود، انجام می‌گردد

که آن هزینه ثابت سالانه به تعداد ساعات پرواز

ناوگان تقسیم خواهد شد.

**ب: هزینه‌های ثابت جاری**

۱- هزینه حق موظف کادر پرواز (خلبانان و

مهمانداران)

۲- استهلاک هواپیما و اقساط مالکیت (سالانه)

۳- هزینه گارد پرواز (حفاظت هواپیمایی سپاه

پاسداران/ قرارداد ایرمارشال)

۴- هزینه سوخت (قرارداد شرکت پخش

فرآورده‌های نفتی) / محاسبه هر ساعت پرواز

مصرف سوخت و روغن

۵- عوارض فرودگاهی و ناوبری هوایی (قرارداد

شرکت فرودگاه‌های کشور- منطبق با ماده ۶۳

اخذ مطالبات شامل خدمات ناوبری، نشست

و برخاست، پارکینگ، استفاده از امکانات

فرودگاهی ...)

۶- اجاره اماکن فرودگاهی در فرودگاه‌های مورد

هدف بازرگانی و پایگاه عملیاتی

۷- خدمات فرودگاهی (قرارداد خرید خدمات از

شرکت‌های خدمات فرودگاهی)

۸- بیمه مسافر، بار و شخص ثالث (۲/۲۲ درصد

فروش بلیت)

۹- بیمه کرو

۱۰- کترینگ مسافر و خدمات رفاه مشتری و

خدمات داخل پرواز

۱۱- تعمیرات و نگهداری هواپیما (قرارداد خرید



شرکت‌های هواپیمایی ابلاغ می‌شود. خلاصه اینکه؛ درآمد بلیت فروخته شده به صورت ریز، بابت کلیاتی از بندهای ذکر شد، هزینه می‌شود و در نهایت مقدار باقی‌مانده به عنوان سود شرکت تلقی خواهد شد. یقیناً شرکتی موفق است که واحد بازرگانی پویا با بینش اقتصادی مبتنی بر بازار بین‌المللی، تکریم و ارائه روش‌های نوین جذب و حفظ مشتری، داشته باشد و ظرفیت ناوگان خود را با حداکثر ظرفیت به پرواز در بیاورد. این موضوع خود بحث و تحلیل بسیار می‌طلبد که چگونه یک ایرلاین می‌تواند به سود برسد و ناوگان، شبکه و فرکانس پروازی را گسترش داده و زمان‌بندی پرواز و خدمات خود را متنوع کند و البته باید توجه ویژه‌ای به موضوعاتی همچون ایمنی و مهندسی تعمیرات و نگهداری نیز داشت که ارتباط مستقیمی با شیوه و رفتارهای مدیریتی دارد.

(از متوسط ساعات عملیاتی شرکت در سال) محاسبه می‌شود.

در ادامه، مجموع هزینه‌های ثابت و متغیر شرکت تجمیع و هزینه یک ساعت پرواز به صورت Block Hours (بسته شدن درب هواپیما تا باز شدن) + ۱۰ درصد هزینه‌های پیش‌بینی نشده، مشخص می‌گردد. در نهایت کل هزینه یک ساعت پرواز به تعداد صندلی قابل عرضه در یک مسیر تقسیم شده و هزینه یک نفر مسافر پرواز یا یک صندلی ساعت پرواز مشخص خواهد شد.

پس از آن، حدود زمان پروازی عملیاتی بین فرودگاه مبدا تا فرودگاه مقصد بررسی و هزینه یک صندلی مسافر برای یک نوع هواپیمای خاص در یک مسیر خاص محاسبه می‌شود. گفتنی است سقف نرخ مسیر نیز توسط شورای عالی هواپیمایی کشوری مصوب و به

خدمات از شرکت‌های دارای مجوز تعمیرات و نگهداری).

توضیح اینکه؛ هزینه‌های تعمیرات و نگهداری هواپیما تابعی است از نوع هواپیما، سال ساخت، عمر هواپیما و چرخه پرواز هواپیما و موتور که برابر تقویم ساعات و دوره نشست و برخاست پروازی طی شده و باقی‌مانده به صورت ریز بررسی و به ازای یک ساعت پرواز محاسبه می‌شود. مبنای تحلیل، برنامه تعمیراتی هواپیما یا MPD است که از طرف کارخانه سازنده ارائه می‌شود.

۱۲- کارمزد آژانس‌های هواپیمایی و عوامل فروش بلیت (فروش داخلی بین ۵ تا ۷ درصد قیمت بلیت)

۱۳- عوارض شهرداری

۱۴- عوارض مسافر (ترمینال فرودگاهی)

کل هزینه‌های متغیر به صورت دقیق بررسی و پیش‌بینی شده و به ازای هر یک ساعت پرواز

#### عملکرد خطوط هوایی کشور در سال ۱۳۹۴

شرکت	تعداد پرواز	ساعات پرواز	مسافر حمل شده (O&D)	صندلی عرضه شده	مسافت طی شده (هزار کیلومتر)	مسافر کیلومتر حمل شده (هزار)	صندلی کیلومتر عرضه شده (هزار)	ضریب ظرفیت
ایران ایر	۲۰۲۱۲	۲۹۲۶۷	۲۱۷۳۶۶۷	۲۶۹۴۶۹۴	۱۳۹۷۱	۱۵۱۱۱۰۰	۱۸۳۸۹۲۳	۸۲/۲
ایران ایرتور	۹۴۳۹	۱۳۶۵۶	۱۲۹۲۸۹۵	۱۴۷۱۱۵۱	۷۷۹۹	۱۰۶۸۵۲۴	۱۲۱۶۰۲۶	۸۷/۹
آتا	۱۳۲۹۴	۱۸۶۰۰	۱۸۵۵۰۶۶	۲۱۳۴۴۳۵	۹۳۶۲	۱۱۸۳۰۸۶	۱۳۷۱۵۹۷	۸۶/۳
اترک	۱۰۰۹	۱۳۹۶	۱۳۹۳۹۹	۱۷۵۸۳۵	۸۸۴	۱۲۲۵۱۴	۱۵۳۷۴۹	۷۹/۷
آسمان	۲۵۶۹۷	۳۷۲۴۴	۲۳۳۶۶۳۴	۲۵۷۸۷۶۰	۱۶۹۸۰	۱۶۸۲۷۱۵	۱۹۲۵۵۲۴	۸۷/۴
تابان	۱۰۲۲۵	۱۲۳۱۴	۱۴۲۳۱۷۳	۱۵۳۵۹۵۰	۸۱۱۶	۱۱۶۱۵۱۲	۱۲۴۸۹۹۶	۹۳/۰
زاگرس	۱۶۲۳۹	۲۰۰۸۲	۱۸۳۹۷۵۵	۲۵۹۸۲۴۰	۱۳۷۲۵	۱۵۵۹۲۸۶	۲۲۱۰۹۵۱	۷۰/۵
پویا ایر	۵۶۷	۶۸۳	۱۵۰۶۲	۲۱۴۴۰	۲۹۸	۸۸۶۰	۱۱۵۰۹	۷۷/۰
قشم ایر	۹۹۱۳	۱۳۲۰۵	۸۰۲۶۸۴	۹۴۰۴۱۶	۶۹۹۸	۵۵۶۸۵۹	۶۶۲۶۲۶	۸۴/۰
کاسپین	۸۸۴۹	۱۰۱۶۵	۱۰۷۷۱۹۱	۱۳۱۹۳۸۶	۷۰۸۴	۸۶۱۴۴۱	۱۰۷۰۳۹۸	۸۰/۵
کیش ایر	۱۴۰۰۵	۱۹۸۹۵	۱۳۶۸۳۱۹	۱۸۴۳۶۸۲	۱۱۲۳۸	۱۲۶۰۰۴۹	۱۵۱۷۸۴۷	۸۳/۰
ماهان ایر	۲۰۷۳۰	۲۶۱۹۴	۲۹۳۴۸۵۱	۳۷۸۲۴۳۰	۱۷۱۱۰	۲۵۹۱۷۶۹	۳۲۹۵۲۶۷	۷۸/۷
معراج	۲۱۶۴	۱۲۲۶۵	۳۰۰۹۳۹	۳۶۳۶۴۰	۲۰۶۰	۱۸۶۷۹	۲۶۳۱۹	۷۱/۰
نفت ایران	۱۰۲۵۵	۱۱۵۵۳	۶۴۵۱۳۰	۸۱۳۸۳۰	۶۰۵۷	۳۹۵۲۳۴	۴۹۳۱۶۳	۸۰/۱
جمع	۱۶۲۵۹۸	۲۲۶۵۱۹	۱۸۲۰۴۷۶۵	۲۲۲۷۳۸۸۹	۱۲۱۵۰۲	۱۳۹۸۱۶۲۸	۱۷۰۴۲۹۴۰	۸۲/۰

## معاونت عملیات FLIGHT OPERATIONS

معاونت عملیات: مدیر این بخش باید از خلبانان باتجربه (حداقل ۲۰ سال سابقه کار) باشد (با حقوقی حدود هفت میلیون تومان در ماه) یکی از مهم‌ترین معاونت‌های یک ایرلاین معاونت عملیات است؛ از آنجا که باید برای هر هواپیما در بدو آغاز به کار شرکت، تعداد حداقل سه کمک خلبان و سه کاپیتان در نظر داشت، در مجموع برای پنج فروند هواپیما نیاز به ۱۵ کمک خلبان و ۱۵ کاپیتان است که بعداً با افزایش پروازها باید این تعداد به ۲۰ کمک خلبان و ۲۰ کاپیتان افزایش یابد.

از آنجا که کمک خلبان‌های بی‌تجربه و کم‌تجربه زیادی، متقاضی کار هستند، شرایط خوبی برای شرکت‌ها مهیا است تا از این فرصت استفاده کرده و مستعدها را برگزینند، بنابراین شرکت می‌تواند از کمک خلبانان جدیدالورود هزینه آموزش اولیه کلاس‌های زمینی و سیمیلاتور را که برای هر نفر حدود پنجاه میلیون تومان است، دریافت کند و به آنها که فقط ۲۰۰ ساعت با هواپیمای تک موتوره پرواز کرده‌اند، تجربه پروازی دهد.

این کار که امروزه در بین شرکت‌های هواپیمایی دنیا مرسوم شده است یک نوع درآمدزایی برای شرکت‌ها و مدارس خلبانی به حساب می‌آید. همچنین اکثر مدارس خلبانی اروپایی از جمله در یونان، Jetstream و در سوئد Sky Aviation با ایرلاین‌های خاورمیانه که دارای هواپیماهای ایرباس ۳۲۰ و یا بوئینگ 737-NG هستند، قرارداد دارند و از این طریق از کمک‌خلبان‌های کم‌تجربه بین ۳۰ تا ۴۰ هزار دلار دریافت می‌کنند و در عوض به آنها آموزش سیمیلاتور با ۵۰۰ ساعت پرواز تجربه می‌دهند که بعدها این کمک‌خلبانان که حال دارای تجربه و تایپ می‌باشند، می‌توانند در همان ایرلاین مشغول به کار شوند. بدین ترتیب هزینه آموزش‌های اولیه سیمیلاتور که برای شرکت‌ها سرسام‌آور است از خود کمک خلبانان دریافت می‌شود (منبع: [www.skies-aviation.com](http://www.skies-aviation.com) & [www.jetstream.gr](http://www.jetstream.gr))

جهت آموزش پروازی و سیمیلاتور کلیه خلبانان، می‌توان از یک معلم خلبان اروپایی با حقوقی معادل



## نقشه یک پرواز

در مجموع، ایرانی‌ها نه مهارتی در نقشه‌خوانی دارند، و نه اساساً علاقه‌ای به استفاده از آن برای مکان‌یابی و موقعیت‌سنجی. در بهترین حالت ترجیح می‌دهند برای رسیدن به هر نقطه و موقعیتی، سر هر چهارراه (بزنگاه) از آدم‌ها و یا مغازه‌های دور و بر سوال کنند. این ویژگی در همه شقوق زندگی اجتماعی و حتی اقتصادی ما به وضوح قابل مشاهده است. حتی تصمیم‌گیری برای تاسیس ایرلاین هم که پیچیده به نظر می‌رسد، از این قاعده مستثنی نیست. حتماً چند نفر آدم آشنا به محل (شما بخوانید استنادار، نماینده مجلس، مدیران سابق و...) حضور دارند که راهنمایی کنند!

همانطور که در مطالب پیشین گزارش اصلی این شماره به آن اشاره شد، شرکت‌های هواپیمایی ایران با کاستی‌های متعددی مواجه هستند؛ از نداشتن استراتژی و برنامه‌های بلندمدت گرفته تا سردرگمی در زمینه نوع هواپیمای مورد استفاده، نحوه فروش خدمات، استخدام نیرو، محل استقرار ... و به طور خلاصه؛ نداشتن نقشه راه.

در مطلب حاضر، برای علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری در این عرصه، بخش‌هایی از چارت سازمانی و عملیاتی یک خط هوایی را عرضه کرده‌ایم که تهیه آن را آئوش رحام، کارشناس ماهنامه به عهده داشته است.

■ شرکت هواپیمایی می تواند از کمک خلبانان جدیدالورود هزینه آموزش اولیه کلاس های زمینی و سیمپلاتور را که برای هر نفر حدود پنجاه میلیون تومان است، دریافت کند و به آنها که اغلب تنها ۲۰۰ ساعت با هواپیمایی تک موتور پرواز کرده اند تجربه پروازی دهد

پرواز صبح تا عصر را انجام می دهند، برای پروازهای عصر، نیاز به ۲۰ مهماندار جدید است و از آنجا که طبق قوانین و مقررات پس از هر شش روز پرواز متوالی، حتما باید یک روز استراحت وجود داشته باشد و به دلیل محدودیت های پروازی، به یک ست ۲۰ تایی مهماندار دیگر نیز نیاز داریم. البته در آینده و با افزایش حجم پروازها این تعداد مهماندار برای پنج فرزند تا ۸۰ نفر برای همین تعداد هواپیما قابل افزایش است.

#### واحد دیسپچ (کنترل پرواز)

مسئول این بخش باید از کاپیتان های فعال شرکت باشد. پرسنل این واحد قرار است در دو شیفت ۱۲ ساعته صبح و شب به صورت یک روز در میان کار کنند، بنابراین جمعا به چهار نفر دیسپچر نیاز است. از آنجا که کار این واحد نسبتا تخصصی است، افراد این گروه می بایست گواهینامه Dispatch از سازمان هواپیمایی کشوری داشته باشند.

#### واحد گواهینامه ها (Unit Certificates)

امور مربوط به این واحد که در واقع رابط بین سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت است، توسط یک نفر کارمند صورت می گیرد نکته؛ به جز مدیر عملیات و معاونش که باید در ساعات اداری در شرکت حضور داشته باشند، مسوولین سایر واحدهای عملیات می توانند به صورت پاره وقت و موردی در شرکت حضور داشته و عمدتا به انجام پرواز مشغول باشند. این امر نافی پذیرش مسوولیت های زمینی آنها نیست. تعداد پرسنل شاغل در واحد عملیات حداقل ۱۰۱ نفر خواهد بود.

**مدیر ایمنی:** مستقیما زیر نظر مدیر عامل خدمت می کند و می تواند از کاپیتان های با تجربه و فعال شرکت باشد. این مسوولیت نیز یک فعالیت پاره وقت است.

#### معاونت فرودگاهی و بازرگانی

##### Deputy Airports and Commerce

**مدیر بازرگانی (Commercial Manager)** این واحد که زیر نظر معاونت فرودگاهی و بازرگانی اداره می شود باید دارای یک نفر کارمند و مدیر آن هم باید دارای مدرک حداقل لیسانس مدیریت بازرگانی یا رشته های مرتبط باشد.

##### مدیر خدمات (Service Manager)

مدیر این بخش با سه نفر کارمند که به صورت

۱۰ تا ۱۲ هزار یورو در ماه استفاده کرد. استفاده از معلم خلبان اروپایی به دلایل زیر است: ۱- بالا نگاه داشتن سطح ایمنی و آموزش خلبانان، ۲- کمبود معلم خلبان با تجربه ایرانی بر روی تایپ ایرباس ۳۲۰ ۳- از آنجا که قرار است مازاد خلبانان از خارج تهیه شوند، حال اگر در بین آنها خلبان اروپایی باشد، طبق قوانین اروپا باید آن خلبان با معلم خلبان دارنده گواهینامه اروپایی چک سیمپلاتور گردد.

#### مدیر آموزش (Training Manager)

مسئول این بخش باید از کاپیتان های باتجربه و فعال شرکت باشد که می توان بابت انجام کارش (هماهنگی بین خلبانان و مدیر عملیات) اضافه کاری پروازی در ماه برای او در نظر گرفت (پیشنهاد: یک میلیون تومان در ماه). این واحد به یک منشی نیاز دارد.

#### مدیر ناوگان (Fleet Manager)

این شخص هم باید از خلبانان فعال شرکت باشد و بابت انجام کار، اضافه کاری پروازی دریافت کند (مثلا یک میلیون تومان در ماه).

#### واحد نشریات (Publications Unit)

بهتر است مسوول این واحد یکی از کمک خلبانان با انگیزه و فعال شرکت باشد، اما لزومی ندارد حقوق اضافه ای بابت این کار پاره وقت دریافت کند.

#### واحد برنامه ریزی پرواز (Scheduling Unit)

مسئول این بخش نیز بهتر است یکی از خلبانان فعال شرکت است.

#### Head of Flight Services

این بخش که وظیفه برنامه ریزی و هماهنگی مهمانداران را برعهده دارد باید توسط یکی از خلبانان فعال شرکت مدیریت شده و برای او هم اضافه کاری پروازی در نظر گرفته شود. به نظر نمی رسد این بخش نیاز به منشی داشته باشد، بلکه با همکاری سایر نیروهای با انگیزه مهماندار اداره می شود.

تعداد مهمانداران مورد نیاز در هواپیماها براساس استانداردهای جهانی، حداقل یک مهماندار برای هر پنجاه نفر مسافر است که نظر به استفاده از سه مهماندار و یک سرمهماندار در هر پرواز، برای پنج فرزند هواپیما نیاز به ۲۰ نفر مهماندار خواهد بود.

از آنجا که این بیست نفر که با پنج فرزند هواپیما

شیفتی کار می کنند، جهت هماهنگی پروازها و ارتباط مستقیم با مسافرین باید در فرودگاه مهرآباد مستقر شوند.

در سایر فرودگاه های کشور که خدمات زمینی به عهده شرکت خدمات هوایی سامان خواهد بود، نیازی به کارمند فرودگاهی نیست. در تهران به دلیل همزمانی پروازها و حجم بالای کار، این تدبیر در نظر گرفته شده است.

#### مدیر پشتیبانی (Director of Support)

مدیر این بخش بدون نیاز به همکار دیگر زیر نظر معاونت فرودگاهی و بازرگانی فعالیت خواهد کرد.

#### معاونت مالی و منابع انسانی

##### Finance and Human Resources

#### مدیر مالی (Financial Manager)

این مدیر به اتفاق یک کارمند زیر نظر معاونت مالی و منابع انسانی می باشد.

**مدیر اداری:** این مدیر به اتفاق دو الی حداکثر سه نفر کارمند در واحد اداری مشغول به کار می باشند. **حراست:** این واحد به جز مدیر و یک کارمند،



■ هزینه شارژ فرودگاهی و هوایی شامل سالن ترمینال، پارکینگ هواپیما، فرود و برخاستن، چراغ‌های باند فرودگاه و استفاده از کریدور هوایی برای پرواز یک ساعته تهران - مشهد با ایرباس ۳۲۰ حدود یک میلیون و هشتصد هزار تومان است

نیاز به سه کارمند دیگر دارد که به صورت شیفتی در درب ورودی ساختمان مستقر شوند. همچنین شش کارمند دیگر پای پرواز که آنها هم به صورت سه شیفت دو نفره مشغول به کار خواهند بود.

### معاونت فنی مهندسی (Technical Assistance)

در این قسمت که همانند عملیات پرواز از قسمت‌های مهم و شلوغ محسوب می‌شود، باید افراد زیر در گروه‌های مختلف در کنار یکدیگر کار کنند.

**معاونت فنی:** این شخص که در رأس این گروه قرار دارد باید از شرایط زیر برخوردار باشد:

۱- سابقه طولانی مدیریتی و فنی در این صنعت (حداقل ۱۰ سال)

۲- دارای گواهینامه فنی مکانیک که از آن به عنوان B-1 یاد می‌شود

۳- دارنده گواهینامه ایرباس ۳۲۰

معاون این فرد نیز باید دارای شرایط زیر باشد:

۱- سابقه فعالیت در بخش فنی و مهندسی (حداقل پنج سال)

۲- دارای گواهینامه فنی ایونیگ که از آن به عنوان B-2 یاد می‌شود

۳- دارنده گواهینامه ایرباس ۳۲۰

از آنجا که افراد زیرمجموعه این گروه باید در ۴ شیفت (۱۲ ساعت کار و ۲۴ ساعت استراحت) کار کنند، هر شیفت باید دارای پنج نفر مهندس مکانیک (هر فروند هواپیما یک نفر) و دو نفر ایونیگ باشد و یک نفر از مهندسين مکانیک با سابقه کار قابل قبول، به عنوان سرشیفت انتخاب شود. به این ترتیب در هر شیفت هفت نفر مشغول به کار خواهند بود. بنابراین برای چهار شیفت جمعا به ۲۸ نفر پرسنل فنی نیاز است.

بهتر است با همین تعداد پرسنل، در هر پرواز همیشه یک فنی مکانیک، کروی پرواز را در کلیه مسیرها همراهی کند که این خود باعث جلوگیری از تاخیر به دلیل مشکل فنی در سایر ایستگاه‌های خارج از شهر تهران و کیش خواهد شد.

لازم به توضیح است که پرسنل فوق در آینده، قادر به انجام چک‌های A و B خواهند بود که برای این گونه چک‌ها نیازی به آشنایی نیست، ولی برای انجام چک سنگین C می‌توان با سایر ایرلاین‌های داخلی (ایران ایر و آسمان) یا

خارجی (مثلا Onur air ترکیه) مذاکره کرد. به نظر می‌رسد کل تعداد پرسنل در قسمت فنی، حداقل باید ۳۱ نفر باشد.

### هزینه سوخت و عملیات:

مصرف سوخت هواپیمای ایرباس ۳۲۰ برای یک ساعت پرواز تقریباً ۴۰۰۰ لیتر و هزینه هر لیتر بنزین هواپیما در ایران جهت پروازهای داخلی لیتری ۷۰۰ تومان است. هزینه شارژ فرودگاهی و هوایی شامل سالن ترمینال، پارکینگ هواپیما، فرود و برخاستن هواپیما، چراغ‌های باند فرودگاه، استفاده از کریدور هوایی برای پرواز یک ساعته تهران - مشهد با ایرباس ۳۲۰ طبق اسناد سازمان هواپیمایی کشوری حدود یک میلیون و هشتصد هزار تومان است.

**کترینگ:** از آنجا که از غذاهای سرد و گرم و میان وعده نسبت به زمان و مدت پرواز استفاده می‌شود، هزینه هر پرواز جهت پذیرایی از مسافران به طور میانگین بیست هزار تومان به ازای هر نفر خواهد بود.

### هزینه پرواز تهران - مشهد:

**سوخت مصرفی:** حدود ۳۹۰۰ لیتر؛ معادل ۲,۷۰۰,۰۰۰ تومان

**کترینگ کرو و ۱۴۰ مسافر:** ۳,۰۰۰,۰۰۰ تومان

**شارژ فرودگاهی و هوایی:** رقمی حدود ۵۰۰ دلار معادل ۱,۸۰۰,۰۰۰ تومان

**خدمات فرودگاهی سامان:** رقمی نزدیک به ۱,۶۰۰,۰۰۰ تومان

قیمت هر صندلی در این مسیر تقریباً ۱۳۰,۰۰۰ تومان است که برای ۱۴۰ نفر در مجموع حدود ۱۸,۰۰۰,۰۰۰ تومان خواهد شد.

**نکته:** یک ایرلاین تازه تاسیس حداکثر هشت مسیر پرواز داخلی در روز می‌تواند انجام دهد که ممکن است تا شش پرواز در برخی مسیرهای طولانی داخلی کاهش یابد.

**ترانسپورت (Transportation):** از آنجا که ترانسپورت و حمل و نقل شهری برای کروی پروازی آن هم در کلانشهرها هزینه سنگینی بر دوش ایرلاین‌ها می‌گذارد، جهت یک شرکت هواپیمایی که پنج فروند هواپیما دارد و هر مرتبه باید دست‌کم دو خلبان و چهار مهماندار را از سطح شهر برای هر پرواز جمع‌آوری کند، می‌بایست در این خصوص نیز برنامه‌ریزی‌های دقیق صورت گرفته و هزینه‌های آن مدنظر باشد.

منصرف شوید!

## «دور باغ گذشت!...»

مهرداد خواجه نوری

هم‌زمان شد، خوانش گفته‌های کارشناسان بحث اصلی این شماره با کتاب «حافظ: روح ایرانی» نوشته دکتر محمد بقایی ماکان و شماره آخر «اندیشه پویا» (و بویژه) آن ده شب تاریخی و شعرخوانی زیر باران که «منصور اوجی» نوشته و «دور باغ...» از اوست. دوست گرامی، امید ملک، در تقدیم نامه، تاریخ آورده است که «اولین برف در اول آذر ماه بارید و هوا سرد بود در سال ۱۳۹۵» و منظورش در تهران است. اینک که این را می‌نویسم هم، خاتمه دهه دوم همان آذر است با کمی برف و هوایی سرد. مدیر عامل «مهندسین مشاور نقطه شروع» جسورانه، به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، تذکر می‌دهند که «منصرف شوید» و با «استدلال استقرائی» نتیجه می‌گیرند که هواپیما را، اگر «ژن انقراض» ندارید (که دلسوخته دیگری می‌گوید) از خارج اجاره کنید. کارشناس دیگری که به «ژن انقراض» اشاره دارد، روشن می‌گوید که شرکت‌های قدیمی موجود (غول‌هایی پای در گل) در حدود ۱۷۰۰ میلیارد تومان بیش از ارزش ناوگان خود، بدهی دارند.

و وقتی «هزینه پرواز» را (که کلیاتش هم پیچیده است) می‌خوانی، همراه با «نقشه یک پرواز» و آنجا که به عدم علاقه ایرانی‌ها (و طبعاً عدم مهارت ایشان) به نقشه‌خوانی میرسی و فرض این که در آسمان‌ها قرار است «سر هر چهارراه یا بزنگاه» از دیگران در مورد نشانی مقصد سوال کنند، «هزار چم هوایی» معنا می‌یابد.

هنوز آسمان را فتح نکرده بودند که «در میانه سده هفدهم میلادی» جهانگردی مشهور از ایتالیا (به شرح کتاب اهدایی امید ملک) حافظ را به اروپاییان شناساند. و در همین کتاب است، تکرار «عرضه سیمرخ نه جولانگه توست» وقتی در پانویس صفحه قبل روشن می‌کند که اشاره به «مگس» که از اول این بیت برداشتم، چیست، از همراه در حضور شاه اسماعیل صفوی.

و منصور اوجی ۴۵ سال پیش سروده و حالا یاد می‌آورد که در شب‌های شعر در میانه سال ۱۳۵۶ در انستیتو گوته که آخرین شعری که خوانده، اینطور تمام شده: همه‌اش ۵ سطر بوده!

«هوای باغ نکردیم و دور باغ گذشت!...»

آذر ۱۳۹۵

ترابران: در مقابل افزایش عوارض ترکمنستان برای کامیون‌های ترانزیتی ایران، وزارت راه اقدام متقابل انجام داد و همان قیمت را برای کامیون‌های ترانزیتی ترکمنستان در نظر گرفت. نظر شما درباره عملکرد وزارت راه در این مورد چیست؟

■ متأسفانه، در پاسخ به اقدامات ترکمنستان، به استناد ماده ۱۵ آیین‌نامه اجرایی قانون حمل و نقل و عبور کالای خارجی از قلمرو ایران مصوب ۱۳۷۷/۰۵/۱۸، تمام برخورد ما به اقدام متقابل محدود شد که اگرچه یک راهکار قانونی است؛ ولی بهترین راهکار نیست. راهکارهای دیگری هم وجود دارد. یکی از راهکارها بازنگری در قراردادهای و توافقنامه‌های دوجانبه یا چندجانبه‌ای است که بین کشورها منعقد می‌شود.

بر همین اساس، ما باید به توافقنامه بین ایران و ترکمنستان رجوع کنیم، یکی از ضعف‌های چنین توافقاتی این است که خیلی از موارد در آن پیش‌بینی نمی‌شود و معلوم نیست که اگر هر کدام از طرفین متعهد به تعهدات خود عمل نکرد، باید چه اقداماتی صورت گیرد؛ این در حالی است که به پشتوانه چنین توافقنامه‌هایی یکسری اقدامات زیرساختی توسط دولت صورت گرفته و تجار و بخش خصوصی نیز وارد حوزه سرمایه‌گذاری می‌شوند. به نظر من، ما تنها وقتی به مشکل برمی‌خوریم، متوجه می‌شویم که به هیچ کدام از مواد توافقات نمی‌توان نمره خوبی داد.

ترابران: به نظر شما، برخورد ناگهانی ترکمنستان چه دلایلی داشت؟

■ به نظر می‌رسد رکود اقتصادی در جهان و به طبع آن کاهش درخواست جهانی در خصوص نفت و گاز، تحولات سیاسی منطقه، کاهش ارزش منات و عدم تحقق پیش‌بینی‌های اقتصادی دولت ترکمنستان از یک سو و نیز کاهش واردات گاز از ترکمنستان و مثبت شدن تراز تجاری فی‌مابین از سوی دیگر، می‌تواند این کشور را ترغیب کرده باشد تا برای افزایش درآمدهای خود نسبت به اخذ عوارض از ناوگان ایرانی اقدام کند.

البته با توجه به اینکه این اقدام تنها در خصوص ناوگان ایرانی صورت گرفته، اگر بخواهیم فقط این عامل را در اتفاق اخیر موثر



بی‌توجهی به نحوه تنظیم قراردادهای دوجانبه، علت اصلی مشکلات حمل و نقلی ما با کشورهای همسایه است

## قرارداد بین‌المللی فقط خوش‌وبش نیست!

باید بد اخلاقی‌های سیاسی طرف مقابل در توافقنامه‌ها پیش‌بینی شود تا یک شبه با تصمیمات آبی مواجه نشویم

همانطور که قاعدتا همه دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت می‌دانند، از نیمه مرداد ماه سال جاری، ترکمنستان به یک باره تعرفه تردد کامیون‌های ایرانی از این کشور را ۳/۵ برابر افزایش داد. براساس سیاست جدید ترکمنستان، کامیون‌های ایرانی باید علاوه بر مبلغ عوارض ورودی، براساس پیمایش نیز عوارضی را به دولت ترکمنستان پرداخت کنند و به این ترتیب در کنار ۲۷۰ دلار مبلغ ورودی کامیون‌های ایرانی، برای عبور از هر کیلومتر خاک ترکمنستان نیز باید مبلغ یک دلار پرداخت شود. جالب اینجاست که تعرفه‌های جدید تنها شامل حال کامیون‌های ایرانی می‌شود که مقصد نهایی آنها ترکمنستان نیست و قصد رسیدن به سایر کشورها را دارند.

ماه گذشته خانم زهرا شجاع‌رضوی، از فعالان بخش حمل و نقل استان خراسان رضوی، نتایج تحقیقی را که در زمینه علل برخورد ناگهانی و بدون هماهنگی ترکمنستان داشته، در کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران ارائه کرد. به همین بهانه، گفت‌گویی با او در همین خصوص داشتیم. شجاع‌رضوی که دانش‌آموخته رشته اقتصاد انرژی و حقوق است، ضعف دیپلماسی ایران و بی‌توجهی به نحوه تنظیم قراردادهای دوجانبه را مهمترین علت چنین رخدادهایی می‌داند.



■ اقدام متقابل، اگرچه یک راهکار قانونی است؛ ولی بهترین راهکار نیست. راهکارهای دیگری هم وجود دارد. یکی از راهکارها بازنگری در قراردادها و توافقنامه‌های دوجانبه یا چندجانبه‌ای است که بین کشورها منعقد می‌شود

■ یکی از ضعف‌های توافقات دوجانبه این است که بسیاری از موارد در آن پیش‌بینی نمی‌شود و معلوم نیست که اگر هر کدام از طرفین متعاقد به تعهدات خود عمل نکرد، باید چه اقداماتی صورت گیرد. ما تنها وقتی به مشکل برمی‌خوریم، متوجه می‌شویم که به هیچ‌کدام از مواد این توافقات نمی‌توان نمره قابل قبولی داد

روز در ترکمنستان توقف دارد. این رسوب رانندگان حاشیه‌ها و تخلفات بسیار زیادی را به همراه دارد و رویکردی منفی نسبت به ناوگان ایرانی ایجاد می‌کند که بایستی در این خصوص چاره‌اندیشی شود.

**ترابران: پس می‌توانیم بگوییم برخوردهای سیاسی ایران، پیش‌زمینه‌هایی را برای رویکرد اخیر ترکمنستان فراهم کرده است؟**

■ کم‌رنگ بودن دیپلماسی خارجی ما باعث شده که تا به حال نتوانیم بداخلاقی‌های سیاسی و اقتصادی طرف مقابل را در توافقنامه‌ها فی‌مابین پیش‌بینی کرده و رفتار سیاسی و اقتصادی جدی‌تر با آن داشته باشیم تا یک شبه با تصمیمات آنی مواجه نشویم؛ آن هم از طرف کشوری که هیچ مرزی غیر از ایران برای رسیدن به آب‌های آزاد ندارد.

**ترابران: پس از افزایش قیمت حقوق ورودی ترکمنستان چه اتفاقی افتاد؟**

■ تعداد کامیون‌های ترانزیتی ایران از ترکمنستان به شدت کاهش یافته، چون دیگر عبور از این مسیر به وسیله ناوگان ایرانی، برای تجار توجیه ندارد و در حال حاضر مسیر دیگری هم تعریف نشده است و همانطور که می‌دانیم مسیر جایگزین از خاک افغانستان به دلیل ناامن بودن امکان‌پذیر نیست.

متأسفانه بخش خصوصی ما از قدرت کافی برخوردار نیست، هر اقدام جدی منوط به تصمیمات دولتی می‌شود و دولت خودش آنقدر موارد و مسائل مختلف دارد که شاید در یک بازه زمانی به موضوع توجه نشان بدهد، ولی بسیاری از مسائل مشمول مرور زمان می‌شود و این عدم پیگیری در بلندمدت موجب می‌شود بخش خصوصی از توسعه کار و سرمایه‌گذاری منصرف شود و انصراف سرمایه‌گذار می‌تواند مسائل زیادی را تحت تاثیر قرار دهد.

**ترابران: آیا با تصمیم اخیر ترکمنستان، حجم ترانزیت از مسیر ایران کم شده است؟**

■ با توجه به آمارهای گمرک ایران، حجم ترانزیت کالا به سایر کشورها از خاک ترکمنستان کم نشده است و اگر نوساناتی در حجم صادرات و واردات و ترانزیت می‌بینیم، با توجه به عوامل اقتصادی توجیه‌پذیر است، ولی نکته‌ای که اهمیت دارد و موجب نارضایتی بخش حمل و نقل بین‌المللی کشور شده، موضوع بهره‌گیری از کامیون‌های سایر کشورها

بدانیم، ساده‌انگارانه است و عوامل دیگری نیز می‌تواند وجود داشته باشد؛ مانند فشار سرمایه‌گذاران خارجی ترکمنستان؛ همانطور که می‌دانید در بخش نفت و گاز ترکمنستان، شرکت‌های خارجی اعم از اروپایی و یا عربی سرمایه‌گذاری‌های زیادی انجام داده‌اند و به واسطه همین سرمایه‌گذاری‌ها، دولت ترکمنستان ناچار به تمکین از خواسته‌های شرکای خود است (از نمونه‌های این تمکین تغییر مسیر سوآپ است که قبل از تحریم‌ها، از خاک ایران صورت می‌گرفت و بعد از شدت گرفتن تحریم‌ها عملاً مسیر آن از کشور ایران تغییر یافت). حتی اختلاف نظر بر سر منافع مشترک در دریای خزر هم می‌تواند در ایجاد انگیزه در ترکمنستان برای دست زدن به چنین اقداماتی موثر باشد.

البته ایران هم در سال‌های گذشته یکسری رفتارهایی در پیش گرفته که عملکرد امروز کشور ترکمنستان را می‌توان به آن نیز نسبت داد؛ مثلاً در سنوات قبل، با وجود توافق خرید ۲۵ ساله گاز با قیمت مشخص از ترکمنستان، ما شاهد افزایش یکباره قیمت شدید و بدون توجه به عواقب آن و یا برگزاری نشست و مذاکره و یافتن راهکار مناسب در کوتاه‌مدت و بلندمدت، نسبت به قطع واردات گاز اقدام کردیم؛ آن هم در شرایطی که چند ماه پس از اخذ این تصمیم غیرکارشناسانه، به دلیل سرمای هوا مجدداً مجبور شدیم به چند برابر قیمت توافق اولیه، واردات گاز داشته باشیم!

وقتی ما هم ثبات عمل در رفتارهای خود نشان نمی‌دهیم و به‌جای حل مشکلات و نشست و مذاکره دست به اقدامات احساسی و اشتباه می‌زنیم و برای جبران اشتباه مجبور به تغییر رفتار می‌شویم (که نشان‌دهنده عدم وجود برنامه و اشراف به مسائل سیاسی و اقتصادی است) عملاً شرایطی فراهم می‌کنیم که هر کشوری از جمله ترکمنستان به خودش اجازه دهد نسبت به عدم رعایت توافقات فی‌مابین، اقدام کند.

مسئله دیگری که تا به حال به آن توجه نشده این است که مدت زمان توقف ناوگان ایرانی در ترکمنستان بسیار زیاد است و در حالی که نهایتاً یک ماشین از یک یک روزه از ترکمنستان عبور می‌کند، گاهی ناوگان ایرانی سه یا چهار

■ با توجه به آمار منتشر شده از سوی گمرک، حجم ترانزیت کالا به سایر کشورها از خاک ترکمنستان کم نشده، ولی نکته مهم، موضوع بهره‌گیری از کامیون سایر کشورها به منظور ترانزیت است؛ در حال حاضر اغلب تجار از کامیون‌های ازبک استفاده می‌کنند و ناوگان ایرانی به تدریج در این مسیر از چرخه ترانزیت خارج می‌شوند که اصلا به نفع ما نیست

■ اقدام متقابل، کمکی به شرایط ما نکرد، چرا که تعداد کامیون‌های ورودی ترکمن به ایران بسیار کم است؛ ضمن این که، ایران نمی‌تواند نسبت به اجرای عمل متقابل در خصوص کامیون‌های ترک که کالاهای ترکمنستان را از ایران ترانزیت می‌کنند و می‌تواند منافع این کشور (ترکمنستان) را دچار چالش کند، اقدامی داشته باشد

به منظور ترانزیت است؛ در حال حاضر اغلب تجار از کامیون‌های ازبک استفاده می‌کنند و ناوگان ایرانی به تدریج در این مسیر از چرخه ترانزیت خارج می‌شوند که اصلا به نفع کشور ما نیست. به نظر من، اقدام متقابل ایران، کمکی به شرایط موجود نکرد، چرا که تعداد ورودی کامیون‌های ترکمن به ایران بسیار کم است و اصلا قابل مقایسه نیست و اقدام متقابل حتی نتوانسته است به عنوان یک مسکن در کوتاه‌مدت عمل کند. از سوی دیگر ایران نمی‌تواند نسبت به اجرای عمل متقابل در

خصوص کامیون‌های ترک که کالاهای وارداتی و صادراتی ترکمنستان را از ایران ترانزیت می‌کنند و می‌تواند منافع دولت ترکمنستان را دچار چالش جدی کند، اقدامی داشته باشد و بدین ترتیب دولت ترکمنستان از انجام عمل متقابل ایران، صدمه‌ای نمی‌بیند که به واسطه آن بتوان امید به مذاکره در شرایط مساوی را داشت.

از دیگر سوی هنوز مسیر جایگزینی هم تعریف نشده است و تنها بحثی که در اخبار مطرح می‌شود این است که بهتر است صاحبان کالا از واگن استفاده کنند و البته دولت نسبت به اعمال تخفیف به بازرگانان در خصوص حمل باریل نیز قول‌هایی داده است، ولی باید توجه داشت اولاً انعطافی که خودرو برای حمل بار دارد، در حمل و نقل ریلی نیست، ثانیاً در شرایط افزایش حجم مبادلات از طریق راه‌آهن، ما در سنوات قبل شاهد اولویت قائل شدن دولت ترکمنستان برای واگن‌های خودش بوده‌ایم که این مساله هم باعث طولانی شدن عملیات حمل خواهد شد.

ثالثاً این تصمیم راه‌حل برطرف کردن مشکل نیست و فقط پاک کردن صورت‌مساله است. باید بگویم با این تصمیمات دولتی که ما همواره شاهد آن هستیم، بخش خصوصی روزبه‌روز ضعیف‌تر شده و عملاً توجیه سرمایه‌گذاری از میان می‌رود.

**ترابران: مذاکرات دیپلماتیک در خصوص اقدام ترکمنستان چگونه صورت گرفت؟**

■ در توافقات‌های جاده‌ای بین ایران و ترکمنستان، مقام صلاحیت‌دار از طرف کشور ما وزارت راه و شهرسازی است که این وظیفه به استناد ماده ۱۴ قانون حمل و نقل عبور کالای خارجی از قلمرو ایران مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۲ است. در صورتی که به نظر من در چنین مواقعی یعنی امضای توافقات خارجی، می‌بایست وزارت امور خارجه نیز در کنار وزارت راه و شهرسازی حضور داشته باشد که هم تجربه تنظیم بهتر چنین توافقات‌هایی و هم ابزارهای دیپلماسی بیشتری برای پیگیری امور دارد.

در حال حاضر ما شاهد آن هستیم که در هنگام بروز مشکل، وزارت امور خارجه بنا بر ملاحظیات سیاسی عملاً خود را کنار می‌کشد و باعث می‌شود وزارت راه به عنوان مرجع صلاحیت‌دار نتواند کاری از پیش ببرد.

**ترابران: نحوه انعقاد توافقات‌ها بحثی است که تا به حال کمتر به آن توجه شده است...**

■ اساساً ما باید به سمت امضای توافقات‌های چندجانبه برویم چرا که اولاً در توافقات چندجانبه موضوع داور و حکمیت به طور قطع پیش‌بینی می‌شود، ثانیاً با امضای توافقات چندجانبه منافع کشورهای بیشتری را به منافع خودمان گره می‌زنیم که در این صورت کشورهایی که در توافقات بدعهدی می‌کنند؛ نه تنها از جانب ما، بلکه از جانب کشورهای دیگر نیز به انزوا کشیده خواهند شد.

این رفتار را می‌توان رفتار پیشگیرانه قلمداد کرد؛ وگرنه در حال حاضر، در پیش گرفتن هر سیاستی عملاً یک درمان موقت خواهد بود و به مرور کارکرد خود را از دست خواهد داد. کمالینکه تاکنون در این مورد بخصوص از طرف ما اقدام جدی جز همان اقدام متقابل صورت نگرفته است.

به هر حال، باید نشست مشترک گذاشته شود و پیگیری‌های مدام برای رفع و اصلاح مشکلات توافقات انجام شود، همچنین در حال حاضر ما توافقات عشق‌آباد را هم امضا کرده‌ایم که دولت ترکمنستان هم به عنوان امین اسناد آن شناخته می‌شود، ما می‌توانیم از آن ظرفیت هم که بین ایران و چند کشور دیگر در حوزه حمل و نقل وجود دارد، به بهترین وجه استفاده کنیم. در اینجا باید به این نکته هم اشاره کنم که گاهی برخی از توافقات و قوانین در تضاد با یکدیگر هستند که بایستی در زمان تنظیم و تصویب توافقات بین‌المللی و قوانین، به این نکته توجه داشت.

**ترابران: به نظر شما، این غفلت از چه عواملی ناشی می‌شود؟**

■ ببینید، در کشورهایی که نظام سرمایه‌داری دارند بخش خصوصی کاملاً به دولت خط می‌دهد که چه اقدامات و توافقاتی انجام دهد، چون دولت درآمد خود را از مالیات آنها تأمین می‌کند، اما اکنون هم که همه در ایران شعار حمایت از بخش خصوصی را می‌دهند، بخش خصوصی واقعی را نمی‌توان بیش از ۲۰ درصد از اقتصاد کشور تصور کرد و شرکت‌های بزرگ همه شبه‌دولتی هستند.

از آن طرف، در ترکمنستان، دولت معنی ندارد و حرف اول و آخر را رییس‌جمهور این کشور می‌زند، ولی لاقول همان طرحی که در ذهن رییس‌جمهور است اجرا می‌شود. حالا وضعیت سند چشم‌انداز بیست ساله ما چگونه است؟! چند درصد از اهداف برنامه‌های توسعه پنج ساله محقق شده و...؟



انزوا کشیدن کشور بدعهد نیز فراهم شود. چنانچه تمام مذاکرات هم به نتیجه‌ای نمی‌رسید، قطعاً با بستن مرزهای ایران و ترکمنستان سعی در وادار کردن ترکمنستان به تمکین از توافقنامه‌های فی‌مابین می‌کردم چرا که تنها با تعریف و تمجید نمی‌شود کاری از پیش برد. هنگامی که توافقنامه‌هایی را امضا می‌کنیم باید مسائل مختلف اقتصادی را در نظر بگیریم و بهتر است که حداقل در توافقات همکاری تجاری و ... موضوع سرمایه‌گذاری‌های مشترک نیز مشخص شود تا اهرم فشاری وجود داشته باشد.

از نظر وجهه بین‌المللی هم اصلاً مناسب نیست که مقامات ارشد یک کشور برای مذاکره به کشور دیگر سفر کنند و عملاً دست خالی برگردند. من معتقدم دولت نباید رفتارهای طرف مقابل را فراموش کند، بلکه باید با توجه به تجربیات گذشته، پیش‌بینی عدم وفای به عهد را مدنظر داشته و در زمان امضای هر توافق دو یا چندجانبه، ضمن پیش‌بینی‌های لازم، به فکر ایجاد راه‌های جایگزین نیز باشد. فراموش نکنیم که هر توافقنامه‌ای در طول دوره اجرا، نیاز به پیگیری مستمر و حراست دارد.

باشند. در حال حاضر اگر اتفاقی بیفتد و اگر توافق خوبی به عمل نیاید، اصلاً معلوم نیست که چه کسی آن را پیشنهاد یا تایید کرده است، تا حداقل کار دوباره به اشخاص قبلی ارجاع نشود. **ترابران: اگر شما در مقام تصمیم‌گیری بودید، در مقابل بدعهدی ترکمنستان از چه اهرم فشاری استفاده می‌کردید؟**

■ قبل از هر چیز می‌خواهم به وجود موافقتنامه اکو اشاره کنم که دارای ظرفیت‌های خوبی است، اما متأسفانه اهتمام لازم در اجرای آن دیده نشده و امروز به‌گونه‌ای به انزوا کشیده شده است. در توافقنامه همکاری‌های اکو پیش‌بینی داوری وجود دارد. علاوه بر این، توافقنامه‌های سه‌جانبه و چندجانبه دیگری هم وجود دارد که در آن ایران و ترکمنستان ذی‌نفع هستند؛ بنابراین در چنین شرایطی من ابتدا مطابق با متن توافقنامه و همکاری دوجانبه درخواست برگزاری نشست مشترک را می‌دادم و در صورت عدم تحقق نتیجه مطلوب، از طریق شورای هماهنگی سایر موافقت‌نامه‌ها موضوع را مطرح و نسبت به جلب نظر داوری اقدام می‌کردم تا علاوه بر احقاق حق، موجبات به

هیچ دولتی جدیت لازم را برای اجرا کردن و ادامه دادن طرح‌های پیشین ندارد. بنابراین، با وجود این که مشکلات ترکمنستان از جمله فقر و بیکاری و میزان مشارکت اقتصادی مردم اصلاً قابل مقایسه با ایران نیست، اما حداقل از این مزیت برخوردار هستند که روال مشخصی در تصمیم‌گیری‌های خود دارند. ولی در ایران، برنامه‌های بسیار خوب در دست‌ان مدیران اجرایی از بین رفته است. ایران به عنوان قدرت منطقه شناخته می‌شود، اما فقط قدرت نظامی ملاک نیست، باید از نظر دیپلماسی و اقتصادی هم نقش مرجعیت داشته باشیم و پیشنهادهای خوبی ارائه دهیم تا پرچم‌دار توافقات اقتصادی خوبی برای خود و کشورهای دیگر باشیم. وقتی ما پیشرو باشیم، اعمال نظر بیشتری هم در توافقات بین‌المللی خواهیم داشت.

باید این را هم اضافه کنم که متأسفانه ما در کشور بازخواست نداریم. هر مدیری با توجه به زمان مدیریتش تصمیماتی می‌گیرد و در نهایت کسی دلایل و نتایج تصمیماتش را جویا نمی‌شود. به همین دلیل مدیران دارای حاشیه امن تصمیم‌گیری

## بازتاب

## ملاحظات در باره صدای واحد

امید صادقیان

دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی شمالغرب

احتراماً عطف به مطلبی با عنوان «در جستجوی صدای واحد» در شماره ۱۴۴ آبان ۹۵ ماهنامه ترابران، لازم دیدم مواردی هر چند کوتاه را به عرض برسانم.

به مشارکت بخش خصوصی در روند اصلاح قوانین ندارد. همین حالا هم که اصلاحیه سه قانون مهم در مجلس (قانون امور گمرکی، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و مالیات بر ارزش افزوده) در حال بررسی است، از نماینده کدام تشکل حمل و نقلی دعوت شده تا حداقل قوانین متناقضی را که در طول این چند سال شناسایی شده و مخل فضای کسب و کار امنیت شغلی دست‌اندرکاران عرصه حمل و نقل می‌باشند، فقط یادآوری نمایند. البته بخشی از نواقص را آقای جاوید، امیری و گله مطرح کردند، ولی در کجای قوانین دنیا اینقدر قوانین را مبهم می‌نویسند که مجری با سلیقه و تفسیر خود بتواند از حکم حبس، جریمه تا اعدام برای فعال اقتصادی یا مدیر عامل شرکت در نظر بگیرد. آیا با این اوصاف می‌توان به رونق فضای کسب و کار با وجود رقبای منطقه‌ای امیدوار بود. حال قضاوت با شما، با توجه به عملکرد دولت، قانون‌گذار، تشکل‌ها و انجمن‌های طی سالان اخیر، باید نسبت به کیفیت و تاثیرگذاری انجمن‌ها یا تشکل‌ها توجه شود یا کمیت آنها.

همانگونه که استحضار دارند وظیفه NGOها یا تشکل‌های بخش خصوصی در کشورهای توسعه یافته عبارتست از حفظ، حمایت و صیانت از حقوق اعضای صنف با برگزاری میتینگ‌ها و لابی‌های قدرتمند تا خواسته‌های صنف خود را به گوش نمایندگان قانون‌گذار برسانند.

در ایران شاهد ثبت هزاران انجمن، تشکل، کانون و... هستیم ببینیم خروجی این تشکل‌ها حداقل در صنف خودمان چه بوده است؟ آیا در مدت ۳۰ سال گذشته اثرگذاری این تشکل‌ها در تصویب قوانین کارآمد نتیجه بخش بوده است؟ آیا این تشکل‌ها حداقل در صنف خودمان توانسته‌اند خواسته‌های صنف را در اصلاحیه قوانین پیاده کنند.

همانگونه که مستحضرید از سال ۱۳۸۴، امنیتی‌ترین قوانین به صورت اصلاحیه و دور از چشم تشکل‌ها و انجمن‌های صنفی وارد قوانین شدند مانند اصلاحیه قانون امور گمرکی، اصلاحیه قانون مالیات‌های مستقیم، اصلاحیه مبارزه با قاچاق کالا و ارز و... به نظر شما چرا تشکل‌ها نتوانستند از حقوق صنف دفاع کنند؟ چون اصلاً قانون‌گذار و دولت اعتقادی



در ساعت ۷:۲۲ صبح روز ۹۵/۹/۵، قطار مسافری سمنان - مشهد به شماره ۳۲۴۲ (متشکل از لکوموتیو شماره ۱۵۵۷ و ۵ دستگاه سالن مسافری) در بلاک گرداب - هفتخوان (کیلومتر ۲۹۱) به انتهای قطار مسافری تبریز - مشهد شماره ۴۸۰۲ (متشکل از لکوموتیو شماره ۱۶۲۲ و ۱۳ دستگاه سالن مسافری) که به دلیل مشکلات ناشی از برودت هوای سرد و ترمز خود به خودی قطار متوقف شده بود، برخورد می‌کند. در این سانحه لکوموتیو ۱۵۵۷ از خط خارج و سه سالن انتهایی قطار تبریز - مشهد و ۵ سالن قطار سمنان - مشهد نیز دچار حریق می‌شوند. در این حادثه نزدیک به ۵۰ نفر کشته و بیش از ۱۰۰ نفر از مسافران مصدوم شدند. تقریباً از همان ساعات نخستین پس از حادثه، مقصر اصلی سانحه، نیروی انسانی اعلام شد و در روزهای بعد نیز انگشت اتهام تمام مدیران مرتبط با موضوع و حتی نمایندگان مجلس متوجه آنها بود تا اینکه اکبر ترکان، مامور کمیته ویژه بررسی حادثه قطار سمنان، مقصر اصلی در حادثه قطار سمنان را متصدی مرکز کنترل تهران - مشهد در ایستگاه شاهرود اعلام و پرونده را به نوعی مختومه کرد.

ترابریان به جای انعکاس نظرات مدیران دولتی که به وفور در نشریات کشور منتشر شده است، تصمیم گرفت پای صحبت‌های همان نیروهای انسانی شاغل در راه‌آهن بنشیند. بنابراین به سراغ یکی از لوکوموتیورانان راه‌آهن رفتیم. او که بنا به ملاحظات شغلی نخواست نامش فاش شود، از ریشه‌های بروز چنین حوادثی برای ما گفت. به گفته او، نمی‌توان نقش سیستم اتوماتیک کنترل قطار را نیز در بروز این حادثه نادیده گرفت. او مدعی است این سیستم پیش از این حادثه نیز ایرادهایی داشته و به قولی، بیش از چهار هزار اخطار داده که واقعی نبوده و باعث ایجاد نوعی بی‌اعتمادی و بی‌اعتنایی در نیروی انسانی شده است؛ نکته‌ای که کمیته حقیقت‌یاب مجلس هم بر آن صحنه گذاشته است.

چرا دو قطار مسافری در سمنان با هم برخورد کردند؟

## نقش عامل انسانی از نگاه یک لوکوموتیوران

■ یک لکوموتیوران: استفاده از یک سیستم آزمایشی، در حالی که ریسک خطر بالایی دارد، باید از یک منطقه محدود شروع و سپس به تدریج با رفع نواقص به منطقه بزرگ تری تعمیم داده شود؛ نه این که با مسافرین و در مسیر حساس تهران - مشهد تست و به کار گرفته شود

او با بیان اینکه راه اندازی سیستم بلاک های میانی بر اساس حکم احتیاطی که به لکوموتیورانان ارائه می شود، به صورت آزمایشی بوده و هنوز به صورت قطعی راه اندازی نشده است، خاطر نشان می کند: «استفاده از یک سیستم آزمایشی، در حالی که ریسک خطر بالایی دارد، باید از یک منطقه محدود شروع و سپس به تدریج با رفع نواقص به منطقه بزرگ تری تعمیم داده شود؛ نه این که با مسافرین و در مسیر حساس تهران - مشهد تست و به کار گرفته شود. این آزمایش در شرایطی صورت گرفته که سیستم ATC که سازمان با اتکا بر آن بلاک های میانی را راه اندازی کرده است، دارای گزارش های خرابی بی شماری بوده و علائم الکتریکی که با سیستم ATC ارتباط مستقیم دارد نیز همواره و با کوچک ترین تغییر در شرایط جوی از کار می افتند.»

او با بیان اینکه در سیستم راه آهن برخی از مدیران تنها کارشان تقلید صرف از کشورهای دیگر است، تصریح می کند: «برخی مدیران راحت ترین کار را انتخاب کرده و نخبان هر صنفی را به راحتی کنار گذاشته و به واسطه عدم علاقه و اعتماد به تحلیل ها و گزارش های نیروهای عملیاتی و درگیر با موضوعات مختلف به هنگام پیاده سازی هر سیستمی با شتاب و عجله برخی کارهای مهم و استراتژیک را انجام داده و عملاً نخبه کشی صورت می گیرد.»

او مدعی است: «بهترین آنالیزکنندگان هر سیستمی هم کسانی هستند که دائماً با این سیستم کار می کنند، اما این نیروها در دورترین طبقه نسبت به مدیریت نگهداشته شده و گزارش های آنها مورد بررسی و توجه قرار نمی گیرد.»

این لکوموتیوران با تاکید بر اینکه هیچ کس به اندازه لکوموتیورانان درگیر با موضوعات راه آهن نبوده و خطرات را درک نمی کند، می گوید: «وقتی لکوموتیوران در مسیر خطی را مشاهده می کند، با توجه به اینکه میزان ریسک در کار را درک کرده و عواقب احتمالی تصمیم نادرست را به خوبی می شناسد، بنابراین همیشه خطرات و مشکلات را با علاقه فراوان به مدیران انعکاس می دهد، ولی گویی لکوموتیورانان در یک اتاق شیشه ای گرفتار شده اند که کسی صدای آنها را نمی شنود.»

وی ادامه می دهد: «به نمونه بارز این عدم توجه می توان به گزارش های مستند و طبقه بندی شده لکوموتیورانان در مورد مشکلات ATC و بلاک های میانی اشاره کرد. در حقیقت در شرایط

در ابتدا بهتر است مروری داشته باشیم بر چگونگی وقوع حادثه: بامداد آدینه پنجم آذر ماه، در ساعت ۶:۳۲ قطار تبریز - مشهد بعد از عبور از چند ایستگاه استان سمنان، بین دو ایستگاه در فاصله بین دامغان - سمنان به علت یخ زدن سیستم ترمز متوقف می شود و بلافاصله مراتب را به مسئولان مرکز کنترل اعلام می کند. در ساعت ۷:۰۸ قطار مسافری سمنان - مشهد با ۱۱۰ نفر مسافر با مجوز مرکز کنترل CTC شاهرود وارد ایستگاه گرداب شده و در ساعت ۷:۰۹ به صورت عبوری به سمت ایستگاه هفتخوان حرکت می کند. در ساعت ۷:۱۵ قطار مسافری سمنان - مشهد، با توجه به فرمز بودن چراغ بلاک میانی در پشت چراغ متوقف می شود.

کاردان مرکز کنترل CTC با لکوموتیوران قطار سمنان - مشهد تماس برقرار نموده و به صورت شفاهی از طریق بی سیم در ساعت ۷:۱۵ مجوز خاموش کردن سیستم ATC قطار و ادامه سیر تا ایستگاه هفتخوان را به لکوموتیوران قطار سمنان - مشهد اعلام و قطار در ساعت ۷:۱۸ از محل توقف حرکت می کند. برابر دفتر تحویل و تحول کشیک در ساعت ۷:۲۰ صبح کشیک مأمورین کنترل ترافیک منطقه مستقر در شاهرود خاتمه یافته و مأمورین جدید جایگزین می شوند.

در ساعت ۷:۲۰ کنترل ترافیک شاهرود طی تلفنگرام موافقت خود را با سیر قطار با پروانه راه آزاد و حکم احتیاط با قید خط قبولی اعلام کرده است.

در ساعت ۷:۲۲ کنترل ترافیک شاهرود، تلفنگرام را به مأمور علائم، اعلام می کند. ساعت ۷:۲۲ قطار مسافری سمنان - مشهد با سرعت ۱۱۷ کیلومتر بر ساعت با قطار تبریز - مشهد برخورد می کند. در واقع، چون قطار متوقف شده تبریز - مشهد در یک پیچ که دید خوبی نسبت به آن وجود نداشته متوقف شده بود، قطار سمنان - مشهد دید کافی نسبت به آن نداشت و نتوانست به موقع اقدام به گرفتن ترمز کند.

به این ترتیب، قطار سمنان - مشهد از پشت به قطار تبریز - مشهد زده و دیزل و بخش جلویی قطار سمنان به واگن های انتهایی قطار تبریز خورده و در چند سالن انتهایی و واگن های انتهایی قطار تبریز آتش سوزی می شود و این آتش سوزی در هر دو قطار سمنان - مشهد و تبریز - مشهد اتفاق می افتد. همانگونه که توضیح داده شد،

با یکی از لکوموتیورانان راه آهن در این خصوص به گفت و گو نشستیم.

فعلی به نظر من لکوموتیورانان در سازمان از نگاه مدیران، بسان یک کارگر معمولی هستند و در اکثر مواقع به تذکرات فنی و ایمنی لکوموتیورانان توجه نمی شود.»

وی با اشاره به حساسیت شغلی لکوموتیورانان و درک ریسک اشتباه احتمالی از سوی آنان، تصریح می کند: «ما ضمن گزارش موارد خطر، نمونه های مشابهی از سوانح اخیر را نیز پیش بینی می کردیم. به همین دلیل، لکوموتیورانان نسبت به سایر مأموران درگیر، با موضوعات مرتبط با سیر و حرکت با حساسیت بیشتری برخورد می کنند و از چندین نفر برای اقدامات خود استعلام گرفته و بیشتر از هر کسی در تصمیم گیری هایشان احتیاط کرده و حتی برای همین احتیاطها هم گاهی اوقات بازخواست شده و تهدیداتی نظیر "تاخیر قطار به عهده شما است" را به جان خریده اند.»





■ وقتی یک سیستم الکترونیکی وارد کشور می‌شود، تصور اشتباهی در افراد تصمیم‌گیرنده به وجود می‌آید مبنی بر اینکه با اتکای صرف به آن می‌توان جلوی هر تصمیم اشتباهی را گرفت. در حالی که همزمان با ورود سیستم‌های جدید، باید به آموزش‌های ضمن خدمت و ورود افراد مسوولیت‌پذیر و با دانش فنی بالا به مجموعه بهای بیشتری داد

■ استفاده از سیستم ATC و اعتماد ۱۰۰ درصدی به آن باعث شد که ضعف نیروی انسانی در این سیستم کمتر دیده شده و ابزار کنترلی و پشتیبانی مورد توجه قرار نگیرد

او معتقد است: «به همین دلیل گاهی اوقات همکاران من برخی از مفاد مقررات را به منظور عدم مواجهه با چنین برخوردها و برهم خوردن تمرکشان زیر پا گذاشته و تخلف به عرف تبدیل می‌شود!»

او با بیان اینکه دکتر پورسیدآقایی مدیر خوش فکر و خیرخواهی بود، می‌گوید: «او می‌خواست سیستم قدیمی راه‌آهن را با استفاده از ظرفیت حداکثری به سطح بالایی از ایمنی و پیشرفت برساند، ولی متأسفانه کسانی که باید به او کمک کرده، خلایقیت، نوگرایی، توجه به ایده‌های کارمندان رده پایین را ترویج دهند و روحیه خستگی‌ناپذیری را با تلاش زیاد به مجموعه تحت سرپرستی خود تزریق کنند، عملاً کار مناسبی صورت ندادند.»

وی اضافه می‌کند: «بدنه مدیریتی راه‌آهن بسیار ضعیف عمل کرده و متأسفانه رخوت در تمام ساختار سازمان رسوخ کرده است، دکتر پورسیدآقایی تلاش بسیاری داشت و منابع فراوانی را به راه‌آهن تزریق کرد، ولی متأسفانه مدیران میانی نتوانستند از این موقعیت استفاده کنند و عملاً کمک‌حال او نبودند.»

او با انتقاد از اینکه وقتی یک سیستم الکترونیکی وارد کشور می‌شود، تصور اشتباهی در افراد تصمیم‌گیرنده به وجود می‌آید مبنی بر اینکه با اتکای ۱۰۰ درصدی به آن می‌توان جلوی هر تصمیم اشتباهی را گرفت، ادامه می‌دهد: «چنانچه سیستم‌هایی نظیر ATC که بایستی ایمنی را در شرایط مختلف فراهم کنند، کار خود را به درستی انجام دهند، ولی نیروی انسانی به هر دلیلی ایمنی به وجود آمده را نقض کند، به دلیل اتکای صد درصد به سیستم، چه بسا اتفاقات بیشتری نسبت به قبل هم رخ دهد. در چنین شرایطی، همزمان با ورود سیستم‌های جدید به ناوگان ریلی کشور، اهمیت آموزش‌های ضمن خدمت و ورود افراد مسوولیت‌پذیر و با دانش فنی بالا به مجموعه‌هایی نظیر لکوموتیورانان باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد.»

او با اظهار تأسف از اینکه استفاده از سیستم ATC و اعتماد صد درصدی به آن باعث شد که ضعف نیروی انسانی در این سیستم کمتر دیده شده و ابزار کنترلی و پشتیبانی مورد توجه قرار نگیرد، تصریح می‌کند: «اتفاقاً با وجود سیستم ATC، لکوموتیورانان باید توانمندتر از قبل باشند تا بتوانند در موقعیت‌های حساس، تخلف منجر به سانحه را انجام ندهد. در شرایط

کنونی و با ورود نیروهای شرکتی به بخش لکوموتیورانان این دست‌ورزی نادرست بیشتر نمود پیدا خواهد کرد و با کوچکترین فشاری از طرف ماموران مافوق، اقدامات منجر به سانحه بیشتر خواهد شد. در واقع لکوموتیورانان شرکتی به واسطه عدم امنیت شغلی و ترس از اخراج و انتقال به یک ناحیه دیگر عملاً نمی‌توانند همچون نیروهای رسمی از خود در اجرای دقیق مقررات استقامت داشته باشند.»

وی خاطر نشان می‌کند: «با استخدام نیروی انسانی باهوش، دقیق و قانون‌گرا در کنار آموزش‌های استاندارد حین خدمت و ضمن خدمت، شناسایی افراد ضعیف در هر بخش و خروج آنها از بدنه سیر و حرکت و توجه ویژه به مشاغل تخصصی نظیر لکوموتیورانان می‌توان آینده‌ای ایمن برای راه‌آهن متصور شد.»

او با تأکید بر اینکه سانحه ایستگاه هفت‌خوان می‌توانست بسیار وحشتناک‌تر از شکل فعلی باشد، توضیح می‌دهد: «سانحه یک قطار می‌تواند حتی قسمتی از یک شهر را تخریب کند. مانند انفجار قطار نیشابور در سال ۱۳۸۲ که جان صدها نفر از مردمی که برای تماشای تصادف دو قطار آمده بودند را گرفت. در حادثه اخیر، قطار تبریز-مشهد ۴۳۲ مسافر و قطار سمنان-مشهد نیز تنها ۱۱۰ مسافر داشت، اگر قطار سمنان-مشهد با ظرفیت حداکثری در حال سیر بود، تعداد جان‌باختگان قطعاً بسیار بیشتر از شرایط فعلی می‌شد.»

وی اضافه کرد: «امیدوارم این حادثه تلخ باعث شود مسوولان مربوطه ضمن بررسی دقیق موضوع و بدون تعصب بر تفکرات قبلی خود، به سادگی از کنار علل بروز سوانح نگذشته و شرایطی را هم در بخش نیروی انسانی و هم در بخش سخت‌افزاری مهیا نمایند تا در آینده شاهد بروز حوادث این چنینی نباشیم.»

او با تأیید اینکه خطای نیروی انسانی در این حادثه نقش داشته است، یادآور شد: «در گذشته اگر به واسطه خرابی علائم لکوموتیوران ناچار به عبور از چراغ قرمز می‌شد، پس از اخذ مجوزهای لازم و به منظور جلوگیری از عدم پایین آمدن حساسیت ماموران به رنگ چراغ قرمز، باید ماموران ایستگاه اقدام به پوشاندن چراغ می‌کردند و با همین ترفند به ظاهر ساده، رنگ چراغ قرمز به منزله خطر، همیشه در ذهن ماموران باقی می‌ماند، اما در شرایط



■ اگر سرعت‌نمای لکوموتیو معیوب شود، لکوموتیوران حق ندارد بدون اجازه مدیر کل و یا معاون فنی ادامه سیر دهد؛ حال چگونه است که برای غیرفعال کردن سیستم ATC تنها با مجوز یک یا دو نفر از افراد رده‌پایین سازمان می‌توان سیستم ایمنی قطار را از کار انداخت

■ لکوموتیورانان شرکتی به واسطه عدم امنیت شغلی و ترس از اخراج و انتقال به یک ناحیه دیگر عملاً نمی‌توانند همچون نیروهای رسمی، از خود در اجرای دقیق مقررات استقامت داشته باشند

معیوب شود، لکوموتیوران حق ندارد بدون اجازه مدیر کل و یا معاون فنی ادامه سیر دهد؛ حال چگونه است که برای غیرفعال کردن سیستم ATC تنها با مجوز یک یا دو نفر از افراد رده‌پایین سازمان می‌توان سیستم ایمنی قطارها را از کار انداخت. این خود مثالی روشن از نقص در تدوین مقررات استفاده از بلاک‌های میانی است که اصلی‌ترین عامل به وجود آورنده سانحه اخیر بوده است.»

او چنین توضیح می‌دهد: «در مقررات راه‌آهن در ازای خرابی چراغ ATC سیستمی ایجاد شده به نام CTN که به لوکوموتیوران هم می‌گوید اگر نزدیک رفتید و به شما کد داد، می‌توانید سرعت خود را زیاد کنید. اما سیستم مدیریت ما می‌گوید اگر چراغ قرمز بود، سیستم را ببند و حرکت کن؛ کما اینکه اگر از سیستم CTN استفاده می‌شد، چون کد داده نمی‌شد، مجبور بود با سرعت ۳۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند. خاموش کردن ATC یکی از نقاط ضعف قوانین است.»

وی افزود: «سیستم علائم هم باید سامانه‌ای را در چنین مواقعی پیش‌بینی می‌کرد که ممکن است قطار در بلاکی متوقف باشد و به قطار بعدی هشدار بدهد.»

این لکوموتیوران با اشاره به اینکه یک بی‌سیم مادر در لوکوموتیو وجود دارد که بسیار قوی و کارا است، می‌گوید: «این بی‌سیم را به خاطر سیستم ترانک از مدار خارج کردند و سیستم دستی با برد کوتاه به ما دادند که از نقاط ضعف سیستم است. در صورتی که سیستم ترانک را می‌توانستند با دادن یک تابلت یا موبایل به لکوموتیوران مورد استفاده قرار دهند. سیستم بی‌سیم مادر برد بسیاری دارد و این برد زیاد باعث می‌شود که لکوموتیوران بتواند صدای مکالمات لکوموتیوران دیگر را به منظور توقف در بلاک متوجه شود، یعنی سیستمی را که به این خوبی می‌توانست از این حادثه جلوگیری کند، از رده خارج کردند.»

وی در پایان تأکید کرد: «برخی ایستگاه‌ها به دلیل شیب زیاد و قوس طولانی بسیار پرخطر هستند؛ مانند ایستگاه هفت‌خوان که در سال‌های گذشته بیش از هفت سانحه منجر به مرگ داشته است. این در حالی است که به جای نگهداری، یک حراست فیزیکی دارد که فقط از تجهیزات محافظت می‌کند. در واقع، به اسم تعدیل نیرو، فردی را که می‌توانست مفید و موثر باشد برداشتند و فردی را گذاشتند که کار خاصی نمی‌تواند انجام دهد.»

فعلی و به واسطه عدم تعمیر و نگهداری درست، علائم الکتریکی به دفعات خراب شده و با توجه به افزایش چشمگیر قطارها، این اصل از قوانین راه‌آهن خارج شد. همین امر باعث شده اهمیت و نقش بازدارنده چراغ قرمز برای لکوموتیوران و سایر ماموران کمتر شود.»

این لکوموتیوران با بیان اینکه در خصوص شرح وظایف راه‌آهن نقایصی وجود دارد، می‌گوید: «به لکوموتیوران برگه احتیاط داده می‌شود تا بدانند که در کدام نقاط قرار است چه اتفاقاتی بیفتد، اما این برگه احتیاط را همراه با توضیحات آن ابتدا به رییس قطار می‌دهند تا او آن برگه را به لکوموتیوران منتقل کند. جالب اینکه؛ برگه را به کسی می‌دهند که هیچ نقش و مسوولیتی در اجرای آن ندارد. همان طور که در این حادثه اخیر نیز هیچ اسمی از رییس قطار نیست. یعنی کار را به ماموری می‌سپارند که هیچ اختیاری ندارد. رییس قطار مسوول تمام ماموران قطار است، در صورتی که اختیاری در مسائل فنی و اجرایی ندارد. لکوموتیوران به واسطه انجام دوره‌های یک ساله لکوموتیورانی، شرایط ارتقا حداقل شش ساله برای راهبری قطارهای مسافری، شناخت کلی از کار سایر مامورین سیر و حرکت و مشکلات خط و علائم الکتریکی دارد، بنابراین ضرورت اینکه لکوموتیوران مسوول اصلی فنی و سیر قطار باشد بیشتر احساس می‌شود.»

او ادامه می‌دهد: «اما به دلایل نامشخص این امکان وجود نداشته و کارهای غیر مرتبط به مامورانی نظیر رییس قطار سپرده می‌شود. یکی از مشکلات ما این است که لکوموتیوران نمی‌تواند هیچ دستور فنی به مامور فنی و رییس قطار بدهد. به عنوان نمونه برای اینکه یک لکوموتیوران بخواهد به مامور فنی اطلاع دهد فلان واگن دارای نقص فنی است باید مراتب را اول به رییس قطار منتقل کند تا او به مامور فنی انتقال دهد. گاهی در این فرآیند و به دلایلی رییس قطار این مهم را با تاخیر انجام می‌دهد و چه بسا اتفاقی که ناپیستی رخ دهد به وقوع می‌پیوندد.»

او می‌گوید: «عدم تدوین دقیق قوانین مرتبط با موضوعات سیر و حرکتی و عدم آشنایی مسوولان مربوطه با سیستم‌های جدید نظیر ATC و بلاک میانی باعث می‌شود گاهی اوقات همین قوانین نادرست مشکلاتی نظیر سانحه هفت‌خوان را ایجاد کند. به عنوان نمونه، اگر سرعت‌نمای لکوموتیو



«... در ۵۰ سال اخیر راه‌آهن‌های دنیا حداکثر یک یا دو بار دست به انقلاب ریلی زدند و به صورت اساسی سازمان خود را متحول کرده‌اند، اما راه‌آهن ایران از ابتدای تاسیس تاکنون دچار تحول نشده و اگر هم تحولاتی صورت گرفته نهادینه یا همه جانبه نبوده است. شاید بشود گفت تنها شروع خوبی بوده که به اتمام نرسیده است.»

از زمان آغاز به کار دولت یازدهم، حمل و نقل ریلی از اولویت‌های اصلی دولت قرار گرفته است، اما ساختار فعلی مدیریتی راه‌آهن دچار نقایص متعددی است که بیش از همه از ساختار ناکارآمد آن نشأت می‌گیرد. به همین منظور، نزدیک به یک سال است تیمی تحت عنوان «طرح تحول بنیادین سازمانی» در راه‌آهن تشکیل شده که اصلاح ساختار، استراتژی، فرآیندها، IT و قوانین و مقررات، ابعاد مختلف این طرح را تشکیل می‌دهد.

در این خصوص با دکتر جعفر محمودی، استاد دانشگاه امام حسین (ع) و مدیر طرح تحول سازمانی راه‌آهن ایران گفت‌وگو کردیم که در ادامه می‌خوانید. اهمیت و ضرورت اجرای این طرح با توجه به حادثه سانحه تصادف دو قطار در مسیر سمنان - دامغان که برخاسته از ناکارآمدی سیستم مدیریتی راه‌آهن بود، دوچندان می‌شود.

مدیر طرح تحول سازمانی شرکت راه‌آهن  
از ایجاد تغییرات اساسی و بنیادی با الگوگیری از  
راه‌آهن‌های توسعه‌یافته جهان خبر می‌دهد

## نوسازمانی ریلی

بهاره بوذری



■ راه آهن دیگر نمی تواند درون گرا باشد. باید بخشی از یک زنجیره لجستیک محسوب شود. دیگر اینطور نیست که بگویید یک ایستگاه داریم، بار به ایستگاه می آید و از اینجا بار را برمی دارند و به آنجا می برند و حمل و نقل آن تمام می شود. اینکه آن کالاها چگونه به ایستگاه می آید و چگونه به مقصد می رسد، باید مساله امروز راه آهن باشد

■ راه آهن ما تقریباً جزو بی نظیرترین راه آهن های دنیا از لحاظ ساختار است؛ هم رگولاتور است و هم اپراتور. هم مجوز دسترسی به شبکه می دهد و هم اخیراً زیرساخت می سازد. خلاصه اینکه؛ غیر از واگن سازی کاری نیست که یا مستقیماً انجام ندهد یا عنان آن را در اختیار نداشته نباشد

بنابراین صورت مساله عوض شد و دیگر راه آهن ها می بایست مشتری محور می شدند.

من تیرت بسیار خوبی در مجله شما دیدم که نوشته بودید «مساله مبدا نیست، مقصد است» این حرف تقریباً با حرفی که من می گویم سنخیت دارد. دیگر مساله راه آهن این نبود که قطار را با یک لوکوموتیو از نقطه ای به نقطه دیگر ببرد. مساله راه آهن دیگر از حمل مسافر به مسافرت تبدیل شد و از حمل بار به توزیع کالا یا لجستیک کالا تغییر پیدا کرد. پس باید استراتژی ها عوض می شد. دیگر راه آهن نمی تواند درون گرا باشد و باید بخشی از یک زنجیره لجستیک محسوب شود. دیگر این طور نیست که بگویید یک ایستگاه داریم، بار به ایستگاه می آید و از اینجا بار را برمی دارند و به آنجا می برند و حمل و نقل آن تمام می شود. دیگر این که آن کالاها را چگونه به ایستگاه می آورند و چگونه به مقصد می رسانند، باید مساله راه آهن باشد.

در حال حاضر، دیگر راه آهن ها با لجستیک کالا سروکار دارند، با مقوله صنعت سفر و گردشگری سروکار دارند، نه فقط با حمل مسافر. با حمل کالا سروکار ندارند، با تامین کالا سروکار دارند، با زنجیره لجستیک کالا در کشور و حتی در سطح بین المللی سروکار دارند. از این به بعد باید مساله راه آهن این باشد که چگونه با یک بندر وارد تعامل شود و حتی اگر لازم باشد اپراتوری آن را برعهده گیرد و یا با یک اپراتور بزرگ شریک شود.

راه آهن ها دیگر باید کریدور تعریف کرده و خود را در یک زنجیره تامین کالای بین المللی ببینند، راه آهن ها باید با فورواردرها، انباردارها و بنادر خشک وارد مذاکره شوند، باید با شرکت های کامیون داری وارد تعاملات استراتژیک شوند یا خودشان کامیون دار شوند...

کسب و کار ریلی، مجبور است برای بقا، خود را تا حد کسب و کارهای مکمل توسعه دهد. دویچه بان آلمان (Deutsche bahn) بهترین مثال در این زمینه است. دویچه بان یک شرکت ریلی است اما در عین حال، در حال حاضر بزرگترین کامیون دار اروپا است؛ چون مجبور است این کار را انجام دهد. بعضی از راه آهن ها خودشان یک اپراتور بزرگ بندری شده اند، حتی وارد کشتیرانی شده اند؛ برای این که این زنجیره را کامل کنند، وگرنه قطار آنها می خوابید.

این ها را توضیح دادم تا بپردازم به سوال شما یعنی

ترابران: به نظر شما ساختار فعلی راه آهن کشور ما دچار چه مشکلاتی است و اصلاحات اساسی باید در کدام بخش انجام شود؟

■ فکر می کنم این به تحلیل ما از وضعیت راه آهن برمی گردد؛ ساختار یکی از مولفه های یک سازمان است. مولفه های دیگری مانند استراتژی، فرآیندها، نیروی انسانی، سبک های مدیریتی و فرهنگ سازمانی نیز وجود دارد که اصطلاحاً به آنها هفت اس (7S) مکنزی گفته می شود. شما نمی توانید فقط به ساختار توجه داشته باشید، بلکه باید راجع به همه مولفه ها بررسی و مطالعه شود.

با این حال، همانطور که شما می خواهید، من در این گفت و گو تنها به بحث ساختار می پردازم و ابتدا تحلیل خود را در مورد راه آهن بیان می کنم. تقریباً تا قبل از دهه ۸۰ میلادی راه آهن های دنیا عرضه محور بودند، نه تقاضا محور؛ مانند خطوط تولید سایر صنایع؛ یعنی همیشه تقاضای زیاد وجود داشت. فقط کافی بود کارخانجات تولید کنند تا به فروش برسد. راه آهن هم تا حدی همین وضعیت را داشت؛ یعنی فقط کافی بود لوکوموتیو خود را از مبدا روشن کند و واگن ها را به مقصد ببرد، بار بدون دغدغه می آمد و در مقصد نیز تخلیه می شد و راه آهن دیگر هیچ کاری به این محموله نداشت.

به عبارت دیگر، فقط کافی بود عرضه را تامین کند، خط بکشد، لوکوموتیو و واگن بیاورد، راننده بگذارد و از یک مبدا به مقصدی برود. کل کار راه آهن همین بود. اما این عرضه محوری راه آهن را درون گرا کرده بود؛ یعنی از دیگران مستقل بود و کاری به دیگران نداشت.

در واقع خوداتکا محسوب می شد و فقط در سرمایه گذاری جهت ساخت خطوط، وابسته به دولت ها یا بخش خصوصی بود.

اما از دهه ۸۰ شرایط عوض شد. با رقابت شدید جاده، رشد تکنولوژی های باربری و مسافربری در جاده ها و ارتقای کیفیت آنها، حمل بار بیشتر معطوف به جاده ها شد و سهم ریل کاهش پیدا کرد. حتی سهم راه آهن در کشورهایی مانند هند که ریل شاهراگ اقتصادی و حمل و نقلی آنهاست، در فاصله کوتاهی از ۸۰ درصد به ۴۰ درصد رسید. در کشورهای دیگر این سهم کمتر هم شد و مثلاً در آلمان به ۲۵ درصد رسید؛ به این ترتیب راه آهن ها عرضه داشتند، اما دیگر تقاضا وجود نداشت.

■ **کسب و کار ریلی، مجبور است برای بقا، خود را تا حد کسب و کارهای مکمل توسعه دهد. دویچه بان آلمان (Deutsche bahn) شرکت ریلی است، اما در عین حال، بزرگترین کامیون دار اروپا هم هست. بعضی از راه آهن ها خودشان یک ایپراتور بزرگ بندری شده اند؛ برای این که این زنجیره را کامل کنند**

مناسب می تواند به هر دوی این نیازها پاسخ دهد. ما در بحث ریل یک عقب ماندگی تاریخی داریم. کل راه آهن اروپا دو بار؛ از زمان جنگ جهانی دوم، بازسازی اساسی شده است، اما ما ۴۰ سال است که بازسازی اساسی نداشته ایم.

اکنون وقت آن است که راه آهن را تجدید ساختار کنیم و با این وضعیت دیگر قابل ادامه نیست. وضعیت راه آهن به جایی رسیده است که برای پرداخت حقوق پرسنل خود با مشکل مواجه شده است. سهم راه آهن به قدری کاهش داشته که بارهایی که می توانند با جاده یا ریل حمل شوند، عمدتاً با ریل منتقل نمی شوند، در واقع بازار را از دست داده است. فقط بارهایی که قابلیت حمل از طریق جاده را ندارند، مانند بارهای معادن متقاضی حمل ریلی هستند. این شرایط از نظر من یعنی ریل به لحاظ بازار در آخر خط است، حتماً باید بازسازی شود و این ساختار را باید به کلی به هم بزند.

**ترابران: این عقب ماندگی تاریخی به چه عواملی برمی گردد؟**

■ اولین عامل آن فقدان استراتژی ملی در سطح کلان کشور و در همه صنایع از جمله صنعت حمل است. ما فاقد استراتژی بودیم و نمی دانستیم می خواهیم چه کنیم. سوال این است که آیا اصلاً ما برای لجستیک کشور طرحی داریم که کالا در کشور چگونه باید توزیع شود؟ من شش ماه پیش در جلسه اتاق فکر ریلی، استراتژی هند در لجستیک کالا را تشریح کردم. شرکت مکنزی در سال ۲۰۱۴ به مدت دو سال به آنجا رفته و آن استراتژی را طراحی کرده است. آیا ما تا به حال روی این مساله تحقیق کرده ایم؟ آیا تا به حال در این مورد در کشور ما کاری صورت گرفته است؟ خیر. پس استراتژی های ما در سطح کلان و اسناد بالادستی معلوم نیست.

هنوز تصمیم نگرفته ایم که بار در کشورمان باید چگونه حمل شود. مثلاً آیا ما لجستیک ریل پایه می خواهیم؟ هندی ها گفتند ما لجستیک ریل پایه می خواهیم و به شرکت مکنزی گفتند که برای آنها طراحی کند. آن شرکت هم برای آنها این مدل را طراحی کرده و الان هم در حال پیاده سازی است. اما ما هنوز تصمیم خود را در این زمینه نگرفته ایم. بعضی از سیاست ها متناقض است، در ظاهر ما بسیار به ریل سوبسید می دهیم برای این که تقویت شود، ولی قوانین و ضوابط و تعرفه ها

همه از جاده حمایت می کنند؛ یعنی تعارضات و رفتارهای پارادوکسی داریم که همدیگر را خنثی می کنند و باعث می شوند عملاً سوبسیدهایی که به ریل می دهیم، به هدر بروند. در واقع ما برای لجستیک و حمل و نقل کالا و حتی مسافر استراتژی نداریم. این یکی از عوامل است.

نکته دوم این است که بوروکراسی ایران به شدت مریض است. دولت با این بوروکراسی، این سازمان برنامه و این سازمان امور استخدامی که مدتی است شکل گرفته، مطلقاً قادر به تحول ساختاری نیست. دولت توان این را ندارد که به ویژه در سازمان های بزرگ خود تحول ساختاری ایجاد کند. پس هم استراتژی نداریم و هم بنیه دولت برای ایجاد تحولات ساختاری ضعیف است.

این که مدیران کارآمد و توانمندی باشند که به فکر این قضیه بیفتند نیز فاکتور سوم است. در زمان آقای سعیدنژاد تحولاتی صورت گرفت، به ویژه در رابطه با خصوصی سازی که نسبتاً بنیادین بود، اما به نظر من درست انجام نشد. در واقع آن کودک، ناقص الخلقه به دنیا آمد، به همین جهت الان بخش خصوصی ما در ریل مریض است.

این حرکت منجر به تحول بنیادین نشد، بلکه صرفاً روی کاغذ مالکیت از دولت به بخش خصوصی منتقل شد، بدون اینکه مکانیزم های دیگر بخش خصوصی از جمله تجاری سازی، سودآوری، رقابت، رگولاتوری و از این قبیل شکل بگیرد.

من در مجموع این سه عامل را بزرگترین عوامل عقب ماندگی تاریخی می دانم.

**ترابران: به این نکته اشاره کردید که ساختار می تواند هم در بخش تقاضا و هم در بخش عرضه موثر باشد، لطفاً در مورد این موضوع بیشتر توضیح دهید.**

■ این بحث بسیار گسترده است. چند مورد آن را توضیح می دهم. سه مقوله وجود دارد که وقتی شما راجع به آنها صحبت می کنید، به این معنی است که در حال صحبت راجع به ساختار هستید. به عبارت بهتر، ساختار یعنی این سه مقوله و تحولات این سه مقوله تحولات ساختاری را می آفریند: اول خصوصی سازی، دوم رقابت و سوم آزادسازی. شما باید تکلیف خود را در ساختار با این سه مورد معلوم کنید و این سه مورد بنیان ساختارها را عوض می کنند.

اول خصوصی سازی یا مالکیت به معنای واقعی

بزرگترین اشکال راه آهن ایران چیست. راه آهن ایران نه تنها در تقاضا مشکل دارد، بلکه حتی در عرضه هم با مشکل مواجه است. همانطور که گفتم راه آهن کشورهای دیگر مساله عرضه را حل کرده اند؛ مثلاً به قدر کافی در آلمان ریل کشیده شده (نزدیک به ۲۲ سال است که در آلمان تقریباً ریل جدیدی کشیده نشده است)، به قدر کافی لوکوموتیو و واگن وجود دارد؛ واگن ها نوسازی شده اند و ... پس دیگر، مساله آنها تقاضا است، نه عرضه. اما ما در ایران هنوز مشکل عرضه را هم حل نکرده ایم چه رسد به تقاضا.

اگر دانسیته ریلی (مقدار طول ریل در ۱۰۰۰ کیلومتر مربع) را در ایران ببینید، درخواهید یافت که ما نسبت به گستره کشورها، جزو رده های پایین هستیم؛ مثلاً آلمان ۳۳ هزار کیلومتر ریل دارد اما ما ۱۱ هزار کیلومتر ریل داریم، در حالی که وسعت آن کشور شاید یک چهارم کشور ما باشد؛ ما هم مشکل ریل سازی و زیرساخت داریم، هم مشکل لوکوموتیو و واگن و هم مشکل سهم از حمل و نقل ملی. حال جای ساختار کجاست؟ یک ساختار



■ آیا ما برای لجستیک کشور طرحی داریم که نشان دهد کالا در کشور باید چگونه توزیع شود؟ من قبلا در جلسه اتاق فکر ریلی، استراتژی هند در لجستیک کالا را تشریح کردم. شرکت مکنزی در سال ۲۰۱۴ به مدت دو سال به آنجا رفته و این استراتژی را طراحی کرده، آیا ما تاکنون روی این موضوع تحقیق کرده‌ایم؟

اینقدر ساده مجانی است و چرا اینقدر ریل گران است؟ چرا تا این اندازه روی ریل تعرفه می‌بندیم؟ سوبسیدهای ریل را قطره‌ای می‌دهیم ولی برای جاده ناگهان هزار میلیارد هزینه می‌کنیم و اتوبان می‌کشیم، پول آن را نیز از هیچکس نمی‌گیریم، در حالی که آن هزار میلیارد را هیچ وقت به ریل نمی‌دهیم؛ چون هنوز تصمیم خود را نگرفتیم.

اگر واقعا قرار است لجستیک کشور ریل پایه باشد و براساس اسناد بالادستی دولت و برنامه‌های ۲۰ ساله، ۳۰ درصد بارهای کشور با ریل حمل شود، باید بگوییم در چنین شرایطی و با این سرمایه‌گذاری‌ها، به نصف آن هم نخواهیم رسید. آزادسازی قیمت‌ها به گونه‌ای که بازار قیمت را تعیین کند، مساله‌ای بسیار تعیین‌کننده در رشد و پیشرفت هر صنعتی است. به این نکته هم توجه داشته باشید که وقتی می‌گوییم ساختار، منظورم ساختار راه‌آهن نیست، بلکه منظور من ساختار صنعت ریلی است که شرکت راه‌آهن بخشی از آن است.

**ترابران: نقش حاکمیتی راه‌آهن چقدر درست تعریف شده است؟**

■ این هم مربوط به آن سه موردی است که گفتم، یعنی بخش حاکمیتی (governance) که تجاری‌سازی را میسر می‌کند و رقابت را تسهیل، تنظیم و نظارت می‌کند. آزادسازی قیمت‌ها را با تعرفه‌هایی که می‌گذارد تنظیم می‌کند. Regulatory ساختار و نهاد متولی مدیریت آن سه فاکتور است؛ به شرطی که قبلا جداسازی‌ها صورت گرفته باشد و مانند شرایط فعلی راه‌آهن نباشد. الان در راه‌آهن ایران تنظیم‌کننده (Regulator) و اپراتور و زیرساخت و غیره همه با هم یک جا هستند.

در شرایط فعلی، راه‌آهن ما تقریبا جزو بی‌نظیرترین راه‌آهن‌ها از لحاظ ساختار است؛ هم Regulator است، هم اپراتور است، هم مجوز دسترسی به شبکه می‌دهد، هم اخیرا زیرساخت می‌سازد و خلاصه اینکه؛ غیر از واگن‌سازی کاری نیست که او یا مستقیما انجام ندهد یا عنان آن در دستش نباشد.

این همه نقش در این صنعت گسترده را به عهده دارد که هر کدام از آنها بعضا با یکدیگر تداخل نقش هم دارند؛ یعنی از یک طرف باید تعرفه را آزاد کنند و مراقب باشند که بازار درست عمل کند، از طرفی خودشان رقیب بخش خصوصی هستند.

کلمه است. ما از زمان آقای سعیدنژاد حرکت‌هایی را شروع کردیم که همانطور که گفتم ناقص‌الخلقه است. ما واقعا خصوصی‌سازی نکردیم. مقدمه خصوصی‌سازی تجاری‌سازی است؛ یعنی کاری کنید که صنعت ریلی سود بدهد و وقتی سود داد، بخش خصوصی آماده است که آن را به کار گیرد، فعال کند و بهره‌وری آن را بالا ببرد. حمل و نقل ریلی در ایران اصلا سودده نیست و سودده کردن آن تنها با تغییر مالکیت از یک سازمان به یک شخص اتفاق نمی‌افتد. این کار هیچ مشکلی را حل نمی‌کند و حتی به نظر من بدتر می‌شود؛ چون بقیه مکانیزم‌ها هماهنگ با آن نیست.

جهت اطلاع شما باید بگویم چین بنا ندارد خصوصی‌سازی کند، ولی قدم اول در اصلاح ساختار را برداشته است. بزرگترین عامل موفقیت آنها هم این بوده که تجاری‌سازی کرده‌اند نه خصوصی‌سازی؛ یعنی تا آخر خصوصی‌سازی رفته، مکانیزم‌ها و بازار را درست کرده، اما مالکیت را انتقال نداده و هنوز مالکیت متعلق به دولت است. الگوی چین به ما می‌گوید که مالکیت اصلا بخش مهمی از ماجرا نیست، بلکه تجاری‌سازی روح خصوصی‌سازی است. کاری که در ایران اصلا انجام نشده است. ما فقط مالکیت را جابه‌جا کرده‌ایم و این بدترین روش است، این کار مانند آن است که شما میوه‌ای را با نخ به درخت آویزان کنید و بعد بگویید درخت من میوه داده، در حالی که این درخت میوه نداده است.

دومین مورد رقابت است. شما نمی‌توانید بازاری درست کنید که رقابت در آن نباشد. بازار بدون رقابت خیلی زود به فساد و انحصار می‌رسد و انحصار کارایی را کاهش می‌دهد. دیگر دلیلی برای بهبود وجود نخواهد داشت، دلیلی برای R&D نخواهد بود، در واقع هیچ دلیلی برای پیشرفت وجود نخواهد داشت. من هستم و خودم، مردم هم مجبور هستند که از من بلیت بخرند، همین است که هست.

سومین مساله آزادسازی قیمت‌ها است. ما چرا تعرفه‌گذاری کرده و سعی می‌کنیم به طور مصنوعی قیمت بلیت را پایین نگهداریم، به گونه‌ای که به سوددهی نرسد؟ علت این است که آن تصمیم استراتژیکی که قبلا گفتم نگرفتیم. آیا لجستیک ما در ابعاد ملی ریل پایه است؟ اگر ریل پایه است، پس چرا تا این حد به جاده تعرفه پایین می‌دهیم، چرا

خودشان ناوگانی دارند که کار کشش را انجام می‌دهند، در حالی که ۳۰ درصد ناوگان ایران هم متعلق به بخش خصوصی است. خودش هم داور است و هم بازیگر. در کجای دنیا چنین چیزی اتفاق افتاده است. در چنین شرایطی همه کم‌کم بیرون می‌روند، در نتیجه می‌بینید که بخش خصوصی ما بسیار ضعیف و اکثرا شبه‌دولتی و زیان‌ده هستند. اگر بیلان آنها را بررسی کنید، می‌بینید که عمدتا زیان‌ده هستند، مگر اینکه از یک سوبسید خاص بهره‌مند باشند.

**ترابران: نقش حاکمیتی در کشورهای دیگر به چه صورت است؟**

■ همین سه کاری را که گفتم انجام داده‌اند. ما سه نوع ساختار در دنیا داریم که عمدتا در اروپا اجرا می‌شوند. یک نوع ساختار وجود دارد که لیدر آن آلمان است و به آن «مدل ساختار آلمان» یا «مدل هلدینگ» می‌گویند. سازمان‌دهی صنعت ریل آلمان به روش هلدینگ است. لیدر مدل دوم انگلستان است و الگوی سوم به فرانسه تعلق دارد. مبتنی بر هر کدام از این نوع ساختارها چند

**■ چین بنا ندارد به دنبال خصوصی سازی برود، ولی قدم اول در اصلاح ساختار را برداشته است. آنها تجاری سازی کرده اند نه خصوصی سازی؛ یعنی تا آخر خصوصی سازی رفته، مکانیزم ها و بازار را درست کرده، اما مالکیت را انتقال نداده است. الگوی چین نشان می دهد تجاری سازی روح خصوصی سازی است؛ نه مالکیت**

است و می توان راجع به آنها صحبت کرد. ترابریان: پس یکی از پیش شرطها این است که رگولاتوری را از بخش عملیاتی تفکیک کنیم. ■ بله؛ در مرحله بعدی نیز باید زیرساخت و بهره برداری از هم جدا شوند. هر کدام از اینها باید شرکت های مستقلی باشند، در اروپا حتی تعمیر و نگهداری ناوگان را هم جدا کرده اند. دویچه بان آلمان ۱۶ شرکت دارد، تعداد قابل توجهی از این شرکت ها خودشان هلدینگ هستند، یعنی چندین شرکت زیرمجموعه دارند.

**ترابریان: آیا راه آهن های کشورهای شرقی و غربی با یکدیگر تفاوت های ساختاری دارند؟ و آیا ایران می تواند به راحتی از کشورهای اروپایی الگو بگیرد؟**

■ راه آهن ها به شرقی یا غربی تقسیم نمی شوند، بلکه به مدرن و غیرمدرن تقسیم می شوند. راه آهن های مدرن که از بهره وری های خوبی برخوردارند، همان هایی هستند که تجاری سازی کرده اند، در همه آنها رقابت برقرار است، همه آنها بخش حاکمیتی را از اپراتوری تفکیک کرده و همچنین دولت را از کل این مجموعه جدا کرده اند، اما ما هنوز به این مراتب نرسیده ایم. قطعا باید به این سمت حرکت کنیم، ولی تا آن وقت باید الگوی در دسترس تری داشته باشیم. به نظر می آید در دنیا، الگوی هلدینگ کمپانی که الگوی آلمان است، تقریبا الگوی پخته تری است. خوشبختانه ما با کشور آلمان MOE امضا کرده ایم و دست ما برای الگوبرداری از این کشور به لحاظ حقوقی، قانونی و تجاری کاملا باز است.

**ترابریان: آیا اکنون این اراده در راه آهن ما وجود دارد که بخواهد به این سمت حرکت کند؟**

■ بله، به شدت این اراده وجود دارد و وظیفه اصلی تیم تحول سازمانی هم در واقع همین است. ما با شرکت رولندبرگر در نمایشگاه اینوترانس برلین قراردادی بستیم. این شرکت از مشهورترین شرکت ها در حوزه ریل است و در اکثر شرکت های ریلی اروپا پروژه انجام داده است. این شرکت قرار است ساختار و استراتژی آینده ریلی ما را طراحی کند. طبق برنامه های زمان بندی، آنها طی چند ماه آینده استراتژی و ساختار کلان صنعت ریل ایران را به ما ارائه خواهند داد. همه آنچه الان گفتیم، قرار است در آن گزارش نهایی شده و تکلیف آن معلوم شود. بعد بر اساس آن ما تصمیم می گیریم که کدام

قوانین باید اصلاح شود.

**ترابریان: لطفا در مورد این تیم تحقیقاتی کمی توضیح دهید.**

■ بیش از یک سال است که راه آهن تصمیم گرفته تا طرح تحول بنیادین ساختاری خود را اجرا کند. این همان بازسازی است که گفتیم اروپایی ها طی ۴۰ سال گذشته، دو بار انجام داده اند و اکنون ما نیز می خواهیم انجام دهیم، یک سال است که راه آهن تصمیم گرفته که این تحول بنیادین را پیگیری کند.

به این منظور طرحی تعریف شده است که من مدیر آن طرح هستم و نام آن «طرح تحول بنیادین سازمانی» است. اصلاح ساختار، استراتژی، فرآیندها، IT و قوانین و مقررات، ابعاد مختلف این طرح هستند. برای این طرح تاکنون کارهای بسیار زیادی انجام داده ایم، نقشه راه خود را مشخص کرده ایم و می دانیم که از چه مسیری می خواهیم حرکت کنیم.

یک سری شرکای استراتژیک برای خودمان پیدا کردیم. آلمان را برای ریل، رولند برگر را از بین شرکت های مشاور و یک شرکت مشاوره IT را به عنوان شریک استراتژیک خود در نظر گرفتیم. قرارداد با رولند برگر بسته شده و به زودی حداقل دو و حداکثر چهار قرارداد با شرکت دویچه بان آلمان بسته می شود و عملا کار را شروع می کنیم.

به این روش رویکرد Middle Out می گویند که متشکل از رویکرد Top down و Bottom up است. ما استراتژی و ساختار را با رولند برگر و سرویس های راه آهن از جمله ترانزیت، نگهداری و ... را با دویچه بان از پایین طراحی می کنیم و سپس این دو قسمت با یکدیگر ترکیب می شوند.

ما این کار را شروع کرده ایم. ساختمانی که الان در آن هستیم متعلق به این طرح است و تمام کسانی که در آن کار می کنند، در رابطه با این طرح مشغول به کار شده اند.

**ترابریان: در این مسیر دولت و مجلس چقدر می توانند کمک کنند؟**

■ آنها می توانند موانع را از سر راه ما بردارند. این طرح بودجه بسیار قابل توجهی لازم دارد. طراحی آن بودجه می خواهد، پیاده سازی آن نیز بودجه به مراتب سنگین تری نیاز دارد. گرچه پروژه ما یک پروژه تکنولوژیک و سخت افزاری نیست، یعنی ما

کشور وجود دارند که علیرغم تفاوت های جدی، واجد چند خصوصیت مشترک هستند. یکی این که حتما سیاست گذاری و تدوین استراتژی در ریل از همه این مدل ها جدا شده و به وزارتخانه ها رفته است.

دوم این که اعمال حاکمیتی و تنظیمی نیز از آنها جدا شده و به نهادی مستقل رفته است که این نهاد در بعضی کشورها به مجلس و در بعضی دیگر به یک وزارتخانه پاسخگو است (مثلا در انگلیس عمدتا به مجلس پاسخگو است). این یک نهاد رگولاتوری است. پس همه آنها رگولاتوری، تدوین استراتژی و بودجه بندی را از دل راه آهن خود بیرون کشیده اند و بخش عملیاتی را جدا کرده اند؛ همچنین بهره برداری و زیرساخت را نیز جدا کرده اند.

این شکل ساختاری است که معمولا یک راه آهن مدرن در دنیا از آن تبعیت می کند. این فصل مشترک همه آنها است. حال این که در داخل آن چه اتفاقی افتاده است، مبتنی بر الگوهای مختلفی است که کارآمدی آنها متفاوت

■ ساختار، استراتژی، فرآیندها تغییر خواهد کرد و دیگر شما با راه آهن جدیدی سروکار خواهید داشت. البته ریل و واگن همین است، یعنی اگر شما به اروپا هم بروید همین ریل و واگن را می بینید، اما نحوه مکانیزم، سرویس دهی و کارآیی آن متفاوت است. ما بعد از ۵ سال انتظار داریم که با راه آهن جدیدی روبرو باشیم.

**ترابران: مشکل کمبود ریل و واگن به چه نحو حل می شود؟**

■ وقتی بهره‌وری سازمان از تجهیزات مثلاً ۲۰ درصد است، از نظر من هر نوع سرمایه گذاری در این سازمان اتلاف منابع است؛ زیرا وقتی سازمان ۱۰۰ واحد سرمایه گذاری می کند، تنها به اندازه ۲۰ واحد از آن استفاده می کند. من به شدت مخالف سرمایه گذاری در سازمان‌های کم‌بازده هستم. اول باید آنها را کارآمد و توانمند کرد و بعد روی آنها سرمایه گذاری صورت گیرد. ما تلاش می کنیم این بهره‌وری را بالا ببریم و به جای ۲۰ به ۶۰ درصد برسانیم. در این صورت با همان سرمایه گذاری قبلی این بار شاهد سه برابر واگن، سه برابر لوکوموتیو و سه برابر سرویس دهی خواهیم بود. در مورد بازسازی راه آهن آلمان همانطور که قبلاً عرض کردم، آلمان قبلاً ۳۵ هزار کیلومتر خط داشت، اما بعد از بازسازی ۵ هزار کیلومتر آن را خواباند و گفت از آنها استفاده نمی کنم و ۳ هزار کیلومتر خط جدید کشید و الان آلمان ۳۳ هزار کیلومتر خط فعال دارد. اما بهره‌وری آن خطوط ۲/۵ برابر شده است.

این روش فوق العاده است؛ یعنی شما همان پول را هزینه می کنید اما سه برابر ریل و لوکوموتیو دارید؛ چون تعمیر و نگهداری شما بهتر شده است، چون به خصوصی سازی شتاب داده‌اید، سودده کرده‌اید و به این ترتیب افراد بیشتری حاضر به سرمایه گذاری هستند. در واقع ما نرم افزار قضیه را عوض می کنیم اما به شدت روی سخت افزار اثر می گذاریم.

زیرا دولت‌ها معمولاً در ایران دو دوره‌ای هستند، حتی اگر وزیری به وزارتخانه دیگری برود، بعید است که سیاست‌های دولت در مورد راه آهن عوض شود.

در نتیجه برآورد ما این است که این پروژه ۵ سال وقت دارد تا تمام شود و ۵ سال برای این پروژه یک زمان کافی است. البته پروژه آلمان‌ها یک دهه طول کشید تا تمام شود، در همه کشورهای دیگر هم این پروژه همین مدت طول کشیده است. اما ما فکر می کنیم که با توجه به کمکی که از دیگران می گیریم، در مدت ۵ سال بتوانیم آن را به نقطه غیرقابل بازگشتی برسانیم.

ضمن این که اگر طرحی در مسیر موفقیت آمیزی قرار گیرد، احتمال منتفی شدن آن کم است. البته در ایران هیچ چیزی غیرممکن نیست، ولی می توانم بگویم احتمال منتفی شدن کم است و فکر می کنم بتوانیم آن را به نتیجه برسانیم.

**ترابران: یعنی در این پنج سال ساختار راه آهن به طور کلی تغییر می کند؟**

جاده و ریل نمی سازیم، بلکه ساختار و استراتژی عوض می کنیم، اما حتی این کار هم هزینه‌ای قابل توجه نیاز دارد، ضمن اینکه برای پیاده سازی نیز باید هزینه کرد، اگر بخواهیم سرویس‌ها را عوض کنیم و تغییر دهیم، به خصوص در بخش IT هزینه بسیار قابل توجهی دارد.

از سوی دیگر، ما به یک سری اختیارات نیاز داریم. ساختار راه آهن باید تغییر کند، باید چند تکه شود، باید چندین شرکت از درون آن به وجود آید، آن هم با شرح وظایفی کاملاً متفاوت از آنچه تاکنون وجود داشته است. دولت باید این روند را تسهیل کند و این اجازه را به ما بدهد و قانون نیز باید این کار را تسریع کند. اما از آنجا که ما تاکنون به طرح دقیقی نرسیده‌ایم، هنوز نمی توانیم آن را مطرح کنیم. وقتی اولین خروجی ظرف دو ماه و نیم دیگر بیرون بیاید، انتظار داریم که قوانین معارض آن را پیدا کرده و اصلاحات پیشنهادی خود را به دولت و بعد هم مجلس ببریم.

**ترابران: آیا ممکن است با تغییر احتمالی دولت این طرح متوقف شود؟**

■ پروژه رولند برگر در مجموع هفت ماه به طول خواهد انجامید که اکنون یک ماه آن گذشته است؛ یعنی تا قبل از تغییر دولت ساختار و استراتژی راه آهن جدید ابلاغ می شود و حتی می تواند قانونی شود؛ یعنی اگر دولت به سرعت اقدام کند، این طرح حتی می تواند در این مدت به قانون تبدیل شود. البته در گذشته مدیران راه آهن بارها به هنگام تغییر دولت‌ها، عوض شده‌اند و ابتکارات نیز خشکیده است. به طول مثال در دولت قبل، در راه آهن اصلاً میلی به تحول وجود نداشت؛ چون مدیران آن مدیران متخصص راه آهن نبودند و تا می خواستند راه آهن را بشناسند سه سال طول می کشید؛ اما در این دوره مدیرعامل راه آهن ۲۵ سال سابقه در این زمینه داشت. در عین حال، در مجموع ما فکر می کنیم که دولت تغییر نخواهد کرد؛ یعنی برآورد این است که کابینه عوض نمی شود؛

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

95, North Kheradmand St. • Karimkhan Zand Blvd. Tehran, Iran  
Tel: (+9821) 88825901  
tehran@rahbanan.com • www.rahbanan.com

TRANSPORT IS ART

SINCE 1975



رقابتی دیگر بین چین و ژاپن؛ این بار بر سر سرعت ریلی

## نمایش ۶۰۳ کیلومتری مهندسی ژاپن

ژاپن و چین در حوزه حمل و نقل باز هم خرساز شدند. پس از آن که در نوامبر ۲۰۱۵ هر دو کشور ورود خود به عرصه ساخت هواپیماهای مسافربری را اعلام کردند، حال در نوامبر ۲۰۱۶ این دستیابی به رکورد سرعت قطارهای سریع‌السیر است که این دو را به نقل محافل عرصه حمل و نقل بدل کرده است. چین از ساخت قطارهای با سرعت ۵۰۰ کیلومتر در ساعت خبر داده و به فاصله چند هفته، قطار جدید ژاپنی موفق می‌شود در حرکتی آزمایشی، رکورد سرعت ۶۰۳ کیلومتر در ساعت را از خود بر جای بگذارد.

«ایلان ماسک» اما از سوی گروه‌های متفاوتی از سازندگان پیگیری می‌شود تا روزی در آینده نزدیک به واقعیت تبدیل شود. شاید ورود موفق هاپرلوپ به عرصه حمل و نقل به زبان قطارهای پرسرعت تمام شود و چین و ژاپن را از این بابت با رقیبی بسیار جدی روبه‌رو کند.

### رکوردشکنی ژاپنی

ژاپن در زمان برگزاری المپیک تابستانی ۱۹۶۴ از دستاورد بزرگی رونمایی کرد. قطار پرسرعت «شینکانسن» زمانی وارد خطوط ریلی این کشور شد که به واسطه رویداد مهم ورزشی، این اتفاق حوزه فن‌آوری نیز مورد توجه جهانیان قرار گرفت. ژاپن آن زمان قصد داشت پس از تحمل رنج و ویرانی‌های جنگ جهانی دوم، توان مهندسی خود را در سطحی فراتر از کشورهای غربی به نمایش بگذارد. پیغام

به آمریکایی‌ها پیشنهاد می‌دهد و چین از روسیه تا ترکیه و از اندونزی تا ایران وارد حوزه اجرای شبکه قطارهای پرسرعت شده است. سرعت کم قطارها در آمریکا حداقل در دو تحول بزرگ سیاسی و تکنولوژیکی نقش‌آفرین بوده است. دونالد ترامپ، رییس‌جمهور منتخب ایالات متحده، در زمان مبارزات انتخاباتی، سرعت اندک قطارها در آمریکا را به باد انتقاد گرفته بود و از عقب‌ماندگی این کشور نسبت به کشورهای شرق آسیا گلایه کرده بود. او به مردم کشورش قول داده سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در زیرساخت‌ها را برنامه‌ریزی کند و به نظر می‌رسد پیروزی او تا حد قابل توجهی مرهون چنین برنامه‌ای بوده است. نابغه عرصه فن‌آوری نیز چند سال پیش و در حالی که حوصله‌اش از سرعت کم قطار لس‌آنجلس به سانفرانسیسکو سر رفته بود، ایده ناب ساخت «هاپرلوپ» را ارائه کرد. ایده

حضور پرقدردت در حوزه ساخت قطارهای سریع‌السیر دو کشور شرق آسیا تفاوتی مهم با آغاز ساخت هواپیماهای مسافربری دارد. چین و ژاپن قصد دارند با ساخت هواپیمای مسافربری در عرصه‌ای ورود کنند که دو رقیب مشهور بوئینگ و ایرباس بر این عرصه سیطره دارند و رقبای کانادایی، برزیلی و روسی نیز زودتر از آنان وارد حوزه ساخت هواپیمای مسافربری شده‌اند، اما در حوزه قطارهای سریع‌السیر آنها حرف نخست را در جهان می‌زنند. پیشرفت‌های ریلی چه در ایالات متحده و چه در اروپا قابل مقایسه با این دو کشور نیست. سرعت قطارها در مناطق توسعه‌یافته جهان بسیار کمتر از رکوردهایی است که هر دو کشور بر جای گذاشته‌اند و این دو تلاش می‌کنند پیشرفت‌های خود در صنعت ریلی را به دیگر کشورها صادر کنند. به همین سبب است که نخست وزیر ژاپن احداث خط آهن سریع‌السیر مشابه کشورش را



■ سریع ترین قطارهای کنونی  
چین با سرعت ۳۵۰ کیلومتر  
در ساعت حرکت می کنند و  
ارتقای سرعت تا ۵۰۰ کیلومتر  
چین را در رکوردزنی سرعت  
ریلی به رقیبی جدی برای ژاپن  
بدل می کند. به نظر می رسد  
چینی ها در زمانی سریع تر  
از رقیب آسیای شرقی،  
به رویای خود جامه  
عمل ببوشانند

انگلیسی Magnetic (مغناطیسی) و levitation (شناوری) ساخته شده است. قطارهای مگلو هم اکنون با سرعت کمتر در خطوط ریلی شانگهای و چانگشا چین و اینچئون کره جنوبی نیز در حرکت هستند.

پس از رونمایی قطار پرسرعت ژاپنی در ۱۹۶۴، فرانسه قطار «گرنند ویتسه» (TGV) را در دهه ۱۹۷۰ راه اندازی و رکوردهای سرعت را در سال ۲۰۰۷ جابه جا کرد. قطار آلمانی «ایترسیتی اکسپرس» نیز در سال ۱۹۸۵ وارد خطوط ریلی این کشور شد و در زمره قطارهای پرسرعت جهان قرار گرفت.

حال اما برای ژاپنی ها بسیار بااهمیت است که اعتبار خود را در حوزه حمل و نقل ریلی پرسرعت احیاء و نقشی پیشرو در این زمینه ایفا کنند. قطار مگلو جدید با نام شینکانسن چوئو (Chuo Shinkansen) قصد دارد توکیو را به شهر ناگویا در مدت ۴۰ دقیقه وصل کند.

ژاپنی ها توسط جهان دریافت شد. شینکانسن رکورد سرعت را در آن زمان در اختیار داشت. حال بار دیگر ژاپن میزبان المپیک است و این بار نیز امیدوارند دستاورد بزرگ دیگری را در سال ۲۰۲۰ به جهان ارائه کنند.

قطار جدید مگلو (maglev) اما قرار است در سال ۲۰۲۷ وارد خطوط ریلی شود. این قطار در آزمایش تازه خود رکورد سرعت ۶۰۳ کیلومتر در ساعت را به دست آورده و رکورد قبلی ۵۹۰ کیلومتری را پشت سر گذاشته است.

قطارهای «مگلو» گونه های از قطارها هستند که به طور شناور در هوا و در فاصله کمی از ریل قرار می گیرند و بدون دریافت مقاومت زیادی از محیط، با سرعت بسیار زیاد حرکت می کنند. مگلوها برای حرکت خود از نیروی الکترومغناطیسی بهره می گیرند و می توانند به سرعت هایی قابل مقایسه با سرعت هواپیمای جت دست بیابند. واژه مگلو از ترکیب دو واژه

۵۰۰ کیلومتر، تحول مهمی محسوب می‌شود و چین را در رکوردزنی سرعت ریلی به رقیبی جدی برای ژاپن بدل می‌کند. به نظر می‌رسد چینی‌ها در زمانی سریع‌تر از رقیب آسیای شرقی خود، رویایشان را به واقعیت بدل می‌کنند.

نخست وزیر ژاپن از هواداران جدی پروژه مگلو جدید است و امید دارد پیشنهاد او برای ساخت خط آهن مشابه توکیو به ناگویا برای مسیر واشنگتن به نیویورک، مورد پذیرش آمریکایی‌ها واقع شود.

آمریکایی‌ها حال با رهبری ترامپ درصدد توجهی دوباره به ارتقای زیرساخت‌های کشور هستند و البته امید دارند تحقق رویای هایپرلوپ، عقب‌ماندگی آنها در زمینه حمل و نقلی ریلی پرسرعت را جبران کند. هایپرلوپ سرعتی برابر با ۱۲۰۰ کیلومتر در ساعت را هدف‌گذاری کرده و می‌تواند رقیبی بسیار سرسخت برای قطارهای مگلو باشد. هزینه ساخت هایپرلوپ اما در برآوردهای اولیه بسیار بالا است و در حال حاضر علاوه بر تلاش برای رفع مشکلات اجرایی، به کاهش جدی هزینه‌ها نیز نیاز دارد.

قرارداد جدید سازمان حمل و نقل امارات متحده عربی با شرکت «هایپرلوپ وان»، این فن‌آوری را پیش از آن که به واقعیت بدل شود، به نقاط دیگر جهان صادر کرد. دومی قصد دارد با این فن‌آوری ظرف ۵ سال آینده به شهرهای مهم عربی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس وصل شود. ژاپن و چین اما به دنبال صدور فن‌آوری قطارهای پرسرعت هستند و شاید فرصت چندانی برای رقابت با هایپرلوپ نداشته باشند.

چین اما از شرق تا غرب عالم وارد پروژه‌های قطارهای پرسرعت شده و برای صدور فن‌آوری خود خاورمیانه، اروپا و استرالیا را هدف گرفته است. ایران نیز بخشی از پروژه چینی‌هاست و قرار است اولین قطار پرسرعت کشور در مسیر اصفهان - قم - تهران به اجرا در بیاید. پروژه با سرمایه‌گذاری و اجرای شرکت دولتی زیرساخت چین از تابستان جاری کلید خورده و پیش‌بینی می‌شود ظرف چهار سال آینده به بهره‌برداری برسد.

سرعت این قطار از سرعت حمل و نقل هوایی این مسیر نیز فراتر خواهد رفت. در مرحله بعد قرار است این خط به اوزاکا متصل شود. قطار جدید ۱۶ واگن خواهد داشت و ۱۰۰ مسافر را جابه‌جا خواهد کرد.

یکی از مدیران شرکت راه‌آهن مرکزی ژاپن که در بخش خطوط مگلو فعالیت می‌کند، می‌گوید از سال ۱۹۹۷ کار روی این پروژه آغاز شده و تا بهره‌برداری رسمی در ۲۰۲۷، ۳۰ سال تلاش برای ارتقای این فن‌آوری صرف خواهد شد. صرف زمان بسیار طولانی برای ارتقای مگلو به دلایلی چون ارتقای استانداردهای ایمنی و کاهش هزینه‌ها تا سطحی اقتصادی برمی‌گردد. ساخت خطوط ریلی جدید نیز به علت نیاز به حفر تونل‌های متعدد، زمان‌بر است. قطار جدید اما در همان سال ۱۹۹۷ نیز موفق به ثبت سرعت ۵۵۰ کیلومتر در ساعت شده بود.

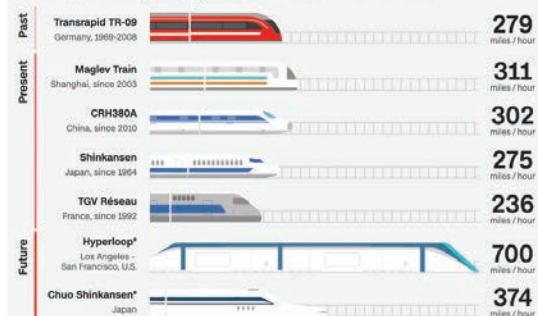
ژاپنی‌ها در زمینه ایمنی نیز اعتباری بی‌عیب و نقص دارند و رکوردهای ریلی آنها تنها در حوزه سرعت خلاصه نمی‌شود. قطارهای پرسرعت این کشور در ۶ دهه گذشته هیچ تصادفی که منجر به آسیب جدی یا مرگ شود را ثبت نکرده‌اند. آزمایش‌های اولیه نیز نشان می‌دهد مسافران مگلو جدید از راحتی و ایمنی آن رضایت کامل داشته‌اند.

مجربان طرح مگلو جدید در نظر دارند با ساخت دیوارهایی حائل، آلودگی صوتی آن را تا حد استاندارد کاهش دهند. آنان امیدوارند این قطار بر بهبود وضعیت اقتصادی و سبک زندگی مردم اثرگذار باشد.

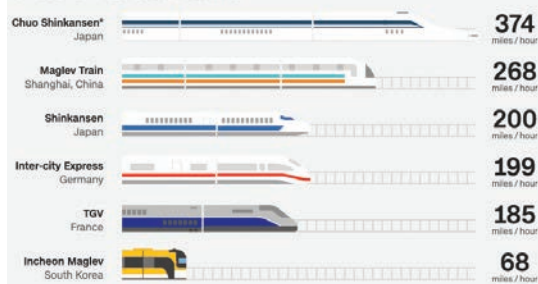
### رویای چین

چند هفته‌ای قبل از آن که مگلو ژاپنی رکورد سرعت بیش از ۶۰۰ کیلومتری را بر جای بگذارد، مهندسان چینی از پروژه‌ای رونمایی کردند که قصد دارد قطارهای با سرعت ۵۰۰ کیلومتر در ساعت تولید کند. این پروژه علاوه بر ساخت قطارهای جدید، در نظر دارد خطوط پرسرعت فعلی را نیز گسترش دهد، چه این که این قطارها به ریل مخصوصی نیاز دارند و اجرای خط آهن مخصوص نیز تنها در محیط‌هایی خاص ممکن است. سریع‌ترین قطارهای کنونی چین با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کنند و ارتقای سرعت تا

### Rail speed: past, present and the future



### World's fastest trains



■ ژاپنی‌ها در زمینه ایمنی نیز اعتباری بی‌عیب و نقص دارند و رکوردهای ریلی آنها تنها در حوزه سرعت خلاصه نمی‌شود. قطارهای پرسرعت این کشور در شش دهه گذشته هیچ تصادف منجر به آسیب جدی یا مرگ ثبت نکرده‌اند

■ چین و ژاپن تلاش می‌کنند پیشرفت‌های خود در صنعت ریلی را به دیگر کشورها صادر کنند. به همین سبب است که نخست وزیر ژاپن احداث خط آهن سریع‌السیر مشابه کشورش را به آمریکایی‌ها پیشنهاد می‌دهد و چین از روسیه تا ترکیه و از اندونزی تا ایران وارد حوزه اجرای شبکه قطارهای پرسرعت شده است

## نقش مکمل بار محوری و بار طولی در افزایش ظرفیت خطوط ریلی

عباس قربانعلی بیک

کارشناس حمل و نقل ریلی

رئیس هیات مدیره شرکت آذرخش ریل آریا



روند جهانی افزایش بار محوری طی ۱۸۰ سال گذشته، از حدود ۲ تن، به ۴۰ تن و بار طولی کمتر از یک تن بر متر به نزدیک ۲۰ تن بر متر، توجه دائمی صنعت ریلی به این دو موضوع به صورت موازی و همزمان را نشان می‌دهد، هر چند شواهد مبین اهمیت اولیه بیشتر بار محوری است؛ چرا که ضریب چسبندگی پایین چرخ و ریل در لکوموتیوهای بخار و تقاضای نیرو و سرعت بالاتر برای این وسیله، ضرورت افزایش آن را بیشتر می‌کرد و به دلیل بزرگ شدن ابعاد لکوموتیو متناسب با توان آن، هر دو ویژگی بار محوری و بار طولی افزایش می‌یافت، با این حال، در سال‌های اخیر با استفاده از فناوری‌هایی مانند تراکشن موتور جریان متناوب بار محوری لکوموتیوها محدود ولی بار محوری و بار طولی واگن‌ها افزایش یافته است.

راه آهن ایران نیز در سال ۱۳۱۷ با بار محوری ۷ تن کار خود را آغاز کرد و به تدریج تا سال ۱۳۴۸ بار محوری به ۱۸ تن و بار طولی به ۶ تن بر متر افزایش یافت. در این سال برای فراهم شدن شرایط ورود لکوموتیوهای GT26 بار محوری به ۲۰ تن افزایش یافت، عامل محرک افزایش بار محوری در سال ۱۳۷۱ نیز بالا رفتن وزن لکوموتیو C30-7 بود.

یک نمونه مناسب برای این مبحث راه آهن آفریقای جنوبی است که در سال ۲۰۰۷ با شبکه‌ای به طول ۲۲ هزار کیلومتر، با عرض ۱۰۶۵ میلیمتر دارای ۲۵۰۰ کیلومتر مسیر دو خطه، ۸۴۰۰ کیلومتر خط برقی، ۳۳۰۰ لکوموتیو، ۱۱۲ هزار واگن باری بوده و ۱۰۹ میلیارد تن کیلومتر جابه‌جایی بار داشته است (مسیر صرفاً مسافری، ۲۲۰۰ کیلومتر با ۵۳۰ میلیون مسافر، ۱۴ میلیارد مسافر کیلومتر).

این راه آهن برای توسعه ظرفیت در برخی مسیرهای معدنی به‌ویژه از ۱۹۷۰ به بعد چند اقدام موثر انجام داد؛ از جمله افزایش بار محوری از ۱۸ به ۲۶ و اکنون ۳۰ تن، دوخطه کردن گلوگاه‌ها با کاهش فراز در مسیر باردار و افزایش طول خطوط فرعی برای راه‌اندازی قطارهای سنگین و طولی.

هر چند شاخص‌های این راه آهن در مقایسه با راه آهن‌های دیگر جهان بویژه استرالیا در سطح پایین‌تری قرار دارد، ولی با توجه به عرض کم خطوط ریلی باری در این راه آهن، طرح‌ها و اقدامات ایشان تحسین هر فرد متخصص در حوزه ریلی را برمی‌انگیزد.

در مسیر تک خطه ۸۶۱ کیلومتری سیشن-سالدان‌ها با ۱۰ محل تلاقی (ایستگاه) هر قطار ۳۴۲ واگن به وزن بیش از ۴۱۰۰۰ تن و طول ۳۸۷۵ متر توسط ۹ لکوموتیو برقی در ۴ نقطه از قطار در شبکه برقی ۵۰ کیلوولت جابه‌جا می‌شوند و در حالی که قطارهای اولیه با ۲۱۰ واگن با ظرفیت ۸۰ تن بوده اکنون ظرفیت هر واگن به ۱۰۰ تن رسیده است.

با مقایسه تجربه این راه آهن با سایر راه آهن‌های باری سنگین از جمله راه آهن BHP استرالیا افزایش بار محوری و افزایش بار طولی به عنوان وجه مشترک آنها شناخته می‌شود.

با توجه به سیاست‌های نظام و تأکيدات مقام رهبری بر توسعه حمل و نقل ریلی و به‌ویژه قانون مدیریت سوخت که افزایش سهم این روش را به ۳۰ درصد در بخش بار برای سال ۹۰ تکلیف کرده بود و از سوی دیگر مشکلات ظرفیتی خطوط ریلی، به نظر می‌رسد برای تحقق این اهداف چاره‌ای جز رویکرد تجربه شده فوق نباشد و از آنجا که نوسازی و جایگزینی واگن‌های باری در دستور کار قرار دارد، می‌توان از این فرصت بهترین استفاده را کرد.

برای تبیین نقش مکمل بار محوری و بار طولی می‌توان به واگن‌های شش محوره اشاره کرد که با طول حدود ۲۰ متر وزن خالی آن ۳۰ تن و ظرفیت بار خالص آن ۹۰ تن است، افزایش بار محوری در این واگن با تعویض بوژی سه محوره با بوژی دو محوره محقق می‌شود، ولی با افزایش بار طولی به ۱۲ تن بر متر، طول واگن به ۱۰ متر کاهش می‌یابد.

در حالت اول قیمت و هزینه نگهداری واگن کاهش یافته و ظرفیت آن کمی و بنابراین ظرفیت خط اندکی بالا می‌رود، ولی در حالت دوم ظرفیت خط با حفظ بار محوری و بدون تقویت روسازی تقریباً دو برابر می‌شود.



ایمن تر

ارزانتر

سریع تر

## حمل بار گروپاژ مژده به صادرکنندگان و واردکنندگان

- سرویس حمل خردبار برای نخستین بار از ایران به روسیه و از روسیه به ایران از طریق ارمنستان.
- شرکت **کامل تبریز** پس از ۲۳ سال تجربه حمل خردبار به ارمنستان، برای اولین بار تجربه حمل خردبار از مسیر ارمنستان به کشور های گرجستان و روسیه و بالعکس را با موفقیت تجربه نمود.
- با وجود همکاران مجرب و معتبر ما در ارمنستان و روسیه هرگز نگران صادرات و واردات به کشورهای ارمنستان، گرجستان و روسیه نباشید.
- ما گمرکات ایران را از طریق کشور ارمنستان به کلیه گمرکات اروپای شرقی و غربی وصل نموده ایم.

از تماس با ما دریغ نکنید

تلفن: ۰۲۱-۶۶۷۲۵۹۹۲ نمابر: ۰۲۱-۶۶۷۲۵۹۳۲

Export@tirkantransport.com

Import@tirkantransport.com

Transit@tirkantransport.com

Info@Tirkantransport.com

www.tirkantransport.com

**اتحادیه شرکت های تعاونی سواری کرمانشاه**

پیشرو در توسعه و نوسازی خودروهای سواری کرایه  
بین شهری با خودروهای روز دنیا

آدرس: تهران، خیابان آزادی، خیابان اسکندری  
شمالی، خیابان فرصت شیرازی، بعد از تقاطع  
خیابان دکتر قریب، پلاک ۸۳، ورودی ۸، واحد ۴  
تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۷۲۰۶-۸  
فاکس: ۰۲۱-۶۶۹۴۹۰۵۷  
www.etcui.com

روزهای حمل و نقل  
۲۶ روز

**شرکت حمل و نقل جاده ای  
کامل تبریز**

شماره ۱۲۷ شبستر  
به مدیریت: **اسد اسدی**

**جناب آقای مهندس کشاورزیان**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس غلامی**  
معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس باقر جوان**  
مدیر کل محترم استان آذربایجان شرقی

**جناب آقای دکتر دغاغله**  
مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالای کشور

**فرارسیدن هفته حمل و نقل مبارک باد**

تبریز: کیلومتر ۲۷ جاده تبریز، موند، جنب کارخانه سیمان صوفیان  
تلفن: ۰۴۱-۴۲۵۲۷۳۳۵ همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۴۳۳۰

**حمل سیمان صوفیان به تمام نقاط کشور**





شرکت بر و بحر ایران  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

جناب آقای علیرضا دشتانی

اطمینان دارد که حضور پرتلاش و صادقانه و با تدبیر حضرتعالی، استاندارها و انتظارات جدید را زین پس برای پست بسیار مهم مدیر کل گمرک شهید رجایی و ناظر گمرکات استان هرمزگان به ارمغان خواهد آورد. همانگونه که در سه سال گذشته با شجاعت در کسوت مدیرکل دفتر نظارت بر ترانزیت مدیریتی حرفه ای، دقیق و مدبرانه را به نمایش گذارید که محصول آن کاهش قاچاق کالا از طریق رویه‌های ترانزیتی بود.

این گزینش را به جناب آقای دکتر کرباسیان، ریاست محترم گمرک ایران و تجار و بازرگانان و جامعه بندری و دریای و خانواده مغززان جناب صمیمانه تبریک می‌گویم و به جد باور دارد گمرک ایران بعنوان پاسدار و نگهبان تولید، صادرات و ترانزیت و در یک کلام اقتصاد کشور به مدیران لایق و شایسته‌ای چون شما به‌منظور حراست از بلیه خانمان‌سوز قاچاق کلاسخت نیازمند است.

سلامت و سربلند باشید  
امید ملک - مدیر عامل



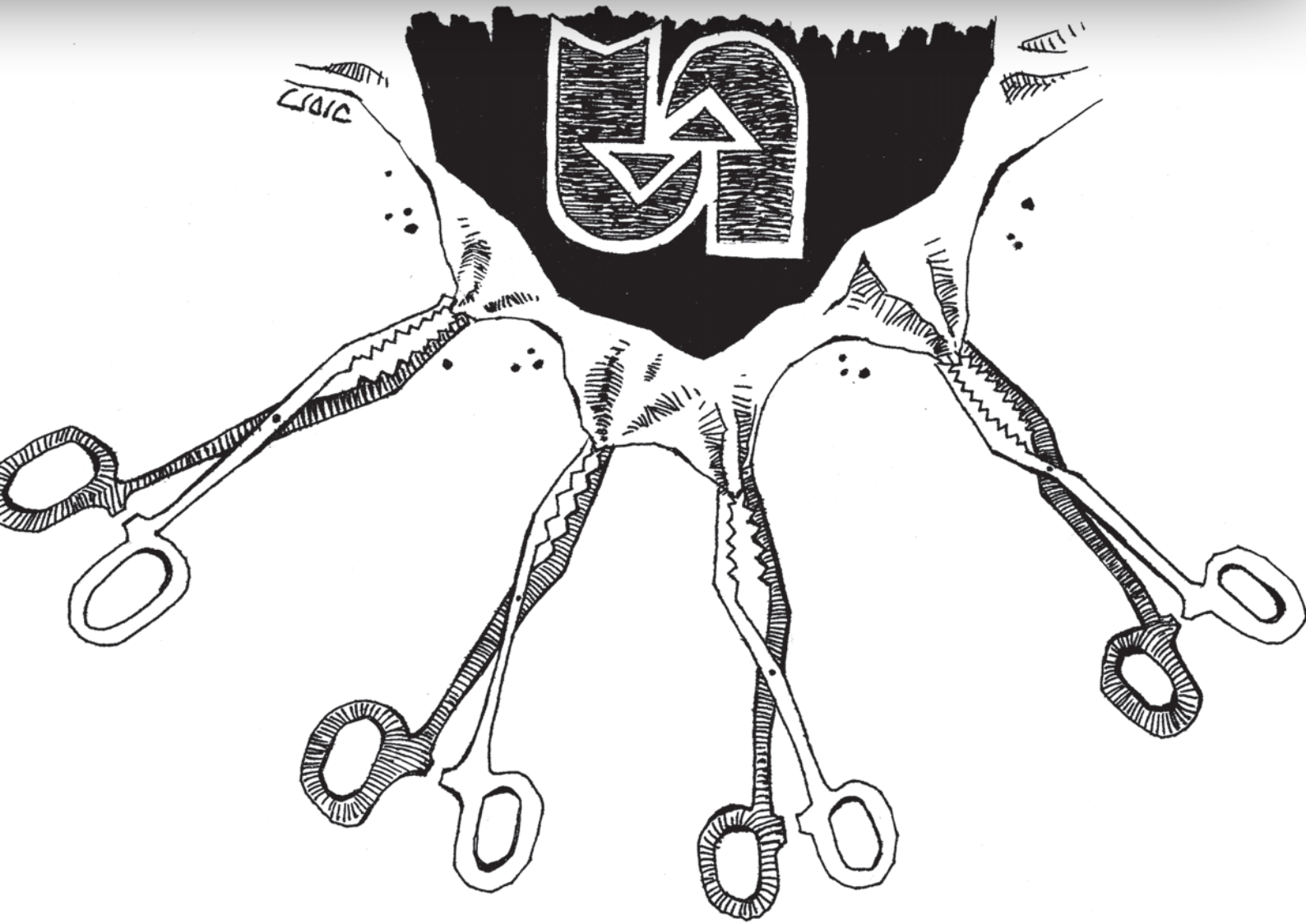
جناب آقای علیرضا دشتانی

با سلام،

خبر انتصاب حضرتعالی به سمت مدیرکل گمرک شهید رجایی و ناظر گمرکات استان هرمزگان همانند ولوله‌ای شیرین شبا هنگام در شهر پیچید.

مدیریت قاطع و آگاهانه جنابعالی در کسوت مدیرکل دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران در ۳ سال گذشته محصول دل بود نه انجام وظیفه و به ناچار به دل‌های دلسوختگان صنعت ترانزیت نیز نشست و رویه ترانزیت کالا را که به دروازه‌ای جهت سود جویی و قاچاق کالا در سایه سکوت قانون و یا عدم نظارت جدی بدل شده بود، مجدداً با تدابیر خود و همکارانتان به تراز فرمایشات مقام معظم رهبری در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی رساندید و نه تنها آبرو و احترام صنفی افزون گشت که ناهلان به درگاه‌های دیگری گریز زدند.

سلامت و سربلند باشید  
شهریار کیهانی - مدیر عامل



جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۹ به کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو در خصوص ساده و هماهنگ کردن رویه‌های گمرکی و در سال ۱۳۹۱ به کنوانسیون استانبول در خصوص ورود موقت پیوسته است و این کنوانسیون‌ها، حداقل ضوابط پذیرفته شده بین‌المللی برای انجام تشریفات گمرکی هستند که باید ضوابط آنها در قانون امور گمرکی منعکس شود. علاوه بر این، شرایط جدید اقتصادی و تجارت خارجی کشور، لزوم تسهیل در صادرات، کمک به تولید و اشتغال، کاهش رسوب کالا در مبادی و تسهیل ورود موقت کالا برای پردازش و صدور و نهایتاً رفع ابهام از برخی مواد، اصلاح قانون امور گمرکی (مصوب ۱۳۹۰) را الزامی ساخته است.

از این رو روند اصلاح این قانون از سال ۹۳ آغاز و سرانجام در اواخر سال گذشته بعد از تهیه توسط هیات دولت، تقدیم مجلس شد و اکنون نیز بعد از جلسات متعدد کارشناسی در مرکز پژوهش‌های مجلس، گمرک و کمیسیون‌های مختلف مجلس شورای اسلامی، به نظر می‌رسد این اصلاحیه به زودی در صحن علنی مجلس به رای گذاشته شود.

آنوش رحام، تحلیلگر امور گمرکی و مشاور کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران؛ سید محمود بهشتیان، مشاور عالی رییس کل گمرک ایران؛ غلامحسین امیری، دبیر قانون سراسری انجمن‌های صنفی حمل و نقل بین‌المللی کشور و مسعود عطری، عضو انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی که در کارگروه‌های مختلف مربوط به اصلاح قانون امور گمرکی حضور و نقش داشته‌اند، در گفت‌وگو با ترابریان دیدگاه‌های خود را در خصوص این اصلاحیه عنوان کردند.

دیدگاه کارشناسان در آستانه  
بررسی یک لایحه مهم

## اصلاحات گمرکی در گیت ارزیابی مجلس

آزاده کاری

■ **آنوش رحام: ایجاد قانونی که گمرک را ملزم کند تا بخش خصوصی را در تصمیم گیری ها سهیم کند از دیگر اصلاحات مورد نظر ما بود. براساس اصلاحیه فعلی، دولت موظف می شود در تدوین آیین نامه ها، شیوه نامه ها، دستورالعمل ها و بخشنامه ها، از ظرفیت های این بخش استفاده کند**

■ **یکی از پیشنهادات ما این بود که برخی قوانین مانند قانون حمل و نقل و قانون مبارزه با قاچاق کالا به شکل یکپارچه در قالب قانون امور گمرکی بررسی شوند که این موضوع مورد قبول مجلس قرار نگرفت، اما قرار است قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز همزمان با قانون امور گمرکی اصلاح شود**

رحام در این باره گفت: «هر چند حذف کاغذ پیش نیازهای بسیاری دارد و هنوز زیرساخت های لازم برای حذف فرآیندهای کاغذی در کشور فراهم نیست، با این حال باید این موارد در قانون دیده شود. با شیوه فعلی قطعا در آینده اختلافات بسیاری در ورود و نیز تبادل اطلاعات خواهیم داشت، بنابراین نیاز به قوانینی که فرایند کاغذ را به سمت الکترونیکی شدن تسری دهد احساس می شد که در لایحه جدید به این موضوع نیز توجه شده است.» او افزود: «ایجاد قانونی که گمرک را ملزم کند تا از بخش خصوصی به نحو مطلوبی مشورت گرفته و این بخش را در تصمیم گیری ها سهیم کند از دیگر اصلاحات مورد نظر ما بود که خوشبختانه انجام شد. براساس این پیشنهاد، دولت موظف می شود در تدوین آیین نامه ها، شیوه نامه ها، دستورالعمل ها و بخشنامه ها از ظرفیت های بخش خصوصی کشور نیز استفاده کند.»

به گفته رحام، بهبود امنیت و تبادل اطلاعات بین سازمان های مرتبط یکی دیگر از مواردی است که در اصلاحیه قانون امور گمرکی به آن پرداخته شده است. براساس این اصلاحیه، سازمان ها باید در قالب پنجره واحد در تبادل اطلاعات با یکدیگر همکاری کنند. علاوه بر این، تجزیه و تحلیل داده های آماری و دسترسی سریع به آمارهای تجارت، همکاری دوجانبه با کشورهای همجوار و تبادل اطلاعات با این کشورها و این که قوانین، مشکل توقف بی مورد کالا در گمرکات را حل کنند؛ از دیگر موارد اصلاحی در این قانون محسوب می شود.

#### افزایش تعداد نمایندگان اتاق بازرگانی در کمیسیون حل اختلاف

او با بیان این که برخی خلاءهای قانونی در این اصلاحیه رفع شده است تصریح کرد: «در زمینه حل اختلافات تجاری و گمرکی نیز در کمیسیون های حل اختلاف مشکلاتی وجود داشت که مورد بازنگری قرار گرفت. ما تاکید داشتیم که تعداد نمایندگان اتاق بازرگانی باید در این کمیسیون افزایش یابد.»

رحام گفت: «در اصلاحیه برای دو واژه کریبر و فورواردر، معادل فارسی انتخاب کردند که شخصا موافق این موضوع نبودم، زیرا این دو واژه جزء لاینفک تجارت و دو واژه بین المللی هستند. در نتیجه در قانون هم باید از ترمولوژی

آنوش رحام، مشاور کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، توضیحات کاملی درخصوص اصلاحات انجام شده در این لایحه ارائه داد. او با بیان این که اصلاح قانون امور گمرکی با هدف افزایش ظرفیت استفاده از کنوانسیون تجدیدنظر شده کیوتو، افزایش ضریب استفاده از قوانین ملی و ایجاد همخوانی بین کنوانسیون کیوتو و قوانین ملی انجام شده است، اظهار داشت: «در کشور ما قوانین متعددی در حوزه تجارت وجود دارد از جمله قانون اداره مناطق آزاد و مناطق ویژه، قانون صادرات و واردات. ضمن اینکه رویکرد سازمان های مختلف ذی مدخل نیز اغلب در تضاد با یکدیگر قرار دارد. وجود برخی انحصارها در این زمینه و نیز برخی عدم شفافیت ها در ارائه خدمات مالی در حوزه تشریفات گمرکی باعث شده تاکنون روند امور گمرکی دچار نقص های فراوان باشد. به همین دلیل گمرک قصد دارد این موارد را ساماندهی کرده و پرداخت های تجار را قابل رصد کند تا تجار بتوانند از جزییات پرداخت های خود مطلع شوند.»

رحام با اشاره به این که در این اصلاحیه یکسری استانداردهای گمرکی در خصوص تسهیل تجارت و تسهیل قانون امور گمرکی که WTO نیز تاکید بر اجرای آن دارد، مورد توجه قرار گرفته است، گفت: «برخی از استانداردهای مربوط به رویه های کنترلی منسجم نیز که در مقررات سازمان جهانی گمرک وجود دارد (ISCM) باید در قانون دیده می شد که این مورد نیز مورد ارزیابی قرار گرفت.»

وی در ادامه به جزییات بیشتری از این اصلاحیه اشاره کرد: «براساس بند ۵ و ۳ کنوانسیون کیوتو باید اصل تامین در قوانین گمرکی وجود داشته باشد. بدین معنا که صاحب کالا امکان انتخاب نوع تامین را داشته باشد. به عبارت دیگر، به جز مواردی که در قانون مشخص شده، مانند بیمه نامه و ضمانت نقدی، واحدهای تولیدی باید بتوانند موارد دیگر را نیز به عنوان تامین در اختیار گمرک قرار دهند. بنابراین سعی کردیم بحث تعهدات را در قانون پررنگ کنیم.»

#### حذف کاغذ در انجام امور گمرکی

یکی از مهم ترین موضوعات اصلاحی در لایحه، حذف کاغذ در انجام امور گمرکی است.

■ **غلامحسین امیری: در ماده ۵۷ قانون امور گمرکی، تبصره‌ای است که براساس آن چنانچه کالایی در قلمرو کشور باشد و به هر دلیلی از بین برود باید حقوق و عوارض گمرکی آن پرداخت شود. این مورد اصلاح شده و در صورت تصویب، از این پس، چنانچه گمرک تشخیص دهد کالا از بین رفته، دیگر مشمول پرداخت حقوق و عوارض گمرکی نخواهد بود**

– هم در مبادی ورودی و هم مبادی خروجی مناطق آزاد- حضور داشته باشد و مقررات را در این مناطق اعمال کند.»

### مشکل اجرای سلیقه‌ای قانون

او اضافه کرد: «اجرای سلیقه‌ای قانون، از مباحث مهمی است که باید مورد توجه قرار گیرد. در بسیاری موارد تفاسیر متعددی از قانون می‌شود و بارها در گمرکات کشور شاهد اجرای سلیقه‌ای قانون بوده‌ایم. این برخوردها باعث شده تا تجارت برخی فعالان خوشنام اقتصادی با مشکل مواجه شود. هدف ما این است که تمام مواردی را که باعث می‌شود در گمرکات اجرایی تفاسیر سلیقه‌ای از قانون به عمل آید، تشریح و تبدیل به قانون تفکیک شده کنیم. زیرا قوانین اینچنینی در تقابل با بخش خصوصی قرار دارند.»

### نیاز به تصویب قانون یکپارچه

رحام در پاسخ به این که تصویب این لایحه، چه تاثیری در روند امور گمرکی کشور خواهد داشت، اظهار کرد: «معتقدم قانون به تنهایی نمی‌تواند شرایط تجارت کشور را عوض کند، به دلیل این که تعداد قوانین موازی با امور گمرکی بسیار زیاد است. یکی از پیشنهادها ما این بود که برخی قوانین مانند قانون حمل و نقل و قانون مبارزه با قاچاق کالا به شکل یکپارچه در قالب قانون امور گمرکی بررسی شوند که این موضوع مورد قبول مجلس قرار نگرفت، اما قرار است قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز همزمان با قانون امور گمرکی اصلاح شود. همان طور که گفتیم برخی مواد این دو قانون با هم در تعارض هستند و باید تبدیل به یک قانون هماهنگ شوند.»

مشاور کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران تصریح کرد: «موارد بسیاری وجود دارد که باید در قوانین سازمان‌های دیگر اصلاح شود و صرفاً اصلاح در امور گمرکی مفید فایده نیست. در کشور ما تعداد قوانین مخمل کسب و کار کم نیست. قانون تعاونی‌های مرزنشین یکی از آنهاست. این قانون برای برخی تعاونی‌های مرزنشین انحصار وارداتی ایجاد می‌کند. برخی موارد هم اساساً محمل قانونی ندارند (مانند کالاهای تهنجی، ملوانی و کوله‌بری) ولی کم‌وبیش پذیرفته شده‌اند و اعمال می‌شوند. البته برخی معتقدند تعداد این

نوع قوانین زیاد نیست، اما به هر حال تجمیع این رویه‌ها، تعدد در مقررات را به وجود آورده و منجر به افزایش تخلفات شده است.»

وی افزود: «با وجود این شرایط، اغلب این طور به نظر می‌رسد که گمرک نتوانسته به خوبی از پس وظایف خود برآید، در حالی که نقش آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های سازمان‌های موازی کمتر به چشم می‌آید و این یکی از مشکلات بزرگی است که در حوزه بنادر، مناطق آزاد، استاندارها و مجوزها با آن مواجه هستیم.»

او ادامه داد: «بخش مهمی از حوزه ترخیص به اخذ مجوزها برمی‌گردد که در این زمینه نیز با مشکل روبه‌رو هستیم. بنابراین باید یک سیاست کلی بر مجموعه قوانین و مقررات حوزه تجارت حاکم شده و تبدیل به یک یا دو قانون منسجم شود. قانون صادرات و واردات می‌تواند با قانون امور گمرکی تجمیع شود.

برای مثال تغییر تعرفه کالاها که در سال چندین بار انجام می‌گیرد، مشکلات بسیاری در گمرک برای صاحبان کالا به وجود می‌آورد.»

او با اشاره به اینکه بارها اتفاق افتاده که تعرفه کالایی در طی یک سال، پنج بار تغییر کرده است، افزود: «با توجه به این که شرایط دور اظهاری در کشور به وجود آمده، ممکن است اظهارکننده به هنگام اظهار کالا، از تغییر آیین‌نامه‌ها و شیوه‌نامه‌ها مطلع نشده و براساس تعرفه متفاوتی، کالای خود را اظهار کند که در این صورت، محموله وی در گمرک به عنوان قاچاق محسوب می‌شود. در این شرایط صاحب کالا با مشکلات فراوانی مواجه خواهد بود و کالایش ضبط می‌شود و برخوردهای سلبی با او صورت می‌گیرد.»

### متولی خاصی در حوزه ترانزیت

#### وجود ندارد

او با بیان این که حوزه ترانزیت متولی ندارد، تصریح کرد: «بحث‌های مربوط به ترانزیت در قوانین مختلف به صورت پراکنده آورده شده، برخی در قانون ترانزیت، برخی در قانون امور گمرکی و مواردی از آن در قانون مناطق آزاد و مناطق ویژه دیده شده است. علاوه بر این سازمان‌هایی نظیر تعزیرات و نیروی انتظامی، شیوه‌نامه‌ها و بخشنامه‌ها مربوط به خود را دارند. همه اینها باعث شده تا متولی خاصی برای ترانزیت در کشور وجود نداشته باشد.

گمرکی استفاده کنیم، اما در نهایت کلمات "کارگزار حمل" و "حمل‌کننده" جایگزین این دو واژه شدند. همچنین ماده یک و دو قانون امور گمرکی نیاز به اصلاحات داشت که این اصلاحات بیشتر مربوط به تغییر عبارت و لغت بودند.»

او توضیح داد: «بعضی از عبارتها باعث می‌شد تا استنباطها و تفاسیر متفاوتی از قانون مواجه باشیم، بنابراین سعی کردیم لغاتی انتخاب کنیم که میزان اختلافات را تا حد زیادی کاهش دهد.»

مشاور کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران با اشاره به این که برخی از مواد کنوانسیون استانبول در خصوص معافیت‌های جزئی نیاز به اصلاحات داشت، افزود: «تعاریفی که در قانون در خصوص مناطق آزاد و گمرکی وجود دارد با یکدیگر در تضاد است، بنابراین در اصلاحیه سعی کردیم مناطق گمرکی و مناطق آزاد تفکیک شوند.»

به گفته رحام، یکی از وظایف گمرک نظارت بر عبور کالا از قلمرو کشور است: «... قلمرو کشور شامل تمام قلمرو مناطق آزاد و مناطق گمرکی می‌شود و چون در این حوزه، قانونگذار گمرک را اصلاح دانسته، این بحث مطرح شد که گمرک

■ امیری: در گذشته اگر کالایی وارد گمرک می‌شد و در بررسی بین اسناد و اظهار تفاوت وجود داشت، آن محموله به عنوان قاچاق شناخته می‌شد که در اصلاحیه فعلی این مشکل حل شده و شرکت‌های حمل و نقل سه ماه فرصت دارند تا اسناد را اصلاح کنند

باید حقوق و عوارض گمرکی آن پرداخت شود که این موضوع مورد اعتراض صاحبان کالا قرار دارد. کشورهای خارجی مرتب اعتراض می‌کنند که ما با توجه به تبلیغاتی که انجام داده‌اید، مسیر ترانزیتی کشور شما را انتخاب کرده‌ایم و حال که تمام محموله از بین رفته است، چرا باید حقوق گمرکی آن را بپردازیم. به هر حال، این مورد اصلاح شده و در صورت تصویب، از این پس، چنانچه محموله‌ای با این مشکل مواجه شود و گمرک تشخیص دهد کالا از بین رفته، دیگر مشمول پرداخت حقوق و عوارض گمرکی نخواهد بود.»

#### با سازمان‌های متخلف برخورد شود

او خاطر نشان کرد: «از سال ۷۷ تاکنون وزارت راه متولی این امر است، اما دخالت‌هایی که از سوی سازمان‌های مرتبط با صدور بخشنامه‌های مختلف صورت می‌گیرد باید از بین برود. اکنون شورای عالی ترابری کشور که به ریاست وزیر راه تشکیل می‌شود، به دنبال این هستند که این بخشنامه‌ها حتماً به تایید این شورا برسد و در غیر این صورت قابلیت اجرایی نداشته باشد، اما متأسفانه سازمان‌های مختلف همچنان به شیوه خود عمل می‌کنند. بنابراین نیاز است تا با سازمان‌های متخلف در این زمینه برخورد شود.»

امیری در پاسخ به اینکه آیا تخلفات و جرایم نیز در اصلاحیه مورد توجه قرار گرفته یا خیر، عنوان کرد: «میزان جرایم در قانون مبارزه با قاچاق آورده شده است و در این جا به دلیل ایجاد مغایرت، بحثی صورت نگرفت.»

وی ادامه داد: «در گذشته اگر کالایی وارد گمرک می‌شد و در بررسی بین اسناد و اظهار تفاوت وجود داشت، آن محموله به عنوان قاچاق شناخته می‌شد که در اصلاحیه فعلی این مشکل حل شده است و شرکت‌های حمل و نقل سه ماه فرصت دارند تا اسناد را اصلاح کنند. اگر اصلاح اسناد در این مدت صورت گرفت، می‌توانند بار خود را ترخیص کنند و در غیر این صورت کالا توسط دولت ضبط می‌شود، اما دیگر اتهام قاچاق بر آن وارد نیست.»

امیری با بیان این که برخی صاحبان کالا در زمینه ترخیص کانتینرهای خود کوتاهی می‌کنند، تصریح کرد: «این موضوع نتیجه مغایرت قانون امور

علت عقب‌ماندگی ترانزیت کشور نیز نبود متولی و قانون واحد است.»

#### اصلاح تبصره ماده ۵۷

غلامحسین امیری، دبیر کانون انجمن‌های صنفی حمل و نقل بین‌المللی نیز در گفت‌وگو با ترابران در این باره اظهار داشت: «وزیر اقتصاد در تاریخ ۹۳/۶/۲۹ اصلاحیه قانون امور گمرکی را در ۶۹ ماده تقدیم معاون اول رییس‌جمهور کرد. این اصلاحیه در ۱۳ جلسه کمیته فنی کمیسیون اقتصاد از تاریخ ۹۳/۷/۱۶ تا ۹۴/۱/۲۵ مورد بررسی قرار گرفت و پس از تصویب در چند جلسه، در ۱۹ دی ۹۴ از سوی ریاست جمهوری جهت سیر مراحل استصوابی برای ریاست مجلس ارسال شد.»

وی ادامه داد: «برخی از اصلاحات انجام شده در راستای انعطاف با کنوانسیون کیوتو در خصوص ساده‌سازی و هماهنگ کردن رویه‌های گمرکی و نیز انطباق با کنوانسیون استانبول در خصوص ورود موقت بوده است.»

امیری با اشاره به اینکه برخی اصلاحات نیز در حوزه تسهیل در امر تجارت و ترانزیت رخ داده است، تصریح کرد: «بحث اضافه شدن تامین و نیز اشخاص مجاز، از جمله موارد مهمی بود که در قانون فعلی وجود ندارد و در این اصلاحیه گنجانده شده است.»

به گفته امیری تامین شامل کسانی می‌شود که شناخته شده هستند و می‌توانند به جای تضامین گمرکی مواردی دیگر نظیر تعهد را جایگزین کنند. او درباره عاملان مجاز نیز گفت: «از جمله تسهیلاتی که به این افراد تعلق می‌گیرد این است که ترخیص کالای آنها با کمترین اسناد و اطلاعات لازم انجام می‌شود. البته در این باره نظرات مختلفی مطرح شد و عده‌ای معتقد بودند که ممکن است با این روش راه برای استفاده از رانت فراهم شود، اما واقعیت این است که این کار در تمام دنیا انجام می‌شود و ما نیز باید به این سمت برویم؛ ضمن اینکه در آیین‌نامه اجرایی، شرایط و ضوابط اشخاص مجاز دقیقاً تعیین می‌شود تا نتوان به شکل سلیقه‌ای در این خصوص عمل کرد.»

به گفته امیری در ماده ۵۷ قانون امور گمرکی، تبصره‌ای است که بر اساس آن چنانچه کالایی در قلمرو کشور باشد و به هر دلیلی از بین برود

گمرکی و قانون مناطق آزاد است. براساس قانون مناطق آزاد، برای ترخیص کالا محدوده زمانی در نظر گرفته نشده است؛ در نتیجه کالاها با کانتینر در گمرکات انبار شده‌اند و شرکت‌های حمل باید در این مدت مبلغی را به عنوان حق توقف پرداخت کنند. براساس قانون امور گمرکی چنانچه کالایی تا سه ماه ترخیص نشود متروکه شده و کانتینر به خط پیش‌فروش منتقل می‌شود. البته گمرک دو ماه اضافه نیز برای صاحبان کالا در نظر گرفته و نهایتاً باید طی ۵ ماه اقدام به ترخیص کالای خود کنند، وگرنه کانتینر ضبط می‌شود.»

او با بیان این که در حال حاضر اکثر گمرکات کشور تبدیل به مناطق آزاد یا مناطق ویژه شده‌اند و این دو قانون باید در مورد آنها اجرا شود، تصریح کرد: «اکنون نزدیک به یک میلیون کانتینر در گمرکات کشور متوقف هستند. برای جلوگیری از این مشکلات پیشنهاد دادیم که اگر صاحب کالا از ترخیص محتویات متوقفه در اماکن گمرکی مناطق آزاد و منطقه ویژه اقتصادی حداکثر ظرف مدت سه ماه از تاریخ تحویل کانتینر، خودداری کرد، گمرک و مراجع تحویل‌گیرنده موظف باشند بنا به درخواست شرکت حمل و نقل بین‌المللی مربوطه،

**■ محمود بهشتیان: شناسایی عوامل مجاز در گمرکات ایران از جمله اصلاحاتی است که در لایحه جدید مدنظر قرار گرفته است. این کار در تمام دنیا انجام می‌شود. تاکنون ۴۵ هزار نفر در دنیا توسط گمرکات کشورهای مختلف به عنوان عوامل مجاز شناخته شده‌اند و می‌توانند از تسهیلاتی خارج از قانون در روند تجارت خود بهره ببرند**

با فک پلمپ، محتویات کانتینر را تخلیه، ارزیابی و صورتجلسه کرده و کانتینر را در اختیار شرکت حمل و نقل قرار دهند.»  
 وی ادامه داد: «در صورتی که مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی این موضوع را پیگیری کند، مشکل کانتینرها حل می‌شود. این در حالی است که اکنون شرکت‌های حمل و نقل ضرر بزرگی را به دلیل مغایرت این دو قانون متحمل می‌شوند.»

### شناسایی عوامل مجاز

سیدمحمود بهشتیان، مشاور عالی رییس کل گمرک ایران نیز در پاسخ به این که آیا تعریف افراد مجاز در قانون و اعطای تسهیلات ویژه به این افراد، زمینه‌ساز ایجاد رانت نخواهد بود، گفت: «این کار در تمام دنیا انجام می‌شود و این گونه نیست که فقط گمرک ایران اقدام به این کار کرده باشد. براساس قانون شناسایی عاملان مجاز اقتصادی که اصطلاح بین‌المللی آن نیز AEO است، تاکنون ۴۵ هزار نفر در دنیا توسط گمرکات کشورهای مختلف به عنوان عوامل مجاز شناخته و به آنها گواهی AEO داده شده است.»

بهشتیان افزود: «این افراد می‌توانند از تسهیلاتی خارج از قانون در روند تجارت خود بهره ببرند. این موضوع اصلاً کار عجیبی نیست، وقتی یک نفر به درستی و با شفافیت تمام کار خود را انجام می‌دهد باید مورد تشویق قرار گیرد و این کار از طریق ارائه تسهیلات بیشتر به این افراد صورت می‌گیرد.»

به گفته بهشتیان، ارائه تسهیلات به افراد مجاز علاوه بر این که باعث تشویق این افراد به تجارت می‌شود روند رسیدگی به امور گمرکی را نیز تسهیل می‌کند. وی در این باره توضیح داد: «امکان این که از تمام کانتینرهایی که وارد کشور می‌شود بازرسی به عمل آید، وجود ندارد (روزانه سه هزار دستگاه کانتینر تنها وارد بندر شهید رجایی می‌شود). به همین دلیل گمرک در نظر دارد تا افراد شناخته‌شده و کم‌خطر و کسانی که مطمئن است بارشان از کارخانه‌های مجاز وارد کشور می‌شود و کالاهایشان دارای فاکتور است، از شمول بازرسی خارج کند. علاوه بر این، تسهیلات دیگری برای آنها در نظر گرفته خواهد شد تا با سهولت بیشتری تجارت خود را انجام دهند.»

او تصریح کرد: «قطعا این افراد باید دارای ویژگی‌های خاصی باشند و این گونه نیست که گمرک به هر کس که دلش خواست تسهیلات ارائه کند. در گام اول این افراد باید دفتر قانونی و توانایی مالی داشته و نیز سابقه تخلف در گمرک نداشته باشند. البته شرایط کامل این افراد بعد از تصویب لایحه در قالب آیین‌نامه مشخص خواهد شد.»

بهشتیان در پاسخ به این که تصویب این اصلاحیه چه تاثیری در روند امور گمرکی خواهد گذاشت خاطر نشان کرد: «امور گمرکی به گونه‌ای نیست که با اصلاح یک قانون بتواند تحت تاثیر قرار گیرد. قانون صادرات و واردات و انواع و اقسام قانون‌های دیگر و نیز سازمان‌های همجوار وجود دارند که هر کدام دارای شیوه‌نامه‌های خود هستند. چنانچه همه این سازمان‌ها با هم همکاری کنند ممکن است تاثیرگذار باشد، در غیر این صورت خود این اصلاحیه به تنهایی تاثیری در روند امور گمرکی نخواهد داشت.»

### تبدیل خواسته‌های صنفی به قانون

مسعود عطری، عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی نیز توضیحاتی در خصوص

روند تدوین اصلاحیه قانون امور گمرکی ارائه کرد: «یک سال پیش پیشنهادی از سوی گمرک در خصوص اصلاح قانون امور گمرکی به دولت ارائه شد و در کمیسیون اقتصادی دولت طی جلسات متعدد با حضور نمایندگان سازمان‌های مختلف از قبیل وزارت راه، وزارت صنایع، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان مناطق ویژه اقتصادی و سازمان مبارزه با قاچاق کالا و ارز مورد ارزیابی قرار گرفت. در جلسات متعددی پیشنهادها را تمام گروه‌ها ارزیابی شد و نماینده گمرک نیز از اصلاحات پیشنهادی خود دفاع کرد.»

او ادامه داد: «برخی پیشنهادها هم که در مورد آن به توافق نمی‌رسیدیم به کمیسیون فنی دولت ارجاع می‌شد تا مورد بررسی قرار گیرد. بعد از چند ماه این بررسی‌ها در کمیسیون اقتصادی دولت پایان یافت و به مجلس فرستاده شد. مرکز پژوهش‌های مجلس اولین جایی است که این موارد را بررسی می‌کند. این اصلاحیه طی پنج ماه در جلسات مختلف مرکز پژوهش‌ها مورد بررسی قرار گرفته و هنوز هم این بررسی‌ها ادامه دارد.»

عطری با بیان این که مرکز پژوهش‌ها تغییری در اصلاحیه ایجاد نمی‌کند اظهار داشت: «البته ممکن است چند عبارت را ویرایش کنند، اما ماهیت آن بند و ماده را تغییر نمی‌دهند. این لایحه توسط کارشناسان مرکز پژوهش‌ها خوانده می‌شود و چنانچه نظر متفاوتی داشته باشند آن را در کنار متن لایحه درج می‌کنند و وقتی لایحه وارد مجلس شود، به طور همزمان، به این نظرات هم رسیدگی می‌شود.»

وی با اشاره به این که این لایحه بعد از طی روند مذکور، اکنون در کمیسیون اقتصادی مجلس در دست بررسی است، تصریح کرد: «این کمیسیون از انجمن‌ها و سازمان‌ها خواسته تا اگر با توجه به اصلاحات نهایی شده، نقطه نظر یا پیشنهادی دارند، این موارد را به صورت کتبا برای بررسی بیشتر اعلام کنند. ما هم در انجمن ایران یکسری نکات را دارای اهمیت می‌دانیم که در اصلاحیه گمرک پیش‌بینی نشده است، بنابراین این موارد را از طریق اتاق بازرگانی پیگیری خواهیم کرد.»

عطری با بیان این که مهم‌ترین بحث در این لایحه، به تضامین مربوط می‌شود گفت: «علاوه بر تضامین متعددی که گمرک چه در بخش ترانزیت کالا و چه در بخش واردات از صاحبان کالا دریافت می‌کند، در این اصلاحیه، موضوع

از سوی بانک مرکزی اعلام شد

## ضوابط ورود و خروج ارز همراه مسافر و رانندگان عبوری

بانک مرکزی اعلام کرد که ورود ارز فیزیکی (اسکناس) توسط هر مسافر از خارج از کشور تا سقف ۱۰ هزار دلار و یا معادل آن به سایر ارزها بدون نیاز به اظهار آن در مبادی ورودی گمرک امکان پذیر است.

به گزارش بانک مرکزی، براساس «دستورالعمل اجرایی ضوابط ناظر بر ارز همراه مسافر» ورود ارز فیزیکی (اسکناس) توسط هر مسافر از خارج از کشور تا سقف ۱۰ هزار دلار و یا معادل آن به سایر ارزها بدون نیاز به اظهار آن در مبادی ورودی گمرک امکان پذیر است و ورود ارز فیزیکی به صورت اسکناس برای مبالغ بیش از ۱۰ هزار دلار و یا معادل آن به سایر ارزها مستلزم استعلام از مرکز اطلاعات مالی و مبارزه با پولشویی وزارت امور اقتصادی و دارایی (FIU) به لحاظ مقررات مبارزه با پولشویی است.



متن بخشنامه به شرح زیر است:

نظر به ضرورت ساماندهی مقررات ورود و خروج ارز همراه مسافر در هنگام ورود و یا خروج از کشور و رفع برخی کاستی‌ها و مشکلات موجود در ضوابط فعلی، تهیه و تدوین ضوابط جدید ارز همراه مسافر در دستور کار این بانک قرار گرفت و

متعاقب بررسی‌های به عمل آمده و هماهنگی با سایر مراجع ذی ربط از جمله گمرک ایران، بانک ملی ایران، مرکز اطلاعات مالی و مبارزه با پولشویی وزارت امور اقتصادی و دارایی، ریاست جمهوری و ... «دستورالعمل اجرایی ضوابط ناظر بر ارز همراه مسافر» جهت اجرا از تاریخ ۱۳۹۵/۰۹/۰۱ ابلاغ می شود. در این ارتباط برای ورود مبالغ بیش از ۱۰ هزار دلار یا معادل آن به سایر ارزها، مسافر بایستی نسبت به اظهار آن به درگاه گمرک ورودی اقدام و متعاقباً مسافر توسط گمرک به باجه بانک ملی ایران هدایت شده و ضمن تودیع مبلغ مازاد ارز خود، رسید چاپی مربوطه را که حاوی کد رهگیری است، دریافت می کند.

پس از صدور تاییدیه مرکز اطلاعات مالی و مبارزه با پولشویی (FIU)، وجه مازاد مورد بحث بنا به درخواست مسافر عیناً به وی مسترد، حواله و یا از وی به نرخ آزاد خریداری می شود. ضمناً خروج ارز مازاد بر سقف تعیین شده فوق با ارائه کد رهگیری مربوطه میسر خواهد بود.

همچنین در چارچوب دستورالعمل جدید، دارندگان اظهارنامه‌های قبلی (غیر الکترونیکی) حداکثر ۶ ماه فرصت دارند تا با مراجعه به پایگاه اطلاع رسانی گمرک به آدرس [www.irica.gov.ir](http://www.irica.gov.ir) نسبت به ثبت اطلاعات مربوطه و دریافت کد رهگیری اقدام کنند.

ضمناً خروج ارز فیزیکی (اسکناس) دارندگان این نوع اظهارنامه‌ها در مهلت تعیین شده (شش ماه) و بعد از آن صرفاً توسط خود شخص اظهارکننده و با همان نوع ارز اظهار شده با ارائه رسید چاپی حاوی کد رهگیری و تحویل اصل اظهارنامه قبلی به گمرک مربوطه امکان پذیر است.

از تاریخ ۱۳۹۵/۰۹/۰۱ ورود و خروج ارز برای مبالغ بیش از ۱۰ هزار دلار و یا معادل آن به سایر ارزها در چارچوب دستورالعمل مزبور و صرفاً از طریق مبادی چهارده گانه ورودی و خروجی گمرک که باجه‌های فعال بانک ملی در آنها مستقر هستند، امکان پذیر بوده و در سایر مبادی ورودی/خروجی حداکثر تا سقف ۱۰ هزار دلار یا معادل آن به سایر ارزها مجاز خواهد بود. مقررات یادشده شامل رانندگان بخش حمل و نقل بین‌المللی (ترانزیت) نیز می شود.

تأمین هم اضافه شده، یعنی صاحبان کالا می توانند موارد دیگری را نیز به عنوان تضمین در اختیار گمرک قرار دهند.»

این عضو انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران ادامه داد: «تعریف عاملان مجاز اقتصادی در لایحه جدید بیشترین وقت جلسات را به خود اختصاص داد. واضح است که افراد مجاز باید معیار داشته باشند. گمرک نیز معتقد بود که این افراد باید براساس ضوابطی تعیین شوند که این ضوابط در آیین‌نامه‌های بعدی تدوین خواهد شد. همچنین برخی شرکت‌های بزرگ شناخته شده که به دولت نیز وابستگی دارند، می توانند مشمول این آیین‌نامه شوند، ولی موضوع اینجاست که از چه طریق می توان فهمید یک فرد معتبرتر از این شرکت‌ها هست یا نیست. همانطور که گفتیم بحث‌های زیادی بر سر این موضوع انجام گرفت و موافق و مخالفان نظرات خود را مطرح کردند.»

به گفته عطری، یکی از ایراداتی که در حوزه ترانزیت وجود دارد این است که بر اساس قانون هر کامیونی که به قصد ترانزیت از مبدا راه می افتد باید ظرف ۵ روز به کشور مقصد برسد در غیر این صورت محموله به عنوان قاچاق در نظر گرفته می شود.

او در این باره افزود: «در این قانون پیش‌بینی نشده که اگر اتفاقی برای محموله بیفتد از این قانون مستثنی شود که در اصلاحیه این مورد را پیش‌بینی کردیم تا چنانچه کالای ترانزیت به دلایلی نتوانست به موقع وارد کشور مقصد شود صاحب آن زیان نبیند. علاوه بر این، جرائمی که برای برخی کالاها در نظر گرفته می شد، ارقام بسیار بالایی بود، به خصوص در ارتباط با صادرات که برخی موارد در این زمینه اصلاح شد.»

عطری در پاسخ به این که تصویب این لایحه چه اندازه در بهبود روند امور گمرکی تاثیرگذار است گفت: «قطعا این لایحه تاثیرات مثبتی در این حوزه خواهد داشت؛ چرا که ۵۰ درصد نظرات بخش خصوصی در این اصلاحیه گنجانده شده است. هرچند هنوز مشخص نیست در صحن علنی مجلس چه تغییراتی در آن اعمال شود. البته قرار است برخی از خواسته‌های بخش خصوصی نیز در قسمت آیین‌نامه دیده شود که به موقع آنها را مطرح خواهیم کرد. تلاش می کنیم تا حد ممکن خواسته‌های خود را تبدیل به قانون کنیم، زیرا تغییر قانون به راحتی ممکن نیست.»

جزئیات لایحه اصلاح قانون امور گمرکی

## رونمایی از اصلاحات گمرکی

همانطور که مطلب پیشین اشاره شد، لایحه اصلاح قانون امور گمرکی برای طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است. این اصلاحات از یک کلمه تا چند مساله اساسی و کلی را در بر می گیرد. شناسایی فعالان مجاز اقتصادی و توجه به کنوانسیون‌هایی بود که طی چهار سال گذشته کشورمان به آنها پیوسته است از جمله اصلاحات صورت گرفته است. بخش‌هایی از اصلاحیه مذکور را تقدیم خوانندگان کرده‌ایم؛ با این توضیح که این اصلاحات پیشنهادی، ممکن است در هنگام تصویب در صحن علنی مجلس، دچار تغییرات شود.

**ماده ۱-** ماده (۱) به شرح زیر اصلاح می‌شود:  
الف- در بند (ج)، عبارت‌های «کریر و فورواردر» و «گیرنده کالا» به ترتیب به صورت عبارت‌های «کریر- فورواردر» و «ذی‌نفع یا ترانزیت‌کننده» اصلاح و عبارت «در مقابل ارائه بارنامه و یا دستور صادرکننده بارنامه» قبل از عبارت «بلامانع بودن» اضافه می‌شود.

ب- در بند (ح)، عبارت «به انتخاب اظهارکننده» قبل از عبارت «برای اجرای الزامات» اضافه می‌شود.  
پ- در بند (د)، عبارت «از جمله مالیات و عوارض» بعد از عبارت «به علاوه وجوهی» و عبارت «مالیات بر ارزش افزوده» قبل از عبارت «هزینه‌های انجام خدمات» اضافه می‌شوند.

ت- در بند (ش) واژه «ورودی» بعد از «صاحب کالای تجاری»، «و بارنامه ظهنویسی» بعد از عبارت «از طرف بانک مهر» و عبارت «ظهنویسی ترخیصیه و قبض انبار توسط شرکت‌های حمل و نقل اعم از کریر- فورواردر نیاز به گواهی ندارد.» به انتهای بند اضافه می‌شوند.

ث- در بند (گ) عبارت «در محدوده اختیارات قانونی» بعد از عبارت «نظارت یا اجرای آن» اضافه می‌شود.

ج- در بند (ل)، واژه «گمرکی» بعد از عبارت «هزینه‌های انجام خدمات» اضافه و عبارت «هزینه اشعه ایکس» و واژه «اماکن» به ترتیب به صورت واژه‌های «پرتونگاری» و «انبارهای» اصلاح می‌شوند.

**ماده ۲-** بندهای زیر به ماده (۱) الحاق می‌شود:

م- استیناف: اقدام شخص به طرح یا اقامه دعوی از طریق مراجع ذیصلاح رسیدگی به اختلافات گمرکی، موضوع مواد ۱۴۴ و ۱۴۶ این قانون که به طور مستقیم از یک تصمیم یا عدم تصمیم گمرک مورد تأثیر قرار گرفته و خود را متضرر می‌داند.

ن- اشخاص مجاز: اشخاص حقیقی یا حقوقی که بر اساس شرایط و معیارهای تعیین شده از سوی گمرک، سوابق مناسبی در زمینه رعایت مقررات و الزامات گمرکی و نظام رضایت بخشی در مدیریت بایگانی و سوابق تجاری خود دارند.

و- تامین: تضمین انتخابی اظهارکننده و یا سایر مواردی که براساس دستورالعملی که به تصویب وزیر اقتصاد می‌رسد، برای انجام یک الزام در قبال گمرک، مورد پذیرش گمرک قرار گیرد.

کنترل مبتنی بر حساسی: تمهیداتی که به وسیله آن گمرک از صحت و اصالت اظهار، از طریق بررسی دفاتر، سوابق سامانه تجاری و اطلاعات بازرگانی





■ براساس ماده (۶) اصلاحی  
گمرک ایران می تواند کالای  
متعلق به اشخاص مجاز  
را که توانایی مالی قابل قبولی  
دارند، با رعایت سایر  
مقررات با مهلت حداکثر  
سه ماه برای پرداخت  
یا متعاقبا تامین وجوه مربوط  
که حداکثر بیش از یک  
سال نباشد، ترخیص نماید

عبارت «بارگنج‌های چندمحموله‌ای (Loading Container Less=LCL)» اصلاح می‌شوند  
**ماده ۱۷-** در تبصره (۳) ماده (۲۴)، واژه «کالا» قبل از عبارت «متروکه نمی‌شود» حذف می‌شود.  
**ماده ۱۸-** در ماده (۲۵) عبارت «شماره آن باید در هنگام تحویل کالا در اظهارنامه اجمالی یا بیانه یا اسناد معتبر دیگر به مرجع تحویل‌گیرنده اعلام گردد، بیمه باشد، تا زمانی که بیمه‌نامه مزبور دارای اعتبار است، کالا تحت پوشش آن است و برای این مدت حق بیمه توسط مرجع تحویل‌گیرنده دریافت نمی‌گردد.» به عبارت «تاریخ صدور آن قبل از ورود کالا باشد، بیمه شده باشد، تا زمانی که بیمه‌نامه مزبور دارای اعتبار است، کالا تحت پوشش آن بوده و برای آن مدت حق بیمه توسط مرجع تحویل‌گیرنده کالا دریافت نمی‌گردد. ارزش کالا برای دریافت حق بیمه محلی و پرداخت گرامت از جمله گرامت موضوع ماده (۲۶) این قانون، ارزش "سیف" کالا مندرج در اسناد خرید است.» اصلاح و تبصره‌های ۱، ۲ و ۴ حذف و تبصره‌های ۳ و ۵ به عنوان تبصره‌های (۱) و (۲) تلقی و در تبصره (۲) عبارت «و گرامت» بعد از عبارت «بیمه محلی» اضافه می‌گردد.  
**ماده ۱۹-** در ماده (۲۸) واژه «تضمین» بعد از عبارت «متعلق به آن» به واژه «تامین» اصلاح می‌شود.  
**ماده ۲۰-** در بندهای (الف) و (ب) ماده (۲۹)، واژه «تضمین» به واژه «تامین» و در بند (الف) واژه «تامین» به واژه «فراهم» اصلاح می‌شوند.

الحاق می‌شود: «تبصره- گمرک ایران مکلف است با رعایت ماده (۸) قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۴ و ماده (۱۴) قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲ در کلیه مبادی ورودی و خروجی این مناطق به منظور اعمال مقررات استقرار یابد.»

**ماده ۹-** در ماده (۱۲) عبارت «یا در مکان دیگری به تشخیص گمرک» به عبارت «یا به تشخیص گمرک در مکان دیگری» اصلاح و عبارت «همچنین این سازمان‌ها برای انجام کنترل‌های خود و تسریع و تسهیل باید از شیوه‌هایی نظیر مدیریت خطر، به‌کارگیری تجهیزات کنترلی نامحسوس (پرتونگاری...) و با بازرسی‌های اتفاقی استفاده کنند. سازمان‌های کنترلی مستقر در مبادی گمرکی در امور مرتبط با رویه‌ها و تشریفات گمرکی و ساعات کار، موظف به هماهنگی با گمرک مربوط می‌باشند.» به انتهای این ماده اضافه می‌شود.

**ماده ۱۰-** متن ذیل به عنوان ماده (۱۲) مکرر الحاق می‌شود: «ماده ۱۲ مکرر- گمرک جمهوری اسلامی ایران مکلف است به منظور افزایش همکاری و تسهیل مشارکت در ایجاد موثرترین روش کاری طبق مقررات ملی و موافقتنامه‌های بین‌المللی نسبت به برقراری و حفظ ارتباط رسمی مشورتی با جامعه تجاری اقدام نماید.»

**ماده ۱۱-** در ماده (۱۴) واژه «ارزش» قبل از عبارت «بهای خرید کالا» حذف می‌شود.

**ماده ۱۳-** در ماده (۱۶)، عبارت «قلمرو گمرکی» به واژه «کشور» اصلاح می‌شود.

**ماده ۱۴-** در ماده (۱۸)، عبارت «جهت تخلیه» بعد از عبارت «قلمرو گمرکی» اضافه و عبارت «و در صورت نیاز، بارنامه‌های (راهنما‌های) هر ردیف از فهرست کل بار» حذف می‌شود.

**ماده ۱۵-** متن زیر به عنوان تبصره (۲) به ماده (۱۹) الحاق و تبصره قبلی، تبصره (۱) تلقی می‌شود: «تبصره ۲- در مواردی که سایر دستگاه‌های اجرایی عهده‌دار انجام وظایف مذکور در این ماده و تبصره (۱) آن می‌باشند، چگونگی هماهنگی و اجرا به موجب آیین‌نامه اجرایی این قانون خواهد بود.»

**ماده ۱۶-** در تبصره ماده (۲۱)، عبارت «بارگنج‌هایی که در مقصد بارنامه به عنوان چند محموله‌ای (LCL) اظهار اجمالی و تحویل مرجع تحویل‌گیرنده می‌شوند» حذف و واژه «یا» قبل از عبارت «ارائه بارنامه‌های تفکیکی» اضافه و واژه «بارگنج» به

اشخاص ذی‌نفع اطمینان حاصل می‌کند.  
**معافیت جزئی:** معافیت از پرداخت یک قسمت از مبلغ کل حقوق و عوارض ورودی که چنانچه کالاها در تاریخی که تحت روش ورود موقت قرار گرفته‌اند جهت مصرف در داخل ترخیص می‌گردید، قابل پرداخت بود.

**ماده ۳-** در بند (پ) ماده (۳)، واژه «دریافتی» بعد از عبارت «استرداد اضافه» به واژه «پرداختی» و عبارت «و ملوانان» به انتهای بند (ث) و واژه «خارجی» به انتهای بند (ع) اضافه می‌شوند.

**ماده ۴-** در بند (الف) ماده (۴)، عبارت «عزل و نصب کارمندان، نقل و انتقال آنان از واحدی به واحد دیگر» حذف و در بند (پ)، عبارت «جدول حق شغل موضوع ماده (۶۵) قانون مذکور با ضریب ۱/۲ و برای مناطق کمتر توسعه‌یافته و بد آب و هوا با ضریب ۱/۵» اصلاح و عبارت «رییس کل» قبل از عبارت «گمرک می‌تواند برای تامین» و عبارت «عزل و نصب و نقل و انتقال» قبل از عبارت «نیروی‌های انسانی» اضافه می‌شوند.

**ماده ۵-** در ماده (۶) عبارت «به طور قطعی» حذف و عبارت «همچنین گمرک جمهوری اسلامی ایران می‌تواند کالای متعلق به اشخاص مجاز که توانایی مالی قابل قبولی دارند را با رعایت سایر مقررات با مهلت حداکثر سه ماه برای پرداخت یا متعاقبا تامین وجوه مربوط که حداکثر بیش از یک سال نباشد، ترخیص نماید.» به انتهای ماده اضافه و در انتهای تبصره (۱)، واژه «نیست» به عبارت «و ترخیص شده نمی‌گردد» اصلاح می‌شود.

**ماده ۶-** در ماده (۷) عبارت «کالای موجود در گمرک» به عبارت «کالاهای موجود در اماکن گمرکی» اصلاح می‌شود.

**ماده ۷-** در ماده (۱۰) عبارت «وصول حقوق ورودی برای کالاهای مجاز معادل حقوق ورودی متعلقه و برای سایر کالاها معادل حقوق ورودی متعلقه به علاوه نصف تا سه برابر ارزش کالا است که حسب مورد توسط گمرک تعیین می‌شود.» به صورت عبارت «ترخیص کالاهای مجاز معادل حقوق ورودی و برای کالاهای مجاز مشروط یا ممنوع گمرک می‌تواند علاوه بر تضمین فوق بین ۵۰ درصد تا سه برابر ارزش تامین اخذ نماید. آیین‌نامه این ماده با پیشنهاد گمرک جمهوری اسلامی ایران به تصویب وزیر امور اقتصادی و دارایی می‌رسد.» اصلاح می‌شود.

**ماده ۸-** در ماده (۱۱) واژه «روش‌های» به صورت واژه «کنترل‌های» اصلاح و تبصره ذیل به ماده مذکور

## ■ براساس ماده ۴۲ اصلاحی گمرک برای اشخاص مجاز امکان ترخیص کالا با حداقل اسناد و اطلاعات و اجازه تکمیل بعدی اظهارنامه نهایی کالا و انجام تشریفات در اماکن متعلق به اشخاصی را که گمرک مجاز اعلام کرده، فراهم خواهد کرد

**ماده ۲۱-** در ماده (۳۲) واژه «صلاحیت‌دار» به واژه «قانونی» و عبارت «ماده ۱۰» به عبارت «ماده ۲۱۵» اصلاح می‌شوند.

**ماده ۲۳-** در تبصره (۱) ماده (۳۷)، عبارت «از بارگنج خارج» به عبارت «با حضور نماینده شرکت حمل و نقل (صاحب بارگنج) تخلیه» اصلاح و عبارت «متروکه شود و» حذف و عبارت «دو ماه» به عبارت «سه ماه» اصلاح می‌شود و در تبصره (۲) واژه «است» به عبارت «و تسویه بدهی به گمرک ایران می‌باشد.» اصلاح و در تبصره (۴) عبارت «و سایر هزینه‌های کالاهای متروکه» حذف می‌شود.

**ماده ۲۴-** در ماده ۴۲ واژه «خروج» به واژه «ترخیص» و واژه (۷) به واژه «۳۰» اصلاح می‌شوند.

**ماده ۲۵-** متن ذیل به عنوان ماده (۴۲) مکرر الحاق می‌شود: «ماده ۴۲ مکرر- گمرک برای اشخاص مجاز تسهیلات زیر را فراهم می‌نماید:

**الف-** ترخیص با حداقل اسناد لازم جهت تشخیص کالا و اجازه تکمیل بعدی اظهارنامه نهایی

**ب-** انجام تشریفات در اماکن متعلق به اشخاص که گمرک مجاز اعلام نموده است.»

**ماده ۲۶-** در ماده (۴۴) عبارت «توسط هیات وزیران تعیین می‌شود» به عبارت «در آیین‌نامه اجرایی این قانون تعیین خواهد شد.» اصلاح می‌شود.

**ماده ۲۷-** در ماده (۴۵) عبارت «مجاز، مشروط» به عبارت «مجاز مشروط» اصلاح، عبارت «نقدی و به طور قطع» حذف و عبارت «به صورت سپرده نقدی یا ضمانتنامه بانکی تودیع» به واژه «تامین» اصلاح می‌شود. همچنین در تبصره (۱) واژه «مسوول» و

در تبصره (۲) عبارت‌های «جز در مواردی که مرجع تحویل‌گیرنده به هر دلیل قادر به تحویل کالا نباشد» و «بار مالی اضافی ناشی از اجرای این قانون از محل درآمدهای حاصل از اجرای آن تامین می‌گردد.» حذف می‌شوند.

**ماده ۲۸-** در تبصره ماده (۵۰) واژه «تضمین‌ها» به واژه «تامین» اصلاح می‌شود.

**ماده ۲۹-** در تبصره ماده (۵۳) عبارت «نحوه تامین» قبل از عبارت «میزان تضمین» اضافه می‌شود.

**ماده ۳۱-** در ماده (۵۵) عبارت «در مورد کالای اضافی نسبت به ضبط کالا و در مورد کالای کسری و مغایر، طبق مقررات قاچاق اقدام می‌شود» به عبارت «در صورت سالم بودن مهر و موم (پلمب) مراتب صورت‌مجلس می‌شود تا گمرک خروجی براساس تبصره ماده (۵۶) اقدام نماید. در صورت دست‌خوردگی مهر و موم (پلمب) یا محفظه پس از بررسی محموله از سوی گمرک با ابزارهای کنترلی در اختیار، چنانچه مشخص گردید محموله منطبق با وضعیت آن به هنگام ورود به قلمرو گمرکی می‌باشد وفق صدر ماده عمل می‌گردد در غیر این صورت کالای اضافی ضبط و کالای کسری و مغایر طبق مقررات قاچاق اقدام می‌گردد.» اصلاح و متن زیر به عنوان تبصره (۲) به ماده مذکور الحاق و تبصره قبلی به عنوان تبصره (۱) تلقی می‌شود:

**«تبصره ۲-** سازمان شاکمی محمولات ترانزیتی در مسیرهای ترانزیتی کشور صرفاً گمرک بوده و اعمال ظن قوی به قاچاق در مسیرهای مذکور از طریق نیروی انتظامی طبق تبصره (۱) انجام می‌گیرد.»

**ماده ۳۲-** در تبصره ماده (۵۶) عبارت «و احراز عدم سوءنیت» حذف می‌شود.

**ماده ۳۳-** در انتهای تبصره (۱) ماده (۵۷) عبارت «مگر آنکه برای گمرک محرز شود کالا از بین رفته است که در این صورت گمرک از دریافت حقوق ورودی نیز صرف‌نظر می‌نماید» اضافه و در تبصره (۲) ماده (۵۷)، واژه «گمرک» بعد از عبارت «کالا به» به عبارت «گمرک‌های مسیر یا» اصلاح و متن زیر به عنوان تبصره (۳) الحاق می‌شود:

**«تبصره ۳-** گمرک‌های مبدا و مقصد مکلفند به طور هفتگی ردیف‌های مرزی تسویه نشده خود را پیگیری و تعیین تکلیف نمایند.»

**ماده ۳۴-** در تبصره ماده (۵۹) عبارت «نحوه تامین» قبل از عبارت «میزان تضمین» اضافه می‌شود.

**ماده ۳۵-** در ماده ۶۰ اصلاحات زیر انجام می‌شود:

**الف-** در ماده یاد شده، عبارت «یا موارد قوه قهریه

(فورس ماژور)»، بعد از عبارت «انبارهای گمرکی» اضافه می‌شود.

**ب-** عبارت «مرجع تحویل‌گیرنده مکلف است کالای موضوع عبور داخلی را در مقابل خطرات ناشی از تصادف و آتش‌سوزی بیمه نماید و حق بیمه مربوطه را به هنگام ترخیص از صاحب کالا وصول کند.» از تبصره (۱) حذف می‌شود.

**پ-** عبارت «تبصره ۲» به عبارت «تبصره ۳» اصلاح و متن زیر به عنوان تبصره (۲) الحاق می‌شود: «در مسیر حمل عبور داخلی اداری مسوولیت حفاظت کالا حسب مورد با عبوردهنده است.»

**ماده ۳۷-** متن ذیل به عنوان ماده (۶۱) مکرر الحاق می‌شود: «ماده ۶ مکرر- در موارد استثناء که در مسیر عبور، ظن قوی به تخلف وجود دارد و در اثر کنترل گمرکی اختلافی بین محموله و پروانه عبور کشف شود، در مورد کالای اضافی طبق ماده ۶۱ و در مورد کالای کسری مراتب صورت‌مجلس و جهت اجرای ماده ۶۳ به گمرک مقصد اعلام شود.»

**ماده ۳۸-** در تبصره ماده (۶۲) واژه «سرق» قبل از واژه «بیماری» اضافه و عبارت «پنج روز» به عبارت «ده روز کاری» اصلاح می‌شود.

**ماده ۳۹-** در ماده (۶۶) عبارت «از محل درآمد جاری» قبل از عبارت «باید به صادرکننده مسترد گردد» اضافه می‌شود.

**ماده ۴۰-** در ماده (۶۸) «گمرک و» قبل از عبارت «سایر سازمان‌های وصول‌کننده» حذف می‌شود.

**ماده ۴۱-** در ماده (۷۱) عبارت «کالاهای مجاز» به واژه «کالاهای» اصلاح و در تبصره ماده مذکور واژه «تضمین» به عبارت «اخذ تامین» اصلاح می‌شود.

**ماده ۴۲-** در ماده (۹۷)، واژه «زمینی» بعد از عبارت «وسیله نقلیه» اضافه و عبارت «ورودی یا خروجی» به عبارت «توسط شرکت‌های حمل و نقل مربوط» اصلاح و عبارت «به شرط سپردن تعهد» حذف و عبارت «به شرط تودیع تعهد» بعد از عبارت «شرکت حمل و نقل ایرانی مربوط» اضافه می‌شود.

**ماده ۴۳-** متن زیر به عنوان تبصره (۱) به ماده (۹۸) الحاق و تبصره قبلی به عنوان تبصره (۲) تلقی می‌شود: «تبصره ۱- اجازه تخلیه و انتقال برای کالاهای ممنوعه موضوع ماده (۱۲۴) این قانون صادر نمی‌گردد و در صورتی که برخلاف اسناد و اظهارنامه کالای انتقالی، کالای ممنوعه کشف شود، ضبط شده و مشمول قاچاق نخواهد شد و مطابق ماده (۳۳) این قانون عمل خواهد شد.»

**ماده ۴۴-** در ماده ۹۹ عبارت «تجاری-صنعتی و ویژه



ت- به انتهای بند (ت) عبارت «و یک نفر عضو اصلی به عنوان نماینده اتاق تعاون» اضافه می‌شود.  
ث- متن زیر جایگزین بند (ث) می‌شود: «ث- یک نفر عضو اصلی به عنوان نماینده وزارت جهاد کشاورزی»

ج- در تبصره (۲)، واژه «مرتبط» حذف می‌شود.  
چ- در تبصره (۵) عبارت «برای طرح اختلاف در کمیسیون مذکور صاحب کالا باید معادل ۰/۵ درصد مبلغ مورد اختلاف را به عنوان حق رسیدگی به صورت سپرده پرداخت نماید. در صورتی که رای صادره به وسیله کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی در تایید نظریه گمرک باشد مبلغ مذکور به درآمد قطعی منظور می‌گردد لکن در صورتی که رای به نفع صاحب کالا باشد یا اینکه با درخواست صاحب کالا اختلاف به کمیسیون تجدید نظر احاله شود و رای کمیسیون فوق به نفع صاحب کالا باشد، مبلغ سپرده مسترد می‌گردد.» حذف می‌شود.

ح- در تبصره (۸) واژه «شش» به واژه «پنج» اصلاح می‌شود.

ماده ۵۹- ماده (۱۴۶) به شرح زیر اصلاح می‌شود:  
الف- در بندهای (الف) و (پ) عبارت «از کارمندان» به عبارت «به عنوان نماینده» اصلاح می‌شود.

ب- در بند (پ)، عبارت «یا نماینده وزارت جهاد کشاورزی» بعد از عبارت «وزارت صنعت، معدن و تجارت» و عبارت «مربوط حسب مورد» پس از عبارت «به انتخاب وزیر» اضافه می‌شود.

پ- متن ذیل جایگزین تبصره (۲) می‌شود: «تبصره ۲- جلسات کمیسیون تجدید نظر با حضور حداقل چهار نفر از اعضاء رسمیت می‌یابد و مصوبات آن با رای اکثریت کل اعضا معتبر است.»

ت- در تبصره (۴) عبارت «۳۰ روز» به عبارت «سه ماه» اصلاح می‌شود.

ماده ۶۰- در ماده (۱۴۷) واژه «اداری» به عبارت «بالاترین مقام سازمانی» اصلاح می‌شود.

ماده ۶۲- در ماده (۱۶۰) عبارت «۷۰ درصد» به «۶۰ درصد» و در ماده (۱۶۱) «۲۰ درصد» به عبارت «۳۰ درصد» اصلاح می‌شود.

ب- در تبصره (۲) بند (ح)، عبارت «اعم از نو و مستعمل» بعد از عبارت «لوازم خانه آشپزایی» اضافه می‌شود.

ماده ۵۱- در بند (ر) ماده (۱۲۲) عبارت «به منظور فراهم کردن» به واژه «که» و عبارت «خریدار و مصرف‌کننده» به عبارت «خریدار یا مصرف‌کننده» اصلاح و واژه «اصلی» حذف و عبارت «را فراهم نماید.» به انتهای بند اضافه می‌شود.

ماده ۵۲- در بند (الف) ماده (۱۲۶)، عبارت «شرع مقدس اسلام و یا به موجب» و بند (ت) حذف می‌شود.

ماده ۵۳- در ماده (۱۳۰) عبارت «مشروط بر اینکه در اساسنامه شرکت به صراحت امکان این فعالیت منظور شده باشد» حذف و در تبصره ماده مذکور، عبارت «عبور داخلی به صورت حمل یکسره، عبور خارجی و انتقالی توسط» به عبارت «عبوری و انتقالی توسط نمایندگان» اصلاح و واژه «مربوطه» حذف می‌شود.

ماده ۵۴- در ماده (۱۳۸) عبارت «که در آن صورت» حذف و عبارت «ظرف دو ماه از تاریخ ثبت اعتراض» بعد از عبارت «دلیل رد اعتراض را» اضافه می‌شود.

ماده ۵۵- در ماده (۱۳۹) عبارت «ماده ۱۴۴ این قانون و سایر مواردی که براساس این قانون مطالبه قطعی می‌شود» به عبارت «این قانون، مطالبات قطعی شده و» اصلاح می‌شود.

ماده ۵۶- در مواد (۱۴۰) و (۱۴۲) عبارت «۰/۵ درصد» به عبارت «۲ درصد» اصلاح می‌شود.

۵۷- در عنوان بخش دوازدهم، واژه «استیناف» پس از عبارت «مراجع رسیدگی به اختلافات گمرکی» اضافه می‌شود.

ماده ۵۸- ماده (۱۴۴) به شرح زیر اصلاح می‌شود:  
الف- در ماده یاد شده عبارت «عدم تصمیم، عذر موجه» بعد از عبارت «قوه قهریه» اضافه می‌شود.

ب- در بند (الف) و نیز بندهای (ب) و (پ) عبارت «از کارمندان» به ترتیب به عبارت «به عنوان نمایندگان» و «به عنوان نماینده» اصلاح می‌شوند.

اقتصادی» بعد از عبارت «مناطق آزاد» اضافه شود.  
ماده ۴۵- در ماده (۱۰۷) عبارت «۵ درصد تا ۵۰ درصد» به عبارت «۳ درصد تا ۲۰ درصد» و عبارت «۱۰ درصد تا ۱۰۰ درصد» به عبارت «۵ درصد تا ۵۰ درصد» اصلاح و عبارت «دستورالعمل این ماده و تبصره آن توسط گمرک تهیه و به تایید وزیر امور اقتصادی و دارایی خواهد رسید.» به انتهای این تبصره اضافه می‌شود.

ماده ۴۶- در ماده (۱۰۸) عبارت «و قبل از ترخیص کالای ورودی از گمرک» به عبارت «کالای ورودی به گمرک» اصلاح و عبارت «دستورالعمل این ماده توسط گمرک تهیه و به تایید وزیر امور اقتصادی و دارایی خواهد رسید.» به انتهای ماده اضافه و تبصره (۱) حذف و تبصره (۲) به عنوان تبصره (۱) تلقی و در تبصره مذکور واژه «توسط» به واژه «به نفع» اصلاح می‌شود.

ماده ۴۷- در ماده (۱۰۹) واژه «در» به عبارت «بعد از» اصلاح و بعد از عبارت «قوه قهریه (فورس ماژور)» عبارت «و عذر موجه (از قبیل در حبس بودن، تصادف منجر به جرح، مرگ اقوام و خانواده درجه یک)» اضافه و واژه «نماید» به واژه «نماید» اصلاح و عبارت «تشخیص موارد عذر موجه و مدت تاخیر به موجب دستورالعملی است که به تایید رییس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران خواهد رسید.» به انتهای ماده اضافه می‌شود.

ماده ۴۸- متن ذیل به عنوان بند (ب) مکرر به ماده (۱۱۳) اضافه می‌شود: «خارج کردن کالاهایی که به موجب قانون، صدور آنها ممنوع است و یا کالاهای مشروط بدون انجام تشریفات قانونی.»

ماده ۴۹- متن زیر به عنوان بندهای (س) و (ش) به ماده (۱۱۷) الحاق می‌شود:

«س- کارنه تیر ش- کارنه دوپاساژ»

ماده ۵۰- ماده (۱۱۹) به شرح زیر اصلاح می‌شود:  
الف- تبصره ذیل به بند (ج) الحاق می‌شود: «تبصره- میزان معافیت جزئی از حقوق و عوارض ورودی در خصوص پیوست (ث) کنوانسیون استانبول در آیین‌نامه اجرایی تعیین می‌گردد.»



اوراق مرباحه ساپيا منتشر شد

## شگفتی جذابیت سود ۱۸ درصدی

روزبه ساکت

از صایپا ۹۹۸ در اختیار شرکت سازه گستر و مبلغ صایپا ۹۰۸ در اختیار شرکت مگاموتور قرار می‌گیرد تا قطعات مورد نیاز شرکت صایپا با حق‌العملکاری این دو شرکت تامین شود. بانک دی با مشارکت دو بانک تجارت و توسعه تعاون ضمانت این اوراق صکوک را پذیرفته است. مدت اوراق ۴ سال و نرخ سود سالیانه ۱۸ درصد به صورت هر سه ماه یک بار به دارندگان اوراق پرداخت می‌شود.

لازم به توضیح است که اوراق مرباحه به شیوه‌ای از تامین مالی گفته می‌شود که بر پایه عقود اسلامی است و برای تامین نقدینگی بنگاه‌های اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این شیوه تامین مالی، شرکت اقدام به انتخاب یا تامین موسسه مالی به منظور خاص با عنوان «واسط» می‌کند.

واسط با انتشار اوراق مرباحه از طریق شرکت تامین سرمایه، وجوه مالی سرمایه‌گذاران را جمع‌آوری می‌کند و به وکالت از آنها، کالای مورد نیاز بانی اوراق را از تولیدکننده یا فروشنده به صورت نقد خریداری می‌کند و به صورت «بیع مرباحه نسبه» به قیمت بالاتر به بانی می‌فروشد. بانی نیز متعهد می‌شود تا سررسید مشخص، قیمت نسبه کالا را از طریق شرکت

شرکت سایپا در روز ۲۶ آبان ماه اقدام به انتشار اوراق مرباحه به ارزش ۵۰۰ میلیارد تومان و با سود ۱۸ درصد کرد. مطابق اخبار، این اوراق ظرف چند دقیقه به طور کامل به فروش رسید. مدیرعامل سایپا نیز به دنبال انتشار اوراق اعلام کرد تمامی مبلغ حاصل از اوراق مرباحه صرف پرداخت بدهی قطعه‌سازان خواهد شد.

شرکت تامین سرمایه امید صورت می‌گیرد. صایپا ۹۰۸ اما با ارزش ۲۰۰ میلیارد تومان و با بازارگردانی شرکت تامین سرمایه لوتوس پارسیان انتشار پیدا کرده است. مبلغ حاصل

اوراق مرباحه شرکت سایپا در دو نماد «صایپا ۹۹۸» و «صایپا ۹۰۸» بر تابلو بازار اوراق قابلیت معامله خواهد داشت. اوراق صایپا ۹۹۸ به ارزش ۳۰۰ میلیارد تومان منتشر شده و بازارگردانی آن توسط



۹۶۲ میلیارد تومانی تبدیل خواهد شد.

### شگفتی فروش سریع اوراق:

محافل بازار سرمایه کشور در برابر فروش سریع اوراق مرابحه سایپا دچار شگفتی شدند. علت این شگفتی، جذابیت اوراقی با سود ۱۸ درصد برای سرمایه‌گذاران بود. گرچه اوراق منتشر شده امسال بازار سرمایه همگی با استقبالی خیره کننده روبه‌رو شده‌اند، اما این اوراق بیشتر در زمان کاهش نرخ سود سپرده‌های بانکی با هجوم خریداران مواجه بودند.

سود ۱۸ درصدی اوراق، در صورت نرخ رسمی ۱۵ درصدی سپرده‌های بانکی جذاب است، اما با وجود این که نرخ سود سپرده‌ها کم‌کم تغییر نکرده، واقعیت‌های ناخوشایند نظام بانکی بار دیگر به افزایش نرخ بهره در بازارهای مختلف منجر شده است. مطابق آخرین اخبار، نرخ سود در بازار بین بانکی که تا ۱۷ درصد نیز افت کرده بود، بار دیگر صعودی شده و حتی تا بیش از ۲۰ درصد نیز در برخی موارد پیش رفته است.

همچنین بانک‌ها و موسسات مالی به دلیل ریسک خروج نقدینگی از سپرده‌ها، سود بیشتری برای سپرده‌گذاری پیشنهاد می‌دهند که البته این روند به صورتی غیررسمی در جریان است. میزان بازدهی اسناد خزانه در بازار اوراق بدهی بورس نیز نشان از افزایش دارد. به این ترتیب سه نشانه مبنی بر افزایش

نرخ‌های بهره دیده می‌شود.

بنابراین خرید سریع اوراق ۱۸ درصدی مرابحه سایپا تا حدی شگفت‌انگیز بود و البته جای این امیدواری را داشت که تامین مالی از طریق بورس، همچنان بتواند برای شرکت‌های بزرگ ادامه یابد و نیاز آنان را به بانک‌ها کاهش دهد. بدیهی است تامین مالی ارزان‌تر برای صنعت خودرو می‌تواند به مثابه فرصتی بزرگ برای توسعه و احیای سودآوری باشد تا مشتریان و سهامداران این صنعت در آینده رضایتی بیشتر داشته باشند.

### پیش‌بینی رشد تولید:

به این ترتیب سایپا به منظور تامین مالی گسترده‌تر و ارزان‌تر راهی بازار سرمایه شد تا از پتانسیل این بازار تامین مالی نیز بهره‌گیرد. شرکت در گزارش توجیهی که برای انتشار اوراق مرابحه منتشر کرده، به مزایای این اقدام پرداخته و از رشد تولید و سودآوری سخن گفته است.

سایپا با توجه به موقعیت بد مالی که منجر به نشست زیان انباشته در حساب‌های شرکت شده، با وضعیت دشوار تامین مالی روبه‌رو است چه این که بانک‌ها تا سقف مشخصی حاضر به تامین اعتبار برای نقدینگی مورد نیاز این شرکت هستند و برای اعطای تسهیلات ارزان‌تر سخت‌گیری می‌کنند.

این وضعیت در شرکت رقیب ایران‌خودرو کمتر به چشم می‌خورد؛ چه این که آن شرکت حتی با سود انباشته مواجه است.

سایپا در گزارش توجیهی از اثر قابل توجه و جالب انتشار اوراق مرابحه بر تولید و سودآوری خود می‌گوید. بنا بر گفته شرکت، در صورت انتشار این اوراق حجم تولید فعلی حدود ۴۰۰ هزار دستگاهی تا سال ۱۳۹۹ به عدد ۵۲۰ هزار دستگاه خواهد رسید در حالی که عدم انتشار اوراق، اجازه افزایش تولید از سطوح فعلی را نخواهد داد.

این روند در سودآوری شرکت اثرگذار خواهد بود چه این که شرکت می‌تواند از سود پیش‌بینی شده ۴۰۰ میلیارد تومانی سال جاری به عدد ۶۳۴ میلیارد تومان در سال ۱۳۹۹ برسد. شرکت همچنین از زیان انباشته حدود ۱۲۸ میلیارد تومانی امسال به سود انباشته جالب توجه ۱۲۹۰ میلیارد تومانی در سال ۹۹ خواهد رسید. این در حالی است که سایپا پیش‌بینی کرده در صورت عدم انتشار اوراق، سود ۴۰۰ میلیارد تومانی سال جاری تا سال ۹۹ به زیان

تامین سرمایه به دارندگان اوراق برساند.

دارندگان اوراق می‌توانند تا سررسید منتظر بمانند و از سود مرابحه استفاده کنند و یا قبل از سررسید، اوراق خود را در بازار ثانویه به فروش برسانند. اما در باب انتشار این اوراق می‌توان به چند نکته اشاره کرد:

### مانده تسهیلات سایپا:

مطابق با اولین پیش‌بینی سال مالی ۱۳۹۵، مانده تسهیلات دریافتی شرکت سایپا از بانک‌ها در شروع سال ۲ هزار و ۷۴۶ میلیارد تومان بوده است. شرکت فرض کرده بود که بابت این تسهیلات ۶۰۸ میلیارد تومان هزینه مالی در سال جاری بپردازد.

پیش‌بینی شرکت در باب هزینه‌های مالی سال جاری کاهش نسبتاً قابل توجه نسبت به سال ۱۳۹۴ داشت که به نظر می‌رسد دو علت کلی «بهبود فروش محصولات و نیاز کمتر به تامین نقدینگی مورد نیاز از بانک‌ها» و «کاهش نرخ سود تسهیلات بانکی» بیش از همه در این بین موثر بوده است.

در گزارش دوره‌ای شش ماهه که عملکرد نیمه نخست سال ۱۳۹۵ را منعکس می‌کرد، اما هزینه مالی با رشد همراه بود و شرکت برخلاف پیش‌بینی اولیه، ۴۵۴ میلیارد تومان بابت هزینه‌های مالی پرداخت کرد در حالی که این رقم در مدت مشابه سال قبل ۳۷۸ میلیارد تومان بود. همچنین پیش‌بینی اولیه ۶۰۸ میلیارد تومانی هزینه‌های مالی سال به ۱۱۳۱ میلیارد تومان رسید.

به این ترتیب به نظر می‌رسد مشکل سال‌های اخیر هزینه مالی که مشکلی حاد برای شرکت سایپا و صنعت خودرو کشور است و بخش قابل توجهی از سود عملیاتی شرکت‌ها را به جای سهامداران راهی صندوق بانک‌ها می‌کند، کم‌کم پاریز باقی مانده است.



وضعیت خودروسازان تجاری کشور را می‌توان به‌نوعی نماگری از وضعیت اقتصادی و صنعتی ایران دانست. این مساله بیش از هر چیز به ذات این خودروها بازمی‌گردد؛ چراکه خودروهای تجاری برخلاف خودروهای سواری، نه وسیله‌ای برای مصرف روزانه، که یک منبع درآمد هستند و خریداران این خودروها نیز با توجه به وضعیت اقتصادی حاکم بر جامعه و حجم تقاضا، نسبت به خرید و نوسازی آنها اقدام می‌کنند.

با این پیش‌فرض شاید بتوان گفت با بهبود نسبی کسب‌وکار در کشور، شاهد رشدی اندک در تولید خودروهای تجاری نیز خواهیم بود و این دقیقاً وضعیت این روزهای خودروسازان تجاری ایران است.

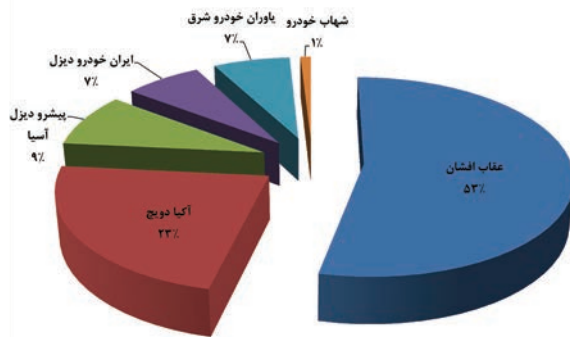
در این گزارش به مرور وضعیت تجاری‌سازان ایران در نیمه نخست سال ۱۳۹۵ خواهیم پرداخت.

بررسی وضعیت تولید خودروهای تجاری  
در شش‌ماهه نخست سال ۱۳۹۵

## تجاری‌سازها در دنده سنگین

■ در شش ماهه ابتدای امسال، در بخش تولید مینی‌بوس و میدل‌باس شاهد رشد ۱۷/۶ درصدی و در بخش اتوبوس (درون‌شهری و بین‌شهری) شاهد رشد ۲۱/۲ درصدی بودیم. این‌ها را شاید بتوان نشانه‌های خوبی دانست اما وقتی حجم تولید این دو بخش را در نظر می‌گیریم که در مجموع به ۸۲۳ دستگاه می‌رسد، وضعیت کمی متفاوت می‌شود

سهم بازار تولیدکنندگان اتوبوس در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۵



عقاب‌افشان فعالیتی در زمینه تولید اتوبوس‌های شهری نداشته است. مزیت بزرگ حضور در بازار اتوبوس‌های بین‌شهری، بی‌نیازی نسبی از حمایت‌های مستقیم دولتی است؛ چراکه خریداران در این بازار بیشتر به خرید نقدی یا اعتباری و لیزینگ متکی هستند و به همین دلیل خرید خودرو توسط آنها بیش از هر چیز به وضعیت کسب‌وکار بستگی دارد. این در حالی است که بازار اتوبوس‌های درون‌شهری به‌طور کامل چشم به کمک‌های دولتی دوخته است و طبیعی است در روزهای کمبود بودجه دولت، این بخش نیز با رکود مواجه می‌شود.

در رتبه دوم این جدول، آکیادویچ ایستاده است، شرکتی که برخلاف عقاب‌افشان به‌طور کامل متکی به تولید اتوبوس‌های شهری است و با تولید ۱۰۰ دستگاه اتوبوس شهری توانسته عملکرد نسبتاً موفقی در بازار کساد این اتوبوس‌ها داشته باشد. پیشرو دیزل آسیا در رتبه سوم این جدول ایستاده است. شرکت‌های ایران‌خودرو دیزل و یاوران خودرو شرق مشترکاً در جایگاه چهارم هستند.

نکته قابل توجه در آمار مورد بررسی، بازگشت دوباره ایران‌خودرو دیزل به بازار تولید اتوبوس است. شرکتی که در مدت مشابه سال پیش، تنها دو دستگاه اتوبوس (آن‌هم از نوع بین‌شهری و به‌عنوان نمونه) تولید کرده بود، امسال توانست خطوط تولید خود را حداقل در بخش شهری بار دیگر فعال کند. از

در شش‌ماهه نخست سال ۱۳۹۵، خودروسازان ایرانی (شامل تولید سواری، تجاری و وانت) رشد متوسط ۱۵/۶ درصدی را تجربه کردند؛ رشدی که هرچند قابل قبول است، اما مجموع تولید ۵۷۹,۷۷۶ دستگاه خودرو برای صنعتی که روزگاری تولید بیش از ۱/۶ میلیون دستگاه در سال را ثبت کرده است، نمی‌تواند چندان نیز خوشحال‌کننده باشد.

در این میان تجاری‌سازها هم تا حدی با رشد بازار همراهی کردند و در بخش تولید مینی‌بوس و میدل‌باس شاهد رشد ۱۷/۶ درصدی و در بخش اتوبوس (درون‌شهری و بین‌شهری) شاهد رشد ۲۱/۲ درصدی بودیم.

این‌ها را شاید بتوان نشانه‌های خوبی دانست، اما وقتی حجم تولید این دو بخش را در نظر می‌گیریم که در مجموع به ۸۲۳ دستگاه می‌رسد، وضعیت کمی متفاوت می‌شود؛ چراکه این دو بخش سهم اندکی در سبد بزرگ خودروهای تجاری دارند. در کنار این‌ها اما بخش اصلی بازار خودروهای تجاری که تولید کامیونت، کامیون و کشنده است، رشد اندک ۱/۵ درصدی را تجربه کرده است که با توجه به حجم تولید ۵۷۳۶ دستگاهی در این بخش، تاثیر به‌سزایی در رشد اندک گروه خودروهای تجاری داشته است.

#### ■ اتوبوس

در میان تجاری‌سازهای کشور، تولیدکنندگان اتوبوس حداقل در شش‌ماهه نخست سال توانسته‌اند نسبت به مدت مشابه سال پیش رشد ۲۱ درصدی را تجربه کنند، رشدی که هرچند در مقایسه با متوسط رشد تولید انواع خودرو در کشور بالاتر است، اما در مقابل نمی‌تواند مشکلات ذاتی این صنعت و رکود کلی حاکم بر تولید را پنهان کند.

در شش‌ماهه نخست سال جاری در مجموع ۴۳۵ دستگاه انواع اتوبوس شهری و بین‌شهری در کشور تولید شده است که در قیاس با تولید ۳۵۹ دستگاهی در مدت مشابه سال پیش می‌توان آن را یک پیشرفت دانست، اما وقتی این آمار اندک را در کنار ظرفیت‌های صنعت اتوبوس‌سازی در ایران قرار می‌دهیم، می‌توان با اطمینان گفت هنوز بخش عمده‌ای از این صنعت بدون استفاده مانده است. در این میان بیشترین ضربه را تولیدکنندگانی متحمل شده‌اند که در سبد تولیدات خود، محصولات دیگری نداشتند و به همین دلیل با افت تولید اتوبوس عملاً توان ادامه رقابت را از دست داده‌اند.

برای مقایسه بد نیست بدانیم اتوبوس‌سازان کشور در سال ۹۰ در مجموع ۲۵۰۰ دستگاه انواع اتوبوس تولید کرده‌اند که این رقم در سال ۸۸ بیش از ۳۱۰۰ دستگاه بوده است. با در نظر گرفتن آمار تولید فعلی و فرض ادامه افزایش تولید اتوبوس، تولیدکنندگان این بخش به‌زحمت می‌توانند به رکوردی در حدود ۱۲۰۰ دستگاه برسند و این یعنی حتی اگر آمار بیش از ۳۰۰۰ دستگاهی را تمام ظرفیت تولیدی کشور در این بخش بدانیم (که البته فرض نادرستی است و در همان زمان هم تولیدکنندگان از ظرفیت‌های خالی صحبت می‌کردند) می‌توان گفت اتوبوس‌سازان کشور در بهترین شرایط با یک‌سوم ظرفیت تولید خود مشغول کار هستند.

اصلی‌ترین بازیگر بازار اتوبوس‌های کشور همچنان عقاب‌افشان است، شرکتی که به لطف همکاری با اسکانیا سوئد و البته پشتیبانی شریک سوئدی‌اش حتی در سخت‌ترین روزها هم توانست خود را سرپا نگهدارد و در حال حاضر بیش از ۵۰ درصد از تولیدات اتوبوس در کشور را در اختیار دارد. تمامی تولیدات این شرکت را در نیمه نخست سال، اتوبوس‌های بین‌شهری تشکیل می‌دهد و

حمایت‌هایی که باید در قالب طرح‌های نوسازی ناوگان ارائه شود و مدت‌ها است کم‌رنگ شده و همین موضوع را می‌توان یکی از دلایل اصلی تولید اندک مینی‌بوس و میدل‌باس در کشور دانست. البته مینی‌بوس سازان ایرانی در شش ماهه نخست سال شاهد افزایش اندکی در تولیدات خود بوده‌اند، اما وقتی این آمار را با آمار تولید در سال‌های نه‌چندان دور مقایسه می‌کنیم، مشخص می‌شود حال و روز آنها تا چه حد وخیم است.

در شش ماهه نخست سال در مجموع ۳۸۸ دستگاه انواع مینی‌بوس و میدل‌باس در کشور تولید شده است که در مقایسه با آمار ۳۳۰ دستگاهی سال گذشته رشد ۱۷ درصدی را نشان می‌دهد.

آمار تولید ۳۳۸ دستگاه را وقتی در مقابل نام هفت تولیدکننده فعلی این بخش از بازار قرار می‌دهیم، می‌توان به عمق فاجعه پی برد؛ ضمن آنکه نباید فراموش کنیم در این سال‌ها نام‌های بزرگی همچون سایپادیزل از بازار مینی‌بوس و میدل‌باس کنار رفته‌اند. وضعیت وقتی بدتر می‌شود که به یاد آوریم تولیدکنندگان این صنعت پیش از این تولید بیش از ۳۶۰۰ دستگاه را نیز ثبت کرده‌اند.

برنده اصلی بازار بی‌رونی مینی‌بوس، شرکت «سروش دیزل مینا» است، شرکتی تازه تاسیس که توانسته با اتکا به محصولات هیوندای حضور موفقی در بازار داشته باشد و در شش ماهه نخست سال نیز با تولید ۱۳۸ دستگاه مینی‌بوس، به‌تنهایی بیش از ۳۵ درصد از بازار را در اختیار داشته است. نکته جالب‌توجه در مورد این شرکت، محصول ویژه‌ای است که به بازار عرضه می‌کند.

مینی‌بوس H350 هیوندای در اصل یک ون بزرگ است که با تعریف سنتی بازار ایران از مینی‌بوس همخوانی چندانی ندارد و نمونه‌های مشابه آن را می‌توان نمونه‌های فیات عرضه شده توسط لوتوس و ایویکو عرضه شده توسط زامیاد دانست که البته هر دو از بازار کنار رفته‌اند، اما سروش دیزل به‌خوبی توانسته روند موفقیت این مدل را ادامه دهد.

گروه بهمن با مینی‌بوس ایسوزو در رتبه دوم این جدول است و با تولید ۹۶ دستگاه، هرچند شاهد افت تولید نسبت به مدت مشابه سال پیش بوده، اما توانسته سهم ۲۵ درصدی از بازار را به دست آورد. پس از این شرکت نوبت به ایران‌خودرو دیزل می‌رسد که با مینی‌بوس آرین که در اصل نمونه به‌روز شده از مینی‌بوس‌های قدیمی‌تر هیوندای است، توانسته با تولید ۸۶ دستگاه جایگاه سوم را به دست آورد، هرچند این شرکت نیز افت تولید را تجربه کرده است. در میان تولیدکنندگان مینی‌بوس، در دو شرکت «هوراند خودرو دیزل» و «لوتوس» شاهد توقف خطوط تولید بوده‌ایم.

البته همکاری لوتوس و فیات مدت‌ها است به مشکل برخورده است و در سال قبل نیز این شرکت تنها یک دستگاه مینی‌بوس تولید کرد، اما هوراند خودرو دیزل تا سال پیش هم تلاش می‌کرد با مینی‌بوس‌های سیترا، حضور خود را در بازار حفظ کند، اما به نظر می‌رسد کاهش پیوسته تولید و البته مشکلات کیفی که برای مینی‌بوس‌های این شرکت ایجاد شده، سرانجام رمق این تولیدکننده همدانی را گرفته است.

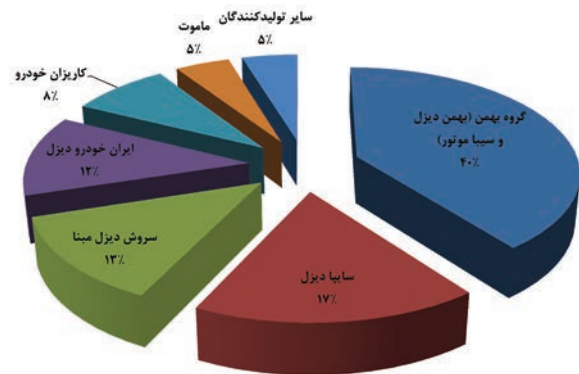
#### ■ کامیونت، کامیون و کشنده

در میان سه گروه اصلی خودروهای تجاری، گروه کامیونت، کامیون و کشنده شاهد کمترین رشد در شش ماهه نخست سال در مقایسه با مدت مشابه سال پیش بوده است و این مساله می‌تواند زنگ خطر را برای تولیدکنندگان این خودروها به صدا آورد.

تولیدکنندگان این دسته در شش ماهه نخست سال در مجموع با تولید ۵۷۳۶

■ در شش ماهه نخست سال جاری در مجموع ۴۳۵ دستگاه انواع اتوبوس شهری و بین‌شهری در کشور تولید شده که در قیاس با تولید ۳۵۹ دستگاهی در مدت مشابه می‌توان آن را یک پیشرفت دانست، اما وقتی این آمار را در کنار ظرفیت‌های صنعت اتوبوس‌سازی در ایران قرار می‌دهیم می‌توان با اطمینان گفت هنوز بخش عمده‌ای از این صنعت بدون استفاده مانده است

سهم بازار تولیدکنندگان کامیونت، کامیون و کشنده در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۵



سوی دیگر باید به رشد یاوران خودرو شرق نیز اشاره کرد، شرکتی که به نظر می‌رسد با حمایت‌های بیشتر MAN آلمان قصد دارد به مرور بازار اسکانیا را تحت تاثیر قرار دهد.

در قسمت تاریک این جدول هم باید به سقوط دوباره شهاب خودرو اشاره کرد، شرکتی که روزگاری با همکاری رنو فرانسه از تولیدکنندگان قدرتمند در هر دو بخش شهری و بین‌شهری بود، اما این روزها حال و روز خوبی ندارد و با تولید تنها چهار دستگاه اتوبوس بین‌شهری (که البته می‌توان آنها را تنها نمونه‌هایی برای ارزیابی تولید دانست) می‌رود تا به تعطیلی کشیده شود.

در سال‌های اخیر این شرکت تلاش کرده با عرضه نمونه‌های جدید و به‌طور ویژه اتوبوس‌های درون‌شهری، بار دیگر به بازار بازگردد، با این حال به نظر می‌رسد رکود حاکم بر بازار اتوبوس‌های شهری که بیش از هر چیز ناشی از عدم حمایت دولت برای طرح‌های نوسازی ناوگان است، باعث شده برنامه‌های شهاب خودرو به شکست بیانجامد.

#### ■ مینی‌بوس و میدل‌باس

اگر در بازار اتوبوس، بخشی از تقاضا با حمایت‌های دولتی شکل می‌گیرد، در بازار مینی‌بوس می‌توان تقریباً تمامی تقاضا را ناشی از حمایت‌های دولتی دانست،



■ در میان سه گروه اصلی خودروهای تجاری، گروه کامیونت، کامیون و کشنده، شاهد کمترین رشد در شش ماهه نخست سال در مقایسه با مدت مشابه سال پیش بوده است. تولیدکنندگان در شش ماهه نخست سال در مجموع با تولید ۵۷۳۶ دستگاه انواع خودرو، رشد ۱/۵ درصدی را به نام خود ثبت کردند

■ سروش دیزل مینا با تولید محصولات تجاری سبک و نیمه سنگین هیوندای توانسته شوک بزرگی به بازار وارد کند. این شرکت در شش ماهه نخست سال جاری در مجموع ۷۴۵ دستگاه خودرو تجاری تولید کرده که آن را در جایگاهی بالاتر از شرکت‌هایی مانند ایران خودرو دیزل قرار می‌دهد

ایران خودرو دیزل قرار داده است و در زمینه تولید کامیونت با سایپا همکاری می‌کند. پس از کامیونت، سایپا در بازار کشنده‌ها هم حضور دارد و تولید ۳۷۸ دستگاه انواع کشنده را می‌توان نشانه‌ای از حضور پررنگ سایپا در این بخش دانست.

نکته قابل توجه در این زمینه، حضور قدرتمند کشنده‌های ولوو است. سایپا به دنبال توفیق هسته‌ای موفق شد نظر مثبت ولوو را برای بازگشت به بازار ایران جلب کند. این کار البته احتمالاً چندان دشوار نبوده؛ چراکه در سال‌های نه‌چندان دور ایران یکی از بزرگ‌ترین بازارهای ولوو در جهان بود و قطعاً ولووی‌ها خاطرات خوب آن روزها را از یاد نبرده‌اند.

در مدت مورد بررسی در مجموع ۲۰۰ دستگاه انواع کشنده ولوو تولید شد که با توجه به قیمت بالای این محصولات و شرایط حاکم بر بازار می‌توان آن را عدد قابل قبولی دانست؛ به‌ویژه وقتی آن را با حریف اروپایی‌اش در ایران (اسکانیا) مقایسه کنیم. در زمینه انواع کشنده، سایپایی‌ها همچنان به همکاری با دانگ‌فنگ هم ادامه می‌دهند و محصولات این شرکت بخشی دیگر از خطوط تولید سایپا را در اختیار گرفته است.

سایپا البته به‌زودی می‌تواند حضور خود در بازار را پررنگ‌تر کند؛ چراکه براساس گفته‌های مدیرعامل سایپا دیزل، رنو نیز برای تولید کامیون‌های خود با سایپا به توافق رسیده است.

دستگاه انواع خودرو، رشد تنها ۱/۵ درصدی را به نام خود ثبت کردند که به شکل قابل‌ملاحظه‌ای پایین‌تر از رشد متوسط صنعت در مدت مورد بررسی است. البته نکته مثبت در این میان، اعداد تولید بالا در این بخش است، اما نباید فراموش کنیم تولیدکنندگان در این بخش پیش‌تر رکورد تولید سالیانه بیش از ۳۶ هزار دستگاه را نیز به نام خود ثبت کرده‌اند و به این ترتیب آمار تولید شش ماهه نخست، اگر با همین روند در نیمه دوم سال نیز ادامه پیدا کند، کمتر از یک سوم ظرفیت تولید آنها است؛ ضمن آنکه باید به ورود تولیدکنندگان جدید به این بازی طی سال‌های اخیر هم اشاره کرد.

در بررسی اعداد شرکت‌های حاضر در این گروه باید در نظر داشت اطلاعات مربوط به کامیونت، کامیون (باری و کمپرسی) و کشنده به‌صورت تجمعی مدنظر قرار گرفته است و به این ترتیب رتبه‌بندی تولیدکنندگان به دلیل تنوع تولید شاید چندان منطقی نباشد، اما برای نظم‌دهی به این بخش، از اطلاعات مجموع خودروهای هر تولیدکننده استفاده کرده‌ایم.

عنوان نخست در این بخش همان‌گونه که قابل پیش‌بینی بود، به گروه بهمن رسید. گروه بهمن متشکل از بهمن دیزل و سیبا موتور در مجموع ۲۲۷۵ دستگاه انواع کامیون، کامیونت و کشنده تولید کرده است که البته رشد اندک ۱/۶ درصدی را نسبت به مدت مشابه در سال پیش نشان می‌دهد.

نقطه قوت گروه بهمن، به‌طور مشخص کامیونت‌های ایسوزو است؛ چراکه بدون حضور این کامیونت‌ها، بهمن دیزل و سیبا موتور عملکردی متوسط دارند. بازار کامیونت هرچند متناسب با رونق و رکود عمومی بازار تغییر می‌کند، اما همواره توانسته روند مثبت خود را حفظ کند و بهمن نیز به لطف همکاری با برند خوشنام ایسوزو، پیشرو این بازار است.

گروه بهمن به‌تنهایی حدود ۴۰ درصد از بازار در این بخش را در اختیار دارد و در این میان کامیونت‌های ایسوزو به‌تنهایی سهمی بیش از ۲۴ درصد دارند. بهمن دیزل البته در زمینه عرضه کامیون‌های ایسوزو هم در بازار حضور دارد؛ هرچند تولید تنها ۸۲ دستگاه از این کامیون‌ها نشان می‌دهد، بازار همچنان کامیونت‌های بهمن را بیش از کامیون‌های آن می‌پسندند.

در کنار بهمن دیزل باید به سیبا موتور هم اشاره کرد، شرکتی که سرانجام توانست تولید کامیونت‌های خود موسوم به تایگر را آغاز کند و تولید ۳۸۸ دستگاهی این کامیونت در کنار تولید دوباره کمپرسی‌های FAW باعث شد این شرکت بتواند با آمار تولید ۸۰۸ دستگاه، رشدی بیش از ۶۰ درصد را تجربه کند. البته سیبا موتور در زمینه کشنده شاهد افت تولید بود و کامیونت توانست به مثبت شدن آمار تولید این شرکت کمک کند.

سایپا دیزل در رتبه دوم این بخش از بازار ایستاده است، هرچند با تولید ۱۰۰۲ دستگاه، در بازاری که روندی صعودی داشته، افت ۲۹ درصدی را تجربه کرده است. سایپا دیزل در دیگر بخش‌های تولید خودروهای تجاری فعالیت ندارد و مدت‌ها است تمرکز خود را بر بخش باری قرار داده، اما شاید یکی از مهم‌ترین مزیت‌های آن تنوع تولیداتش در این بخش باشد و به این ترتیب حتی در روزهای رکود بازار می‌تواند خطوط تولید خود را سرپا نگهدارد. سایپا با همکاری شرکت فوتون چین کامیونت Aumark را در دو مدل ۶ و ۸ تن به بازار عرضه می‌کند و در شش ماهه نخست سال، محور اصلی فعالیت‌های سایپا هم همین کامیونت بوده است.

نکته جالب در زمینه فعالیت‌های فوتون در بخش خودروهای تجاری ایران، تنوع شرکای آن است؛ چراکه این شرکت وانت و کشنده خود را در اختیار

■ بخشی از موفقیت ایران خودرو دیزل در زمینه تولید کشنده و کامیون مدیون کامیون‌های مرسدس بنز نارنجی رنگی است که قدمتشان در خطوط تولید این شرکت بیش از قدیمی‌ترین کارگر خطوط تولید ایران خودرو دیزل است! دو خودرو ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴ بنز در مجموع با تولید ۳۸۴ دستگاه در شش ماهه نخست سال، سهمی ۵۴ درصدی در محصولات ایران خودرو دیزل را به خود اختصاص داده‌اند

مزیت بزرگ این دو محصول که می‌توان آنها را همچون پیکان برای ایران خودرو دانست، قیمت مناسب و هزینه نگهداری پایین است، دو امری که در بازار خودروهای تجاری ایران فعلا حرف اول را می‌زند و در شرایطی که فعالیت‌های عمرانی و ساختمانی در دوران رکورد است و حمل بار هم بازار کسادی دارد، رانندگان به دنبال چنین خودروهایی هستند تا با کمترین سرمایه اولیه و کمترین هزینه نگهداری بتوانند فعالیت خود را آغاز کنند.

در بخش کشنده‌ها ایران خودرو دیزل موفق به تولید ۲۳۹ دستگاه انواع کشنده شده که نسبت به سال پیش عملکرد موفقیت‌آمیزی است و رشد بیش از ۲۰۰ درصدی را نشان می‌دهد. ایران خودرو دیزل در سال‌های اخیر در این بخش وابستگی زیادی به محصولات چینی سینو تراک (هوو و نمونه‌های داخلی‌سازی شده آن) داشت، اما به نظر می‌رسد در بخش کشنده‌ها، بازار از خودروهای چینی تا حدودی روگردان شده است و با ورود کشنده‌های اروپایی شاهد استقبال از آنها هستیم.

ایران خودرو دیزل هم با عرضه کشنده آکسور (که البته آمیخته‌ای از دو نسل آکسور است و مدل روز این محصول به شمار نمی‌رود و در مقابل از مزیت بزرگ قیمت پایین‌تر نسبت به محصولات روز اروپا برخوردار است) توانسته سهم مناسبی از بازار کشنده‌های اروپایی را از آن خود کند. آکسور در شش ماهه نخست سال با تولید ۱۷۹ دستگاه، سهمی ۴۸ درصدی در کشنده‌های ایران خودرو دیزل داشت، ضمن آنکه رقیب قدرتمندی برای کشنده‌های FH سایپا و کشنده‌های اسکانیا بود.

ارس خودرو که محصولات تجاری خود را با برند آمیکو تولید می‌کند، امسال هم همچون سال گذشته شاهد افت تولید بود و در شش ماه نخست سال تنها ۴۵ دستگاه محصول تولید کرد که نسبت به سال پیش، افت ۲۷ درصدی را نشان می‌دهد. البته این مساله به معنای وضعیت نامناسب این شرکت نیست؛ چراکه ارس خودرو با سیاستی از پیش طراحی شده، دو سال قبل حجم قابل توجهی از خودروهای خود را با استاندارد یورو ۲ تولید کرد تا پس از تغییرات در استانداردها بتواند بدون نیاز به تغییر در محصولات، آنها را به فروش برساند و بر اساس شنیده‌ها هنوز هم در حال فروش همان محصولات است و احتمالا از اواخر امسال روند تولید این شرکت به روال عادی بازمی‌گردد.

زامیاد هم هرچند اثر کم‌رنگی در این لیست دارد، اما توانسته بار دیگر خطوط تولید کشنده‌های ایویکو را فعال کند؛ هرچند تولید تنها ۱۳ کشنده نشان‌دهنده روند بسیار کند بازگشت این شرکت به بازار است.

آذهایتکس که محصولات MAZ بلاروس را در ایران تولید می‌کند، در شش ماهه نخست سال تنها ۴۸ دستگاه تولید داشت که بسیار کمتر از ظرفیت این شرکت است. البته مدیران آذهایتکس از سال گذشته با همکاری شریک اروپای شرقی خود به دنبال توسعه بازار محصولات این شرکت در ایران هستند و با ناامیدی از بازار خودروهای تجاری، راه تولید اتوبوس‌های شهری را در پیش گرفته‌اند و به‌زودی نخستین محصول آنها به‌صورت آزمایشی و برای گذراندن تست‌های عملکردی آماده خواهد شد.

ماموت در شش ماهه نخست سال در مجموع ۲۶۴ دستگاه انواع محصولات اسکانیا شامل کشنده و کامیون را تولید کرد که البته نسبت به مدت مشابه سال پیش افت ۷ درصدی را نشان می‌دهد؛ اگرچه همچنان تیراژ تولیدی بالاتری نسبت به رقبای دارد و در صورت اوج‌گیری بازار، احتمالا شاهد استقبال مناسبی خواهد بود.

در رتبه سوم این جدول باز هم در کمال تعجب و در بازاری که بزرگان زیادی را ناکام کرده است، شاهد حضور سروش دیزل مینا هستیم، شرکتی تازه‌وارد که با تولید محصولات تجاری سبک و نیمه سنگین هیوندای توانسته شوک بزرگی به بازار وارد کند. این شرکت در شش ماهه نخست سال جاری در مجموع ۷۴۵ دستگاه خودرو تجاری تولید کرده است که آن را در جایگاهی بالاتر از شرکت‌هایی همچون ایران خودرو دیزل قرار می‌دهد و جالب آنکه تمامی تولیدات این شرکت در کلاس کامیونت‌ها است.

سروش دیزل مینا در همکاری با بخش خودروهای تجاری هیوندای موفق شده تولید دو مدل از کامیونت‌های این شرکت را در کنار مینی‌بوس هیوندای در ایران آغاز کند و با وجود سابقه اندک در بازار، موفق هم عمل کرده است تا جایی که مجموع تولید این دو کامیونت از تولید کامیونت NPR ایسوزو به‌عنوان محبوب‌ترین کامیونت بازار در این رده هم بیشتر بوده است.

پس از این سه شرکت، ایران خودرو دیزل ایستاده است، شرکتی که با تولید ۷۰۳ دستگاه انواع کامیون، کامیونت و کشنده، هرچند افت ۱۳ درصدی را تجربه کرده، اما در بازار بی‌رونق تجاری‌ها توانسته خطوط تولید خود را سرپا نگاهدارد. ایران خودرو دیزل برخلاف رقبای عملکرد ضعیفی در زمینه کامیونت داشته و شاید اگر با قدرت بیشتری در این بخش حاضر می‌شد می‌توانست خود را بیشتر به سایپادیزل نزدیک کند. تنها کامیونت این شرکت مدل آرنا است که با تولید ۸۰ دستگاه نمی‌توان آن را موفق دانست.

ایران خودرو دیزل هرچند در زمینه کامیونت نتوانسته موفقیت زیادی را کسب کند، اما در زمینه کشنده‌ها و کامیون‌ها موفق بوده است، هرچند بخشی از این موفقیت را همچنان مدیون کامیون‌های مرسدس بنز نارنجی رنگی است که قدمتشان در خطوط تولید این شرکت بیش از قدیمی‌ترین کارگر خطوط تولید ایران خودرو دیزل است! دو خودرو ۱۹۲۴ و ۲۶۲۴ بنز در دو مدل کمپرسی و شامی باری در مجموع با تولید ۲۸۴ دستگاه در شش ماهه نخست سال، سهمی ۵۴ درصدی در محصولات ایران خودرو دیزل را به خود اختصاص داده‌اند.

## واردکنندگان خودرو در نیمه اول امسال چقدر مالیات دادند؟

آخرین آمار بانک مرکزی نشان می‌دهد هر چند درآمد دولت از محل واردات خودرو افزایشی ۱۲۰ درصدی را در نیمه اول سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل تجربه کرده است؛ اما همچنان درآمد محقق شده در این حوزه با پیش‌بینی‌های دولت تفاوتی فراوان دارد.



دولت پیش‌بینی کرده بود در نیمه اول امسال، یک هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان مالیات از محل واردات خودرو دریافت کند، اما حجم مالیات دریافتی از این محل در نیمه اول سال جاری تنها ۴۶۰ میلیارد تومان بوده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایشی برابر با ۱۲۰ درصد را نشان می‌دهد.

به این ترتیب، تنها حدود ۲۶ درصد از درآمدهای پیش‌بینی شده در نیمه اول امسال محقق شده است. پیش از این، رییس انجمن واردکنندگان خودرو در مورد آمار واردات در ۶ ماهه ابتدای امسال گفت ۳۲ هزار و ۴۲۸ دستگاه خودرو به ارزش ۸۵۰ میلیون دلار و از نظر تنوع ۵۶ مدل خودرو در این مدت وارد کشور شده است.

واردات خودرو در نیمه اول سال گذشته، بالغ بر ۲۰ هزار و ۸۶۶ دستگاه گزارش شد.

درست در سال‌های مضیق ارز ایران، واردات خودروهای لوکس به کشور شدت گرفت، اما دولت یازدهم واردات خودروهایی را که لوکس تلقی می‌شوند ممنوع کرد و حجم واردات خودرو به کشور در این دوره زمانی با تغییراتی محسوس روبه‌رو شد.



## امضای نخستین قرارداد مشارکت قطعه‌سازی در پسابرجام

نخستین قرارداد مشارکت قطعه‌سازان ایرانی با فورسیا فرانسوی (ششمین قطعه ساز بزرگ دنیا) به امضا رسید تا بالاخره زنجیره تامین خودروسازان نیز پس از نزدیک به یک سال از اجرایی شدن برجام، پای امضای قرارداد با شرکای خارجی بنشینند.

اواسط آذر ماه و در آستانه یک سالگی برجام، نخستین قرارداد قطعه‌سازان ایرانی با ششمین قطعه‌ساز بزرگ دنیا به امضا رسید.

حمیدرضا صمدی، مدیرعامل شرکت اورند پیشرو، درباره جزئیات این قرارداد گفت: «این قرارداد میان کنسرسیوم کروز و اورند پیشرو و فورسیا شکل گرفته و قرار است در قالب آن قطعات اگزاست خودرو، کاتالیست، خروجی اگزوز گرم و مسیر اگزوز با تکنولوژی روز دنیا به تولید برسد. سرمایه‌گذاری انجام شده در این قرارداد حدود ۳۰ میلیون یورو برای تولید سیستم اگزاست ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو است.»

به گفته او بازار هدف تولیدات حاصل از این قرارداد در ابتدا خودروهای قرارداد جدید پژو و رنو و به دنبال آن کلیه خودروسازان کشور خواهد بود.

فورسیا با دارا بودن مراکز متعدد در ۳۴ کشور جهان، یکی از مهره‌های اصلی صنعت خودروسازی جهان است. این شرکت گرچه پیش از این سابقه همکاری با قطعه‌سازان ایرانی را در تولید تجهیزات جانبی خودرو داشته است، اما این بار به صورت جدی‌تر و اساسی‌تری با به عرصه همکاری با قطعه‌سازان ایرانی گذاشته تا همزمان با متولد شدن محصولات جدید از دل جوینت‌ونچرهای خودرویی، پای تکنولوژی‌های تازه نیز به زنجیره تامین ایرانی‌ها باز شود.

حسن کریمی سنجرى، کارشناس صنعت خودرو، درباره اهمیت این قرارداد می‌گوید: «اگر به دنبال آن باشیم که صنعت خودروسازی را به مسیر توسعه هدایت کنیم، قطعاً توسعه در قطعه‌سازی یکی از زیرساخت‌های مهم در این مسیر خواهد بود. البته قطعه‌سازان باید به این موضوع توجه داشته باشند که بهتر است به صورت مستقل و بدون وابستگی به خودروسازی کشور مسیر ورود خود را به بازارهای جهانی باز کنند، این یعنی آنکه هر اتلافی که در صنعت قطعه‌سازی رخ می‌دهد باید منجر به صدور بخشی از تولیدات قطعه‌سازان به بازارهای جهانی شود. صادراتی که با هدف راهیابی به خطوط تولید خودروسازان بزرگ و صاحبان برند هدف‌گذاری شود. مشارکت بخشی از صنعت قطعه‌سازی ایران با شرکت فورسیا قطعاً خبر خوشایندی است؛ به شرط آنکه در این مشارکت قطعه‌ساز ایران به دنبال هدف ورود سرمایه به جهت دستیابی به تکنولوژی ساخت از طریق نوسازی خطوط تولید و نیز دانش فنی به جهت فراهم کردن بستر تولید قطعات پیچیده و اصلی باشد.»

او می‌افزاید: «به نظر می‌رسد مهمترین هدف صنعت قطعه‌سازی ایران بعد از پیگیری ایجاد مشارکت و جذب سرمایه خارجی باید روی این موضوع معطوف شود که انتخاب قطعات مورد مشارکت به درستی صورت گیرد؛ به طوری که این انتخاب از مجموعه قطعات اصلی نیازمند دانش فنی بالا و تکنولوژی ساخت مدرن است.»

### تقاضای بازگرداندن سهام به ایران‌ایر

پذیرش هتل‌های هما در بورس در شرایطی رخ داده که ۲۶ خرداد ماه گذشته، وزیر راه و شهرسازی تقاضای بازگرداندن این مجموعه از سازمان تامین اجتماعی به هواپیمایی جمهوری اسلامی را داشته است.

عباس آخوندی در نامه‌ای به معاون اول رییس جمهور واگذاری هتل‌های هما به سازمان تامین اجتماعی را تخلف قانونی دانسته است. به گفته وزیر راه و شهرسازی، این واگذاری در قالب رد دیون و مطابق تصویب نامه ۲۸ اسفند ۱۳۹۰ صورت گرفته، اما براساس بندهای ۳۳ و ۳۶ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۳۹۰ کل کشور،

چنین واگذاری منع قانونی داشته است. در بخش دیگری از نامه آخوندی به وضعیت نامساعد ایران‌ایر بر اثر تحریم‌های آمریکا و اتحادیه اروپا اشاره شده است. این شرکت هم اکنون با کمبود شدید منابع مالی و نقدینگی روبه‌رو است و زیان انباشته غیرمتعارفی را شاهد است. وزیر راه و شهرسازی درخواست کرده با بازگرداندن هتل‌های هما به هواپیمایی جمهوری اسلامی، زمینه بازسازی ساختاری و فراهم نمودن مقدمات واگذاری ایران‌ایر ایجاد شود.

عباس آخوندی درخواست کرده با استناد به تصویب نامه ۲۸ اسفند ۱۳۹۳ و با موافقت هیات وزیران، هتل‌های هما از تصویب نامه سال ۱۳۹۰ خارج شود. وی در این نامه اشاره کرده این اقدام مسبوق به سابقه است و در تاریخ ۱۸ بهمن ۱۳۹۲ نام نیروگاه بندرعباس از لیست پیوست تصویب‌نامه مذکور خارج شده بود. پیش از ارسال نامه وزیر راه، مدیرعامل ایران‌ایر نیز خواستار بازگرداندن هتل‌های هما به شرکت متبوعش شده بود.

فرهاد پرورش اما برخلاف عباس آخوندی، این واگذاری را قانونی دانسته بود. وی همچنین از پرداخت پول این واگذاری از سوی تامین اجتماعی به خزانه خبر داده که این اقدام را نیز در چارچوب قانون دانسته است.

مدیرعامل ایران‌ایر اما به استناد آن که پول واگذاری به ایران‌ایر پرداخت نشده، خواستار بازگرداندن هتل‌های هما شده بود. گویا قرار بر این بوده که این پول به ایران‌ایر پرداخت شود تا صرف نوسازی ناوگان شود.



**گروه هتل‌های هما**  
**Homa Hotel Group**

هتل‌های هما و بورس: پیوندی به ظاهر دست‌نیافتنی

## پرحاشیه‌ترین می‌خواهد اولین باشد!

علی محسنی

مجموعه هتل‌های هما در سال‌های اخیر بارها و بارها حاشیه‌ساز بوده و خوراک خبری فراوانی برای رسانه‌ها درست کرده و در حقیقت هیچ مجموعه گردشگری به این اندازه در صدر اخبار حضور نداشته است. حال اما پرحاشیه‌ترین مجموعه اقامتی کشور قصد دارد اولین هتلی باشد که وارد بازار سرمایه می‌شود.

اوایل مهرماه اعلام شد گروه هتل‌های هما با سرمایه ۱۹۶ میلیارد تومان به عنوان نخستین هتل در بورس پذیرفته شده و ۱۰ درصد از سهام آن در نوبت عرضه اولیه قرار گرفته است. پیش از این و در سال‌های گذشته، چهار بار عرضه این مجموعه هتلی در بازار سرمایه با شکست روبه‌رو شده و هیچ خریداری حاضر نبوده این مجموعه را به صورت یکجا خریداری کند، اما پس از کش و قوس واگذاری به سازمان تامین اجتماعی، مالک ۱۰۰ درصدی هتل‌های هما قصد عرضه خرد سهام را دارد.

پرسش‌های مهمی اما پیش‌رو است: آیا با وجود حداقل دو حاشیه پررنگ که هر دو اساس مالکیت و کسب و کار شرکت را تهدید می‌کنند، می‌توان عرضه در بازار سرمایه را دنبال کرد؟ آیا فعالان بورس با وجود این حاشیه‌ها و همچنین شرایط بنیادین کسب و کار آن، حاضر به خرید سهام هستند؟

■ پذیرش هتل‌های هما در بورس در شرایطی رخ داده که ۲۶ خرداد ماه گذشته، وزیر راه و شهرسازی تقاضا بازگرداندن این مجموعه از سازمان تامین اجتماعی به هواپیمایی جمهوری اسلامی را داشته و این واگذاری را تخلف قانونی دانسته است

دریافت نکرده است. گفته می‌شود مسوولان وقت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی به دنبال شکست عرضه هتل‌های هما در بورس و با علم به این که فروش جداگانه هتل‌ها نیز راه به جایی نمی‌برد، زمین مذکور را از هتل منفک کرده‌اند و آن را به فروش رسانده‌اند. فروش زمین اما با حاشیه‌هایی همراه بوده، چون گفته می‌شود در برابر ارزش حدود ۳۰۰ میلیارد تومانی آن زمان، زمین با قیمت ۴۷ میلیارد تومان به فروش رسیده است!

البته این تغییر کاربری خدماتی زمین است که می‌تواند سود سرشاری را نصیب مالک کند. مالک نیز با شائبه ارتباط خاص با مجموعه ایران‌ایر روبه‌رو بود. به این ترتیب علاوه بر این که هتل‌های هما در سرفه‌های جدی برای تامین اجتماعی داشته، ایران‌ایر نیز تنها عایدی ۴۷ میلیارد تومانی از آن برده است.

در این بین حاشیه واگذاری ۱۳۸ شرکت از سوی «سعید مرتضوی» مدیرعامل وقت سازمان تامین اجتماعی به شرکت سورینت قشم که متعلق به «بابک زنجانی» بود، نیز به حاشیه‌های هتل‌های هما افزوده شد؛ چه این

در تاریخ ۲۹ تیرماه نیز دادستان تهران از بروز تخلف آشکار در واگذاری هتل‌های هما به سازمان تامین اجتماعی خبر داده بود. به گفته عباس جعفری دولت آبادی، دادستانی به رای صادره دادگاه کیفری که متهمان پرونده را تبرئه کرده بود، اعتراض کرده است.

### بازی باخت - باخت

حاشیه‌های هتل‌های هما اما تنها منحصر به واگذاری آن به سازمان تامین اجتماعی نبوده است. این مجموعه درگیر پرونده حقوقی دیگری نیز شده که ادامه فعالیت مجموعه را در معرض تهدید قرار داده است.

پس از آن که هتل‌های هما عرضه‌های ناموفقی در بازار سرمایه را پشت سر گذاشت، در آبان ۱۳۹۱ در مراسمی با حضور معاون اول وقت ریاست جمهوری، رئیس‌وقت سازمان تامین اجتماعی و مدیرعامل وقت هواپیمایی جمهوری اسلامی، این مجموعه به مبلغ ۶۵۳ میلیارد تومان به سازمان تامین اجتماعی واگذار شد، اما یک سال پس از آن واگذاری، شخصی ادعای مالکیت ۱۰ هزار مترمربع زمین پشت هتل هما تهران را می‌کند. پارکینگ هتل در این زمین واقع شده است. سازمان تامین اجتماعی که فضای بسیار بااهمیتی از هتل را در اختیار شخصی دیگر می‌بیند، درصدد برمی‌آید تا از طریق دادگاه معامله فروش زمین را ابطال کند تا زمین به ایران‌ایر برگردد و سپس بر سر واگذاری زمین با آن شرکت به توافق برسد.

اما بسیاری در همان زمان بر این باور بودند که با توجه به این که شخص مدعی سند رسمی زمین را در اختیار دارد، سازمان تامین اجتماعی شانس برای پیروزی در دادگاه ندارد. جدایی زمین از هتل نیز قابل اغماض نیست چون هتل بدون پارکینگ و بخشی از تاسیسات خود در معرض تعطیلی قرار می‌گیرد و این در حالی است که بیشترین میزان عایدی مجموعه هتل‌های هما از هتل تهران است. بنابراین این موضوع حیات کل مجموعه هتل را در خطر انداخته و می‌تواند شکست بزرگی را برای این واگذاری و سازمان تامین اجتماعی (که منابع مردم را در اختیار دارد) رقم بزند.

این واگذاری اما یک بازی باخت - باخت است؛ چه این که ایران‌ایر نیز از این واگذاری پولی



■ پس از عرضه ناموفق هتل‌های هما در بازار سرمایه، در آبان ماه ۱۳۹۱ این مجموعه به مبلغ ۶۵۳ میلیارد تومان به سازمان تامین اجتماعی واگذار شد، اما یک سال بعد، شخصی ادعای مالکیت ۱۰ هزار مترمربع زمین پشت هتل هما تهران را می‌کند

■ در زمان واگذاری هتل‌های هما به سازمان تامین اجتماعی، مدیران این مجموعه ادعا می‌کنند هتل حدود ۲۵ درصد از مجموع ۴۰ میلیارد تومان درآمد خود را به عنوان سود خالص شناسایی می‌کند، اما سود خالص ۱۰ میلیارد تومانی برای مجموعه‌ای ۶۵۰ میلیارد تومانی بسیار اندک است و چنین سهمی قاعدتاً قیمتی بسیار کمتر از قیمت واگذاری به تامین اجتماعی خواهد داشت

که بابک زنجانی در جلسات دادگاه‌های خود بر مالکیت بر ۱۳۸ شرکت مذکور از جمله این مجموعه هتل تاکید داشته است!

حال اما با اظهارات سال جاری دادستان تهران، مشخص شده پرونده این واگذاری همچنان در جریان است و مشخص نیست در نهایت تکلیف زمین مذکور و مالکیت سازمان تامین اجتماعی به کجا خواهد انجامید؟

### واکنش سهامداران چیست؟

در شرایط ابهام‌های جدی که موجودیت یک شرکت را تهدید می‌کند، عرضه سهام در بورس چندان ممکن نیست. مشخص نیست چگونه سازمان بورس حکم به پذیرش مجموعه هتل‌های هما داده، چون حاشیه‌هایی به مراتب کمتر نیز مانع عرضه سهام در بازار است؛ چه این که این عرضه می‌تواند خریداران سهام را در آینده دچار زیان‌های جدی کند.

گویا علی‌رغم تمامی حاشیه‌ها، قانون اکنون بر مالکیت کامل سازمان تامین اجتماعی بر هتل‌های هما حکم می‌دهد، اما این سوال مطرح است که آیا مسوولان وزارت راه و هواپیمایی جمهوری اسلامی اجازه فروش سهام در بورس را خواهند داد؟ و آیا دادستانی با وجود پرونده‌های حقوقی که هنوز به سرانجام نرسیده، پذیرش در بورس را مورد تایید قرار خواهد داد؟ این حاشیه‌ها پذیرش شرکت را در هاله‌ای از ابهام قرار می‌دهد و می‌توان پیش‌بینی کرد عرضه سهام برای مدت‌ها به تعویق بیفتد.

اما فارغ از حاشیه‌های مذکور، آیا بازار سهام به

ورود هتل‌ها روی خوش نشان خواهد داد؟ پاسخ به این سوال با توجه به این که اطلاعات مالی روز این مجموعه منتشر نشده، ممکن نیست. اما اگر اظهارات پراکنده مدیران هتل را مبنا قرار دهیم، شاید بتوان به نتیجه‌گیری کلی دست یافت.

در زمان واگذاری هتل‌های هما به سازمان تامین اجتماعی با قیمت ۶۵۰ میلیارد تومان، مدیران هتل ادعای برخی مسوولان هواپیمایی جمهوری اسلامی مبنی بر واگذاری مجموعه‌ای زیان‌ده را رد کرده و بر این باور بودند که هتل از مجموع ۴۰ میلیارد تومان درآمد خود، حدود ۲۵ درصد آن را به عنوان سود خالص شناسایی می‌کند.

اگر مجموعه زیان‌ده باشد که واگذاری آن چندان درست نیست و قیمت بسیار پایینی در بورس خواهد داشت، اما به فرض سوددهی نیز قیمت چندانی نمی‌توان برای هر سهم آن قائل شد. سود خالص ۱۰ میلیارد تومانی برای مجموعه‌ای ۶۵۰ میلیارد تومانی بسیار اندک است و مطابق رویه بازار سهام، چنین سهمی قیمتی به خود خواهد دید که بسیار کمتر از قیمت واگذاری به تامین اجتماعی است و این به معنای زیان سنگین این سازمان رفاهی عمومی است که مدیریت منابع مردم را در اختیار دارد.

بنابراین باز هم باید گفت این واگذاری به صلاح نیست و بهتر است تامین اجتماعی پس از رفع تمامی ابهام‌های حقوقی و با تقویت مدیریت شرکت که بتواند سودآوری را به نحوی قابل ملاحظه و چند برابری افزایش دهد، نسبت به واگذاری سهام هتل‌های هما در بورس اقدام کند.

BARISTA TAVAN TARABAR  
INTERNATIONAL TRANSPORTATION & FORWARDING COMPANY LTD.

**شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار ایستا توان ترابار**

تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱ (۰۲۱)  
فکس: ۸۸۸۶۲۱۳ (۰۲۱)  
ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com

با امضای یک تفاهنامه صورت گرفت

## تردد آزاد خودرو میان ایران و ارمنستان

بر اساس یادداشت تفاهمی که در جریان سفر رئیس کل گمرک ایران به ارمنستان در ایروان امضا شد، امکان تردد خودرو میان دو کشور بدون نیاز به اخذ مجوز وجود دارد و رفت و آمد بدون دریافت وجه تضمین و حق خاک انجام خواهد شد.

بر پایه این یادداشت تفاهم، قرار است با برنامه‌ریزی دو کشور، تبادل اطلاعات در پایانه‌های گمرکی مقرر و نوردوز صورت گیرد. همچنین تشریفات گمرکی برای دست‌اندرکاران فعالیت‌های اقتصادی و گردشگران به صورت متقابل تسهیل خواهد شد که امکان تردد خودرو و مجوز رفت و آمد آزاد شده و بدون نیاز به وجه تضمین و حق خاک صورت می‌پذیرد. بر این اساس، اطلاع‌رسانی ضوابط گمرکی هر دو کشور در سایت‌های رسمی با هدف ایجاد شرایط بهتر برای توسعه همکاری‌های اقتصادی و افزایش شناخت فعالان این حوزه نیز پیش‌بینی شده است.

از سوی دیگر، با هدف توسعه روابط گردشگری، شهروندان ایران و ارمنستان از قوانین گمرکی در مورد اجناس و مبالغ همراه، هنگام ورود به کشور مقابل آگاه خواهند شد و در پایانه‌های مرزی مقرر و نوردوز نیز در تابلوها اطلاع‌رسانی می‌شود.

کریاسیان، رییس کل گمرک تاکید کرده است: «لغو روادید بین دو کشور به توسعه گردشگری، افزایش مبادلات تجاری و تسریع ترانزیت می‌انجامد و ارمنستان به عنوان عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند، دروازه ورود ایران به بازار کشورهای عضو اتحادیه باشد.»

هارطونیان، رئیس کمیته درآمدهای دولتی ارمنستان نیز در این مذاکرات گفت: فهرست بازرگانان فعال بین دو کشور تبادل می‌شود تا بتوانند با تشریفات آسان‌تر نظارت گمرکی را سپری کنند و همچنین همکاری برای مبارزه با قاچاق ادامه می‌یابد.



## تصویری از تراز گردشگری ایران و عراق

همزمان با اربعین حسینی، ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار زائر ایرانی وارد عراق شدند؛ کشوری که تا پیش از این نیز در ردیف دوم مقصد گردشگران خروجی ایران قرار داشت.

اربعین اما تنها مناسبتی نیست که ایرانی‌ها در آن عازم عراق می‌شوند؛ ایام تاسوعا و عاشورا، شب‌های قدر، ۱۳ رجب، روز عرفه و اعیاد مذهبی، دیگر زمان‌هایی هستند که تعداد قابل توجهی از ایرانی‌ها برای رفتن به کشور عراق، اقدام به دریافت ویزا می‌کنند. در روز عرفه سال‌جاری، حدود یک میلیون ایرانی برای شرکت در مراسم دعا و زیارت از مرز مهران وارد خاک عراق شدند. بر این اساس و بدون در نظر گرفتن تعداد گردشگران ایرانی عراق در دیگر روزهای سال همچون نوروز که به گفته مسوولان در همه مقاطع رشد دو تا سه برابری را نسبت به سال گذشته ثبت کرده است، می‌توان تخمین زد در سال جاری، حداقل ۳ میلیون و ۱۷۵ هزار نفر به عراق سفر داشته‌اند.

در همین حال، قریب به ۲ میلیون عراقی نیز ایران را به عنوان مقصد سفر خود برگزیده‌اند و این در حالی است که عراق، در صدر کشورهای گردشگرفرست به ایران قرار گرفته است. در همین حال، لغو روادید میان ایران و عراق از دیگر مسائلی بوده که بارها مورد رایزنی قرار گرفته است؛ اتفاقی که با وجود حجم رو به رشد زائران ایرانی خواهان سفر به عراق تا به امروز محقق نشده است. گفته می‌شود دلیل اصلی عدم موافقت طرف عراقی با لغو ویزا، درآمد بسیار خوبی است که از صدور روادید نصیب دولت عراق می‌شود و آنها نمی‌توانند به راحتی از آن چشم‌پوشی کنند.

### هزینه ویزای ایران و عراق

هزینه صدور ویزای عراق برای سفر انفرادی به عراق ۴۰ دلار و برای افرادی که خواهان سفر گروهی به این کشور هستند ۳۰ دلار است. با در نظر گرفتن میانگین این مبلغ، کشور عراق امسال و تا به امروز از محل فروش ویزا به گردشگران ایرانی تقریباً ۴۱۱ میلیارد و ۱۶۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان درآمد داشته است؛ مبلغی که چنانچه گفته شد، برای کشوری مثل عراق با شرایط ویژه و اضطراری که دارد و به واسطه شرایط جنگی، بسیاری از زیرساخت‌های اقتصادی خود را از دست داده، مهم و اثرگذار است.

در همین حال، وجهی که یک عراقی برای ورود به ایران باید پردازد تنها ۶۷ هزار تومان یعنی چیزی نزدیک به ۱۸ دلار و تقریباً نصف میزان هزینه دریافت ویزا برای اتباع ایرانی در سفر به عراق است.

اگر چه مقامات ایرانی در واکنش به این تخفیف یکسویه و همچنین منفی بودن موازنه گردشگران مبادله شده میان دو کشور به ضرر ایران، بر هزینه‌کرد بیشتر عراقی‌ها در ایران و جبران این تراز منفی به نفع گردشگری ایران سخن می‌گویند، اما همچنان این تخفیف با توجه به تاکید وزارت امور خارجه و دیگر مسوولان مبنی بر لزوم دو سویه بودن تسهیلات ویزا اندکی جای سوال دارد.

در این میان، باید پرسید آیا قرار است برنامه‌ها و تفاهنامه‌هایی که ایران و عراق برای تبادل گردشگر با هم امضا کرده‌اند، یکسویه عملی شود یا ایران نیز سهم خود را از این تفاهنامه‌ها طلب خواهد کرد؟



نزدیک به دو سال از اسارت صیادان کنارکی در سایه سکوت معنادار مسوولان گذشته، اما مدتی است بحرانی شدن موضوع به دنبال کشته شدن پی‌درپی آنها در اثر گرسنگی و شرایط سخت اسارت، در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌های داخلی و خارجی سروصدا به پا کرده است. حتی کمیته اجتماعی به نام «تا آزادی صیادان ایرانی» به راه افتاده تا از مسوولان دولتی بخواهد هر چه سریع‌تر برای آزادی این صیادان، اقداماتی عملی انجام دهند.

از ماه‌های ابتدایی اسارت صیادان بلوچ، اگرچه مسوولان در اداره شیلات، فرمانداری، استانداری و وزارت امور خارجه، به کرات در خصوص پیگیری وضعیت آنان قول مساعد می‌دادند اما در عمل شاهد هیچ‌گونه گشایشی در این زمینه نبوده‌ایم. نکته جالب اینجاست که در نیمه آبان ماه، مسوولیت وضعیت و خیم این ملوانان متوجه خبرنگاران شده و اعلام شد مصاحبه‌ها با خانواده‌ها و افراد مطلع و ایجاد کمپین آزادی به ضرر صیادان تمام شده و شرایط آنها را دشوارتر کرده است. در نیمه آبان ماه، بهرام قاسمی، سخنگوی وزارت امور خارجه ایران در نشست هفتگی خود با خبرنگاران در خصوص اسارت صیادان ایرانی گفت: «باید با درایت و ظرافت برخورد کرد. شاید خبردهی و خبررسانی در این خصوص خیلی به مصلحت و به نفع افراد گرفتار در دام دزدان دریایی نباشد...»

نتیجه عملکرد «با ظرافت و درایت» مسوولان وزارت خارجه طی بیش از ۶۰۰ روز اسارت، تاکنون کشته شدن ۱۰ نفر از این صیادان بوده است!

منافع ما در دریای عرب،  
حمایت از ماهیگیران ایرانی است

## در غیبت اقتدار





■ با گذشت بیش از ۶۰۰ روز از ربوده شدن خدمه لنج، شناور آنها توسط دزدان دریایی به آتش کشیده شد، ۸ نفر از آنها به تدریج در اثر وضعیت نامناسب بهداشتی و غذایی جان خود را از دست دادند، ۴ نفر به کمک دولت سومالی موفق به فرار شدند و ۱ نفر دیگر به تنهایی از دست دزدان دریایی گریخت

■ آخرین اخبار در این زمینه به ابتدای آبان ماه برمی گردد؛ درست یک روز پس از آنکه ۹ دریانورد اهل فیلیپین و اندونزی پس از چند سال اسارت در دست دزدان دریایی سومالیایی آزاد شدند، خبر رسید دو صیاد دیگر ایرانی نیز توانستند شرایط سخت اسارت را تحمل کنند و جان باخته‌اند

از گروگان‌ها- شامل ناخدا و نزدیکان وی- از خانواده آنها درخواست ۱۰۰ هزار دلار و برای آزادی ۴ نفر باقیمانده نیز طلب ۳۰ هزار دلار کرده‌اند.

آخرین اخبار در این زمینه به ابتدای آبان برمی گردد؛ درست یک روز پس از آنکه ۹ دریانورد فیلیپینی و اندونزیایی پس از چهار سال اسارت در دست دزدان دریایی سومالیایی آزاد شدند، خبر رسید دو ایرانی گروگان در اسارت دزدان دریایی به نام «ولی محمد» و «عظیم» نتوانستند شرایط سخت را تحمل کرده و جان باختند.

البته ظاهراً دزدها هم متوجه شده‌اند که خانواده تهدیدست صیادان، پولی برای باج‌دهی ندارند و به تازگی رقم باج خواهی را به ۱۵ هزار دلار کاهش داده‌اند، اما نمی‌دانند که ۵۳ میلیون تومان برای یک خانواده روستایی و فقیر مرزنشین در ایران تا چه اندازه عدد بزرگی است.

در همین رابطه، ناخدا محمدعلی بلوچ، یکی از صیادانی که تجربه اسارت در بند دزدان دریایی را داشته است، می‌گوید: «دزدان دریایی فکر می‌کنند ایرانی‌ها خیلی ثروتمندند و هر مبلغی که بخواهند می‌توانند پرداخت کنند. در صورتی که صیادان هیچ درآمد قابل توجهی ندارند.»

وی ادامه می‌دهد: «فرض کنید در یک سفر دو ماهه صیادان حدود ۲۰ تن هزار ماهی را صید کنند و به بالاترین قیمت مثلاً ۴۵۰۰ تومان بفروشند و ۱۰۰ میلیون درآمد داشته باشند. خرج آنها در طول سفر حدود ۶۰ میلیون تومان می‌شود، ۴۰ میلیون باقی‌مانده را باید تقسیم بر سه کنند، حدود ۱۴ میلیون را باید بین ۲۰ ملوانی که در این سفر بودند تقسیم کنند که حدوداً ۷۰۰ هزار تومان به هر ملوان می‌رسد. البته معمولاً از این مبلغ هم کمتر می‌شود و سهم هر ملوان بیش از ۵۰۰ هزار تومان نیست، این مبلغ هزینه دو ماه خانوار یک صیاد است.»

لازم به توضیح است در این مدت، صیادان از طریق تلفن برای اخذ پول با خانواده‌های خود در ارتباط بوده‌اند و دزدان دریایی از خانواده‌های صیادان به اسارت گرفته شده تقاضای پول می‌کردند تا به فرزند اسیر آنها غذا بدهند. خانواده‌های این اسیران نیز از طریق صرافانی که توسط دزدان دریایی در دوبی به آنها معرفی شده بود، پول درخواستی را واریز می‌کردند. آنها که خود در شرایط مالی بدی زندگی می‌کنند، بارها و بارها به ارگان‌های

در بهمن ماه سال ۹۳، ۲۱ نفر از صیادان اهل کنارک واقع در استان سیستان و بلوچستان سوار بر لنج صیادی «ابراهیم فروزانمهر» (یکی از اعضای شورای شهر کنارک) برای صید ماهی، راهی آب‌های آزاد می‌شوند.

آنها پس از حدود ۲ ماه کار صیادی در ششم فروردین ۱۳۹۴ در حال بازگشت به ایران بودند که مورد حمله یک گروه از دزدان دریایی سومالیایی قرار می‌گیرند. درباره این دستگیری نقل‌قول‌های متفاوتی شنیده می‌شود، برخی می‌گویند آنها در آب‌های آزاد حرکت می‌کردند و برخی دیگر مدعی هستند صیادان بی‌احتیاطی کرده و به مناطق نامن و پرخطر وارد شده‌اند.

در هر حال به نظر می‌رسد دزدان دریایی متوجه شده‌اند که کشتی‌های بزرگ تجاری، به سیستم‌های ناوبری و کماندوهای ورزیده ارتش و سپاه ایران مجهزند، بنابراین دور آنها را خط کشیده و دام‌هایشان را برای صیادان فقیر و ملوانان تهیدستی پهن کرده‌اند که روی لنج‌ها یا قایق‌های کوچک دیگران کار می‌کنند.

به هر تقدیر، دزدان دریایی تمامی ۲۱ خدمه را به همراه لنج ربودند، به کشور سومالی منتقل کردند و در شرایط بسیار دشواری و غیرانسانی از آنها نگهداری می‌کنند. بعضی شنیده‌ها حاکی از آن است که غذای این صیادان، هر سه روز یکبار مقدار بسیار کمی نان خشک است و حتی به ندرت آب آشامیدنی در اختیار آنها قرار می‌گیرد. یکی از صیادانی که با کمک پلیس سومالی از دست دزدها فرار کرده به رسانه‌ها گفته هر چهار روز یک بار اجازه داشته‌اند آب و غذای مختصری بخورند.

با گذشت بیش از ۶۰۰ روز از ربوده شدن خدمه لنج، شناور آنها توسط دزدان دریایی به آتش کشیده شد، ۸ نفر از آنها به تدریج در اثر وضعیت نامناسب بهداشتی و خوراکی جان خود را از دست دادند، ۴ نفر به کمک دولت سومالی موفق به فرار شدند و ۱ نفر دیگر به تنهایی از دست دزدان دریایی گریخت و پس از چندین روز پیاده‌روی با رساندن خود به موگادیشو- پایتخت سومالی - توسط دولت این کشور به ایران انتقال داده شد.

در این میان، دزدان دریایی ۸ نفر باقی‌مانده را به دو گروه تقسیم کرده، در ازای آزادی ۴ نفر

دریایی شده، ولی با پیگیری در سطوح عالی و حتی پرداخت باج به دزدان دریایی سومالیایی نجات پیدا کرده‌اند؛ هنوز هیچ اقدام رسمی و دولتی برای نجات ایرانیان به گروگان گرفته شده صورت نگرفته است.

یکی از اعضای خانواده صیادان اسیر به خبر آنلاین گفته است: «ابتدا شخصی که تماس می‌گرفت و پول می‌خواست به زبانی سخن می‌گفت که ما نمی‌فهمیدیم و فقط کلمه دلار را متوجه می‌شدیم، اما مدتی است تماس‌گیرنده به زبان فارسی حرف می‌زند. او گفته است که اگر ۳۰ هزار دلار نپردازیم، آب و غذای اسرا را قطع می‌کند.» به نظر می‌رسد، دزدان دریایی برای اخاذی خود به خوبی از روش‌هایی از جمله گرفتن مترجم بهره برده‌اند، ولی هنوز مقامات دولتی ایران برای نجات اتباع خود به راهکار مناسبی دست نیافته‌اند.

آیا واقعا برای وزارت امور خارجه مقدر نیست که به طریقی تماس‌های دزدان دریایی را رهگیری و محل اختفای صیادان را پیدا کند؟ آیا از طریق همان صرافی در دومی امکان ردیابی نشانی دزدان دریایی وجود نداشت؟ آیا تامین مبلغی حدود ۳۰۰ میلیون تومان در دولت برای نجات جان چند هموطن دشوار است؟ آیا اصولا دولت وظیفه‌ای در خصوص نجات ایرانیان در بند مانده در کشورهای دیگر برای خود قائل نیست؟

بد نیست در این رابطه به این نکته نیز اشاره شود که با وجود بی‌ثباتی حاکم در سومالی، ایران تا همین چندی پیش که دولت سومالی به واسطه پیروی از سیاست‌های عربستان اقدام به قطع رابطه با کشورمان کرد، با این کشور مناسبات سیاسی و دیپلماتیک داشت و وزارت امور خارجه به طریقی می‌توانست زمینه‌های آزادی صیادان را فراهم کند. جدا از اینکه صیادان ایرانی باید به هنگام صید در آب‌های دور، قوانین و مقررات دریایی را مراعات کنند و بی‌توجهی آنها به حریم‌های دریایی می‌تواند مشکل‌ساز باشد، اما اتفاقات پیش آمده برای صیادان کنارکی که نه اولین بار بوده و نه آخرین بار خواهد بود، ضعف دیپلماسی ایران را در حفظ امنیت اتباع ایرانی در قلمروهای خارجی نشان می‌دهد.

**پی‌نوشت:** در حین تهیه این گزارش، فرماندار کنارک خبر داد که یک لنج دیگر نیز در دام دزدان دریایی سومالیایی افتاده است.

مختلف جهت رفع این مشکل مراجعه کرده‌اند، اما تنها پاسخی که گرفته‌اند این بوده که این امر هیچ گونه ارتباطی به ما ندارد.

### دامی که صید ترال برای صیادان پهن می‌کند

اما چه دلیلی باعث می‌شود صیادان کوچک از محدوده آب‌های مجاز خارج شوند و برای کسب روزی به آب‌های دور بزنند و طعمه دزد‌های دریایی سومالی شوند؟

گفته می‌شود نقض حریم صیادان سنتی و محلی باعث شده که آنها دست به چنین ریسک بزرگی بزنند. حدود ربع قرن است که صید ترال بالای جان صیادان بومی شده است. کشتی‌های بزرگ مجهز به ردیاب ماهی و کوچ گله، با تخته‌های صیادی کف دریا را شخم می‌زنند و با تورهای ریزشان و حمله ناگهانی هر چه هست و نیست را از دریا جارو می‌کنند؛ از نوزادان کوچک میگوها و تخم ماهی‌ها گرفته تا عروس دریایی و ... مرجان‌ها را می‌شکنند، بافت علف‌های دریایی و جلبک‌ها را تخریب می‌کنند و خلاصه جنگی در دریا به پا می‌کنند که هیچ‌گونه فرصت فرار از آن وجود ندارد. این روش مخرب صید، جمعیت گونه‌های دریایی را به شدت در معرض تهدید قرار داده است. حالا سال‌هاست سازمان جهانی خواربار و کشاورزی (فائو) صید ترال را به عنوان یک روش منسوخ و ممنوع شناخته است، اما در ایران همچنان کشتی‌های صنعتی کف‌روب در دریا فعالیت می‌کنند و زندگی صیادان فقیر محلی را تحت‌الشعاع قرار داده‌اند.

صیادان محلی می‌گویند مالکان کشتی‌های کف‌روب بسیار راحت‌تر از آنچه تصورش را می‌کنید به آب‌های نزدیک و حریم صیادان کوچک تجاوز کرده و طی ۲۴ ساعت در سواحل عمان سهم صیادان خرد را درو می‌کنند؛ به ویژه تابستان‌ها و نیمه اول سال که امکان صید اقیانوسی وجود ندارد، آنها به راحتی به محدوده کمتر از هفت و پنج مایل وارد شده و سهم صیادان کوچک را در تورهایشان می‌ریزند و می‌روند.

### جای خالی اقتدار

در حالی که تاکنون بارها و بارها ملوانانی از فرانسه، فیلیپین، آمریکا یا بریتانیا اسیر دزدان



■ گفته می‌شود نقض حریم صیادان سنتی و محلی باعث شده که آنها دست به چنین ریسک بزرگی بزنند و از محدوده‌های مجاز دور شوند. حدود ربع قرن است که کشتی‌های بزرگ مجهز به ردیاب ماهی و کوچ گله، با تخته‌های صیادی کف دریا را شخم می‌زنند و هر چه هست و نیست را از دریا جارو می‌کنند

شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابر  
کیان

فورواردر - کریر



♦ دارای دفاتر نمایندگی

♦ در تمام مرزهای ایران

♦ دفتر نمایندگی

♦ در آسیای میانه، افغانستان، دبی و هندوستان

♦ حمل کالای صادراتی، وارداتی

♦ ترانزیت از مبادی ورودی ایران

♦ به آسیای میانه، افغانستان و عراق

♦ مشاوره و انجام کلیه عملیات

♦ و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

♦ حمل به شیوه های مختلف

♦ (ترانشیب و مرکب)

♦ حمل جاده‌ای - دریایی - ریلی - هوایی

♦ مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره

♦ محبتی بهاروند

♦ با دو دهه سابقه مدیریت

♦ حمل و نقل بین المللی

♦ کارشناس رسمی دادگستری

♦ (امور حمل و نقل ترابری)

♦ مشاوره حقوقی و قضایی -

♦ پیگیری پرونده های حمل و نقل

♦ رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

♦ اتاق بازرگانی خراسان رضوی

♦ کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل

♦ دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین الملل

♦ عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

♦ ایران و خراسان رضوی

♦ دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

♦ نبش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

♦ تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (۵ خط)

♦ شماره: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

♦ همراه: ۰۹۱۳۰۱۴۶۹۹۷-۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰

♦ info@btkrango.com



## اروپا به مقابله با دزدان دریایی ادامه می دهد

اتحادیه اروپا عملیات مقابله با دزدان دریایی موسوم به Atalanta را که در آب های سومالی در جریان است تا سال ۲۰۱۸ تمدید کرد.

تازه ترین حمله به کشتی ها در این منطقه در هفته پایانی ماه نوامبر انجام شد که در آن شش مرد مسلح در ۳۳۰ مایلی آب های شمال شرقی سومالی به کشتی حمل محصولات شیمیایی CPO Korea حمله کردند.

به گزارش مارین تایمز، نیروی دریایی اتحادیه اروپا یا EU NAVFOR برای نخستین بار در سال ۲۰۰۸ میلادی در پاسخ به افزایش حملات دزدان دریایی به کشتی ها در خلیج عدن و اقیانوس هند تشکیل شد. از آن زمان تاکنون نیروی دریایی اتحادیه اروپا بیش از یک میلیون تن کمک های انسان دوستانه به مردم سومالی را اسکورت کرده و ایمنی آنها را برقرار کرده اند. این نیروها به همراه سایر همکاران بین المللی خود برای کاهش فعالیت دزدان دریایی در این منطقه فعالیت کردند.

دزدان دریایی در اوج فعالیت های خود در سال ۲۰۱۱ موفق شدند که نزدیک به ۷۰۰ دریانورد و ۳۲ فروند کشتی را گروگان بگیرند و بابت آزادی آنها باج زیادی را طلب کنند. هدف نیروی دریایی اتحادیه اروپا تا سال ۲۰۱۸ همکاری با دولت های محلی جهت تضمین سرکوب فعالیت دزدان دریایی است.

## همدستی داعش با دزدان دریایی

در همین حال، گروه تروریستی داعش مسوولیت حملات و جرایم دریایی ثبت شده در مناطقی از فیلیپین را بر عهده گرفته است.

به گزارش مرکز انتقال اطلاعات ReCAAP (توافق نامه همکاری منطقه ای برای مبارزه علیه دزدی دریایی، سرقت مسلحانه علیه شناورها در آسیا)، از ماه مارس سال جاری میلادی تاکنون ۴۴ نفر از خدمه های شناورها به گروگان دزدان دریایی درآمدند که از این میان ۱۱ نفر هنوز در اسارت هستند. در مدت زمان مذکور ۱۱ حادثه دریایی در دریای سولو و سلبس ثبت شد که تنها دو مورد از آنها موفق نبوده است.

بر اساس این گزارش مرکز انتقال اطلاعات ReCAAP گفت: مسوولیت بیشتر حملات و جرایم دریایی ثبت شده در مناطق مذکور را گروه تروریستی داعش بر عهده گرفته است.

این گزارش در ادامه افزود: از ماه اکتبر سال جاری میلادی، دزدان دریایی حمله به شناورهای تجاری بزرگ را در دستور کار خود قرار داده اند.

مرکز انتقال اطلاعات ReCAAP از خدمه و مسوولان رده بالا در شناورها خواست به محض مشکوک شدن به تردد قایق های کوچک و تندرو در منطقه فوراً با مرکز عملیاتی مستقر در گارد ساحلی فیلیپین و مرکز امنیت Sabah موسوم به ESSCOM تماس برقرار کنند.



دادگاه عالی تیانجین از حبس ابد مدیر بندر تیانجین و شرکت بین‌المللی لجستیک چین به دلیل دست داشتن در انفجار خونین بندر تیانجین که به دنبال آن ۱۶۵ نفر جان خود را از دست دادند و هشت نفر مفقود شدند و حبس یک سال تا ابد ۴۸ تن دیگر خبر داد. این افراد متهم شده‌اند که به شرکت Ruihai International Logistics کمک کرده‌اند تا بازرسی‌های ایمنی را دور بزنند و مجوز کار با مواد خطرناک را بگیرد.

دادگاه عالی، ایجاد گواهینامه‌های غیرقانونی، رشوه به مقامات دولتی برای ذخیره مواد اشتعال‌زا و خطرناک در انباری در بندر تیانجین و تامین اسناد جعلی مربوط به مسائل ایمنی محیط زیست را از جمله موارد اتهامی مدیر این بندر اعلام کرد. مدیران اپراتور انبار در بندر تیانجین نیز پیش‌تر تایید کرده بودند که برای دریافت مجوزهای لازم از روابط خود بهره گرفته‌اند.

دادگاه درباره حادثه مرگبار انفجار بندر تیانجین گفت: تمام مقامات در بخش حمل و نقل، بندر، ایمنی محیط کار و بخش‌های دریانوردی همه و همه در وقوع این حادثه مقصر بودند و اهمال کاری باعث این فاجعه شده است.

گفتنی است در تاریخ ۱۲ آگوست ۲۰۱۵، حداقل دو انفجار به فاصله ۳۰ ثانیه از یکدیگر در یک پایانه نگهداری کانتینرها متعلق به شرکت

دادگاه تمام مقامات در بخش حمل و نقل، بندر و ایمنی محیط کار بندر تیانجین را مقصر شناخت

## حبس ابد برای مقصر اصلی حادثه بندر تیانجین

دادگاه عالی تیانجین، مدیر بندر تیانجین و شرکت بین‌المللی لجستیک چین را مقصر اصلی حادثه خونین و مرگبار انفجار بندر مذکور در ماه آگوست ۲۰۱۵ خواند و او را به حبس ابد محکوم کرد. جرم او، اهمال، عملکرد غیرمسئولانه، سوءاستفاده از قدرت و فساد اداری عنوان شده است. انفجار بندر تیانجین چین در سال گذشته، بزرگترین خسارت وارده پس از واقعه فاجعه نفتی Deepwater Horizon در سال ۲۰۱۰ محسوب می‌شود.



عوامل افزایش میزان خسارت‌ها، افزایش ساخت کارخانه‌ها و مرکز تجاری لجستیکی در مناطق در معرض خطر است.

در همین حال، انجمن بین‌المللی بیمه یا International Union of Marine Insurance که بیمه‌گر بندر تیانجین قلمداد می‌شوند، از مانع‌تراشی‌های مقامات چینی در مقابل به نتیجه رسیدن ارزیابی خسارت، ابراز نارضایتی کردند. به گزارش مانا، کرن فرتی، عضو انجمن بین‌المللی بیمه دریایی به روزنامه‌نگاران در لندن اظهارداشت: متأسفانه روند ارزیابی‌ها و بررسی خسارت به دلیل سیاست نادرست اتخاذ شده توسط مقامات چینی در برخورد با این فاجعه، با مشکلاتی روبه‌رو شده است.

مقامات انجمن بین‌المللی بیمه (IUMI) از این موضوع شکایت دارند که ارزیاب‌ها به بهانه عدم دسترسی به همه بخش‌های آسیب دیده، از اعلام دقیق میزان خسارت امتناع می‌کنند. آنها هم چنین اعلام کردند عملیات پاکسازی روند تخمین خسارت را با کندی مواجه ساخته بود. لازم به ذکر است خسارت وارده بر خودروها و کانتینرها یا به عنوان خسارت‌های کلی ثبت شده‌اند و یا اینکه میزان خسارت وارده بر آنها به طور جداگانه از نظر قانونی محاسبه شده است. ضمن اینکه در خصوص کالاها و اموال دریایی و هم چنین مجروحین و درگذشتگان نیز ادعای خسارت بیمه‌ای به عمل آمده است.

### بندر تیانجین؛ رکورددار زیان بیمه‌ای

انفجار بندر تیانجین چین بزرگترین خسارت وارده پس از واقعه فاجعه نفتی Deepwater Horizon در سال ۲۰۱۰ محسوب می‌شود و قاره آسیا برای سومین سال متوالی رکورددار بزرگترین زیان بیمه‌ای شد که از سوی انسان‌ها رخ داده است. China Reinsurance بزرگترین شرکت بیمه چین در اولین گزارش اصلی عمومی خود درباره انفجارهای تیانجین گفت که این حادثه برای این بیمه‌گر چینی ۱۱۰۰ میلیون یوان برابر با ۱۷۴ میلیون دلار آمریکا خسارت به دنبال داشته است. بدین ترتیب قاره آسیا برای سومین بار متوالی در صدر این فهرست جای گرفت و رکورددار شد. در سال ۲۰۱۳ میلادی آتش‌سوزی و انفجار در این قاره به ویژه در چین حدود یک میلیارد دلار خسارت بیمه‌ای بر جای گذاشت، این در حالی است که خسارت‌های مربوط به آتش‌سوزی و انفجار در پالایشگاه نفتی سیبری که بیشترین هزینه را برای بیمه‌گران در سال ۲۰۱۴ دربرداشت، تنها ۸۰۰ میلیون دلار گزارش شده است. گفته می‌شود افزایش فجایع با خسارت بالا در قاره آسیا اکنون مهمترین نگرانی شرکت‌های بیمه است؛ چرا که کارخانه‌ها و شرکت‌های خدماتی در حال انتقال به چین، هند و دیگر کشورهای در حال توسعه جنوب غربی آسیا هستند و به همین دلیل میزان خسارت‌های بیمه‌ای در این قاره به شدت رو به افزایش است. به گفته کارشناسان یکی از مهمترین

Ruihai International Logistics واقع در بندر تیانجین به وقوع پیوست. این دو انفجار با قدرت‌های سه و ۲۱ تن تی‌ان‌تی رخ داد و از آنجاکه بندر تیانجین یکی از بنادر اصلی چین برای واردات و صادرات مواد شیمیایی است و مواد شیمیایی خطرناک در این بندر نگهداری می‌شود، انفجار باعث انتشار گاز سیانید به تمامی مناطق مسکونی اطراف شد.

علت انفجار در ابتدا مشخص نشد، اما گزارش‌های بعدی نشان داد منشا انفجار اولیه از کانتینرهای حامل مواد ناشناخته خطرناک متعلق به شرکت حمل و نقل Ruihai که یک شرکت متخصص در زمینه نگهداری مواد خطرناک است، بوده است. به دنبال این حادثه، ۳۰۴ ساختمان، ۱۲ هزار و ۴۲۸ دستگاه اتومبیل و هفت هزار و ۵۳۳ واحد کانتینر از بین رفتند. افزون بر آن، ضمن ایجاد آلودگی زیست محیطی هوا، آب و خاک منطقه، زیان اقتصادی حاصل حدود یک میلیارد دلار برآورد شد.

بندر تیانجین که با ۱۵ میلیون نفر جمعیت در ۱۴۰ کیلومتری جنوب شرقی شهر پکن واقع شده است، یک هاب مهم و به عنوان پل زمینی مسیر آسیا-اروپا به شمار آمده و از نظر حجم کالا و جابه‌جایی کانتینر به ترتیب جایگاه سوم و دهم جهان را به خود اختصاص داده است. همچنین این بندر، یک هاب لجستیکی اصلی برای صنعت خودرو محسوب می‌شود.

ترابران: به لحاظ اجرایی و علمی همایش دوازدهم سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS 2016) با دوره‌های پیشین چه تفاوت‌هایی داشته است؟

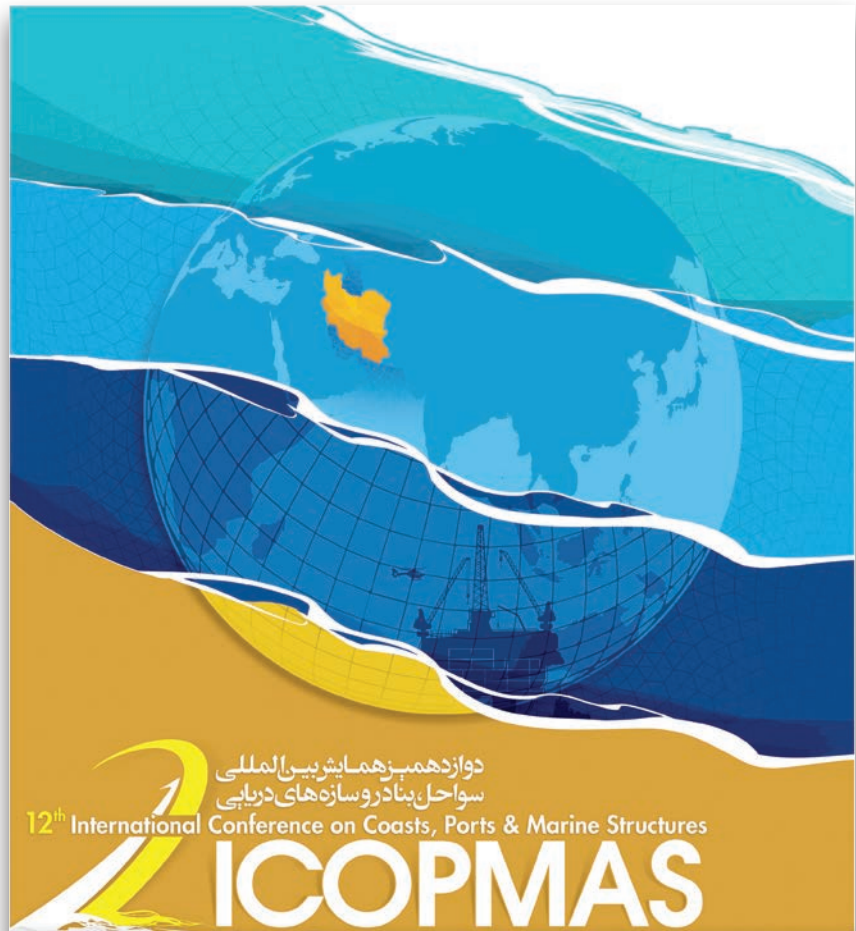
■ «آیکوپمس» جزو قدیمی‌ترین و مهم‌ترین کنفرانس‌های مهندسی دریایی در منطقه است که از سال ۱۳۳۹ به صورت دو سالانه در ایران برگزار می‌شود. همایش امسال در فضای پسابرجام از اقبال بیشتر جامعه بین‌الملل به نسبت دوره‌های پیشین برخوردار بود که این البته حاوی چند نکته است. یکی اینکه به اذعان اکثر مهمانان خارجی، همایش ICOPMAS در مهندسی دریا، مهندسی سواحل و مهندسی بنادر، حرفی برای گفتن دارد. آنها معتقدند که سطح علمی و فنی در ایران در موضوعات مهندسی دریایی بسیار بالا است.

ضمن اینکه حضور ۳۷ کشور صاحب‌نظر در مباحث دریایی و دریانوردی و دریافت و ارائه ۴۰۰ مقاله علمی از اساتید برجسته و دانشجویان ممتاز که عملاً یک رکورد محسوب می‌شود، نشان‌دهنده این است که آیکوپمس در منطقه جا افتاده است. ترابران: نمونه چنین کنفرانس‌هایی در منطقه و یا جهان سراغ دارید که موضوعاتی مشابه آیکوپمس ایران را دنبال کنند؟

■ یکی از مهم‌ترین آنها کنفرانس پیانک (PIANC) است که موضوعات نزدیک به آیکوپمس دارد. در این کنفرانس بین‌المللی که با عنوان «مهندسی سواحل و بنادر در کشورهای در حال توسعه» نزد فعالان و متخصصان دریایی و محیط زیست معروف است، به جهت کاربرد زیاد ناوبری رودخانه‌ای در اروپا، به این موضوع به شکل ویژه می‌پردازند. کشور امارات هم با صرف هزینه بسیار هنگفت و تبلیغات زیاد، چنین کنفرانس را در دبی برگزار می‌کند که جایگاه علمی ندارد. بنابراین کنفرانس آیکوپمس تنها همایش مهم و برجسته در منطقه خاورمیانه است.

ترابران: همایش امسال چه بازخورد قابل ملاحظه‌ای داشته که به لحاظ علمی یک فرصت ویژه برای جامعه مهندسی دریایی قلمداد شود؟

■ به سبب برگزاری این رویداد علمی، رییس انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های دریایی (PIANC) به عنوان یکی از مهمانان برجسته و سخنران کلیدی آیکوپمس ۲۰۱۶، در مراسم آغاز به کار همایش امسال از میزبانی ایران برای کنفرانس پیانک سال ۲۰۲۰ خبر دادند که جای خوشحالی دارد. چرا که



تاثیر گفتمانی کنفرانس بین‌المللی ICOPMAS بر طرح ملی ICZM

## سواحلی که قانون دریا بر آن حاکم باشد ...

گفت‌وگو با دبیر شانزدهمین همایش آیکوپمس

دو سالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOMAS) امسال در فضای پسابرجامی با استقبال نمایندگان ۳۷ کشور تراز اول مهندسی دریا همراه شد. بازخوردهای همایش شانزدهم آیکوپمس و تحلیل جامعه بین‌الملل مهندسی دریا از اوضاع و شرایط علمی حاکم بر حوزه مدیریت سواحل و توسعه پایدار آن در ایران، پرسش‌هایی بود که در نشست با دبیر علمی کنفرانس شانزدهم آیکوپمس، سعی شد به آن پاسخ داده شود.

محمدرضا الهیاز می‌گوید این همایش توانسته در پاسخ به نیازهای سه گروه متخصصان مهندسی دریا، مسوولان اجرایی و ساحل‌نشینان و فعالان در دریا موفق عمل کند و از این حیث راه‌اندازی همایش آیکوپمس در ایران از سال ۶۹ یک انتخاب هوشمندانه بوده است.



■ رییس انجمن بین‌المللی

زیروساخت‌های دریایی (PIANC) در مراسم آغاز به کار همایش امسال از میزبانی ایران برای کنفرانس پیانک سال ۲۰۲۰ خبر داد که جای خوشحالی دارد. چرا که عضویت در این انجمن معتبر جهانی و فعال در حوزه‌های ساختارهای دریایی، محیط زیست دریا و ایمنی بسیار دشوار است

■ طی چند دوره برگزاری

همایش آیکوپمس، آیین‌نامه طراحی سازه‌های ساحلی تهیه شده که چارچوب اصلی آن برگرفته از آیین‌نامه‌های معتبر بین‌المللی است، ولی بومی‌سازی شده و در حال حاضر به عنوان آیین‌نامه لازم‌الاجرا به سراسر کشور ابلاغ شده است

حاضر به عنوان آیین‌نامه لازم‌الاجرا به سراسر کشور ابلاغ شده است. شاخص دیگر که از دیدگاه علمی و تخصصی مطرح است، وجود مدل‌های ریاضی برای شبیه‌سازی پارامترهای دریایی است. در این زمینه، دانمارکی‌ها و هلندی‌ها، جزو کشورهای پیشرفته هستند. در این مورد هم به دست متخصصان داخلی، مدل ریاضی PMO Dynamics که مدل شبیه‌سازی‌شده پارامترهای دریایی است، طراحی شده است.

این مدل مورد استقبال کشورهای پیشرفته قرار گرفت و در یکی از کشورهای آسیایی، رتبه سوم را کسب کرد.

ترابران: این کنفرانس چه دستاوردهایی تاکنون برای کشور داشته است؟

■ عضویت در انجمن بین‌المللی زیروساخت‌های دریایی (PIANC) یکی از دستاوردهای این کنفرانس است. چرا که مسوولان پیانک با حضور در ICOPMAS و مشاهده سطح توانایی علمی در کشور، از ما خواستند تا در این انجمن به عنوان عضو مؤثر حضور داشته باشیم. در حال حاضر، ما در کمیته‌های مختلف این انجمن نماینده و حق رای داریم، به طوری که اخیراً برای انتخاب نایب رییس منطقه‌ای انجمن در آسیا و اقیانوسیه، پیشنهاد ایران را جویا شدند. ضمناً به کمک متخصصان داخلی و بین‌المللی حاضر در همایش آیکوپمس، روش‌های جدید برای کاهش هزینه لایروبی در کشور پیاده‌سازی شد که اگر در نتیجه‌گیری نهایی به جواب مثبت و کاملی دست یابیم، صرفه‌جویی خیلی زیادی متوجه کشور خواهد.

از دیگر دستاوردهای این همایش، بررسی نقاط ضعف و قوت یک پروژه توسط پیمانکار مهندسی است تا یک سازه مطمئن‌تر، علمی‌تر و با هزینه کمتر ساخته شود. به جز این، جایگاه بین‌المللی و ممتاز کشور در بخش مهندسی دریا، از دستاوردهای غیر قابل انکار همایش آیکوپمس است.

ترابران: به موازات همایش ICOPMAS در ایران، طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) نیز تبیین و تلفیق شده است. این طرح در اقدامات اولیه در بخشی از سواحل جنوب کشور اجرا شده؛ تاثیر گفتمانی این دو موضوع بر یکدیگر چگونه است؟ آیا راهبرد مدیریت یکپارچه سواحل نتیجه مطالعات ICOPMAS بوده است؟

عضویت در این انجمن معتبر جهانی و فعال در حوزه‌های ساختارهای دریایی، محیط زیست دریا و ایمنی بسیار سخت و مشکل است. تا آنجا که اطلاع دارم برخی کشورهای منطقه، خیلی تلاش کردند با صرف هزینه‌های مالی به عضویت این انجمن در بیایند که موفق نشدند. ایران تنها کشور در خاورمیانه است که عضو این انجمن شده است. این ناشی از حساسیت و ریزینی این انجمن نسبت به دستورالعمل‌ها و کیفیت کارهایش است.

ترابران: تا پیش از این، چند کشور در همایش ICOPMAS شرکت کرده بودند؟

■ نوسان داشته، در دوره قبل حدود ۳۰ کشور شرکت داشتند. با نگاه به روند برگزاری طی دوره‌های گذشته، در این دوره هم به لحاظ تعداد مقالات ارسالی از خارج از کشور و هم از حیث تعداد شرکت‌کننده‌ها، پیشرفت خوبی حاصل شد.

ترابران: مهمانان کنفرانس از کدام کشورها بودند؟

■ حدود ۶۰ میهمانان خارجی از آمریکا، کانادا، هلند، بلژیک، نروژ، سوئد، انگلستان، کرواسی، چک، عمان، ژاپن، هند، استرالیا و روسیه که شامل اساتید دانشگاه، متخصصان دستگاه‌ها، دانشجویان و مسوولان انجمن‌های بین‌المللی به عنوان حامیان معنوی همایش آیکوپمس در همایش امسال حضور داشتند.

ترابران: شاخص انتخاب کشور پیشرفته دریایی به ویژه در حوزه مهندسی دریایی از نگاه اساتید برجسته این حوزه کدام است؟

■ یکی از شاخص‌ها این است که آیا آیین‌نامه یا دستورالعمل طراحی سازه‌ها مال خودشان است یا از سایر کشورها استفاده می‌کنند؛ به عنوان مثال کشورهای پیشرفته دریایی مثل آمریکا، انگلستان از خودشان آیین‌نامه دارند.

از این حیث یکی از موضوعات اصلی کنفرانس، تهیه دستورالعمل لازم‌الاجرای طراحی سازه‌های ساحلی بود. البته پیش از این، دستورالعمل‌های مختلفی مثل دستورالعمل فولاد یا دستورالعمل بتن وجود داشت که لازم‌الاجرا نبود. الان طی چند دوره برگزاری همایش آیکوپمس، آیین‌نامه طراحی سازه‌های ساحلی تهیه شده که چارچوب اصلی آن برگرفته از آیین‌نامه‌های معتبر بین‌المللی است، ولی بومی‌سازی شده است.

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی آیین‌نامه را بررسی و در نهایت تصویب کرده و در حال

■ یکی از مصوبات طرح ICZM یا مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، تشکیل کارگروهی برای ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی و قوه قضاییه در برخورد با ساخت‌وسازهای غیرقانونی در سواحل کشور است. با تشکیل این کارگروه طی دو سال گذشته، بیش از ۱۰۰ مورد پرونده قلع بنا در سواحل شمال کشور اجرا شد

■ یکی از بخش‌های ICZM، مطالعات حقوق و قوانین است. بر این اساس کلیه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، از قبل و بعد از انقلاب، جمع‌آوری، بررسی و خلاءهای قانونی در این زمینه شناسایی شده است. در حال حاضر این موضوع تحت عنوان «قانون جامع سواحل کشور» در حال نهایی شدن است

■ مطالبات مطرح شده در کنفرانس‌های آیکومپس، سبب شده تا به سمت مدیریت سواحل حرکت کنیم. به طور قاطع نمی‌توان گفت که آیکومپس نتیجه ICZM است، ولی مطالبات جامعه متخصصان در بخش‌های سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی به شکل غیرمستقیم در شکل‌گیری این طرح و اجرای آن موثر بوده است.

ترابران: ما در مناطق ساحلی با چه مشکلات ریز و درشتی مواجه بودیم که طرح ICZM ضرورت اجرا پیدا کرد؟

■ به این موضوع می‌شود از چند جنبه پرداخت: یکی اینکه ما عملاً با مساله تخریب سواحل و ساخت‌وسازهای بی‌رویه و غیرقانونی در سواحل، به‌خصوص در مازندران، روبه‌رو هستیم. چالش دیگر، عدم استفاده از سواحل جنوبی کشور است که باید به شکل مطلوب و اصولی به آن پرداخته شود. از بعد ساخت‌وساز و تخریب در سواحل شمالی، همانطور که می‌دانید سازمان بنادر مرجع صدور مجوز ساخت‌وساز در سواحل کشور است. همانگونه که متقاضی ساخت در سطح شهر، باید به نقشه جامع شهری که توسط شهرداری تهیه شده، رجوع کند، ما هم با طرح مطالعاتی ICZM یا مدیریت یکپارچه سواحل به سمت ایجاد یک پلان یا نقشه جامع سواحل کشور گام برداشته‌ایم. از طرفی ICZM یک ترم قدیمی در کشور نیست. چرا که ایران جزو اولین کشورهای منطقه است که این طرح را تهیه کرده‌اند.

ترابران: هدف کلی این طرح چیست؟

■ هدف این طرح در یک جمله کوتاه این است؛ سواحل کشور باید توسعه پیدا کند، اما با نگاه توسعه پایدار. نعمت‌هایی که در دریا و سواحل وجود دارد، می‌تواند موتور محرک اقتصادی، اجتماعی و حتی امنیتی و سیاسی در هر کشوری باشد. این موضوع در سواحل جنوب کشور که خالی از سکنه است، اهمیت بسیار زیادی دارد.

لازمه‌اش این است که ابتدا سواحل خود را خوب بشناسیم. سواحلی که قانون دریا بر آن حاکم است نه قانون خشکی. اشکال کار ما دقیقاً از اینجاست که همیشه ساحل را بخشی از خشکی می‌دیدیم، نه بخشی از دریا. بنابراین طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی طی ۸ سال و در سه مرحله، با همکاری ۱۸ ارگان دیگر مرتبط با این امر، تهیه شد. ضمن اینکه مطابق ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم، این طرح در شورای عالی شهرسازی و معماری

به عنوان بالاترین مرجع تصمیم‌گیری در این خصوص، بررسی و تصویب شد و هم‌اکنون در شورای عالی امنیت کشور در دست بررسی است. ترابران: به عنوان نمونه ICZM در زمینه ساخت غیرقانونی در سواحل دریای خزر چه واکنشی دارد؟

■ این طرح به‌عنوان پلان و نقشه برای ساخت‌وساز غیرقانونی در دهه‌های گذشته نکته خاصی ندارد و فقط در مورد نقاطی که قرار است مورد استفاده قرار گیرد، توصیه‌های لازم را ارائه می‌کند. بخشی از مطالعات انجام شده در این طرح در قالب «مدیریت نوار ساحلی» یا SMP به تأثیر عوامل طبیعی دریایی مثل آبگرفتگی ناشی از بالا آمدن تراز آب دریا، آبگرفتگی ناشی از سونامی، مشکلات ناشی از فرسایش و رسوب‌گذاری و غیره پرداخته و همچنین از بعد زیست محیطی بر موضوعاتی مانند تخریب جنگل‌ها، افزایش آلاینده‌ها در مصب رودخانه‌ها توسط انسان‌ها متمرکز شده است.

یکی دیگر از بخش‌های ICZM، مطالعات حقوق و قوانین است. بر این اساس کلیه آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، از قبل و بعد از انقلاب، جمع‌آوری، بررسی و خلاءهای قانونی در این زمینه شناسایی شده است. در حال حاضر این موضوع تحت عنوان «قانون جامع سواحل کشور» در دست نهایی شدن است.

علاوه بر آنچه که گفته شد، یکی از مصوبات ICZM تشکیل کارگروهی تحت عنوان کارگروه ساماندهی و مدیریت سواحل استان‌هاست که یکی از وظایف آن ایجاد هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی و قوه قضاییه در برخورد با ساخت‌وسازهای غیرقانونی در سواحل کشور است. با تشکیل این کارگروه طی دو سال گذشته، بیش از ۱۰۰ مورد پرونده قلع بنا در سواحل شمال اجرا شد.

ترابران: برای ساخت‌وسازهای غیرقانونی دولتی چه اقداماتی داشته‌اید؟

■ در این زمینه هم کارگروه ساماندهی و مدیریت سواحل در استان‌ها، مصوباتی داشته و وزارت کشور مسوول پیگیری این مصوبات است. بر این اساس، اولویت عقب‌نشینی و آزادسازی سواحل از بخش دولتی آغاز می‌شود. بنابراین پرونده‌هایی که از طرف قوه قضاییه پیگیری می‌شود، به هیچ عنوان صرفاً خصوصی نیست. در این زمینه استشنا و اغماضی نداریم؛ چرا که تعدادی از این قلع بناها غیرخصوصی هستند.



## توسعه مهمترین بندر شمالی روسیه

بندری جدید با قابلیت پذیرش شناورهای با آبخور بالا در بندر Arkhangelsk واقع در شمال این کشور ساخته خواهد شد.

روسیه قصد دارد بندر Arkhangelsk واقع در شمال قسمت اروپایی را توسعه دهد. منطقه جدید بندری در ۵۵ کیلومتری شهر Arkhangelsk در نزدیکی جزیره Mudyug در دریای سفید واقع شده و قابلیت پذیرش کشتی‌های با ظرفیت بالا را در تمام طول سال خواهد داشت.

بندر Arkhangelsk یکی از قدیمی‌ترین بندر روسیه و در غرب مسیر دریای شمال است و به عنوان لنگرگاه تجاری با قابلیت کاربری متعدد، ترانشیپ کارگوی عمومی شامل: فلزات، کانتینرها، تجهیزات سنگین و کارگوی فله را بر عهده دارد. این شهر بندری یکی از پایگاه‌های مهم در پروژه‌های توسعه نفت و گاز در مناطق نفتی قطب شمال شامل دریای بارتنز و دریای کارا است. این شهر بندری همچنین در کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی نیز اهمیت دارد. شهر Arkhangelsk اصلی‌ترین منطقه روسیه در پرتاب ماهواره نیز است.

به گزارش مارین تایمز، انتظار می‌رود با توسعه این بندر کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۰۰ هزار DWT قادر به توقف در این منطقه شوند. پس از توسعه این بندر می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ میلادی ۳۰ میلیون تن کالا جابه‌جا نماید.

این بندر در طرح راهبردی حمل و نقل روسیه ۲۰۳۰ قرار گرفته است. انتظار می‌رود توسعه این بندر بتواند مسیر بهینه و جایگزینی برای کالاها از و به اروپا، آمریکای شمالی، و چین ارائه دهد. برای مدیریت و اجرای این پروژه شرکت Arctic Transport Industry Hub Arkhangelsk در ماه مه ۲۰۱۶ تأسیس شد. توافق‌نامه توسعه بندری نیز ماه گذشته با شرکت poly International Holding چین امضا شد.

توسعه این پروژه بندری وابسته به ساخت خط‌آهن جدید در منطقه Arkhangelsk است که تأمین لجستیکی بندر را بر عهده خواهد داشت.

## جزئیات ائتلاف اقیانوسیه اعلام شد

اعضای ائتلاف موسوم به «اقیانوسیه» که از آن به عنوان بزرگ‌ترین توافق عملیاتی میان شرکت‌های کشتیرانی یاد می‌شود، با امضاء سندی جزئیات پوشش شبکه سرویس‌دهی این ائتلاف را اعلام کردند.



به گزارش مانا، چهار عضو ائتلاف موسوم به اقیانوسیه (CMA CGM فرانسه، کاسکوی چین، Evergreen تایوان و Orient Overseas هنگ کنگ) با امضای سندی، از جزئیات پوشش شبکه سرویس‌دهی این ائتلاف رونمایی کردند.

ائتلاف موسوم به اقیانوسیه با استقرار ۳۵۰ کشتی کانتینری که از ظرفیت حمل ۳/۵ میلیون TEU برخوردار هستند، ۴۰ خط سرویس‌دهی مسیرهای شرق به غرب (۱۷ خط سرویس‌دهی در مسیر آسیا - اروپای شمالی، مدیترانه، دریای سرخ و ۲۳ خط سرویس‌دهی در مسیر آمریکای شمالی) را با پهلوگیری در ۱۰۰ بندر، پوشش می‌دهد. کشتیرانی CMA CGM فرانسه با در اختیار قراردادن ۱۱۹ شناور به ائتلاف اقیانوسیه، سهم ۳۵ درصدی ظرفیت را از آن خود خواهد کرد.

پوشش شبکه این ائتلاف عبارتند از ۱۴۵ پهلوگیری هفتگی و ۵۲ بندر در مسیر تجاری محدود به اقیانوس آرام، ۷۹ پهلوگیری هفتگی و ۳۱ بندر در مسیر تجاری آسیا به اروپای شمالی، ۷۹ پهلوگیری هفتگی و ۳۱ بندر در مسیر تجاری آتلانتیک، ۶۷ پهلوگیری هفتگی و ۳۳ بندر در مسیر تجاری آسیا به مدیترانه، ۶۷ پهلوگیری هفتگی و ۳۳ بندر در مسیر تجاری آسیا به دریای سرخ و ۵۵ پهلوگیری هفتگی و ۲۵ بندر در مسیر تجاری آسیا به خاورمیانه.

ائتلاف مذکور موافقت کمیسیون دریایی فدرال آمریکا و وزارت شیلات و اقیانوسیه کره جنوبی را دریافت کرده و منتظر پاسخ از سوی وزارت حمل و نقل چین است.

## کشتیرانی هاپاگ لوید آلمان هم زیان کرد

شرکت کشتیرانی هاپاگ لوید آلمان به موجب رکود اقتصادی در بسیاری از بخش‌های دنیا، از عملکرد خود در نیمه نخست سال ۲۰۱۶ میلادی اظهار نارضایتی کرد و آن را «مایوس‌کننده» خواند.

رقابت شدید در صنعت خطوط کشتیرانی و کاهش نرخ بار موجب شد تا ضرر خالص شرکت آلمانی در شش ماه نخست سال جاری میلادی به رقم ۱۴۲ میلیون و ۱۰۰ هزار یورو برسد. این درحالی است که سود خالص این شرکت در مدت مشابه سال گذشته ۱۵۷ میلیون و ۲۰۰ هزار یورو برآورد شده بود. کاهش هزینه حمل و نقل تا ۶۰۰ میلیون دلار معادل ۱۶ درصد در هزینه‌های سال به سال موجب شد تا درآمد شرکت هاپاگ لوید با افت سه میلیارد و ۸۰۰ میلیون یورو مواجه شود. این رقم در مدت مشابه سال گذشته به چهار میلیارد و ۷۰۰ میلیون یورو رسید.

بر همین اساس، رییس شرکت هاپاگ لوید گفت: اقدامات صرفه‌جویانه در هزینه‌ها و برنامه‌های کارآمد شرکت در حال اجرا است، اما نمی‌تواند کاهش قابل توجه در میانگین نرخ بار را خنثی کند. همچنین با وجود افزایش نرخ بار در برخی بخش‌های تجاری بازگشت به حالت قبل بسیار دشوار است و به زمان بیشتری نیاز دارد.



۵۰ درصد تالاب‌های کشور در معرض تخریب و نابودی هستند

## نابودی تالاب؛ ظهور باتلاق

سپیده کرمی

مسعود باقرزاده کرمی، معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره دلایل مختلف آلودگی تالاب‌ها می‌گوید: «ما تالاب‌های کشور را به چهار دسته تقسیم کرده‌ایم؛ تالاب‌های سواحل جنوبی، سواحل شمالی، تالاب‌های کوهستانی و تالاب‌های کویری و مناطق خشک؛ اما جنس آلودگی‌های تالاب‌های ایران متفاوت است. تالاب‌هایی که در سواحل جنوبی هستند، عمدتاً دچار آلودگی‌های نفتی هستند، تالاب‌های سواحل شمالی کشور بیشتر از آلودگی‌های ناشی از فاضلاب‌های شهری و پساب‌های کشاورزی رنج می‌برند و در قسمت‌های کوهستانی و خشک نیز اگر به شهرها نزدیک باشند، احتمالاً مشکلات مربوط به فاضلاب‌های انسانی وجود دارد، ولی عمدتاً آلودگی‌های مناطق خشک نسبت به آلودگی‌های مناطق ساحلی شمال و جنوب کمتر و عمدتاً به دلیل پساب‌های کشاورزی است.»

او می‌افزاید: «در مناطقی مثل ایران که میزان تبخیر چندین برابر بارندگی است، بخش عمده دلایل خشک شدن تالاب‌ها به محدود شدن منابع آبی بالادست تالاب‌ها مربوط می‌شود. البته در مناطق پرباران چنین نیست؛ یعنی همان قدر که باران می‌بارد، همان قدر هم تبخیر می‌شود و اصلاً نیازی

تالاب‌ها از مهمترین بسترهای مولد حیات و تنوع زیستی در جهان به شمار می‌روند. براساس برآورد مرکز نظارت و پایش محیط‌زیست جهانی، وسعت تالاب‌های جهان ۵۷۰ میلیون هکتار است که تقریباً ۶ درصد مساحت کره زمین را شامل می‌شود؛ اما متأسفانه به دلایل متعددی از جمله کاهش حجم آب در اثر عوامل طبیعی و انسانی، ورود آلاینده‌های مختلف بیولوژیکی، شیمیایی و فیزیکی، عدم رعایت حریم زیست‌محیطی و اکولوژیکی، تغییر کاربری اراضی تالابی، عدم ملاحظات زیست‌محیطی در اجرای پروژه‌های عمرانی و ... تالاب‌های کشور هم‌اکنون در معرض تهدیدات جدی قرار گرفته‌اند؛ تا آنجا که برخی از آنها از فهرست بین‌المللی تالاب‌های کنوانسیون رامسر خارج شده یا در حال خارج شدن هستند.

وضعیت بحرانی تالاب‌های ایران، دولت را بر آن داشت تا سرانجام در تابستان امسال «لایحه حفاظت، احیاء و مدیریت تالاب‌های کشور» را به منظور بررسی در کمیسیون‌های تخصصی تقدیم مجلس شورای اسلامی کند. با مسعود باقرزاده، معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست در همین زمینه گفت‌وگو کرده‌ایم.



■ در کشوری مانند ایران که سالانه در حدود ۲۲۰ میلیارد بارندگی و بیش از ۱۵۰۰ میلیارد متر تبخیر دارد، تالابها به جریانها یا آبهای زیرزمینی که به تالاب وارد می‌شوند وابسته هستند که متاسفانه هر دوی این عوامل چه آبهای سطحی و چه آبهای زیرزمینی و دشت‌های اطراف تالابها؛ به شکل بی‌رویه مصرف شده است

رویکرد نسبت به تالابها نیز مسائل مربوط به پژوهش، تحقیقات و آموزش‌های تخصصی است که به علت پیچیده و تخصصی بودن موضوع، یک نکته کلیدی محسوب می‌شود.»

باقرزاده می‌گوید: «ما در مورد هر کدام از این چهار دسته اقداماتی انجام داده‌ایم؛ به طور مثال با پژوهش و مطالعه در خصوص مدیریت تالابها، به رویکردی به نام "رویکرد اکوسیستمی" یا Ecosystem Management که به آن "مدیریت زیست‌بومی" هم اطلاق می‌شود، رسیده‌ایم که اصول، شرایط و گام‌های متعددی دارد.»

باقرزاده در مورد رویکرد اکوسیستمی چنین توضیح می‌دهد: «تاکید مدیریت زیست‌بومی بر این است که مدیریت بر تالاب نه تنها باید بر خود تالاب، بلکه باید بر حوزه آبریز آن نیز اعمال شود؛ فرضاً اگر تالاب انزلی ۱۹ هزار هکتار است، وسعت حوزه آبریز آن ۳۸۰ هزار هکتار خواهد بود. حوزه آبریز یعنی تمام رودخانه‌هایی که درون آن تالاب می‌ریزند. ما معتقدیم به جای این که ۱۹ هزار هکتار را مدیریت کنیم، باید آن ۳۸۰ هزار هکتار مدنظرمان باشد. اصل دوم این است که نباید تنها سازمان محیط زیست را مسوول حفاظت از تالابها بدانیم تا هم خودش برنامه‌ریزی کند و هم خودش اجرا را برعهده داشته باشد. به عبارت دیگر، در خصوص این موضوع، نه تنها همه ذی‌نفعان (حتی ذی‌نفعان غیردولتی مانند جوامع بومی و NGOها) باید در تدوین برنامه مشارکت کنند، بلکه باید در اجرای آن نیز مسوولیت‌های مشخص داشته باشند.»

او می‌افزاید: «ما این دو اصل را در آموزش‌های بین‌المللی یاد گرفتیم و آنها را در مواد قانونی و برنامه توسعه چهارم و پنجم وارد کردیم. در این مواد قانونی تاکید شده دولت باید روش مدیریت زیست‌بومی را در زیست‌بوم‌های حساس به‌ویژه تالابها اجرا کند.»

او با اشاره به اینکه تنها قانون کافی نیست. بلکه باید آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های آن نیز نوشته شود، می‌گوید: «ما صفر تا صد هیچکدام از این عوامل را پیگیری نکرده‌ایم، ولی در مورد هر کدام از آنها کارهایی انجام شده است. در موضوع فرهنگ‌سازی و ارتقای آگاهی یک روش کاری وجود دارد که کنوانسیون رامسر (کنوانسیون حفاظت از تالابها) بر آن تاکید

به این نیست که رودخانه‌ای به تالاب وارد شود (مانند بعضی کشورهای شمال اروپا یا سیبری)، ولی در کشوری مانند ایران که سالانه در حدود ۲۲۰ میلیارد بارندگی و بیش از ۱۵۰۰ میلیارد متر تبخیر دارد، تالابها به جریانها یا آبهای زیرزمینی که به تالاب وارد می‌شوند وابسته هستند که متاسفانه هر دوی این عوامل - چه آبهای سطحی مانند رودخانه‌ها و چه آبهای زیرزمینی و دشت‌های اطراف تالابها - به شکل بی‌رویه مصرف شده‌اند.»

باقرزاده دلیل دیگر خشک شدن تالابها را تغییر اقلیم یا کاهش بارش‌ها می‌داند، اما در عین حال تاکید می‌کند: «تغییر اقلیم چه عامل انسانی داشته باشد چه طبیعی، تاثیر محدودتری نسبت به عملکرد ما دارد. ضمن اینکه؛ حتی اگر تغییر اقلیم عامل طبیعی هم داشته باشد، ما باید مدیریت سازگارتی با شرایط جدید می‌داشتیم که آن مدیریت هم اعمال نشده است.»

معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص راه‌های برون‌رفت از چنین مشکلی معتقد است: «اگر بخواهیم یک اتفاق خوب و پایدار در تالابها رخ دهد، باید چهار دسته از عوامل در کنار هم قرار گیرند. اول این که در مسائل قانونی و مقرراتی باید اصلاحات و بازنگری‌هایی داشته باشیم. از عوامل دیگری که باید متحول شده و رویکردهای مربوط به آن اصلاح شود، مسائل فرهنگی و آگاهی مردم نسبت به ارزش‌های تالاب و مسوولیت جمعی نسبت به آن است. این مردم طیف وسیعی را تشکیل می‌دهند؛ از جوامع بومی اطراف تالاب گرفته تا بهره‌برداران مستقیم تالاب، بهره‌برداران آب بالادست و حتی مدیران، سرمایه‌گذاران، کارخانه‌داران یا جمعیت‌های شهری داخل حوزه بالادست تالاب. همه این اقشار به نوعی در سرنوشت تالاب دخیل هستند؛ بنابراین باید به همه آنها آگاهی‌رسانی شود تا در حمایت از تالاب مشارکت بیشتری داشته باشند.»

او ادامه می‌دهد: «دسته سوم از عوامل تاثیرگذار، ساختار اجرایی و مدیریتی تالابها است. این که بدانیم آیا دولت باید آن را مدیریت کند یا بخش خصوصی و یا سایر بخش‌ها و جوامع بومی. علاوه بر این، باید ساختارهای مدیریت‌کننده نیز به‌درستی تبیین و پیش‌بینی شوند.»

به گفته او «دسته چهارم از عوامل تاثیرگذار در تغییر

دارد. در این کنوانسیون ۱۶۹ کشور از جمله ایران عضو هستند و در بهمن ماه سال ۱۳۴۹ شمسی (۱۹۷۱ میلادی) در رامسر منعقد شده است. این کنوانسیون، اجرای برنامه‌ای به نام سیپا (CEPA) را به کشورهای عضو خود توصیه کرده که در واقع یک بسته کاری برای آموزش، اطلاع‌رسانی و جلب مشارکت مردم است و باید در سه مرحله اجرا شود؛ مرحله محلی، منطقه‌ای و ملی. ما این فرآیند را شروع کردیم. در بعضی تالابها در سطح محلی هستیم و در بعضی دیگر به سطح منطقه‌ای رسیدیم. نمونه‌های عملی آن نیز موجود است که در آن گفته شده چطور باید با جوامع بومی کار کنیم و معیشت‌های آنها را تحت تاثیر قرار داده و به نفع تالاب تغییر دهیم که لازمه آن ارتقای آگاهی و جلب مشارکت آنهاست.»

معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره مدیریت تالابها می‌گوید: «همانطور که پیش‌تر گفتم، در مقررات مربوط به کنوانسیون



■ **تغییر اقلیم، چه عامل انسانی داشته باشد و چه طبیعی تاثیر محدودتری نسبت به عملکرد ما دارد. ضمن اینکه حتی اگر تغییر اقلیم، عامل طبیعی هم داشته باشد، ما باید مدیریت سازگارتری با شرایط جدید می‌داشتیم که آن مدیریت هم اعمال نشده است**

■ **تاکید مدیریت زیست‌بومی بر این است که مدیریت بر تالاب نه تنها باید بر خود تالاب، بلکه باید بر حوزه آبریز آن یعنی تمام رودخانه‌هایی که درون آن تالاب می‌ریزند نیز اعمال شود؛ فرضا اگر تالاب انزلی ۱۹ هزار هکتار است، وسعت حوزه آبریز آن ۳۸۰ هزار هکتار خواهد بود**



رامسر تصریح شده، نه تنها مدیریت زیست بومی باید با مشارکت همه انجام شود، در اجرا نیز باید به همین صورت باشد؛ بنابراین ما در سطح استان‌ها، کمیته‌های مدیریت تالاب را به وجود آورده‌ایم؛ یعنی مقرر شده مدیر تالابی که در یک استان واقع شده؛ استاندار آنجا باشد؛ زیرا وقتی حوزه آبریز تالاب را بررسی می‌کنیم، متوجه می‌شویم که تالاب تنها یک دهم مساحت آن را شامل می‌شود و نه دهم مابقی در حوزه وظایف دستگاه‌های دیگر است؛ پس عملاً مسوولان محیط زیست نمی‌توانند در آنجا قدرتی داشته باشند اما استاندار می‌تواند.»

باقرزاده ادامه می‌دهد: «بعضی تالاب‌ها مانند دریاچه ارومیه بین سه استان واقع شده‌اند، آذربایجان شرقی، غربی و کردستان. در اینجا هم استانداران به صورت نوبتی این کمیته را مدیریت می‌کنند، ولی همه اعضا در کمیته اصلی حضور دارند؛ بنابراین کمیته منطقه‌ای شکل می‌گیرد. در بعضی تالاب‌ها هم که حوزه آنها کوچک و در حد یک شهرستان است؛ مانند حوزه دریاچه پریشان که تمام حوزه آن در شهرستان کازرون واقع شده است، فرماندار، رییس کمیته می‌شود و دیگر نیازی به استاندار نیست. پس می‌بینید که این کمیته‌ها شکل گرفته‌اند، اما این که تا چه اندازه به نتیجه رسیده‌ایم، موضوعی است که باید ارزیابی شود.»

به گفته او: «طبق تعریف کنوانسیون رامسر، در ایران نزدیک به ۱۰۰ تالاب شناسایی شده و روی آنها مطالعه انجام گرفته است. از میان آنها ۳۵ تالاب را در قالب ۲۴ عنوان به کنوانسیون رامسر معرفی کردیم، بسیاری از این تالاب‌ها دچار تخریب شده‌اند و آلودگی‌هایی به آنها وارد شده است. جنس این تخریب‌ها متفاوت است. در بعضی مکان‌ها خشکسالی رخ داده و در بعضی دیگر آلودگی وارد شده است، در بعضی مکان‌ها نیز گونه مهاجم گیاهی و جانوری ورود پیدا کرده است.»

او در خصوص میزان اعتبار لازم برای رفع مشکل تالاب‌ها می‌گوید: «از آنجا که جنس این آسیب‌ها متفاوت است، بنابراین نحوه هزینه‌کرد و روش احیای آنها نیز با یکدیگر فرق دارد، اما به طور مثال در مورد دریاچه ارومیه و تالاب‌های اطراف آن، طبق برآوردی که دولت انجام داده، در یک برنامه ده ساله باید

سالانه ۲ تا ۳ هزار میلیارد تومان هزینه شود. این‌ها هزینه‌های مستقیم است، اما هزینه‌های غیرمستقیم بسیاری نیز بابت تخریب تالاب‌ها وجود دارد؛ به طور مثال در جنوب استان لرستان، در شهرستان پلدختر تالابی به نام گوری بلمک وجود دارد که در گذشته ۶۰۰ هزار هکتار وسعت داشته، اما از حدود بیست سال قبل به دلیل زهکشی این منطقه برای مصارف کشاورزی، بخش‌های وسیعی از این تالاب و چندین چشمه‌ای که در پایین دست آن وجود داشته، خشک شده است. علاوه بر این، وقتی باران می‌بارد و تالاب پر آب می‌شود، این آب با زهکش‌های موجود تخلیه شده و این سرعت تخلیه در مناطق پایین دست، وقوع سیل را به دنبال دارد، در عین حال یک چشم‌انداز با ارزش هم از دست رفته است.»

به گفته معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست، تمام بودجه‌ای که برای احیای این تالاب‌ها در نظر گرفته شده است نیز از طرف دولت به این بخش تعلق نمی‌گیرد. به طور مثال تنها حدود ۳۰ درصد بودجه‌ای که در مورد احیای دریاچه ارومیه لازم داریم، تاکنون تخصیص یافته است.

او در مورد کمک‌های بین‌المللی برای احیای تالاب‌ها تصریح می‌کند: «ما سالیان سال است که با کشورهای مختلف و همچنین اعضای کنوانسیون رامسر در ارتباط هستیم. البته جنس این کمک‌ها متفاوت است، بعضی از آنها با ارسال کارشناس و راهنمایی‌های فنی به ما کمک می‌کنند و بعضی از آنها منابع مالی در اختیار ما قرار می‌دهند؛ مثلا کشور ژاپن از طریق جایکا (JICA) هم کارشناس می‌فرستد و هم منابع مالی در اختیار ما می‌گذارد. چندین سال است که در مورد تالاب انزلی و دو سال است که در مورد دریاچه ارومیه این کار را انجام داده‌اند. ما با سازمان ملل و UNDP، پروژه حفظ و احیای تالاب‌ها را اجرا می‌کنیم. آنها چندین سال است که اعتباراتی را از طریق بانک جهانی در اختیار ما قرار داده‌اند و ما به این وسیله توانسته‌ایم کارهایی را در رابطه با تالاب‌ها انجام دهیم. به طور مثال پروژه مدیریت زیست بومی را تاکنون از طریق اعتبارات سازمان ملل جلو برده‌ایم. همچنین کشورهای دیگری مانند استرالیا و آلمان نیز با تبادل کارشناس یا تقسیم تجارب خود در این زمینه تاکنون ما را در این امر یاری کرده‌اند.»



■ مسوول تالابی که در یک استان واقع شده؛ استاندار است؛ زیرا وقتی حوزه آبریز تالاب را بررسی می کنیم، متوجه می شویم که تالاب تنها یک دهم مساحت آن را شامل می شود و مابقی در حوزه وظایف دستگاه های دیگر است؛ پس عملاً مسوولان محیط زیست نمی توانند در آنجا قدرتی داشته باشند اما استاندار می تواند

■ در ایران ۳۵ تالاب در قالب ۲۴ عنوان به ثبت جهانی رسیده است، اما بسیاری از آنها دچار تخریب شده و آلودگی هایی به آنها وارد شده است. در بعضی مکان ها خشکسالی رخ داده و در بعضی دیگر آلودگی وارد شده است، در بعضی نیز گونه مهاجم گیاهی و جانوری ورود پیدا کرده است

تصفیه کنندگی خود را از دست بدهد. او اقدامات لازم جهت از بین بردن آلودگی در تالاب انزلی را چنین تشریح می کند: «از آنجا که مشکلات تالاب انزلی خیلی وسیع است، فاضلاب های شهرهای اطراف تالاب باید به سیستم تصفیه فاضلاب مجهز شوند که این امر به اعتبارات چندصد میلیارد تومانی نیاز دارد تا این سیستم کامل شود. نجات تالاب انزلی از آلودگی ها کاملاً به مهار کردن فاضلاب های این شهرهای بزرگ، فاضلاب های شهرک های صنعتی اطراف آن و کنترل فاضلاب های کشاورزی وابسته است.»

از او درباره همکاری ژاپنی ها با ایران در تالاب انزلی می پرسیم. می گوید: «هر اعتباری که توسط جایکا (یک سازمان دولتی مستقل بین المللی در ژاپن که هدف آن اعطای کمک های فنی به کشورهای درحال توسعه است) به این منظور اختصاص می یابد، در قالب یک پروژه مشترک با سازمان محیط زیست است. علاوه بر این پروژه مشترک، ما یک ردیف اعتباری نیز در سازمان محیط زیست داریم که آن هم در قالب همکاری مشترک با ژاپنی ها تخصیص خواهد یافت. اعتبار دیگری نیز توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی در اختیار استانداری قرار گرفته تا در این زمینه هزینه شود. با این حال، قرار شده هر اعتباری که به این موضوع تعلق می گیرد، در پوشش همان طرحی باشد که ما به صورت مشترک با ژاپنی ها آماده کرده ایم.»

او می افزاید: «پروژه های که با ژاپنی ها داریم، از سال ۲۰۰۳ شروع شده و سه مرحله داشته است. از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۵ کار تهیه طرح جامع، نقشه راه و برنامه کلان اجرایی در دستور کار بوده که در ۵ جلد کتاب و در ۶ محور تهیه شده است. بعد از آن دو پروژه دیگر را در دو فاز شروع کردیم که در حال حاضر فاز یک به اتمام رسیده و ما در فاز دو هستیم. مطالعاتی که در طرح جامع مطرح شده، شامل ۶ محور بود که ۳ محور آن در فاز یک انجام شد و ۳ محور دیگر در فاز دو اجرا می شود. در فاز یک ساختار سازی ها صورت گرفته، آموزش و فرهنگ سازی ها و فعالیت های مربوط به اکوتوریسمی انجام شده و مطالعه تالاب و زوم بندی آنها و پروتکل های پایه برای آنها تعریف شده است. در فاز دو که اکنون در حال انجام آن هستیم، بیشتر کارهای پایلوت سازی و اجرا دنبال می شود. کاری که ما با ژاپنی ها انجام می دهیم، اکثراً

باقرزاده با اظهار تاسف از وضعیت کنونی تالاب انزلی می افزاید: «یازده رودخانه وارد این تالاب می شوند، اما به دلیل تخریب هایی که در سال های متمادی صورت گرفته، رسوبات بسیاری به خصوص در ورودی رودخانه ها در این تالاب انباشته شده و سطح آب تالاب خیلی پایین آمده است. سعی ما بر این است که بتوانیم آن ورودی ها را باز کنیم. از طرف دیگر، از آنجا که تالاب انزلی به دریا وصل است و سطح دریای خزر نیز پایین آمده است، به لحاظ بالانس هیدرولوژیکی نیز، توازن و بالانسی برقرار نیست و تجمع رسوبات در تالاب و انباشتگی نی ها که ناشی از آلودگی هایی است که وارد تالاب می شود و غنی شدگی را تشدید می کند، حجم مخزن آب را کاهش داده و تالاب کارکرد خود را به عنوان یک مخزن اسفنجی که حجم قابل توجهی از سیلاب ها را در خود جمع می کند، از دست داده است.»

معاون تالاب های سازمان حفاظت محیط زیست هشدار می دهد: «تحلیل کارشناسی من این است که احتمالاً در باران های بهاره، در بندر انزلی اگر بارش شدید داشته باشیم، شاهد سیلاب و آب گرفتگی های متعددی خواهیم بود. علت آن هم این است که تالاب انزلی دیگر توان نگهداری حجم زیادی از آب را ندارد و اگر باران از حد معینی بیشتر شود، احتمال دارد که بندر انزلی را آب ببرد.»

تالاب ها بنا بر برخی ویژگی ها جزء مهمترین زیستگاه های حیات وحش محسوب می شوند و از غنی ترین اکوسیستم های جهان به شمار می روند. گفته می شود ارزش اکولوژیکی آنها ۱۰ برابر جنگل ها و ۲۰۰ برابر زمین های زراعی است. باقرزاده در خصوص تنوع گونه های جانوری تالاب انزلی تأکید می کند: «تنوع گونه ای تالاب انزلی به پرندگان مهاجر آن برمی گردد که جمعیت های قابل توجهی از اردک سانان، مرغابی سانان، پلیکان ها و انواع حواصیل ها را تشکیل می دهند. علاوه بر پرندگان مهاجر، انواع پرندگان بومی، انواع دوزیستان و آبزیان فراوانی در این تالاب زیست می کنند که نوعی مزیت برای این تالاب محسوب می شود.»

به گفته باقرزاده، حجم بالای پساب های صنعتی، کشاورزی، بهداشتی و انسانی وارد شده به این تالاب، موجب شده تا دیگر تالاب انزلی خاصیت

و از این قبیل دیده می‌شود، این ناهماهنگی‌ها به وجود آمده است.»  
او با اشاره به اینکه با اختصاص اعتبارات مختلف، سه دستگاه مختلف در تالاب مشغول به کار شدند، غافل از اینکه فقط باید طرحی را که جایکای ژاپن به ما ارائه کرده بود اجرایی می‌کردند؛ افزود: «از آنجا که این دستگاه‌ها با هم هماهنگ نبودند نتوانستند کاری از پیش ببرند که این نشان‌دهنده ضعف مدیریت است، زیرا طرح احیا کاملاً آماده بود و اعتبار هم وجود داشت.»

محل، به ارزش‌ها، کارکردها و فرصت‌های تالاب پی نبرده‌اند و در بسیاری قسمت‌ها، تالاب را یک تهدید می‌دانند؛ در حالی که می‌توان از فرصت‌هایی که این تالاب به وجود می‌آورد استفاده کرد.»  
معاون تالاب‌های سازمان حفاظت محیط‌زیست دلیل دیگر کندی پیشرفت این پروژه را عدم هماهنگی‌های کامل بین اعضا و فقدان اعتبارات لازم برای انجام آن می‌داند: «با نقص‌های مختلفی که در بخش‌های مختلف تامین اعتبار، مدیریت، تخصص

کارهای نرم‌افزاری است و سخت‌افزار قضیه یا همان فاز دو را باید خودمان انجام دهیم. به عنوان نمونه آنها می‌گویند برای دفع فاضلاب‌های خانگی چه روش‌هایی موثر است و آن روش را در یک قسمت پیاده‌سازی می‌کنند اما تعمیم آن به همه تالاب بر عهده خود ما است.»

او تاکید می‌کند: «برای اجرای این پروژه‌ده‌ها نوع فعالیت لازم است؛ از تورهای آشغال‌گیر گرفته تا آموزش مردم، کار با مدیران، سنجش آلودگی و غیره. جنس کارها بسیار متنوع است. برای انجام این کارها ما طرح و نقشه را از ژاپنی‌ها می‌گیریم، بعد آنها یک نمونه از آن را در اینجا برای ما اجرا می‌کنند و سپس ما باید براساس آن نمونه، به فرض ۵۰۰ نمونه دیگر اجرا کنیم. وظیفه آنها احیای تالاب‌های ما نیست، بلکه آنها به ما آموزش می‌دهند و تکنولوژی و دانش خود را به ما منتقل می‌کنند و این ما هستیم که باید با بهره‌گیری از این دانش به احیای تالاب‌ها بپردازیم.»

به گفته باقرزاده: «برای هر کدام از شش محور تعریف شده در طرح جامع همکاری با ژاپنی‌ها، یک تیم کاری تعیین و مشخص شده است. در هر کدام از این گروه‌ها یک یا دو ژاپنی به عنوان لیدر و هشت کارشناس از دستگاه‌های مختلف حضور دارند. سالانه نیز تعدادی از این کارشناسان را برای گذراندن دوره‌های تخصصی یک ماهه به ژاپن می‌فرستیم تا آموزش‌های لازم را نسبت به موضوع فعالیت خود دریافت کنند. در این مدت نیز بیش از ۴۰ نفر را برای گذراندن دوره‌های تخصصی به ژاپن فرستاده‌ایم.»

او با اظهار تاسف از سرعت پایین انجام این پروژه می‌گوید: «یکی از دلایل آن به جغرافیای زمین برمی‌گردد؛ مثلاً بندر انزلی در واقع باریکه‌ای است که بین دریا و تالاب گیر افتاده است. بنابراین وقتی شهری می‌خواهد منبسط شده و بزرگ شود، طبیعتاً با تالاب تعارض پیدا می‌کند؛ بنابراین یکی از مواردی که برای تالاب مشکل ایجاد می‌کند، نزدیک بودن آن به بندر انزلی است. البته دنیا برای آن راه پیدا کرده و به این نتیجه رسیده است که نزدیک بودن به تالاب یک تهدید نیست بلکه یک فرصت است، ولی ما فعلاً آن را یک تهدید می‌بینیم. بنابراین تصمیم‌گیران، برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران آن منطقه یا در سطح ملی یا

فهرست تهیه شده در کنوانسیون رامسر در زمینه سایت‌های تالابی ۲۴ گانه ایران

مساحت (هکتار)	استان	سال ثبت	عنوان تالاب
۱۴۰۰	گلستان	۱۳۵۴	آلاگل، اولماکل و آجی‌گل
۱۲۳۰	گیلان	۱۳۵۴	امیر کلابه
۱۵۰۰۰	گیلان	۱۳۵۴	انزلی
۵۰۰	گیلان	۱۳۵۴	بندر کیشهر و سفیدرود
۱۵۰۰۰	هرمزگان	۱۳۵۴	دلتای رود گز و رود حرا
۴۵۰۰۰	هرمزگان	۱۳۵۴	دلتای رود شور، شیرین و میناب
۴۳۰۰۰	اصفهان	۱۳۵۴	گاوخونی
۱۰۰۰۰	سیستان و بلوچستان	۱۳۵۴	دهانه جنوبی هامون پوزک
۵۰۰۰۰	سیستان و بلوچستان	۱۳۵۴	هامون صابری و هیرمند
۱۰۰۰۰۰	هرمزگان	۱۳۵۴	خوران
۱۲۰	آذربایجان شرقی	۱۳۵۴	قوری‌گل
۱۲۰۰	آذربایجان غربی	۱۳۵۴	کیی
۴۸۳۰۰۰	آذربایجان غربی	۱۳۵۴	ارومیه
۶۲۰۰	فارس	۱۳۵۴	ارژن و پریشان
۱۰۰۰۰۰	مازندران	۱۳۵۴	میائکاله، لپوی زاغمرز و خلیج گرگان
۱۰۸۰۰۰	فارس	۱۳۵۴	نیریز و کمجان
۴۰۰۰۰۰	خوزستان	۱۳۵۴	شادگان
۲۵۰۰	آذربایجان غربی	۱۳۵۴	شورگل، بادگارلو و دورگه سنگی
۱۰۰۰۰	سیستان و بلوچستان	۱۳۷۸	هور باهو گواتر
۱۰۰۰۰	سیستان و بلوچستان	۱۳۷۸	شیدور
۱۷۷۰۰	گلستان	۱۳۸۰	گمیشان
۵۴۲۷	مازندران	۱۳۸۲	فریدونکنار و ازباران
۱۵۰۰	چهارمحال و بختیاری	۱۳۸۹	چغاخور
۶۰۰	آذربایجان غربی	۱۳۸۹	کانی برازان

## عملیات احیای دریاچه ارومیه متوقف می‌شود؟

دبیر کارگروه و مجری طرح ملی نجات دریاچه ارومیه، با انتقاد از تخصیص ندادن اعتبارات مورد نیاز طرح‌های احیای دریاچه ارومیه افزود: از ابتدای امسال، اعتباری برای طرح‌های احیای این دریاچه پرداخت نشده است.

عیسی کلاتری با بیان اینکه احیای دریاچه ارومیه از اصلی‌ترین شعار و اهداف دولت یازدهم بود عنوان کرد: متأسفانه با گذشت هشت ماه از سالجاری سازمان برنامه و بودجه به وظایف عمل نکرده و در سال ۹۵ تاکنون اعتباری برای کارهای اجرایی احیای دریاچه ارومیه تخصیص نداده است.

کلاتری با تأکید بر اینکه رییس‌جمهور باید با عاملان این موضوع برخورد و تعیین تکلیف کند افزود: عمل نکردن به تعهدات دولت یازدهم موضوع تحقق شعار رییس‌جمهور مبنی بر احیای دریاچه ارومیه به هر قیمتی را به خطر انداخته است.

دبیر کارگروه و مجری طرح ملی نجات دریاچه ارومیه ادامه داد: احیای دریاچه ارومیه همچون طرح احداث راه آهن نیست که یک روز فعال و یک روز تعطیل شود و نمی‌توانیم منتظر دکتر نوبخت و وزیر اقتصاد باشیم و ببینیم پول می‌دهند یا نه؟ خوشبختانه نسخه احیای دریاچه ارومیه به خوبی و به همت بیش از ۷۰۰ نفر از دانشگاہیان داخلی و خارجی نوشته شده است و با اجرای آن در دو سال گذشته به اهداف طرح که همانا تثبیت وضعیت دریاچه شور ارومیه بود دست یافته‌ایم.

کلاتری با بیان اینکه اگر ۱۰ سال پیش دریاچه ارومیه را احیا می‌کردیم، ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه داشت و امروز ۲۵ هزار میلیارد تومان هزینه برای احیای آن لازم است گفت: عملیات احیای این دریاچه به دلیل اختلاف نظر در میان مدیران اقتصادی دولت و اختصاص ندادن بودجه و تخصیص نیافتن اعتبارات لازم از سوی سازمان برنامه و بودجه عملاً تعطیل شده است.



## مخالفت قطعی محیط‌زیست با ساخت‌وساز در آشوراده

سازمان محیط‌زیست با هیچ‌گونه ساخت و سازی در داخل جزیره آشوراده و میانکاله موافقت نکرده و نخواهد کرد.

فرهاد دبیری معاون محیط‌زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره اجرای طرح گردشگری در آشوراده اظهار داشت: «اجرای طرح‌های گردشگری در مناطق حفاظت‌شده محیط‌زیست یک طرح کلی است و خاص جزیره آشوراده نیست، تمام مناطق چهارگانه سازمان حفاظت محیط‌زیست دارای طرح‌های زون‌بندی مدیریتی هستند که زون گردشگری یکی از موارد موجود در این زون مدیریتی است.

معاون محیط‌زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط‌زیست گفت: «طبیعت‌گردی به این معنا نیست که اجازه دهیم در مناطق حفاظت‌شده فعالیت دیگری انجام شود، در اکثر نقاط دنیا زون گردشگری در مناطق تحت مدیریت اجرا می‌شود.»

معاون محیط‌زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط‌زیست تصریح کرد: «جزیره آشوراده در مقایسه با وسعت کل میانکاله وسعتی بیش از ۳۸۰ هکتار ندارد و سازمان حفاظت محیط‌زیست تنها با ۱۰ درصد یعنی ۳۸ هکتار آن برای اجرای طرح گردشگری موافقت کرده است.» دبیری تأکید کرد: «در این ۳۸ هکتار هر نوع از تاسیسات گردشگری به معنای ساخت هرگونه ابنیه ساختمانی ممنوع است و محیط‌زیست این اجازه را صادر نکرده است.»

معاون محیط‌زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط‌زیست با بیان اینکه استانداری گلستان متقاضی اجرای طرح گردشگری در آشوراده است افزود: «این نهاد طرح خود را دو سال پیش ارائه داده و در تمام این سال‌ها اقداماتی برای اصلاح آن صورت گرفته و ما نیز اعلام کردیم که طبق شروطی که گذاشته‌ایم با اجرای طرح آنها به منظور تحقق بخشیدن به زون گردشگری موافقت خواهیم کرد ولی آنها هنوز جوابی نداده‌اند.»

دبیری بیان داشت: «کمیته ملی طبیعت‌گردی و کمیته ماده دو ارزیابی زیست‌محیطی بخش‌هایی هستند که به بررسی اجرای طرح‌های گردشگری در مناطق حفاظت‌شده می‌پردازند.» وی با اشاره به اینکه در توافقات سال‌های گذشته ساخت هتل در اجرای طرح گردشگری آشوراده در نظر گرفته شده بود، تأکید کرد: «ما کاملاً مخالف ساخت هتل در ۳۸ هکتار تعیین شده برای اجرای طرح گردشگری هستیم ولی اگر آنها خارج از آشوراده و پناهگاه حیات وحش یعنی بندر ترکمن، اقدام به ساخت هتل کنند، نه به ما ربطی دارد و نه ما با آن مخالفیم.»

معاون محیط‌زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط‌زیست بیان داشت: «حتی اگر ساخت آکواریومی در دستور کار آنها باشد، اگر بتوانند در قسمت ۴۸ هکتاری مستثنیات پناهگاه حیات وحش میانکاله آن را به راه بیندازند، ما مشکلی نخواهیم داشت.»

وی توضیح داد: «اجرای طرح گردشگری در دو الی سه منطقه حفاظت‌شده دیگر محیط‌زیست نیز پیشنهاد داده شده که در حال بررسی است.»



انواع مالیات‌ها را می‌توان در یک نگاه به دو دسته به شرح ذیل تقسیم کرد:

**الف) مالیات مستقیم:** مالیاتی است که مستقیماً از دارایی یا درآمد افراد گرفته شده و شامل مالیات بر دارایی و مالیات بر درآمد است. همان طور که از نام این مالیات‌ها مشخص است، بدون هیچ واسطه‌ای بر درآمد افراد و یا سازمان‌ها و موسسات اقتصادی اعمال و توسط مأموران مالیاتی به طور مستقیم وصول می‌شوند. مالیات اشخاص حقیقی و حقوقی و حقوق کارمندان و کارگران را می‌توان از جمله این نوع مالیات‌ها برشمرد که در شماره‌های قبلی ترابریان به تفسیر به آن پرداخته شد.

**ب) مالیات غیرمستقیم:** مالیاتی است که با واسطه و به طور غیرمستقیم از احاد جامعه وصول می‌گردد که آن را مالیات بر مصرف نیز می‌نامند. این نوع مالیات به صورت غیرمستقیم و در شکل‌های گوناگونی قابل دریافت است و پرداخت آن نیز با اینکه بر دوش همگان است، ولی محسوس نیست و به طور معمول، عموم

## مالیات ارزش افزوده و حمل و نقل بین‌المللی

کامبیز شجاعی نیک

رئیس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران

همکاران عزیزم، در این مقاله سعی خواهم کرد یک نوع از مالیات به نام مالیات ارزش افزوده را که شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی با آن در هر دوره مالی درگیر هستند به طور خلاصه بیان کنم. این نیاز را زمانی احساس می‌کنم که بعضاً شرکت‌های همکار علی‌رغم حساسیت موضوع، همچنان اشراف کافی بر این نوع از مسائل مالیاتی ندارند.



■ شرکت‌ها در صورت انجام ندادن تکالیف مقرر و یا در صورت تخلف از مقررات، علاوه بر پرداخت مالیات متعلق و جریمه تأخیر، مشمول جریمه‌ای به این شرح خواهند بود: عدم ثبت نام مؤدیان در مهلت مقرر، معادل ۷۵ درصد مالیات متعلق تا تاریخ ثبت نام یا شناسایی، عدم درج صحیح قیمت در صورت حساب معادل یک برابر مابه‌التفاوت مالیات متعلق و ...

■ جریمه عدم درج و تکمیل اطلاعات صورتحساب طبق نمونه اعلام شده، معادل ۲۵ درصد مالیات متعلق، عدم تسلیم اظهارنامه از تاریخ ثبت نام یا شناسایی به بعد حسب مورد، معادل ۵۰ درصد مالیات متعلق و عدم ارائه دفاتر یا اسناد و مدارک حسب مورد، معادل ۲۵ درصد مالیات متعلق است

در گزارش‌های فصلی که هر سال چهار بار ارسال می‌شود، باید با اظهارنامه عملکرد سالانه برابر باشد.

#### جرایم متعلقه (ماده ۲۲)

شرکت‌ها در صورت انجام ندادن تکالیف مقرر در قانون و یا در صورت تخلف از مقررات، علاوه بر پرداخت مالیات متعلق و جریمه تأخیر، مشمول جریمه‌ای به شرح زیر خواهند بود:

- ۱- عدم ثبت نام مؤدیان در مهلت مقرر، معادل ۷۵ درصد مالیات متعلق تا تاریخ ثبت نام یا شناسایی حسب مورد.
- ۲- عدم صدور صورتحساب، معادل یک برابر مالیات متعلق.
- ۳- عدم درج صحیح قیمت در صورتحساب معادل یک برابر مابه‌التفاوت مالیات متعلق.
- ۴- عدم درج و تکمیل اطلاعات صورتحساب طبق نمونه اعلام شده، معادل ۲۵ درصد مالیات متعلق.
- ۵- عدم تسلیم اظهارنامه از تاریخ ثبت نام یا شناسایی به بعد حسب مورد، معادل ۵۰ درصد مالیات متعلق.
- ۶- عدم ارائه دفاتر یا اسناد و مدارک حسب مورد، معادل ۲۵ درصد مالیات متعلق.

#### روش شناسایی و ثبت ارزش افزوده

مطابق فرمت فاکتورهای صادره توسط سازمان امور مالیاتی که در ماده

مردم وجود آن را احساس نمی‌کنند. این مالیات، غالباً بر قیمت کالاها و خدمات اضافه شده و به مصرف‌کننده منتقل می‌گردد. می‌توان مالیات بر ارزش افزوده و حقوق ورودی کالا و مالیات بر فروش را از جمله مالیات‌های غیرمستقیم نام برد که خصوصاً شرکت‌ها درگیر آن هستند.

#### مالیات ارزش افزوده:

مالیات بر ارزش افزوده نوعی مالیات غیرمستقیم است و مصرف‌کننده (خریدار) آن را به همراه بهای خرید کالا یا خدمات می‌پردازد و دریافت‌کننده (فروشنده) موظف است مقدار مالیات دریافتی را به خزانه دولت واریز کند. از آنجا که خود فروشنده نیز ضمن خرید اولیه چنین مالیاتی را پرداخته، ولی مصرف‌کننده محسوب نمی‌شود، حق دارد کل مبلغ مالیات‌های ارزش افزوده پرداختی خود را از کل مبلغ مالیات بر ارزش افزوده‌های دریافتی کسر کرده و مابه‌التفاوت را به دولت بپردازد. این نوع مالیات، نوعی مالیات بر مصرف است و در کشورهای مترقی عمده‌ترین منبع مالی دولت‌ها به شمار می‌آید.

مالیات بر ارزش افزوده به تمامی خدمات و کالاهایی تعلق می‌گیرد که در برابر پول در داخل کشور داد و ستد می‌شوند، مگر آنکه در قانون برای آن شرایط ویژه، از جمله معافیت و تخفیف‌هایی (ماده ۱۲ قانون معافیت) در نظر گرفته شده باشد. براساس ماده ۱۲ و ۱۳ کتاب ارزش افزوده، در حال حاضر معافیت‌های حمل فقط مربوط به حمل مسافر است و مشمول حمل کالا نیست.

در اینجا سعی خواهیم کرد به طور کامل در خصوص مالیات ارزش افزوده مطالبی را عنوان کنم.

#### ثبت نام در قانون ارزش افزوده (ماده ۱۸ قانون)

- در سایت [www.evaf.ir](http://www.evaf.ir) وارد شده و پیش ثبت شوند.
- از طرف سازمان امور مالیاتی شناسه و پسورد برای شرکت ارسال می‌شود و شرکت ثبت نام اصلی را انجام می‌دهد.
- همچنین بعد از ثبت نام الکترونیک اسناد و مدارک مثبت شرکت به حوزه مالیاتی ارسال می‌شود.

#### اظهارنامه در قانون ارزش افزوده (ماده ۲۱ قانون)

- شرکت‌ها مکلف هستند در پایان هر فصل، اظهارنامه الکترونیک ارزش افزوده را تکمیل کرده و به سازمان امور مالیاتی به صورت الکترونیک ارسال کنند.
- مهلت ارسال اظهارنامه الکترونیک تا پانزدهم ماه است. به طور مثال مهلت ارسال اظهارنامه الکترونیک فصل تابستان تا تاریخ ۱۵ مهر ماه خواهد بود.
- مالیات ارزش افزوده در سال ۱۳۹۵ به میزان ۶ درصد و عوارض ۳ درصد است که جمعاً ۹ درصد خواهد شد.
- شرکت‌ها مکلف هستند، بهای تمام شده مشمول و غیرمشمول مالیات را در اظهارنامه ارزش افزوده به همراه مالیات و عوارض درج کنند. همچنین فروش فصلی مشمول و معاف را نیز در باکس تعیین شده تکمیل نمایند.
- بعد از درج و تایید ثبت اطلاعات، دو فیش مالیات و عوارض توسط سیستم صادر می‌شود و شرکت مکلف به پرداخت آن در مهلت مقرر خواهد شد. اگر مانده مالیات صفر باشد یا شرکت طلبکار شود، فیشی نیز صادر نخواهد شد.
- نکته حائز اهمیت آن است که جمع مبالغ فروش و بهای تمام شده

شرکت مکلف است در اظهارنامه الکترونیک مبلغ ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خرید و ۱۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال فروش خدمت را عینا اعلام نموده و ارزش افزوده آن را به صورت جداگانه در سیستم درج کند و مانده ۱۸۰,۰۰۰ ریال را در دو فیش مجزا که در سایت تعیین شده به تفکیک پرداخت نماید.

حال فرض کنیم شرکت آلفا عین مبلغی را که خط کشتیرانی برای ایشان صادر کرده به مشتری ارسال کند. در این صورت نحوه محاسبات چیست؟ مثال ۲: شرکت حمل و نقل آلفا از بابت حق توقف کانتینر صورتحساب به مبلغ ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از خط کشتیرانی دریافت و عینا فاکتوری به مبلغ ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال صادر برای مشتری ارسال می‌کند.

مطلوب است محاسبات ذیل:

مجموع	عوارض ۳٪	مالیات ۶٪	صدور ترخیصیه	
۲۱,۸۰۰,۰۰۰	۶۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	فاکتور دریافتی از خط
۲۱,۸۰۰,۰۰۰	۶۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	فاکتور ارسالی به مشتری
۰	۰	۰	۰	ماهه التفاوت

در مرحله اول شرکت آلفا مبلغ ۱,۸۰۰,۰۰۰ ریال ارزش افزوده پرداخت می‌کند و در فاکتور ارسالی به مشتری مبلغ ۱,۸۰۰,۰۰۰ ریال از بابت ارزش افزوده دریافت می‌نماید. ماهه‌التفاوت دریافت و پرداخت مبلغ صفر ریال است که در پایان فصل به سازمان امور مالیاتی عینا انعکاس می‌یابد.

شرکت مکلف است در اظهارنامه الکترونیک مبلغ ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خرید و ۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال فروش خدمت را عینا اعلام نموده و ارزش افزوده آن را به صورت جداگانه در سیستم درج کند و با توجه به اینکه مبلغ ماهه‌التفاوت صفر است، لذا از این بابت مبلغی قابل پرداخت نیست و با ارائه گزارش، وظیفه شرکت آلفا به اتمام می‌رسد.

### معافیت‌ها در حمل و نقل بین‌المللی

آن دسته از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی که به صادرات و ترانزیت خارجی مشغول هستند از مالیات ارزش افزوده معاف شده‌اند. این معافیت در بخشنامه رییس کل سازمان امور مالیاتی به شماره ۲۰۰/۲۱۰۱۶ مورخ ۹۱/۱۰/۲۵ قابل رویت و استناد بوده و متن بخشنامه یاد شده در سایت‌های سازمان امور مالیاتی نیز قابل مشاهده است.

به یک نکته بسیار مهم باید توجه داشت، در صورتی که شرکت، مشغول فعالیت در زمینه صادرات و ترانزیت خارجی باشد، ممکن است در این حین مبالغی از ایشان بابت ارزش افزوده اخذ گردد. مبالغ فوق جزء مطالبات شرکت از سازمان امور مالیاتی به حساب نمی‌آید و باید اینگونه هزینه‌ها را به حساب هزینه‌های عملیاتی منظور کرد، زیرا استدلال ممیزان آن است که شرکت در هنگام فروش خدمات نیز مطالباتی از بابت ارزش افزوده برای سازمان امور مالیاتی منظور نمی‌کند و حال طلبی نیز نخواهد داشت.

امید است در آینده در زمینه استهلاك و تعسیر نرخ ارز مطالبی را عنوان کنم.

■ در صورتی که شرکت، در زمینه صادرات و ترانزیت خارجی فعالیت داشته باشد، ممکن است در این حین مبالغی از ایشان بابت ارزش افزوده اخذ گردد. مبالغ فوق جزء مطالبات شرکت از سازمان امور مالیاتی محسوب نمی‌شود، زیرا استدلال ممیزان آن است که شرکت در هنگام فروش خدمات نیز مطالباتی از بابت ارزش افزوده برای سازمان مالیاتی منظور نمی‌کند



۱۶۹ مکرر کتاب قانون امور مالیاتی درج شده است، نحوه انجام کار بدین شکل است که شرکت هنگام صدور فاکتور مبلغ مالیات ۶ درصد و عوارض ۳ درصد بر ارزش افزوده را به صورت جداگانه در باکس‌های معین شده به فاکتور خود اضافه کرده و در حساب جداگانه‌ای حق دولت را نگهداری و در پایان هر فصل اظهارنامه مربوطه را به همراه مبالغ اخذ شده به سازمان امور مالیاتی پرداخت می‌کند. به همین دلیل دو مثال ساده در این خصوص عرض می‌کنم:

مثال ۱: شرکت حمل و نقل آلفا از بابت ترخیصیه، صورتحساب به مبلغ ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از خط کشتیرانی دریافت و فاکتوری به مبلغ ۱۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال صادر برای مشتری ارسال می‌کنند.

مطلوب است محاسبات ذیل:

مجموع	عوارض ۳٪	مالیات ۶٪	صدور ترخیصیه	
۱۰,۹۰۰,۰۰۰	۳۰۰,۰۰۰	۶۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	فاکتور دریافتی از خط
۱۳,۰۸۰,۰۰۰	۳۶۰,۰۰۰	۷۲۰,۰۰۰	۱۲,۰۰۰,۰۰۰	فاکتور ارسالی به مشتری
۲,۱۸۰,۰۰۰	۶۰,۰۰۰	۱۲۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	ماهه التفاوت

در مرحله اول شرکت آلفا مبلغ ۹۰۰,۰۰۰ ریال ارزش افزوده پرداخت می‌کند و در فاکتور ارسالی به مشتری مبلغ ۱,۰۸۰,۰۰۰ ریال از بابت ارزش افزوده دریافت می‌کند. ماهه‌التفاوت دریافت و پرداخت مبلغ ۱۸۰,۰۰۰ ریال است که در پایان فصل به سازمان امور مالیاتی قابل پرداخت است.



## رویال سفر ایرانیان

**جناب آقای دکتر آخوندی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس کشاورزین**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

فرا رسیدن **هفته حمل و نقل و راهداری**، یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل جاده ای را به تمامی زحمتمکشان و تعالی گران این بخش تبریک عرض می نمایم.



## سیروسفر فرودگاه

**جناب آقای دکتر آخوندی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس کشاورزین**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

فرا رسیدن **هفته حمل و نقل و راهداری**، یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل جاده ای را به تمامی زحمتمکشان و تعالی گران این بخش تبریک عرض می نمایم.



☎ ۱۸۳۳



## سیروسفر ایرانیان

فرا رسیدن **هفته حمل و نقل و راهداری** را به دلیر مردان عرصه جاده‌ها و کارکنان و دست اندرکاران حمل و نقل کشور تبریک عرض نموده و سعادت و بهروزی برای کلیه تلاشگران این صنعت را از خداوند منان خواستاریم.

شماره شماره

شرکت حمل و نقل سراسری

**شتابان شمال**

دارای بزرگترین ناوگان یخچالی کشور

آدرس: آمل، کیلومتر ۶ جاده پمستان  
تلفن: ۰۱۱-۴۳۱۳۳۸۰۲-۶



**آتی**

حمل و نقل بین المللی

**هفته حمل و نقل و راهداری گرامی باد**

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) فاکس: ۸۸۹۸۲۶۹



**هفته حمل و نقل و راهداری**

بر تمامی مدیران و دست اندرکاران حمل و نقل کشور بالاخص رانندگان زحمت کش گرامی باد.

گروه حمل و نقل حامد بار





شرکت بازرگانی

# پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۵۰

Pardis Hegmatane NAVID

Trading co. Reg No:8850

روزهای حمل و نقل  
۲۶ آذر

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

www.pardis-hn.com / pardis\_hn@yahoo.com

STC  
تحت

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

## صحرا ترابر

شرکت تجارت ترخیص شمرهان

روزهای حمل و نقل  
۲۶ آذر

- ◆ حمل سرویس های منظم هفتگی از کلیه کشورهای اروپایی به ایران به صورت گروپاژ و کامیون در بست
- ◆ امکانات وسیع حمل دریایی (کانتنری و فله) از / به کلیه کشورهای اروپایی و آسیایی
- ◆ متخصص در ترانزیت کالا به کشورهای CIS. افغانستان و عراق
- ◆ آمادگی حمل مواد اولیه و فرآورده های نفتی توسط کامیون های تانکر دار
- ◆ ارائه تمامی خدمات هوایی و زمینی (از ایران به ترکیه و بالعکس)
- ◆ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری در کلیه مبادی و گمرکات کشور
- ◆ مشاوره و انجام امور ثبت سفارش، ارزش، تعرفه و ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- ◆ دارای ۶۳ نمایندگی فعال در کلیه بنادر و مبادی ورودی و خروجی
- ◆ دارای شعب در چین، اروپا، آسیای میانه، افغانستان، ترکیه و امارات



آدرس: تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نرسیده به سمیه، پلاک ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲-۸۸۳۱۸۸۵۰ شماره: ۸۸۸۴۷۳۷۳

www.stcotransport.com info@stcotransport.com

زیرساخت‌ها

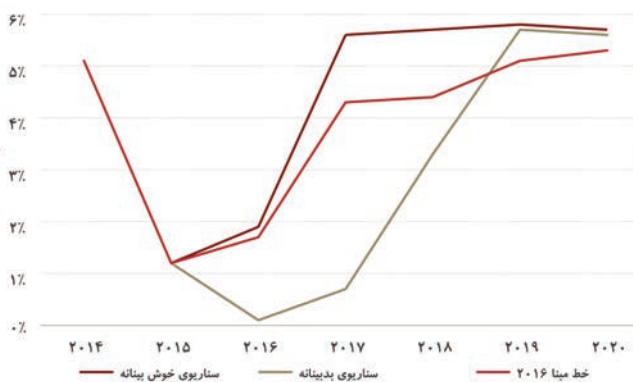
# چشم‌انداز جهانی هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی

تهیه و تنظیم: مسعود زارع

### دو سناریو

دانشگاه آکسفورد تخمین زده است که اگر شرایط همین گونه باقی بماند - آنچه که در این تحقیق خط مبنا (سال شروع مطالعات) نامیده می‌شود - احتمالاً رشد مخارج پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی کند و در حدود ۲ درصد خواهد بود و بعد از سال ۲۰۱۶ به سمت بالا خیز برمی‌دارد و در سال ۲۰۲۰ به حدود ۵ درصد خواهد رسید. با فروش نفت بیشتر عمده‌تای وضعیت نیز بهتر خواهد شد. به هر حال، در این گزارش اتفاق‌های مختلفی که ممکن است رخ دهد در غالب دو سناریو مورد بررسی قرار گرفته است (شکل ۳).

رشد هزینه زیرساختی جهانی ۲۰۱۴-۲۰۲۰



### سناریوی بدبینانه

در سناریوی بدبینانه افت اقتصادی چین مد نظر قرار گرفته است که می‌تواند یک احتمال واقعی باشد؛ چرا که نرخ رشد تولید ناخالص داخلی چین از حدود ۱۴ درصد در سال ۲۰۰۷ به حدود ۷ درصد در حال حاضر کاهش یافته است. برای بررسی این موضوع و کشف تاثیر آن بر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، بخش اقتصادی دانشگاه آکسفورد محیط اقتصادی را در چین در نظر گرفته است که در آن ارزش یوان به اندازه ۱۰ درصد کاهش خواهد شد، خرید و فروش مسکن دچار رکود می‌شود، مصرف‌کنندگان خریدهای جدید خود را به تعویق خواهند انداخت و کاهش رشد دستمزد را شاهد خواهیم بود. علاوه بر این، تحت فشار قرار دادن گسترش‌دهندگان جریان نقدی، تحت این سناریو، موجب کاهش مجدد قیمت مسکن چینی و کاهش شدید ساخت‌وساز مسکن خواهد شد. اعتماد داخلی و خارجی به مرور کاهش خواهد یافت و در نتیجه آن، میزان سرمایه‌گذاری خصوصی نیز کاهش خواهد یافت.

در سناریوی بدبینانه، هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ به میزان ۴ درصد کاهش خواهد یافت و رشد آن در سال ۲۰۱۶ نزدیک به صفر خواهد بود و در سال ۲۰۱۷ تنها اندکی افزایش در میزان رشد هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی مشاهده خواهد شد. علاوه بر این، پیش‌بینی شده که هزینه زیرساخت در برخی مناطق جهان از جمله آسیا تا ۶۰ درصد و در آمریکا و کانادا تا ۱۵ درصد

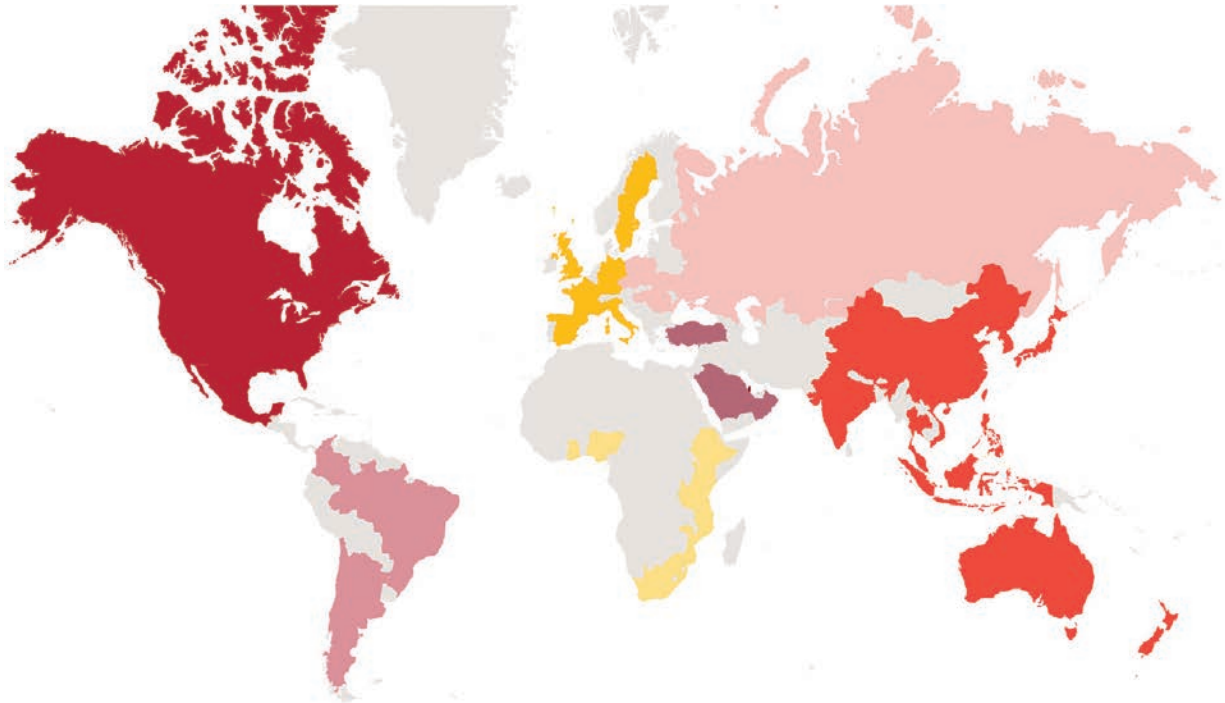
مسیری ناهموار بر سر راه «هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی» (یا **Capital Projects & Infrastructure CP&I**) قرار دارد، به ویژه در کوتاه‌مدت. عوامل بی‌ثبات‌کننده اقتصاد، تصمیم‌گیری در مورد هزینه‌های سرمایه‌ای را سخت کرده‌اند و مانعی برای برنامه‌ریزی استراتژیک هستند. مجموعه‌ای از نگرانی‌های غیرقابل پیش‌بینی از جمله کاهش قیمت نفت و کالاهای، کند شدن نرخ رشد اقتصادی چین، کم شدن سود در کشورهای توسعه‌یافته و وجود پیش‌بینی‌های نامشخص برای شرکت‌های چندملیتی باعث شده است تا به‌ناچار تعداد زیادی از شرکت‌ها و دولت‌ها، هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی را در ردیف مسائل کم‌اهمیت قرار دهند.

دانشگاه آکسفورد با انجام پژوهشی، هزینه‌های سرمایه‌گذاری تا سال ۲۰۲۰ را در دو سناریوی خوشبینانه و بدبینانه، بررسی کرده و بر اساس نتایج این مطالعه، این چشم‌انداز در بلندمدت مثبت است، اگرچه ممکن است در کوتاه‌مدت به دلیل نوسان بازارهای مختلف، کشورها استراتژی‌های جایگزین برای پروژه‌های اولویت‌دار خود تعیین کنند.

تصمیم اخیر بریتانیا برای خروج از اتحادیه اروپا بعد از نهای شدن این گزارش اتفاق افتاده و هنوز بسیار زود است که بتوانیم پیرامون تاثیر خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا بر روی انگلستان و جهان اظهار نظر کنیم اما، با این حال، در کوتاه‌مدت این خروج بر بی‌ثباتی و عدم اطمینان می‌افزاید و باعث خواهد شد که بازار پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی انگلستان به طور مستقیم و بازار پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی دنیا به طور غیرمستقیم تحت تاثیر قرار گیرند، هر چند که بعید است اثر دومی شدید باشد.

برای اینکه به تصمیم‌گیری شرکت‌ها پیرامون هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی کمک شود، موسسه PWC که یکی از ارائه‌دهندگان خدمات تخصصی در جهان است، با کمک دانشگاه آکسفورد به بررسی محیط پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی برای پنج سال آینده در دو سناریو مخالف یکدیگر پرداخته است: سناریوی بدبینانه (Downside) که شامل افت اقتصادی چین است و سناریوی خوشبینانه (Upside) که تقویت رشد اقتصادی جهان را در نظر گرفته است. برای هر دو سناریو چشم‌انداز هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی در هفت منطقه جهان (شکل ۱) و شش بخش زیرساختی کلیدی (شکل ۲) مورد ارزیابی قرار گرفته است. در نهایت در انتهای گزارش توصیه‌های استراتژیک و تاکتیکی برای سرمایه‌گذاران ارائه شده است.

شکل ۱- هفت منطقه: اروپای غربی، آمریکای شمالی، آمریکای لاتین، آسیا پاسفیک، خاورمیانه، آفریقا، اتحادیه جماهیر شوروی سابق/اروپای شرقی و مرکزی



شکل ۲- شش بخش زیرساختی کلیدی

					
۱- استخراج - نفت و گاز - سایر استخراج‌ها (زغال سنگ، فلزات، مواد معدنی)	۲- تاسیسات - تولید انرژی - انتقال و توزیع برق - توزیع گاز - آب	۳- تولید - تصفیه نفت خام - مواد شیمیایی - فلزات سنگین	۴- حمل و نقل - راه آهن - جاده‌ها - فرودگاه‌ها - بنادر	۵- ارتباطات - زیرساخت‌های فیزیکی و سخت‌افزار	۶- اجتماعی - آموزش - بهداشت و درمان

این رکود نیستند، بلکه کشورهای سایر مناطق نیز تحت تاثیر این رکود قرار خواهند گرفت.

افت اقتصاد چین بر روی سایر مناطق از جمله کشورهای منطقه آمریکای لاتین، خاورمیانه و روسیه که اقتصاد آنها به شدت به صادرات نفت و سایر محصولات استخراج شده وابسته است، تاثیر می‌گذارد. بدون وجود این جریان‌های درآمدی، سرمایه‌گذاری جهت توسعه پروژه‌های خصوصی و دولتی نیز به شدت کاهش خواهد یافت.

#### بررسی بخشی

افت اقتصاد چین، بر بخش‌های کلیدی تاثیر منفی خواهد گذاشت (شکل ۵). در بین بخش‌ها، بخش استخراج بیشترین ضربه را از افت اقتصادی چین خواهد خورد، به این دلیل که ضعف در توسعه زیرساخت‌ها و تولید محصولات چینی به طرز قابل توجهی بر تقاضای نفت، فولاد و

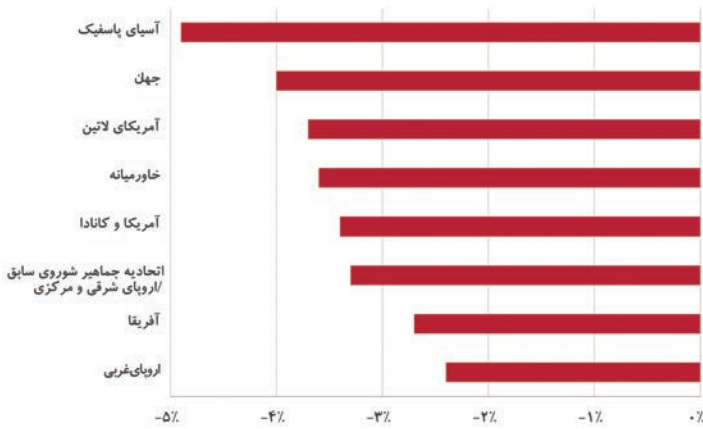
کاهش باید. به لحاظ دلاری، افت شدید اقتصاد چین باعث می‌شود تا هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ با کاهش ۱/۱ تریلیون دلاری (در مقایسه با خط مبنا) از ۲۸/۸ تریلیون دلار به ۲۷/۱ تریلیون دلار برسد.

#### بررسی منطقه‌ای

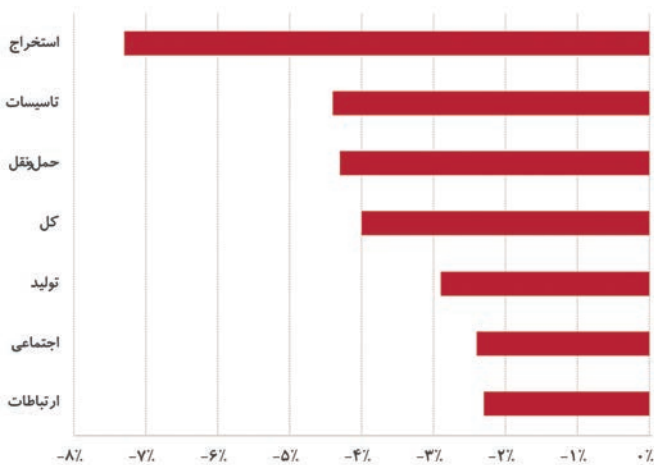
در سناریوی بدبینانه، بیشترین میزان کاهش هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی متعلق به منطقه آسیا و اقیانوسیه (آسیا پاسفیک) است. دلیل عمده این قضیه نیز تسلط و نفوذ اقتصاد چین بر منطقه آسیای پاسفیک است. هر رکود در اقتصاد چین بر اقتصاد همسایگان و شرکای تجاری چین نیز تاثیر گذار است، چرا که این همسایگان و شرکای تجاری برای تحریک اقتصاد خود نیازمند کالاها و خدمات چینی هستند. از سوی دیگر، کشورهای منطقه آسیای پاسفیک تنها کشورهای تحت تاثیر



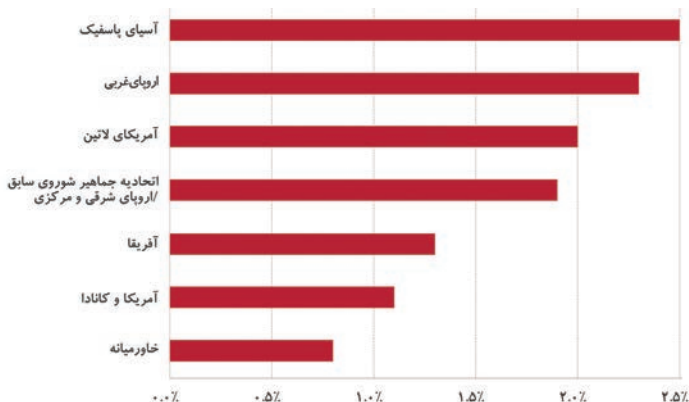
شکل ۴- انباشت مخارج زیرساختی ۲۰۱۵-۲۰۲۰، درصد اختلاف بین خط مبنا ۲۰۱۶ و سناریوی بدبینانه - بررسی منطقه‌ای



شکل ۵- انباشت هزینه‌های زیرساختی ۲۰۱۵-۲۰۲۰، درصد اختلاف بین سال شروع مطالعه ۲۰۱۶ و سناریوی بدبینانه - بررسی بخشی



شکل ۶- انباشت مخارج زیرساختی ۲۰۱۵-۲۰۲۰، درصد اختلاف بین خط مبنا ۲۰۱۶ و سناریوی خوشبینانه - بررسی منطقه‌ای



سایر کالاها تاثیر خواهد گذاشت. حتی بدون در نظر گرفتن بی‌ثباتی اقتصادی در چین، باز هم سرمایه‌گذاری در بخش استخراج کاهش خواهد یافت. دلیل این موضوع این است که بسیاری از شرکت‌های ملی نفت و شرکت‌های مستقل بالادستی، در حال کاهش بودجه سرمایه‌ای خود هستند. حتی برخی از این شرکت‌ها بودجه سرمایه‌ای خود را نسبت به سال ۲۰۱۵، به میزان ۵۰ درصد کاهش داده‌اند و شرکت‌های مستقل برای افزایش نقدینگی و مدیریت مخارج سرمایه‌ای خود در حال فروش دارایی‌های غیر اصلی خود هستند.

پیش‌بینی می‌شود که سرمایه‌گذاری در بخش استخراج به ویژه در مناطقی مانند خاورمیانه، اتحاد جماهیر شوروی سابق/اروپای مرکزی و شرقی که به شدت بر بخش استخراج تکیه دارند، بیشتر کاهش یابد.

بخش‌های تاسیسات و حمل و نقل در حدود نیمی از هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی را در منطقه آسیا پاسفیک به خود اختصاص داده‌اند و این دو بخش نیز به مانند بخش استخراج تحت تاثیر منفی افت اقتصادی چین قرار خواهند گرفت.

در واقع، در سناریوی بدبینانه، نزدیک به سه‌چهارم از کاهش هزینه‌های زیرساخت‌های جهانی بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ متعلق به سه بخش استخراج، تاسیسات و حمل و نقل است.

حتی بدون افت اقتصادی چین، تاسیسات تحت تاثیر برخی فعالیت‌های جهانی قرار خواهند گرفت که از آن جمله می‌توان به کاهش یارانه انرژی در اروپا به منظور جایگزینی انرژی‌های تجدیدپذیر، کند شدن نرخ رشد اقتصادی و رشد تجارت جهانی که باعث کاهش تقاضا برای برق می‌شود اشاره کرد و این باعث می‌شود که اشتیاق بخش خصوصی برای پروژه‌های سرمایه‌ای کاهش یابد.

### سناریوی خوشبینانه

در سناریوی خوشبینانه که توسط دانشگاه آکسفورد مورد تحلیل قرار گرفته است، فرض شده که تاریکی اخیر بازارها رو به محو شدن است، اعتماد در حال افزایش و در تعدادی از اقتصادها شاهد رشد خواهیم بود. سرمایه‌گذاری آمریکا افزایش خواهد یافت، در این میان دوباره اعطای وام برای کسب‌وکارها نیز گسترش خواهد یافت.

سرمایه‌گذاری در اروپای غربی نیز تقویت خواهد شد و از طریق رشد میزان سود و افزایش ظرفیت بهره‌وری مورد حمایت قرار خواهد گرفت. یک غافلگیری نیز در این سناریو وجود دارد: با بازگشت خوش‌بینی به اقتصاد، تولید نفت بیشتر از آنچه که در شرایط عادی انتظار می‌رفت افزایش خواهد یافت. با عرضه بیشتر نفت، سناریوی خوشبینانه پیش‌بینی می‌کند که افزایش در قیمت نفت اندکی کندتر شود.

در این تحلیل، رقم انباشت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جهان در فاصله سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰، ۲۸/۸ تریلیون دلار خواهد بود که نسبت به سناریوی بدبینانه ۱/۷ تریلیون دلار بیشتر است. در عین حال پیش‌بینی شده اگرچه ممکن است سرمایه‌گذاری در بخش استخراج حدود ۱۵ درصد کاهش یابد ولی جهان شاهد رشد سرمایه‌گذاری در زمینه حمل و نقل به میزان سه درصد خواهد بود.

## بررسی منطقه‌ای

در سناریوی خوشبینانه، منطقه آسیا پاسفیک بیشترین نفع را خواهد برد؛ چرا که با افزایش میزان تقاضا، این منطقه می‌تواند صادرات را به سایر مناطق افزایش دهد و این عامل باعث می‌شود تا هجوم سرمایه به بازارهای نوظهور آغاز شود. اروپای غربی بعد از منطقه آسیای پاسفیک در این سناریو بیشترین نفع را خواهد برد. کمترین میزان افزایش هزینه‌های زیرساختی در خاورمیانه رخ خواهد داد؛ چرا که افزایش قیمت نفت کندتر خواهد بود.

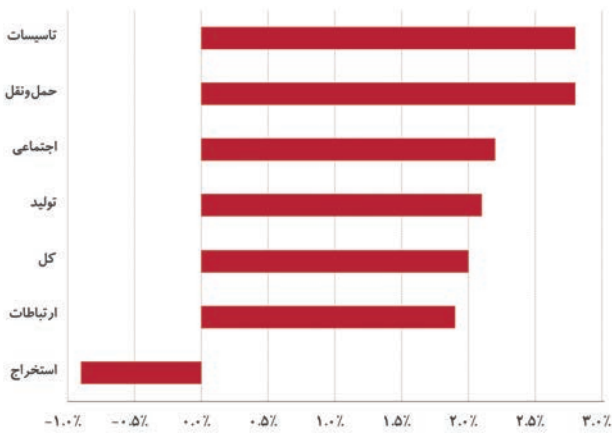
این در حالی است که پیش‌بینی شده است کل هزینه‌های سرمایه‌گذاری زیرساخت در منطقه خاورمیانه در سال ۲۰۱۶ حدود ۲۲۰ میلیارد دلار باشد که نسبت GDP منطقه ۸/۹ درصد بوده و حدود ۵ درصد کل هزینه سرمایه‌گذاری زیرساخت در جهان را تشکیل می‌دهد. براساس پیش‌بینی‌ها بیشترین حجم سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت در منطقه آسیا پاسفیک با ارزش تقریبی ۲/۲ تریلیون دلار باشد که بیش از نیمی از رقم کل جهان را در برمی‌گیرد. نسبت سرمایه‌گذاری زیرساخت به GDP این منطقه ۵/۹ درصد میانگین جهانی است.

## بررسی بخشی

با توجه به تاثیر بهبود جهانی بر بخش‌های مختلف ملاحظه می‌شود که افزایش مخارج توسط هر دو بخش دولتی و خصوصی باعث ایجاد بهبود گسترده در هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی می‌شود. بخش‌های تاسیسات و حمل و نقل در این سناریو بالاتر از بقیه بخش‌ها قرار خواهند گرفت. با بیشتر شدن تقاضای جهانی و بهبود تمایلات اقتصادی، هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی در بخش تولید تا سال ۲۰۲۰ هر ساله ۱/۱ تریلیون دلار افزایش خواهد یافت.

همچنین ظرفیت مخارج سرمایه‌ای بخش دولتی در این سناریو از طریق بالا رفتن درآمدهای دولتی افزایش خواهد یافت، بدین مفهوم که در مجموع هزینه پروژه‌های سرمایه‌ای و زیرساختی در بخش‌های زیرساختی اجتماعی از جمله بهداشت و درمان و آموزش و پرورش بین سال‌های

شکل ۷- انباشت هزینه‌های زیرساختی ۲۰۱۵-۲۰۲۰، درصد اختلاف بین سال شروع مطالعه ۲۰۱۶ و سناریوی خوشبینانه - بررسی بخشی



۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ به ۴/۵ تریلیون دلار خواهد رسید. اما بخش استخراج تحت هر دو سناریوی خوشبینانه و بدبینانه با اوضاع بدی روبه‌رو خواهد بود. در سناریوی خوشبینانه افزایش قیمت نفت به صورت کندتری اتفاق خواهد افتاد و این کُندی افزایش، مانعی بر سر راه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های این بخش خواهد بود.

## توصیه‌های استراتژیک و تاکتیکی برای سرمایه‌گذاران

توصیه‌های ارائه شده برای سرمایه‌گذاران در پروژه‌های زیرساختی و سرمایه‌ای عبارتند از:

- توازن بخشی مجدد به سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت با هدف دستیابی به رشد بلندمدت
- افزودن چابکی به مدل‌های اجرا و تحویل پروژه‌ها به منظور انطباق بهتر با تغییرات شرایط بازار
- توجه دقیق‌تر به مشتریان، سازندگان، زنجیره تامین و ریسک‌های اعتباری در شرایط دشوار اقتصادی به منظور حفاظت از پروژه‌های سرمایه‌ای.



**USS**  
UNITED SEA  
SHIPPING L.L.C

البحر المتحد للشحن  
United Sea Shipping (L.L.C)

- ◀ حمل کالای کانتینری، فله و هوایی، از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور، آمریکا، به امارات متحده عربی و ایران
- ◀ انجام کلیه امور گمرکی و حمل کانتینری فله و هوایی برای کالاهای وارداتی به کشور امارات برای صادرات مجدد به کلیه بنادر ایران
- ◀ حمل کالا از کلیه بنادر اروپایی به ایران
- ◀ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری در امارت و حمل مجدد به اروپا و آمریکا
- ◀ ارائه خدمات گمرکی محصولات دریایی و هوایی در کشور امارات

تلفن: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۴  
نمابر: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۷

ایمیل: [ali@unitedsea.ae](mailto:ali@unitedsea.ae)  
[Wessam@unitedsea.ae](mailto:Wessam@unitedsea.ae)  
[Marzieh@unitedsea.ae](mailto:Marzieh@unitedsea.ae)



برای انجام مشاوره و دریافت نرخ از طریق ایمیل یا تلفن با ما تماس بگیرید

## روش‌های تامین مالی «ریلی» در اروپا

پارلمان اروپا اخیراً در گزارشی به بررسی عملکرد مالی سیستم ریلی این قاره پرداخته و وضعیت این صنعت را به‌ویژه در حوزه توسعه زیرساخت‌ها مورد بررسی قرار داده است.

در این گزارش آمده است: عمده‌ترین منبع تامین مالی سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ریلی اروپا، بودجه دولت و منابع عمومی است، به‌طوری که به‌طور میانگین نیمی از هزینه‌های سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و کمی بیشتر از نصف هزینه‌های جاری صنعت ریلی از طرف دولت تامین می‌شود.

در این گزارش، منابع تامین مالی صنعت ریلی اروپا به چند دسته کلی زیر دسته‌بندی شده است:

- ۱- بودجه‌های دولتی
- ۲- اخذ حق استفاده از خطوط ریلی
- ۳- مشارکت بخش خصوصی و دولتی
- ۴- کمک‌ها و مشارکت‌های اتحادیه اروپا

۱- **بودجه‌های دولتی:** در حالی که درآمدهای مالیاتی و ارائه اعتبارات دو کانال اصلی دولت برای تامین هزینه‌ها هستند، گزینه دوم با توجه به پیمان ثبات و رشد اروپا که در مارس ۲۰۱۲ میان تعدادی از کشورهای عضو اتحادیه امضا شد، چندان جذاب نیست. از این رو بودجه فدرال با توافق نهادهای منطقه‌ای و محلی به هر پروژه به‌طور مستقیم تخصیص می‌یابد که برای نمونه می‌توان به توسعه TGV در فرانسه و مگا پروژه اشته‌تگارت - اولم در آلمان اشاره کرد.

۲- **اخذ عوارض استفاده از خطوط:** مبنای دریافت عوارض بر اساس هزینه نهایی هر خط است، اما قوانین اجازه قیمت‌گذاری مارک آپ (قیمت‌گذاری که در آن هزینه نهایی محاسبه شده و درصد ثابتی به‌عنوان سود به قیمت اضافه می‌شود) و همچنین اعمال تعرفه‌های چندبخشی را داده‌اند.

در تعرفه‌های چندبخشی با توجه به ویژگی‌های فناوری خطوط و قطارها، گلوگاه‌ها و سطح و کیفیت خدمات، قیمت متفاوت خواهد بود که تاکنون در آلمان، هلند و سوئیس به اجرا درآمده است. بر این اساس درآمد حاصل از عوارض تنها ۵ تا ۱۰ درصد کل هزینه‌ها را پوشش می‌دهد.

۳- **مشارکت بخش دولتی و خصوصی (PPP):** در این شکل از تامین مالی، دولت مسوول برنامه‌ریزی، تسهیل فرآیندهای قانونی و مشارکت در بخشی از هزینه‌ها است، در حالی که سرمایه‌گذار خصوصی وظیفه طراحی، ساخت، نگهداری و تعمیرات و انجام سایر اقدامات عملیاتی را به عهده دارد. این بدان معناست که بخش خصوصی نه تنها تامین بخشی از منابع مالی را به عهده می‌گیرد، بلکه اقداماتی مانند کنترل هزینه، مدیریت ریسک، جمع‌آوری اطلاعات و داده‌ها را نیز انجام می‌دهد.

مشارکت بخش خصوصی و دولتی در راه‌آهن به دو دلیل گزینه خوبی به شمار نمی‌رود؛ اول اینکه در این نوع سرمایه‌گذاری، پروژه باید هزینه‌های سرمایه‌ای را تامین کرده و سودآور باشد، در حالی که درآمد حاصل از پروژه‌های ریلی کم و با ریسک است، چراکه تحت تاثیر تصمیمات دولت برای مالیات روی انرژی، سرمایه‌گذاری روی سایر زیرساخت‌ها و وسایل حمل‌ونقلی و میزان عوارض دریافتی قرار می‌گیرد. علاوه بر این، تجربه نشان داده سرمایه‌گذاری دولتی در بخش ریلی اثر بسیار بیشتری نسبت به جاده و صنعت هوایی داشته و با هزینه کمتر کارایی بیشتری را به‌دنبال دارد، از این رو در صنعت ریلی ایجاد بازاری شفاف و سودآور برای بخش خصوصی دشوار به نظر می‌رسد.

البته تلاش‌های بسیاری برای غلبه بر این مشکل انجام شده است. در آلمان به جای مشارکت در ساخت‌وساز و سرمایه‌گذاری از توان بخش خصوصی در توسعه و بهبود عملکرد بخش فنی استفاده شده است. در فرانسه برای توسعه خطوط پرسرعت از سرمایه بخش خصوصی بهره گرفته شده؛ به‌طوری که در خط راه‌آهن «تور» - «بوردکس» که از اواسط سال ۲۰۱۲ کار ساخت آن آغاز شده و تا ۲۰۱۷ ادامه دارد، ۴۹ درصد هزینه سرمایه را صاحب امتیاز، ۱۳ درصد را بخش مدیریت زیرساخت و ۳۸ درصد باقی‌مانده را دولت تامین کرده است.

۴- **کمک‌ها و مشارکت‌های اتحادیه اروپا:** ابزارهای مالی اتحادیه اروپا می‌توان به سه دسته ارائه گرنت اروپایی و تامین مالی از طریق بانک سرمایه‌گذاری اروپایی (EIB) و بانک اروپایی بازسازی و توسعه (EBRD) تقسیم‌بندی کرد.

در حال حاضر اصلی‌ترین ابزار تسهیلات ارتباطی اروپایی (CEF) است که جایگزین شیوه قبلی تامین مالی TEN-T، تسهیلات اروپا برای توسعه منطقه‌ای (EFRD) و تسهیلات اروپا برای سرمایه‌گذاری استراتژیک (EFSI) شده است.



مناقصه ۶۵۰ میلیون یورو ارزش گذاری شد و با اختصاص ۱۵ درصد هزینه‌های پروژه از سوی دولت و ۸۵ درصد از سوی بخش خصوصی داخلی و خارجی به مرحله عملیاتی رسید. آن طور که شعبانی فرد، مدیرعامل پیشین سازمان منطقه آزاد قشم در سال ۹۳ اعلام کرد، دولت ۱۵۰ میلیارد تومان برای مرحله نخست این پروژه هزینه کرد و دولت یازدهم نیز تا سال ۹۳ برای تکمیل این پروژه ۱۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته بوده است. او در آن زمان وعده داد که این پل در دو مسیر رفت و برگشت ریلی و ارتفاع متفاوت از ۱۵ تا ۲۳ متر از مد کامل آب دریا، تا پایان سال ۹۵ به بهره‌برداری می‌رسد؛ وعده‌ای که رقم پیشرفت ۱۷/۵ درصد فعلی، خط بطلانی بر آن می‌کشد، زیرا این پروژه از زمان کلنگ‌زنی هر ساله کمتر از ۳ درصد پیشرفت داشته است و تنها یک معجزه می‌تواند تا پایان سال جاری، این پروژه را تکمیل کند.

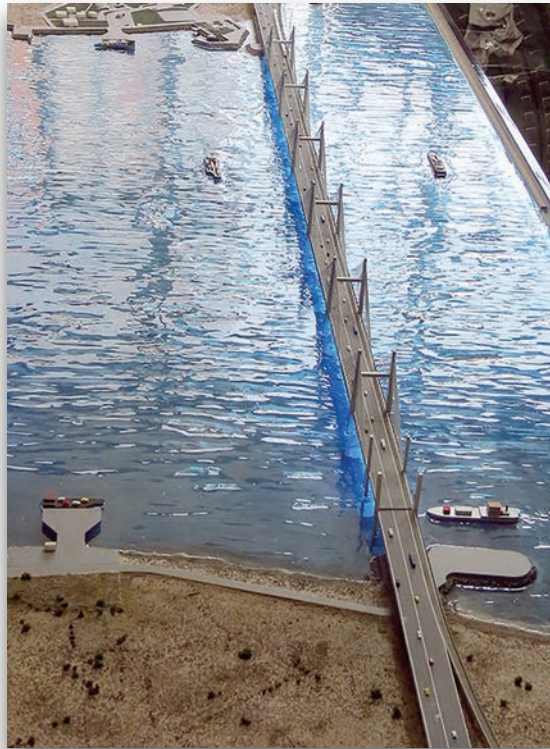
این در حالی است که مشاور رییس جمهور می‌گوید: «پروژه احداث شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس با محوریت پل، با استفاده از اعتبارات فاینانس و جذب سرمایه‌گذار خارجی به بهره‌برداری خواهد رسید».

به گفته اکبر ترکان، سکوهایی که وظیفه ایجاد فونداسیون را بر عهده دارند و کیسون‌های بتنی این پروژه (پایه‌های پل) تا سه ماه آینده به‌منظور بارگیری و نصب در دریا مهیا می‌شوند.

وی خبر داده است: «پس از قرارگیری کیسون‌های بتنی در دریا، با مشارکت شریک خارجی عرشه فلزی پل و کابل‌های معلق این پروژه احداث می‌شود که این مرحله از پل خلیج فارس از نظر تکنولوژی پیچیده‌تر خواهد بود».

از مزیت‌های متعدد وجود چنین پلی برای ایران می‌توان به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل تا حداقل ۳۰ درصد، کاهش زمان سیر کالا بین ایران و دیگر کشورها به میزان ۴۰ درصد و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان ترانزیت کالا از قشم اشاره کرد.

نکته مهم درباره راه‌اندازی این پل آن است که تا وقتی جزیره قشم به سرزمین اصلی متصل نشده باشد، همه کالاهای تخلیه شده در آن، به ناچار باید با استفاده از کشتی‌های کوچکتر به بنادر جنوبی کشور منتقل شوند اما راه‌اندازی پلی که قرار است دارای مسیر رفت و برگشت



پروژه ۴۵ ساله اتصال قشم به سرزمین اصلی تنها ۱۷/۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد

## پلی در دوردست

بر اساس آخرین آمار رسمی که حمیدرضا مومنی، مدیرعامل منطقه آزاد قشم اعلام کرده است، پل خلیج فارس در حال حاضر ۱۷/۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. او وعده بهره‌برداری از این پروژه ۴۵ ساله را (که تاکنون ۲۲۰ میلیارد تومان برای ساخت آن هزینه شده) تا سه سال آینده داده است. گفته می‌شود از ۳۵ میلیارد تومان بودجه مصوب این پروژه در سال ۹۴ تنها ۲/۵ میلیارد تومان در سال گذشته اختصاص یافته است.

از سوی دیگر با توجه به بازدید یک گروه چینی از این پروژه در اردیبهشت ماه امسال، احتمال حضور این کشور در پروژه پل خلیج فارس محتمل‌تر به نظر می‌رسد. حمیدرضا مومنی می‌گوید پل خلیج فارس تاکنون ۲۲۰ میلیارد تومان هزینه داشته و به ۵۴۰ میلیون یورو دیگر هم نیاز دارد که در مجموع نشان‌دهنده هزینه ۲۳۸۰ میلیارد تومانی لازم برای این پل است. نخستین بار و در زمان تعیین پیمانکار در سال ۸۹، این پروژه برای

براساس اعلام مدیرعامل منطقه آزاد قشم، شبکه خلیج فارس به ۸۵۰ میلیون یورو اعتبار نیاز دارد که ۱۳۱ میلیون یورو مربوط به راه‌آهن، ۱۳۳ میلیون یورو مربوط به بزرگراه، ۱۳۴ میلیون یورو مربوط به بندر کاوه و ۵۴۰ میلیون یورو به مربوط به پل خلیج فارس است.

ظاهراً این سرمایه‌گذاری قرار است از منابع خارجی تامین شود و آن طور که او اعلام کرده، برای ساخت پل خلیج فارس تاکنون سرمایه‌گذارانی از اروپا، چین و روسیه اعلام آمادگی کرده‌اند.

■ بر اساس اعلام مدیرعامل منطقه آزاد قشم، پل خلیج فارس تاکنون ۲۲۰ میلیارد تومان هزینه داشته و نیاز به ۵۴۰ میلیون یورو دیگر هم دارد که در مجموع نشان‌دهنده هزینه ۲۳۸۰ میلیارد تومانی لازم برای این پل است

■ آن‌طور که مدیرعامل پیشین سازمان منطقه آزاد قشم در سال ۹۳ اعلام کرد، دولت دهم ۱۵۰ میلیارد تومان برای مرحله نخست این پروژه هزینه کرد و دولت یازدهم نیز تا سال ۹۳ برای تکمیل این پروژه ۱۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفت. او در آن زمان وعده داد که این پل تا پایان سال ۹۵ به بهره‌برداری برسد

شده است. با توجه به اینکه متوسط نرخ دلار از سال‌های ۶۰ تا ۶۵ برابر با ۵۰ تومان بوده می‌توان گفت ساخت این پل حدود ۵۰ میلیارد تومان در زمان خود هزینه داشته است.

در غفلت ایران از پروژه ملی پل خلیج فارس، دومین پل عربستان و بحرین نیز در دست ساخت است. این پل شمال بحرین را به شرق عربستان متصل کند. پادشاه عربستان نام «ملک حمد» را برای این پروژه برگزیده است. این دومین پل بین بخش شرقی عربستان و بحرین است که خط آهن نیز در آن ایجاد خواهد شد و قرار است منطقه صنعتی دمام در شرق عربستان را به منطقه صنعتی الجبيله در شمال بحرین متصل کند. در این بین داستان دنباله‌دار پل خلیج فارس، وارد چهلمین سال خود شده است!

تونل به احداث پل خلیج فارس - این بار در قالب اجرای شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس - بود. در این سال طرح پل خلیج فارس به عنوان یکی از طرح‌های مهر ماندگار در هیأت دولت وقت مطرح و قرار شد یک پل ۲ کیلومتری، قشم را به بندرعباس متصل کند. این پروژه در سال ۸۹ به دست رییس جمهوری وقت در قشم کلنگ‌زنی شد.

از اسفند سال ۸۹ تا اردیبهشت ماه ۹۱ تصور همگان بر این بود که ساخت پل خلیج فارس در حال انجام است و این تصویری بود که بر اساس اظهارات مقامات ذریبط شکل گرفته بود. به عنوان نمونه در سال ۹۲ اسفندیار حیدری‌پور، مدیرعامل وقت منطقه آزاد قشم، میزان پیشرفت فیزیکی این پروژه را ۳۲ درصد اعلام کرد؛ آنهم در شرایطی که علی‌اکبر محرابیان، دستیار ویژه رییس‌جمهور وقت، سال پیش از آن اعلام کرده بود پروژه پل خلیج فارس با سرعت خوبی در دست اجراست و به احتمال زیاد در سال ۹۲ قابل استفاده خواهد بود.

با روی کار آمدن دولت یازدهم، شهریار مشیری، مدیرعامل جدید منصوب شده در منطقه آزاد قشم، بازدید از میزان پیشرفت پروژه در قشم داشت و اعلام کرد «مقداری خاکبرداری انجام شده و چند پایه پل آن در خشکی، شمع‌کوبی شده اما اصل کار که در دریاست هنوز آغاز نشده است.» او میزان پیشرفت فیزیکی پروژه را ۵ درصد اعلام کرد! اندکی بعد دوباره مدیرعامل منطقه آزاد قشم تغییر یافت و مدیرعامل جدید، رقم جدیدی به عنوان پیشرفت فیزیکی این پروژه اعلام کرد؛ یعنی ۱۵ درصد! و حالا به گفته مدیرعامل فعلی منطقه آزاد قشم، پل خلیج فارس ۱۷/۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

جالب است بدانید کمی بعد از ما، عربستان به فکر اتصال بحرین از طریق خشکی (ایجاد پل) به سرزمین خود افتاد و پل عربستان - بحرین حدود ۳۰ سال است به این دو کشور خدمات می‌دهد. پل «ملک فهد» یا پل دوستی، پلی به طول ۲۵ کیلومتر و عرض ۴۰ متر است که عربستان را به کشور بحرین متصل می‌کند. این پل دارای جاده دوطرفه و ۸ بانده است و کشتی‌ها می‌توانند از زیر آن عبور کنند. این پل را یک شرکت هلندی ساخته و از سال ۶۵ به بهره‌برداری رسیده است. هزینه ساخت این پروژه یک میلیارد دلار اعلام

ریلی نیز باشد، این امکان را فراهم می‌کند که محموله‌های تخلیه شده در قشم، با سرعت وارد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی ایران شده و با سرعت بالا در مقصد نهایی به نقاط مختلف کشور حمل شود. در مقابل محصولات صادراتی ایران نیز با سرعت و سهولت به پایانه دریایی صادرات خواهد رسید.

### داستان یک پل

زمزمه اتصال جزیره قشم به سرزمین اصلی، در سال ۴۷ در میان مسوولان کشور شنیده و در سال ۵۱ تصمیم جدی به ایجاد یک پل برای این کار گرفته شد. طبق تصمیم دولت وقت، قرار شد نخستین بندر آزاد تجاری ایران در جزیره قشم ایجاد شود و در اولین گام، با ایجاد یک پل سنگی از ناحیه «لافت» که در میانه شمالی جزیره است و تا ساحل مقابل دو کیلومتر فاصله دارد، ارتباط زمینی بین قشم و سواحل جنوبی ایران برقرار و به این ترتیب جزیره قشم به یک مرکز بزرگ توریستی و تجاری بزرگ در دهانه خلیج فارس و تنگه هرمز مبدل شود.

اما با وقوع انقلاب و جنگ تحمیلی، اجرای این پروژه به فراموشی سپرده شد تا سال ۱۳۶۹؛ در این سال و در شرایطی که جنگ به تازگی تمام شده بود، قشم به عنوان منطقه آزاد تجاری و صنعتی اعلام شد و در همان اوایل که آرام آرام رو به توسعه می‌گذاشت، بار دیگر زمزمه احداث پل بدون اشاره به ساخت بندر آزاد مطرح شد، اما در حد حرف باقی ماند.

پس از آن، طرح‌های مطالعاتی ساخت پل خلیج فارس که در دولت هاشمی رفسنجانی مطرح شده بود، نهایتاً تکمیل و در دولت نهم بار دیگر روی میز قرار گرفت، اما در سال ۸۷ در حالی که تصور می‌شد همگان بر ساخت پل خلیج فارس اتفاق نظر دارند، دولت نهم طرحی را تصویب کرد که به یکباره و به رغم سال‌ها مطالعه و هزینه، کل پروژه را تغییر داد؛ در دی ماه این سال، هیأت وزیران در کمال ناباوری طی مصوبه‌ای احداث تونل زیر دریایی را به جای پل تصویب کرد.

این اما پایان داستان پل خلیج فارس نبود؛ به فاصله یک سال و در حالی که کارشناسان متعجب و سردرگم از مصوبه ناگهانی دولت بودند، در دی ماه ۸۸ طرح دیگری تصویب شد که حاکی از چرخش دوباره دولت از ساخت

# فرصت راه اندازی بازارگاه الکترونیکی در صنعت حمل و نقل ایران

روژه افشاری

کارشناس فناوری اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

صنعت حمل و نقل با نفوذ همزمان چند فناوری (تلفن هوشمند، GPS و اینترنت) و بلوغ واسطه‌های الکترونیکی، دستخوش انقلاب و دگرگونی شده است. اهمیت این نفوذ باعث ایجاد شاخه‌ای در حمل و نقل برای جذب خریداران از طریق اینترنت شده است.

استفاده از این نفوذ و همگرایی تکنولوژیکی توسط چند شرکت در دنیا به مرحله اجرا رسیده است. از موفق‌ترین آنان شرکت Uber است که صنعت تاکسیرانی را متحول کرد. این شرکت در سال ۲۰۰۹ در آمریکا تاسیس شد و ارزش کنونی آن بالغ بر ۵۱ میلیارد دلار است که از ارزش شرکت‌های جنرال موتورز و فورد نیز پیشی گرفته است. Uber از طریق یک اپلیکیشن موبایل به افراد کمک می‌کند تنها با یک کلیک، تاکسی و راننده‌ای را به خدمت بگیرند. این سرویس باعث کاهش ۵۰ درصد هزینه استفاده از تاکسی و کاهش چشمگیر تردد خالی تاکسی‌ها در خیابان‌ها شده است.

شرکت دیگر Uship است که بر حمل بارهای مشتریان با بار بزرگتر از یک بسته پستی تمرکز دارد و سرویس حمل کالای کارآمدتر و مقرون به صرفه‌تر را ارائه می‌دهد. یوشیپ، کامیون و یا انبار ندارد، بلکه یک بازارگاه (Marketplace) آنلاین است که مشتریان بارهای خود را در آن ثبت می‌کنند و شرکت‌های حمل و نقلی که ظرفیت خالی دارند یا کامیونی که سفر مشابه دارد پیشنهاد قیمت می‌دهد.

صنعت حمل و نقل با نفوذ همزمان چند فن آوری (تلفن هوشمند، GPS و اینترنت) و بلوغ واسطه‌های الکترونیکی، دستخوش انقلاب و دگرگونی شده است. اهمیت این نفوذ باعث ایجاد شاخه‌ای در صنعت حمل و نقل برای جذب خریداران از طریق اینترنت شده است. استفاده از این نفوذ و همگرایی تکنولوژیکی توسط چند شرکت در دنیا به مرحله اجرا رسیده است. از موفق‌ترین آنان شرکت Uber است که صنعت تاکسیرانی را متحول کرد.

این شرکت در سال ۲۰۰۹ در آمریکا تاسیس شد و ارزش کنونی آن بالغ بر ۵۱ میلیارد دلار است که از ارزش شرکت‌های جنرال موتورز و فورد نیز پیشی گرفته است. Uber از طریق یک اپلیکیشن موبایل به افراد کمک می‌کند تا تنها با یک کلیک، تاکسی و راننده‌ای را به خدمت بگیرند. این سرویس باعث کاهش ۵۰ درصد هزینه استفاده از تاکسی و کاهش چشمگیر تردد خالی تاکسی‌ها در خیابان‌ها شده است.

■ **Uship بر حمل بارهای**  
مشتریان با بار بزرگتر از  
یک بسته پستی تمرکز دارد.  
این شرکت کامیون و یا انبار  
ندارد بلکه یک بازارگاه آنلاین  
است که مشتریان بارهای  
خود را در آن ثبت می کنند و  
شرکت های حمل و نقلی  
که ظرفیت خالی دارند یا  
کامیونی که سفر مشابه دارد  
در آن پیشنهاد قیمت  
می دهند. Uship از کارمزد  
معاملات موفق انجام شده،  
درآمد کسب می کند

موتوری در سازمان حمل و نقل ایالات متحده،  
عامل وضع قوانین صنعت حمل بار کامیون ها  
در آن کشور است. ماموریت اصلی این اداره  
کاهش حوادث، صدمات و مرگ و میر مربوط  
به ناوگان سنگین باری و مسافری است.

#### تفاهم نامه با سازمان های مرتبط

بازارگاه Truckerpath اخیرا اعلام کرده است  
که به منظور پشتیبانی بهتر از صنعت حمل و  
نقل آمریکا با چهار سازمان مرتبط تفاهم نامه  
همکاری امضا کرده است. شامل:

۱- انجمن رانندگان مستقل و خود مالک

The Owner-operator and Independent  
Drivers Association

۲- انجمن حمل و نقل بار

The Truckload Carriers Association

۳- انجمن ملی شرکت های حمل و نقل خرده بار

The National Association of Small  
Trucking Companies

۴- انجمن واسطه های حمل و نقل

The Transportation Intermediaries  
Association

#### اوبر کامیون ها

شرکت دیگر Convoy است که خود را اوبر  
کامیون ها معرفی کرده است. این شرکت  
بر اتصال آنلاین صاحب کالا به حمل کننده  
بار (متناسب با دستمزد، ظرفیت حمل مورد  
نیاز، مسافت و...) تمرکز دارد. این بازارگاه به  
حمل کنندگان از پیش تعیین شده، براساس یک  
لیست قیمت، فرصت رد یا قبول یک پیشنهاد  
حمل بار را می دهد و فرآیند چانه زنی را که  
در کسب و کار حمل و نقل رایج است، حذف  
می کند.

#### بازار برخط حمل و نقل محلی

بازارگاه Cargomatic نیز بر بازار حمل و نقل  
محلی تمرکز دارد. نرم افزار موبایل این بازارگاه  
به صاحب کالا این امکان را می دهد تا لیست  
بارهای خود را در آن ثبت کرده و اطلاعات آن  
به تلفن هوشمند رانندگان کامیون های اطراف  
ارسال شود. وقتی کامیونی کاری را قبول کند  
صاحب کالا می تواند بار خود را به صورت  
برخط ردیابی کند. از مارس ۲۰۱۶ بیش از  
۴ میلیون پالت در بیش از یک میلیون مایل  
توسط این شرکت جابه جا شده است.

شرکت های حمل و نقل از پر شدن ظرفیت  
حمل خود بهره برده و مشتریان نیز از کاهش  
۵۰ درصد تا ۶۰ درصد هزینه حمل ناشی  
از فرآیند رقابت سود می برند. Uship نیز از  
کارمزد معاملات موفق انجام شده درآمد کسب  
می کند.

شرکت دیگر بازارگاه آنلاین Truckerpath  
است که بر حمل کنندگان تمرکز دارد و سه  
دسته مخاطب اصلی دارد:

۱- حمل کنندگان

۲- کارگزاران (brokers)

۳- رانندگان

این شرکت در اوایل سال ۲۰۱۳ نرم افزار موبایل  
برنامه ریزی سفر و موقعیت یاب منابع (مانند  
پارکینگ) را برای رانندگان کامیون منتشر کرد و در  
سال ۲۰۱۵ نیز نرم افزار Truckloads و بازارگاه  
آنلاین تخصصی برای اتصال بهتر بار به حمل کننده  
را عرضه کرد.

در ماه مارس ۲۰۱۵ نرم افزار این شرکت توسط ۱۰۰  
هزار نفر مورد استفاده قرار گرفت و در اوت همان  
سال تعداد کاربران آن به ۴۵۰ هزار (۲۵ درصد از  
کامیون های کلاس ۸ آمریکا) رسید. هم اکنون داتلود  
برنامه از مرز یک میلیون عبور کرده است. در حال  
حاضر ۳۰۰ کارگزار در ماه بیش از ۸۰۰ هزار بار را  
برای حمل در سامانه ثبت می کنند.

تحقیقات انجام شده از جامعه کاربران نرم افزار  
بازارگاه Truckerpath نشان می دهد رانندگان  
با استفاده از نرم افزار برنامه ریزی سفر می توانند در  
هر سفر حدود ۵۱ دقیقه که معادل ۶۰۰ دلار در  
ماه است صرفه جویی کنند.

در این بازارگاه هنگامی که یک راننده یا کامیوندار  
برای یک محموله پیشنهاد حمل می دهد، این  
پیشنهاد، فرآیندی (مذاکره) را بین راننده یا کامیوندار  
و صاحب کالا آغاز می کند. مشتری می تواند نرخ  
و اطلاعات (Federal Motor Carrier Safety  
Administration) یا FMCSA کامیونران را  
ببیند و پس از دستیابی به توافق هر دو به اطلاعات  
یکدیگر و محموله دسترسی دارند.

شرکت های حمل و نقلی که به این بازارگاه  
ملحق شده اند، از مزیت دسترسی به بیش از ۱۵۰  
هزار راننده کامیوندار که در سامانه عضویت  
دارند، بهره می برند و همچنین به موقعیت  
تایید شده استقرار کامیون ها نیز دسترسی فوری  
دارند. (FMCSA یا اداره ایمنی حمل کنندگان

#### کلید موفقیت بازارگاه الکترونیکی حمل و نقل

موسس بازارگاه Truckerpath می گوید هنگام  
تاسیس شرکت به این نتیجه رسیدم که ایجاد  
یک بازار برخط بسیار مشکل است، زیرا  
معماهای بسیار زیادی از نوع مرغ یا تخم مرغ  
وجود داشت، از همین رو تصمیم گرفتم به  
منظور دستیابی به موفقیت، روی ایده هایی که  
به راننده ها کمک می کند متمرکز شده و اولین  
ایده، ارائه اطلاعات و موقعیت پارکینگ ها به  
رانندگان خسته بود.

به اعتقاد مدیرعامل Cargomatic کلید رشد  
یک بازارگاه آنلاین موفق، آگاهی از تخصیص  
بهینه نیروی انسانی به بخش های مختلف در  
مراحل مختلف رشد بازارگاه است. او اخیرا  
نیروی انسانی بخش داخلی فروش و اپراتوری  
بازارگاه را تعدیل کرده تا روی قانع کردن  
صاحبان کالا به استفاده از روش جدید اعلان  
بار تمرکز کنند؛ زیرا صاحبان کالا برای دهه ها

■ بازارگاه حمل و نقل آنلاین  
**Truckerpath** در اوایل  
 سال ۲۰۱۳، نرم افزار موبایل  
 برنامه ریزی سفر و موقعیت یاب  
 منابع (مانند پارکینگ) را برای  
 رانندگان کامیون منتشر کرد.  
 در ماه اوت ۲۰۱۵ تعداد  
 کاربران این نرم افزار به  
 ۴۵۰ هزار (۲۵ درصد از  
 کامیون های کلاس ۸  
 آمریکا) رسید

■ در بین کشورهای همسایه  
 اخیرا بازارگاه **Loadme**  
 در دوبئی راه اندازی شده  
 است. **Loadme** از ردیابی  
**GPS** و نرم افزار موبایل  
 برای اتصال صاحب کالا  
 به کامیون های موجود  
 در محدوده استفاده می کند

و هدف ما تامین ظرفیت حمل به محض درخواست است، زیرا قبلا چنین امری مقدور نبوده است. دو موسس مشهور ایرانی شرکت **Ebay** و **Future Shop** نیز در این شرکت سرمایه گذاری کرده اند.

#### ظهور بازارگاه حمل و نقل خاورمیانه

در کشورهای همسایه نیز به تازگی بازارگاه **Loadme** در امارات (دوبئی) راه اندازی شده و خود را نخستین بازارگاه حمل و نقل خاورمیانه معرفی کرده است.

**Loadme** از ردیابی **GPS** و نرم افزار موبایل برای اتصال صاحب کالا به کامیون های موجود در محدوده استفاده می کند. این شرکت اعتقاد دارد می تواند باعث کاهش ۱۰ درصد ترافیک در جاده های امارات و کاهش انتشار ۸ میلیون تن گاز دی اکسید کربن در سال گردد.

مدیرعامل این شرکت می گوید کسب و کارهای مبتنی بر اشتراک منابع در بازارهای جهانی جواب خود را پس داده است؛ مانند **Uship** در آمریکا، **Teleroute** و **Timcom** در اروپا؛ زیرا باعث صرفه جویی میلیون ها دلار در ماه در صنعت لجستیک می گردد. این شرکت در حال برنامه ریزی برای افزایش گستره فعالیت خود در بازار شورای همکاری خلیج فارس و اردن است.

#### فرصت راه اندازی بازارگاه الکترونیکی در ایران

در ایران به رغم وجود فضای بی اعتمادی به کسب و کارهای اینترنتی، شاهد ظهور و موفقیت چند وبگاه موفق هستیم، از جمله فروشگاه اینترنتی دیجی کالا که تنها با ارائه خدمات باکیفیت و جلب اعتماد کاربران خود و توانایی جذب سرمایه گذار (صندوق سرمایه گذاری سرآوپارس) توانسته با پاسخگویی به ۳۰۰۰ درخواست خرید اینترنتی، روزانه به فروش بیش از یک میلیارد تومان در روز دست یابد و به طور مستقیم برای ۱۲۰۰ نفر شغل ایجاد کند (معادل ۱۵ درصد تعهدات دولت به تنهایی در سال ۹۴ در زمینه اشتغال زایی). در سال ۱۳۹۴ ارزش این شرکت بیش از ۹۰ میلیون دلار برآورد شده است.

براساس برآوردها ۴۰ میلیون کاربر تلفن هوشمند در کشور وجود دارد و ۲۰ میلیون نفر نیز از اینترنت تلفن همراه خود استفاده

می کنند. ۴۲۲ هزار کامیون فعال در کشور وجود دارد که بیش از ۹۰ درصد آن خودمالک هستند. حجم جابه جایی داخلی کالا در سال به ۳۸۵ میلیون تن می رسد که با ۲۷ میلیون سفر حمل (بارنامه) انجام می گیرد؛ ضمن اینکه سالانه نزدیک به ۶ میلیون تن کالا (با تعداد ۲۸۶ هزار سفر) از مرزهای کشور عبور کرده، ۱/۴ میلیون تن کالا (با ۷۰ هزار سفر) وارد کشور شده و ۶/۶ میلیون تن کالا (با ۱۳ هزار سفر) صادر می شود.

بر اساس برآوردها صنعت حمل و نقل جاده ای بار در ایران یک صنعت ۲۰۰ هزار میلیارد ریالی یا ۷/۵ میلیارد دلاری (حدود یک چهارم درآمد نفت در سال ۹۴) است و بیش از ۷۵ درصد حمل و نقل بار در کشور توسط کامیون ها انجام می شود و سهم از بازار ترانزیت بار می تواند ۳ هزار میلیارد ریال باشد.

از لحاظ منطقه ای و موقعیت جغرافیایی نیز ایران مستعد ارائه سرویس به کشورهای منطقه است و در کشور مازاد ظرفیت حمل وجود دارد. یک تحقیق نیز در سال ۸۹ نشان داد که با احتساب کاهش ۱۵ درصد تردد خالی ناوگان (این رقم در کشور چین حدود ۲۰ بوده است)، صرفه جویی سالانه حاصل از ایجاد بازار الکترونیکی بار برابر با ۱۵۰ میلیارد تومان در سال خواهد بود.

بنابراین فرصت راه اندازی کسب و کارهای برخط بازارگاه حمل و نقل بار در ایران نیز وجود دارد. بازارگاه های الکترونیکی نه به طور ناگهانی بلکه به تدریج بر وضعیت فعلی بازار تاثیر گذاشته و عملکرد عوامل اصلی تشکیل دهنده بازار حمل و نقل بار را تحت تاثیر قرار می دهند.

از عمده دلایل وجود تقاضا برای این نوع کسب و کارهای نوپا در ایران عبارتند از:

- ۱- نیاز به بهره وری در صنعت حمل و نقل جاده ای
- ۲- نیاز به شفافیت در امور جابه جایی کالا
- ۳- نیاز به دسترسی سریع تر به ظرفیت حمل
- ۴- نیاز به گسترش بازار فعالیت در کشورهای همسایه
- ۵- نیاز به انجام کارآمدتر امور از جمله حذف روش های سنتی (تماس های تلفنی متعدد و رد و بدل ایمیلی و فیزیکی اسناد و فاکتورها) در فرآیند جابه جایی کالا.

از روش های سنتی اعلان بار و کارگزاری استفاده می کرده اند.

مدیرعامل **Convoy** معتقد است به رغم اینکه اوبر صنعت تاکسیرانی را فتح کرده، اما صنعت حمل و نقل بار به طور شگفت آوری در برابر تغییرات مقاوم است.

البته با این وجود او اعتقاد دارد در حال حاضر فرصت بسیار خوبی در صنعت حمل و نقل کالا فراهم است و راه نفوذ به این صنعت وجود دارد. او می گوید هدف ما تغییر صنعت است؛ همانطور که آمازون انتظارات مشتریان را در تحویل محصولات هنگام خرید اینترنتی تغییر داد، ما نیز به منظور موفقیت به دنبال تغییر سطح انتظارات صاحبان کالا هستیم





# شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

## KALABAR

International Transport & Shipping Services

### ● زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت ●

- سرویس مستقیم و منظم کامیون ایرانی (۱۸۰ دستگاه) در خطوط اروپایی و ترکیه
- ناوگان کامیون یخچالی فعال در خطوط اروپا و آسیای میانه
- سرویس حمل دریایی کانتینری، خورده بار و فله از کشورهای اروپایی و خاور دور به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هوایمایی ایرانی و غیر ایرانی
- سرویس ترانزیت خارجی بوسیله کامیون، کانتینر و قطار از طریق کلیه مرزهای ورودی و خروجی مجاز کشور
- سرویس ترانزیت داخلی از مرزها و بندر ورودی به مقصد گمرکات، مناطق آزاد و ویژه داخل کشور
- ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل
- تعیین مسیر و وسیله مناسب حمل با توجه به نوع و خصوصیات کالا به منظور به حداقل رساندن هزینه حمل

دارای انبار اختصاصی در بلغارستان جهت حمل محصولات صادراتی و وارداتی کشورهای اروپایی به ایران و بالعکس



تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰، نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

دفتر بلغارستان: ۰۳۵۹۲۴۱۹۸۲۶۴

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

## نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم

( دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی )

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریافتی و پرداختی
- مدیریت عملیات و اسناد (operation)
- مدیریت حمل انواع کالا (خشک، فله، ...)
- مدیریت خزانه داری
- حسابداری هوشمند حمل و نقل (Accounting)
- صدور اسناد (DO/BL/CMR/SO/FBL)
- ورود و خروج اطلاعات از طریق اکسل
- مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)
- سامانه صدور EDI
- ثبت راننده، کشنده، خطوط، مشتریان و...
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت قراردادهای
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت
- مدیریت دیوکانتنری

## قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلایز سبا



تلفن فروش: ۰۲۱ - ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴

فروش آنلایز: ۰۹۱۲ - ۳۲۷ ۳۹ ۸۹

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سباسیستم)

info@sabanetsystem.ir

www.sabanetsystem.ir

# راهنمای ترابریان

صفحه	محمل و نقل بین المللی	راه گستر فارس	ساریان گستر سیلان	نیک ترابری بندر	ندای ساحل جنوب
۱۵۴	آبار	راه یار ترابری ایرانیان	سرافراز ترابری	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	نگین بار آوران دریا
۱۳۰	آبادات ترابری	راه سیر ایرانیان	کالجایر	ترکیب کار	نماندگی های کشتیرانی بنیاد
۱۳۵	آتشیا	راه وند	نیرو ترابری	ترکیب حمل و نقل	هفت دریا
۱۳۱	آتیه	روان راه	توسعه حمل کالا	سنی	هماهنگ دریای پارس
۱۴۳	آذر تیر اوس	روانسر ترابری	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	سنگین بار عادل	یکتا مارین
۱۳۰	آرش تیر زمین	روشن تیر	آرنگ نگین	سنگین ترابری	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
۱۴۱	آرنامهر	ره انجام	بهامین ترابری	فخار	خلیج پزم
۱۴۱	آران اکسپرس	رهباد ایریشم	شهباد سحر آذر	وزین ترابری تهرانی	دریای آبی خلیج فارس
۱۳۶	اسفند ترابری	زمد راه سعادت	دور رو	حمل و نقل ریلی	سینا (بنیاد بارانداز)
۱۳۳	آسیا	زهزاد ترابری	سیوران ترابری	راه آهن حمل و نقل	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
۱۳۰	اسرع ترابری	ساریان صفا	های بازرگان	سفیر ریل آسیا	آرمان پدید
۱۳۶	آفتاب دریا	سینا ترابری	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل	سینا ریل پارس	اوستا ترخیص
۱۴۳	آریا ترابری راد	سیپهران ترابری	بادیا اردبیل	واگن بار	آذر نگار ساوالان
۱۳۸	آلفاتیر	سیهر گیتی ساعی	بار اندیش	خدمات دریایی و کشتیرانی	بازرگانی تحویلدراری
۱۳۲	آرنا پارسیان تیر	سندیاد بجوی	نگار ترابری زمین	آرا باختر	بازرگانی ایشی
۱۳۱	الیت آریا جم	سورچی ترابری	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	آریا بندر سپینتا	بازرگانی برادران جعفرپور
۱۳۲	امید اندیش	سی بی ترابری	آبی ران	آریا دیزل اروند	بازرگانی کوچه باغی
۱۴۰	امیر ترابری آسیا	سیوران ترابری ماد	آبانه طوس	آداک مارین	بازرگانی نور الدین بدری
۱۳۱	امین ترابری	سرعیت ترابری ایرانیان	آسا ترابری شرق	ادمیرال لجنسٹیک	بازرگانی جهانی
۱۳۳	ایران سریع	سینا صدر	آموت بار ترابری	ادمیرال فیدرز	بازرگانی خامه زر
۱۵۹	ایران زمین	شامخ فرابری	اترک بار خراسان	امواج آبی ایرانیان	بازرگانی سابقی
۱۶۱	ایران دهر	شاهو ترابری پارس	ادیب ترابری	امواج دریا	بازرگانی فاروقی
۱۳۱	بارفراوری ستارگان	شاهین ترابری	امین تارا	امواج نیلگون خرمشهر	بازرگانی قاسمی
۱۳۴	بارید	شهباد ترابری آریا	باتی راه توس	الماس دریای شرق آسیا	بازرگانی قاضی زاده
۱۴۰	بارفراوری ستارگان	شهباد قایب	بزرگ خراسان	امیدان ساحل پارسیان	بازرگانی کرناقعی
۱۳۴	بارکالا	صحرا ترابری	بهمین ترابری طوس	ایران ترابری	بازرگانی محتشم خواه
۱۴۴	پوتان ران	فرارانان تهران	پارت ترابری خراسان	ایرانیان غلات پارسه	بازرگانی مهدی حدادی
۱۳۰	بی تا ترابری	فراسو بار	پیششاز ترابری	ایرسوتر	بازرگانی وارسته فر
۱۳۶	بهروش سریع	فریال	توکا ترابری	هورا بار بندر امام	بازرگانی یعقوبی
۱۳۹	پارسا ترابری برشیا	کاسپین	جواهر نگار توس	برو بحر ایران	بازرگانی غفوری
۱۳۹	پارسا ترابری کاسپین	کارگو اطللس	چابک ران توس	بینا تجارت دریا	پارس سافت دوان
۱۳۶	پارس سیر	کارینا ترابری کیان	ره تاش توس	پترو آسیا	پردیس هگمتانه نوید
۱۳۵	پارس سما کالا	کالا بر	زهره شب	پارساگاد ماشین برشیا جنوب	پویا پاشا تهران
۱۴۳	پارس گیتا	کالای سریع	سورتمه ترابری	پرشیا اهرام	خدمات گمرکی نوری
۱۵۴	پارس سورین	کاویان کالا	شایان کار خراسان	پاشا دریای شرق	کیان ترخیص
۱۳۴	پرستو ترابری	کوزال ترابری	شکیگر بار طوس	تاجران دریا کالا	کوشا ترخیص
۱۳۴	پرشیا راد	کوله بار	کالا گذر پارس	تجدد خلیج فارس	گروه بازرگانی حقیقی
۱۳۴	پرشیا سیدی ترابری	کیان مهر ترابری	میچکا ترابری شرق	دریاه	بازرسی کالا
۱۳۷	پژوهش	گروه آوارس	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	حمل دریایی ایران	فیهاه
۱۳۴	یل	گروه شرکت های حامل	افتخار ترابری	خط استوا مارین	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوابی
۱۴۳	یل وان ترابری	گروه شرکت های راهبران	حان ترابری شرق	خط آبی بی تا	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوابی
۱۳۸	پیوند ترابری آسیا	گیتی رمان کالا	رهنان	خطوط گسترده جنوب	آژانس اکسپرس
۱۴۲	پیام عنقا	گیتی جاده و دریا ترابری	صبا ماهان مشهد	خدمات بندر جنوب	بی تا پرواز
۱۳۴	پیروز رانان جهان	لیزن ترانسپورت کیش	ماکا ترابری بلوچستان	خدمات ساحلی ایران	مسافری داخلی و بین المللی
۱۴۷	پیش بر	ماد ترابری	حمل و نقل بین المللی استان فارس	خورشید دریای آبی	ایران ییما
۱۳۴	پیشرو حمل کالا	ماکو سیر	ارم ترابری	دریا سیرت	ایمن سفر ایرانیان (تعاونی ۶)
۱۳۹	پیشرو ناوگان سیراف	ماهان تجارت لیماک	حمل و نقل بین المللی استان کردستان	دریا منظر مروارید	پیک صبا
۱۳۷	پیشستانان	مژده ترابری	ایران وچ	دریا محور تیرازه	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)
۱۴۰	تات فرابری	مشکین	حمل و نقل بین المللی استان گلستان	دریای تفره ای کاسپین	ترابری بی. تی ایلام
۱۳۶	ترابری بین المللی T.B.T	ملک ترابری	پرشین ایرانیان	دلفین	سروسفر لنگرود
۱۳۸	توشه بر	محک رانان	دشت نوردان	دنیا بار	کاسپین سفر ایرانیان کرج
۱۴۰	توزال تکرو آسیا	میهن ترابری	جیحون ترابری	دورقی	میهن نور آریا زاهدان
۱۴۴	تیرداد سپهر	نامداران ترابری	گودرز گرگان	راهبران دریای سعادت	همسفر شمس
۱۵۲	تیرکاران	ناوگان بار	حمل و نقل داخلی ایران	راهبران	عدل فارس
۱۳۰	تهران تیر	ناوگان پارس جم	آرمین بازرگان	روشاک دریا	خدمات بیمه
۱۴۴	تهران راهوار	ناویان	اراک بار پویا	زیما سپهر دریا	بیمه آسیا (بویه رژ)
۱۳۵	تهران مارین	نورا ترابری آسا	پیک کویر	ساحل نمایان بندر	بیمه سایه امن البرز
۱۳۷	تندیس ترابری	نیک تک	پرستوهای مهاجر	سپهر دریا بندر	خدمات بسته بندی
۱۳۲	جاده ایریشم	نوید راسا آذر	ساحل ترابری پارس	سناره	جهان کالا
۱۵۵	جاده طلایی	وفاراه	حمل و نقل پتروشیمی	سناره بندر سفید	صنعت و خدمات
۱۴۲	جهان جاده	ودود ترابری	راهرانان	سیزارک	انبار بازرگانی شمشاد کالا
۱۳۰	جهان سیر ترابری	ویسمان	سعادت ترابری	سیراف دریا لیان	نرم افزار کالا بر
۱۳۶	جهان یخچال بار	هاگ بار	فردوس بار تبریز	سیما مارین	شهباد آذر ارس
۱۴۷	حمل واردات ایران	هوراند	فجر جهاد	سینا	مشاور حمل و نقل هادی
۱۳۰	خزر ترابری	هویار ترابری	فیروز رخن	صدف دریایی خلیج فارس	پرشیا جنوب
۱۳۸	خط سفید خزر	باسمن	گلستان تجارت خلیج فارس	فانوس دریای نیلگون	فروش کاننیر
۱۳۰	خیام ترابری	نیکان ترابری	ممتاز	فروغ ساحل جنوب	Tarabar Guide
۱۳۴	دالاهو ترابری شایان	یکه تاز سریع	مهیدی ران	کشتی و کالا	shahin Tarabar 172
۱۳۲	دانیال ترابری	یگان ترابری	۱۶۷	کهکشان کالای دریا	Pole One Trans 172
۱۳۷	دریا زمین اروند	یونپیک	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	کیهان بحر جنوب	Bitar Tarabar 172
۱۳۱	دلنا بار	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	احسان هرمزگان	ماروس ترابری	A.B.C Group 172
۱۳۷	دلتا رود	ایده آل راه	دوستان هرمزگان	مدیریت بار و دریا	Hamel 172
۱۶۱	دومان ترابری	بارپیچان	۱۶۱	مرعی ساحل بندر	Admiral 172
۱۳۵	دی ترابری	پارسایان	۱۶۱	محور تیرازه	Mazand Darya 172
۱۴۲	راتوک	ترنم تبریز	۱۵۸	موج مد	South Port Services 172
۱۳۴	راشا ترابری	زمین دریا	۱۶۰	مینو دریای خلیج فارس	

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



**شرکت خزر ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

**Khazartarabar**  
International Transport Co.  
P.J.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: ۸۸۶۸۱۱۱۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰  
فاکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷  
info@khazartarabar.com



**جهان سیر ترابار**  
**Jahan Seir Tarabar**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و  
خدمات کشتیرانی

کریر - فورواردر  
حمل کالا به تمام نقاط دنیا و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،  
خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۲  
تلفن: ۸۸۶۹۱۱۵۰ / ۸۸۶۹۱۱۶۰  
فاکس: ۸۸۶۹۱۲۸۶  
info@jahan-seir.com



**بی تارابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

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

آدرس: تهران، بلوار کشاورز، بین خیابان  
جمالزاده و کارگر شمالی، شماره ۳۱۰،  
طبقه دوم، شماره ۵، کدپستی: ۱۴۱۸۸  
تلفن: ۹-۶۶۴۳۹۷۸۸  
فاکس: ۶۶۴۳۹۷۸۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳  
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲  
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸  
www.bitatarabar.com  
bita\_tarabar\_int@yahoo.com



**شرکت خیام ترابار**  
(با مسئولیت محدود)

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

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر  
و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری  
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:



**شهاب ترابار آریا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

● دفاتر نمایندگی در کشورهای ترکیه،  
ارمنستان، چین، امارات متحده عربی (دبی)

● دفاتر نمایندگی در کلیه مرزهای  
ورودی و خروجی

● سرویس منظم به کشورهای ترکیه  
ارمنستان، کردستان عراق

● ترانزیت داخلی از بندرعباس  
به کلیه گمرکات کشور

تهران، خیابان احمد قصیر (بخارست)، کوچه  
چهارم، پلاک ۲۹، طبقه پنجم، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۰  
www.shtarya.com



**آپادانا ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل تخصصی مایعات  
خطرناک و غیر خطرناک به صورت فله

تهران: خیابان بهشتی، خیابان مفتاح شمالی،  
خیابان دهم، پلاک ۱، طبقه سوم، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۷۵۵۹۸۳ (Hanting)  
فاکس: ۸۸۷۵۰۶۱۲  
info@apadanafreight.biz  
www.apadanafreight.biz



**کاسپین**  
حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

تهران: خیابان میرعماد، کوچه ۱۳،  
پلاک ۱، ساختمان مینا، طبقه اول، واحد ۴  
تلفن: ۵-۸۸۵۰۳۲۵۳  
فاکس: ۸۸۵۰۳۵۹۳  
caspian@caspian-transport.ir  
www.caspian-transport.ir

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
پارسیم پکس ایتالیا  
نمایندگی خط کشتیرانی گلف اورینت  
نمایندگی خط کانتینری لسر لاین  
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون  
نمایندگی خط توریس  
نمایندگی خط کشتیرانی سی مارین  
نمایندگی خط کشتیرانی رویال سون  
نمایندگی کشتیرانی لود استار  
نمایندگی خط کشتیرانی مس

Having Agencies in all ports  
and customs of country

**Turkey office:**  
Ariyalojistik International Transport  
and Trade LTD.CO  
Add: K.bakkalkoy Mah,Dudullu  
Bostanci yolu Cad, Brandium  
Residans,R4 Block.no23/197 Istanbul/  
Turkey  
Fax: +902164699059  
Tel: +9021646499990-1  
ariyalojistik@yahoo.com  
info@ariyalojistik.com


**China office:**  
Dynamic Horizon Group Limited  
Add:Rm 12H, YingDu Mansion, Baihe  
Xingcheng, Buji,Shenzhen  
TEL: +86-755-89335387  
MOBILE: +86 15986637315  
FAX: +86-755-89335049  
info@dyhogroup.com  
www.dyhogroup.com

**Dubai office:**  
Solaripe General Trading LLC  
Add:No 114 Al Qayada Bldg next to  
mazda Showroom Deira Dubai 20275  
UAE  
TEL: +971 4 2272723  
MOBILE: +971 50 8868795  
FAX: +971 8 4482280  
Info@MAster-gt.com



**سینا ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتاح،  
نیش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول  
تلفن: ۸۸۸۴۴۶۲۵-۶  
فاکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶  
info@sinatarabar.com



**آرش تیسر زرین**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا  
از ایران به عراق و بالعکس  
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان  
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص  
(آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس  
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه  
کامیون تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت

آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه  
اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن / فاکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵  
۴۴۳۸۷۶۶۵  
y\_manafi@yahoo.com

United Emirates / Doris  
Shipping & container owned  
Company  
Italy/Parsim Pex  
International  
shipping company

Exclusive Lines Agency:  
GULF OREINT SHIPPING  
SERVICES L.L.C  
LANCER CONTAINER  
LINES LTD  
SEAIKON SHIPPING  
AGENCY PVT.LTD.  
TAURUS LINES PVT.LTD  
SEA MARINE LOGISTICS  
PVT.LTD  
ROYAL 7 LINE SHIPPING LLC

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸  
طبقه ۴، واحد ۱۰، کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴  
تلفن: ۵-۸۸۷۱۵۷۹۴  
۸۸۷۰۰۲۶۵-۶، ۸۸۱۰۲۹۱-۱۵  
فاکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵  
info@khayyamtarabar.com  
www.khayyamtarabar.com



**اسرع ترابار**  
حمل و نقل بین المللی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا،  
طبقه ۴، واحد ۴۲۷ تلفکس: ۳-۸۸۸۸۰۵۹۲  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۴۴۳۷۴۶۵۲-۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷-۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



**دلتا بار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان  
امیرانایک، شماره ۱۱۶ . ساختمان دلتا  
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)  
۸۸۸۲۰۱۶۲  
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳  
www.deltabar.com  
deltabar@deltabar.com



**باربران ایران**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
نمایندگی کشتیرانی  
و خدمات بار هوایی

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

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر  
ساختمان ۱۴۱ ط ۴ واحد ۴۱  
تلفن: ۸۸۹۱ ۲۷۷۱ ، (خط ۱۰) ۰۷ ۲۱ ۶۱۶۱ +۹۸  
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۲  
فکس: ۸۸۹۱ ۱۷۱۹ ، ۰۷ ۲۱ ۶۱۶۱ +۹۸  
Farid@barbaraniran.com  
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سورچی ترابر**  
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با  
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای  
اروپایی و آسیایی و بالعکس  
زمینی، دریایی، هوایی

حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به  
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی  
در کلیه گمرکات و بنادر ایران  
تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)،  
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳  
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰  
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱  
E-mail: info@soorchitarabar.com  
www.soorchitarabar.com



شرکت حمل و نقل  
بین المللی و بارفرابری  
**فراسوبار** (با مسئولیت محدود)

- سرویس مطمئن در حمل دریائی،
- زمینی، هوایی و ترکیبی برای بارهای فله و کانتینری اعم از FCL ، LCL ،
- چندین نمایندگی در ایران و سراسر دنیا
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیت از کشورهای اروپایی و خاور دور و ... بالعکس
- ارائه خدمات گمرکی

تهران: بلوار کشاورز، روبروی بانک پارسیان،  
ساختمان صدف، شماره ۱۳۲ ، طبقه پنجم،  
واحد ۶۰۳  
تلفن: ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹  
فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۲  
تلفکس: ۸۸۹۹۵۵۱۳  
info@farasobar.com



**ایت آریا جم**  
شرکت حمل و نقل بین المللی کالا

- سرویس های هوایی و زمینی و دریایی از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت کالا
- دارای دفاتر نمایندگی ترانزیت در بوشهر و بندرعباس

تهران، خیابان بهشتی، خیابان پاکستان،  
نبش کوچه ۱۶، پلاک ۵۶، طبقه ۳  
تلفن: ۸۸۵۱۶۸۷۵-۸  
فکس: ۸۸۵۱۶۸۷۹  
info@elitearia.com  
www.elitearia.com




**ناوگان بار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)، خیابان  
عربعلی (نوبخت)، خیابان ششم، پلاک ۳۸  
کد پستی: ۱۵۶۶۷-۸۶۹۱۲  
تلفن: ۴۲۵۳۶۰۰۰  
۸۸۵۳۱۷۷۱  
نمابر: ۸۸۷۴۱۴۳۸  
info@nbccargo.com  
www.nbccargo.com



International Forwarding  
Transport Co.LTD  
**مژده ترابر**  
حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،  
برج اداری باران، طبقه ۴، واحد ۴۰۵  
تلفن: ۴۵۸۴۲  
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷  
www.mojdehtarabar.com  
info@mojdehtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آتیته**

- 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 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



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
**امین ترابر**


کریر - فورواردر  
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتوح، نبش  
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳  
تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸  
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸  
Email: info@amintarabar.com  
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**شهاب ثاقب**  
کریر - فورواردر  
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،  
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۸۱۰۰۱۰۲-۲ و ۸۸۸۲۲۷۱۹  
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸  
E-mail: info@shahabsagheb.com  
www.shahabsagheb.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
**نیکتک**

- ♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- ♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)
- ♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ مدیریت پروژه های خاص
- ♦ خدمات امور نمایشگاهی
- ♦ انبارداری و توزیع
- ♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- ♦ مشاوره لجستیک
- ♦ تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸
- تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰، فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲
- بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹
- www.niktak.com  
info@niktak.com

حمل و نقل بین المللی **پرشین ایرانیان**  
حمل و نقل بین المللی **جهان کارگو**  
دفتر مرکزی: گرگان، خیابان مطهری شمالی، جنب پاساژ شهرداری، ساختمان شریفی،  
طبقه اول واحد شمالی  
تلفن: ۰۱۷) ۳۲۱۵۴۵۴۲ (۰۱۷) ۳۲۱۵۴۵۲  
نمایندگی بندرعباس: بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صیدکیش-طبقه سوم، پلاک ۲۷  
تلفن: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰ (۰۷۶) ۳۳۵۶۰۷۵۴ (۰۷۶) ۳۳۵۵۱۴۱۷-۳۳۵۶۰۰۴۹ (۰۷۶) ۳۳۵۶۰۰۴۹  
محمدحسین خواجوی ۰۹۱۲۸۰۸۰۳۱۲ حکیم طبری نیا ۰۹۱۲۸۰۸۰۴۱۲  
persian\_iraniano@yahoo.com  
worldcargo1@yahoo.com worldcargo2@yahoo.com



**ایر سوتر** (سهامی خاص)  
شرکت مختلط امور حمل و نقل  
ایران و روسیه  
بیش از ۴۰ سال حضور  
در بنادر شمالی کشور

♦ بزرگترین ارائه دهنده خدمات حمل و نقل  
کانتینری در دریای خزر به مقصد کلیه  
کشورهای CIS  
♦ ارائه دهنده خدمات سرویس رو - روز  
بنادر انزلی به سایر بنادر دریای خزر

**شعب خارجی:** آستاراخان روسیه،  
مسکو، باکو، عشق آباد، نخجوان و  
نماینده در دبی و استانبول

**شعب داخلی:** بندر انزلی، بندر نوشهر،  
بندر امیرآباد، بندر نکا، بندرعباس،  
باجگیران، بندر امام خمینی، جلفا، آستارا،  
بیله سوار، بازرگان، سرخس،  
تهران، خیابان مطهری، شماره ۸۹

تلفن: ۸۸۷۴۳۲۹۷ / ۸۸۷۴۶۱۳۹  
**www.irsotr.ir**



**آرتا پارسیان تیر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

• حمل و ترانزیت کالاهای خشک،  
فرآورده های نفتی و گاز مایع LPG  
• حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی

**اروپا - آسیای میانه - عراق**

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان  
سرافراز، خیابان دوم، پلاک ۱۷، طبقه ۲  
تلفن: ۸۸۱۷۷۵۳۴ / ۸۸۱۷۷۵۴۵  
۰۲۱-۸۸۱۷۷۵۱۰  
نمابر: ۸۸۱۷۷۵۶۱  
کدپستی: ۱۵۸۶۸۳۵۹۱۳  
**www.aprtiran.com**  
**info@aprtiran.com**



**SAHRA TARABAR Co.**  
Shipping & International Transport  
**صحرا ترابر**

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

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در  
امور گمرکی و ترخیص  
◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،  
چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی  
◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر  
(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،  
شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲  
تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰  
فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳  
شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰/۳۳۸۱۲۶۶۲  
**www.stcotransport.com**  
**info@stcotransport.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
**امید اندیش**  
کریر، فورواردر  
به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه  
محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،  
فوق سنگین، ترافیکی و فله  
• دارای نمایندگی فعال در کشورهای  
ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،  
سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو  
و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد  
یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،  
ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا  
به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

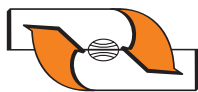
تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،  
پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴  
تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۸۳۱۲۴۰۰  
فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵  
**info@omidandish.com**  
**www.omidandish.com**



**دانیال ترابر**  
(با مسئولیت محدود)

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

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،  
ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱  
تلفن: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶  
۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴  
۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲۲  
**www.danieltarabar.com**  
**info@danieltarabar.com**



**جاده ابریشم**  
شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرایی

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،  
مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶  
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۷۲۲۰  
نمابر: ۶۶۹۷۲۸۴۰

**Silk Road**  
Freight Forwarders and  
Shipping Services Co.

**Istanbul Office:**  
Ataturk Mahallesi 57, Ada  
Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir  
34758 Istanbul, Turkey  
Toll: +90 2164565272  
Fax: +90 2164565274  
**info@silk-roadco.com**



**نیکان ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

**نیکان ترابر**  
(جاده ای - دریایی - ریلی)

حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی  
و ترانزیت کالاهای خشک و  
فرآورده های نفتی به کشورهای  
آسیای میانه، افغانستان و عراق

تهران: میدان هفت تیر، ابتدای بزرگراه  
مدرس، خیابان غفاری، پلاک ۱۴، طبقه ۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۶۰۵۸ / ۸۸۳۲۶۸۴۴  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۵۶  
**nikantarabar@nikantarabar.com**  
**www.nikantarabar.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و کشتیرانی  
**راهوند**  
**Rahvand**  
Internation Transport &  
Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی  
(ویلا) شماره ۲۲۷  
تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)  
فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸  
**www.rahvand.com**  
**info@rahvand.com**



**Malek Tarabar International Transp**  
شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

**متخصص در امور روسیه**  
**ترخیص کالا در روسیه**

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

**www.malektarabar.com**  
**Email : info@malektarabar.com**

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷  
تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

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



**HUYAR TARABAR**  
**هويار ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردی - کریر

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

نماینده انحصاری گرانده مولتی  
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،  
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰

فاکس: ۸۱۷۱۷۹۱

info@huyartarabar.com



**دورقی**  
کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

تهران، شمال میدان هفت تیر.

خیابان غفاری، شماره ۲۰

کدپستی: ۱۵۸۹۸۷۴۵۹۳

صندوق پستی: ۱۴۱۵۵/۳۸۳۹

تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸-۱۹

۸۸۳۰۲۰۶۶-۸ . ۸۸۳۰۷۴۸۷

فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،

تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،

بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار

و مراکز شهرستان ها

E-mail:douraghi\_g@dpimail.net



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**جم راه**

کریر و فورواردی

حمل کالای صادراتی، وارداتی به کشورهای

اروپا، آسیای میانه و خاور دور و کشورهای

حاشیه‌ای جنوب خلیج فارس و بالعکس

♦ تخصص در حمل محموله‌های ترافیکی و

فله داخلی و آسیای میانه

♦ تخصص در حمل محمولات یخچالی به

اقصى نقاط دنیا

تهران، یوسف آباد، خیابان بیستون، بین

کوجه ۱۶ و ۱۸، پلاک ۴۷، طبقه ۳، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۴۸۰۸۶۷-۹ / ۸۸۱۰۵۴۲۱-۳

فاکس: ۸۸۷۰۶۵۱۹

دفتر بندرعباس: خیابان شهیدنظری (برق)،

بعد از چهارراه مرادی، ساختمان وحدانی،

طبقه اول، شماره ۲

تلفن: ۲۲۲۷۶۹۹-۲۲۴۴۶۰۸ (۰۷۶۱)

فاکس: ۲۲۴۳۴۵۷ (۰۷۶۱)

info@jamrah.net



**رهزاد ترابر**  
**Rahzad Trabar**

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله‌ها

با کامیون‌های چادری به

**افغانستان**

**آذربایجان**

**ترکمنستان**

**ازبکستان**

**تاجیکستان**

**ترکیه و ایتالیا**

جاده ساهه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان

۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲

فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

www.rahzadtarabarrozblog.com

rahzad.tarabar@yahoo.com



**ماهان**  
تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

• مشاور در امور حمل و نقل

• بهترین نرخ‌های کرایه حمل به

کشورهای CIS به صورت ریلی، زمینی

(صادراتی، ترانزیتی)

• نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی

• متخصص در حمل قیر

(از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)

• حمل کالاهای تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نونینباد، ابتدای پاسداران،

بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال

طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۲۱۳۴۶-۷

www.mahantejaratl.com

info@mahantejaratl.com



**ایران سریع**

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردی

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

فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com

نماینده آلمان

info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**روشن تیر**

زمینی، دریایی، هوایی

ترانزیت و ترخیص کالا

کریر - فورواردی

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 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



**شرکت حمل و نقل بین المللی آسیا**  
**Sia International Transport Co.LTD**

با بیش از ۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه:

◀ ترانزیت داخلی و خارجی به کشورهای اروپایی/آسیایی/آسیای میانه/عراق/افغانستان

◀ ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

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

◀ حمل محصولات دریایی به صورت فله و کانتینری از خاور دور و خاور میانه و بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مرزهای ورودی و خروجی ایران

◀ دارای دفاتر نمایندگی در آمریکا/آلمان/ایتالیا/چین/دوبی

تهران، خیابان دکتر بهشتی، خیابان کاوسی فر، ساختمان سپیدار، طبقه ۶، واحد ۱۹ تلفن: ۳-۸۸۷۳۹۵۱۱ فاکس: ۸۸۷۳۹۵۱۴

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



**پیشرو حمل کالا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی، فوروردی و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان سپهروردی جنوبی، خیابان شهید حسام زاده، پلاک ۱۷

طبقه پنجم، واحد ۱۳،  
تلفن: ۵-۲۱-۸۸۳۲۶۹۴-۲۱  
info@pishrohaml.com  
www.pishrohaml.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی کریو - فورواردر**

ارائه خدمات ویزا (عراق - افغانستان) برای کلیه شرکت های حمل و نقل بین المللی ترانزیت سوخت

نشانی: تهران، خیابان شهید مظفر (صبای شمالی)، نرسیده به خیابان دمشق، ساختمان ۱۸۶.

طبقه سوم، واحد ۳۱  
تلفن: ۸۸۸۰۹۲۹-۸۸۹۴۳۲۱۷-۸۸۹۴۳۲۱۳  
۸۸۸۹۸۹۱۴-۸۸۸۹۸۸۵۳  
فاکس: ۸۸۹۰۵۵۰۴ همراه: ۰۹۱۲۸۰۰۱۲۸۰  
WWW.YEGANTARABAR.LTD.IR  
Y\_MANAFI@YAHOO.COM



**بارکالا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی (خدمات دریایی و زمینی)

♦ با سابقه ۲۳ ساله در امر حمل و نقل زمینی، دریایی، هوایی ♦ مشاوره رایگان ♦ آماده ارائه خدمات با شرایط مشتری

تهران: خیابان بهشتی، خیابان پاکستان کوچه ساوجی، پلاک ۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۱۵  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱  
javadi@barkalaint.ir



**پل**  
حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی کریو - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷  
فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹  
info@pol-co.com  
www.pol-co.com



**وادود ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو، فورواردر زمینی، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری، پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹  
نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷  
vadudetarabar@gmail.com



**پیروزرانان جهان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول


تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰  
info@piroozranan.com  
www.piroozranan.com



**پرتنبا سپید ترابر**  
کریو - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲  
info@persiaepidtarabar.com  
www.persiaepidtarabar.com



**راشاترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

♦ حمل و نقل بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی) ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور ♦ دارای مجوز رسمی از گمرک ایران

تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷

تلفکس: ۶۶۹۰۹۴۷۰-۲  
همراه: ۰۹۲۰۳۳۶۶۲۹۱ / ۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱  
info@rashatarabar.com  
www.rashatarabar.com



**ناویان**  
شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان سعدی شمالی، روبروی مسجد قائم، پلاک ۶۲۹، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه سوم، شماره ۴

تلفن: ۷۷۶۸۴۳۶ / ۷۷۶۸۵۰۱۵  
۷۷۶۸۰۸۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۲۶۹  
E-mail: Motlagh@navian.org



**شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان**  
کریو - فورواردر - ترانزیت

- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
- حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
- مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸  
نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴  
dalahoo tarabar@gmail.com



**پرشیاراد**  
International Transport Co.Ltd.  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - فورواردر زمینی، هوایی، دریایی

- دارای کامیون های یخچال دار، چادری و تانکر مجهز به دستگاه های GPS
- دارای نمایندگی در کلیه کشورهای آلمان، فرانسه، هلند، اتریش و سوئد

تهران: میدان فاطمی، خیابان شهید گمنام، برج گلها، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۷-۸  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۹  
همراه: ۰۹۱۲۷۹۹۵۵۷۵  
pershiarad@yahoo.com  
www.persiarad.com

← euro asia →

باربد ← →

← barbodea →

Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222  
info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵  
info@barbodea.com



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran,Belgium



INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE



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



**نامداران ترابار**  
حمل و نقل بین المللی و لجستیکی  
**Namdaran Tarabar**  
کریر - فورواردر  
هوایی، زمینی، دریایی  
مجهز به کامیون های یخچال دار  
تلفن: ۳۱ - ۲۲۸۵۴۱۲۷  
فکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹  
info@namdaranlogistic.com



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



**دی ترابار**  
**DAY TARABAR**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،  
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳  
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۱۸ و ۲۰  
تلفن: ۴ - ۸۸۸۴۷۹۲۱  
فکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴  
daytarabar@daytarabar.com



**شرکت هیمن 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 فراهانی،  
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳  
طبقه ۵، واحد ۱۷  
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۲  
فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳  
info@mihan-tarabar.com  
www.mihan-tarabar.com



**Pars Gita**  
INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD.  
**پارس گیتا**  
حمل و نقل بین المللی  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس گیتا**  
تهران: خیابان قائم مقام فرحانی، بالاتر از  
میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،  
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶  
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱  
تلفن: ۸۸۳۰۴۰۳۲-۲ / ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶  
نمبر: ۸۸۸۴۴۵۴۳  
E-mail: info@parsgita.com  
www.parsgita.com



**RAVAN RAH CO. Ltd**  
International Freight  
Forwarder  
**روان راه**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
تهران: خیابان خرمشهر (آبادانا)، خیابان عربعلی،  
خیابان ششم، پلاک ۳۸  
کد پستی: ۱۵۵۷۶۴۳۴۱۱  
تلفن: ۸۸۷۵۳۷۴۷ . ۸۸۷۵۶۲۱۱-۲  
فکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹  
info@ravanrah.com



**Sepehr Giti Sae**  
INT'L Transport Co  
**سپهر گیتی ساعی**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۱  
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹  
info@sepehrgiti.com  
www.sepehrgiti.com



**پارس 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



**Tehran Marine**  
International Transport Co. Ltd.  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**تهران مارین**  
تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان  
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،  
پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲  
تلفن: ۸۸۹۴۰۹۲۲-۳ / ۸۸۹۴۰۷۴۲-۳  
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹  
Tehran.marine@yahoo.com



**فرارانان تهران**  
(با مسئولیت محدود)  
فورواردر - کارگزار گمرکی و مشاور امور گمرکی  
به ویژه امور گمرکی مرتبط با حمل و نقل بین المللی  
ترانزیت، ترخیص قطعی کالاها و وارداتی و صادراتی  
از کلیه گمرکات کشور و انجام سایر خدمات مرتبط  
تهران، خیابان بهشتی، خ اندیشه، اندیشه دوم  
شرقی، شماره ۲۴، طبقه سوم، واحد ۱۲  
تلفن: ۶-۸۸۴۵۶۰۸۵  
فکس: ۰۹۱۲۲۱۰۵۹۸۱ همراه ۸۸۴۳۷۷۵۸  
fararanan\_tehran\_co@yahoo.com



**آتاشپا**  
**ATASHPA International**  
Transport & Shipping Co.  
شرکت حمل و نقل  
بین المللی و کشتیرانی  
♦ حمل و نقل و ترانزیت محمولات کانتری  
و فله در سراسر جهان (وارداتی و صادراتی)  
♦ بهترین سرویس حمل خودروهایی وارداتی  
و ترانزیتی از بنادر حوزه خلیج فارس  
و سایر بنادر کشورهای خارجی  
در کوتاه ترین زمان با بیمه کامل  
تهران، خیابان آفریقا، چهارراه  
جهان کودک، کوی کیش، پلاک ۴۸  
تلفن: ۸۸۷۸۳۰۸۶ / ۸۸۷۷۱۴۹۵  
۸۸۸۸۱۱۱۸ فکس: ۸۸۷۹۶۳۲۸  
Email: atashpa@atashpa.net



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**فسربال**  
با بیش از ۱۸ سال فعالیت  
در زمینه حمل صادراتی  
و ترانزیت فرآورده های نفتی  
تهران، میدان ونک، خیابان  
شهید خدای، کوچه لیلی، پلاک ۳  
طبقه دوم، واحد ۳  
تلفن: ۸۸۲۰۳۵۷۴ - ۸۸۷۹۱۶۰۸  
فکس: ۸۸۷۹۱۶۰۶  
Farbalco@yahoo.com

## NAVID RASA AZAR international transport co.

## شرکت نوید راسا آذر

با مدیریت فرهاد آذر افزا

- ♦ 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: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: 66271267 mobile: 9122077929

فکس: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ همراه: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com

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



### هاگ بار

حمل و نقل بین المللی  
( شرکت سهامی خاص )  
کریر - فورواردر  
حمل و نقل بین المللی و داخلی  
مجیز به ناوگان یخچال دار، کفی،  
کشنده بر، تانکر، چادری  
تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،  
خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹  
تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱  
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹  
email: info@hbtc.biz



### بهروش سریع

شرکت حمل و نقل بین المللی  
ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و  
صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس  
استفاده از سرویس های کامیون  
کشتی، ریلی و هواپیما  
بسته بندی، بیمه و ترخیص کالا  
دارای نمایندگی در کلیه گمرکات  
و بنادر کشور  
تهران: خیابان دکتر بهشتی، خیابان  
پاکستان، کوچه هشتم، پلاک ۹  
طبقه سوم، کد پستی: ۱۵۳۱۷  
تلفن: ۳-۸۸۷۴۱۵۶۱-۲۱  
۸۸۷۳۹۰۹۷  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳  
info@behaveshsarie.com



### کارگو اطلس

کریر - فورواردر  
حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی  
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،  
ترانزیتی به ترکمنستان،  
افغانستان، ترکیه، عراق،  
آذربایجان، ارمنستان و بالعکس  
حمل محموله کرویژ از اقصی نقاط  
اروپا به ایران  
تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان  
صدف، پلاک ۲۱، (مجتمع اداری جامعه)،  
طبقه دوم، واحد ۲۱  
تلفن: ۳-۲۲۳۶۰۹۷۱-۲۱  
نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴  
cargosatlas@yahoo.com  
www.cargosatlas.ir



### شرکت حمل و نقل بین المللی تی بی تی

T.B.T  
(کریر - فورواردر)  
حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی  
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت  
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی  
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و  
کلیه گمرکات مرزی کشور  
آدرس: تهران، خیابان شهید قرنی، بالاتر از  
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی  
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵  
فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰  
E-mail: sales@tbtco.ir



### Esfand Tarabar International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

### شرکت حمل و نقل بین المللی اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱  
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



### YEKEH TAZ SARIE CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

### یکه تاز سریع

کریر - فورواردر  
حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی، ترانزیت  
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه، ترکیه،  
افغانستان، عراق  
• حمل دریایی از چین، ویتنام  
و بنادر خور دور و بالعکس  
• دارای نمایندگی در کلیه مرزهای  
ورودی و خروجی و شهرهای تبریز، مشهد،  
اصفهان، شیراز، اراک  
تهران: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،  
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،  
طبقه ۶ شرقی، واحد ۴۲  
تلفن: ۰۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸  
نمبر: ۸۸۸۱۲۲۶۱  
yts.com58@yahoo.com



### پارس سیر

کریر و فورواردر  
(با مسئولیت محدود)

- حمل کانتینر و فر آورده های نفتی  
از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج،  
طبقه ۵، واحد ۵۰۷  
تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵  
فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸  
نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد،  
ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک  
ساختمانی مقدم، طبقه اول  
تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱  
فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰  
همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ مجیدی نیا  
parssairco@gmail.com



### آفتاب دریا

کریر - فورواردر

• دارای نمایندگیهای معتبر خارجی  
• دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر  
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،  
ترکیه و امارات.  
• حمل به وسیله انواع کشتنه ها در خصوص  
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی  
و حمل مرکب  
• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی  
و ترکیبی.  
• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان  
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...  
تهران، خیابان شهید فندی (پالیزی)،  
ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰  
تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵  
۸۸۷۵۹۲۲۷  
فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷  
www.tad-co.com  
info@tad-co.com



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

### جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،  
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹  
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱  
تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵  
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱  
E-mail: info@jybco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**تندیس ترابر**

صادرات، واردات، ترانزیت، گروپاژ  
حمل محصولات زمینی - دریایی و گروپاژ  
پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه،  
آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکراین و  
کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینر و  
کامیون های ایرانی و خارجی  
دفتر اختصاصی شرکت در ترکیه، گرجستان  
و کلیه مرزهای ورودی کشور

تهران: بلوار کشاورز، بین وصال شیرازی و نادری،  
پلاک ۱۹۶ طبقه چهارم، واحد شمالی  
کد پستی ۱۴۱۶۶۳۳۱۶۸  
تلفن: ۸۸۳۹۰۷۶۲ - ۶ - ۸۸۹۹۴۷۰۴  
فکس: ۸۸۳۹۰۸۴۶

www.tandistarabar.com  
tandistarabar@gmail.com



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



**پیش‌تازان**

شرکت حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

**PISHTAZAN**  
INT.L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۶۱۳۹۳۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تلکس: ۲۳۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail:info@pishtazan.net



شرکت بازرگانی دریایی و حمل و نقل بین المللی

**دریا زمین اروند**

(بهره‌ر خاص)

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

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصاب،  
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com  
info@arvandsealand.com

## گروه شرکت های آوارس



شرکت حمل و نقل بین المللی آوارس ترابر  
(کریو-فورواردر)

خدمات دریایی آوارس

توسعه تجارت آوارس آسیا

آوارس گرجستان



سرویس های دریایی، زمینی، ریلی، هوایی، مرکب ■ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات کشور  
■ دارای نمایندگی خارجی در کشورهای ترکیه، آلمان، ایتالیا، فرانسه، سوئیس، بلژیک، هلند، کانادا، عراق، دبی، هند، چین و تایوان  
■ سرویس منظم ترانزیت مواد نفتی از کشور عراق به کشورهای دیگر از طریق بنادر جنوبی کشور با آمار ورودی روزانه بیش از ۱۰۰ دستگاه تانکر  
■ انجام کلیه امور بازرگانی از ثبت سفارش و حمل کالا تا ترخیص کالا و تحویل درب انبار (Door To Door) و انجام کلیه امور مربوط به واردات،  
صادرات و ترانزیت (داخلی و خارجی)، خروج موقت، ورود موقت، مرجوعی  
■ حمل منظم روزانه تخم مرغ، مرغ منجمد، کنجاله سویا از ترکیه به ایران و از ایران به عراق و بالعکس  
■ انجام کلیه امور بازرگانی خارجی از قبیل: خرید، فروش، صادرات و واردات کالاهای تحریمی، پالایشگاهی، پتروشیمی



آدرس: تهران، خیابان انقلاب، بین میدان فردوسی و چهارراه کالج، کوچه سمنان، پلاک ۶، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۹۳۳۰ (خط ۱۵) / ۰۲۱-۸۸۸۰۸۴۶۲ / ۰۲۱-۸۸۸۰۸۴۶۲

www.atitco.com / info@atitco.com / info@atitco.ir / info@alvaresgroup.ir / info@alvaresmarine.com



شرکت بر و بحر ایران  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

**WAN HAI LINES**

نمایندگی انحصاری خط کانتینری  
WAN HAI های

نمایندگی کشتیرانی  
حمل و نقل بین المللی  
خدمات تحویل گیری کالا به صورت  
درب به درب

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،  
پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

تلفن: ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵

فکس: ۸۸۶۴۳۳۳۰

E-mail:info@iranlandsea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**پژوهش**

کریو-فورواردر

(زمینی، دریایی، ریلی)

حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت  
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس  
انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،  
امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان طالقانی، بین وصال شیرازی  
و فلسطین، خیابان فریمان، پلاک ۴۲، طبقه ۴

تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴-۳۵-۶۶۴۶۲۴۹۸

۶۶۹۵۷۷۳۶-۶۶۴۰۶۷۴۰

ترمینال کرج: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱-۱۲

www.pazhoohesh.org  
info@pazhoohesh.org



**دنیای‌گرد**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

**DONYA GARD**  
International Transport &  
Shipping Agency co.Ltd

با سابقه ۴۰ ساله

در امر فورواردری-کریو و ترانزیت کالابه  
کشورهای اروپایی، CIS، عراق، افغانستان

حمل تخصصی محموله های  
سوختی و یخچالی

خدمات گمرکی و ترخیص کالا  
در کلیه گمرکات کشور

دارای نمایندگی فعال داخلی و خارجی  
دفتر مرکزی تهران

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمبر: ۰۲۱-۴۴۴۶۶۸۱۸

شعبه مشهد: ۰۵۱-۳۵۰۲۰۶۵۰

www.Donyagard.ir  
Azad@Donyagard.ir



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 اتک،  
طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳-۵ / ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com  
vafarah\_co@yahoo.com



**حمل و نقل بین المللی**  
**خط سفید خزر**

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت

علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس، مشهد، دوغارون، خرم آباد

تهران: ابتدای نواب، برج سهیل  
دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۶-۰۲۱  
نمبر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**گیتی رسان کالا**

♦ حمل و نقل بین المللی  
**International Transportation (Air, Sea and Land)**

♦ پست سریع بین المللی Courier  
♦ حمل و نقل داخلی Domestic Transportation  
♦ ترخیص حرفه ای کالا Customs Clearance  
♦ بسته بندی و انبارداری Packing & Warehousing  
♦ مدیریت لجستیک Logistics Management  
♦ مذاکره خرید و تامین تجهیزات

در صنایع مختلف Industry Solutions

تهران: اتوبان همت غرب، باکری جنوب، نرسیده به اتوبان حکیم، خیابان نیلوفر، پلاک ۱۱  
تلفن: ۷-۴۴۱۷۷۱۶۲-۴۴۲۳۰۰۰۰ / ۴۴۱۷۷۱۶۸  
نمبر: ۴۴۱۷۷۱۶۸  
www.grk.co.ir      THR.sales@grk.co.ir



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**یاسمن**

(زمینی، دریایی، هوایی)

♦ خدمات گمرکی ترخیص کالا  
♦ حمل محمولات وارداتی و صادراتی  
♦ ترانزیت کالا  
♦ حمل یکسره  
♦ دارای نمایندگی در کلیه نقاط دنیا  
♦ دارای دفاتر در کلیه شهرها، گمرکات و مرز های کشور

تهران: خیابان وزرا، نبش کوچه سوم، پلاک ۲۷، طبقه ۵، واحد ۸  
تلفکس: ۸۸۷۲۱۷۹۰ / ۸۸۷۱۷۱۲۸  
۸۸۷۲۳۹۷۸  
miraj@jasminlogestic.com  
www.jasminlogestic.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**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  
نمبر: ۸۸۷۴۶۵۵۰  
کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱-۱  
نمبر: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲  
سلیمانیه: ۰۷۷۷۰۲۰۴۰ / ۰۷۱۷۲۰۰۷  
بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸  
باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱  
jafarsouri@yahoo.com



**حمل و نقل بین المللی**  
**آلفاتیر**

♦ فورواردر

♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی  
♦ ترانزیت کالا  
♦ استریپ و استیفینگ کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور

تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸ / ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱  
نمبر: ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱ / ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵  
همراه:

www.alphatirco.com  
f.golpagoun@alphatirco.com  
f.sarmadi@alphatirco.com



**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

آدرس: خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۲۵، ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)  
نمبر: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



**کاوین کالا**

حمل و نقل بین المللی و لجستیک

**Kavian Kala**  
Intl Transport & logistics Co. Ltd.

دفتر مرکزی، تهران: سه‌رودی شمالی، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان قندی، شماره ۸۳، واحد ۱  
تلفن: ۸۸۵۴۵۹۵۱  
نمبر: ۸۸۵۴۵۳۴۹  
info@aryagroups.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**پیوند ترابر آسیا**

(کریر - فورواردر)

• حمل زمینی، هوایی، دریایی، ترانزیت  
• مجهز به کامیون های یخچال دار و چادری  
• مجهز به کامیون های تانکر دار برای حمل قیر دارای پیمان  
• جهت خرید قیر از کلیه پالایشگاهها  
• دارای نمایندگی در کشورهای اروپایی و دفتر مستقر در کشورهای ترکیه و گرجستان

آدرس: تهران، خیابان خواجه عبدالله انصاری، کوچه هشتم، پلاک ۲۲، طبقه دوم، واحد ۶  
تلفن: ۹۸-۲۲۸۷۲۷۹۷-۲۱ / ۰۲۱-۳۴۴۸۶۵۷۷  
نمایندگی در تبریز: ۰۲۱-۳۴۴۸۶۵۷۷  
فکس: ۰۲۱-۲۲۸۶۲۶۱۳

www.ptatransport.com  
info@ptatransport.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**سیروان ترابر ماد**

Sirwan Tarabar Maad  
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

◀ ترانزیت کالاهای خشک  
◀ ترانزیت فرآورده های نفتی  
◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی  
◀ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴  
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)  
نمبر: ۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com  
www.sirwantarabar.maad.ir



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا  
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی  
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا  
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲  
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۸۲۰۸۷۷۹  
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
**www.shamekh.org**  
**info@shamekh.org**



### شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میرداماد، خیابان دامن افشار، پلاک ۵۴، واحد ۱  
 تلفن: ۱۱-۸۸۸۸۱۸۰۸-۸۸۶۴۶۷۷۵ | فکس: ۸۸۶۴۶۷۷۵  
**www.pishronavgan.com** | **info@pishronavgan.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی

### سپهر ران ترابر

متخصص در امور فورواردرینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم  
 تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱-۲۲۰۲۸۷۸۰  
 شماره: ۲۲۰۲۸۷۸۰  
**info@sepehrun.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارسا ترابر پرشیا**

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

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

تلفن: ۴۲۳۰۴  
 فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: **info@pasargas.com**

### نوآرا ترابر آسیا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)



شماره ثبت ۱۳۶۴۱۹

فورواردر - ترانزیت

دریایی - زمینی - هوایی

- ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل کانتینری (به ویژه کره جنوبی) و فله کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
- سرویس ویژه ترانزیت ریلی
- انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- دارای نمایندگی های معتبر فعال در چین، امارات، ایتالیا و سایر کشورها

تهران: بالاتر از میدان ولیعصر، جنب گمرک ج.ا.ا، کوچه رحمتی بهمیری، پلاک ۹، واحد ۳  
 تلفن تماس: ۲۹ الی ۸۸۹۲۱۰۲۷ | فکس: ۸۸۹۰۴۷۲۷

**Nevara.ta@gmail.com** | **www.nevara-asia.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱  
 تلفن: ۴۲۳۰۴-۰۲۱  
 شماره: ۸۸۷۶۷۰۶۰-۰۲۱



### سرعت ترابر ایرانیان

شرکت حمل و نقل بین المللی

**info@soratarabariranian.com**

- دارای نماینده فعال و امکانات لجستیکی و خدمات ترانزیت در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- حمل تخصصی انواع مایعات و مواد شیمیایی با استفاده از تانکر استیل و چهار مواد داشتن امکانات ویژه متخصص جهت حمل انواع محمولات سنگین (کمرشکن و بوزی)
- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- انجام پروژه های ترکیبی و خدمات حمل و نقل دریایی، وارداتی، صادراتی، کانتینر دربست و گروپاژ
- دارای پایانه اختصاصی به مساحت ۱۰ هکتار با کلیه امکانات جهت واردات و صادرات در اسکله شهید رجایی

آدرس: خیابان آفریقا (جردن)، جنب پمپ بنزین، کوچه نور، پلاک ۱۳، طبقه اول، واحد ۲  
 تلفن: ۲۱-۸۸۶۶۲۳۱۰ | فکس: ۰۲۱-۸۸۶۶۱۲۴۳ | کدپستی: ۱۹۱۷۷۴۵۱۹۱



### شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

### KALA BAR

International Transport & Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت

- ترانزیت کالا از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- سرویس کامیون ایرانی و خارجی به کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس
- دارای نمایندگی انحصاری در کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، رومانی، بلغارستان، ترکیه، یونان، چین و تایوان
- دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار تحت پوشش جهت حمل محمولات فاسد شدنی به مقصد کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸  
 تلفن: ۹-۷۷۶۷۱۱۵۶، ۷۷۵۳۲۶۲۰ | شماره: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه: ۱۹ و ۳۲۷۵۵۵۱۷-۰۴۴  
 نمایندگی مشهد: ۳۷۲۷۷۲۳۵ / ۳۷۲۶۶۲۳۰-۰۵۱

**www.kalabar.net** | **info@kalabar.net**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**بارفرابری ستارگان**  
**STARS FORWARDING (Ltd)**

ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس  
 حمل محمولات پروژه ای (ترافیکی و سنگین)  
 حمل محمولات وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)  
 دارای شبکه گسترده نمایندگیها در اکثر کشورها

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲  
 تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ نمابر: ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰  
 info@starsforwarding.com  
 info@starsforwarding.net

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: ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)  
 www.rgfc.net info@rgfc.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

تلفن: ۶۶۴۶۹۶۱۵ / ۱۲-۶۶۴۶۹۶۱۱-۰۲۱  
 فکس: ۶۶۴۹۱۷۹۸ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶  
 tatarabar@yahoo.com ghasemi@tatarabar.com  
 Alipour@tatarabar.com S: trans\_shams

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**توزال تکرو آسیا**

♦ فورواردری  
 (جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی)  
 ♦ نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران: خیابان حافظ، پایین تر از طالقانی، خیابان رشت، بن بست قمی، پلاک ۶، واحد ۱۲  
 تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳-۷ نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳  
 info@toojaltakro.com www.toojaltakro.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**امیر ترابر آسیا**

کریر و فورواردری

♦ حمل جاده ای و دریایی و ریلی به و از کلیه کشورها  
 ♦ سرویس منظم از بندر عباس به کشورهای CIS، عراق و ترکیه  
 ♦ حمل کانتینری کالاهای وارداتی-صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس  
 ♦ پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، سوخت و کالاهای یخچالی  
 ♦ حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی

تهران: خیابان آپادانا (خرمشهر)، خیابان عربلی (نوبخت)، نبش کوچه هفتم، پلاک ۲۴، طبقه ۶، واحد ۱۱  
 تلفن: ۸۸۵۰۰۱۶۱ / ۸۸۳۲۵۱۹۲۳ / ۸۸۵۰۰۱۶۷ / ۸۸۵۰۰۱۶۵ / ۸۸۵۰۰۱۶۴ / ۸۸۵۰۰۱۶۳ / ۸۸۵۰۰۱۶۲ / ۸۸۵۰۰۱۶۱  
 amirtarabarsi@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)  
**سی بن ترابر**

Sea Bone Tarabar International Transport Co.(P.J.S)  
 کریر - فورواردر Carrier - Forwarder

♦ ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخلی کشور، آسیای میانه، آذربایجان، افغانستان، عراق و بالعکس  
 ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی توسط کامیون، کشتی  
 ♦ ترخیص قطعی کالا از کلیه بنادر و گمرکات کشور

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳  
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲۳-۹۳ فاکس: ۸۸۴۶۷۶۴۲  
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com

دفتر نمایندگی ترکیه

**DEVCO LOJISTIK**

International Transport Co.Ltd

Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3  
 d:13 kucubakkakoy atasehir/istanbul  
 Tel: +90 216 575 51 34 - 35  
 Fax: +90 216 575 51 41  
 GSM: +90 530 171 63 26  
 E-mail: devcolojistik@gmail.com  
 www.devcolojistik.com

دفتر نمایندگی آلمان:

phonix handels  
 Add: dusseldorf-Germany  
 Tel&fax: 004921193892516

Sareban Safa

مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

sarebansafa@yahoo.com

**شرکت ساربان صفا**

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۲۵۹۲۲۳

واردات - صادرات کالا به

ایتالیا، ترکیه، لبنان، گرجستان، اکراین، بلغارستان که به صورت پروژه، گروپاژ، ترافیکی، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک اقتصاد نوین، پلاک ۱۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ (۰۲۱)  
 نمابر: ۸۸۴۰۹۸۲۲ (۰۲۱) همراه: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴



## شرکت کشتیرانی بینا تجارت دریا

■ نمایندگی کشتیرانی

■ سرویس فیدرینگ جهت حمل کالا و خودرو از کشورهای حوزه خلیج فارس به تمامی بنادر جنوبی کشور

■ فورواردری ■ چارترینگ ■ ترانشیپ و ترانزیت ■ خدمات فراساحل

بوشهر: خیابان ولیعصر، ساختمان کیامتورز

تلفن: ۷۷۳۳۳۴۵۰۵ (+۹۸) فکس: ۷۷۳۳۳۴۵۰۶ (+۹۸) موبایل: ۰۹۱۷۱۰۲۷۰۰۲ (+۹۸)

www.Binaseatrade.com

Bina\_Sea\_Trade@yahoo.com



شرکت حمل و نقل  
بین المللی



آرنامهر

تیران - ایتالیا

- ◀ بهترین قیمت حمل از ایتالیا و چین
- ◀ حمل زمینی، دریایی، هوایی، نمایشگاهی و ترانزیت از کلیه نقاط
- ◀ عضو رسمی انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی و فیاتا
- ◀ دارای نمایندگی های معتبر در آمریکای جنوبی، اروپا و خاور دور

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه دهم، پلاک ۱۱، واحد ۱۹

تلفن: ۸۸۷۴۴۷۱۴ - ۸۸۵۳۶۵۴۴

فکس: ۸۸۷۴۵۲۹۲



## آران اکسپرس

خدمات حمل و نقل و پست سریع بین الملل

- ◆ حمل و نقل بار هوایی صادرات / واردات (داخلی و بین المللی)
- ◆ ارائه خدمات پست سریع و تحویل در درب شرکت و منزل (داخلی و بین المللی)
- ◆ حمل بار غیر مسافر
- ◆ پیگیری آنلاین کالا از طریق وب سایت شرکت
- ◆ ترانزیت کالا و کلیه امور گمرکی
- ◆ حمل و نقل دریایی ◆ صندوق امانات ◆ بسته بندی

تهران: خیابان توانیر، خیابان نظامی گنجوی، کوچه پناه، پلاک ۱۶، طبقه همکف  
تلفن: ۸۸۱۹۲۴۳۸ / ۸۸۱۹۲۵۴۴

دورنگار: ۸۸۷۹۱۵۷۵ سیستم پیام کوتاه: ۳۰۰۰۲۶۶۶۱۰۰۰۵

www.aranexpress.com info@aranexpress.com

## مشکین

حمل و نقل بین المللی

سال تاسیس: ۱۳۴۶

نماینده انحصاری شرکت **DB SCHENKER** در ایران

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، پلاک ۲۲، طبقه سوم

کدپستی: ۱۵۱۳۹۱۴۵۱۳

تلفن: ۸۳۷۲۰ - ۸۸۷۰۳۰۹۰

info@meshkinco.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

Wiseman  
International  
Transport Co Ltd

## ویسمان



هوایی - دریایی - زمینی

- ◆ نمایندگی رسمی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و هواپیمایی ماهان و سایر خطوط هوایی
- ◆ حمل هوایی توسط کلیه ایرلاین ها به ایران و بالعکس
- ◆ حمل زمینی به صورت کامیون دربست و گروپاز از اروپا
- ◆ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
- ◆ فریت، بسته بندی و امور گمرکی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، بعد از خیابان پاکستان، شماره ۲۲۷، طبقه ۲، واحد ۶

دفتر فرودگاه: تهران، فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرک شماره ۳۱

تلفن: ۸۸۵۰۵۳۹۰ - ۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹

www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org

فروش کانتینر ۲۰ فوت و ۴۰ فوت با قیمت مناسب

در تهران - بندرعباس - خرمشهر - بوشهر

۰۹۱۲۵۹۴۵۹۴۷ - ۰۹۱۲۴۰۸۸۷۴۱

**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com

Email: info@shaahintrans.com



**MUSKAN CONTAINER LINE**  
ABC Best IN 'T  
ALPIN FORWARDING  
AUTO IMPEKS RUSSIAN



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

**راتوک**

- هوایی، زمینی، دریایی
- فله، کانتینری، گروپاژ
- دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه کشورهای اروپا، آمریکا، روسیه، خاوردور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹  
تلفن: ۸۴-۳۵-۸۸۹۳۵۹۳۳-۰۲۱ / شماره: ۸۸۹۳۵۸۸۹-۰۲۱

www.Ratooc.com

info@Ratooc.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

**کیان مهر ترابر**

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای ( فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲  
تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶-۰۲۱ شماره: ۸۸۸۶۵۹۳۰-۰۲۱

trans043@neda.net

**MHK Co-op**  
International Transport Co.



**محک رانان**  
حمل و نقل بین المللی

**اولین شرکت تعاونی حمل و نقل بین المللی در ایران**

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، قلهک، کوچه سجاد، شماره ۷۰، طبقه ۴، واحد ۱۰

تلفن: ۴۵۵۷-۲۲۰۰۴۵۵۷-۰۲۱ فاکس: ۲۲۶۰۹۸۳۸-۰۲۱  
www.mahkranan.com

E-mail: mhkcoop@parsonline.net  
info@mahakranan.com



**Jahan Jaded**

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 الهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲  
تلفن: ۸۸۸۹۱۴۵۸۰-۰۲۱ شماره: ۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱

info@jahan-jaded.com

www.jahan-jaded.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ترانزیت ایران و ترکیه**

- ♦ خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی ♦ حمل کالاهای وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)،
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی ♦ ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور ♦ حمل کلیه محمولات ترافیکی
- ♦ سنگین و فوق سنگین ♦ دارای دفتر اختصاصی در ترکیه

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف  
تلفن: ۸۸۸۰۸۰۹۰-۰۲۱ شماره: ۸۸۸۰۷۷۳۱  
همراه: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳

info@iranturkey.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

**پیام عنقا**



تهران: خیابان وزراء، کوچه سوم، پلاک ۲۴، طبقه همکف  
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۳۳-۸۸۷۰۱۹۲۸-۰۲۱ فاکس: ۸۸۵۵۸۰۱۳-۰۲۱  
همراه: ۰۹۱۲۳۵۴۰۳۰۵

info@payamangha.com





**Pole One Trans**  
International Trans, Co. LTD

**پل وان ترابزر**

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۴۳۷۲۲ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
آریا ترابزر راد (ایریت)

(حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران سابق)

کریر - فورواردر  
(زمینی - دریایی - هوایی)

دارای رقابتی ترین کرایه حمل با بیش از ۳۰ سال سابقه  
تهران: خیابان طالقانی، بعد از خیابان مفتاح، ساختمان اسپید، پلاک ۱۶۶، طبقه سوم

تلفن : ۰۲۱-۸۸۸۲۱۰۵۰۳-۳      شماره : ۰۲۱-۸۸۸۲۴۱۶۸

www.irit-co.ir  
Info@irit-co.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی  
پارس سوربن الیت

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه‌های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،  
خیابان ساوچی‌نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۵۷۱۵-۸۸۱۷۵۱۵۳-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۳۲-۸۸۱۷۵۷۳۲  
فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰  
تلفن: ۰۲۲۲۵۴۴۸۰-۳۲۲۵۴۴۸۱ فاکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۴۴۸۱

کالای سریع

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
International Shipping  
and Forwarding Co.



کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی، تخلیه و بارگیری  
ترخیص کالا، حمل شهری، انبارداری، توزیع کالا

تهران: خیابان طالقانی، بین بهار و مفتاح، نبش ملک الشعراء بهار، ساختمان تارا،  
پلاک ۱۲ طبقه هشتم فاکس: ۸۸۸۴۴۵۷۲، ۸۸۸۴۳۷۴

تلفن: ۵-۸۸۸۳۶۶۶۴، ۸۸۸۳۴۷۵۸، ۸۸۸۲۷۷۱۰، ۸۸۸۲۵۱۳۳

No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran

Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664

Fax: (+9821) 88844572 , 88843176

E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

آذر تیر اراس



Azar Tir Aras

International Transport Co. Ltd.

تهران: خیابان سه‌رودی شمالی، بالاتر از خیابان خرمشهر، کوچه توپچی  
پلاک ۴۲، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۵۲۲۶۹۷-۸۸۵۲۲۶۹۶-۸۸۵۲۵۱۷۲ شماره: ۸۸۵۲۵۱۷۲

Tel: +9821-88522697 / 88522696

Fax: +982188525172

www.azartiraras.com info@azartiraras



**UNIPACK S.A.**

International Movers &  
Freight Forwarders

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

شرکت یونپاک

بسته بندی لوازم منزل و مبلمان

بسته بندی کالاهای نمابشگاهی و ماشین الات و آثار هنری

ساخت صندوق های جوی

کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار

حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی

جایجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه

عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرها در امریکا و اروپا و اسبا



www.unipack.ir

info@unipack.ir

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

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تامین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیایی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فوروردی در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فوروردی)
- امکان صدور بارنامه داخلی در شهرهای تهران، کرمانشاه، اراک، خرم آباد، شیراز، آبادان، عسلویه، مشهد و اصفهان



حمل و نقل بین المللی و داخلی بوتان ران

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۹۸۹۴  
۰۲۱-۸۸۵۰۰۸۹۰

گواهینامه ها

www.butanerun.com info@butanerun.com

عضویت ها



### شرکت حمل و نقل بین المللی ناوگان پارس جم

#### کریبر - فورواردر - ترانزیت

- ♦ حمل محمولات نفتی از عراق و بالعکس
- ♦ حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک
- ♦ مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- ♦ دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- ♦ تهران، خیابان ترکمنستان، کوی نارون، پلاک ۳، طبقه همکف
- ♦ تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۹۴۷-۸۸۴۶۱۹۵۸ فکس: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۱۴۱

E-mail: crm.npj.int@gmail.com  
E-mail: navgan.pars.jaam@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

### تیرداد سپهر

شماره ثبت: ۱۸۱۱۹۶

TIRDADSEPHR

International Forwarding & transport Co.LTD.

فورواردر - ترانزیت

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، ساختمان تجاری طوس،  
طبقه ۵، واحد ۹۹

تلفن: ۰۲۱ ۶۹ ۳۱۳۰ فکس: ۰۲۱ ۶۹ ۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir  
tstco1381@hotmail.com



### شرکت تهران راهوار (ب.م.م) Tehran Rahvar Co. Ltd. International Freight Forwarders

کریبر - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net  
info@tehranrahvar.net

### amadrah International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

نمایندگی خطوط هوایی امارات، قطر، لوفت هانزا و ماهان  
دفتر مرکزی، تهران: خیابان افریقا، بالاتر از خیابان دستگردی، پلاک ۱۳۴، واحد ۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷-۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲ نمابر:

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)، ترمینال کارگو، شماره ۳۲

تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۸-۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷ نمابر:

www.amadrah.com info@amadrah.com



### نرم افزار حسابداری جامع تخصصی حمل و نقل

دریایی - زمینی - هوایی - ترکیبی  
به ۲ زبان فارسی و انگلیسی

- ♦ تهیه سود و زیان هر پرونده به طور مجزا
- ♦ گزارش گیریهای مختلف از قسمتهای مختلف حمل
- ♦ میزان سود و زیان ماهیانه
- ♦ ثبت دریافت و پرداخت نقدی - چکی
- ♦ ثبت خودکار فاکتورهای خرید، فروش، دریافت و پرداخت پروژه ها
- ♦ ثبت خودکار اسناد حسابداری مرتبط با پروژه ها، خرید و فروش، دریافت و پرداخت نقد و چک
- ♦ استفاده چند شرکتی
- ♦ حق دسترسی گروههای کاربری به فرمها
- ♦ محاسبه پورسانت کارمندان قسمتهای فروش با متدهای جدید
- ♦ ارسال صورتحساب نمایندگان به زبان انگلیسی

#### و صدها امکانات دیگر

تهران: پل گیشا، به طرف امیرآباد، روبروی دانشکده مدیریت، کوچه پروانه، پلاک ۴، ط ۳، واحد ۲۱ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۳۶۱۸۶-۸



## یکتا مارین

نماینده کشتیرانی  
(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات کانتینری به بنادر چین، اروپا، آفریقا، کانادا، آمریکای شمالی و بالعکس
- ♦ حمل کلیه محمولات وارداتی از اروپا با سریع ترین زمان حمل
- ♦ حمل بارهای گروپاژ و هوایی به ایران با کوتاهترین زمان
- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات صادراتی یخچالی با کانتینر از بنادر ایران

تهران: خیابان ملاصدرا، خیابان شیرازشمالی، کوچه نرگس، برج پاپلی، طبقه سوم، واحد سوم

تلفن: ۸۸۰۶۸۱۲۸ - ۸۸۰۶۸۲۰۴ - ۸۸۰۶۸۱۷۴  
opr@yektamarine.com  
www.yektamarine.com



## ماروسی ترابر

کشتیرانی و ترابری بین المللی

- ♦ مالکیت و مدیریت کشتی
  - ♦ خدمات نمایندگی کشتی و دعاوی بین المللی
  - ♦ خدمات مهندسی و پشتیبانی فراساحل
  - ♦ خدمات لجستیک و ترابری بین المللی
- تهران: بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری، شماره ۵۹، طبقه اول  
کد پستی: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ - ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳  
www.maroos.net maroos@maroos.net



## شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران



نماینده انحصاری خط کشتیرانی SIMATECH در ایران



دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱

تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰ (خط ۱۵) فاکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳  
بندرعباس: تلفن: ۰۷۶۱ - ۵۵۵۸۰۶۵ (خط ۵) فاکس: ۰۷۶۱ - ۵۵۵۸۰۶۱  
بندر امام خمینی: تلفن: ۰۶۵۱ - ۲۲۲۵۰۰۶ فاکس: ۰۶۵۱ - ۲۲۴۴۱۳۶  
خرمشهر: تلفن: ۰۶۳۲ - ۴۲۲۷۷۰۲ فاکس: ۰۶۳۲ - ۴۲۲۷۷۰۲

Email: ils-teh@iranlandservice.com  
www.iranlandservice.com



## مرعی ساحل بندر

شرکت خدمات بندری و دریایی

- عضویت در انجمن پایانه داران بندر ایران
- عضویت در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- عضویت در انجمن بوزی داران
- عضویت در اتحادیه مالکان شناور



حمل و نقل نگله های سنگین و فوق سنگین در اقصی نقاط کشور با داشتن ۱۱۸ محور بوزی گلدفر



- ❖ تخلیه و بارگیری کالاهای متفرقه
- ❖ حمل کالا توسط شناورهای ملکی
- ❖ جابجایی بندری برای کالاهای متفرقه، فله خشک و کانتینر
- ❖ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کالای فله و مواد معدنی

دفتر مرکزی: ۳۳۵۱۴۲۵۳ / ۳۳۵۱۴۲۵۵ / ۳۳۵۱۴۱۵۴ (۰۷۶)  
دفتر دب: ۲-۹۷۱۴۲۳۸۹۳۴۱+  
دفتر تهران و کشتیرانی یونس سکان دریا: ۲۲۶۵۱۴۱۷ / ۲۲۶۵۴۱۰۶ - ۰۲۱



## 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
- ♦ بارگیری محمولات فله صادراتی نظیر گوگرد و کلینکر
- ♦ حمل زمینی کالا با بهره گیری از گروه مجرب و حرفه ای
- ♦ تنظیم عقد قرارداد های حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴  
تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۶/۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ فکس:

saleh@pashamarine.com



## شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

Tropical Marine Line  
(TML) Shipping Co. Ltd.

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌ای

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



## کشتیرانی آداک مارین

- دارای دیپو اختصاصی در تهران با تجهیزات کامل و تیم مجرب در بهترین موقعیت (بین گمرک شهریار و غرب)
- آماده ارائه سرویس به محمولات صادراتی شما از درب کارخانه به کلیه مقاصد شامل حوزه خلیج فارس، آفریقا، خاور دور و اروپا
- ارائه کلیه سرویس های کانتینری جهت محمولات صادراتی و وارداتی

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

تلفن: ۵-۸۸۴۹۸۶۰ - ۸۸۸۰۵۹۱۵ نامبر: ۸۸۸۰۵۹۱۵ تلفن ترمینال کانتینری: ۹-۵۵۲۴۱۰۰۸

Depot@adakmarine.ir - www.adakmarine.ir - info@adakmarine.ir



## شرکت خدمات بندری، فنی و مهندسی آریا دیزل اروند

نمایندگی فروش و پس از فروش:

۱. شرکت NEUERO آلمان (سازنده انواع Ship Loader & Ship Unloader های پنوماتیک و مکانیکی)
  ۲. شرکت (SIBRE)SIGERLAND آلمان (تولید کننده انواع ترمزها و وایرهای صنعتی)
  ۳. شرکت JCHI چین (تولید کننده انواع جرثقیل های بوم خشک و بوم تلسکوپی سنگین و نیمه سنگین)
  ۴. شرکت JEIL کره جنوبی (تولید کننده انواع Cyclo Drive, Gear Reducer, Geared Motor)
- دارای شعب در: بندر شهید رجایی (بندر عباس)، بندر امام خمینی (ره)، بندر خرمشهر، بندر انزلی

دفتر مرکزی، تهران: بلوار میرداماد، شماره ۱۴۹، واحد ۱۳ | تلفن: ۲۶۴۱۵۸۱۲ / ۲۶۴۱۵۳۶۱ - ۰۲۱ - ۲۶۴۱۵۹۱۸ - ۰۲۱  
 دفتر بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا | تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۱۲۳۷۹۶ - ۹۷ - ۰۷۶ - ۳۲۱۲۳۷۹۵ - ۰۷۶  
[www.aryadiesel-co.com](http://www.aryadiesel-co.com) | [info@aryadiesel.com](mailto:info@aryadiesel.com)



## شرکت کشتیرانی سیما مارین

نماینده انحصاری خط کشتیرانی PERMA SHIPPING LINE در ایران

- ♦ حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ حمل تخصصی مایعات غیر خطرناک با استفاده از FLEXI TANK

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول  
 تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۶۴۳۵۵۵ - ۸۸۶۴۳۵۵۵ | فکس: ۰۲۱ - ۸۸۶۴۳۵۵۵  
 شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، روبروی دانشگاه پیام نور، کوچه دلاوران ۲۸، ساختمان شماره ۸ | تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۶۰۰۰۶  
 سایر شعب: بندر امام خمینی، بندر خرمشهر، بندر بوشهر و بندر چابهار  
[www.simamarine.ir](http://www.simamarine.ir) | [info@simamarine.ir](mailto:info@simamarine.ir)



## خدمات بندر جنوب (با مسئولیت محدود)

South Port Services Co. Ltd

Shipping & Project Forwarding

طراح و مجری عمل پروژه ها

تهران-فیابان ونک-شماره ۱۱۰-برج آینه-طبقه ششم-واحد ۶۰۷  
 تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۸۵۱۵۷ - ۸۸۷۸۵۱۵۸ | نماینده

[info@spsir.com](mailto:info@spsir.com) . [www.spsir.com](http://www.spsir.com)



شرکت خدمات دریایی

## نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لنڈینکرافت:

- مرجان کیش ۱: ۳۰۰۰ تنی کارگو، رورو، تانکر
  - میران قشم: ۲۰۰۰ تنی کارگو، رورو
- محدوده فعالیت: خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند  
 بندرعباس: مجتمع تجاری زیتون، طبقه دوم  
 تلفن: ۰۲۱ - ۳۲۲۲۱۶۴۵ / ۳۲۲۲۳۲۹۵ - ۰۷۶ - ۳۲۲۴۱۱۰۹ - ۰۷۶  
[jt.bandar@gmail.com](mailto:jt.bandar@gmail.com)



## کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
- مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
- حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
- حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
- خدمات فورواردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲  
 تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۷۷۰۵۷۱ - ۸۸۷۷۴۳۶۱ - ۶۲ - (+۹۸۲۱)

[operations@seawaves-shipping.net](mailto:operations@seawaves-shipping.net)  
[www.seawaves-shipping.net](http://www.seawaves-shipping.net)



## کشتیرانی الماس دریایی شرق آسیا

نماینده انحصاری خط Alpha Shipping جهت ارائه سرویسهای منظم کانتینری NVOCC از برزیل

- ♦ دارای نماینده های انحصاری در کشورهای اروپایی، آمریکای جنوبی، آفریقا و خاور دور و خاورمیانه
- ♦ حمل محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین
- ♦ چارترینگ، فورواردرینگ، حمل مرکب
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی کالا و بیمه
- ♦ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی
- ♦ دارای دفتر اختصاصی در کشور آلمان و امارات

دفتر مرکزی، تهران: سهروردی شمالی، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۵

تلفن: (خط ۷) ۸۸۵۳۱۹۷۰ | نماینده: ۸۸۵۰۷۰۸۲

شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴

[Info@diamondmarine.org](mailto:Info@diamondmarine.org) | [www.diamondmarine.org](http://www.diamondmarine.org)



**شرکت سیراف دریا لیان**  
Siraf Darya Lian

ارایه دهنده خدمات  
مطلوب در زمینه های:  
♦ کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی  
کریر-فورواردر  
♦ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا  
♦ ترانزیت و حمل  
کالاهای صادراتی، وارداتی  
از مبادی مختلف به ایران و بالعکس  
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک،  
ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱  
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۲۲  
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳  
sdshippinga@gmail.com



**شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا**  
PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.

♦ سرویس های حمل خودرو (Ro / Ro)  
♦ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ و اجنسی  
♦ حمل محمولات سنگین و ترافیکی  
♦ حمل محمولات نفتی  
♦ حمل محمولات پروژه ای توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۱-۲  
بندر عباس  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۰۵۴  
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۰۵۴

تلفن: ۶۶۵۷۲۹۰۷-۱۴  
تهران  
نمبر: ۶۶۵۷۲۹۰۳ و ۰۶

chartering@petroasia.net info@petroasia.net



**شرکت پیش بر**  
کشتیرانی و ترابری بین المللی  
PISHBAR  
SHIPPING AND INT'L  
TRANSPORT CO.

آدرس: تهران: خیابان طالقانی،  
شماره ۱۸۰، طبقه دوم  
تلفن: ۸۸۳۲۱۲۸۰ (۸ خط)  
فکس: ۸۸۳۰۹۱۳۳  
2ND Flr. No. 180, Taleghani  
St., Tehran- Iran  
Tel: +98-21- 88321280 (8 lines)  
Fax: +98-21- 88309133  
E-mail: info@pishbar.com  
Site: www.pishbar.com



**شرکت حمل و واردات ایران**  
Hamle Varedat Iran  
Co SA

No. 9 EAST GARMSAR ST.,  
SOUTH SHIRAZ AVE., MOLLA  
SADRA - TEHRAN-IRAN

Tel: +98 21 8804 8030  
Fax: +98 21 8804 8801

Email: Info@hamlevaredat.com  
Web: www.hamlevaredat.com



**seatrade**  
Sea Trade International SA  
www.seatradeinternational.ch


Expert in:

- Road transportation Network
- Warehousing Network
- Cargo Projects
- Fresco

Provide logistics services at: Australia, New Zealand,  
Africa, South Africa, South America, Canada and Asia

Exclusive Agent in Iran  
Hamle Varedat Iran Co SA

www.hamlevaredat.com



شماره ثبت: ۸۸۳۰  
**شرکت کشتیرانی پریان دریای جنوب**

■ تامین نیرو و تجهیزات،  
بکارگیری، اجاره شناور و  
ارائه خدمات به سکوها و  
بنادر نفتی ■

بوشهر: خیابان ولی عصر، ساختمان  
حاجیانی، طبقه ۳، واحد ۱۵  
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۷۰  
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۳۳  
www.pdjco.ir



**کوله بار**

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی  
شماره ثبت: ۵۷۵۸۸  
صاحب امتیاز و مدیر عامل: خانم مهندس نیک پور

♦ حمل محموله از کلیه نقاط جهان با کامیون های ایرانی، ترک و عراقی  
♦ توانایی اجرای عملیات حمل مواد سوختی، مواد غذایی، سنگ های معدنی و ...  
♦ حمل دریایی با کانتینر و ترانزیت محمولات از مبدا به مقصد نهایی  
♦ داشتن امکانات وسیع، نیروهای مجرب و متخصص  
♦ دارای نمایندگی های رسمی، کارآزموده و با سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن: ۰۲۱- ۸۸۵۷۸۲۹۸  
info@koolehbar.com  
nicolenikpour@yahoo.co.uk

فکس: ۰۲۱- ۸۸۴۷۷۶۰۵  
www.koolehbar.com  
nikpour.infolondon@yahoo.com



**کشتیرانی پرشیا اهرام**  
Persia Ahram Shipping

فورواردر رسمی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی والفجر  
واردات و صادرات کالا - حمل دریایی فورواردرینگ  
چارترینگ - حمل گروپاژ - ترانزیت داخلی و خارجی  
حمل هوایی - ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور

**ارائه خدمات EXWORK از کشورهای اروپایی**  
دارای نمایندگی در بنادر ایران

آدرس: تهران، خیابان قائم مقام، کوچه ماگنولیا، پلاک ۱۵، طبقه ۴، واحد ۱۹  
تلفن: ۸۸۳۲۹۱۱۶ تلفکس: ۸۸۳۲۹۱۱۷  
مدیریت: احمد قاسمی ۰۹۱۲۱۹۹۴۹۳۰  
persiaahram\_co@yahoo.com



Seas Ark S.A.

شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)  
تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان  
هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس،  
بندر بوشهر، بندر خارک،  
بندر چابهار، بندر عسلویه،  
بندر خرمشهر و انزلی

info@seasark.com  
www.seasark.com



S.R.A  
Safa Rah Aria

شرکت حمل و نقل بین المللی

سفاراه آریا

کریر-فوروردر

مدیر عامل: مالک اسماعیلی

• صادرات، واردات، ترانزیت، گروپاژ  
تهران: خیابان طالقانی ما بین استاد نجات الهی و  
سپهد فرنی، پلاک ۳۰۴، طبقه اول، واحد ۳  
تلفن (خط ویژه): ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۵۱۱۹۲  
همراه: ۰۹۱۲۲۸۸۹۷۶۴

www.safaraharia.ir  
safarah.co@gmail.com



حمل و نقل بین المللی،  
کشتیرانی و خدمات دریایی

گروه راهبران

RAHBARAN GROUP

International Transport, Shipping



مهییار ایران  
حمل و نقل بین المللی کالا (فوروردر - کریر)

MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



راهبران پیام

حمل و نقل بین المللی کالا

RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران  
PAYAM TERMINAL



یامی لاین جلوبال

للتجارة العامة ش.ذ.م.م

YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C

مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

• حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده  
عربی به بنادر ایران و بالعکس

• ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)،  
ترکیه، اروپا و بالعکس

• دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری  
• دارای نمایندگی های فعال در چین، دویی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس،  
تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان فتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۲۳۸-۴۰ فکس: ۰۲۱-۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹

Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com  
info@rahbaranpayam.com



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

• حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های  
از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس  
• دارای نمایندگی مشهورترین  
خطوط کشتیرانی جهان و فوروردرهای 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 قصبی،  
کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲  
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، نمابر: ۸۸۷۶۰۱۸۳  
www.iranatarabar.com



کژال ترابر

Kazhal Transport

حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی

• دریایی، زمینی، هوایی

• نمایندگی کلیه خطوط هوایی

تهران، بزرگراه جلال آل احمد،

پلاک ۱۳۷ واحد ۳

تلفن: ۸۶۰۱۶۲۶۵ - ۸۶۰۱۶۲۷۱

۸۸۲۸۱۷۲۳۳ - ۸۸۲۴۷۲۱۴

info@kazhaltransport.com  
www.kazhaltransport.com



شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

معرفی شرکت و توانمندی ها:

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

♦ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارتینگ)

♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات  
صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

♦ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس

♦ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس

♦ خدمات بندری: مدیریت بهره برداری بندر صیادی بوشهر در کانال بین المللی بوشهر به طول ۱۸۰ متر عمق ۷ متر مجهز  
به امکانات رفاهی، آب، برق و سالن سرپوشیده حراج آبزیان مجهز به سیستم سرمایشی و برودتی آماده پذیرش انواع شناور  
های صیادی و تدارکاتی با طول حداکثر ۷۰ متری باشد.

مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۵ و ۶  
شعبه: بوشهر - چهار راه شیلات - بلوار والفجر - بندر صیادی بوشهر تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis\_persiangulf@yahoo.com



**شرکت ستاره بندر سفید**  
WHITE STAR PORT CO. LTD  
(با مسئولیت محدود)

خدمات بندری، تخلیه و بارگیری  
نمایندگی کشتیرانی

- ♦ چارترینگ و فورواردرینگ
- ♦ انواع کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ ترخیص کالا و خدمات انبارداری و مشاوره امور گمرکی
- ♦ ترانزیت و ترانشیپ با بیش از ۲۰ سال سابقه

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۹۲۷  
تلفکس بندر امام:  
۵۲۲۲۶۲۱۷ / ۵۲۲۲۶۲۳۷ - ۰۶۱-۵۲۲۲۶۲۳۷  
همراه: ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱  
rabani.wsp@gmail.com



شرکت کشتیرانی

**ندای ساحل جنوب**

**Nedaye Sahel Jonoub shipping co.**

- حمل کالای صادراتی و وارداتی به اروپا، آسیا، آفریقا و آمریکا
- سرویس حمل ترانزیت به CIS و بالعکس
- حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی  
تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱  
نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹

**SEAROSHAK**  
Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

شرکت خدمات کشتیرانی  
**روشاک دریا**

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی

Novel • Allied • Searoute

در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۶۲۸  
info@searoshak.com

## گروه شرکت های حامل

حمل و نقل بین المللی، لجستیک، خدمات بار هوایی، کشتیرانی، ترانزیت کالا، بسته بندی و برگزاری کالاهای نمایشگاهی



حامل شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

زمینی، هوایی، دریایی

**HAMEL International Transport Logistics services**

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۱-۵۵ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltarnsportco.com

info@hameltarnsportco.com

www.hameltransportco.com



راه ترابر شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق العملکاری، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بار فرابر شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

**BARFRABAR International Transport co.**

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**SARAY International Freight Forwarders**

کریر - فورواردر

تهران: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۶۴۵۲۲ / ۳۳۳۴۲۶۳۶ / ۰۴۱-۳۳۳۴۱۱۴۵ / نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفر بر شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی

**SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.**

♦ نمایندگی هواپیمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی

♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هواپیمایی داخلی و خارجی

♦ نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)

♦ تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)

♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف  
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۶-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.com



(با مسئولیت محدود)

**گیتی جاده و دریاترابر**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات مربوطه

**GITY JADEH  
& DARYA TARABAR**

تهران: سه رودی شمالی، خیابان خرمشهر،

پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۱

info@wrscو.ir



R.D.S

شرکت کشتیرانی

**راهیان دریای سعادت**

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
Rashi & R.D.S

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله

◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و گروپاژ

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۰۴ / ۱۵۰۲ (خط)

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۱۹۰۹

www.rdsshipping.com

info@rdsshipping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

**کیهان بحر جنوب**

(بامسئولیت محدود)

♦ نماینده کشتیرانی داخلی و خارجی

♦ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای

حوزه خلیج فارس، مالک شناور

♦ دارای شعب در کلیه بنادر و جزایر جنوب ایران

♦ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی،

ساختمان یاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۲۷-۸

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۰۷

info@kayhanshpg.com

www.kayhanshpg.com

**شرکت مدیریت بار و دریا**  
**Sun Logistics** نمایندگی:  
**SP Container Line**  
**St. John Lines, APL Line**

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی  
 تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمنان غربی، پ ۳ و ۳ و ۳  
 تلفن: ۸-۰۲۸۷۷۷-۲۲۰  
 شماره: ۲۲۰۲۸۷۷۹

**CARGO SEA TRADERS Co.Ltd**  
 shipping Agency & Int'L Freight Forwarder

**تاجران دریا کالا**  
 نمایندگی خطوط کشتیرانی

● حمل انواع کالا توسط کانتینرهای معمولی، یخچالی، OPEN TOP، FLATRACK به کلیه نقاط دنیا  
 ● حمل محمولات مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از **ISO TANK & FLEXI**  
 ● حمل کالا به صورت **EX WORK**  
 ● نماینده خطوط کشتیرانی: OEL - MLI - CST - RSL - UPSL

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷  
 تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ شماره: ۸۸۱۹۷۵۴۵  
**www.cargoseatradrs.com**

**شرکت حمل و نقل بین المللی بادپا اردبیل**

حمل مواد سوختنی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس  
 حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانتینر به کشورهای همجوار  
 جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۱۶۳۳۲۳۳

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۰۷-۸  
 شماره: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳  
**badpa\_ardabil@yahoo.com**

**شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه**

♦ خدمات نمایندگی کشتیرانی  
 ♦ نمایندگی کشتیرانی SPICA بلژیک  
 ♦ همکاری با شرکت های بزرگ اروپایی  
 ♦ انجام عملیات تخلیه و بارگیری کشتی در بندر امام خمینی  
 ♦ انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳  
 شعب: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندر عباس  
 تلفن: ۲۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۲۶۲۸۶۹  
 شماره: ۲۲۹۱۲۴۸۵  
**www.tirajehshipping.com**  
**info@tirajehshipping.com**

**شرکت امیدان ساحل پارسیان**

● خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)  
 ● خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوها نفتی و Firefighting standby)  
 ● تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی  
 ● چارترینگ

تهران: پاسداران شمالی، فرمانیه، پایین تر از سه راه اقدسیه، کوچه سیفان، پلاک ۹، واحد ۲  
 تلفن: ۳-۲۶۱۱۱۲۹۲-۰۲۱  
 شماره: ۲۶۱۱۱۳۴۱-۰۲۱  
**info@ospico.com** **www.ospico.com**

**شرکت کشتیرانی امواج نیلگون خرمشهر**

(با مسئولیت محدود)

آدرس دفتر: خرمشهر، انتهای خیابان فردوسی، نرسیده به درب گمرک ساختمان نیلوفر، واحد ۶  
 تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۶۶۲۸۲  
 شماره: ۰۶۱-۵۳۵۱۰۶۶۲  
**A-N-Shipping@yahoo.com**

**دریا سپید**  
 (سهامی خاص)  
 تأسیس ۱۳۶۴

نمایندگی و خدمات کشتیرانی  
 خدمات حمل کانتینری انواع کالا  
 بارگیری و تحویل کالا در محل  
 حمل انواع کالای فله، خشک و مایع  
 حمل کالای پروژه، حجیم و سنگین  
 خدمات ترانزیت و حمل مرکب  
 خدمات چارترینگ و فورواردینگ

**دارای شعب در بنادر تجاری کشور و فعال در مقاصد کثیر بین المللی**

خیابان ولیعصر، خیابان مقدس اردبیلی  
 خیابان پسیان جنوبی، برج پسیان جنوبی  
 پلاک ۱۴، طبقه ۱، واحد ۱۴ تلفن: ۷۵۳۰۱۰۰  
**sales@seaspeedgroup.com**  
**www.seaspeedgroup.com**

**دریا سپید**  
 نمایندگی خطوط کشتیرانی

**EMKAY Line**

**هماهنگ دریای پارس**

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰  
 تلفن: ۲۶۷۰۵۷۹۱-۲۶۷۰۵۳۸۱-۲۶۷۰۵۴۶۶  
**ss@parsseaharmony.com**  
**info@parsseaharmony.com**

**ستاره**  
 (با مسئولیت محدود)

**STAR MARINE Services Co.LTD.**

مدیر عامل:  
 محمد مهدی عسگری بهبهانی  
 زمینه فعالیت:  
 ● نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ  
 ● نماینده انحصاری خط عربستان سعودی **Bahri Mitsui O.S.K.Line (MOL)**

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار، خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه سوم، واحد ۱۲  
 کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۴۸  
 تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸  
 شماره: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷  
**www.starmarine.net**  
**info@starmarine.net**

**شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی مینو دریای خلیج فارس**

مدیر عامل: حمیرا علوی  
 ♦ نمایندگی شناورهای داخلی و خارجی  
 ♦ حمل و نقل دریایی  
 ♦ صادرات و واردات

شعبه های دیگر استان بوشهر:  
**دلوار، دیلم، بوالخیر، گناوه**

دفتر مرکزی بوشهر: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳۰ / ۳۳۳۸۹۵۸-۰۷۷  
 بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷-۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲ دیر:  
 خارگ: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲





کشتیرانی بین المللی  
**آریا بندر سپنتا**

دریایی، زمینی، هوایی  
• ترانزیت از مبادی ورودی  
به گمرکات داخل و خارج کشور  
• دارای نمایندگی فعال در کشورهای  
آسیایی و اروپایی

تلفن: ۸۸۵۲۷۹۸۰ فکس: ۸۹۷۷۵۲۳۸

www.absshipping.com  
info@absshipping.com



کشتیرانی **فانوس دریای نیلگون** (با مسئولیت محدود)  
**Blue Lighthouse Shipping Company Ltd**

- سرویس کانتینری از بنادر آسیا، آمریکا، کانادا، استرالیا و اروپا به بنادر جنوبی ایران
- خدمات چارترینگ و مشاوره حمل کالای فله
- خدمات فورواردرینگ، حمل دریایی، جاده ای، هوایی، ترکیبی و ترانزیت
- ارائه خدمات جانبی و مشاوره جهت کاهش هزینه های حمل
- نمایندگی Transargo اروپا، آمریکا، استرالیا
- نمایندگی انحصاری چین UniTrans International Logistics co. Ltd
- نمایندگی World Best Logestics کره

تهران: میدان فاطمی، ساختمان فاطمی، پلاک ۱۳، طبقه ۸، واحد ۸۴  
(خط ویژه) تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۴۰۷ نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۶۵۱۵۵

www.bls-co.com info@bls-co.com



شرکت کشتیرانی  
حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی

**فروغ ساحل جنوب**  
(با مسئولیت محدود)  
**South Coast glow Co.**  
Shipping and Intl. Transport Co.Ltd

مدیر عامل: عبدالحمید ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق  
ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸  
تلفن: ۴۴۱۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴  
نمابر: ۰۲۱-۴۴۱۳۱۸۲۶  
همراه: ۰۹۱۳۱۱۷۷۱۵



**DOLPHIN**  
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و  
خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان  
سنجایی (بهروز)، بن بست اول،  
پلاک ۱۶، طبقه ۴

تلفن: ۲۲۹۱۴۱۸۴-۸  
فکس: ۲۲۲۶۵۵۲۳

دفاتر نمایندگی:  
بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی،  
بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net  
www.dolphinshipping.net



Logistics  
**Admiral**

**ادمیرال لاجستیک**

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه های و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل و وارداتی
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴  
فکس: ۰۲۱-۸۹۷۷۷۶۵۴



خدمات کشتیرانی موج مد  
نمایندگی 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: (۱۰خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳  
فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵  
شعب داخلی:  
بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،  
بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
**خطوط گسترده جنوب**  
**SouthWide Lines Shipping Services**

کد پستی: ۷۵۱۳۸۹۷۳۴۴

- حمل کانتینری (Reefer, LCL, FCL)
- نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ترانزیت داخلی و خارجی
- خدمات دریایی

بوشهر: خیابان دهقان، ساختمان حافظ، طبقه دوم، واحد ۷  
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۵۰۰۶۱-۲ نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۴۲۸۳۶ همراه: ۰۹۱۷۱۷۳۰۲۴۷

Info@southwidelines.com  
www.southwidelines.com



شرکت کشتیرانی  
**خط آبی بی تا**

- نمایندگی کشتیرانی
- چارترینگ کشتیهای نفتی و فله
- ترانزیت، اجاره مخازن ساحلی و تخلیه و بارگیری فرآورده های نفتی
- خدمات بندری، حمل، انبارداری و تخلیه و بارگیری کالاهای فله و خشک

تهران: سعادت آباد، خیابان ۲۸، پلاک ۵۵، طبقه اول  
تلفن: ۸۸۵۸۳۴۲۳ / ۸۸۵۸۳۴۱۶ نمابر: ۸۸۵۸۳۷۸۸

www.bbl-marine.com ops@bbl-marine.com



**PSV**  
Pearl of Sea View Co.Ltd.

**خدمات دریا منظر مروارید**  
هوایی، دریایی، زمینی

- حمل و مشاوره محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین
- چارترینگ، فورواردرینگ، حمل مرکب
- حمل محمولات فله و یخچالی
- دارای نمایندگی های انحصاری در کشورهای آلمان، ایتالیا، کره جنوبی، مالزی، امارات، ژاپن، عمان، اسپانیا، مصر، آفریقای جنوبی، برزیل

دفتر مرکزی، تهران: سهروردی شمالی، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۶  
شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، برج ملکه آسمان ها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۴  
تلفن: ۸۸۵۳۳۵۵۰ نمابر: ۸۸۷۵۱۱۲۷

Info@psvservices.org www.psvservices.org



## شرکت کشتی و کالا

(با مسئولیت محدود)  
کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی کالا  
تهران، خیابان استاد مطهری،  
خیابان کوه نور، خیابان هفتم،  
پلاک ۱، طبقه ششم، واحد ۶۳  
تلفن: ۸۸۵۰۲۰۵ - ۸۸۷۳۷۲۶۹  
فکس: ۸۸۵۰۴۲۸۰  
secretary@cargoshipco.com



شرکت کشتیرانی

## امواج آبی ایرانیان

نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آدرس: خیابان سعدی، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه ششم، شماره ۸  
تلفن: ۷۷۶۱۰۸۸۳ / ۷۷۶۱۲۱۵۳ / ۷۷۶۱۳۵۰۵ / ۷۷۶۱۵۱۶۸-۹  
فکس: ۷۷۶۱۸۶۱۸  
darabian@iranianbluewaves.com



## سپهر دریا بندر

شرکت خدمات کشتیرانی و بار هوایی

• حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی  
• حمل کالا به صورت کانتینری، فله، خرده بار و فول  
• ترانزیت کالا به گمرکات  
داخلی و ترانزیت خارجی  
• حمل کالا به صورت Ex-Work  
تهران: خیابان مطهری، خیابان فجر، نبش  
خیابان غفاری، پلاک ۵۵، طبقه ۳، واحد ۸  
تلفن: ۸۸۳۴۱۵۴۲-۳ / ۸۸۳۲۷۵۱۱-۲  
نمابر: ۸۸۳۲۷۸۱۹  
info@skyseaport.com



خدمات دریایی و بندری شرکت

## ساحل نمایان بندر

• تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری  
• ترخیص کالا و استریپ کانتینر  
• مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷  
• باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات  
بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با  
حذف نیروی انسانی در خن کشتی  
و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات  
تخلیه و بارگیری  
بندر عباس: بلوار پاسداران،  
روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،  
پلاک ۱۱۴، واحد ۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰  
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲  
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵  
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷  
sahelnamyan.bnd@gmail.com



## ادمیرال فیدرز

• ارائه سرویس فیدری از بنادر ایران به بنادر مهم منطقه  
• ارائه سرویس TBL از بنادر ایرانی به بسیاری از بنادر دنیا  
• دارای ناوگان مدرن و به روز  
• حمل کانتینرهای معمولی و خاص

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴  
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱



**DONYA BAR**  
International Transport &  
Shipping agency CO. LTD

## دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)  
آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،  
خیابان ۳۵، شماره ۷  
تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴  
۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱  
۸۸۷۷۳۹۵۱  
فکس:  
www.donyabar.com  
info@donyabar.com



## تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
◀ دریایی - زمینی - هوایی ▶ صادرات - واردات - ترانزیت  
◀ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم  
◀ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی  
◀ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور  
تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبدقزنی، ساختمان ۷۴  
طبقه ۵، واحد ۲۴  
تلفن: ۴-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴  
فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵  
tehrantir@gmail.com

شرکت خدمات کشتیرانی

## دریای نقره ای کاسپین

• نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه  
• نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه  
• دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار  
بندر انزلی: گازبان، خیابان رمضانی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳  
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸  
info@caspianilversea.com www.caspianilversea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱  
۶۶۷۲۵۹۹۲  
فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com  
info@tirkarantransport.com



کشتیرانی و ترابری بین المللی

## آرا باختر

فورواردر، کریر و نماینده خطوط کشتیرانی  
✓ حمل منظم کانتینری از کلیه بنادر چین، کره و تایوان  
✓ نماینده انحصاری **ASL**، پاکستان و امارات  
✓ نماینده انحصاری **YHL** چین  
✓ نماینده انحصاری **NTH** چین  
✓ حمل جاده ای و ریلی کالا به کشورهای حوزه **CIS** و افغانستان  
✓ حمل منظم کامیونی و دریایی از آلمان، ایتالیا، انگلیس و فرانسه  
✓ حمل هوایی از کلیه نقاط جهان به ایران  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۰-۷  
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۹۵۱۴  
www.abcgroup.ir  
www.ara-bakhtar.com

info@arabakhtar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## توکا ترابر

کریر - فورواردر  
(جاده ای - دریایی - ریلی)  
◀ حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای  
میانه و افغانستان  
◀ ارائه خدمات کانتینری منظم از بنادر اروپا  
◀ انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا در  
امور صادرات و واردات، عضو فیاتا  
مشهد، خیابان آبکوه، پلاک ۳۳۱، طبقه سوم  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۵۸۰  
فکس: ۷۲۹۷۵۸۵  
info@tookatarabar.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: ۰۳ ۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)  
فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com  
www.sevenseasir.com



PTEC

### شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

(سهامی عام)

ارائه دهنده خدمات لجستیک شامل:

- حمل و نقل جاده ای، دریایی، ریلی، ترکیبی و ترافیکی
- ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی

• انبارداری و بسته بندی

• مخزن داری • اپراتوری بندار

• دارنده تجهیزات ویژه حمل گاز، مایعات و محمولات خطرناک

صنعت نفت، گاز و پتروشیمی

• دارای نمایندگی در تهران، اراک، بندرامام، بندر عسلویه،

بجنورد، بندر عباس، شیراز، اصفهان، ایلام

آدرس: تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، پلاک ۳۲، تلفن: ۵۸-۸۸۵۷۶۴۵۶

www.ptec-ir.com - info@ptec-ir.com



### ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی بارگانی بین المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پروفورما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان  
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۷-۵۲۱۲۶۲۱۴-۱۱

نمابر: ۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعت جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saedjamshidian-co.com



نماینده رسمی فروش و خدمات پس از فروش لیفتراک های دیزلی، دو گانه سوز برقی هیوندای کره جنوبی

پاسارگاد ماشین پرشیا جنوب (سهامی خاص)

تهران، اسلامشهر، خیابان بسیج، روبروی شهرک سعیدیه

کدستی: ۳۳۱۶۹-۳۳۱۶۹-۶۹۴۱۵ تلفن: ۰۲۱-۵۶۴۷۸۸۹۲ فکس: ۰۲۱-۵۶۴۷۸۸۷۸

www.persiajonoub.net



### مدیریت: مجتبی دلگشایی

عملیات خدمات بندری در کلیه بنادر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

تهران: خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳ (۳۰ خط) نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳

بندرعباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران

تلفن: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰ نمابر: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳۰

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲

بندر نوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران ۰۱۱-۵۲۳۳۳۹۳۳

بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

www.spmco.co info@spmco.co



Zima Sepehr Darya

(امور کشتیرانی، کریر - فورواردر، خدمات گمرکی و ترخیص کالا)

### شرکت کشتیرانی زیما سپهر دریا

Zima Sepehr Darya Shipping Agency Co.

- دارای سرویس های منظم فله و کانتینری از / به بنادر حوزه خلیج فارس و هند و چین و اروپا
- زمینی، دریایی، هوایی
- ترانزیت داخلی و خارجی کالا و بیمه
- حمل محمولات، ترافیکی و یخچالی
- حمل محمولات پروژه ای
- دارای دفاتر نمایندگی در بندرعباس، خرمشهر و بوشهر
- دارای مجوز رسمی از سازمان بندر و کشتیرانی

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه نگار، برج نگار، طبقه ۱۳، واحد ۱۰

تلفن: (داخلی ۱۰۵) ۸۸۶۶۴۷۵ - ۸۸۶۶۵۵۹۶ - ۸۸۶۵۲۵۷۵ - ۰۲۱ فکس: داخلی ۱۰۰

www.zsd.asia mgr@zsd.asia info@zsd.asia

# ۵۰ سال خدمات حمل و نقل بین‌المللی هوراند



Tel: +۹۸-۲۱ ۳۳۹۱ ۶۷۸۹

www.HOORAND.com



شرکت خدمات کشتیرانی  
**خورشید دریای آبی**  
(با مسئولیت محدود)  
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

◆ نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران

◆ ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری از کلبه بندر جنوبی کشور به اقصی نقاط جهان بصورت حمل بندر به بندر و EX work

◆ حمل محمولات فله‌ای و پروژهای از کلبه بندر جهان

◆ حمل انواع محمولات فله خشک و مایع و کانتینری در کلبه بندر شمال کشور و کشورهای همسایه دریای خزر

◆ اجاره کشتی‌های فله بر و تانکری در سایزهای مختلف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۶۵۸۷  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۵۷۹۴۷

URL: www.BlueSeaSun.com  
E-mail: info@blueseasun.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
(با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر  
ترخیص

تهران: ایران شهر شمالی خیابان مهاجر بلاک ۲۴ طبقه دوم

کدپستی: ۱۵۸۴۶۶۵۴۱۲  
تلفن: ۸۸۴۹۱۱۲۲-۸۸۴۹۱۱۲۸  
فاکس: ۸۸۳۲۲۶۶۸

web site: www.abar.ir  
E-mail: info@abar.ir



شرکت حمل و نقل بین‌المللی  
و کشتیرانی

**حمل دریایی ایران**  
(سهامی خاص)

عضو انجمن کشتیرانی  
و خدمات وابسته

دفتر مرکزی: تهران، میدان ونک،  
خ شیراز جنوبی، خ گرمسار شرقی،  
شماره ۹، طبقه اول

تلفن: ۸۸۰۳۲۴۰۸ - ۹  
فاکس: ۸۸۰۳۲۴۰۶  
info@istcosa.net



**ره انجام** حمل و نقل بین‌المللی  
(کریر - فورواردر)

◆ سرویس حمل زمینی توسط کامیون‌های چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط اروپا و آسیای میانه با بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون

◆ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بناد و مرزهای خروجی و ورودی ایران

◆ دارای نمایندگی‌های خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اوکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان

◆ ترانزیت کلبه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور

◆ ترخیص کالا از کلبه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا

◆ ترانس شیب کالا از ایران به تمام کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی وجود ندارد

آدرس: تهران، خیابان ولی عصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه صدر، شماره ۴۷، واحد ۱

تلفن: ۸۸۸۰۷۰۸۳ - ۴  
۸۸۸۰۲۲۲۳  
فاکس: ۸۸۸۰۲۲۲۴  
www.rahanjam.ir  
info@rahanjam.ir



**خلیج پژم** خدمات بازرگانی و بندری

تهران: میدان امام، میدان احمدی روشن، بن بست کاملیا، پلاک ۷

فاکس: ۲۲۹۰۵۷۲۵  
تلفن: ۲۲۹۰۵۵۱۳ - ۱۵

دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصاد بندر شهید رجایی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶-۵  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶  
E-mail: info@pejamgulf.com



**شرکت دریای آبی خلیج فارس**  
(عملیات تخلیه و بارگیری)

◆ عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)

◆ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)

◆ رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا

◆ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال

◆ تقدیر نامه از سازمان بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)

◆ (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)

مدیران: کریم فر، شریفات

بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فاکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹  
website: www.bluedarya.com  
E-mail: blue\_sea\_pg@yahoo.com



## شرکت حمل و نقل بین‌المللی کارینا ترابر کیان

(با مسئولیت محدود)



نماینده کشتیرانی  
دریای آرام جنوب

- ◆ حمل تخصصی خودرود از امارات به ایران توسط کشتی‌های لن‌دینگ کرافت
- ◆ حمل و ترانزیت انواع خودرو از امارات به عراق، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۱ و ۳ تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۸۸۵۱۳۵۸۶ - ۷  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳  
www.karinatarabar.com www.southpacificsea.com  
info@karinatarabar.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



**شرکت حمل و نقل بین المللی بان راه توس**

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 کیسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله های کانتنری با انواع ترپلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله های ترافیکی سنگین و نیمه سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲  
سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۳۶۲۰۰۰۶۹  
خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۶۲۷

Email: Brtco\_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



## بهمن ترابرتوس

شرکت حمل و نقل بین المللی

**Bahman Tarabar Toos**  
International Transport Co.

حمل کلیه کالاهای صادراتی و ترانزیت به افغانستان و عراق و CIC

نشانی: مشهد، خیابان پاسداران، خیابان سالاری، پلاک ۲، طبقه ۲، واحد ۱۰۶

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۱، ۳۲۲۲۱۰۱۳، ۳۲۲۳۰۲۲۳

فکس: ۰۵۱-۳۲۲۳۰۰۹۲

E-mail: bahmantarabartoos@yahoo.com



### شرکت جاده طلایی

حمل و نقل بین المللی

کریر فورواردر  
حمل کالاهای صادراتی و وارداتی  
خدمات گمرکی ترانزیت و ترخیص کالا  
• دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دلم، آبادان، خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران  
• دارای دفتر نمایندگی در حمربه دبی  
• سرویس منظم هفتگی کشتی به بنادر ایران با همکاری شرکت خدمات

### بازرگانی آوای نیک پارس

ترخیص کالا  
• انجام کلیه امور بازرگانی، گشایش اعتباری و حواله ارزی اولویت های مجاز  
• دارای دفتر نمایندگی در شهر ایوو چین (آوای نیک چین) جهت عملیات کارگویی، انبارداری و بازرسی و ارسال اجناس به اقصی نقاط دنیا  
• ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخل کشور و به کشورهای همسایه  
• ارائه خدمات و تحویل کالا به صورت Door to Door به تجار محترم  
تهران: میدان شوش، خیابان صابونیان، تقاطع خیابان عابدینی، مجتمع اداری نگین، طبقه دوم، واحد ۵  
تلفن: ۰۵۷-۵۵۰۸۹۸۵ / ۵۵۰۸۹۸۰ / ۵۵۰۸۹۸۰  
www.avayenikpars.com  
www.jadehtalae.com  
info@jadehtalae.com



کالا گزیناس  
خدمات لجستیک و حمل و نقل بین المللی کالا

# KGP

حمل تخصصی مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ایزوتانک های  
MEG, VAM, 2-EH, HEXANE جهت حمل carbon steel و stainless steel

دفتر مرکزی: مشهد - بلوار سجاد - چهارراه بزرگمهر - برج نگین پاسارگاد  
طبقه پنجم - واحد ۵۰۳ تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۷ و ۳۷۶۷۹۱۵۵

isotank@logistix.ir www.kgpc.com



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
- دفتر مرکزی: مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاسارگاد، طبقه دوم، واحد ۸
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ / ۰۵۱-۳۷۶۶۳۴۵۲ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۴۵۲

www.atrakkbarhorasan.com  
msh-office@atrakkbarhorasan.com



حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام  
نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی  
۲ ساختمان شمس، طبقه ۵  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱  
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbar.toos.com  
E-mail: shabgirbar.toos@gmail.com



کریر فورواردر

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

• ترانزیت کالا به افغانستان  
و آسیای میانه و بالعکس

• نمایندگی در کلیه

مبادی ورودی و خروجی کشور

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان خرمشهر، بین  
خرمشهر ۶ و ۸، ساختمان ۹۸، طبقه اول  
تلفکس: ۰۵۱-۳۸۵۴۰۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶  
همراه: ۰۹۱۵۱۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۳۲  
بندر عباس: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷



شرکت حمل و نقل بین المللی ادیب ترابرت سپهر

(کریر - فورواردر)

- وابسته به صنایع شیمیایی ادیب
- حمل فرآورده های نفتی به صورت تخصصی (صادرات - ترانزیت)
- حمل کالا به کشورهای افغانستان - عراق - ارمنستان - پاکستان - آذربایجان - ترکمنستان
- دارای نمایندگی فعال در سراسر کشور
- نشانی: مشهد، بلوار فرامرزی عباسی، بین فرامرزی عباسی ۱ و ۳، مجتمع تجاری آناهیتا، طبقه دوم، واحد ۴
- تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۱۴۱۶۲ - ۳۶۰۱۴۱۶۱ - ۳۶۰۲۲۱۹۸ - ۳۶۰۲۲۱۹۷
- نمابر: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱

www.adibtarabarsepber.com - info@adibtarabarsepber.com  
adibtarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## میچکا ترابرت شرق

عضو کنوانسیون تیر

• حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه

به خصوص تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان

• حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی

• 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 فرتاح: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴


info@michka-mts.com



**پارت ترابر خراسان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی  
و یا ترانزیتی به کشورهای  
آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین سنا باد ۴۲  
و ۴۴، ساختمان ۴۴۰، واحد ۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱  
m.parttarabar@gmail.com



**امین تارا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(TIR)  
کریر - فورواردر  
(جاده ای، دریایی، ریلی)  
♦ ترانزیت، صادرات و واردات به  
کشورهای آسیای میانه، افغانستان،  
اروپا و بالعکس

نشانی: مشهد، انتهای خیابان سنا باد غربی  
بین سنا باد ۵۸ و ۶۰، شماره ۸۱۶،  
ساختمان امین تارا، طبقه ۴، واحد ۷  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۵-۷  
فاکس: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴  
همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۶۳۹  
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰  
amintara50@yahoo.com  
www.amintara.ir  
www.amintara.com



**ایران ویچو**  
حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی

دفتر مرکزی: سنندج  
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵  
تلفن: ۰۸۷-۳۲۲۹۰۶۷۸  
نمبر: ۰۸۷-۳۲۲۹۱۱۶۹  
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،  
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴  
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹  
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹  
نمبر: ۸۸۸۹۷۴۹۷  
iranvico@yahoo.com



**سورتمه ترابر خراسان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به  
کشورهای آسیای میانه  
افغانستان، عراق، پاکستان  
مشهد: خیابان ملک الشعراء بهار، بهار ۱۷،  
پلاک ۱۱۸، طبقه ۲، واحد ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۰۹۱۹  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۳۷۷۰۱

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،  
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲  
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹  
info@stk-shipping.com  
ceo@stk-shipping.com  
www.stk-shipping.com



**AMUT BAR TARABAR**  
International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آموت بار ترابر**  
(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه  
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،  
هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

مشهد، بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر جنوبی ۲۲، پلاک ۲۲، طبقه ۲  
تلفکس: (۱۰ خط) +۹۸۵۱-۳۷۶۵۷۹۲۰ کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۴۸۴۱  
موبایل: +۹۸ ۹۱۵ ۱۱۵ ۴۶۷۶  
www.amutbartarabar.com carrier.amutbar@gmail.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**زهره شب**  
کریر - فورواردر

♦ ترانزیت، صادرات و واردات به کشورهای آسیای میانه  
علی الخصوص افغانستان و بالعکس  
♦ ارائه خدمات کانتینری  
♦ حمل محمولات کانتینری و چادری

مشهد: میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵ / ۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۳۸۵۴۶۲۱۶  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ همراه: ۰۹۱۵۱۱۰۷۰۹۶  
www.zohreshab.com r.ahmadyar7096@gmail.com



**SHAYAN KAR KHORASAN**  
TRANSPORTATION ■ FORWARDING ■ LOGISTICS

**شایان کار خراسان** (سهامی خاص)  
ترابری بین المللی

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع،  
ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل های پروژه ای و ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

آدرس دفتر مرکزی:  
مشهد خیابان آیت الله عبادی ۴۷ شماره ۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳  
www.shayankar.com  
E-mail: info@shayankar.com  
Zip Code: 91458-65553



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**آبانراه طوس**  
کریر - فورواردر

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان،  
طبقه اول  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵  
Emial: bidel@abanrahtos.com - khavari@abanrahtos.com  
www.abanrahtos.com



**Rahnan**  
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**رهنان**  
(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۴۲۰۸

- کریر - فورواردر - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل جاده ای کالا به مقاصد کشورهای آسیای میانه - آذربایجان - عراق بویژه  
**پاکستان و افغانستان** در قالب محموله های صادراتی و ترانزیتی
- صادرات، واردات و ترانزیت محمولات میوه و تره بار با کامیونهای یخچالدار  
زاهدان، خیابان مدرس ۳، نبش غدیر

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۱-۲ شماره: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱  
rahnancargo@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی  
**اتیران**  
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی  
عضو کنوانسیون تیر (با مسئولیت محدود) شماره ثبت ۱۹۰۴۵  
۰۹۸۰ - ۰۹۱۵ ۵۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین  
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹  
بخش کریر ترکمنستان (غفتی): ۰۵۱۳۸۴۴ ۷۴ ۲۰۰ - ۰۹۱۵۵۰۲ ۱۱۴۲  
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴ ۷۰ ۸۵۰ - ۰۹۱۵ ۱۵۲ ۰۰۱۲  
**حمل و نقل داخلی کالا** ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰  
atiran@ymail.com

- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات ، صادرات و ترانزیت گاز مایع بنزین ، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گاز مایع تحت نظارت گمرک ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی



# گودرز گرگان

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری ساختمان سینا خط ویژه: ۹۰۹۰ ۰۱۷ ۳۴۵۲ فاکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

www.Goodarzgorgan.com  
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران : خیابان وزراء ، خیابان سوم ، پلاک ۲۶ ، واحد ۷  
تلفن: ۴۹۴۳ ۸۸۷۰ ۰۲۱ - ۴۹۵۲ ۸۸۷۰ ۰۲۱ فاکس: ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱



شرکت نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد  
BONYAD SHIPPING AGENCIES CO.

ارائه دهنده خدمات جامع کشتیرانی و نمایندگی در کلیه بنادر تجاری و نفتی ایران

دفتر مرکزی : تهران ، خیابان گاندی ، کوچه ششم ، پلاک ۳۸  
تلفن : ( ۵ خط ) ۸۸۷۹۵۲۱۱ فاکس: ۸۸۷۷۶۹۵۱

مدیر عامل : مجید لواسانی

شعب : بندر امام خمینی ، بندر عباس ، بندر بوشهر ، بندر عسلویه ، بندر انزلی ، بندر نوشهر ، بندر امیرآباد

Website: www.bosaco.ir

E-mail: bosaco@bosacoir.com & bosaco@bosaco.ir

شرکت حمل و نقل

## بزرگ خراسان

سال تاسیس : ۱۳۶۷ شماره ثبت: ۶۰۶۱

صنایع خورده بار و درستی

ارتباط با ما:

۰۵۱-۳۳۹۲۴۹۰۰-۴ / ۳۳۴۲۵۱۱۲-۳

۰۹۱۵۱۱۵۶۴۴۲ یحیی پور (مدیریت)

دفتر مرکزی: پایانه حمل و نقل، طبقه همکف، اتاق ۱۱۴

نشانی انبار: خیابان فدائیان اسلام، مقابل فدائیان ۱۹



### شرکت اهورا بار بندر امام

عملیات تخلیه و بارگیری مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- عملیات محوطه بندری
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵  
تلفنکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی  
تلفنکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴ همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahoorabar@gmail.com



## جهان کالا

♦ متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل، مبلمان و لوازم شخصی به تمام نقاط جهان کانادا، آمریکا، استرالیا، اروپا، آسیا و...  
♦ دریایی ، زمینی ، هوایی

♦ بسته بندی استاندارد ، تشریفات گمرکی ، فریت لوازم شخصی

مدیریت: معصومی مدیر بازرگانی: تبریزی

تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی،

خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۲۸۳، زنگ شماره ۳

تلفن: ۳۱-۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۰-۳۱ فاکس: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵/۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵

www.jahankalacargo.com

info@jahankala.com



حمل و نقل بین المللی

### حمل و نقل بین المللی آساتر ابر شرق کریر - فورواردر

- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات و بنادر کشور.
- سرویس منظم از بندرعباس به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، افغانستان و عراق.
- حمل کابینتری کالاهای وارداتی ، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس .
- ارائه خدمات حمل دریایی ، زمینی و ریلی ( MULTIMODAL ) .
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک ، دارو و کالاهای یخچالی .
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی .

دارای دفاتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان



ADD: Apt. No1, 5th floor, Qatar Air ways Bldg, between 2nd & 4th St., North janbaz Blvd, MASHHAD, IRAN  
TEL: +98 51 3766 4131-4 FAX: +98 51 3766 4130

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱  
تلفن: ۴-۳۷۶۶۴۱۳۱-۰۵۱ فاکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir

## شرکت های حمل و نقل بین المللی و داخلی



### شرکت حمل و نقل بین المللی سبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)  
 کریر - فورواردر - ترخیص کالا  
 ترانزیت و حمل کالا به پاکستان  
 افغانستان آسیای میانه و بالعکس  
 زاهدان، خیابان امام خمینی،  
 خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران  
 تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۱۹۵۶۴-۳۳۲۲۳۷۰۳  
 فکس: ۰۵۴)۳۳۲۲۴۶۰۵  
 همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸  
 ۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴  
[saba.mahan2172@yahoo.com](mailto:saba.mahan2172@yahoo.com)



### Sea Shell Persian Gulf Shipping Co

شرکت کشتیرانی  
**صدف دریایی خلیج فارس**  
 نماینده خطوط کانتینری SATLINE | CARAVEL  
 SEALINK | BHAVANI  
 کریر و فورواردر در حمل وسایط نقلیه و کالاهای فله  
 دارای شعب در بندرعباس، بندر امام خمینی، خرمشهر و بوشهر  
 تهران، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی، ساختمان ملاصدرا، شماره ۲۵۶، طبقه ۵، واحد ۲۰  
 تلفن: ۸۸۰۴۲۱۵۷ (۶ خط ویژه) فاکس: ۸۸۲۱۰۱۵۹  
 E-mail: [info@pgsss.com](mailto:info@pgsss.com)



شماره ثبت: ۲۴۸۸۲۸

### شرکت حمل و نقل بین المللی زمره راه سعادت

کریر-فورواردر  
 متخصص در امر ترانزیت کالا  
 دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران  
 تهران: تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زاثر،  
 طبقه سوم، واحد ۴۰۶  
 تلفکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۲۵۴۲ / ۶۶۹۰۴۹۵۵  
[arez1975@yahoo.com](mailto:arez1975@yahoo.com)



### شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی سلمان جنوب

(سهامی خاص)  
 حمل کلیه کالاها از بندرعباس  
 به کلیه نقاط کشور و خدمات  
 استریپ کانتینر  
 مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:  
 آقای شیرزاد غمگین  
 بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،  
 طبقه ۶، واحد ۶۰۲  
 تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰  
 تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰  
 ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵  
 نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶  
 همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



### شرکت حمل و نقل بین المللی پارسایان

آماده ارائه خدمات از کشور چین  
 و هندوستان و دومی به کشورهای  
 آسیای میانه

تبریز: ۴ کیلومتر جاده تبریز مرند نرسیده  
 به پمپ بنزین شهریار  
 تلفن: ۰۴۱-۳۲۴۲۴۹۴۰-۲  
 نامبر: ۰۴۱-۳۲۴۲۴۸۱۹  
 تلفن دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۰  
 نامبر دفتر چین: ۰۰۸۶۵۷۹۸۵۵۹۵۴۹۱  
[parsayan.group@gmail.com](mailto:parsayan.group@gmail.com)



### شرکت حمل و نقل جاده ای

### احسان هرمزگان

دارای کمرشکن ۱۱،۷۰۴ محور جهت حمل محمولات سبک و سنگین  
 به تمام نقاط ایران و قبول خدمات ترانزیت به خارج از کشور  
 مشاور در امور گمرکی جهت صادرات و واردات، دارای محوطه جهت  
 حمل شهری و انبار داری  
 دفتر مرکزی بندرعباس: بلوار جمهوری اسلامی، نرسیده به سه راه جهانبار، جنب ساختمان  
 ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو  
 مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳ / ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵  
 دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۵۶۳۹۶۵ / ۳۳۵۶۵۳۲۴-۶  
 دفتر عملیات: ترمینال غرفه ۱۰ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۳۰۲ / فکس: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۴۵۹  
 میدان تره بار: تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / نامبر: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴  
 دفتر عملیات شهرک حمل و نقل صدور بارنامه: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۳۰  
[ehsan.hormozgan@yahoo.co](mailto:ehsan.hormozgan@yahoo.co) [www.ehsan.hormozgan.com](http://www.ehsan.hormozgan.com)

### شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲  
 Armin Bazargan  
 Transportation co  
 بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی  
**صادرات - واردات**  
 دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،  
 روبروی بانک ملی  
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶  
 ۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶  
 فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴  
 دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴  
 تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱  
 همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶  
 ۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶  
[Bazargan\\_armin@yahoo.com](mailto:Bazargan_armin@yahoo.com)  
[info@arminbazargan.com](mailto:info@arminbazargan.com)



### شرکت حمل و نقل بین المللی مادترابر

♦ فعالیت در کلیه زمینه های حمل و نقل بین المللی صادرات، وارداتی،  
 ترانزیتی، مرجوعی، جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی  
 ♦ حمل محمولات به صورت فله، کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا،  
 خاور دور و بنادر جنوبی ایران  
 ♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای  
 اروپایی، آسیایی، آفریقایی و بالعکس  
 ♦ تخصص در حمل و نقل کالاهای نمایشگاهی  
 ♦ ترانزیت کالا از بندر ایران به مبادی مختلف  
 تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد شمالی  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۸۴۴ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۸۲۳۵۰ (+۹۸۲۱)  
 نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)  
[www.maadlogistics.com](http://www.maadlogistics.com) / [info@maadlogistics.com](mailto:info@maadlogistics.com)



### شرکت بازرگانی آرمان پدید

(سهامی خاص)  
 ♦ ارائه دهنده خدمات گمرکی صادرات-واردات و ترخیص کلیه  
 کالاها از تمامی گمرکات کشور  
 ♦ ارائه خدمات مشاوره ای بانکی و اعتباری  
 ♦ دریافت مجوزهای مربوطه  
 ♦ انجام ترانزیت و پاساوان کالا از گمرکات  
 ♦ ارائه خدمات مشاوره ای در پیاده سازی سیستم های ایجاد  
 ارزش افزوده در تجارت  
 ♦ ارائه کلیه خدمات بازرگانی خارجی  
 تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد جنوبی  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۸۴۴ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۸۲۳۵۰ (+۹۸۲۱)  
 نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)  
[info@Armanpadid.com](mailto:info@Armanpadid.com) [www.Armanpadid.com](http://www.Armanpadid.com)



## شرکت های حمل و نقل بین المللی

شرکت بازرگانی  
آذرتکار ساوالان



شرکت حمل و نقل بین المللی  
باراندیش



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
نگار ترابزرین



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی نگار ترابزرین با برخورداری از ناوگان جاده ای، کفی، بونکر، کانتینربر، تانکری و همچنین کادری مجرب و فعال در مرزهای آبی و خاکی آماده عقد قرارداد برای ارائه خدمات کشتیرانی، کربری و فورواردی سریع، ارزان و مطمئن در کریدور نوستراک می باشد.

### واردات و فروش انواع کامیون های مستعمل

دفتر مرکزی: اردبیل، بزرگراه بسیج، بین میدان شهید رجایی و پمپ بنزین زارع  
 تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۲۳۶ فاکس: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۵۰۰  
 دفتر تهران: امیرآباد شمالی، روبروی بیمارستان قلب (شریعی)، کوچه دانش ثانی، پلاک ۶۹، طبقه ۳  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۳۵۶۸۶ فاکس: ۰۲۱-۸۸۳۳۵۲۳۳۴  
 دفتر کشتیرانی: بندر انزلی، گازبان، میدان مالا، بلوار معلم، انتهای خیابان دوم، پلاک ۹  
 تلفن: ۰۴۴۲۵۷۵۷ / ۴۴۴۲۲۷۱۳ فاکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۲۷۱۳

ntzalizadeh@gmail.com



شرکت کشتیرانی  
کهکشان کالا و دریا

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ایران زمین



- حمل زمینی کالاها معمولی، یخچالی و کانتینری به اروپا و کشورهای CIS، عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و بالعکس
- حمل دریائی توسط انواع کانتینر معمولی و یخچالی از کشورهای خاور دور، حوزه خلیج فارس، اروپا و امریکا به بنادر جنوبی کشور
- ترانزیت کالا از مبادی ورودی کشور به داخل ایران، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و سایر کشورهای همسایه
- حمل دریائی کانتینری و فله از روسیه و بلاروس، کشورهای حوزه بالکان به بنادر شمالی ایران
- اخذ مجوزات لازم جهت صادرات، واردات و ترانزیت کالا از سازمان ها و ادارات مربوطه
- حمل انواع محمولات هوایی و ارائه خدمات فرودگاهی شامل ترخیص، ترانزیت و حمل مجدد (ترانزیت کالا) در فرودگاه امام خمینی به مقصد کلیه گمرکات و مناطق آزاد کشور
- حمل خرده بار بصورت روزانه از اروپا و ترکیه به ایران و بالعکس

• حمل محمولات ریلی توسط واگن های کفی، لبه دار، مسقف و تانکر

آدرس: خیابان دکتر مفتاح تقاطع چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۴ - ۵  
 فاکس: ۴۳۸۵۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰  
 فاکس: ۴۳۸۵۹۱۴۴

www.khakeshank-kd.com / E-mail: info@iranzamincorp.com www.iranzamincorp.com

سفر



شرکت سفیر ریل آسیا

شرکت های عضو مجموعه سفیر ریل آسیا با برخورداری از لوکس ترین واگنهای مسافری پیشتاز در ارائه خدمات در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور می باشند. در همین راستا تمامی شرکتهای عضو مجموعه سفیر همواره کوشیده اند تا با تکیه بر افزایش ناوگان مسافری سهم خود را در این حوزه افزایش و با ارتقاء سطح کیفی خدمات به مسافری نسبت به تامین انتظارات آنان اقدام نمایند. ما امید داریم که بتوانیم با بهره گیری از دانش روز و برنامه ریزی مناسب مبتنی بر تمامی امکانات موجود شرایط دلنشینی را برای سفر با قطار فراهم آوریم.

سایت فروش اینترنتی قطارهای مجموعه سفیر  
[www.safirrail.ir](http://www.safirrail.ir)



جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

تلفن: ۸۸۳۱۳۰۴۳

تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵-۹

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی ۵، پلاک ۲۱

www.safirrail.com info@safirrail.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**زمین دریا**  
فوروارد - کریر  
زمینی - دریایی - هوایی  
محل معمولات از بندر عباس به کلیه کشورهای مجاور

\* تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۷۶۸  
\* بندر عباس - خیابان سیدجمالین اسدآبادی جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا کدپستی: ۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ شماره ۹۱۳۷۷۶۶۵۱

تلفن	Tell
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۳۶	041-34470426
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸	041-34470608
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹	041-34470609
فاکس	Fax
۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲	041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave  
tabriz - iran post code : 5178937768  
zamindarya@yahoo.com



**شرکت حمل و نقل داخلی و بین المللی**  
**ارم ترابر**  
(زمینی - دریایی)  
ارائه کلیه امور حمل و نقل (داخلی و بین المللی)  
دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش چهارراه راهنمایی  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۳۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷  
فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۴۵۸۲  
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱  
info@eram-t.ir



**بارپچان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**Barpichan**  
International Transport Co.Ltd  
Carrier - Forwarder  
دفتر مرکزی: بازارگان، بلوار امام (ره)، جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو، مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۱۷-۳۴۳۷۵۰۲۵ (۰۴۴)  
فاکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۲۴ (۰۴۴)  
barpichan623@yahoo.com




**کالجار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی (سهامی خاص)  
International Transport & Air Cargo Services.co  
Carrier - Forwarder  
نماینده گی هواپیمایی ماهکس MahEx  
آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، فلائی دوی  
تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵  
فرودگاه تبریز، جنب ترمینال بار ایران ایر فکس ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲  
www.kaljar.co  
kaljar\_co@hotmail.com



**بها مین ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
فورواردر - کریر  
(با مسئولیت محدود)  
بازرگان: بلوار امام  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۶۵۰-۴  
۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۸۸  
۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۶۳ / ۳۴۳۷۳۲۷۲  
نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸  
www.behamin tarabar.com  
behamin\_tarabar@yahoo.com



**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: ۰۴۱-۳۴۴۷۳۲۳۰ و ۳۱  
فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸  
idealrah@gmail.com



**دوررو**  
کریر - فورواردر  
دارای شعب در کلیه بنادر و گمرکات ورودی و خروجی کشور  
◀ مجهز به کامیون های چادری و یخچالی استاندارد اروپا - کفی و کمرشکن  
◀ حمل کالا های صادراتی و وارداتی و چندوجهی به وسیله کامیون، کشتی، هواپیما  
◀ ارائه خدمات چارترینگ کشتی و واگن  
◀ دارای ارتباط گسترده با شرکت های معتبر حمل و نقل و کشتیرانی در کشورهای اروپایی روسیه، ترکیه و امارات متحده عربی، مصر سنگاپور و مالزی و چین  
دفتر مرکزی: مرز بازارگان، بلوار امام، روبروی پمپ بنزین، نبش کوچه معلم، ساختمان شرکت دور-رو  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۳۹۹-۳۴۳۷۳۲۸۹۵  
۳۴۳۷۳۲۴۸-۳۴۳۷۵۰۶۸-۹  
۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۷۰ فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۶۵  
همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۷۵۴۰  
www.dourro.com  
info@dourro.com



**ساربان گستر سبلان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
با مسئولیت محدود  
کریر - فورواردر  
تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱  
نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱  
E-mail: sarban.int@gmail.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی صبوران ترابر

- ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت داخلی و خارجی از گمرکات و بنادر کشور (بندر عباس، بازارگان، باشماق، آستارا، سرخس و ...)
- ♦ دارای نمایندگی در مرزها و شعب در کشورهای آسیای میانه، همجوار و اروپا
- ♦ ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بندر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور
- ♦ حمل سریع و مطمئن و ایمنی در حمل
- ♦ مجهز به تریلی های کانتینر چادری، یونکر، تانکر و سواری کش.
- ♦ دفتر مرکزی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار آزادی، جنب گمرک، رو به روی بانک تجارت  
تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳ همراه: ۰۴۱-۱۴۱-۰۹۱۴ (صدیقی)
- ♦ دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴
- ♦ دفتر بازارگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۰۴۴-۴۴۸۲۵۵۰۶-۸ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۴۹۱ / ۳۲۲۳۸۳۹۸

sabooran\_transportco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**جیحون ترابر**  
**Jeyhoon Tarabar**  
کریر - فورواردر  
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه  
گنبد کاووس، خیابان امام خمینی شمالی، ساختمان شمسایی، طبقه سوم، واحد ۳۱ کد پستی: ۴۹۷۱۶۳۴۸۷۸  
تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۲۴۱۸۳ / ۳۳۲۲۴۵۴۴ / ۳۳۲۲۸۷۷۷  
نمابر: ۰۱۷-۳۳۲۹۲۸۹۴  
jeyhoontarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای  
**رشید بار بندر**  
هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱  
پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳  
میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸  
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲  
www.rashidbar.ir  
rashidbar\_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل  
**دوستان هرمزگان**  
قبول حمل کالا از بندر عباس به کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به خارج از کشور  
بندر عباس، خیابان امام، نرسیده به میدان یادبود، روبروی خیابان دانش، ساختمان پاس، طبقه اول  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹  
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵  
همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲  
۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۵۷۶۵  
www.doostanhormozgan.ir  
info@doostanhormozgan.ir



**افتخار ترابر**  
حمل و نقل بین المللی  
**EFTEKHAR TARABAR**  
کریر- فورواردر- ترخیص کالا ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس  
زاهدان: خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی  
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲  
۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ / ۳۳۲۳۶۴۳۱  
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳  
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**هادی بازرگان**  
**HADI BAZARGAN**  
International Transport co.  
مدیر عامل: محمد بایزاد  
همراه: ۰۹۱۴۱۵۹۲۶۶  
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور  
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی  
تلفن: ۲۰ - ۰۴۴)۳۴۳۷۴۶۱۵  
Mob: +98 914 115 92 66  
Head Office: Emam Khomeini Blvd Bazargan-IRAN  
Tel/Fax: +98 443437 46 15 - 20  
hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ایران دهر**  
کریر - فورواردر با نیم قرن تجربه  
ارائه گر بهترین خدمات در حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کالا  
نمایندگان معتبر ما در سراسر جهان این امکان را به ما می دهند تا کالای شما را در هر نقطه تحویل گرفته و در هر مکانی که بخواهید تحویل نماییم.  
تهران: خیابان استاد نجات الهی، خیابان برادران شاداب، شماره ۵۸، طبقه ۳ و ۵  
تلفن: ۸۸۹۰۷۰۸۵ / ۸۸۹۰۷۰۸۵ (خط ۸) / ۸۸۹۲۷۸۱۲ / ۸۸۹۰۴۸۹۴  
نمابر: ۸۸۹۲۷۸۱۲ / ۸۸۹۰۴۸۹۴  
Info@irandahr.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**حنان ترابر شرق**  
**HANNAN TARABAR SHARGH**  
Int.Transport.co  
(سهامی خاص)  
(کریر- فورواردر- ترخیص کالا)  
دفتر مرکزی: زاهدان، خیابان آزادی ۶، شماره ۲  
تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۳۰۰۱ / ۳۳۲۲۸۲۹۳  
فکس: ۰۵۴)۳۳۲۳۹۱۱۳  
همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



**دومان ترابر**  
**Duman Tarabar**  
Int'l Transport Co.LTD  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)  
**زمینی- دریایی- هوایی**  
تهران: خیابان مطهری، خیابان لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸  
dumantarabar@apadana.com  
info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**جواهر نگار طوس**  
کریر - فورواردر  
دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان  
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶  
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸  
info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ره تاش توس**  
کریر - فورواردر  
دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان  
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۲  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸  
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸  
rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ماکاترابر بلوچستان**  
**Maka Trans Co.**  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی، ترخیص کالا  
حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و صادراتی به کلیه نقاط دنیا  
مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا  
سیستان و بلوچستان: زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱  
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۳۵۹۳  
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳  
makatrans@yahoo.com

## شرکت های بین المللی و داخلی

### شرکت حمل و نقل بین المللی



**راه یار ترابری ایرانیان**



**راه سیر ایرانیان**

(با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر

- ارائه خدمات ریلی - جاده ای - دریایی و هوایی
- نماینده راه آهن های کشورهای مشترک المنافع در ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر  
(امیر اتابک)، ساختمان ۱۳۰، طبقه ۲، واحد ۲۰  
تلفن: ۴-۸۸۲۱۶۸۲-۳ / ۸۸۸۶۱۷۸۲-۳  
تلفن: ۲۱-۸۸۲۴۶۸۲-۳ / ۸۸۸۶۱۷۸۲-۳  
نمبر: ۲۱-۸۸۲۲۲۷۲  
info@rahyartarabar.ir.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**نیرو ترابری**  
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: ۷-۳۴۴۳۷۲۵۶-۴۱

فاکس: ۳۴۴۳۹۲۹۶-۴۱

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۸-۳۴۴۶۵۷۱۷-۴۱

فاکس: ۱۰۸-۳۴۴۶۰۱۰۸-۴۱

### شرکت حمل و نقل بین المللی

**سرافراز ترابری**

(با مسئولیت محدود)

**Sarafraz Tarabar**

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱

نمبر: ۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafraztarabar.com

info@sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

## گروه شرکت های ایل ترک ارس

**IL TURK ARAS GROUP**



**شهاب سحر آذر** (فورواردر - کریر)

حمل و نقل بین المللی کالا

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به: ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه



Qizil Yol Kiamaki

**قرزل یول کیامکی** حمل و نقل داخلی کالا

حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور



**شهاب آذر ارس**

مجتمع انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس

جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

تلفن: ۱۸-۴۲۰۲۵۱۱۷ / ۷-۴۲۰۲۵۱۴۵ / ۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

ilturkarasgroup@yahoo.com

### شرکت حمل و نقل بین المللی

**توسعه حمل کالا**

(سهامی خاص)

کریر - فورواردر

فعال در امر صادرات، واردات و ترانزیت کالا

بازرگان: خیابان امام، روبروی شهرداری کدیستی: ۱۳۳۹۳-۵۸۶۷۱

تلفن: ۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۷ / ۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۷ / ۴۴-۳۴۳۷۶۲۳۷

thk.alizadeh@hotmail.com



شرکت حمل و نقل

**فیروز رخش**

فروش و اجاره کانتینر / انبار  
اختصاصی کالا  
ترمینال کانتینری و دپو کشتیرانی  
(قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)  
به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی  
بندر عباس

تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانگه،

روبروی تالار تندیس

تلفن: ۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳

همراه: ۰۹۱۳۳۲۵۶۸۸۵



شرکت حمل و نقل بین المللی

**ترنم تبریز**

کریر - فورواردر

- ◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت

- ◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه

- ◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور

- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

- ◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان

طبقه هفتم، واحد D7

تلفن: ۷-۳۳۳۵۵۳۱۵-۴۱

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵ / ۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir



**آرنک 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، اریلی، آذربایجان

ایاکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

latifbeiramy@yahoo.com

www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی **پرستو ترابری**

- مجری خدمات حمل و نقل بین المللی کالاهای صادراتی و وارداتی
- از کشورهای مختلف دنیا به ایران و بالعکس
- با داشتن نمایندگی های رسمی در کشورهای اروپا و آسیای میانه
- دارای نمایندگی های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان های کشور
- اخذ مجوز ثبت سفارش کالا
- ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
- کنترل و نظارت بر بارزسی های کالاهای صادراتی و وارداتی
- شرکت در کمیسیون حل اختلاف
- ترخیص کلیه کالاهای وارداتی از گمرکات کشور در حداقل زمان ممکن
- اخذ قبض انبار و ترخیص از شرکت های حمل و نقل دریایی

متخصص امور روسیه: فرشاد دشمبر ۰۹۱۲۶۳۴۶۲۴

تهران: بزرگراه نواب صفوی، نبش آذربایجان شرقی، برج گردون، ورودی جنوبی، طبقه ۴، واحد ۴۰۳

تلفن: ۳۰-۶۶۳۸۲۲۲۶ / ۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰

ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷

تلفن: ۳۳۳۵۴۲۹۱۳ / ۳۳۳۵۴۲۹۱۳ / ۳۳۳۵۴۲۹۱۳ / ۳۳۳۵۴۲۹۱۳

همراه: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ / ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ / ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲

parastotabar@yahoo.com



## بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

### تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ◆ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- ◆ خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، تقاطع فلسطین شمالی، کوچه راد، ساختمان راد، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۲۳۶۶ / ۸۸۸۰۲۴۶۶ - ۰۲۱ - ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶ - ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

www.KianTarkhis.ir kiantarkhis93@gmail.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوتراپار پارس

(با سوئیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

- ◆ ترانزیت کالا جنرال کارگو و سوخت به آسیای میانه، عراق و افغانستان
- ◆ دارای کریر اختصاصی به مقصد عراق، باکو، افغانستان، آسیای میانه، اروپا و روسیه
- ◆ حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری و یخچال دار جدید و روز دنیا
- ◆ ارائه خدمات چارترینگ کشتی و واگن و نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ◆ دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا
- ◆ عضو اتاق بازرگانی ایران و کشورهای مرتبط
- ◆ عضو انجمن صنفی سراسری ایران
- ◆ عضو گروه فورواردرهای جهانی فیاتا و مرتبط
- ◆ دفتر اختصاصی در کردستان عراق با مدیریت فرزاد افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)
- ◆ انجام کلیه پروژه های ارسال محمولات به سراسر خاک عراق (بغداد و شهرهای مقدس خصوصاً کربلا و نجف)
- ◆ دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک /تلفن-تلگرام: +۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۱۰-۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۵۴۹۳۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۷۶۳۵۹۰ - ۰۲۱ - ۸۸۷۶۰۱۷۳ - ۰۲۱

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com

## شرکت مهندسی صنعتی فهامه

بازرسی داخلی، واردات و صادرات



FAHAMEH

- ◆ صدور انواع گواهی بازرسی (مبدا - مقصد) COI - PSI
- ◆ نظارت بر بارگیری، حمل و تخلیه کالا // بازرسی پیش از تحویل (PDI)
- ◆ صدور گواهی کمی کالا (IC) جهت ارائه به شبکه بانکی کشور
- ◆ بازرسی و نظارت بر آزمون، کلیه کالاهای تولید داخل
- ◆ نمونه برداری و نظارت بر خدمات آزمایشگاهی
- ◆ صدور تاییدیه پروفورما، جهت اخذ تسهیلات بانکی و یا ثبت سفارش
- ◆ بازرسی نوع خودرو - نوع موتورسیکلت و قطعات وابسته
- ◆ بازرسی و نمونه برداری کالاهای صنعت نفت، گاز و پتروشیمی و صنایع سبک و سنگین

فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه

www.fahameh.com

تلفن: ۹ - ۸۸۱۰۶۱۴۵

مشاوره رایگان: ۸۸۴۸۲۴۵۴

Inspection@fahameh.com

## موسسه خدمات گمرکی نوری

حق العمل کار رسمی گمرک ایران  
با مرکزیت سرخس

Nouri Customer Services  
Institute  
The Official Contractor  
Of Iran Customs  
Administration In Sarakhs

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت

و صادرات توسط واگن

♦ مجری مجاز تشریفات

حمل و نقل ریلی

♦ پذیرش نمایندگی از

شرکت های حمل و نقل

بین المللی و بازرگانی

♦ تهیه قرنطینه از کشورهای

آسیای میانه و الکرانس افغان

♦ تهیه واگن خالی و تنظیم

بارنامه CIS

♦ ارائه پروفرم انواع ورق از

قزاقستان به صورت نقدی

یوزانس

♦ تخلیه و بارگیری واگنهای

ترکیه در مرز ترکمنستان

♦ تهیه کد مسیر و مجوزهای

کشورهای CIS و برگشت

کانتینر خالی

♦ ترخیص واگن های گندم

و کنجاله به صورت حمل یکسره

♦ تخلیه و بارگیری کامیون های

ترکمن در سرخس

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس  
ترکمنستان

تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به  
کامیون خارجی در سرخس

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی

شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gamil.com  
csnoori\_a@yahoo.com



## شرکت بازرگانی پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

Pardis Hegmatane N Avid  
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس: میدان میداد، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۳۳۵۵۷۹۰۲ ۳۳۵۵۲۲۰۵-۰۷۶

www.pardis-hn.com

pardis\_hn@yahoo.com



## بازرگانی کوچه باغی

- ترخیص کالا در کمترین زمان با مناسب ترین قیمت از گمرکات و بنادر
- خرید و ارسال کالا از کشورهای چین، ترکیه و امارات
- خرید و ترخیص خودروهای سواری و سنگین
- ارسال حوالجات ارزی از سیستم بانکی و کارگزاری
- اخذ ثبت سفارش و کلیه مجوزهای واردات
- صادرات کالاهای مجاز

تهران: خیابان انقلاب، روبروی پارک دانشجو، کوچه بالاورد، بن بست فرشته شرقی، پلاک ۰۲، واحد ۳  
تلفن: ۶۶۴۹۴۸۸۸ - ۶۶۴۸۳۳۴۳ - ۶۶۴۹۵۲۰۷ - ۶۶۴۹۵۲۰۷ - ۰۹۱۲۲۵۰۰۳۰۹ - ۰۹۱۲۱۹۰۳۵۰۰

m.Kochehbaghi@gmail.com



## دفتر حق العملکاری کوشا ترخیص

- ♦ کارگزار رسمی گمرک
  - ♦ ترخیص از بندر عباس، خرمشهر و تهران
  - ♦ ترخیص تخصصی خودرو
  - ♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت
  - ♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه
- تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵  
نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۴  
همراه: ۰۹۱۲۶۴۷۶۲۶۷

www.kooshatarkhis.com

info@kooshatarkhis.com



خرید کلیه کالاهای مورد نیاز شما از تمامی کشورهای جهان و تحویل در درب انبار شما  
با ما خریدهای خارجی خود را مطمئن انجام دهید

حق العمل کار رسمی گمرک با ۱۵ سال سابقه در گمرکات ایران

- تجهیزات پزشکی و آزمایشگاهی
  - ابزارآلات صنعتی، ماشین آلات راهسازی و کارخانه
  - لوازم بهداشتی ساختمان
  - کلیه لوازم مربوط به میز آشپزخانه
  - انواع ورقها از نوع MDF، HDF، ملامین و...
  - کلیه لوازم الکترونیکی و کامپیوتری
- تهران: خیابان آزادی، روبروی وزارت کار، کوچه مسعود، ساختمان پارس، واحد ۵  
تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۰ - ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴ - موبایل:  
Web: pytehran.ir Email: info@pytehran.com



## بازرگانی منوچهر یعقوبی

• انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق  
در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی،  
صادرات، واردات)

• تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و  
کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و خارجی  
از گمرکات غرب کشور (کرمانشاه، خسروی،  
پرویز خان، سنندج، پاشماق، مهران)  
• قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین  
المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۲۶۱۶۴۵۳۹

۰۹۱۸۷۳۰۶۰۰۳

نمابر: ۰۳۲۸۲۲۷۹۰۸۳

bazargani.yaghobi@gmail.com



## خدمات گمرکی سابقی

♦ کارگزار (حق العملکار) رسمی

گمرک ایران

♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات

♦ کارشناس و مشاور بازرگانی

مشهد: خیابان عبدالمطلب ۳،

پلاک ۱۱، طبقه همکف

تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۳۴۰۰

نمابر: ۰۵۱-۳۷۳۴۶۱۸۶

همراه: ۰۹۱۵۱۱۴۵۵۸

۰۹۱۵۶۲۳۴۵۵۸

۰۹۳۵۷۸۲۴۵۵۸

info@sabcu-services.com

www.sabcu-services.com

www.krgs.ir



## دفتر خدمات گمرکی غفوری

مجری و مشاور:

صادرات، واردات، ترانزیت

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دارای مجوز رسمی از گمرک ایران

با بیش از سی و دو سال سابقه

کار گمرکی در گمرکات کشور

مشهد، بلوار راه آهن، مقابل درب خروج

تلفن: (۰۵۱)۳۲۲۱۷۷۸۹ - ۳۲۲۵۳۳۴۱

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱ - ۳۲۲۶۷۸۵

موبایل: ۰۹۱۵-۱۱۵۲۹۶۱

سرخس: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۹۶۹ - ۳۴۵۲۵۶۵۷



## گروه بازرگانی حقی

- صادرات، واردات کالاهای مجاز با کارت بازرگانی معتبر
  - ترخیص کالا و مشاوره امور گمرکی
  - مشاوره و قبول حمل و نقل انواع کالا
  - خرید و ارسال انواع کالا از تمامی کشورها به ایران از طریق ترکیه
  - انجام ترانزیت خارجی و داخلی از تمامی مرزها
- تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی،  
ساختمان اداری پزشکی گلستان، واحد B9  
تلفن: ۸۸۰۳۲۹۶۲ / ۸۸۰۳۴۲۳۲ / ۸۸۰۳۲۹۶۲ / ۸۸۶۰۷۶۹۵  
reza\_haggi@yahoo.com haggi\_trading@yahoo.com

## بازرگانی

### سید نورالدین بدری



- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
  - واردات، صادرات، ترانزیت اجاره کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)
  - تحویل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی جهت پر نمودن کالا در انزلی، روسیه و قزاقستان با مناسب ترین قیمت
  - خرید و فروش چوب روسی
- تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۴۲۸ / فکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۷۴۴۶  
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۳۰۲



## ترخیص کالای برادران جعفرپور

- ترخیص و حمل تمام کالاهای تجاری، البسه، پارچه و سایر  
اقلام از ترکیه و اروپا به کشور
- تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۷۶ / ناصر  
همراه: ۰۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶ / جعفرپور
- آدرس: منطقه آزاد ماکو، بازرگان

Albase.tarkhis@yahoo.com

## بازرگانی رحیم ابشی

- ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ کارگزار (حق العمل کار) رسمی گمرک ایران
- ♦ صادرات - واردات و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- بندر انزلی - تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵ / ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴ / فکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
- همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵
- rahimabshi@yahoo.com

### مهدی حدادی

#### مشاوره امور گمرکی و ترخیص کالا

از کلیه گمرکات کشور

- آدرس: بزرگراه رسالت، ۱۶ متری دوم شمالی نیش گلستان ۴، پلاک ۳۹،  
واحد ۱۲، طبقه ۳  
فکس: ۰۹۱۲۱۷۸۲۸۴۲ / ۲۶۳۰۱۱۹۸ - ۲۶۳۰۱۱۹۷  
۰۹۱۲۱۷۸۲۸۴۲  
ایمیل: hadadiTrading@gmail.com

## بازرگانی قاضی زاده

- ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از گمرکات کشور
- ♦ با ۳۵ سال سابقه ♦ صادرات- واردات
- آذربایجان شرقی: تبریز، شریعتی شمالی، ساختمان ۱۱۰ وجدان دوست، طبقه ۲  
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷ / ۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۳۵۵۵۴۵۵۲ / فکس: ۰۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷
- همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۳۷۳۹
- ghazizadeh13@yahoo.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

## شرکت های بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی



بهروز مهدیزاده هنجنی

کارگزار رسمی گمرک ایران

مشاور در امور گمرکی

و ترخیص کالا

تلفن: ۶۶۹۵۵۹۷۰

نمابر: ۶۶۹۵۵۹۷۱

www.masiresabz.com

### انبار بازرگانی شمشاد کالا

سید حبیب نوری

عضو هیئت مدیره اتحادیه

انبارداران تهران

دارای انبارهای دربستی و محوطه  
تهران: خیابان رجایی، روبروی مسجد مادر،  
انبار شمشاد کالا

تلفن: ۰۲۱-۵۵۰۰۵۵۱

نمابر: ۰۲۱-۵۵۰۰۶۳۲

همراه: ۰۹۱۲۱۲۴۰۷۸۷

دفتر مرکزی: ۵۵۵۰۴۵۹۴

### اوستا

شرکت بازرگانی ترخیص

شرکت بازرگانی اوستا ترخیص

واردات، صادرات، ترخیص کالا

از کلیه گمرکات و بنادر، واردات در مقابل

صادرات، اعتباری، بدون انتقال ارز،

ثبت سفارش یک روزه

تهران، فلکه دوم صادقیه، ابتدای بلوار

فردوس، خیابان ولیعصر، خیابان اعتمادیان

شرقی، پلاک ۱۵، طبقه دوم، واحد ۵

تلفن: ۴۴۰۲۲۳۷۸ / ۴۱-۱۸۸۳۹-۴۴۰

tarkhisavesta@yahoo.com

### بازرگانی داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دارای پروانه رسمی از گمرک ایران

تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران،

پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸

همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱

d.varasteh@gmail.com



### بازرگانی حق العملکاری جلال فاروقی

مشاور امور گمرکی، ترخیص کالا، نمایندگی حمل و نقل بین المللی

شعب و نمایندگی: تهران، بندر عباس

دفتر مرکزی، قزوین: خیابان خیام جنوبی، کوچه دکتر خرسند، پلاک ۲۶، طبقه ۲، واحد ۵

تلفن دفتر: ۰۲۸-۳۳۲۲۱۶۸۷ / ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷ / ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷

۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷

jfaruoghi@yahoo.com

### بازرگانی

### محتشم خواه

● با بیش از دو دهه تجربه صادرات، واردات، مشاوره امور گمرکی

● ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور

● حواله ارزی، ثبت سفارش و اخذ مجوزهای مربوط ● خدمات کانتینری

● واردات خودرو و ترخیص تخصصی خودروهای وارداتی

آستارا: پاساژ عمیدی، طبقه اول، پلاک ۲۴

دفتر مرکزی: تلفن: ۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲

دفتر انزلی:

انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،

طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱-۱۲ / ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۳۳ / ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۳۳

info@mohtashamkhhah.com www.mohtashamkhhah.com

### بازرگانی کرنافی

با ۲۸ سال سابقه فعالیت  
در امور ترانزیت / صادرات / واردات

بندر عباس: میدان یادبود، کوچه پیروزی ۲،

ساختمان ایران، طبقه دوم، واحد ۸

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۷۹۶ / ۰۷۶-۳۲۲۴۰۳۷۹ / ۰۷۶-۳۲۲۴۰۳۷۹

بخشی زاد: ۰۹۱۷-۷۶۷۲۹۰۱

کرنافی: ۰۹۱۷-۱۶۱۸۴۷

hkarnafi\_trading@yahoo.com



### بازرگانی

### محمد رسول تحویل داری

■ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از گمرکات کشور

■ دفاع از پرونده های اختلافی در گمرک ایران

■ شرکت در کمیسیون های گمرکی

■ دارای پروانه فعالیت از گمرک ایران

تهران، خیابان ولیعصر، برج سپهر ساعی طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴

همراه: ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴ / ۸۸۵۵۵۶۷۵

۲۴ و ۸۸۵۵۲۶۲۳ / ۹ - ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com

### بازرگانی جهانی

ترخیص کالا از تمامی گمرکات  
(بندرعباس - نوشهر - انزلی - تهران)

دفتر بندر عباس:

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۶۲۶۶۶

علیرضا جهانی همراه: ۰۹۱۷-۱۶۳۰۰۵۳

jahaneetradingcog@gmail.com

### بازرگانی و حق العملکاری

### خامه زر

مدیر عامل: علیرضا خامه زر

◆ صادر کننده نمونه استانی و سابقه ۱۰ ساله در امر صادرات  
◆ ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس

◆ نمایندگی درمبادی ورودی افغانستان

(دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)

◆ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۴۸۶۱۸

همراه مدیری: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



### بازرگانی

### احمد فولادی نشتا

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،

پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷ / ۰۲۱-۸۸۵۲۱۷۶۵-۶ / ۸۸۷۵۶۸۰۰

fouladinasta.trading@yahoo.com



## شرکت های حمل و نقل داخلی (سراسر کشور)

### شرکت مشاوره حمل و نقل هادی

■ مشاوره در سامان دهی  
و مدیریت ناوگان ترابری  
■ مشاوره و حل اختلاف مالکین  
و وسایل نقلیه سنگین با رانندگان  
■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی،  
کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق  
سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،

پایانه حمل و نقل کلاهی مبارکه

تلفن: ۰۲۱-۵۲۴۶۴۱۰۸

همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹

www.haditrp.ir



### شرکت حمل و نقل فرآورده های نفتی اراک بار پویا

شماره ثبت: ۴۱۷۴

مدیر عامل: ابوالفضل نوروزی

حمل کلیه فرآورده های نفتی از  
مبداء پالایشگاه و پتروشیمی سازند  
(استان مرکزی)

اراک: میدان بسیج (سردشت - سنجان)

شهرک نبئی، روبروی سالن نارنجستان

تلفن: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۹

نمابر: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۸

همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱

۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷

Arakbarpooya.co@gmail.com



موسسه حمل و نقل ممتاز

### ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،

ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)

فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:

۰۵۵۲۹۶۲۱۷، ۰۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



### شرکت حمل و نقل داخلی ساحل ترابار پارس

شماره ثبت: ۵۲۰

(سهامی خاص)

◀ حمل محمولات سبک و سنگین

◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی

◀ انجام امور نمایندگی گمرکی در عسلویه

◀ انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه ویژه پارس

عسلویه: منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶-۹، نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵

همراه: ۰۹۱۷ ۱۹۵۳ ۸۶۵ - ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

E-mail: info@saheltarabar.com



### شرکت حمل و نقل پیک کویر (شایسته جنوب)

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

حمل مواد جامدات و مایعات و محمولات پتروشیمی به سراسر کشور

مجهز به کامیون های ملکی حمل گازهای LPG و پلی پروپیلن و آمونیاک

آدرس منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس عسلویه - شهرک حمل و نقل کالا، قطعه ۱/۲۰

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۳۲۵-۸، تلفن: ۰۷۷-۵۳۲۹-۳۱۳۷-۰۷۷

همراه: ۰۹۱۷۷۷۷۶۶۱۴-۰۹۱۷۷۷۷۶۵۱۴

مدیرعامل علی اکبر جهانگیری همراه: ۰۹۱۲۰۶۱۰۶۶۴



### شرکت حمل و نقل جاده ای کلستان تجارت خلیج فارس

انجام کلیه فعالیتهای لجستیکی و حمل کالا

دفتر مرکزی: بندرعباس میدان شهدا (یادبود) - برج ارم - طبقه ۶- واحد ۶۰

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۳۸

مدیریت: یعقوب برادر همراه: ۰۹۱۷۱۶۴۳۳۳۷



### شرکت حمل و نقل پرستوهای مهاجر نایند

● دارای توان مالی جهت سرمایه گذاری در زمینه های حمل و نقل و لجستیک

● دارای شعبه با امکانات و تجهیزات مشابه در بندر بوشهر

● استفاده از تکنولوژی روز دنیا جهت تسهیل و سرعت در امر خدمت رسانی

● برخوردار از تیم خدمات گمرکی و ترخیص کالا

● امکان حمل تضمینی مواد و محمولات پتروشیمی با تانکر استیل، چهارمواد و گازی در سراسر کشور

● برخوردار از فضای پارکینگ و استرپ و استافینگ در بندر بوشهر

دفتر منطقه ویژه پارس جنوبی (عسلویه)، بیدخون، شهرک حمل و کالا

تلفن: ۰۷۰۷-۷۳۶-۷۰۷، دورنگار: ۰۷۷۲-۱۳۷-۵۲۱۹

دفتر تهران: خیابان آفریقا، کوچه نور، پلاک ۱۳، واحد ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۳۲۱۰

دفتر بوشهر: جاده بوشهر به برازجان، نرسیده به پلیس راه احمدی، جنب خودرو فرسوده تلفن: ۰۷۷۲-۵۸۷۵۱۰۹۵

p.m.n.tco@gmail.com



### شرکت حمل و نقل داخلی راهرانان

شرکت حمل و نقل راهرانان اولین  
شرکت در سطح استان البرز بوده که  
دارای ایزوهای ۹۰۰۱ و ۱۴۰۰۱ می باشد  
که توانایی حمل هر گونه بار به اقصی  
نقاط کشور در اسرع وقت و با بهترین  
خدمات با بارنامه رسمی و بیمه نامه  
معتبر می باشد را دارد.

استان البرز: کرج، کیلومتر ۲۷ جاده مخصوص

تهران - کرج، جنب پل روگذر مترو

تلفن: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۰-۵۵

فکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱

rahranan11391@yahoo.com



### مهدی ران شرکت حمل و نقل مهدی ران

با مسئولیت محدود

حمل مواد غذایی فاسد شدنی و هر نوع

کالای تجاری به تمام نقاط کشور و حمل

هر نوع کالای درون شهری از گمرکات

به انبار و کارخانجات تهران و حومه

دفتر مرکزی: تهران، خیابان مفتح،

خیابان ورزنده، پلاک ۳۴، واحد ۲.

تلفن: ۰۲۳۷-۸۸۳۶۱۱۷-۸۸۳۶۱۱۷

فکس: ۸۸۳۶۷۹۲۱

ترمینال اختصاصی جاده قدیم کرج،

جنب انبارهای عمومی (گمرک غرب)

تلفن: ۰۶۶۱۸۰۶۰۶

فکس: ۰۶۶۱۸۰۶۰۷

تلفن: ۰۴۴۵۴۳۸۰۳۰۴

موبایل: ۰۹۱۲-۱۶۹۳۹۳۷

### FBT

شرکت حمل و نقل

### فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل

♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و تریلرهای سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آبد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سپهان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱

ferdosbar\_tabriz@yahoo.com

## شرکت های حمل و نقل سنگین و فوق سنگین



### شرکت حمل و نقل جاده ای سنگین بار عادل

ADEL SANGINBAR  
Road Transport Co

حمل محمولات سنگین و فوق سنگین در ایران و آسیای میانه  
عضو انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل سنگین (بوژی داران)

دفتر مرکزی: شیراز، بلوار امیرکبیر، نبش چهارراه قالیبویی، ساختمان میلاد  
کدپستی: ۷۴۸۹۸-۷۱۷۶۷  
تلفن: ۱۲-۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / فاکس: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴  
همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳  
www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com

Sangin Tarabar  
Road Transport Co Ltd.



### سنگین ترابر

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتنی شقاقی، شماره ۲۰  
ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ / فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶  
تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)  
www.sangintarabar.com  
E-mail: info@sangintarabar.com



### ستی

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



### حمل و نقل وزین ترابر تهرانی

شرکت حمل و نقل جاده ای

VAZIN TARABAR TEHRANI INTERNAL TRANSPORT  
Heavy & Ultra Heavy

با ۴۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین  
آدرس دفتر مرکزی: خیابان آفریقا، بین چهارراه جهان کودک و میرداماد،  
شماره ۲۱۱، ساختمان نگین آفریقا، طبقه ۱۰، واحد ۸  
تلفن: ۸۸۸۷۴۴۱۸ - ۱۹۰۸۸۸۷۰۶۲۴ - ۲۵۰۸۸۷۸۰۰۵۵  
آدرس ترمینال: جاده ساوه، کیلومتر ۱۰، جنب پست اداره برق، ترمینال تهرانی  
تلفن: ۵۵۲۵۶۳۸۵، ۵۵۲۵۶۳۸۴، ۵۵۲۴۴۵۳۳  
www.tehranitransport.com info@tehranitransport.com



### شرکت حمل و نقل داخلی فخار

داخلی، سنگین و فوق سنگین (سهامی خاص)

۵۴ سال سابقه حمل و نقل سنگین  
عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین (بوژی داران)  
• تریلر کفی  
• ۲۴۰ محور بوژی سایید بای سایید و نیم سایید  
• پایپ تریلر  
• بریج سیستم ظرفیت ۴۰۰ تن  
• کمرشکن ۹ و ۱۱ محور  
• تخلیه و بارگیری  
• دارای بیمه مسئولیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان سنایی، شماره ۱۵۴ کدپستی: ۱۵۸۶۶۸۶۷۱۸  
تلفن: ۸۸۳۰۱۲۰۶-۹ / ۸۸۳۰۱۲۰۶-۱۳ / ۸۸۳۰۱۲۰۶-۱۳ / ۸۸۳۰۵۴۲۸ / ۸۸۳۰۵۴۲۸  
دفتر بندرعباس: سه راه جهانبار تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۲۶۶ / ۰۷۶-۳۳۵۵۸۶۶۰ / ۰۷۶-۳۳۵۵۸۶۶۰  
ترمینال رباط کریم تلفن: ۵۶۴۲۲۱۴۲  
fakharco@yahoo.com



### شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

نائب رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: عباداله فروزش

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاها و وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاها و وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده.
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور

دفتر مرکزی: تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸  
تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ - ۵ / ۶۶۹۱۵۱۸۳ - ۵ / ۶۶۹۱۳۹۲۴  
info@tarkibhamlonaghl.ir www.tarkibhamlonaghl.ir



### شرکت حمل و نقل جاده ای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین: کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین  
غرفه ترکیب بار  
تلفن: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶ / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶  
همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پیشواز ترابر عصر خاوران

فورواردر - کریر

- حمل فرآورده های نفتی (صادرات - واردات - ترانزیت)
- حمل و نقل فرآورده های نفتی به صورت تخصصی با ۵۰ دستگاه کامیون ملکی واجد شرایط آئین نامه حمل مواد خطرناک و ۳۰۰ دستگاه کامیون تحت پوشش کارگزاری و خدمات لجستیک
- حمل کالا به کشورهای امارات متحده عربی (دبی)، ترکیه، آذربایجان، عراق، پاکستان، افغانستان و کشورهای CIS
- مشهد: جنب انبار نفت شماره ۲، شهرک عسکریه، حاشیه میدان عسکریه، پلاک ۳، طبقه دوم (عدالتیان)
- تلفن: ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰ / ۰۵۱-۳۳۸۲۴۴۵۳ / ۳۳۸۲۲۱۰۱ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰ / ۰۵۱-۳۳۸۲۲۲۷۰
- پیشوازترابر@gmail.com / pishstaztarabar@yahoo.com

## شرکت های حمل و نقل ریلی و بین المللی و داخلی



سعادت ترازبار  
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل ایران  
♦ بزرگترین 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 باربد ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹  
دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷  
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / فکس: ۳۳  
زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹ / فکس: ۳۳  
saadat\_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

## نیک ترابر بندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۲۸  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۸۴ / ۳۳۵۵۲۵۴۳-۴ / شماره: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۶  
مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵  
دفتر عملیات: ۲۵۲۳۳۳۴ همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰  
www.niktarabarebandar.com  
niktarabar.bandar@gmail.com



ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای آسیای میانه  
ارائه مجوز محمولات ترافیکی  
حمل ترکیبی محمولات  
پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد  
ردیابی کلیه واگن‌ها در مناطق CIS و جمهوری‌های بالتیک  
برگشت کانتینرهای خالی از مبادی کشورهای: ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان  
تامین کننده انواع واگن‌های باری  
MPS و خصوصی  
دارای شعبات در کشورهای آسیای میانه  
مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲، پلاک ۴۸  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶  
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴  
E-mail: info@wagonbar.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی دشت نوردان گرگان کرپر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان و تاجیکستان و بالعکس  
گرگان، خیابان شهید بهشتی، ابتدای خیابان بهشت ۱۱  
تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵ / ۳۲۲۲۵۰۰۵ / ۳۲۲۲۲۰۸۵  
تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶  
dasht\_navardan@yahoo.com



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی

## بیتا پرواز

نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط هوایی داخلی و خارجی  
ارایه خدمات تورهای داخلی و خارجی  
رزرو هتل در سراسر کشور و دنیا  
اخذ ویزا و بیمه مسافرتی و خدمات فرودگاهی  
ارائه خدمات ویژه جهت مهمانان خارجی شما  
تهران: سعادت آباد، خیابان ۳۸، پلاک ۵۵  
تلفن: ۰۲۰-۴۲۸۸۴۰۰۰ (خط)  
www.bitaparvaz.com



مدیرعامل: مهندس مظفری فرد

حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی  
تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود-اسید) در کشور  
حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلینگر و ...  
حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک  
حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی  
دفتر مرکزی: تهران، خیابان بهشتی، خیابان احمد قصیر، خیابان ۱۳، پلاک ۲۰  
شماره تلفن: ۸۸۷۱۱۶۳۳  
دورنگار: ۸۸۷۱۶۰۷۷  
info@srpt.ir  
www.srpt.ir



(سهامی خاص)

## راه آهن حمل و نقل



مدیرعامل: محمد جواد انتظاری

- دارای نمایندگی انحصاری شرکت کاز تمیر ترانس تنها مالک واگن های باری راه آهن قزاقستان در جمهوری اسلامی ایران
- حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا، عملیات تخلیه و بارگیری، بسته بندی و انبارداری انواع محمولات
- حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس
- ارائه سرویس های منظم حمل و نقل ترکیبی انواع محمولات از کلیه بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی
- حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
- انجام کلیه خدمات راهبردی قطارهای باری و مسافری

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصر، شماره ۱۲۴

تلفن: ۰۲۰-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۰۲۰-۶۶۴۲۱۹۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۷۳۳۷۷-۷۹۱۹۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ / شماره: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰  
مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۵۱۱۷ / سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ / اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۲۱۱۸ / اراک: ۰۸۶-۳۳۱۳۰۰۳۶  
تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ / یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ / اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ / سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵  
بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹



**ایران پیما**  
پیشرو در صنعت  
حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:  
۶۶۷۰۷۱۴۸  
تلفن های رزرو ترمینال جنوب:  
۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳  
تلفن های رزرو ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۳۹۵۴-۵  
تلفن های رزرو ترمینال شرق:  
۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰  
تلفن های رزرو پارکینگ بهقی:  
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)



شرکت مسافری  
**پیک صبا تهران**  
(تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:  
۵۵۱۸۵۵۲۶  
تلفن رزرو پایانه جنوب: ۲۲-۵۵۱۸۵۴۱۵  
انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴  
ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳  
دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱  
انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸  
پارک سوار بهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا  
۸۸۵۴۳۴۲۵-۶-۸۸۵۴۳۴۲۷  
دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا  
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵  
[www.peykesaba.net](http://www.peykesaba.net)



شرکت مسافری  
**همسفر شمس**

زاهدان  
مدیر عامل: سید شمس موسوی  
سرویس دهی به کلیه  
نقاط ایران  
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری  
انقلاب، غرفه ۱۲  
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳  
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت مسافری  
سواری کرایه  
**کاسپین سفر**  
ایرانیان کرج

به مدیریت پیغمبر دوست  
نشانی: کرج، خلیج آباد، میدان حافظ  
تلفن: ۰۲۶-۳۳۳۱۲۴۴۴  
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۱۴۸۲



**ترمینال تهران**

شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)  
(پی.ام.تی)  
شماره ثبت: ۳۷۷۰۰  
مدیر عامل: منصور ملاصالحی

تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴  
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴  
۵۵۱۸۵۳۲۴-۶  
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱  
[www.pmtco.ir](http://www.pmtco.ir)  
[pmt.t2co@gmail.com](mailto:pmt.t2co@gmail.com)



شرکت مسافری عدل  
**عدل فارس**

شماره ثبت: ۵۲۸۲  
تعاونی ۷  
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹  
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰  
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۳۲۷۰۷۷۱  
همراه مدیر عامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲  
(محمد علی پیر احمدیان)  
فروش اینترنتی  
[www.shiraz-adlco.ir](http://www.shiraz-adlco.ir)



شرکت های مسافری  
تعاونی ۱۱، سیروسفر و روبال سفر  
**لنگرود**

مدیریت: مهندس حاج منوچهر مهدی پور  
مسافرت با اتوبوس های ویژه،  
VIP و تک صندلی  
به تمام نقاط ایران  
لنگرود: خیابان سعدی، میدان شهید نورانی،  
اول کمربندی  
تلفن: ۰۱۳-۴۲۵۳۱۱۶۴-۵  
۰۱۳-۴۲۵۲۷۲۸۲ / ۴۲۵۲۷۲۸۲  
همراه: ۰۹۱۱۱۴۱۹۰۵۷  
[www.mehdipour-travelagency.com](http://www.mehdipour-travelagency.com)



شرکت مسافری  
تعاونی ۶  
**ایمن سفر ایرانیان تهران**

مدیر عامل: محمد حسین عامری  
تهران، ترمینال جنوب،  
شرکت مسافری ایمن سفر ایرانیان  
غرفه جنوب: ۵۵ ۱۸ ۵۵ ۲۱  
فکس: ۵۵ ۱۸ ۵۴ ۷۸  
غرفه غرب  
۴۴۶۶ ۴۴ ۳۸ / ۴۴۶۶ ۲۹ ۹۳  
[www.isit6.ir](http://www.isit6.ir)



حمل و نقل درون شهری  
و برون شهری  
**T.B.T**  
(تی.بی.تی)

شرکت مسافری  
تعاونی شماره ۱۵  
تراز بی تا ایلام  
مدیریت: اصغر عینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶ ۷۴  
ایلام: خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان  
دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۲۱۷۸  
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۶۴۹۲  
اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۶۷۷۴۵  
ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۰-۱  
انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۲  
مهران: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۲  
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۱  
[www.tbtilam.ir](http://www.tbtilam.ir)



شرکت مسافری  
**گیتی پیما کرج**

مدیر مسئول: ناصر زارع  
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳  
کرج: ترمینال شهید کلاتنتری  
تلفن: ۰۲۶-۳۲۷۱۶۹۱۴  
۰۲۶-۳۲۷۰۱۸۱۳



تعاونی شماره ۵  
شماره ثبت: ۳۷۹۰۶  
شرکت مسافری  
**کیان سفر پاسارگاد**  
KIAN SAFAR PASARGAD

دفتر مرکزی پایانه غرب: ۴۴۶۶۰۱۱۶  
تلفن های رزرو ترمینال غرب  
۴۴۶۶۹۲۸۷  
۴۴۶۶۳۶۰۸  
۴۴۶۶۲۸۳۸  
تلفن های رزرو ترمینال جنوب:  
۵۵۱۸۵۳۴۳-۴



شرکت تعاونی مسافری  
**میهن نور آریا**  
زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹  
مدیریت: عبدالله گمشادزهی  
زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،  
پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳  
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲  
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱  
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳  
تلفن دفتر دانشگاه:  
۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸  
[mihannoorarya2015@gmail.com](mailto:mihannoorarya2015@gmail.com)



## شرکت خدمات بیمه ای سایه امن البرز



نماینده برتر شرکت بیمه البرز در ۶ سال متوالی

- صدور بیمه نامه انواع محمولات باربری وارداتی - صادراتی
- صدور بیمه نامه انواع خودرو، شناور، واگن، هواپیما و هلی کوپتر
- صدور بیمه تمام خطر صنایع نفت و گاز و پتروشیمی، سیمان، فولاد و پروژه های عمرانی

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، طبقه ۸، تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ / ۸۸۷۴۱۸۲۷ مدیرعامل: احمد شکوهی بهار (مدرس دانشگاه)

www.sayehamnalborz.com

@saye4500

### 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

### سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور  
واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا  
آفریقا و آمریکای لاتین  
خدمات زنجیره تامین و بارفرابری دریائی، زمینی و هوائی  
تحويل درب کارخانه

با خدمات ما، چالشهای حمل و نقل را به برتری واقعی  
زنجیره تامین خود تبدیل کنید

تهران: میدان آرژانتین، نیش خیابان ۲۱، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۴، طبقه ۲، واحد ۱  
تلفن: ۵-۸۸۷۰۰۳۶۴ - ۸۸۵۵۲۱۳۶  
www.sinbadlogistics.com info@sindbadlogistics.com



شرکت حمل و نقل فجر جهاد

شرکت حمل و نقل جاده ای

### فجر جهاد

ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای در تمام نقاط کشور

ترمیمال و دفتر مرکزی: تهران کیلومتر ۵ جاده ساوه ابتدای اسماعیل آباد

تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴

نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶

دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸

شعبه: شعبه تهران: پایانه اکبرآباد، غرفه شماره ۲۰۵ - ۶ - ۵۵۲۹۵۸۹۳

شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵ - ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶ - ۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱ - ۰۷۶ - شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۳۲۳۸۱۲۰

شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴

شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵ - شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷

www.fajr-jahad.com

email:info@fajr-jahad.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

### نجات بندر

مدیر عامل: محمد محمود زاده تبریزیان  
با بیش از ۳۰ سال سابقه کاری

- ♦ نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی حملیران در هرمزگان
- ♦ واردات، صادرات، ترخیص، ترانزیت، مشاوره
- ♦ داشتن امکانات ویژه و متخصص جهت حمل انواع محموله های سنگین (کمرشکن و بوزی)
- ♦ حمل انواع محمولات سبک و سنگین، یخچالی، سواری بر، خاور و تره بار و ...
- ♦ جاده سازی در محل های صعب العبور

بندرعباس، بلوار امام خمینی (ره)، میدان شهدا (یادبود سابق)، برج ملکه آسمانها،  
طبقه ۷، واحد ۷۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۱ - ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷ - ۸ - ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷

آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۲۶

nejat\_bandar@yahoo.com



### جهت اشتراک در نشریه ترابران می توانید:

نوع اشتراک	سفراری	پیشتاز یا پیک
شش نوبت (با تخفیف)	۱/۳۰۰/۰۰۰ ریال	۱/۴۵۰/۰۰۰ ریال
دوازده نوبت (با تخفیف)	۲/۴۵۰/۰۰۰ ریال	۲/۸۰۰/۰۰۰ ریال

هزینه اشتراک را به حساب ۱-۱۰۱۱۸۲۶۰۹۹-۲۴۷ بانک پاسارگاد (عامر آران) و یا شماره کارت ۷۴۸۳-۳۵۴۰-۲۹۱۰-۲۰۲۲-۵۰۲۲ (به نام آقای عامر آران) واریز و اصل رسید را به شماره ۰۲۱-۸۸۹۰۰۴۸۹ فکس یا با پست سفارشی ارسال فرمایید.

# TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



**Pole One Trans (LTD)**  
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation  
in to the World**

**Add:** Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88833349 / 88343722-3

**Fax:** (+9821) 88820889

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

**E-mail:** info@poleone.com

**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD  
Carrier & Forwarder



**Add:** Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88322297

**Fax:** (+9821) 88322296

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

**E-mail:** info@shaahintrans.com



**A.B.C Group**

International Transportation & shipping co.

**Head Office:** (+9821)88480530-7 **Fax:** (+9821)88719514

**Mashhad Office:** (+98513)8539580-3

**Fax:** (+98513)2219957

**B.Abbas Office:** (+9876)33563946 **Fax:** (+9876)33560959

[abc\\_tehran@arabakhtar.com](mailto:abc_tehran@arabakhtar.com)

[www.abcgroup.com](http://www.abcgroup.com) [www.ara-bakhtar.com](http://www.ara-bakhtar.com)



**BITA TARABAR**  
INT'L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)  
Export - Import - Transit  
**Specially to IRAQ**

**Head office:** No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

**Zip code:** 14188 Tehran- Iran

**Tel:** (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

**Fax:** (+9821) 6643 97 87

**Kermanshah:** (+9883) 38390053 **Fax:** (+9883) 38366872

**Khosravi:** (+9883) 42420668

[bita.tarabar.int@yahoo.com](mailto:bita.tarabar.int@yahoo.com)



Logistics  
**Admiral**

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3<sup>rd</sup> party logistics services
- Industry specialized solutions

**Adress:** No 47, 29<sup>th</sup> St, Vozara St, Tehran-Iran  
**Tell:** +9821 888 78 501-4 **Fax:** +9821 8977 7654

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



**Hamel**

Int'l Transport Logistics Services

**add:** No1, 8th Alley, Sarafraz (Daryai-e-Noor) ST,  
Motahari Ave, Tehran, Iran

**Tell:** (+98 21) 88759051-55

**Fax:** (+98 21) 88733610

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

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



**South Port Services Co. LTD.**

Shipping & Freight Forwarding  
Project Specialist

**Tel:** (+9821) 8878 5152

**Fax:** (+9821) 88785158

**Email:** info@spsir.com

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

**MAZAND DARYA**  
SHIPPING AGENCY

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند داریا (ماستورای سمورا)

As Agent of line

**HANJIN SHIPPING**  
Beyond the Ocean

Direct Liner Weekly Services

Iran & Persian Gulf Ports to/from China

/Far East Destinations

**Tel:** +9821- 88729890-96 / 88382860-70

**Fax:** +9821- 88729901

[sales@mazandarya.com](mailto:sales@mazandarya.com) [mazand@mazandarya.com](mailto:mazand@mazandarya.com)



آگهی‌های راهنمای همشهری  
از فیلترهای متعددی می‌گذرند تا  
شما با خیالی آسوده از آن‌ها استفاده کنید

# روز حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس نصراله نژاد

مدیر کل محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان تهران

## جناب آقای مهندس عطرچیان

مدیر کل محترم دفتر ترانزیت و پایانه های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای دکتر دغاغله

مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

فرارسیدن روز حمل و نقل پرشما و تمامی مسئولان و دست اندر کاران  
و به خصوص رانندگان کامیون های یخچالدار تبریک عرض می نمایم

**انجمن رانندگان کامیون های یخچالدار**

**استان تهران**

# روز حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای دکتر آخوندی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس عطرچیان

مدیر کل محترم دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین المللی

## جناب آقای مهندس نصری

مدیر کل محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل را به شما مدیران لایق و تمامی  
دست اندر کاران بخش حمل و نقل کشور به ویژه رانندگان جاده ای  
استان خراسان تبریک عرض می نمایم.

**انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل**

**بین المللی استان خراسان رضوی**



# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

## جناب آقای مهندس نصراله نژاد

مدیر کل محترم حمل و نقل پایانه‌های استان تهران

## جناب آقای مهندس عبدالمالکی

معاونت محترم حمل و نقل پایانه‌های استان تهران

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما مدیران  
لایق و تمامی دست‌اندرکاران عرصه حمل و نقل  
تبریک عرض می‌نماییم.

شرکت عصر ایران

مدیریت: کریم پور

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



## جناب آقای مهندس نصراله نژاد

مدیر کل محترم حمل و نقل پایانه‌های استان تهران

انتصاب شایسته حضرت‌تعالی را به سمت  
مدیر کل حمل و نقل پایانه‌های استان تهران  
تبریک عرض نموده و از خداوند منان  
توفیق روزافزون را برایتان آرزومندم

شرکت عصر ایران

مدیریت: کریم پور

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

## جناب آقای مهندس غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

## جناب آقای مهندس سید یعقوب میرکتولی

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل پایانه‌های استان البرز

## جناب آقای محمد خان بلوکی

ریاست محترم کانون انجمن صنفی رانندگان کشور

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل را به شما مدیران  
لایق و تمامی دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل کشور  
به ویژه رانندگان ناوگان جاده‌ای استان البرز  
تبریک عرض می‌نماییم.

هیئت مدیره انجمن صنفی

رانندگان ناوگان جاده‌ای حمل و نقل کالای کرج

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر را به دلیرمردان

عرصه جاده‌ها و کارکنان و دست‌اندرکاران  
حمل و نقل کشور تبریک عرض نموده و سعادت  
و بهروزی برای کلیه تلاشگران این صنعت  
را از خداوند منان خواستاریم

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل

جاده‌ای کالای رشت

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس امانی

ریاست محترم سازمان حمل و نقل و پایانه های استان اصفهان

فرارسیدن روز و هفته حمل و نقل  
را خدمت شما مدیران لایق تبریک عرض می نمایم.

انجمن صنفی حمل و نقل کالای  
بر خوار (دولت آباد)

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس داوود کشاورزیان

ریاست محترم سازمان حمل و نقل و راهداری کشور

## جناب آقای دکتر دغاغله

مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل کالای کشور

## جناب آقای مهندس علی رحمتی

مدیرکل محترم حمل و نقل و پایانه های استان اردبیل

فرا رسیدن ۲۶ آذر روز ملی و روز تجلی ایثار،  
شجاعت و از خودگذشتگی بخش حمل و نقل جاده ای  
را به تمامی مدیران سازمان راهداری و حمل و نقل و  
انجمن های صنفی و شرکتهای حمل و نقل کالا و  
رانندگان زحمتکش تبریک عرض می نمایم.

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل  
کالای استان اردبیل

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر سالروز صدور فرمان  
تاریخی امام خمینی (ره) که حماسه ارزشمند  
در تاریخ حمل و نقل کشور رقم زده شد را  
به کلیه مدیران و تلاشگران حمل و نقل  
جاده ای کشور تبریک عرض می نمایم.

انجمن صنفی شرکتها و موسسات  
حمل و نقل شهرستانهای جنوب  
استان آذربایجان شرقی

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

روز ملی حمل و نقل بر خانواده بزرگ  
حمل و نقل کشور به خصوص کارکنان و رانندگان  
مبارک باد



انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
شهرستان باسمنج

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را به تمامی  
مسئولان و دست‌اندرکاران حمل و نقل جاده‌ای  
کشور تبریک عرض می‌نماییم

انجمن صنفی رانندگان مسافربری  
پرون شهری استان کردستان  
۰۸۷-۳۳۲۳۹۰۰۶

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای دکتر آخوندی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

## جناب آقای مهندس امانی

مدیر کل محترم سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان اصفهان

فرا رسیدن هفته حمل و نقل بر شما و تمامی

دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور

مبارک باد

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل کالای  
شهرستان‌های گلپایگان، خوانسار  
فریدن، فریدون شهر

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس ابراهیم نصیری

مدیر کل محترم سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان خراسان رضوی

## جناب آقای مهندس جواد وحدتی فرد

معاونت محترم سازمان حمل و نقل استان خراسان

## جناب آقای ابوالفضل گنجی

رئیس محترم اداره مسافر استان خراسان

## جناب آقای رضا خوانی

رئیس محترم اداره کالای استان خراسان

۲۶ آذرماه، روز صنعت حمل و نقل بر شما و تمامی

دست‌اندرکاران این صنعت مبارک باد

تعاونی مسافربری شماره ۱۶ ایمن سفر ایرانیان خواف  
جواد محمد پرست

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای دکتر آخوندی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس کشاورزian

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس نصیری

مدیر کل محترم سازمان حمل و نقل پایانه های استان خراسان

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما مدیران لایق و تمامی دست اندرکاران و رانندگان زحمتکش نیشابور تبریک عرض می نمایم.

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل

داخلی کالای نیشابور

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



## جناب آقای مهندس مقبلی

مدیر کل محترم سازمان حمل و نقل پایانه ای استان کرمان

انتصاب شایسته حضرت تعالی را به سمت مدیریت سازمان حمل و نقل پایانه های استان کرمان تبریک عرض می نمایم و همچنین فرارسیدن بهار حمل و نقل (۲۶ آذر) بر شما و کلیه مسئولین حمل و نقل کشور به خصوص دست اندرکاران حمل و نقل شهرستان رفسنجان گرامی باد



محسن رحمتیان رییس

انجمن صنفی شرکت های

حمل و نقل کالای رفسنجان

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس کشاورزian

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس خانقائی

مدیر کل محترم حمل و نقل و پایانه های استان سیستان و بلوچستان

فرارسیدن ۲۶ آذر سالروز فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره)، روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش حمل و نقل جا ده ای کشور گرامی باد.

انجمن صنفی کارفرمایان شرکت های

حمل و نقل کالای چابهار

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس علی رحمتی

مدیر کل محترم سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان اردبیل

هفته حمل و نقل بر شما مدیران لایق و تمامی دست اندرکاران عرصه  
حمل و نقل کشور تبریک و تهنیت باد

انجمن صنفی رانندگان اتوبوس برون شهری استان اردبیل

حمید جمال خانی رئیس هیئت مدیره

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای دکتر آخوندی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

فرا رسیدن روز و هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از فداکاری  
و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان در دوران دفاع  
مقدس می باشد را صمیمانه به تمام بخش حمل و نقل کشور به  
خصوص رانندگان ناوگان جاده ای فیروزکوه را تبریک و تهنیت  
عرض می نمایم.

انجمن صنفی رانندگان ناوگان جاده‌ای

فیروزکوه

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

با سلام، احتراماً بدینوسیله هفته حمل و نقل و راهداری (۲۶ آذرماه روز حمل و نقل و رانندگان) را به حضرت تعالی، تمامی معاونین و همکاران محترمتان و نیروهای خدوم و تلاشگر آن نهاد محترم در حمل و نقل مسافر و پایانه‌های سراسر کشور، صنوف حمل و نقل و انجمن‌ها به خصوص همکاران خودم در کانون انجمن صنفی کارگری رانندگان سواری کرایه بین شهری کشور و کلیه فعالان عرصه حمل و نقل، رانندگان زحمتکش تبریک و تهنیت عرض نموده و پیشرفت و توفیق روزافزون یکایک شما عزیزان و کلیه فعالان عرصه حمل و نقل را از خداوند متعال خواهانیم.



عادل اردشیری

نایب رئیس کانون انجمن صنفی کارگری رانندگان سواری کرایه بین شهری کشور

رئیس انجمن صنفی کارگری رانندگان درون و برون شهری استان کهگیلویه و بویر احمد

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرا رسیدن ۲۶ آذرماه را به دلیر مردان عرصه جاده‌ها و کارکنان و دست اندرکاران حمل و نقل کشور تبریک عرض نموده و با آرزوی سعادت و بهروزی برای کلیه تلاشگران این صنعت



انجمن صنفی شرکت‌های مسافربری

برون شهری استان کردستان

۰۸۷-۳۳۵۲۰۵۱۸

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

## جناب آقای دکتر آخوندی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

## جناب آقای مهندس بهرامی نیا

مدیر کل محترم پایانه‌های استان مرکزی

روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه دست اندرکاران حمل و نقل کشور به خصوص همکاران استان مرکزی مبارک باد

انجمن صنفی کارفرمایان شرکت‌های

حمل و نقل کالای آراک



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل، یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل جاده‌ای را به تمامی زحمتکشان و تعالی‌گران این بخش تبریک عرض می‌نماییم

انجمن صنفی رانندگان  
استان سنندج و حومه

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل، یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل جاده‌ای را به تمامی زحمتکشان و تعالی‌گران این بخش تبریک عرض می‌نماییم

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالا و بار سنندج

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



### جناب آقای مهندس کشاورزیان

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

### جناب آقای مهندس خانقائی

مدیرکل محترم حمل و نقل و پایانه‌های استان سیستان و بلوچستان

سالروز فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره)، که حماسه ارزشمند در تاریخ کشور رقم زده شد به کلیه مدیران و تلاشگران بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور به ویژه تمامی رانندگان زحمتکش در سطح کشور تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالای شهرستان خاش

# روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



## جناب آقای مهندس داوود کشاورزیان

معاونت وزیر و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

در جهان امروز، نبض توسعه اقتصادی و پویایی افراد در زندگی شهری و روستایی در دستان ارزشمند فعالان عرصه حمل و نقل و راهداری می‌تپد و قطعاً تمامی خدمتگزاران این عرصه به خوبی آگاه هستند که مسیر توسعه و پیشرفت، همواره با فراز و فرود هایی همراه است اما هدف والای ما تلاش برای ارائه خدمات مناسب به مردم شریف اسلامی است. در همین مجال فرارسیدن ۲۶ آذر را که به روز حمل و نقل و رانندگان و ۱ دی ماه روز راهدار آراسته شده است و یاد آور تعلق این رانندگان به معمار کویر انقلاب، حضرت امام خمینی(ره) و تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی می‌باشد. به حضور حضرتعالی و اعضای خانواده عظیم حمل و نقل تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم و ضمن ادای این عزیزان و خدمت، اهتمام و تلاش بی‌شائبه و صادقانه آن‌ها را عرض می‌نمهم. امید است در سایه الطاف الهی و در راستای اهداف والای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، موفق و سرفراز باشید.



## جناب آقای مهندس اسماعیل غلامی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

بی‌شک رسیدن به توسعه پایدار و عدالت اجتماعی در بخش حمل و نقل، در گرو همکاری و مساعی تلاشگران در حوزه حمل و نقل می‌باشد. ۲۶ آذر ماه لغایت ۱ دی ماه هفته حمل و نقل و راهداری بهانه‌ای بود تا به مصداق حدیث شریف *«من لم یکره الخلق لم یکره الخلق»* از زحمات و تلاش‌های شما در این عرصه تشکر و قدردانی به عمل می‌آید. توفیق روزافزون برای جنابعالی در ضل توجهات حضرت حق را خواستارم.



## جناب آقای دکتر دغاغله

مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

فرارسیدن هفته حمل و نقل راهداری ۲۶ آذر لغایت ۱ دی ماه، یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل را به تمامی فعالان، برنامه‌ریزان و تعالی‌گران این بخش تبریک عرض نموده و امید است که هر سال با بهره‌گیری حداکثر از ظرفیت‌های نهفته در بخش حمل و نقل جاده‌ای با همدلی و همکاری بیش از گذشته کارنامه درخشانی را برای خدمت گیرندگان این بخش ارائه نماییم.



## جناب آقای مهندس علیرضا مجرد

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان هرمزگان

۲۶ آذرماه، به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور، و برای آگاهی بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین، بعنوان (روز حمل و نقل و ادی ماه روز راهدار) انتخاب شده است. این روز را به تمامی دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل استان، به‌ویژه حضرتعالی که مسیرهای طولانی جاده‌ای را با پشتکاری شگفت‌انگیز طی می‌کنید و در راه و شکوفایی اقتصاد ایران اسلامی گام بر میدارید تبریک می‌گوییم.

انجمن صنفی رانندگان وسائط نقلیه سنگین کالای شهرستان بندرعباس

عیسی بشقره - رئیس هیئت مدیره



# روز حمل و نقل ۲۶ آذر



انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل فوق سنگین  
(بوژی داران)

## جناب آقای مهندس داوود کشاورزیان

معاونت محترم وزیر و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## جناب آقای اسماعیل غلامی

معاونت محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## جناب آقای مهندس آدم نژاد

معاونت محترم برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## جناب آقای مهندس هدایتی

مدیرکل محترم دفتر آمار، ایمنی و ترافیک - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## جناب آقای دکتر دغاغله

مدیرکل محترم دفتر حمل و نقل کالا - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## جناب آقای سردار حمیدی

ریاست محترم فرماندهی پلیس راه راهور ناجا

## جناب آقای مهري

ریاست محترم پلیس راهور ناجا

## جناب آقای مهندس نصراله نژاد

مدیرکل محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان تهران

۲۶ آذر، روز حمل و نقل را تبریک و تهنیت عرض نموده و آرزوی پیشرفت روز افزون برای برنامه‌های توسعه‌ای آن مجموعه و همکاران محترمتان را در همه شئون راهداری و حمل و نقل از خداوند متعال مسئلت داریم.

دفتر مرکزی: تهران - خیابان قائم مقام فراهانی - نیش کوچه دوم - ساختمان اطیاب - پلاک ۱۸، طبقه ۴ - واحد ۱۶

تلفن: ۲-۸۸۸۴۸۷۰۱ و ۸۸۸۴۵۲۷۶ فکس: ۸۸۳۰۹۰۱۷

شرکت حمل و نقل فوق سنگین  
البرز بار هرزگان



افتتاح انبار اختصاصی البرز بار هرزگان به مساحت سه هکتار با ده هزار متر فضای  
مسقف، دارای بزرگترین سوله یکپارچه بخش خصوصی استان هرزگان

شرکت حمل و نقل بین المللی  
مهسا ترابری



حمل نگله به طول ۴۷ متر از مبدا بندرعباس به مقصد آتیرائو قزاقستان



شرکت حمل و نقل فوق سنگین البرز بار هرزگان ۲۶ آذر

هفته حمل و نقل را به تمامی مدیران و دست اندر کاران صنعت  
حمل و نقل کشور تبریک می گوید.

مدیرعامل: رضا جلیلهوند

( نایب رییس انجمن بوژی داران ایران و مسئول کار گروه ترافیک هرزگان )

[www.alborzbar.co](http://www.alborzbar.co)



تجهیزات شرکت:

تعداد ۱۰۴ محور بوژی  
۱۵ دستگاه کشنده بوژی  
۱۰ دستگاه کمرشکن

یک دستگاه کشویی به طول ۵۲ متر (اولین بار در ایران)  
سوله و انبار اختصاصی به مساحت ۳ هکتار

- حمل و نقل داخلی کالا، از بندرعباس به اقصی نقاط ایران
- حمل کلیه بارهای ترافیکی، کمرشکن و بوژی در تمام نقاط ایران
- ترخیص و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه
- استریب و انبارداری
- مشاوره حمل در کلیه جاده های کشور

البرز بار هرزگان: بندرعباس، میدان یادبود، ساختمان ملکه آسمانها، طبقه ۱۱، واحد ۱۱۰۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۱۷۷-۱۸۱ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۱۸۲

دفتر تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، نبش کردستان جنوبی، کوچه توفیق پلاک ۴،  
طبقه ۴، واحد ۸ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۲۱۷۹۵-۹ فکس: ۸۸۶۲۱۷۹۴

مهسا ترابری: قزوین، بلوار صنعت، نبش پردیس، پلاک ۲ تلفن: ۰۲۸-۳۳۲۹۵۸۸۴-۸

بازرگانی محمد علی نژاد: بندرعباس، میدان یادبود، ساختمان ملکه آسمانها، طبقه ۱۱، واحد  
۱۱۰۲ تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۱۸۱ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۱۸۲

انبار اختصاصی البرز بار: بندرعباس، بعد از اسکله شهید رجایی، منطقه بستانو، روبروی شهرک  
صنعتی شماره ۳ تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۳۳۵۲۰-۳۰-۴۰-۵۰-۶۰-۷۰-۸۰-۹۰-۱۰۰



Payaneh.ir جامع ترین و بزرگترین سامانه فروش اینترنتی بلیط

به خانواده Payaneh.ir پیوندید

۲۶ آذر، روز حمل و نقل بزرگمکشان این صنعت کرامی باد

اعتماد برترین های صنعت حمل و نقل به نرم افزار مدیریت فروش تحت وب سپند



نصب شده در قوی ترین گروه شرکت ها و تعاونی های مسافربری کشور



۲۶ آذر الی ۲۶ اسفند  
به مدت ۳ ماه

طرح ویژه عرضه رایگان نرم افزار سپند جهت کسب اطلاعات بیشتر با ما تماس بگیرید.

فروش غیر حضوری

سهولت دسترسی

توسعه پایدار

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۴۲، طبقه سوم  
تلفن: ۸۸۸۲۲۴۷۵ فکس: ۸۸۱۹۵۳۸۰ کدپستی: ۱۵۱۶۶۱۸۱۱۷

وب سایت: www.pajoohansepand.ir

Info@payaneh.ir

پژوهان سپند



شرکت مهندسی پژوهان سپند



**فروشگاه**

**بزرگراه کرج آفرودین ۵ کیلومتر بعد از پل هوای کرجان**

تلفن: ۰۲۶ ۶۶۵۳۳۹۰۰۰۹ - ۶۶۵۳۳۳۰۰۰۰۷  
 ۰۲۶ ۶۶۵۳۳۰۰۰۰۵ - ۰۲۶ ۶۶۵۳۳۰۰۰۰۳  
 فکس: ۰۲۶ ۶۶۵۳۳۳۷۳۳ - ۰۲۶ ۶۶۵۳۳۱۰۰۲۹۱

**۲۶ آذر گرامی باد روز حمل و نقل**

[www.mammut.co.com](http://www.mammut.co.com)

[www.cargobox-iran.com](http://www.cargobox-iran.com)

[www.conex-iran.com](http://www.conex-iran.com)

[www.sandwichpanel-iran.com](http://www.sandwichpanel-iran.com)

<https://telegram.me/mammutgroupcom>