

تکنیک

۱۴۷

۱۸۰۰۰ تومان

اسفند ۱۵۲/۹۵ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری

منطق زود

- انقلاب بورژواهای اوباش
- هراس در داووس
- تابوتی سنگین بر دوش
- آتش در مزرعه برای تنبیه گرازها!
- رکورددار دوره بوش؛ کلیددار عصر ترامپ
- تجدید قوا در میانسالی
- استهلاک در حسابداری حمل و نقل
- آینده ترابری ریلی در سال ۲۰۵۰



Baareman
A Member Of Admiral Group

GLOBAL REACH LOCAL FOCUS

- نمایندگی کشتیرانی امارات در بندر امام خمینی
- ارائه دهنده سرویس TBL برای اولین بار در ایران
- انجام عملیات ترانشیپ از طریق بندر امام برای بوشهر، خرمشهر، ام القصر، شویخ و ...
- ترانزیت کانتینر به مقاصد داخلی و کشورهای همسایه از جمله عراق، آذربایجان، ترکمنستان و ...



INNOVATION IN ACTION



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 شرکتها
تجارت و صنعت
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 - ۹۸ ۲۱ ۸۸ ۵۲ ۵۴ ۲۳

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



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

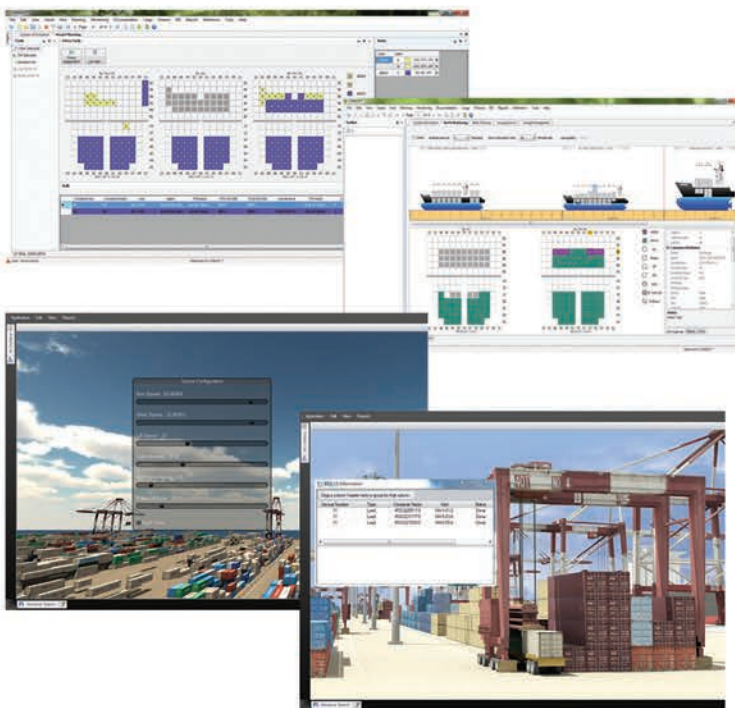
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

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
- ✓ مانیتورینگ 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

پست الکترونیک: info@rahyaab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲



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



(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

ایمیل: INFO@KAVEHDIESEL.IR



@kavehdiesel



kaveh_diesel



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



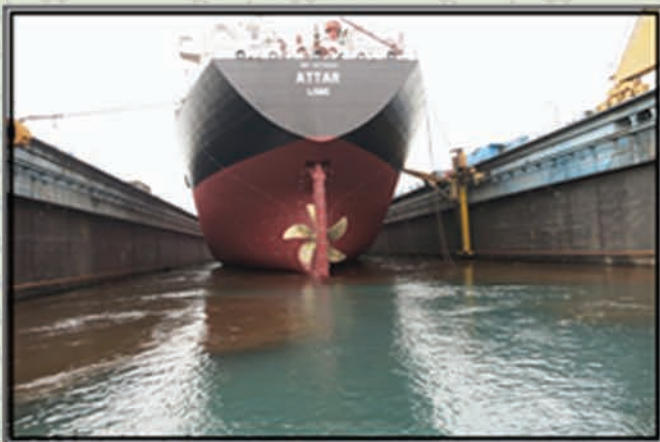
PERSIA HORMOZ SHIPYARD

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 (۰۲۶)
پست الکترونیک : info@persiahormoz.com



■ 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، حوران‌دخت عمادزاده

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

بابک وفاپی، ماهان هوشیار، مسعود زارع، علی محسنی

■ آئلیه: محمد صادق بهشتی

■ بازرگانی: شهریار اردلان، ساناز سفلاطون، الهام مطلق

■ 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: سبزرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

◀ دوردست از نزدیک

قاعده زور

... اتکا به مردمی که در کوچه و خیابان فریاد می‌کشند، شرع کشیدن در مسیر پادی است که همواره به یک سو نمی‌وزد. عوام یک روز به خیابان می‌آیند تا ما را از شر مخالفان خلاص کنند و روزی به خیابان خواهند آمد تا به اعماق بگریزیم. اگر نجیبانی را که امروز راه منطقی سروری به ما نشان می‌دهند، از خود برانیم، فردا با کسانی روبرو خواهیم بود که جز با مشت و گلوهای پرفریاد با ما حرف نخواهند زد...

◀ گزارش اصلی

انقلاب بورژواهای اوباش



شانس ایرانی‌ها و به‌ویژه اهالی کسب‌وکار، این است که در عرصه تجارت بین‌المللی، همواره پرسش‌هایی درباره روندهای دارای مسیر نامشخص در مقابل خود داشته‌اند: هنوز داستان برجام کاملاً روشن نشده که یک دولت با ایده‌های سیاسی و اقتصادی نامشخص در بزرگترین اقتصاد جهان روی کار می‌آید و پرسش‌هایی تازه در مقابل بازرگانان قرار می‌دهد. نگاهی به انگیزه‌ها و امکانات دولت جدید آمریکا برای در پیش گرفتن سیاست حمایت‌گرایی اقتصادی...

◀ ترابری بین‌المللی

ترانزیت، تابعی وابسته نه مستقل

بررسی چند آمار پیش‌پاافتاده، حاکی از آن است که آمار ترانزیت کالا از مسیر ایران در سال ۹۴ در همان حدود سال‌های ۸۵ و ۸۶ و به میزان حدود ۱۱ میلیون تن بوده و با توجه به اینکه در ۹ ماهه اول سال ۹۵ در حدود ۳۷ درصد نیز کاهش نشان می‌دهد، پیش‌بینی می‌شود که پرونده میزان ترانزیت از کشور در سال ۹۵، در حدود ۷ میلیون تن بسته شود. بنابراین در طول ده سال گذشته، میزان آن تقریباً ثابت و رو به پایین بوده است. ریاست هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، به بررسی علل این موضوع، پرداخته است.



راهنامه ۹۶

طبق لایحه پیشنهادی بودجه سال ۹۶، وزارت راه به عنوان یکی از اصلی‌ترین وزارتخانه‌های ستادی دولت مبلغی بالغ بر هشت هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان در سال آینده بودجه جاری دریافت خواهد کرد که شرکت ساخت و توسعه زیربنای کشور بیشترین مبلغ را به خود اختصاص داده است. سه معاونت ستادی وزارت راه و شهرسازی، منابع اعتباری بالاتری در قیاس با دیگر بخش‌ها خواهند داشت. پیشنهاد این حوزه شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور است که در ردیف بودجه سال آینده، ۴۲۰۰ میلیارد تومان بودجه دریافت می‌کند...

◀ زنجیره تامین

گسسته



این مطلب، برگرفته از دیباچه کتاب «مراکز لجستیکی در بندر و خشکی» تألیف همایون اسدی کارشناس ارشد لجستیک و حمل‌ونقل بین‌المللی است که به تازگی منتشر شده و حاوی دغدغه‌های کلان در زمینه برنامه‌ریزی‌های لجستیکی است. او در این کتاب لجستیک را از منظر سیاست‌گذاری، نظام ترابری داخلی، خدمات بندری، حمل و نقل چندوجهی، انبارداری، بنادر خشک و ... بررسی و در عین حال داستان برخی توسعه‌های لجستیکی و نقشه راه‌های تنظیم شده توسط کشورهای دیگر را بازگو کرده است.

راه خیر

براساس گزارشی که اخیراً از طرف انجمن خیرین راه در اختیار ما گذاشته شد، این انجمن از ابتدای فعالیت خود که حدود ۲ سال از آغاز آن می‌گذرد تاکنون در مجموع ۸۹۰ کیلومتر روکش آسفالت و احداث راه‌های روستایی، ۵ نقطه اصلاح راه‌های سانحه‌خیز و احداث ۲۳ دستگاه پل انجام داده و جمعاً ۱۴۷ میلیارد تومان هزینه کرده که سهم خیرین حدود ۶۰ میلیارد تومان بوده است. به سراغ مسوولین این انجمن رفتیم و گفتگویی درباره فعالیت‌های این انجمن انجام دادیم.

◀ ترابری هوایی

موقعیت ایران در برابر ارقام جهانی

آنچه در مطلب حاضر می‌خوانید برگرفته از گزارش انجمن شرکت‌های هواپیمایی است درباره جایگاه سوخت در حمل‌ونقل هوایی و تأثیر آن بر حمل‌ونقل بار صادراتی. در این گزارش سعی شده است تا به بررسی این موضوع در دنیا و ایران پرداخته شود. ضمن تشکر از آقای مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن مذکور که این گزارش را جهت استفاده، در اختیار ترابران گذاشتند، نظر خوانندگان را به مطالعه آن جلب می‌کنیم.



فرونشست

در این مطلب، کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی عملکرد بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر در ۱۰ سال گذشته را مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه رسیده که طی سال ۲۰۱۶ در مقایسه با سال ۲۰۱۵، میزان جابه‌جایی در این بنادر رو به کاهش بوده است. نکته جالب اما عملکرد بنادر ایرانی است: از ۱۴ میلیون تن در سال ۲۰۰۹ به حدود ۶۴ میلیون تن در سال ۲۰۱۳، ۲۰۱۴، ۲۰۱۵ و بالاخره ۱۲۰۱۶

هراس در داووس

... جایی نیست که امواج سونامی انتخابات ایالات متحده در آن دیده یا حس نشده باشد و اجلاس ۲۰۱۷ مجمع جهانی اقتصاد نیز از این قاعده مستثنی نبود. امسال این مجمع مهم، از یک سو حیرت زده و کنجکاو درباره آنچه در ایالات متحده رخ داده و از سوی دیگر هراسناک و نگران از مضمون آنچه از دهان ترامپ و مشاورانش درمی آید... گزارش آنچه در داووس درباره مخالفت پوپولیست‌ها با جهانی‌سازی مطرح شد.

تابوتی سنگین بر دوش



بررسی ترکیب کسری بودجه دولت نشان می‌دهد با تغییر ترکیب کسری بودجه در سال‌های اخیر به سمت استفاده از اوراق تعهدزاد، شاهد تغییر ماهیت کسری بودجه دولت به بدهی دولت هستیم. این در حالی است که تا سال ۱۳۹۲ به دلیل تامین کسری بودجه دولت از ناحیه حساب ذخیره ارزی عمده کسری بودجه ماهیت بدهی نداشت... براساس پیش‌بینی مرکز پژوهش‌های مجلس، رشد اقتصادی سال ۱۳۹۵ حدود ۷/۲ درصد خواهد بود که ۵/۲ درصد از آن ناشی از رشد بخش نفت است...

تخته پرش

پدیده «درب گردان»، به معنای جابه‌جایی مقامات دولتی به بخش خصوصی و برعکس است که به‌خصوص در اثر گسترش خصوصی‌سازی در کشورمان تشدید یافته و در دنیا نیز اخیراً و بعد از بحران مالی ۲۰۰۸ میلادی توسط اندیشمندان حوزه‌های اقتصادی و سیاسی بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. بخش‌های مالی و قضایی از جدی‌ترین حوزه‌هایی است که پدیده درب‌گردان در آن اتفاق می‌افتد. در این گزارش به بررسی این پدیده در حوزه‌های مالی و همچنین تجربه کشورهای مختلف در این زمینه پرداخته شده است.

۲۱

آتش در مزرعه برای تشبیه گراژها!



از اواسط بهمن ماه، گمرک شهید رجایی در مورد کلیه کانتینرهایی که بیش از یک قلم کالا دارند و مقصد آنها افغانستان، ترکمنستان و پاکستان است، دستور فک پلمپ و بازرسی محموله را صادر کرده، این در حالی است که فک پلمپ و جابه‌جایی محموله داخل کانتینر و دیر رسیدن کالا به مقصد، به عاملی برای عدم پرداخت مطالبات شرکت‌های ایرانی و ایجاد اختلاف شدید بین طرفین تبدیل شده است. در خصوص عواقب این دستورالعمل، با نایب رییس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران گفت‌وگو کردیم.

یک ماموریت ۲۴ ساعته

اوایل دی ماه، معاونت حمل‌ونقل و وزارت راه، طی حکمی غلامحسین امیری، کارشناس قدیمی و باتجربه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت و همچنین معاونت پیشین دفتر ترانزیت سازمان راهداری را به سمت نماینده آن معاونت جهت پیگیری و مذاکره با کلیه طرف‌های دست‌اندرکار داخلی و خارجی در ارتباط با ۲۴ ساعته شدن ارائه خدمات گمرکی در مرزهای موردنیاز کشور منصوب کرد. به بهانه این ماموریت جدید، به سراغ او و مسعود پل‌مه رییس فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک و رییس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی رفتیم تا درباره اهمیت ۲۴ ساعته شدن گمرک و تاثیر آن بر تسهیل روند ترانزیت کشور جويا شویم.

سمیناری پر صدا... اما بی صدا



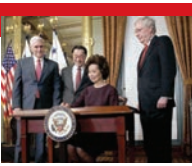
سوم بهمن ماه سمینار تخصصی و آموزشی کنوانسیون تیر تحت عنوان «کارنه تیر، سند فرصت یا چالش» در محل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران برگزار شد؛ سمیناری که اکثر مدعوین آن رانسل جوان شاغل در شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، مدیران شرکت‌های کریر و فورواردر، مسوولین تشکیل‌های حمل‌ونقل و تعدادی از مدیران نهادهای دولتی تشکیل می‌دادند. یکی از کارشناسان و پژوهشگران حمل‌ونقل بین‌المللی نگاهی داشته به ابعاد مثبت و منفی این سمینار و انتظارات بخش خصوصی.

ترابری برون‌شهری



در این مطلب، حمیدرضا شهرکی‌ثانی، مدیر کل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری، طرح «شبکه سیر» را که با هدف شکل‌گیری شرکت‌های نمانام (دارای برند مشخص) تدوین شده است، تشریح می‌کند. او می‌گوید: «اصل و اساس این ایده بر پایه حفظ استقلال حقوقی شرکت‌ها در عین جمع‌آوری امکانات و آورده‌های آنان برای شکل‌دهی یک مجموعه توانمند و معتبر است.» به کمک طرح جدید شبکه سیر، نام‌های متعدد شرکت‌های مسافربری در چند نام محدود و شناخته‌شده در سطح کشور خلاصه خواهند شد.

زیرساخت



رکورددار دوره بوش: کلیددار عصر ترامپ
وزارتخانه حمل‌ونقل در کابینه جدید ایالات متحده، سمتی کلیدی محسوب می‌شود. ترامپ می‌داند فراتر از سیاست‌های جهانی و امنیت داخلی، رای‌دهندگان به واسطه وعده‌های اشتغال و رفاه، او را به کاخ سفید فرستاده‌اند و کمتر علاقه‌ای به موضوعات بین‌المللی دارند که بخش اعظم انرژی آمریکا را به خود اختصاص می‌دهد. آنها از ترامپ دگرگونی وضعیت اقتصادی را می‌خواهند: وضعیتی که به گواه آمارهای اقتصادی و اشتغال چندان بد نیست! ... نگاهی داریم به پیشینه و برنامه‌های وزیر جدید حمل‌ونقل آمریکا.

ترابری دریایی

تجدید قوا در میانسالی

با گذشت بیش از پنجاه سال از تدوین قانون دریایی ایران، پیش‌نویس لایحه قانون دریایی ایران در اردیبهشت سال جاری در دفتر حقوقی سازمان بنادر تدوین شده و در چند ماه اخیر، بررسی این پیش‌نویس در برنامه کاری معاونت امور دریایی قرار گرفته است. این در حالی است که انجمن کشتیرانی نیز در کمیته‌های تخصصی خود، به صورت هفتگی به بررسی کارشناسی بخش‌های گوناگون این لایحه جدید دریایی می‌پردازد.

ظهور «اسکاندیم» در استرالیا

دیر زمانی است که در ساخت اجسام پرنده از آلیاژهای آلومینیوم استفاده می‌شود، اما همچنان فضا برای توسعه و تولید انواع محصولات سبک‌تر و مقاوم‌تر در برابر خوردگی با به کارگیری فنون جدید فراوری وجود دارد. به‌تازگی «اسکاندیم» به عنوان یک ماده معدنی توجه‌ها را به خود جلب کرده؛ این فلز به ویژه در صنایع هوایی در ترکیب با فلز آلومینیوم، آلیاژی می‌سازد که قدرت هواییما و مقاومت آن را در برابر خوردگی بالا می‌برد.

مباحث آموزشی



استهلاک در حسابداری حمل‌ونقل
مسعود شجاعی‌نیک، رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، در این شماره سعی کرده، موضوع استهلاک در حسابداری و همچنین مالیات شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی را که که عمدتاً شامل استهلاک وسائط نقلیه و تجهیزات و اموال شرکت حمل است و تاثیرات مستقیمی بر صورت‌های مالی و هزینه‌های قابل قبول سازمان امور مالیاتی کشور دارند، به‌طور مختصر برای فعالان بخش حمل‌ونقل توضیح دهد...

ترابری ریلی

آینده ترابری ریلی در سال ۲۰۵۰



روندهای کلان آتی که نحوه زندگی، کار، مسافرت و استفاده از اطلاعات در آینده را تحت تاثیر قرار خواهند داد کدامند؟ زیرساخت‌ها و سیستم حمل‌ونقل ریلی چه پاسخی بر تقاضای روزافزون مسافرت‌های ریلی و حمل و نقل بار ریلی خواهد داشت؟ در دوره‌ای که شاهد تغییرات سریع اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، زیست‌محیطی و فناوری هستیم، پیش‌بینی دقیق روندهای آتی میسر نیست، اما تلاش می‌کنیم براساس روندهای جاری و بعضی سیگنال‌های ضعیف، آینده محتمل ترسیم شود.

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 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): ۰۲۱-۸۸۷۴۴۱۳۹-۸۸۷۴۲۴۱۷

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

شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، باکو

قاعده زور

«مجلس جایی است که مردم آنجا هستند.» این حرفی است که گفته می‌شود از زبان یکی از سیاستمداران قدیمی ایران درآمده است. اما این فقط او نیست که در یک مقطع تاریخی تلاش کرده با زور عوام در کف خیابان، کار خود را پیش ببرد. در دوران اخیر، در همین کشور خودمان به عنوان یک جامعه در حال توسعه، و در ایالات متحده به عنوان یک کشور توسعه یافته هم شاهد این منطق کارا بوده‌ایم. کاری به امثال زیمبابوه و رابرت موگابه و همین ماه پیش یحیی چامه در گامبیا نداریم که عوام و سربازها را برای پیشبرد حرف خود در کف خیابان به صورت توامان به کار می‌گیرند.

زیر سقف، جایی که به جای فریاد و غریو و شعار، آدم‌ها مجبورند حرف بزنند و حرف، هم حساب دارد و جواب دارد و هم با منطق سنجیده می‌شود و باید در چارچوب باشد، سیاستمداران مشکل‌دار غالباً کم می‌آورند و زور، کاربردی برایشان ندارد. آن وقت است که نشانی کف خیابان را می‌دهند. آخرین نمونه‌اش را باید در یک کشور پیشرفته - ایالات متحده - جستجو کرد. دونالد ترامپ رییس جمهوری که در اثر اسیر شدن حزب جمهوری خواه در چنبره شعارهای خودش، برگرده هواداران این حزب به قدرت رسید، صبح روز ۲۸ بهمن به این نتیجه رسید که همه منطق و دانشش در زیر سقف به پایان رسیده و باید مثل دوران تبلیغات انتخاباتی به کف خیابان برگردد. گفت چون همه رسانه‌ها دروغگو و دشمن مردم آمریکا هستند، پس از این، با مردم به صورت مستقیم سخن خواهد گفت. سپس در جنوب آمریکا به سبک دوران مبارزات انتخاباتی، میتینگ ترتیب داد: «می‌خواهم میان مردم و دوستان خود باشم.»

تا زمانی که این شماره ترابران به دست خوانندگان آن برسد، رخدادهای فراوان دیگری هم حتما وجود خواهد داشت، اما گذشته، ماهیت تحولات آتی را نیز نشان می‌دهد: ترامپ که رفتارش توسط هم‌حزبی مشهورش «مک‌کین» شروع رفتارهای یک دیکتاتور توصیف شده، در مسیری نانجیبانه و غیردموکراتیک و به زبان جامعه دموکراتیک آمریکا قدم گذاشته است. مشخصات این مسیر و موقعیت چیست؟

سیستم‌های ناکارای برای مسائل اجتماعی، پاسخ منطقی ندارند (به جای بیمه درمانی اوپاما، روش منطقی تری پیدانمی‌شود)، ادعای مبارزه با فساد، با رفتارهای خود و اطرافیان‌شان مغایرت دارد (افراد فاسد و سوءاستفاده‌جو، منسوبین و منصوبین خود آنها هستند)، انتقاد دلسوزانه و مفید و اطلاع‌رسانی صادقانه را با تخریب موقعیت خودشان همراهی یابند (رسانه‌ها را زنجیر پاره کرده و دشمن مردم توصیف می‌کنند)، هر روز چند نفر از خودی‌های سیستم را در راستای اهداف دشمن و خائن می‌یابند (اگر کسی بگوید بهبود روابط با روسیه، با تن دادن به امیال آن تفاوت دارد، به نفع قدرت خارجی عمل کرده و کنار گذاشته می‌شود) و آنجا که برای مسائل کشور، پاسخ منطقی وجود ندارد، تظاهرات و راهپیمایی و رفتارندوم مردمی می‌تواند بحران را پایان دهد (تصور نمونه‌هایش را به تجربه‌های شخصی شما وامی‌گذاریم).

در مقابل چنین نظام‌هایی چه باید کرد؟ زور آزمایی خیابانی؟ نصیحت؟ نجابت و سکوت؟...

مک‌کین، هم‌حزبی ترامپ، نصیحتی نیکخواهانه به ترامپ عرضه کرد. اما او که تحمل انتقاد ندارد، به جای پاسخ - اگر پاسخی لازم بود - گفت که او قهرمان جنگ نیست، چون پس از سرنگون شدن هواپیمایش در ویتنام اسیر شده و کشته نشده است! مک‌کین نجابت کرد و حرفی نزد. او و دیگران تلاش کردند کسی را که نماینده حزبشان است نصیحت و برای رسیدن به یک نقطه تعادل راهنمایی کنند. پاسخ او این است که نیازی به کمک آنها ندارد. به ماجراجویان سودجویی که او را با خود به بیراهه می‌برند، بیشتر اطمینان دارد تا سناتورهای نجیب شناسنامه‌دار. ظاهراً این قاعده‌ای بی‌مرز است.

اتکا به مردمی که در کوچه و خیابان فریاد می‌کشند، شراع کشیدن در مسیر بادی است که همواره به یک سو نمی‌وزد. عوام یک روز به خیابان می‌آیند تا ما را از شر مخالفان خلاص کنند و روزی به خیابان خواهند آمد تا بیچارگی را با تمام وجود حس کنیم و به اعماق بگریزیم. اگر نجیبانی را که امروز راه منطقی سروری را به ما نشان می‌دهند، از خود برانیم، فردا با کسانی روبه‌رو خواهیم شد که جز با مشت و گلوهای پر فریاد با ما حرف نخواهند زد. این حکمتی است برای همه. از ترامپ و یحیی تا آل‌خلیفه و دیگران.

آیا آمریکا در خود فرو می‌رود؟

انقلاب بورژوازی‌ها و اوباش

نگاهی به انگیزه‌ها و امکانات دولت جدید آمریکا برای در پیش گرفتن سیاست حمایت‌گرایی اقتصادی

شانس ایرانی‌ها و به‌ویژه اهل کسب‌وکار آنها، این است که همواره در عرصه تجارت بین‌المللی، پرسش‌هایی در مورد رخدادها و روندهای دارای مسیر نامشخص در مقابل خود داشته باشند: هنوز افق تجاری اقتصاد ایران در داستان برجام کاملاً روشن نشده که یک دولت با ایده‌های سیاسی و اقتصادی دارای ماهیت نامشخص در بزرگترین اقتصاد جهان روی کار می‌آید و پرسش‌هایی تازه در مقابل بازرگانان بین‌المللی قرار می‌دهد.

ترامپ و برنامه‌های او چه تاثیری بر تجارت جهانی خواهند گذاشت و سیاست‌های اقتصادی-تجاری آنها را چگونه باید درک کرد؟ عمده‌ترین وجه اعلامی این سیاست‌ها از سوی ترامپ حمایت‌گرایی اقتصادی و نگاه به درون است که در گفت‌وگوی حاضر با یکی از صاحب‌نظران جامعه‌شناسی و اقتصاد، مورد بحث قرار گرفته است. با این نتیجه‌گیری که چیرگی اقتصاد لیبرال و جهانی‌سازی بر روندهای جهانی اقتصاد در حدی است که سیاستمداران ماجراجو نخواهند توانست مسیرهای مسلط تجارت جهان را تغییر دهند.



ترابران: پروتکشنیسم دولت ترامپ چقدر واقعی و قابل حصول است؟

■ آخرین باری که ما شاهد یک بروز و ادعای قوی پروتکشنیسم بوده‌ایم، حرکت و دعاوی طرفداران خروج انگلستان از اتحادیه اروپا بوده است. در مقام شعار برای به نتیجه رساندن یک رفراendum خوب عمل کرده است؛ یعنی افراد بی‌اطلاع و عقب‌مانده‌ترین افشار جامعه بریتانیا را با شعار استقلال و بهتر شدن اوضاع در اثر مسلط شدن انگلیسی‌ها بر سرنوشت خود، پای صندوق کشانده و نتیجه آن بهت و حیرت و سپس سردرگمی و چانه‌زنی‌های بی‌نتیجه کنونی دولت خانم «ترزا می» با اروپایی‌های به‌تازگی سختگیر، از کار درآمده است.

ترجمان اقتصادی آن رای که بُعد پوشیده آن است، محروم شدن اقتصاد انگلستان از بسیاری از فرصت‌های حاصل از ادغام بازارهاست. حالا که انگلستان می‌خواهد کاسه خود را جدا کند، مجبور است از فرصت‌هایی که اتحادیه اروپا از نظر اقتصادی در اختیار آن قرار می‌داد چشم‌پوشد. بعد از فرو نشستن آن‌های وهوی طرفداران جدایی از اروپا، حالا اشخاص واقع‌بین در غیاب آن هوچی‌گران، در حال چانه‌زنی با اروپایی هستند که می‌گویند امتیازات اقتصادی ناشی از حضور در اتحادیه را در هنگام خروج بریتانیا از اتحادیه برخواهد چید و آزادی نیروی کار و تجارت کالا را منتفی خواهد ساخت. می‌بینیم که ادعای حمایت از بازار بریتانیا، در اولین گام، با بحران مواجه شده و اصلاً فایده‌ای نخواهد داشت.

برعکس، نمونه قدیمی‌تری که پیش‌رو داریم، چین است که از سیاست حمایت‌گرایی و بازار بسته دست برداشت و طی دو دهه آخر قرن گذشته، با سرعت بالا به روند جهانی شدن و توسعه تجارت آزاد پیوست. قدرت کنونی چین بدون شک حاصل همین گرایش است.

اما سرشت سیاست‌های حمایت‌گرانه را باید در کشورهای در حال توسعه هم بررسی کرد که در دهه‌های اخیر در بسیاری موارد با ناکامی کنار گذاشته شده‌اند. نمونه بارز آنها جمهوری اسلامی است که سیاست‌های اقتصادی آن تحت عنوان خودکفایی و تاحدی به‌خاطر ناکامی‌های سیاسی از قبیل تحریم‌های ایالات متحده و شرایط جنگ با همسایه، در راستای حمایت‌گرایی شکل

گرفت و به‌تدریج در حال از بین رفتن است. این سیاست‌ها از حالت سختگیرانه تا موقعیت کم و بیش مسلط در نوسان بوده و مجموعه‌ای از دیوارهای تعرفه‌ای، مشوق‌های اقتصادی حمایتی و افزایش نقش دولت در قالب توسعه فعالیت شرکت‌های دولتی را دربرگرفته است.

امروزه اکثریتی قوی از اقتصاددانان و ناظران ایرانی به بی‌خاصیتی و مضر بودن این سیاست‌ها باور دارند و آنها را در جهت توسعه عقب‌ماندگی و ناکامی‌های اقتصادی، کاهش آهنگ رشد و توسعه بیکاری و بحران‌مدار شدن اقتصاد ارزیابی می‌کنند. حالا کاری با اینکه کدام کشورها با ایران هم‌تراز بودند و با دوری از سیاست حمایت‌گرا توانستند اقتصاد خود را به بازیگر مهم بین‌المللی تبدیل کنند نداریم. باید بیشتر در مورد اقتصادهای قوی و کشورهای قدرتمند اقتصادی حرف بزنیم. اگر اقتصاد بریتانیا به این درونگرایی نیازمند و با آن همخوان باشد که نیست و کسی هم باشد که بریتانیا را به این سمت ببرد و نگه دارد، ترامپ هم می‌تواند آمریکا را به این سمت ببرد.

اما ابتدا ببینیم پروتکشنیسم و درونگرایی و مخالفت با جهانی‌سازی و تجارت آزاد از نظر ترامپ تاکنون چه معانی و مصداق‌هایی داشته است؛ برگرداندن یک شعبه خودروسازی از مکزیک به خاک آمریکا، برقراری تعرفه بالا روی واردات از مکزیک، زورگویی به «لاک‌هید مارتین» برای پایین آوردن ارزش قرارداد ساخت هواپیمای جنگی، تشویق تولیدکنندگان نفت به افزایش تولید در ایالات متحده و تعدادی شعار بی‌عمل دیگر، مانند «اول، آمریکایی‌ها»، برگرداندن کارگران بر سر کار از طریق ممانعت از ورود کارگران مهاجر و سرمایه‌گذاری‌های کلان روی زیربنای آمریکا به عنوان بستر ایجاد شغل و محرک رشد اقتصاد که حتی یک کارشناس ساده اقتصاد هم می‌تواند به سادگی تعارض، ناکارایی و شعاری بودن این اقدامات را آشکار کند.

روزی که ترامپ وعده اعمال تعرفه ۳۰ درصدی روی کالاهای مکزیکی را داد، وزیر بازرگانی مکزیک به طعنه و مسخره گفت عیبی ندارد، آمریکایی‌ها آواکادوی ما را ۳۰ درصد گران‌تر بخرند ... مثل همیشه، وعده کاهش مالیات‌های کسب‌وکارها که ترامپ آن را به عنوان محرک سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال برای کارگر آمریکایی مطرح کرد، با واکنش اداره مالیات‌ها روبه‌رو شد و

■ امروزه اکثریتی قوی از اقتصاددانان به بی‌خاصیتی و مضر بودن سیاست‌های حمایت‌گرایی اقتصادی باور دارند و آنها را در جهت توسعه عقب‌ماندگی و ناکامی‌های اقتصادی، کاهش آهنگ رشد، توسعه بیکاری و بحرانی شدن اقتصاد ارزیابی می‌کنند

■ اکنون جهان در اندازه‌های بزرگی تغییر کرده که نیاز به پیوستن به تجارت آزاد را بیش از گذشته ناگزیر می‌سازد، مانند بازارهای یکپارچه مالی، بازارهای کاملاً واحد کالایی (هرچند پراکنده در جهان) و عامل مهم اما نامحسوس تعریف جایگاه سیاسی کشورها با توجه به سهم‌شان از تجارت جهانی

چاره این کاهش از زبان وزیر بازرگانی ترامپ، تعارض ذاتی سیاست‌های حمایتی دولت او را با موقعیت اقتصاد ایالات متحده نشان داد: درآمدهای ناشی از بهبود قراردادهای (یعنی قرارداد با خارجی‌ها را با شیوه‌های نئومرکانتلیستی و اعمال زور بیشتر به سود آمریکایی‌ها می‌بندیم)، افزایش تعرفه واردات (یعنی از مصرف‌کننده آمریکایی می‌گیریم) و افزایش صادرات.

ایالات متحده امکان کشیدن دیوار به دور خود را ندارد. شاید دیوار مرزی مکزیک را بتوان در نقاطی به‌صورت نمادین پدید آورد، ولی دور اقتصاد ایالات متحده دیوار نمی‌توان کشید. نه دور

■ **حمایت‌گرایی و تجارت آزاد قابل جمع نیستند. گزارش طنزآلود CNN درباره قیمت کلاه معروف ترامپ که طرفدارانش بر سر می‌گذاشتند، کوچک‌ترین نمونه بود: کلاه ساخت چین ۲۰ دلار، کلاه ساخت آمریکا ۳۵ دلار و بیشتر مصاحبه‌شوندگان که در گردهمایی‌های ترامپ فریاد می‌کشیدند، چینی آن را خریده بودند!**

■ **اطرافیان ترامپ**

روی بنیان‌های سرمایه‌داری ایستاده و گویا برای طبقه کارگر ایالات متحده دل می‌سوزانند و نگران اقتصاد ملی هستند، اما وقتی کسی اصل و نسب طبقاتی ندارد یا آن را منکر می‌شود، خیلی زود به طرفی می‌غلطد که اتفاقاً علیه آن فریاد می‌کشند. از همین‌رو است که احتمالاً تب این تیم زود عرق خواهد کرد

بدهستان «سیلیکون ولی» با جهان، نه دور کنترل بازار نفت جهان توسط شرکت‌های ایالات متحده و نه حتی دور سهامی که با خاموش شدن چراغ بورس نیویورک، با روشن شدن چراغ بورس توکیو و بعد لندن، معامله روی آنها ادامه می‌یابد.

حمایت‌گرایی و تجارت آزاد، قابل جمع نیستند. گزارش طنزآلود CNN درباره قیمت کلاه معروف ترامپ که طرفدارانش بر سر می‌گذاشتند، کوچک‌ترین نمونه بود: کلاه ساخت چین ۲۰ دلار، کلاه ساخت آمریکا ۳۵ دلار و بیشتر مصاحبه‌شوندگان که در گردهمایی‌های ترامپ فریاد می‌کشیدند، چینی آنرا خریده بودند.

ترامپ حتی اگر با چین وارد جنگ تجاری شود، جلوی اژدهاهای کوچک جنوب شرقی آسیا را نمی‌تواند بگیرد. حمایت‌گرایی مورد تبلیغ تیم ترامپ، فقط به کار بسیج لایه‌های عقب‌مانده یک جامعه برای یورش بردن به نهادهای بخش دموکراتیک جهان سرمایه‌داری به‌کار می‌آید. آخرین بار، دار و دسته نازی‌ها آن را در آلمان دهه ۳۰ به‌کار گرفتند. نتیجه‌ای که می‌خواهم بگیرم این است که آنچه ترامپ شعارش را می‌دهد، عملاً قابل حصول نیست.

ترابران: یعنی ترکیب دولت ترامپ چنین ادعایی را تقویت نمی‌کند؟

■ پاسخ به این پرسش را باید در یک بستر تاریخی جستجو کرد. از نظر تاریخی، جمهوری‌خواهان آمریکا همیشه از شرکت‌های بزرگ، سیاستمدار اجیر کرده‌اند، البته با تفاوت‌هایی؛ ریگان وزیر امور خارجه خود را از شرکت بکتل آورده بود؛ هرچند جورج شولتز فقط مدیرعامل این شرکت بزرگ ساخت‌وساز آمریکایی بود و نه مالک آن. جورج بوش، دیک چنی را از مدیرعاملی شرکت هالیبرتون به معاونت خود برگزید. او هم البته پولدار و صاحب سهام بود، ولی میلیاردی مالک یک بیزینس نبود.

ترامپ برای وزارت بازرگانی خود یک سرمایه‌دار به‌معنی واقعی غارتگر آمریکایی را برگزیده است: ویلبر راس وزیر بازرگانی ترامپ به‌تنهایی حدود ۳ میلیارد دلار از ثروت ۶ میلیارد دلاری اعضای دولت ترامپ را در جیب دارد و آن را از راه تولید به‌دست نیاورده، بلکه از راه خرید کارخانه‌های ورشکسته و صندوق‌های بازنشستگی جمع کرده است.

بخشی از سرمایه‌داران وال‌استریت دارایی‌های خود را از طرق غیرمعمول به‌دست می‌آورند: هنگامی که در دهه اول این قرن، ویلبر راس

شرکت آلومینیوم ال. تی. وی را که ورشکسته شده بود خرید، هم‌حزبی او جورج بوش یک تعرفه ۳۰ درصدی بر واردات آلومینیوم به ایالات متحده برقرار کرد. سایر منابع ثروت او نیز از طریق همین زرنگی‌ها بوده است. درست مانند خود ترامپ که می‌گفت: مالیات ندادنش به خاطر زرنگی در استفاده از مجراهای معجز قانونی - مثل اعلام ورشکستگی - بوده است.

طیف ترکیب دولت ترامپ را دو نحله مختلف پدید آورده‌اند: از سرمایه‌داران فرصت‌طلب و بی‌رحم وال‌استریت که هیچ تعصبی در زمینه اقتصاد ملی ندارند و دنبال مجراهایی برای سودجویی می‌گردند (از بازار و یا از محیط‌زیست، فرقی نمی‌کند) مثل همان ویلبر راس، تا بازیگران تکراری سیاسی که در چارچوب هیچ حزبی نمی‌گنجد و ماجراجویان سیاسی هستند؛ مانند استیو بنن و خود ترامپ.

ماهیت ادعاهای چنین ترکیبی را باید با تجربیات جهانی سنجد. اولین وزیر اقتصاد کابینه نازی‌ها در آلمان مثل همین ویلبر راس آمریکایی، آلفرد هاگنبرگ یک سرمایه‌دار مدعی گرایش ناسیونالیستی بود و وزیران بعدی اقتصاد آلمان نیز ترکیبی از سرمایه‌داران اقتصادخوانده و اوباش برجسته سیاسی مانند هرمان گورینگ بودند.

سایر پست‌های دولت هیتلر هم بین ماجراجویان ورشکسته‌ای مثل خود او، گوبلز، مارتین بورمان و روزنامه‌نگاران دارای گرایش‌های فاشیستی (کاملاً شبیه گرایش‌های استیو بنن) و تعدادی از افسران برجسته به‌جا مانده در ارتش سنتی آلمان (افزادی مانند ژنرال بک که مثل ژنرال‌های کابینه ترامپ، بازمانده دولت سابق هستند) تقسیم شده بود.

در مورد مشابهت شعارها و برنامه‌های دولت نازی‌ها با برنامه‌ها، شعارها و حرف‌های ترامپ و اطرافیانش نیازی به توضیح طولانی نیست: آمیزه‌ای از ناسیونالیسم تعصب‌آمیز و مهاجم که منطقی در آن نیست و نیروی مقابله را به‌زور در مقابل خود می‌تراشد، دارای گرایش‌های نژادی بارز و بدون پرده‌پوشی، شعارهای اقتصادی عامه‌پسند و به‌ظاهر طرفدار طبقه کارگر. از این ترکیب‌ها انواعی از حمایت‌گرایی اقتصادی قابل استخراج است.

در آلمان هیتلری، «شاخت» که وزیر اقتصاد دوره‌ای طولانی از تدارک جنگ جهانی بود، سرمایه‌داران تولیدکننده آلمانی را وامی‌داشت تا از طریق دریافت دستمزد کارهایی که برای دولت انجام داده بودند، برای سایر تولیدکنندگان آلمانی

■ گرایشی شبه‌ناسیونالیستی و افسوس‌خوار بر جایگاه از دست رفته تعیین‌کنندگی سرنوشت جهان، روزگار رفته را قابل بازگشت می‌پندارد و در قالب «انگلستان مستقل از اروپا» یا «دوباره باعظمت ساختن آمریکا» خواهان خروج از اتحادیه نامرئی جهانی است که حدود ۱۵۰ کشور در آن مشارکت دارند

■ طیف ترکیب دولت ترامپ را دو نحله مختلف پدید آورده‌اند: از سرمایه‌داران فرصت‌طلب و بی‌رحم وال‌استریت که تعصبی در زمینه اقتصاد ملی ندارند و دنبال مجراهایی برای سودجویی می‌گردند تا بازیگران تک‌رو و ماجراجوی سیاسی

می‌دهند. در واقع، چون تیم ترامپ یک طبقه را نمایندگی نمی‌کند، در نهایت تسلیم سازوکارهایی اقتصادی مسلط بر اقتصاد ایالات متحده خواهد شد و البته چون اصالتی طبقاتی ندارد همواره دچار تعارض هم هست.

از نظر اجتماعی و طبقاتی باید تیم ترامپ را نمایندگان اوباش بورژوازی توصیف کرد. این اصطلاح را به عنوان ترجمه عبارت Lumpen Bourgeoisie به کار می‌برم. در واقع ترکیبی است از کلمه لومپن که مارکس برای توصیف گروه اوباش برآمده از طبقه کارگر (لومپن پرولتاریا) به کار برده بود و بورژوازی که لغتی فرانسوی و به معنی سرمایه‌دار و اشراف است.

عبارت تازه‌ای نیست و می‌گویند اولین بار آندره فرانک (Andre Gunder Frank) اقتصاددان فرانسوی آن را در دهه هفتاد به کار گرفت، ولی در اصل پل باران (Paul Baran) در دهه پنجاه آن را برای توصیف اشراف تازه‌به‌دوران رسیده و بی‌اصل و نسب دوران استعمار به کار برده بود که آگاهی چندانی از منظر اقتصاد ندارند و وجود طبقات را کلاً انکار می‌کنند.

الان گروهی که از آن حرف می‌زنیم، روی بنیان‌های سرمایه‌داری ایستاده و گویا برای طبقه کارگر ایالات متحده دل می‌سوزانند و نگران اقتصاد ملی هستند، اما وقتی کسی اصل و نسب طبقاتی ندارد یا آن را منکر می‌شود، خیلی زود به طرفی می‌غلطد که اتفاقاً علیه آن فریاد می‌کشد. درست مثل لومپن پرولتاریا که در نهایت به خدمت سرکوب طبقه کارگر درآمد. از همین رو است که می‌گویم تب این تیم خیلی زود عرق خواهد کرد، قبل از آنکه اقتصاد ایالات متحده را زیرورو و دچار بحران کند.

تراپران: ریشه مخالفت با جهانی‌سازی در دولت دونالد ترامپ چیست؟

■ می‌توان این مخالفت را نمود سیاسی نوعی ارتجاع بی‌ثمر اقتصادی توصیف کرد، یا یک تهاجم سیاسی که در نهایت و در صورت موفقیت به ارتجاعی شکننده ختم می‌شود.

در تلقی اول، مخالفت با جهانی‌سازی در کشورهای بزرگ سرمایه‌داری از یک ناکامی تاریخی و حسرت بر روزهای سلطه همه‌جانبه بر سازوکار جهان منتج می‌شود. واقعیت این است که جهانی‌سازی اقتصاد به‌عنوان یک ضرورت تکاملی در جریان سلطه سرمایه‌داری جهانی بر همه نقاط جهان، از یک

بازار فراهم‌کنند. روش او این بود که پرداخت صورت‌حساب‌های دولتی، با حواله‌هایی بود که تولیدکننده می‌توانست آنها را به عنوان پول خرید کالا به سایر تولیدکنندگان آلمانی بدهد و نمی‌شد با آن کالایی وارد کرد (اینها تاکتیک‌هایی بودند شبیه روش برگرداندن تولیدکنندگان خودرو در مکزیک به ایالات متحده که بوی گردن‌کلفتی از سوی ترامپ می‌داد). از طرف دیگر یک برنامه اقتصادی تحت عنوان «برنامه رفاهی ناسیونال سوسیالیست» فراهم شده بود که چیزی شبیه به «اول، آمریکا» و «روز به قدرت رسیدن مردم» ترامپ از آن درمی‌آمد.

تفاوت این دو ظهور با فاصله ۸۰ سال، یک چیز است: آلمانی‌ها عقده شکست در جنگ جهانی و سرشکستگی آن را در دل داشتند و می‌شد آنها را در جهت به‌راه انداختن یک جنگ انتقام‌جویانه جهانی بسیج کرد، اما اکنون ایالات متحده و مردمانش در چنین موقعیتی قرار ندارند. سرشت دو جریان از نظر عاقبت، همسانی بیشتری دارد و یا اینکه خواهد داشت.

آن دولت آلمانی در دل یک تعارض گیر کرده بود: نمی‌توانست سیاست حمایت‌گرایی را پیش ببرد، زیرا برای ساختن اقتصاد خود به منابع خارجی نیاز داشت و ناگزیر از توسعه تجارت خارجی بود. بخشی از ناکامی نهایی آن را هم می‌توان حاصل همین تعارض دانست؛ مثلاً در دوران جنگ کمبود سوخت و نیاز به دسترسی به منابع نفتی یکی از عوامل تعیین‌کننده استراتژی جنگی بود.

اکنون البته جهان در اندازه‌های بسیار بزرگی تغییر کرده است که نیاز به پیوستن به تجارت آزاد را بیش از گذشته ناگزیر می‌سازد. حالا، نیاز صنایع ایالات متحده به فقط تولیدات مس شیلی و یا نفت خاورمیانه، در شمار عوامل اصلی نیاز به توسعه تجارت آزاد نیست و وجوه بیشتری از اقتصاد جهانی دولت‌ها را برای پیوستن به جریان تجارت آزاد تحت فشار می‌گذارد: بازارهای یکپارچه مالی، بازارهای کاملاً واحد کالایی (هرچند پراکنده در سراسر جهان) و عامل مهم اما نامحسوس تعریف جایگاه سیاسی کشورهای جهان با توجه به اندازه سهمشان از تجارت جهانی.

کافی است تیم ترامپ نگاهی به روند تغییر جایگاه چین طی سه دهه گذشته بیندازد تا تاثیر تجارت چین بر تعیین این جایگاه را دریابد. شعارها خیلی زود جای خود را به واقع‌بینی‌های دیپلماتیک

■ در مورد مشابهت شعارها و برنامه‌های دولت نازی‌ها با برنامه‌ها، شعارها و حرف‌های ترامپ و اطرافیانش نیاز به توضیح طولانی نیست: آمیزه‌ای از ناسیونالیسم تعصب‌آمیز و مهاجم که منطقی در آن نیست و نیروی مقابلش را به‌زور در مقابل خود مینماید

■ ایده‌هایی که به ترامپ خط می‌دهند، در حد شعارهایی مثل تولید توسط کارگر آمریکایی و دیوار کشی و محدودیت سفر و هزینه‌های ناتو باقی می‌ماند و بیش‌تر نمی‌رود. البته همیشه باید در مورد آنها که فکر می‌کنند خداوند ماموریت بازتنظیم امور جهان را به دوش آنها گذاشته، محتاط بود

سو ظرفیت‌های سودآوری سرمایه را به انتها درجه خود می‌رساند و البته در یک نقطه با رسیدن به مرحله ایستایی، آن را به موقعیت بحرانی دچار و نیازمند شروع فاز جدیدی از تحرک سرمایه می‌کند، و از سوی دیگر منافعی جهان‌شمول دارد که بخشی از آن را کشورهای در حال رشد و جهان توسعه‌نیافته نصیب می‌برند.

این درست است که جهانی‌سازی عواقب ناخوشایندی نیز داشته است، اما با آزاد کردن پتانسیل‌های رشد در جهان غیر توسعه‌یافته به آن یاری نیز رسانده است. مساله این است که در کشورهای بزرگ سرمایه‌داری، یک گرایش شبه‌ناسیونالیستی افسوس‌خوار بر جایگاه از

دست رفته تعیین‌کنندگی سرنوشت جهان، روزگار رفته را قابل بازگشت می‌پندارد و در قالب «انگلستان مستقل از اروپا» یا «دوباره باعظمت ساختن آمریکا» خواهان خروج از یک اتحادیه نامرئی جهانی است که حدود ۱۵۰ کشور در آن مشارکت دارند. مخالفت با سازمان تجارت جهانی در همین بستر قابل ارزیابی است. در تلقی دوم، جایی که بازیگران آن ماجراجویان سیاسی و افراد تک‌روی سیاست بین‌المللی هستند، مخالفت با جهانی‌سازی یک الگوی ظهور سیاسی است. مثل مخالفت با سرمایه‌داری بین‌المللی یهودی که خرده‌روشنفکران و اوباش سیاسی آلمان دهه ۳۰، جزو فعالان آن بودند. در این تلقی، افرادی مانند استیو بنن که نظریه‌پرداز عملیاتی حاکمیت جدید ایالات متحده است، نظام‌های مستقر تجارت و اقتصاد در جهان را هر می‌استوار توصیف می‌کنند که سیاستمداران حرفه‌ای برآمده از همین هرم در راس آن بر جهان حکمرانی می‌کنند و فقط با پاشیدن این هرم است که می‌توان آنها را ساقط کرد.

این خیلی تماشایی است که پرورش‌یافتگان در حاشیه و زیر سایه صاحبان وال‌استریت به دلیل دستیابی به قدرت و ایجاد نظام و همی خود، بر همین مالکان می‌شورند و قصد دارند نظام آنها را نابود کنند.

در مجموع، برهم زدن نظم مستقر چه در حوزه اقتصاد (WTO و ترانس پاسیفیک) چه در حوزه نظامی (ناتو) و چه در عرصه سیاست بین‌الملل (درگیر شدن با چین بر سر جزایر دریای جنوبی یا تایوان) پیش شرط لازم برای استقرار نظم جدیدی به‌شمار می‌رود که در ذهن واضعان این خط‌مشی وجود دارد. آنها این را در چارچوب مخالفت با مفهوم عام جهانی‌سازی فرموله می‌کنند.

ترابران: تأثیرات جهانی چنین سیاستی چیست؟

■ پاسخ به این پرسش، بیشتر نیاز به پیش‌بینی و آینده‌نگری دارد که امر مشکلی است. باید بسیار محتاط بود، به‌ویژه اگر این پاسخ قرار باشد واکنشی را شکل دهد. موضوع ساده‌ای نیست و ایالات متحده قدرتمندترین کشور جهان است، بنابراین باید در واکنش در برابر آن محتاط بود. شما را به یاد فیلم دکتر استرنج‌لاو می‌اندازم که در آن یک ژنرال دیوانه شده بود و می‌خواست با بمب اتمی دشمنان ایالات متحده را از بین

ببرد. فیلمی نیمه واقع‌بینانه بود. حالا جای آن ژنرال، رییس جمهوری ایالات متحده را داریم که در آن فیلم، عنصر واقع‌بین و جلوگیری‌کننده دیوانگی بود. کار خیلی سخت‌تر است وقتی که عنصر از کنترل خارج شده، رییس‌جمهور باشد.

من فکر می‌کنم همان‌طور که بازنده عمده برگزیت، بریتانیا بود، ایالات متحده نیز بیشترین هزینه را به‌خاطر نگاه مسلط بر کاخ سفید خواهد داد. شاید فرانسه و فرانسویان نیز از این طریق بروند و شاید ایتالیا یا اتریش در دوره بعدی، ولی هیچ‌کدام اهمیت ایالات متحده را ندارد. در حوزه اقتصاد و به‌ویژه در زمینه تجارت جهانی، قاعدتا و براساس منطق تولید کالایی باید چین و ایالات متحده در صورت پیگیری این سیاست‌ها سرشاخ شوند که همان‌گونه که گفته شد به‌علت غیرواقع‌بینانه بودن سیاست‌های ترامپ، و بی‌نتیجه بودن آنها به‌زودی پس گرفته خواهند شد؛ مگر آنکه محرکان ترامپ او را به جنگ‌های واقعی تشویق کنند.

مادامی که بنیان تفکر واضعان تئوری اقتصادی ترامپ افزایش تولید کالا در ایالات متحده است، چون این تولید دوامی ندارد، این سیاست هم چیزی را در دنیا تغییر نمی‌دهد. ولی اگر ایالات متحده به سراغ دستکاری در بازارهای مالی و عوامل بنیادین اقتصاد جهان برود، آن وقت واکنش‌ها تند، درگیری قطعی و عواقب و نتایج برای همه مردم دنیا زیاد خواهد بود. به یاد بیاوریم که حرکت خصومت‌آمیز علیه ذخایر دلاری چین در ایالات متحده که الان بیش از ۳ تریلیون دلار است، می‌تواند چه سونامی بزرگی در روابط دو کشور، تحرک چین و به‌دنبال آن بازارهای مالی جهان پدید آورد.

البته به نظر من رفقای که به ترامپ خط می‌دهند، فعلا سراغ این مسائل نمی‌روند. حدود ۴ ماه پیش ترامپ یک کلمه در مورد کاهش نرخ اوراق قرضه دولتی ایالات متحده گفت که بلافاصله توجیهش کردند که حرف‌های خطرناک نزنند. به‌همین دلیل فکر می‌کنم حرف‌هایش در حد شعارهایی مانند تولید توسط کارگر آمریکایی و دیوار کشی و ایجاد محدودیت مسافرت و هزینه‌های ناتو باقی بماند و پیش‌تر نرود، تا زمانی که به‌قول خودش واشنگتن را پاکسازی کرده و اهرم‌ها را به‌دست رفقایش بدهد. البته همان‌طور که گفتیم باید در مورد آنهایی که فکر می‌کنند خداوند ماموریت بازتنظیم امور جهان را به دوش آنها گذاشته، کاملاً محتاط بود.

سیاست اقتصادی ترامپ تخیلی است

دیوار

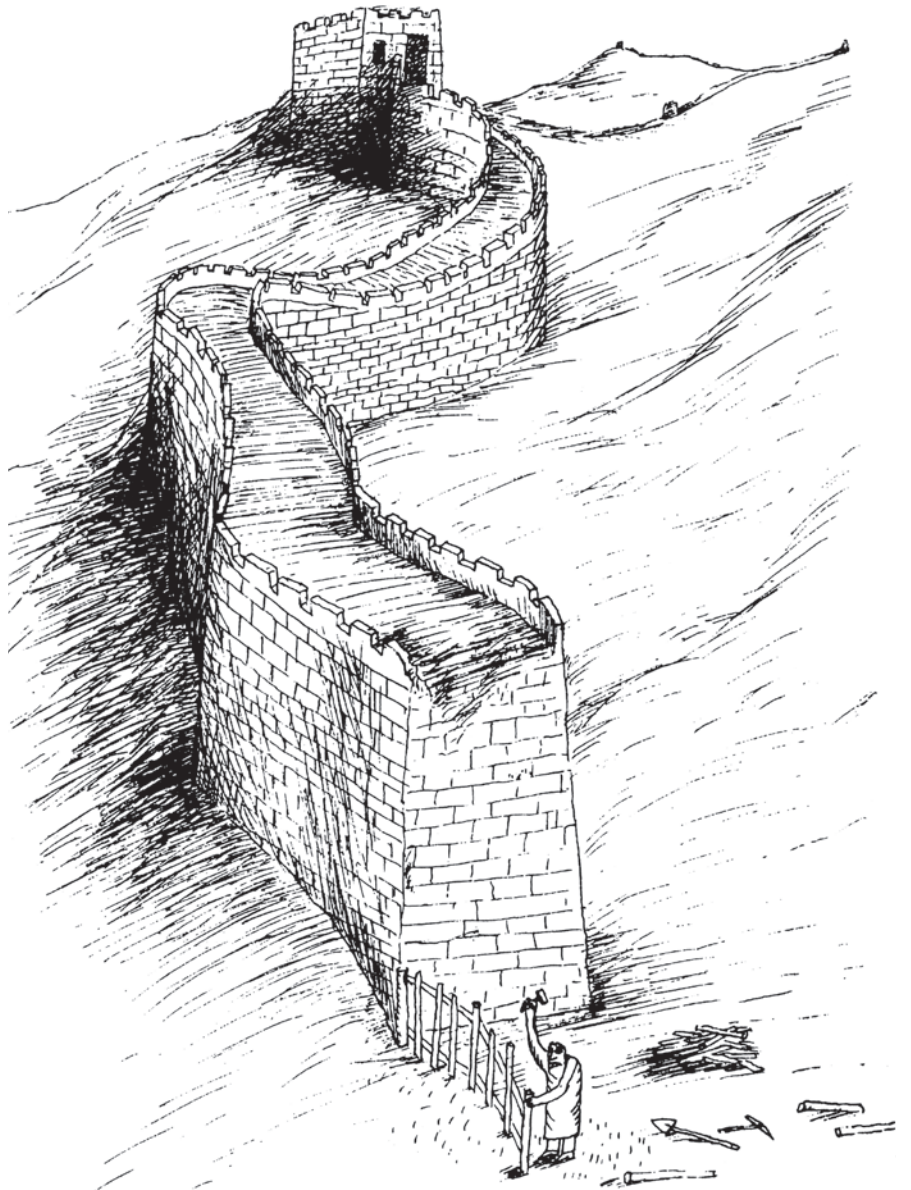
دکتر جعفر خیرخواهان

... سیاست تجاری که ترامپ دنبال می‌کند یک حمایت‌گرایی عجیب و غریب نئولیبرالی است. این سیاست از یک طرف تلاش می‌کند تا با بالا بردن تعرفه‌ها بر کالاهای خارجی، تاثیرگذاری روی نرخ ارز، محدود کردن ورود کارگران خارجی به آمریکا و ایجاد موانع بر سر راه برون‌سپاری مشاغل به خارج، باعث شود تا مشاغل داخلی «حفظ شده و نجات داده شود». از طرف دیگر نیازمند مقررات‌زدایی مالی نئولیبرالی است، اما ... نیروهای اقتصادی که چنین روندهایی را باعث شده‌اند پیچیده‌تر از شعارهای عامه‌پسندی هستند که امثال ترامپ سر می‌دهند. نویسنده مطلب حاضر، تاثیرات حمایت‌گرایی اقتصادی در ایالات متحده بر رفاه و تجارت جهانی و تناقضات ذاتی در برنامه‌های ترامپ را بررسی کرده است.

ترامپ و تیم اقتصادی وی عاشق صنعت ساخت فیزیکی و گسترش فعالیت بخش‌های کارخانه‌ای سنتی هستند. این از سخنرانی‌های خود ترامپ، از آنچه «استیو بن» استراتژیست وی درباره ملی‌گرایی اقتصادی گفته است، و از زبان مشاور تجاری وی «پیتر ناوارو» که به آلمان حمله کرده و هدف خود را بیرون راندن زنجیره‌های تامین بین‌المللی از آمریکا اعلام می‌کند کاملاً آشکار است.

از نگاه دولت ترامپ، تنها کارگران صنعتی واجد ویژگی مولد و اصیل بودن هستند و منطق اقتصادی مریکانتیلیسم (که مدعی است تنها صادرات خوب و واردات بد است) با منطق اصالت تولید کارخانه‌ای آنها هم‌راستا است. بهره‌وری بالای تولید کارخانه‌ای در هر کشور به این معنا است که آن کشور نیروی کار زیاد و مزیت بالا در بخش کارخانجات دارد که در نتیجه مجبور به ارسال و حمل بخش زیادی از آنها به خارج است: زیرا کالاهای تولیدشده بیش از نیاز و مصرف جمعیت داخلی است. از آنجا که وارد کردن خدمات سخت‌تر از واردات کالاها است، قدرت‌های صنعتی به فکر صدور تولیدات مازاد خود به سایر کشورها می‌افتند و تمایل پیدا می‌کنند تا نقش اعتباردهنده مالی به بقیه جهان را ایفا کنند که با وام دادن منابع سرمایه‌ای، سایرین را به خرید کالاهای خود تشویق می‌کنند.

در مقیاس جهانی، تنها محدود کشورهایی توانسته‌اند تولیدات کارخانه‌ای را به فعالیت اقتصادی مزیت‌دار برای خود تبدیل کنند. طی دو نسل گذشته، سه کشور به‌طور سنتی تولیدکنندگان اصلی کالا به بقیه جهان بوده‌اند: آلمان، ژاپن و اینک چین. تصادفی نیست که این کشورها هم موتور صنعتی جهان و هم اقتصادهای دارای مازاد تجاری بودند. ناسیونالیسم اقتصادی ترامپ و مشاورانش را



■ هیچ اقتصاد پیشرفته‌ای، چه آمریکا یا آلمان، نخواهد توانست به سهم بالایی اشتغال بخش کارخانه‌های در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ بازگردد. بیشتر کارگران آلمانی چندین سال است که افزایش دستمزد نداشته‌اند و همه اقتصادهای بزرگ صنعتی شروع به بین‌المللی کردن زنجیره‌های تامین خود کرده‌اند. اوضاع در آمریکا هم تفاوت زیادی نخواهد داشت

واردات و تقویت تولیدات کارخانه‌ای در آمریکا معنادار می‌شود.

تناقضات ذاتی در برنامه‌های ترامپ

اما فانتزی شیفتگان اقتصاد کارخانه‌ای، اثر مطلوبی به وجود نخواهد آورد. نخست اینکه، بخش تولیدات کارخانه‌ای توانایی در اختیار گرفتن فرصت‌های جدید در اقتصاد شکوفاشده آبی را ندارد. پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که بزرگترین تعداد مشاغل در آمریکا که طی دهه آینده ایجاد خواهد شد در بخش خدمات و به خصوص حرفه‌ها و خدمات مشاوره‌ای، مراقبتی و درمانی خواهد بود.

طرفداران اقتصاد کارخانه‌ای شاید تبلیغ کنند که آنها با احیای مشاغل کارخانه‌ای قصد دارند جلوی توسعه اقتصاد خدماتی را بگیرند، اما راهبرد آنها با مانع دومی برخورد می‌کند. بدون ملاحظه واردات ارزان از خارج، اتوماسیون نیز باعث کاهش نیاز به مشاغل کارخانه‌ای در همه جای دنیا شده است. کاهش مشاغل کارخانه‌ای نه تنها در آمریکا بلکه در آلمان و نیز ژاپن هم دیده می‌شود. البته سهم اشتغال کارخانه‌ای در آلمان بالاتر است و طرفداران مشاغل کارخانه‌ای در آمریکا شاید تاسف بخورند که چرا سخت‌تر نچنگیدند تا جلوی افول اشتغال کارخانه‌ای را بگیرند، اما چنین کاری هم نمی‌تواند جلوی افول کلی بخش صنعت را بگیرد.

هیچ اقتصاد پیشرفته‌ای، چه آمریکا یا آلمان، نخواهد توانست به سهم بالایی اشتغال بخش کارخانه‌ای در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ بازگردد. به علاوه، بیشتر کارگران آلمانی چندین سال است که افزایش دستمزد نداشته‌اند و همه اقتصادهای بزرگ صنعتی شروع به بین‌المللی کردن زنجیره‌های تامین خود کرده‌اند. اوضاع در آمریکا هم آنگونه که تیم ترامپ تصور می‌کنند تفاوت زیادی نخواهد داشت.

به احتمال زیاد، اوضاع حتی بدتر می‌شود. اگر شیفتگان صنایع کارخانه‌ای بخواهند جلوی کاهش اشتغال در بخش صنعت را بگیرند، متداول‌ترین سلاحی که در اختیار دارند همچون شمشیر دولبه عمل خواهد کرد. فرض کنید دولت ترامپ با اعمال تغییراتی در توافق تجارت آزاد آمریکای شمالی (نفتا) بخواهد همه فرآیند تولید خودرو در داخل آمریکا انجام شود، یعنی نمایان‌ترین زنجیره تولید که ناوارو گفته است می‌خواهد به داخل بازگرداند. نتیجه این می‌شود که خودروهای

ساخت آمریکا گرانتر خواهد شد. بدیهی است که این سیاست کمکی نمی‌کند تا صادرات خودرو آمریکایی افزایش یابد.

همچنین فرض کنید مالیات‌های مرزی یا سایر ابزارهای حمایت‌گرایانه، پیاده شود و با موفقیت زندگی بیشتر آمریکایی‌ها تنزل می‌یابد و مجبور می‌شوند قیمت بیشتری برای خرید کالاهای مصرفی خود بپردازند، اما آیا انتظار نمی‌رود چنین کاری حداقل کسری تجاری را کاهش داده یا حتی مازاد ایجاد کند؟ خیر: اثر احتمالی این خواهد بود که صادرات نیز کاهش می‌یابد.

طرفداران مالیات مرزی دلیل می‌آورند که فشار برای کاهش واردات آمریکا باعث کاهش عرضه و فروش دلار می‌شود، اما با ارزش یافتن بیشتر دلار، صادرات هم کاهش خواهد یافت، چون کالاهای آمریکایی برای خارجی‌ها گران می‌شود. سایرین «مشکل خالی برگشتن» را مطرح می‌کنند: مالکان کشتی‌ها قیمت‌ها را چنان تعدیل می‌کنند تا مانع حمل محموله‌های یکطرفه شوند که باعث می‌شود کشتی‌ها نصف مسیر را خالی طی کنند. اگر حمایت‌گرایی به معنای این باشد که واردات کمتری انجام شود، صاحبان کشتی‌ها مبالغ کرایه بیشتری برای صادرات کالاهای آمریکایی به خارج درخواست خواهند کرد.

صنعت خودروسازی را هم در نظر بگیرید که ترامپ بسیار طرفدار آن است. او می‌خواهد مشاغل خودروبی زیادی در میشیگان که بخشی از پایگاه آرای اوست ایجاد شود. در عین حال وی صنعت فولاد را نیز دوست دارد. او می‌خواهد فولاد گران شده و در آمریکا ساخته شود تا اینکه از خارج وارد شود. چه کسی فولاد تولیدی داخل را می‌خرد؟ از قرار معلوم شرکت‌های خودروسازی باید بخرند. اگر قیمت فولاد بالا برود چه اتفاقی می‌افتد؟ به زبان صنعت خودرو داخلی تمام خواهد شد که قرار است از آن استفاده کند. انتخاب برندگان با نظر شخصی و به جای سازوکار بازار یعنی تصمیم‌گیری را به دست سیاستمداران و بوروکرات‌های اداری بسپاریم که باعث فساد و رانت‌جویی می‌شود.

بنابراین سیاست‌های حمایت‌گرایی احتمالا باعث کاهش واردات و صادرات می‌گردد که وضع رفاهی اقتصاد حمایت‌شده را بدتر از قبل می‌سازد. این نوع تمهیدات اشتباه و گمراه‌کننده حتی وضع بخش کارخانه‌ای را نیز

می‌توان به شکل حسادت ورزیدن به آلمان و چین توصیف کرد. آنها در برابر خود دو قدرت تولیدی را می‌بینند که توانسته‌اند مشاغل مردانه خوبی ایجاد کنند و جایگاه طبقه کارگر بومی خود را اعتبار بخشند. از آنجا که همه کشورها نمی‌توانند از مازاد صادرات برخوردار شوند (برخلاف خود تجارت آزاد که همه کشورها می‌توانند از منافع آن برخوردار گردند)، اشتیاق نشان دادن نسبت به تولیدات کارخانه‌ای به طور منطقی به نگاه و نتیجه حاصل جمع صفر به سیاست تجاری منجر می‌شود (یعنی منافع یک کشور برابر با زیان دیگری خواهد بود).

در این حالت تلاش می‌شود تا مازاد تجاری کشورهای تولیدکننده کالاهای صنعتی نصیب اقتصاد داخل شود. بنابراین در بستر عقده احساس عقب‌ماندگی و حسادت کردن نسبت به برتری آلمان است که اشتیاق به بیرون راندن زنجیره‌های تامین جهانی، محدود کردن

■ اقتصاددانان از تجارت آزاد، دفاع می‌کردند، چون اقلیتی متمرکز اما قوی، زیان می‌دیدند و اکثریتی پراکنده، نفع می‌بردند؛ اما ما به جهانی رسیده‌ایم که تجارت آزاد بروندادهای متفاوتی عرضه می‌کند؛ یعنی این احتمال وجود دارد که اکنون منافع تجارت متمرکز و زبان‌های آن بین تعداد زیادی پراکنده شود

تا ۲۰۱۴، درآمد فقیرترین ۲۰ درصد خانوارها (دو دهک پایینی) عملاً اندکی کاهش یافته است؛ اگر چه در این مدت درآمد ۵ درصد بالایی ثروتمندترین خانوارها دو برابر شده است.

یکی از عواملی که باعث این روند شده است، افول و تنزل مشاغل کارخانه‌ای و صنعتی است. برای مثال شهر گرینویل در کارولینای جنوبی یکی از این نمونه‌ها است. این منطقه که زمانی به عنوان قطب منسوجات جهانی شناخته می‌شد و در سال ۱۹۹۰ بیش از ۴۸ هزار نفر در بخش منسوجات آن شاغل بودند امروزه فقط ۶ هزار کارگر منسوجات دارد.

اما نیروهای اقتصادی که چنین روندهایی را باعث شده‌اند پیچیده‌تر از شعارهای عامه‌پسندی هستند که امثال ترامپ سر می‌دهند. تنها بخشی از دلیل چالش اصلی که کارگران با آن مواجه هستند به تجارت آزاد یا مهاجرت مربوط می‌شود؛ مقصر مهم‌تر پیشرفت فناوری و نوآوری و به خصوص رواج ربات‌ها و هوش مصنوعی است که بهره‌وری صنایع کارخانه‌ای را به شدت بالا برده است. از سال ۱۹۴۸ تا ۱۹۹۴، اشتغال در بخش تولیدات کارخانه‌ای به میزان ۵۰ درصد کاهش یافت؛ در حالی که حجم تولیدات ۱۹۰ درصد افزایش یافته است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد اگر بهره‌وری در فاصله ۱۰ ساله از ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۰ ثابت باقی می‌ماند، آمریکا نیاز به ۲۱ میلیون کارگر تولیدی داشت تا بتواند همان میزان کالا را که در سال ۲۰۱۰ تولید شد، تولید کند، اما رشد بهره‌وری که با پیشرفت فناوری حاصل شده است به این معنا است که آمریکا به جای ۲۱ میلیون کارگر تنها نیاز به ۱۲ میلیون کارگر داشته است و ۴۲ درصد مشاغل کارخانه‌ای طی این دوره از بین رفت.

در حالی که ممکن است برخی شیوه‌های حمایت هدفمند، بتوانند در پشتیبانی از کارگران آمریکایی نقشی ایفا کنند، نئوحمايت‌گرایی پاسخ و واکنش مناسبی نیست و نه تنها اثربخشی ندارد، بلکه زیان‌های جدی بر اقتصاد آمریکا وارد می‌کند.

واقعیت ساده این است که به لطف هر چیزی؛ از خطوط کشتیرانی کارا و کم هزینه و امن گرفته تا فناوری‌های دیجیتال و اینترنت، حجم عظیمی از کارگر ارزان‌قیمت در اختیار تولیدکنندگان بزرگ جهانی قرار گرفته است. تلاش آمریکا برای اینکه بنگاه‌های داخلی از این منابع و

بهتر نخواهد کرد. دیدگاه‌هایی مانند اشتیاق به صنایع کارخانه‌ای که ریشه در ناامنی اقتصادی و حسادت نسبت به رقبا دارند، بیانگر وجود یک مشکل واقعی هستند، اما دنبال کردن چنین سیاستی، خطر وقوع درگیری و نزاع را به همراه دارد و انتظار نمی‌رود تاثیر مثبتی بر رفاه طرفدارانش بگذارد.

اثرات خطرناک نئوحمايت‌گرایی آمریکا

دونالد ترامپ در حال ارتکاب سیاست اقتصادی بسیار اشتباهی است. حمايت‌گرایی ادعایی وی به اقتصاد کشورهای مختلف در مناطق آفریقا، آمریکای لاتین و آسیا به خصوص اقتصادهای نوظهوری مانند چین و سریلانکا و بنگلادش (که مزاد تجاری زیادی با آمریکا دارند) و هند و فیلیپین (که مقاصد اصلی برون‌سپاری خدمات آمریکا هستند) زیان می‌رساند (دست‌کم در کوتاه‌مدت). اما هیچکدام از اینها بیش از زیانی نخواهد بود که خود اقتصاد آمریکا متحمل خواهد شد.

سیاست تجاری که ترامپ دنبال می‌کند یک حمايت‌گرایی عجیب و غریب نئولیبرالی است که آن را نئوحمايت‌گرایی می‌نامند. این سیاست از یک طرف تلاش می‌کند تا با بالا بردن تعرفه‌ها بر کالاهای خارجی، تاثیرگذاری روی نرخ ارز، محدود کردن ورود کارگران خارجی به آمریکا، و ایجاد موانع بر سر راه برون‌سپاری مشاغل به خارج، باعث شود تا مشاغل داخلی «حفظ شده و نجات داده شود». از طرف دیگر این سیاست نیازمند مقررات‌زدایی مالی نئولیبرالی است، اما اینها شیوه‌ای نیستند که به منافع طبقه کارگر آمریکایی در مقطع کنونی کمک کند.

کارگران آمریکایی با چالش‌های جدی مواجه هستند. اگرچه نرخ بیکاری آمریکا در حد پایینی قرار داشته و به زیر ۵ درصد رسیده است، اما بسیاری از کارگران موافق کار کردن به شکل پاره‌وقت هستند و نرخ مشارکت نیروی کار (درصدی از جمعیت در سن کار که در حال کار کردن یا در جستجوی کار است) از ۶۷ درصد به ۶۲ درصد کاهش یافته است.

علاوه بر این، دستمزدهای واقعی به مدت چندین دهه افزایش نیافته است؛ درآمد واقعی خانوار متوسط، در ژانویه ۲۰۱۷ به اندازه درآمد سال ۱۹۹۸ (حدود ۲۰ سال پیش) است. از سال ۱۹۷۳

امکانات ارزان استفاده نکنند و واقعیت را تغییر نخواهد داد، یا شرکت‌های جاهای دیگر را از انجام این کار باز نمی‌دارد. نتیجه این می‌شود که توان رقابتی تولیدکنندگان آمریکایی نسبت به رقبای خود مثلاً در آلمان، فرانسه، ژاپن و کره جنوبی کاهش خواهد یافت. در عین حال، مقررات‌زدایی و آزادسازی بخش مالی و کاهش مالیات‌ها هم نابرابری اقتصادی درون آمریکا را تشدید می‌کند.

هر راهکار مربوط به مشکلات کارگران آمریکایی، باید تشخیص دهد که ریشه‌های این مشکلات در کجا قرار دارد. هر زمان که معرفی یک فناوری جدید، شرکتی را قادر می‌سازد تا از نیروی کار کمتری استفاده کند، شاهد انتقال بخشی از هزینه کل دستمزد به سمت سود خواهیم بود، اما آنچه کارگران نیاز دارند دستمزدهای بیشتر است. اگر آنها نتوانند این مبلغ اضافی را از کارفرمایان دریافت کنند، باید از جای دیگری تامین شود.

■ دیدگاه‌هایی مانند اشتیاق به صنایع کارخانه‌ای که ریشه در ناامنی اقتصادی و حسادت نسبت به رقبا دارند، بیانگر وجود یک مشکل واقعی هستند، اما دنبال کردن چنین سیاستی، خطر وقوع درگیری و نزاع را به همراه دارد و انتظار نمی‌رود تاثیر مثبتی بر رفاه طرفدارانش داشته باشد

ما جهانی داریم که هر روز جهانی‌شده‌تر می‌شود اما تجارت فیزیکی رشد اندکی می‌یابد، چون ما با جریان جهانی‌شده ایده‌ها، دانش و قابلیت‌ها و انسان‌ها مواجه هستیم. ما به جهانی رسیده‌ایم که تجارت آزاد پرونده‌های متفاوتی برای ما عرضه می‌دارد: یعنی این احتمال هست که برعکس گذشته، اینک منافع تجارت متمرکز و زیان‌های آن بین تعداد زیادی پراکنده شود. چگونه چنین چیزی ممکن است؟ پیشرفت فناوری و جانشینی سرمایه به جای نیروی کار باعث این تغییر اساسی شده است. چرا رای‌دهندگان در انگلستان حاضر شدند برگزیت را انتخاب کنند؟ چون زیان‌های تجارت آزاد را کارگران طبقات پایین و متوسط احساس می‌کنند.

راهکارهای سیاستی در شرایط جدید چیست؟

حقیقتاً زمان آن فرارسیده است که انواع طرح‌های تضمین حداقل درآمد و تقسیم سود با کارگران اجرا شود. فنلاند در حال آزمایش کردن طرح اعطای یارانه همگانی و درآمد حداقلی به همه جامعه خود است. حتی کشور هند یک طرح کامل در این زمینه تهیه کرده است. در همین راستا باید نظام مالیاتی به سمت تصاعدی‌تر شدن تغییر یابد تا منافع جهانی شدن که بیشتر نصیب طبقات پردرآمد جامعه شده است بین همه توزیع شود. اصلاح نظام آموزشی باید با معرفی شیوه‌های نوین آموزشی و کسب مهارت‌های جدید ارائه گردد به نحوی که کارگران بتوانند در مشاغل و وظایف خلاقانه‌ای که ربات‌ها قادر به تکمیل آنها نیستند حضور یابند.

در حال حاضر، توافقات تجاری شاید تنها به نفع بنگاه‌های بزرگی باشند که حمایت‌های ویژه‌ای برای آنها در نظر گرفته می‌شود و ربطی به تجارت آزاد ندارند. اقتصاددانانی که از تجارت آزاد و کارایی دفاع می‌کردند، اینک باید شرط دیگری را هم به آن بیفزایند و آن، اینکه نتیجه حاصله به شکل منافع متمرکز و زیان‌های پراکنده نباشد. تنها راه حل آن، توجه همزمان به برنامه‌های بازتوزیع است. این سیاست اقتصادی را در سوئد و دانمارک پیاده می‌کنند: تجارت آزاد اما همچنین توجه به بازتوزیع. هر دو کشور بالاترین شاخص‌های بازارهای آزاد و سیاست‌های طرفدار رقابت را دارند، اما به سیاست‌های حمایتی و امنیت‌بخش برای نیروی کار هم توجه کرده‌اند. برگزیت در انگلستان و پیروزی

ترامپ در آمریکا می‌تواند نشان‌دهنده بی‌توجهی به این شرایط جدید باشد.

اما درگیری و منازعه واقعی آتی بین دو طبقه کارگر و سرمایه‌دار در آمریکا خواهد بود که باید جلوی آن گرفته شود. با این حال، نئوحمايت‌گرایان آدرس اشتباه می‌دهند و آوای جنگ بین کارگر آمریکایی و کارگر خارجی را به صدا در می‌آورند. مشکل این است که نئوحمايت‌گرایان قدرت بیشتری در اختیار دارند و تهدید می‌کنند برنامه‌هایی دارند که آزادی عمل تولیدکنندگان آمریکایی را محدود کرده و دست و پایشان را می‌بندد و در نهایت هم جایگاه آمریکا را در اقتصاد جهانی تضعیف می‌کند.

به مثال شهر گرینویل برگردیم که گفته شد مزیت رقابتی بخش تولیدات کارخانه‌ای شهر در حال از دست رفتن است. مقامات این شهر می‌توانستند مشوق‌های مصنوعی ایجاد کنند تا از شرکت‌های در حال افول حمایت شود، اما آنها در عوض به تشویق دیگر انواع کسب‌وکارهای نوآورانه پرداختند تا به این شهر نقل مکان کنند. این متنوع ساختن اقتصاد محلی باعث تقویت اقتصاد شهر شد، اگرچه اکثر کارگران شاغل در تولید منسوجات شغل خود را از دست دادند.

«سیلیکون ولی» که مرکز نوآوری و اختراعات در آمریکا است، بخش روبه رشد و پرتحرک و پویایی از کل اقتصاد را تشکیل می‌دهد و شرایط و فرهنگ کاری متفاوتی با تولیدات کارخانه‌ای دارد. کسانی که در «سیلیکون ولی» کار می‌کنند هم احساس ناامنی می‌کنند، اما این نوع متفاوتی از ناامنی است، چون در آنجا مرتباً شاهد تحولات جدید هستیم و اگر شرکتی ورشکست و از کسب و کار خارج شود، کارکنانش به راحتی می‌توانند جذب شرکت تازه تاسیس دیگر شوند.

این مثال نشان می‌دهد که کلیت اقتصاد آمریکا اکنون چگونه باید عمل کند. اگر روسای جمهور آمریکا در دهه‌های گذشته می‌خواستند از سیاست‌های نئو حمایت‌گرایانه‌ای که اینک پیشنهاد داده می‌شود، استفاده کنند و سعی در حفظ مشاغل کم‌مهارت و ساده در آن زمانی می‌کردند که این مشاغل نخستین بار در حال انتقال یافتن به کشورهای درحال توسعه بود، اقتصاد آمریکا امروز احتمالاً بخش تولیدات کارخانه‌ای کاربرتر و بزرگتری می‌داشت، اما از یاد نبریم که در آن صورت، این کشور بیشتر به یک اقتصاد درحال توسعه شباهت پیدا می‌کرد تا یک کشور نوآور پیشرفته صنعتی.

چرا دشمنی با تجارت آزاد افزایش یافته است؟

در چند سال اخیر تعداد روبه‌افزایشی از اقتصاددانانی که همیشه فرض را بر پشتیبانی از تجارت آزاد و افزایش رفاه اجتماعی براساس تجارت جهانی می‌گذاشتند، شروع به زیر سوال بردن این اصل مهم کرده‌اند. دلیل دفاع همیشگی از تجارت آزاد این بود که باعث افزایش کارایی و رفاه کلی جامعه می‌شود. با این حال رسیدن به توافقات تجاری و تجارت آزاد همیشه با دشواری همراه بوده است؟ چون زیان‌های ناشی از تجارت، متمرکز بر اقلیتی خاص بود، درحالی که منافع آن بین تعداد زیادی از مردم جامعه پراکنده می‌شد.

اما وضعیت کنونی جهان چگونه است؟ تجارت آزاد در این جهان در کجا قرار دارد؟ به دلیل تغییرات فن‌آورانه، درک ما از تجارت آزاد شاید قدیمی و کهنه باشد. در عصر کنونی این احتمال هست که منافع تجارت خیلی متمرکز باشد، اما زیان‌های آن خیلی پراکنده شده است. در عین حال داده‌ها درباره جهانی‌شدن می‌تواند گمراه‌کننده نیز باشد. چون

روح ترامپ بر اجلاس مجمع جهانی اقتصاد سایه انداخته بود

هراس در داووس

گزارش آنچه در داووس درباره مخالفت پوپولیست‌ها با جهانی سازی مطرح شد

نوشته: دیوید کریستیانسون؛ تحلیلگر سیاسی

ترجمه: احسان اشرفی

جایی نیست که امواج سونامی انتخابات ایالات متحده در آن دیده یا حس نشده باشد و اجلاس ۲۰۱۷ مجمع جهانی اقتصاد نیز از این قاعده مستثنی نبود. امسال این مجمع مهم که در داووس سوئیس و با حضور اهل فکر سیاست و اقتصاد جهان برگزار شد، از یک سو حیرت‌زده و کنج‌کاو درباره آنچه در ایالات متحده رخ داده و از سوی دیگر هراسناک و نگران از مضمون آنچه از دهان ترامپ و مشاورانش درمی‌آید، یکسره تحت تاثیر ایالات متحده بود؛ هرچند از آمریکا افراد زیادی در آن حضور نیافتند.

به جای آنها رییس جمهور چین برای اولین بار به اجلاس آمده بود و طرفه آن که در میانه امواجی از ناسزا به جهانی شدن و آزادی تجارت که از سوی بزرگترین کشور سرمایه‌داری جهان می‌رسید، شینگ پینگ، دفاعی جانانه از آزادی تجارت و جهانی شدن ارائه کرد. همین را می‌شود آغازی بر پایان یک جهان و سر برآوردن جهانی دیگر - و خیلی متفاوت - دانست. گزارش فشرده تحول در جهان از دریچه داووس هم همین را می‌گوید.



■ برای درک منفی تر شدن احساسات جهانی نسبت به وضع موجود نیازی به حضور در مجمع جهانی اقتصاد نیست، اما قطعاً بحث‌های طرح شده در این اجلاس قابل تامل است. مهمترین مساله مورد بحث در سال گذشته منبع رشد آینده اقتصاد جهانی بود، اما امسال این موضوع مطرح بود که آیا اقتصاد جهانی از پایه ویران شده یا خیر

■ اگر اجلاس مجمع جهانی اقتصاد را عرصه رقابت ترامپ با چین بدانیم، قدرت نوظهور آسیایی پیروزی مسلمی در اجلاس امسال به دست آورد. سخنان رییس‌جمهوری چین در دفاع از جهانی شدن و تجارت آزاد، مخالفتی آشکار با ایدئولوژی ترامپ داشت و نمایانگر تغییری فوق‌العاده و بارز در صحنه تجارت جهانی بود

نشست سالانه مجمع جهانی اقتصاد در داووس همواره فرصتی یگانه برای ملاقات تصمیم‌گیران اصلی عرصه اقتصاد و سیاست در جهان بوده و حضور در آن به دلیل ارائه تحلیل‌ها و نظرانی که عموماً در جاهای دیگر مطرح نمی‌شوند، بسیار پراهمیت است. مسائل مطرح شده در این نشست معمولاً مهمترین مسائل روز جهان هستند که طی سال پس از آن توسط رسانه‌ها بسیار به بحث گذاشته می‌شوند. با این وجود این نشست امسال به شدت تحت تاثیر پیروزی ترامپ در انتخابات آمریکا قرار داشت و تصمیم‌گیران حاضر در این اجلاس به سطح نظریه‌پردازی درباره دلایل پیروزی ترامپ و قدرت گرفتن گروه‌های ملی‌گرای مشابه در اروپا تنزل یافتند.

اگر حامیان ترامپ، برگزیت، لوپین و دیگر گروه‌های مشابه واقعا قربانیان روند جهانی شدن هستند، قطعاً از حس درماندگی ایجاد شده در بین صاحبان قدرت و ثروت بسیار رضایت دارند، چراکه احتمالاً چنین حس درماندگی بوده که آنها را به حمایت از ترامپ و تفکرات گروه‌های مشابه سوق داده است. انتخاب ترامپ، برگزیت و حوادث اخیر نشان می‌دهند تجارت جهانی تنها بر مبنای محاسبات منطقی استوار نبوده و احساسات نیز نقش غیرملموسی در آن دارند. «ری دالیو» بنیانگذار و مدیر ارشد اجرایی شرکت صندوق‌های سرمایه‌گذاری «بریج واتر» مدتی پیش در همین رابطه پیش‌بینی کرد سیاست از این پس نقش بیشتری در تجارت بین‌الملل داشته باشد.

با وجود اینکه برای درک منفی تر شدن احساسات جهانی نسبت به وضعیت موجود نیازی به حضور در مجمع جهانی اقتصاد نیست، اما قطعاً بحث‌های طرح شده در این اجلاس قابل تامل است؛ چراکه مهمترین مساله مورد بحث در سال گذشته منبع رشد آینده اقتصاد جهانی بود، اما این مساله، امسال به این موضوع تبدیل شد که آیا اقتصاد جهانی از پایه ویران شده است یا خیر.

مواضع ترامپ بر ضد جهانی شدن طی یک سال رقابت انتخاباتی با هیلاری کلینتون شکل گرفت و او برای متمایز کردن خود از کلینتون وعده‌هایی داد که اگر به آنها عمل کند آمریکا و جهان را به ورطه سیاست‌های حمایتی خواهد کشید که از دوران پیش از جنگ جهانی دوم تاکنون بی‌سابقه بوده است. ترامپ وعده داده است از «توافقنامه همکاری

پاسیفیک» که در واقع گسترش پیمان تجارت آزاد آمریکای شمالی (نفتا) به ۹ کشور حوزه پاسیفیک غیر از چین است خارج شود. او همچنین تهدید کرده در صورتی که مکزیک و کانادا برای تجدید شرایط پیمان «نفتا» همکاری نکنند از آن پیمان نیز خارج خواهد شد. منطبق ترامپ در مخالفت با این توافقنامه‌ها تاثیر منفی آنها بر طبقه کارگر آمریکا است که حامیان اصلی او محسوب می‌شوند.

مایکل پورتر، از اساتید اقتصاد دانشگاه هاروارد، این ادعا را پوپولیستی و حتی ساده‌انگارانه توصیف کرده و بسیاری دیگر از حاضران در اجلاس داووس نیز اعتقاد داشتند شاید این اظهارات ترامپ بیشتر شعارگونه و برای کسب رای بوده تا نشانه‌ای از تغییری بنیادین در سیاست آمریکا.

لوید بلانکفین، مدیر اجرایی ارشد شرکت «گلدمن ساکس» طی مصاحبه با شبکه بلومبرگ در داووس گفت: «اگر ترامپ مخالف تجارت جهانی باشد، من با او مشکل خواهم داشت، اما اگر هدف او بهتر کردن شرایط برخی توافق‌ها برای آمریکا باشد بیشتر قابل درک خواهد بود و من نیز فکر می‌کنم هدف واقعی او همین است.»

بلانکفین افزود: «به گمان من هدف ترامپ تنها مذاکره مجدد درباره برخی توافقنامه‌های تجاری است و نه به چالش کشیدن اساس نظام تجارت جهانی.» شاید سخنان رییس گلدمن ساکس بیش از هر فرد دیگری اهداف واقعی ترامپ را نشان دهد، زیرا تعداد زیادی از مقامات منصوب شده توسط ترامپ از جمله «گری کوهن» رییس شورای ملی اقتصاد آمریکا از کارمندان سابق این شرکت هستند.

آنتونی اسکاراموچی، بنیانگذار شرکت «اسکای بریج» که یک هفته پیش از اجلاس داووس به سمت مشاور ریاست جمهوری جدید آمریکا انتخاب شد، تنها عضو شرکت‌کننده در اجلاس امسال از سوی دولت ترامپ بود. با وجود اینکه بسیاری از اعضای کابینه ترامپ از مدیران بانکی و صندوق‌های سرمایه‌گذاری هستند، اما به نظر می‌رسد آنها امسال عمدتاً از حضور در داووس خودداری کردند، چراکه شرکت در این اجلاس می‌تواند به عنوان خیانت به جنبش پوپولیستی که ترامپ را به قدرت رساند تلقی شود.

همین مساله باعث شد او که به نوعی سفیر ترامپ در داووس تلقی می‌شد به شدت مورد

■ با وجود اینکه بسیاری از اعضای کابینه ترامپ از مدیران بانکی و صندوق‌های سرمایه‌گذاری هستند، اما به نظر می‌رسد آنها امسال عمدتاً از حضور در داووس خودداری کردند، چراکه شرکت در این اجلاس می‌تواند به عنوان خیانت به جنبش پوپولیستی که ترامپ را به قدرت رساند تلقی شود

■ مدیر اجرایی مجمع جهانی اقتصاد در اولین کنفرانس مطبوعاتی مجمع در سال ۲۰۱۷، نامه‌ای را خواند که بیش از ۲۰ سال پیش نوشته و در آن درباره گسترش پوپولیسم هشدار داده بود. او در این نامه تاکید کرده بود منافع جهانی شدن باید در اختیار اکثریت مردم قرار بگیرد نه فقط اقلیتی از اقلیت خاص

او در پاسخ دادن به انتقادهای ترامپ از چین در زمینه دستکاری ارزش پولی تصریح کرد چین هیچگاه قصد ندارد قدرت رقابت خود را با کاهش ارزش واحد پول رسمی این کشور (Renminbi) به دست آورد و هیچگاه نیز جنگ ارزی (currency war) آغاز نخواهد کرد.

با این وجود برخی از شرکت‌کنندگان از جمله «مایکل کلاوس» سفیر آلمان در چین، چندان تحت تاثیر اظهارات آقای جین‌پینگ درباره شفافیت قرار نگرفتند. به گفته کلاوس اظهارات «جین‌پینگ» بارها توسط دولت چین بیان شده، اما موانع غیرتعارف‌ای برای سرمایه‌گذاری در این کشور همچنان پابرجا هستند. برخی دیگر از شرکت‌کنندگان هم دامپینگ (صادرات محصول به قیمت پایین‌تر در بازار خارجی نسبت به بازار داخلی) فولاد، آلومینیوم و صفحه‌های خورشیدی توسط چین را به عنوان نشانه‌ای از ابهام در سیاست‌های این کشور ذکر کردند.

«ترزا می» نخست‌وزیر بریتانیا هم دیگر حامی جهانی شدن بود که در دومین روز اجلاس داووس به تعریف از فوئال جهانی شدن و بازار سرمایه‌ای پرداخت. خانم می با تاکید بر برنامه ۱۲ ماده‌ای خود برای خارج کردن بریتانیا از اتحادیه اروپا که روز پیش از آن منتشر شده بود، رای مردم بریتانیا به برگزیت را رای به استقلال پارلمانی و تقاضای برای حرکت هرچه بیشتر به سمت جهانی شدن توصیف کرد. به گفته او، دولت جدید انگلستان قصد دارد در عین گرفتن کنترل قوانین مهاجرتی از اتحادیه اروپا، توافقنامه تجارت آزادی را بین انگلیس و اروپا منعقد و به عنوان یک انگلیس واقعا جهانی ظهور کند.

نخست‌وزیر بریتانیا این رویکرد را در جهت تاریخ و فرهنگ بین‌المللی کشورش توصیف کرده و افزود: «مانمی‌توانیم بدون اینکه کنترلی بر قوانین و مقررات اعمال شده توسط اتحادیه اروپا داشته باشیم از آنها تبعیت کنیم.»

با وجود اینکه تایید نظم جهانی مبتنی بر قوانین چندجانبه توسط نخست‌وزیر انگلیس، تضاد آشکاری با روند دولت تویتری ترامپ دارد، اما زمانی که نوبت به پوپولیسم می‌رسد، خانم می شباهت بسیار به ترامپ پیدا می‌کند. ترزا می در سخنانش وظیفه دولت را خدمت به مردم و خصوصاً افرادی توصیف کرد که که توسط جهان مدرن به فراموشی سپرده شده‌اند. می همچنین با مخاطب قرار دادن طرفداران پوپولیستی خود

توجه قرار گیرد و خودش نیز در سخنانی، گفته‌هایش را به نوعی ترجمان مواضع ترامپ توصیف کند. اسکاراموچی برداشت خود از سیاست‌های ترامپ را بسیار متفاوت با دیگر شرکت‌کنندگان در داووس توصیف کرد و مدعی شد ترامپ تنها حامی منافع آمریکایی‌هایی است که منافع شغلی و اقتصادی‌شان قربانی روند جهانی شدن شده است.

اسکاراموچی با خودداری از ارائه شفاف سیاست‌های اقتصادی ترامپ تنها متذکر شد رییس‌جمهوری جدید آمریکا دشمن جهانی شدن نیست و قصد آغاز یک جنگ تجاری با چین را نیز ندارد بلکه به دنبال ایجاد روابط قدرتمندی با چین است.

دیگران کمتر از بلانکفین و اسکاراموچی خوشبین هستند. ری دالیو بنیانگذار بریج واتر نقض سیاست چین واحد (یعنی به رسمیت شناختن ضمنی تایوان به عنوان کشوری مستقل توسط ترامپ به دلیل صحبت تلفنی با رییس‌جمهوری این کشور) را عملی بازدارنده توصیف می‌کند. او با حیثیتی توصیف کردن این مساله برای چین متذکر شد رفتار ترامپ بسیار غیرهوشمندانه بوده و احتمال ایجاد توافق میان دو کشور را تا حد زیادی کاهش می‌دهد.

اگر اجلاس مجمع جهانی اقتصاد را عرصه رقابت ترامپ با چین بدانیم، این قدرت نوظهور آسیایی، پیروزی مسلمی را در اجلاس امسال به دست آورد. شبکه جهانی تلویزیون چین نشست امسال را تقریباً بدون توقف پوشش داد و سرشار از خبرهایی درباره تعداد نمایشگاه‌های هیات چینی و برتری مسائل مورد نظر چین در اجلاس امسال بود.

«شی جین‌پینگ» که اولین رییس‌جمهوری چین است که تاکنون در مجمع جهانی اقتصاد شرکت کرده است، مهم‌ترین سخنران روز افتتاحیه بود که سخنانش در دفاع از جهانی شدن و تجارت آزاد مخالفتی آشکار با ایدئولوژی ترامپ و نمایانگر تغییری فوق‌العاده و بارز در صحنه تجارت جهانی بود؛ هرچند رییس‌جمهوری چین در سخنانش هیچگاه به نام دونالد ترامپ اشاره‌ای نکرد. آقای پینگ با تاکید بر اینکه هیچکس برنده یک جنگ تجاری نخواهد بود، اتخاذ سیاست‌های حمایتی را به مثابه فردی توصیف کرد که خود را در یک اتاق تاریک خالی زندانی کرده و در عین حال اتاق را نیز از نور و هوا محروم کرده است.

■ مدیر اجرایی ارشد شرکت «گلدمن ساکس» طی مصاحبه‌ای در داووس گفت: اگر ترامپ مخالف تجارت جهانی باشد، من با او مشکل خواهم داشت، اما به گمان من هدف ترامپ تنها مذاکره مجدد در مورد برخی توافقنامه‌های تجاری است، نه به چالش کشیدن اساس نظام تجارت جهانی

پیش از این درباره عواقب به حاشیه رانده شدن برخی گروه‌های بازنده جهانی شدن در کشورهای توسعه‌یافته هشدار داده بودند.

کلاوس شواب (Klaus Schwab) مدیر اجرایی مجمع جهانی اقتصاد در اولین کنفرانس مطبوعاتی مجمع در سال ۲۰۱۷، نامه‌ای را خواند که بیش از ۲۰ سال پیش نوشته و در آن درباره گسترش پوپولیسم هشدار داده بود. او در این نامه همچنین تأکید کرده بود منافع جهانی شدن باید در اختیار اکثریت مردم قرار بگیرد و نه تنها اقلیتی از اقشار خاص.

«کریستین لاگارد» مدیر اجرایی صندوق بین‌المللی پول هم مدتی پیش اعلام کرد هشدارهای چهار سال پیش او درباره گسترش نابرابری در جهان مورد بی‌توجهی قرار گرفته بود.

به نظر می‌رسد ادعاهای اینچنینی درباره هشدارهای گذشته نه تنها تحریک‌کننده بلکه بسیار خطرناک باشند. گذشته از اینکه شواب و لاگارد هیچکدام به عنوان فعالان برابری طلب شناخته نمی‌شوند، چنین ادعاهایی این پیام را به افکار عمومی جامعه تلقین می‌کند که افراد و یا گروه‌های خاصی مسوول مشکلات کنونی هستند که این خود جزو اصلی‌ترین ادعاهای پوپولیسم جدید است.

پیامدهای این پوپولیسم جدید در کشورهای توسعه‌یافته در اجلاس امسال مورد توجه قرار داشت؛ گرچه این مساله نیز به شدت تحت تأثیر نیاز به تفسیر برنامه‌ها و شعارهای ترامپ قرار گرفت. به گفته «هانگ تران» مدیر موسسه مالی بین‌المللی (Institute for International Finance) بازگشت بخش‌هایی از صنایع تولیدی به آمریکا خبر بدی برای کشورهای در حال توسعه بوده و باعث خواهد بود این کشورها دیگر نتوانند از طریق روش‌های پیشین مبتنی بر جذب سرمایه، تولید و صادرات به رشد اقتصادی مشابه سال‌های پیش دست یابند.

به گفته تران «روش‌هایی از کسب و کار و مدل رشد که برای بسیاری از کشورها به‌ویژه در آسیا مفید بوده است، به سرعت سال‌های قبل توسعه نخواهند یافت.» او افزود: «این چالش بزرگی بر سر راه کشورهای در حال رشد خواهد بود که حرکت خود را اخیراً شروع کرده‌اند. کار از ۲۰ سال پیش که کافی بود جذب سرمایه کرده، تولید و صادر کنید، بسیار دشوارتر شده است.» مجمع اقتصاد جهانی در سال‌های گذشته به خاطر

ارائه فرصت‌های توسعه در چارچوب ارزش‌های جهانی حائز اهمیت بسیار بوده است، اما در حالی که رهبران بازارهای نوظهور مانند هنریک مریلز، وزیر دارایی برزیل و فرانسیسکو گونزالس، وزیر خدمات عمومی مکزیک، در دفاع از میراث جهانی شدن احساس به خرج دادند، گفت‌وگوهای مشروح‌تر درباره زنجیره‌های ارزش تولید در جهان بیشتر به تعارف گذشت. در واقع گرایش محدود و بالقوه خطرناکی در خصوص توصیه به توسعه بهره‌برداری از مواد خام به عنوان موثرترین مسیر رشد برای کشورهای در حال توسعه وجود داشت؛ هرچند که چنین گرایشی قطعاً مضمون عملده‌ای در گفت‌وگوها نبود.

در میانه نیاز به تفسیر رفتار دولت جدید ترامپ، به نظر می‌رسد موضوع رسمی اجلاس مجمع اقتصاد جهانی ۲۰۱۷ یعنی «رهبری مسوول و پاسخگو» اندکی کنار گذاشته شد، اما هدف محوری این شعار که عبارت بود از تجدید شروع رشد جهانی از طریق متمرکز ساختن بیشتر اقتصاد، نگرانی‌هایی را که درباره دولت ترامپ، پوپولیسم جدید و کاهش تحرک سرمایه‌گذاری‌های مستقیم جهانی در سال‌های اخیر پدید آمده است تقویت کرد. اندرو لیوریس مدیرعامل شرکت شیمیایی داو در روز دوم کنفرانس مقاله‌ای به چاپ رساند تا نشان دهد آنچه در پیش است یک بازی با مجموعه صفر نیست و «کاپیتالیسم متمرکز» می‌تواند اقتصاد «درهم‌شکسته» جهان را به سامان کند.

البته مشکل بزرگ آن است که مجمع جهانی اقتصاد برای بیرون بردن جهان از چنبره مشکلات به همان نخبگانی جهانی که در کنفرانس آن شرکت می‌کند، متوسل شده است، در حالی که پوپولیسم جدید باورهای خود را در اذهان دیگری کاشته است. این وضعیتی است که در آن، موقعیت جانشین شرایط فعلی، ناشناخته مانده و هیچ چیز آن آزمایش نشده است و به صورتی بالقوه تهدیدی برای سیستمی به شمار می‌رود که منافع بسیار زیادی برای جهان داشته است (یک میلیارد نفر در ۲۰ سال گذشته از فقر مطلق به درآمد‌اند).

این وضعیت حرکت‌های پوپولیستی جدید را نگران نمی‌کند. ترزا می تلاش کرد نشان دهد چگونه سیاست‌های جهانگرا می‌توانند با رهبریت پوپولیست ترکیب شود، اما اصلاً مشخص نیست که آیا این پیام، توانایی رسیدن به آن سوی اقیانوس اطلس را دارد یا خیر.

افزود: «روند جهانی شدن باعث نگرانی بسیاری افراد می‌شود و بسیاری نیز معتقدند افراد موفق تحت مجموعه متفاوتی از قوانین کار می‌کنند.» این اظهارات خانم می - فارغ از اینکه ممکن است با هدف درس دادن به دولت ترامپ مطرح شده باشند - نشان می‌دهد که چگونه می‌توان حداقل از نظر گفتمانی، بین شکاف ناشی از سرخوردگی گسترده جهانی و تبلیغ برای جهانی شدن ارتباط برقرار کرد.

این پوپولیسم جدید در اجلاس سال گذشته داووس، مساله چندان با اهمیتی تلقی نمی‌شد؛ تا آنجا که «نیل فرگوسن» مورخ برجسته، حتی احتمال خروج انگلیس از اتحادیه اروپا را به عنوان یک عامل قابل بررسی، منتفی توصیف کرده بود. با این وجود برخی از شخصیت‌های برجسته پس از حوادث امسال اعلام کردند بسیار

ماجرای بازگشت به عقب و جلوگیری از ترور جان اف کندي

مهرداد خواجه‌نوری

بعد از این که سردبیر ماهنامه، با ارسال مطالب گزارش اصلی این شماره (که در صفحات قبلی آمده) می‌نویسد که «تریبون» این بار باید به دلیل در پیش بودن روزهای آخر سال، زودتر آماده شود، افسردگی غریبی دست داد. برای ایشان نوشتم «نمی‌شود یک بار هم که شده، مطلبی بفرستی که فرحبخش باشد؟ این واقعا منصفانه نیست!» به طنز پاسخ داد که در مورد رفتار آمریکایی‌ها بی‌تقصیر است و «همین است که ترامپ این همه از رسانه‌ها تنفر دارد» و ... پاسخ دادم که وقتی ۱۸ ساله بودم و در اوان دوره دانشجویی (تقریباً ۶ دهه از آن زمان می‌گذرد) علاقمند شدم به خواندن آنچه مشهور بود به «تاتر پوچ». گروه دانشجویی ما (که محدود هم بود) کتاب «۱۹۸۴» را احماقانه می‌دانست و از ساموئل بکت تا هارولد پینتر را می‌خواند. حالا این چه بد بیاری است با ترامپ و امثال وطنی او؟

بگذریم؛ بحث بر سر «تاثیرات حمایت‌گرایی اقتصادی در ایالات متحده و اروپا، بر روند تجارت جهانی و در نتیجه بر کشورهای مثل کشور ما، با تکیه بیشتر بر رفتارهایی که ترامپ بروز می‌دهد» است.

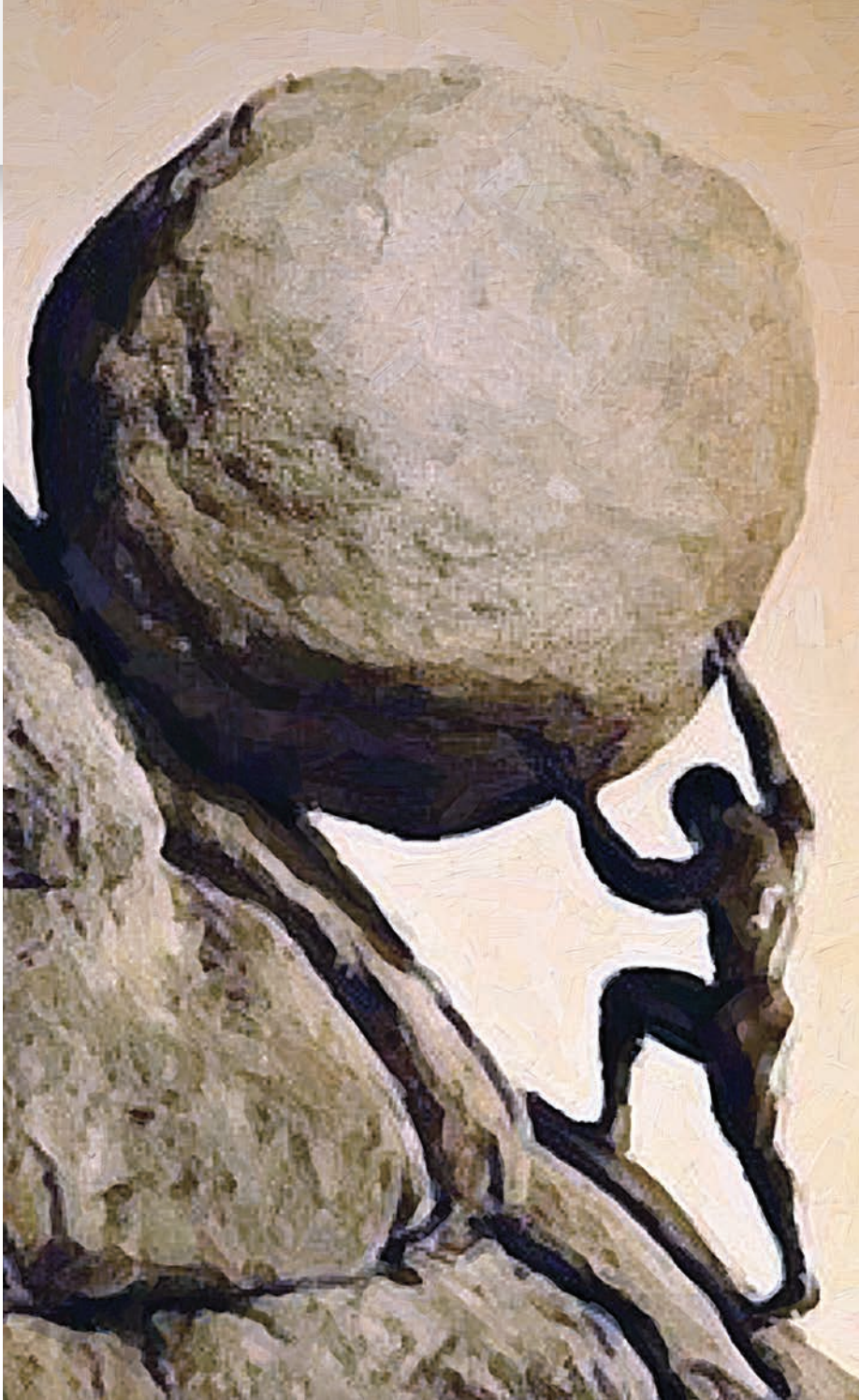
از پیش‌بینی «مدیر اجرایی مجمع جهانی اقتصاد که در اولین کنفرانس مجمع در سال ۲۰۱۷، نامه‌ای را خواند که بیش از ۲۰ سال پیش نوشته و در آن درباره گسترش پوپولیسم هشدار داده بود» و خلاصه آن که «منافع جهانی شدن باید در اختیار اکثریت مردم قرار بگیرد و نه تنها اقلیتی از اقلیت خاص». تا آخرین آن که رییس اتاق بازرگانی تهران (چه عالمانه) نوشته در «آینده‌نگر» با تیتیر «تله ترامپ»؛ اما دلگیرم از مقاله‌ای با عنوان «ترامپ و برگزیت، فرصتی برای صنعت بیمه» (نمی‌دانم آن را به نقل از مدیر اجرایی «لویدز لندن» در کجا خواندم)

پس بر می‌گردم به سرخط مقاله:

۱- در داستانی پرفروش از «استفن کینگ» که بیش از ۵۰ کتاب نوشته، آمده که چگونه دو دوست در سال ۲۰۱۱ میلادی، تصمیم می‌گیرند که برگردند به دهه ۱۹۵۰ و کاری کنند تا ترور جان کندي در اواخر ۱۹۶۳ اتفاق نیافتد! ۷۴۰ صفحه کتاب. نمادی از افسوس‌خواری بر گذشته.

۲- و خواندم که این پنالیتی زدن دو مرحله‌ای اخیر پرسپولیسی‌ها، هرچند تقلید بهتر از اصل پنالیتی‌زن‌های بارسلونا بوده، اما اول‌بار، این کار را مرحوم «کرافت» کرد در تیم آژاکس هلند. این از آن تاکتیک‌هایی است که اگرچه در حال حاضر منعی ندارد، اما دور نخواهد بود زمانی که به عنوانی حرکتی خارج از «اصول بازی» جزو ممنوعیت‌ها قرار گیرد. جهانی‌سازی هم اصولی داشت و دارد؛ همان که مدیر اجرایی مجمع جهانی اقتصاد می‌گوید: «منافع آن باید در اختیار اکثریت مردم قرار بگیرد و نه تنها اقلیتی از اقلیت خاص»

مگر خدا نگهدار همه باشد.



چگونه می‌توان یک اقتصاد را تا حد نابودی، به خودش بدهکار کرد؟

تابوتی سنگین بر دوش

بررسی‌های مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد با تغییر ترکیب کسری بودجه دولت در سال‌های اخیر به سمت استفاده از اوراق تعهدزا، شاهد تغییر ماهیت کسری بودجه دولت به بدهی دولت هستیم. این در حالی است که تا سال ۱۳۹۲ به دلیل تامین کسری بودجه دولت از ناحیه حساب ذخیره ارزی و واگذاری شرکت‌های دولتی عمده کسری بودجه ماهیت بدهی نداشت.

کارشناسان این مرکز معتقدند بودجه سنواتی ظرفیت چندانی برای بازپرداخت بدهی‌های دولت به نحوی که کارگشای خروج از تنگنای فعلی باشد، ندارد؛ با این حال با فرض ایجاد گشایش‌هایی در منابع دولت، اولویت‌بندی بازپرداخت بدهی‌های دولت باید در وهله اول با بازپرداخت بدهی دولت به بانک‌ها و افزایش سرمایه بانک‌ها و بعد از آن پرداخت بدهی پیمانکاران باشد.

آنها در عین حال، رشد اقتصادی سال ۱۳۹۵ را حدود ۷/۲ درصد پیش‌بینی کرده‌اند که البته ۵/۲ درصد از آن ناشی از رشد بخش نفت است.

بودجه توانایی تسویه بدهی دولتی را ندارد و مجموع ارقام بدهی‌های دولت به بانک‌های دولتی و نهادهای عمومی و بخش خصوصی سر به فلک می‌کشد

■ بررسی ترکیب کسری بودجه دولت نشان می‌دهد با تغییر ترکیب کسری بودجه دولت در سال‌های اخیر به سمت استفاده از اوراق تعهدزرا، شاهد تغییر ماهیت کسری بودجه دولت به بدهی دولت هستیم

■ در شرایط فعلی که عمده بدهی‌های فعلی دولت مشمول نرخ سودهای بالا می‌شوند و عمده کسری بودجه نیز از محل ایجاد بدهی‌های جدید تامین می‌شود، ادامه روند موجود موجبات ایجاد بحران بدهی را به دنبال خواهد داشت

روند فعلی ممکن است وضعیت رشد بلندمدت اقتصاد ایران نیز تحت تاثیر قرار گیرد. برآورد مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد تاثیر مستقیم مربوط به افزایش عملکرد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و عملکرد اعتبارات هزینه‌ای بر رشد اقتصادی سال ۱۳۹۶ کمتر از نیم درصد (حدود ۰/۴۴ درصد) خواهد بود و چنانچه همه اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و اعتبارات هزینه‌ای پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶، در انتهای این سال محقق شود، آنگاه اثر مستقیم آنها بر رشد اقتصادی این سال برابر ۲/۹ درصد است. بررسی ترکیب کسری بودجه دولت نشان می‌دهد که با تغییر ترکیب کسری بودجه دولت در سال‌های اخیر به سمت استفاده از اوراق تعهدزرا در تامین کسری بودجه، شاهد تغییر ماهیت کسری بودجه دولت به بدهی دولت هستیم. این در حالی است که تا سال ۹۲ به دلیل تامین کسری بودجه دولت از ناحیه حساب ذخیره ارزی و واگذاری شرکت‌های دولتی عمده کسری بودجه ماهیت بدهی نداشت. در شرایط فعلی که عمده بدهی‌های فعلی دولت مشمول نرخ سودهای بالا می‌شوند و عمده کسری بودجه نیز از محل ایجاد بدهی‌های جدید تامین می‌شود، ادامه روند موجود موجبات ایجاد بحران بدهی را فراهم خواهد کرد.

در حقیقت دولت برای مخارج عمرانی و جاری خود اوراق تعهدزرا منتشر می‌کند. این موضوع در حالت عادی می‌تواند در جهت افزایش تقاضای

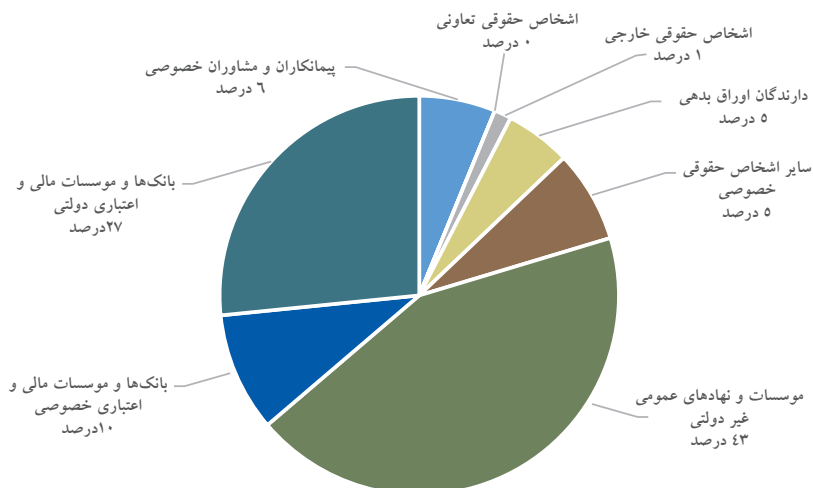
نتایج پیش‌بینی‌های مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد رشد اقتصادی سال ۱۳۹۵ حدود ۷/۲ درصد خواهد بود که ۵/۲ درصد از آن ناشی از رشد بخش نفت است. همچنین اگر بخواهیم تصویری از وضعیت بخش حقیقی و رشد سال ۱۳۹۶ ارائه دهیم می‌توان گفت در این سال احتمالاً شاهد رشد بعضی از بخش‌های عمده صنعتی نظیر خودروسازی، پتروشیمی و فولاد خام خواهیم بود، اما در بخش‌هایی نظیر سیمان و محصولات فولادی شرایط رکودی تداوم خواهد یافت،

بخش نفت رشد محدودی خواهد داشت، بخش کشاورزی رشد مثبت، ولی کمتر از سال جاری را تجربه خواهد کرد، رشد بخش ساختمان احتمالاً همچنان منفی است و عمده بخش‌های خدماتی با رشد مثبت مواجه خواهند شد. این تصویر به معنی رشد حدود ۳/۷ درصدی کل اقتصاد در سال ۱۳۹۶ است. عواملی که در افق کوتاه‌مدت می‌تواند منجر به تغییر وضعیت و افزایش رشد شود؛ عبارتند از: افزایش قیمت نفت، افزایش سرمایه‌گذاری در نتیجه انجام برخی اقدامات اطمینان‌بخش برای سرمایه‌گذاری در حوزه اقتصاد و سیاست، خروج بخش مسکن از رکود (احتمالاً در نتیجه کاهش نرخ سود بانکی یا ارائه مشوق‌های جذاب‌تر برای افزایش تقاضای مسکن).

همچنین برآوردهای مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد نرخ تورم در پایان سال ۱۳۹۵ به ۹/۱ درصد خواهد رسید و در صورت تداوم شرایط فعلی این نرخ در سال ۱۳۹۶ به حدود ۱۰/۹ درصد افزایش خواهد یافت. مهم‌ترین عواملی که در حال حاضر می‌تواند تهدیدی در جهت از دست رفتن دستاوردهای تورمی سال‌های اخیر باشند عبارتند از: رشد بالای کل‌های پولی در سال‌های گذشته و بحران شبکه بانکی.

مخارج جاری و عمرانی دولت از مهم‌ترین اجزای بخش تقاضا هستند. نتایج بررسی این مطالعه نشان می‌دهد نقش دولت در اقتصاد ایران در مقایسه با سال‌های قبل و همچنین در مقایسه با سایر کشورهای دنیا کاهش یافته است. بنابراین امکان انقباض بیشتر بودجه دولت وجود ندارد و با نیازهای فعلی اقتصاد کشور نیز سازگار نیست. ضمن اینکه با توجه به پایین بودن نسبت‌های مخارج دولت در امور سلامت و بهداشت نسبت به سایر کشورها، با تداوم

ترکیب بدهی‌های دولت



■ **حتی بدون ایجاد بدهی‌های جدید و صرفاً افزایش بدهی‌های موجود با توجه به نرخ‌های سود بالای مترتب بر این بدهی‌ها، نسبت بدهی‌های دولت و شرکت‌های دولتی به تولید ناخالص داخلی در سال ۱۳۹۶ از سقف ۴۰ درصد تعیین شده در برنامه ششم توسعه خواهد گذشت و در سال ۱۴۰۰ به حدود ۴۶ درصد خواهد رسید**

■ **در حالی که استقرار دولت از بانک مرکزی ممنوع است، مشخص نیست چطور در ترازنامه بانک مرکزی بدهی دولت به این بانک مدام افزایش می‌یابد و ارتباط آن با بودجه چیست؟**

موثر و خروج از شرایط رکودی فعلی منطقی به‌نظر برسد، اما در شرایطی که انتشار اوراق تعهدزای جدید، بدهی‌های دولت را با نرخ بالایی رشد خواهد داد و وضعیت سیستم بانکی و نرخ سود را بحرانی‌تر خواهد کرد، این سیاست نیاز به تأمل بیشتری دارد.

به‌نظر می‌رسد حتی اگر دولت با هدف افزایش تقاضای موثر، قصد افزایش مخارج عمرانی خود را دارد تا مین منابع آن از طریق انتشار اوراق تعهدزای در شرایط فعلی چندان منطقی به‌نظر نمی‌رسد. نمودار زیر، ترکیب بدهی‌های دولت در سال ۹۵ را نشان می‌دهد. همانطور که در این نمودار مشاهده می‌کنید بخش زیادی (۳۷ درصد) از بدهی‌های دولت مربوط به بانکهای خصوصی و دولتی و همچنین نهادهای عمومی غیردولتی (۴۳ درصد) مانند تامین اجتماعی است.

محاسبات انجام شده نشان می‌دهد که حتی بدون ایجاد بدهی‌های جدید و صرفاً افزایش بدهی‌های موجود با توجه به نرخ‌های سود بالای مترتب بر این بدهی‌ها، نسبت بدهی‌های دولت و شرکت‌های دولتی به تولید ناخالص داخلی در سال ۹۶ از سقف ۴۰ درصد تعیین شده در برنامه ششم توسعه (مصوب کمیسیون تلفیق) خواهد گذشت و در سال ۱۴۰۰ (پایان برنامه) به حدود ۴۶ درصد خواهد رسید. اگر بدهی‌های جدید نیز در نظر گرفته شود این نسبت در سال ۱۴۰۰ از مرز ۵۰ درصد عبور خواهد کرد.

از سوی دیگر، تراکم مطالبات غیرجاری در سنوات قبل، در کنار ذخیره‌گیری‌های ناکافی بابت مطالبات

مشکوک‌الوصول و همچنین وضعیت نامناسب سرمایه بانک‌ها، موجب کمبود نقدینگی و اعسار بعضی نهادهای مالی شده است. هرچند بخشی از این اعسار نیز به عدم پرداخت بدهی دولت به بانک‌ها و ایجاد بدهی‌های جدید است.

نمودار ۳ نشان می‌دهد دو متغیر بدهی دولت به بانک‌ها و بدهی بانک‌ها به بانک مرکزی نیز در حال افزایش است. با توجه به کمبود تقاضای فعلی کشور که بخشی از آن هم به وضعیت بودجه دولت مرتبط است، نرخ‌های بالای سود و به‌خصوص شکاف آن از تورم و بازدهی بخش‌های اقتصادی، انگیزه سرمایه‌گذاری در بخش‌های اقتصادی را کاهش داده است. در این شرایط بودجه باید اهداف متعارضی را دنبال نماید.

ظرفیت‌های بودجه ۹۶ برای مقابله با چالش‌های پیش‌روی اقتصاد

در چند دهه اخیر نحوه بودجه‌ریزی در ایران به‌گونه‌ای بوده است که ظرفیت‌های بودجه به‌عنوان مهم‌ترین سند سیاست مالی برای تأثیرگذاری بر اقتصاد ایران به‌طور پیوسته کاهش یافته است. مهم‌ترین شواهد این موضوع عبارتند از: شکل‌گیری حجم انبوهی از بدهی‌های عمومی که عمده آن در مکانیسم‌های غیربودجه‌ای ایجاد شده است؛ از جمله بدهی به سیستم بانکی و تامین اجتماعی.

علاوه بر این ساختار ناکارآمد بودجه‌ریزی و تخصیص عملکرد آن تأثیرات اقتصادی بودجه بر اقتصاد کشور را تقلیل داده است.

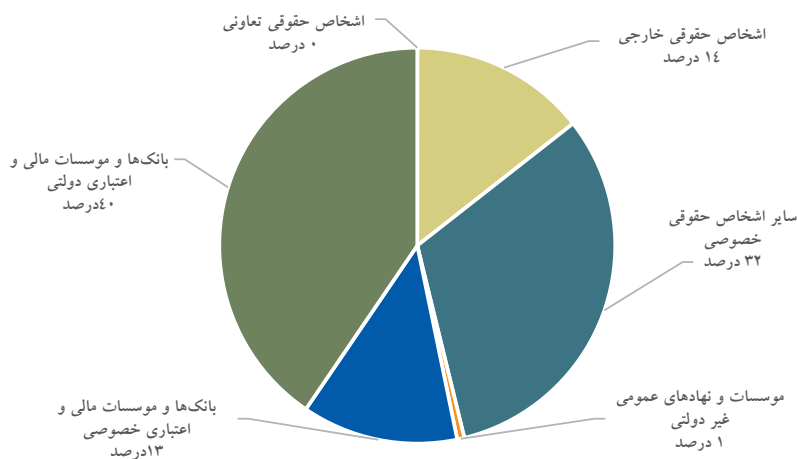
به‌عنوان نمونه به واسطه بهره‌وری پایین طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (عمدتاً ناشی از تعریف بیش از حد طرح‌ها و انباشت طرح‌های نیمه‌تمام) تأثیر میان‌مدت و بلندمدت اجرای این طرح‌ها در بهبود متغیرهای کلیدی نظیر رشد اقتصادی کاهش یافته است.

با این توصیف به‌نظر می‌رسد بازنگری کلی در نظام بودجه‌ریزی کشور ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است که مهم‌ترین مولفه‌های آن می‌تواند به‌شرح ذیل باشد:

۱- گسترش چتر بودجه عمومی بر همه فعالیت‌های مالی دولت و بازنگری در محدوده وظایف دولت و شیوه انجام آنها:

اولین گام در این راستا شفاف‌سازی همه بدهی‌های دولت در قالب بودجه‌های سنواتی است. به‌عنوان

ترکیب بدهی‌های شرکت‌های دولتی



گروه حمل و نقل گسترش

(گسترش شاهد سابق)

حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا



حمل و نقل داخلی گسترش ترابر شمیم



حمل و نقل بین المللی رادین ترابر آسیا

ایمنی در حمل هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

بازیش 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 ۹۳۹۱۱۱۳۲۰۷-۰۹۳

شعبه اکبرآباد(تهران) ۲۲۹۰۷۹۰۷-۰۲۱

دفتر مرکزی: تهران، خ میرداماد، خ حصار

نش کوجه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲

تلفن: ۲۲۹۰۷۹۰۷-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۵۸۹۳

۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۷۸۷۲۳

info@radintarabarasias.com
www.radintarabarasias.com

info@gostareshttransport.com

www.gostareshttransport.com

بخش‌های اقتصادی را امکان‌پذیر کند.

۳- گسترش چتر مالیاتی:

براساس برآوردها، سهم دولت، شرکت‌های دولتی و سایر نهادهای عمومی از اقتصاد به ترتیب ۱۷، ۳۳ و ۲۰ درصد است. به عبارت دیگر، سهم بخش خصوصی از تولید در ایران تنها حدود ۳۰ درصد است. این تصویر نشان می‌دهد که برای گسترش چتر مالیاتی کاهش وابستگی به نفت و افزایش اقتدار دولت لازم است نظام مالیاتی اصلاحات خود را معطوف به بخش عمومی اقتصاد ایران نماید. این در حالی است که معمولاً برعکس است.

۴- اولویت‌بندی بازپرداخت بدهی دولت:

در حال حاضر، بودجه سنواری ظرفیت چندانی برای بازپرداخت بدهی‌های دولت به نحوی که کارگشای خروج از تنگنای فعلی باشد، ندارد؛ با این حال با فرض اینک اصلاحات فوق‌الذکر ایجاد گشایش‌هایی در منابع دولت این ظرفیت ایجاد گردد، اولویت‌بندی بازپرداخت بدهی‌های دولت در راستای رفع تنگنای موجود اهمیت دارد که پیشنهاد می‌شود به شرح زیر باشد:

الف) بازپرداخت بدهی دولت به بانک‌ها و افزایش سرمایه بانک‌ها،

ب) پرداخت بدهی پیمانکاران،

ج) پرداخت بدهی تامین اجتماعی،

د) اتمام پروژه‌های عمرانی مشخص.

مثال در حال حاضر ردی از سهم سه درصدی دولت در پرداخت حق بیمه افراد بیمه شده سازمان تامین اجتماعی که به‌طور سالیانه هم ایجاد می‌شود در بودجه مشخص نیست.

در حالی که استقراض دولت از بانک مرکزی ممنوع است، معلوم نیست چطور در ترازنامه بانک مرکزی بدهی دولت به این بانک مدام افزایش می‌یابد و ارتباط آن با بودجه چیست؟ علاوه بر این، بازنگری در محدوده انجام وظایف دولت و شیوه انجام این وظایف در شرایط کنونی امری اختیاری نیست، بلکه ضرورت تام دارد.

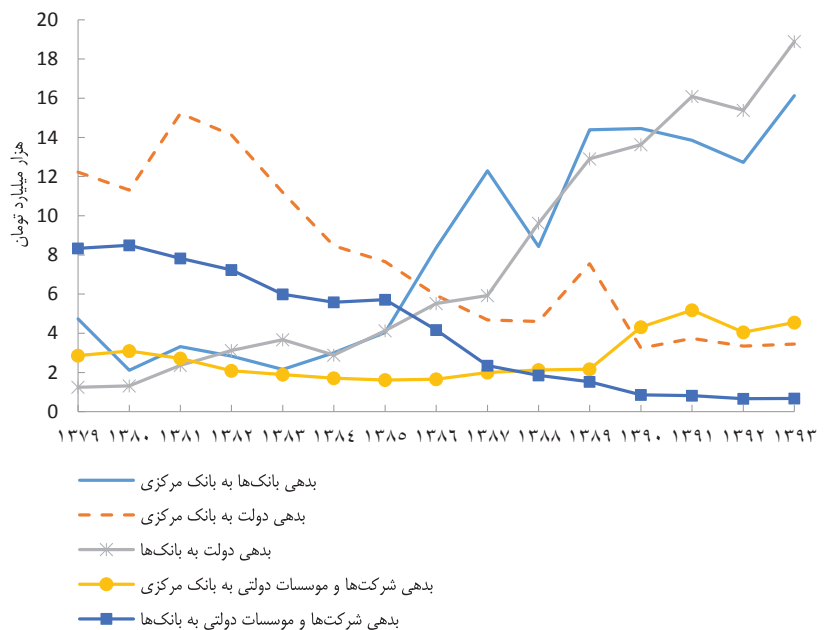
۲- ارائه بودجه میان‌مدت:

اشاره شد که یکی از مشکلات همیشگی اقتصاد ایران که در حال حاضر به دلایل مختلف حادث شده و بر سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری فعالیت‌های مولد اقتصادی، تاثیر محسوس داشته، فقدان چشم‌انداز روشن اقتصادی در میان‌مدت و بلندمدت است.

این موضوع هم به دلیل وابستگی به درآمدهای نفتی و تاثیر تکانه‌های جهانی قیمت نفت و هم به خاطر ساختار سیاست‌گذاری و نظام تدبیر مسبوق به سابقه است و فعلاً نیز به واسطه درهم‌تنیدگی مشکلات بخش‌های مهم اقتصادی که یکی از مولفه‌های موثر آن بدهی‌ها است، حادث از گذشته نیز شده است.

ارائه بودجه میان‌مدت علاوه بر افزایش شفافیت می‌تواند سیگنال‌دهی لازم از جانب دولت به

ارقام عمده پولی دولت و بانک‌ها به قیمت‌های حقیقی سال ۱۳۸۳ (هزار میلیارد تومان)



مروری بر ادبیات جهانی پدیده «درب گردان»
و جابه‌جایی اشخاص بین بخش خصوصی و عمومی

تخته پرش

پدیده «درب گردان»، به معنای جابه‌جایی مقامات دولتی به بخش خصوصی و برعکس است. این پدیده، به خصوص در اثر گسترش خصوصی سازی در کشورمان تشدید یافته و در دنیا نیز اخیراً و بعد از بحران مالی ۲۰۰۸ میلادی توسط اندیشمندان حوزه‌های اقتصادی و سیاسی بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. این پدیده در حوزه‌های مختلف و کشورهای مختلف مشاهده می‌شود و بخش مالی از جدی‌ترین حوزه‌هایی است که درب گردان در آن اتفاق می‌افتد و منجر به بروز مسائل و مشکلاتی از جمله فساد می‌شود. در این گزارش به بررسی این پدیده در حوزه‌های مالی و همچنین تجربه کشورهای مختلف در این زمینه پرداخته شده است.

با توجه به شیوع این پدیده پر مخاطره در بنگاه‌های اقتصادی ایران به خصوص در بخش خدمات و از جمله حمل و نقل، مطالعه این گزارش می‌تواند بسیار مفید باشد.



■ ۱۱۶ بنگاه بانکی، بیمه‌ای و سرمایه‌گذاری در میان ۵۰۰ شرکت برتر دنیا قرار دارند و براساس گزارش OECD در ۸۱ شرکت از آنها، روابط درب‌گردان شناسایی شده؛ این شرکت‌ها از ژانویه ۲۰۰۰ تاکنون اعضای سابق یا فعلی دولتی و یا سازمان‌های مقررات‌گذاری را ابقا کرده‌اند و یا کارمندان یا مدیرانی داشته‌اند که به سمت‌های دولتی یا سازمان‌های مقررات‌گذاری منصوب شده‌اند

در لیست فورچون گلوبال آمده‌اند را بررسی و میزان حضور کارکنان سابق دولتی (نهادهای مقررات‌گذاری و نظارتی) را در این شرکت‌ها ارزیابی کرده است. داده‌ها، گستردگی قابل توجه پدیده درب‌گردان را در هر دو جهت (از بخش خصوصی به دولتی و برعکس) نشان می‌دهند.

سازمان‌های مقررات‌گذار

مقاله OECD، ارتباطات از نوع درب‌گردان در ۱۰ سازمان مقررات‌گذار مالی از هشت کشور و دو سازمانی که برای پاسخگویی به بحران مالی تاسیس شده‌اند را بررسی کرده است:

- کمیسیون اوراق بهادار و سرمایه‌گذاری استرالیا
- شرکت بیمه سپرده کانادا
- کمیسیون بانکی، مالی و بیمه بلژیک
- شرکت بیمه سپرده فدرال ایالات متحده
- سازمان خدمات مالی انگلستان
- سازمان نظارت مالی ایسلند
- سازمان مقررات‌گذاری خدمات مالی ایرلند
- دفتر سرپرستی موسسات مالی کانادا
- کمیسیون اوراق بهادار نیوزلند
- کمیسیون بورس و اوراق بهادار ایالات متحده
- شرکت سرمایه‌گذاری مالی انگلستان
- کمیسیون گروه سطح بالای اروپا (European Commission High Level Group)

در گزارش حاضر، تنها به بیان مصادیق درب‌گردان در شرکت بیمه سپرده کانادا اکتفا می‌شود. شرکت بیمه سپرده کانادا (CDIC) یک شرکت فدرال سلطنتی است که به‌وسیله پارلمان ایجاد شده است. این شرکت پس‌اندازهای شهروندان کانادا

جابه‌جایی‌های کارمندان و مقامات دولتی میان بخش عمومی و بخش خصوصی یکی از مسائل مهم بسیاری از کشورهاست.

واگذاری پروژه‌ها، مقررات‌گذاری، نظارت و داوری از مهم‌ترین کارکردهای بخش عمومی (غیرخصوصی) در کشورهای مختلف است. انتقال کارمندان و مدیران این بخش‌ها، به بخش خصوصی می‌تواند موجب ایجاد منفعتی در بخش خصوصی برای کارمندان شود و زمینه را برای تعارض منافع و ناکارآمدی خدمات ارائه شده در بخش عمومی فراهم کند.

کشورهای مختلف با توجه به ساختارهای حقوقی و ویژگی‌های متفاوت خود، کم‌وبیش دچار این پدیده در حوزه‌های مختلف (که در ادبیات تحت عنوان «درب‌گردان» از آن یاد می‌شود) هستند و برای مدیریت آن راهکارهایی را اتخاذ کرده‌اند. برخی از کشورها قوانین سختگیرانه‌ای برای مدیریت این پدیده وضع کرده‌اند و برخی دیگر تا حد زیادی این پدیده را به دلیل منافعش آزاد گذاشته‌اند. در عین حال، سازمان‌های مختلفی از جمله سازمان شفافیت بین‌الملل و سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی به بررسی این پدیده به‌صورت کلی و در کشورهای مختلف پرداخته‌اند و راهکارهایی برای مدیریت آن اداره کرده‌اند.

گزارش حاضر بر پایه گزارشی از OECD نوشته شده که از دو زاویه به پدیده درب‌گردان در حوزه مالی پرداخته است. ابتدا سازمان‌های مقررات‌گذار تعدادی از کشورهای OECD شامل سازمان‌های کانادایی و آمریکایی مورد بررسی قرار گرفته که جزء توسعه‌یافته‌ترین سیستم‌های مقررات‌گذاری هستند. داده‌ها نشان می‌دهند که تمام این سازمان‌ها، یا دارای کارکنانی هستند که سمت‌های پیشین یا پسین در صنایع بانکی و مالی داشته‌اند و یا کارکنانی در نقش‌های بسیار مرتبط، مانند حسابداری یا وکالت، با این حال بر مبنای این داده‌ها، وسعت ارتباطات از نوع «درب‌گردان»، در کشورهای مختلف متفاوت است. این تفاوت به ویژگی‌های کشورهای مختلف و ساختار حقوقی آنها برمی‌گردد.

این گزارش از منظر دیگری، بزرگ‌ترین شرکت‌های جهانی را که در بازار بانکی، بیمه یا اوراق بهادار فعالند مورد بررسی قرار می‌دهد. این پژوهش ۱۱۶ شرکت بزرگ که

جدول ۱- توزیع شرکت‌ها در صنایع مالی مختلف با استفاده از فهرست بندی فورچون ۵۰۰

عنوان	تعداد شرکت‌ها
بانک‌ها	۶۷
بیمه داری‌ها و خسارات (سهامی عام)	۱۵
بیمه داری‌ها و خسارات (سهامی خاص)	۳
بیمه: عمر و سلامت (سهامی عام)	۱۹
بیمه: عمر و سلامت (سهامی خاص)	۸
سرمایه‌گذاری	۴
مجموع	ص

■ داده‌ها، همبستگی
 روشنی بین تعداد ارتباطات
 درب‌گردان و رتبه ۵۰۰
 شرکت برتر دنیا نشان
 می‌دهد. متوسط رتبه
 شرکت‌هایی که بیش از ۱۰
 رابطه داشتند، ۴۴ و رتبه
 شرکت‌های دارای ۶ تا ۱۰
 رابطه به‌طور متوسط
 ۵۵ بود. شرکت‌هایی با ۱
 تا ۵ رابطه رتبه متوسط
 ۲۲۲ و شرکت‌های بدون
 هیچ رابطه درب‌گردان
 شناسایی شده، رتبه
 متوسط ۲۸۳ داشتند

را در شرایطی که بانک آن‌ها ورشکسته شود، بیمه
 می‌کند. CDIC توسط یک هیات مدیره ۱۱ نفره
 اداره می‌شود که از یک رییس هیات مدیره، پنج
 مدیر از بخش خصوصی و پنج مدیر از بخش
 دولتی تشکیل شده است.

مدیران بخش دولتی عبارتند از: رییس بانک مرکزی
 کانادا، معاون وزیر امور مالی، سرپرست موسسات
 مالی، یکی از معاونان سرپرست موسسات مالی
 یا یک مدیر از دفتر سرپرستی موسسات مالی و
 رییس اداره امور مالی مصرف‌کنندگان کانادا.

رییس و مدیرعامل، مدیران ارشد هستند که بین
 هیات‌مدیره و کارکنان ارتباط برقرار می‌کنند. از
 بین چهار مدیر ارشد کمیسیون، دو نفر ارتباطات
 قبلی با صنعت دارند: کلودیا مارو (Claudia
 Morrow)، معاون در امور شرکت‌های بزرگ،
 مشاور حقوقی و دبیر هیات مدیره، با یک بنگاه
 بزرگ حقوقی در ارتباط بوده و مایکل بورک،
 معاون رییس در امور بیمه و ارزیابی ریسک،
 با رویال بانک کانادا، شرکت بل کانادا (Bell
 Canada)، شرکت وام و مسکن کانادا و شورای
 اقتصادی کانادا همکاری داشته است.

در هیات‌مدیره تعادلی بین اعضای بخش
 خصوصی و دولتی وجود دارد. روشن است
 که اعضای بخش دولتی، ارتباطاتی با بخش
 خصوصی داشته یا دارند؛ به‌خصوص با
 بخش‌های بانکی، حقوقی و حسابداری. از
 طرف دیگر با اینکه اعضای بخش دولتی نیازی
 نیست که ارتباطات قبلی یا فعلی با بخش
 خصوصی داشته باشند، از چنین روابطی منع
 هم نشده‌اند.

با احتساب رییس هیات‌مدیره و دو نماینده وزارت
 امور مالی و بانک ملی کانادا، در مجموع هشت

عضو دولتی در هیات مدیره وجود دارد. از این
 هشت نفر، رییس هیات‌مدیره، نماینده بانک ملی
 و سه نماینده دیگر بخش دولتی، همگی قبلاً
 سمت‌هایی در صنایع مالی مانند گلدمن ساکس،
 گروه مالی رویال بانک، Prescient Markets،
 شرکت ScotiaCapital و بیمه عمر متروپلیتن
 (Metropolitan) داشته‌اند.

جمع‌بندی گزارش OECD حاکی از آن است
 که همه ۱۲ سازمان مقررات‌گذاری بررسی شده،
 به‌جز سازمان مقررات‌گذار ایسلند، دارای اعضا و
 کارکنانی با روابط نزدیک با صنایع بانکی و مالی
 بوده‌اند. تعداد کارکنان با روابط درب‌گردان، در
 کشورهای مختلف متفاوت است که بیشترین
 تعداد مربوط به ایرلند، نیوزلند و انگلستان است.

پدیده جالبی که در بریتانیا مشاهده می‌شود آن
 است که دولت با هدف نوین‌سازی خدمات
 دولتی، سیاست‌های مشوق درب‌گردان را در پیش
 گرفته است (سیاست‌های مشابهی در کشورهای
 OECD هم اتخاذ شده‌اند که مبنایشان رفع
 محدودیت‌ها از بازار کار است). در عمل این
 کار به‌معنای افزایش انتقال‌های موقت به (و از)
 بخش دولتی بریتانیا و استخدام افرادی از بخشی
 خصوصی به مشاغل ارشد دولتی بوده است. با
 این‌حال به نظر می‌رسد که بیش از ۷۵ درصد از
 استخدام‌های جدیدی که از بخش خصوصی به
 سمت‌های ارشد دولتی می‌آیند، ظرف پنج سال به
 بخش خصوصی بازمی‌گردند.

شرکت‌های بزرگ مالی

طبق ویرایش سال ۲۰۰۰ گزارش Fortune
 Global ۵۰۰، ۱۱۶ بنگاه بانکی، بیمه‌ای و
 سرمایه‌گذاری در میان ۵۰۰ شرکت برتر دنیا
 قرار دارند. جدول ۱ توزیع شرکت‌ها در صنایع
 مالی مختلف را با استفاده از فهرست‌بندی
 فورچون نشان می‌دهد.

گزارش OECD نشان می‌دهد که بیشتر ۱۱۶
 شرکت بررسی شده، از ژانویه ۲۰۰۰ اعضای سابق
 یا فعلی دولتی و یا سازمان‌های مقررات‌گذاری را
 ابقا کرده‌اند و یا کارمندان یا مدیرانی داشته‌اند که
 به سمت‌های دولتی یا سازمان‌های مقررات‌گذاری
 منصوب شده‌اند. در مجموع در ۸۱ شرکت از ۱۱۶
 شرکت بررسی شده (تقریباً ۷۰ درصد)، روابط
 درب‌گردان شناسایی شده است.

تعداد رابطه‌های از نوع درب‌گردان در میان
 شرکت‌های فوق بسیار متفاوت است. در ۳۶

حوزه فعالیت شرکت‌های مالی در لیست فورچون گلوبال ۵۰۰

عنوان	متوسط تعداد رابطه‌های درب‌گردان در هر شرکت
بانک‌ها	۲/۴
بیمه دارایی‌ها و خسارات (سهامی عام)	۱/۷
بیمه دارایی‌ها و خسارات (سهامی خاص)	۰
بیمه: عمر و سلامت (سهامی عام)	۱/۷
بیمه: عمر و سلامت (سهامی خاص)	۰/۶
اوراق بهادار	۸/۵

■ **مطالعات نشان می‌دهد**
در بریتانیا که دولت با
هدف نوین‌سازی خدمات
دولتی، سیاست‌های
مشوق درب‌گردان را
در پیش گرفته، بیش از
۷۵ درصد از استخدام‌های
جدیدی که از بخش
خصوصی به سمت‌های
ارشد دولتی می‌آیند،
ظرف پنج سال به بخش
خصوصی بازمی‌گردند

کشور اروپایی دیگری که سطح روابط درب‌گردان بالایی دارد سوئیس است. شرکت‌های سوئیسی (یعنی UBS، کردیت سوئیس، زوریخ فایننشال سرویس، Swiss Reinsurance و سوئیس لایف) به‌طور متوسط ۶۲ رابطه درب‌گردان دارند؛ عددی که با اختلاف از همه ۲۲ کشوری که شرکت‌هایشان مورد بررسی قرار گرفتند بالاتر است. همان‌طور که اشاره شد، تعدادی از شرکت‌ها سطح بالایی از درگیری را نشان دادند. در ۱۷ شرکت از ۱۱۶ شرکت پنج رابطه درب‌گردان یا بیشتر یافت شد. این شرکت‌ها عبارتند از:

● بانک‌ها (بارکلیز، سیتی‌گروپ، کردیت سوئیس، دویچه بانک، Dexia Groupe، HSBC هلدینگ، مورگان چیس و شرکا، رویال بانک اسکاتلند، بانک استاندارد چارترد، UBS) به‌جز یک استثنا همگی جزء ۲۰ بانک بزرگ دنیا هستند.

● بنگاه‌های سرمایه‌گذاری (یعنی مریل لینچ، مورگان استنلی و گلدمن ساکس، سه بنگاه اول سرمایه‌گذاری در دنیا)

● شرکت‌های بیمه (از جمله Prudential، Swiss Reinsurance و شرکت خدمات مالی زوریخ) گزارش OECD از میان این ۱۷ شرکت، پنج شرکتی را که دارای بیشترین ارتباطات با دولت‌ها و قانون‌گذاران بوده‌اند (یعنی بانک بارکلیز، بانک دویچه، گروه گلدمن ساکس، بانک جی پی مورگان، بانک UBS) را دقیق‌تر بررسی کرده است. به عنوان مثال شرکت بارکلیز (Barclays) یک بانک تجاری و پس‌انداز انگلیسی است. در حال حاضر براساس لیست فورچون ۵۰۰ این بانک رتبه ۷۰ بزرگ‌ترین شرکت‌های دنیا را دارد

مورد از این ۸۱ شرکت «دارای ارتباطات»، تنها یک رابطه وجود داشت، اما تعداد ۲۸ شرکت، بیش از سه ارتباط داشتند (سه نفر که دارای روابط درب‌گردان هستند). در ۱۷ شرکت، پنج ارتباط یا بیشتر یافت شد، در حالی که در ۵ شرکت بیش از ده رابطه وجود داشت. داده‌ها، همبستگی روشنی بین تعداد ارتباطات درب‌گردان و رتبه شرکت در لیست فورچون ۵۰۰ نشان می‌دهند. متوسط رتبه شرکت‌هایی که بیش از ۱۰ رابطه داشتند، ۴۴ و رتبه شرکت‌های دارای ۶ تا ۱۰ رابطه به‌طور متوسط ۵۵ بود. شرکت‌هایی با ۱ تا ۵ رابطه رتبه متوسط ۲۲۲ و شرکت‌های بدون هیچ رابطه درب‌گردان شناسایی شده، رتبه متوسط ۲۸۳ داشتند.

در بخش‌های مختلف کسب‌وکار، شرکت‌های سرمایه‌گذاری در لیست فورچون گلوبال (گلدمن ساکس، مریل لینچ، مورگان استنلی و هلدینگ Lehman Brothers)، با اختلاف بسیار، بالاترین سطح درگیری را نشان دادند. بانک‌های تجاری و پس‌انداز سطح به مراتب پایین‌تری دارند؛ اما با این وجود همچنان ارتباطاتشان نسبت به شرکت‌های بیمه وسیع‌تر است. در داخل صنعت بیمه، شرکت‌های سهامی عام نسبت به شرکت‌های سهامی خاص سطح بالاتری از ارتباطات را نشان می‌دهند. این مقایسه در جدول ۳ نشان داده شده است.

از نظر تفاوت‌های جغرافیایی، شرکت‌هایی که در آمریکای شمالی و اروپا مستقرند، نسبت به شرکت‌های شرق آسیا (منطقه دیگری که نمایندگان زیادی در فورچون ۵۰۰ دارد) مصادیق بیشتری از درب‌گردان دارند (البته این موضوع ممکن است بازتاب این واقعیت باشد که تحقیق انجام شده محدود به منابع انگلیسی‌زبان بوده و چنین منابعی در منطقه شرق آسیا به سختی در دسترس است). تفکیک متوسط تعداد روابط درب‌گردان در هر شرکت بر حسب منطقه جغرافیایی در جدول ۴ نشان داده شده است.

گفتنی است در منطقه اروپا، شرکت‌های انگلیسی به‌طور متوسط تعداد رابطه‌های درب‌گردان بیشتری نسبت به بقیه کشورهای اروپایی داشتند. این رقم در انگلستان ۴/۸ بود، در حالی که در بقیه کشورهای اروپایی به‌جز انگلستان، میانگین ۲/۳ است (عددی مشابه آمریکای شمالی).

متوسط تعداد رابطه‌های درب‌گردان در هر شرکت	عنوان
۲/۴	آمریکای شمالی (ایالات متحده، کانادا)
۲/۹	اروپا (اتریش، بلژیک، بریتانیا، دانمارک، فرانسه، آلمان، ایرلند، ایتالیا، هلند، اسپانیا، سوئد، سوئیس)
۰/۸	آسیای شرقی (چین، ژاپن، کره جنوبی، تایوان)
۱	استرالیا
۰/۳	برزیل
۱	هند
۳	روسیه

■ از نظر تفاوت‌های
جغرافیایی، شرکت‌هایی
که در آمریکای شمالی
و اروپا مستقرند، نسبت به
شرکت‌های شرق آسیا
مصادیق بیشتری از
روابط درب‌گردان دارند.
شرکت‌های انگلیسی
به طور متوسط رابطه‌های
درب‌گردان بیشتری
نسبت به بقیه کشورهای
اروپایی داشتند

و بیست و چهارمین شرکت بزرگ مالی است که در مقاله OECD بررسی شده است.

در بارکلیز ۱۴ رابطه درب‌گردان (اشتغال در بخش خصوصی پیش یا پس از اشتغال دولتی) کشف شده است؛ چیزی که این بانک را به دومین شرکت پررابطه پس از بانک دویچه تبدیل می‌کند. بیشتر ارتباطات بارکلیز با قانون‌گذاران و کارکنان دولتی در انگلستان است. البته دو آمریکایی از این قاعده مستثنا هستند؛ جیمی میسک و رابرت کلی استیل. جیمی میسک معاون مدیر اطلاعات در CIA بود که بعد از آن توسط بنگاه لمن برادرز به کار گرفته شد و پس از اینکه در سال ۲۰۰۸ بارکلیز بنگاه لمن برادرز را خرید، او مدیرکل ریسک در بارکلیز شد. رابرت کی استیل هم از سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۶ عضو غیرموظف هیات‌مدیره بانک بارکلیز بود و پس از آن به سمت معاونت امور مالی داخلی در وزارت خزانهداری آمریکا منصوب شد.

در بریتانیا، مارک کلارک و سارا کاکس پس از بارکلیز وارد دولت شدند. مارک کلارک که اکنون مدیرکل مالی در وزارت کسب‌وکار، شرکت‌ها و اصلاح مقررات (BERR) است، از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۳ در بارکلیز مشغول فعالیت بود. سارا کاکس از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۴ مشاور بین‌الملل بارکلیز بود و پس از آن به گروه حمایت از کسب‌وکار دفتر کابینه انگلستان پیوست.

رییس سابق کنفدراسیون صنعت بریتانیا نیز درست در همان زمانی که به‌عنوان عضو غیرموظف در بارکلیز حضور داشت، رییس نیروی عملیاتی مقررات‌گذاری بینه دفتر کابینه بود. او در هنگام خروجش به فایننشیل تایمز گفت که مهم‌ترین دستاوردش، متقاعد کردن دولت بریتانیا بوده است که مقررات‌گذاری «یک کالای رایگان نیست، بلکه هزینه‌ای واقعی برای اقتصاد است».

لایب‌گر کسب‌وکار و کارمند سابق دیگری از بارکلیز که وارد دولت شد دیگری جونز است. او از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۶ مدیرکل کنفدراسیون صنعت بریتانیا بود و سپس دو سال به‌عنوان مشاور ارشد در بارکلیز کار کرد. در سال ۲۰۰۷ او به درجه Life Peer (لقبی سلطنتی) رسید و سپس به‌مدت دو سال معاون وزیر در BERR و معاون ترویج تجارت و سرمایه‌گذاری در وزارت امور خارجه بریتانیا بود.

دیگی جونز یکی از دو عضو مجلس اعیان است که با بارکلیز ارتباطاتی دارد. عضو دیگر لرد فیروز

آزادی اطلاعات انجام شدند، آشکار کرده‌اند که هاوارد اسپایرز، کارمند بانک بارکلیز، بین سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۱ با حفظ سمت، مسوولیت تشویق صادرات را در وزارت تجارت و صنعت به‌عهده داشته است.

اطلاعات فوق نشان می‌دهد که در بزرگ‌ترین موسسات مالی، ارتباطات متعدد و مداومی بین دولت، سازمان‌های مقررات‌گذاری و شرکت‌ها وجود دارد. هر چند جنبه مثبت این پدیده، استفاده متقابل دولت و بخش خصوصی از تجربه‌های یکدیگر است، اما بسیاری از پیامدهای منفی از جمله استفاده از اطلاعات درون‌سازمانی، رفتارهای تبعیض‌آمیز و مصادره قوانین را با خود به همراه داشته است.

بررسی تجربیات کشورهای مختلف در مدیریت پدیده درب‌گردان نشان می‌دهد کشورهای مختلف ساختار حقوقی و قانونگذاری متفاوتی دارند و در مواجهه با پدیده درب‌گردان رویکردهای متفاوتی اتخاذ کرده‌اند.

در آمریکا، قوانین مربوط به درب‌گردان، که برخی فعالیت‌های شغلی بعدی خصوصی کارمندان سابق فدرال را محدود می‌کند، برای نخستین بار در سال ۱۸۷۲ وضع و در ادامه در سال‌های ۱۹۴۴، ۱۹۷۸ و ۲۰۰۷ اصلاح شد و گسترش یافت.

تمام کارمندان قوه مجریه و حتی برخی مقامات قوه مقننه، پس از ترک خدمات دولتی، مشمول مجموعه‌ای از محدودیت‌های مربوط به اشتغال پس‌ادولتی از جمله محدودیت یکساله، دوساله و مادام‌العمر و دوره استراحت یک یا دوساله هستند. به‌علاوه برخی انتصابات ریاست‌جمهوری و معاون ریاست‌جمهوری در دولت اوپاما نیازمند امضای قراردادی اخلاقی بود که فعالیت‌های حمایتی و لابیگری پس از ترک منصب دولتی را در طول دوره دولت اوپاما، محدود می‌کرد.

البته باید توجه داشت اعمال محدودیت‌ها روی فرصت‌های شغلی خصوصی کارمندان سابق دولت منجر به از بین رفتن مزایای جابه‌جایی نیروی کار بین بخش خصوصی و دولتی نشود. قوانین و مقررات بیش از حد محدودکننده می‌تواند موجب منفک شدن و فاصله گرفتن کارمندان دولتی از ملاحظات و تجارب بخش خصوصی شود که برای سیاست‌گذاری عمومی مطلوب نیست.

است که از سال ۲۰۰۰ ریاست هیات‌مدیره بانک خصوصی بارکلیز را برعهده داشته است. در مجلس عوام، جیمز دادرچ، نماینده محافظه‌کار، از سال ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۲ در بارکلیز مشغول فعالیت بوده و فرانسیس ماود، دیگر نماینده محافظه‌کار، اکنون عضو کمیته مشورتی آسیا و اقیانوسیه بارکلیز است.

کارکنان سابق دولتی که اکنون به استخدام بارکلیز درآمده‌اند عبارتند از: سرریچارد برودبنت، رییس سابق اداره گمرک و مالیات غیرمستقیم که از سال ۲۰۰۳ عضو مستقل هیات‌مدیره بارکلیز بوده است؛ سر اندرو لیکیرمن، عضو مستقل غیرموظف هیات‌مدیره بارکلیز از سال ۲۰۰۴، که عضو غیرموظف هیات‌مدیره بانک انگلستان بود و همچنین از سال ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۳ به‌عنوان مشاور حسابداری خزانهداری بریتانیا کار کرد و سر دیوید رایت، دیپلمات سابق بریتانیا که از سال ۲۰۰۳ نایب رییس هیات‌مدیره بارکلیز کپیتال بوده است. دیپلمات سابق دیگری که توسط بارکلیز استخدام شد سر آنتونی ریو است. او از سال ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۱ عضو هیات‌مدیره بانک خصوصی بارکلیز بود.

همچنین افشاگری‌هایی که تحت حمایت قانون



شرکت بازرگانی

پردیس هگمتانه نوید

Pardis Hegmatane NAVID

شماره ثبت: ۸۸۵۰۰

Trading co. Reg No:8850

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

مشاور امور گمرکی - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مسعود نادرول



با بیش از ۳۰ سال فعالیت مستمر و مفید در امور واردات - صادرات - ترانزیت (داخلی و خارجی) - پاساژان - مرجوعی و ...



تلفن:

۰۹۱۲۱۳۹۷۵۱۸

۰۹۳۷۱۳۹۷۵۱۸

۰۹۳۸۱۳۹۷۵۱۸

با مجموعه ای فعال و کاربان آماده ایم تا از مبدا تا مقصد کلیه محموله های شما از حمل تا انجام تمامی مراحل و امور بازرگانی در کنار شرکت ها (بازرگانی و تولیدی) و وارد کنندگان حقیقی و حقوقی محترم باشیم.



کوشاتر ابرار

ارائه خدمات مشاورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل بین المللی

- حمل و نقل بین المللی کالا به صورت ریلی، دریایی، جاده ای، چندوجهی
- انجام عملیات ترخیص و خدمات گمرکی
- انجام عملیات تخلیه و بارگیری و بارشماری
- انجام عملیات هندلینگ کالا در بنادر و مرزهای ایران
- انجام عملیات انبارداری و بارشماری
- صدور کلیه اسناد در مر تبط با حمل و نقل بین المللی
- همچنین انجام امور حمل و نقل سواری و سوخت

مشهد: بلوار وکیل آباد-بین هاشمیه ۳۱ و ۳۲- ساختمان خلیج فارس-ط: واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۲۸۸۶۸۷۱-۹ نمابر: ۰۵۱-۲۸۸۶۸۵۷ همراه: ۰۹۱۵۱۰۰۵۲۷

info@koushatarabar.com

www.koushatarabar.com





اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل (ملی و استانی) در مجموع معادل ۸۴,۸۸۴ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است که این اعتبارات معادل ۱۳/۵ درصد کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای کشور و ۴۰/۸ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ را تشکیل می‌دهد.

بررسی اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های حمل‌ونقل در لایحه و دوجه سال آینده نشان می‌دهد که این اعتبارات نسبت به اعتبارات سال ۱۳۹۵ از رشد ۴/۸ درصدی برخوردار است. این در حالی است که همین رشد در اعتبارات سال ۱۳۹۵ معادل ۱۳/۹ درصد بوده، بنابراین با توجه به میزان تورم پیش‌بینی شده برای سال ۱۳۹۶ می‌توان گفت اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های حمل‌ونقل در این سال نه تنها افزایش نیافته بلکه کاهش داشته است.

پیش‌بینی رشد ۴/۸ درصدی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۶ با توجه به حجم و تعداد طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای این برنامه قابل تامل است. با این اعتبارات نمی‌توان سرعت و جهشی را در عملیات اجرایی طرح‌های مذکور در این سال انتظار داشت.

طرح‌ها و اعتبارات برنامه‌های حمل‌ونقل

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ برنامه‌های حمل‌ونقل شامل پنج برنامه به شرح زیر است:

- برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی،
- برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای،
- برنامه راهبری توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای،
- برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی،
- برنامه توسعه حمل‌ونقل دریایی

طرح‌های پنج برنامه مذکور در مجموع معادل ۲۷۴ طرح است که ۴۸ طرح از آن یا ۱۷/۵ درصد آن مربوط به برنامه توسعه حمل‌ونقل ریلی، ۲۱۳ طرح یا ۷۷/۷ درصد آن مربوط به برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ۲ طرح یا ۰/۷ درصد آن مربوط به برنامه راهبری توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای، ۸ طرح یا ۳ درصد آن مربوط به برنامه توسعه حمل‌ونقل هوایی و

نگاهی به لایحه بودجه ۸۶۰۰ میلیارد تومانی وزارت راه و شهرسازی در سال آینده

راهنامه ۹۶

بر اساس لایحه بودجه سال ۱۳۹۶، وزارت راه و شهرسازی به عنوان یکی از اصلی‌ترین وزارتخانه‌های ستادی دولت مبلغی بالغ بر ۸ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان در سال آینده بودجه جاری دریافت خواهد کرد که شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور بیشترین مبلغ را به خود اختصاص داده است.

سه معاونت ستادی وزارت راه، منابع اعتباری بالاتری در قیاس با دیگر بخش‌ها خواهند داشت. پیش‌تاز این حوزه شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور است که در ردیف بودجه سال آینده، ۴۲۰۰ میلیارد تومان بودجه دریافت می‌کند. بر اساس بند «ج» تبصره ۴ لایحه بودجه سال ۱۳۹۶، ارائه تسهیلات ارزی از سوی صندوق توسعه ملی به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی یا تعاونی حوزه حمل و نقل، بدون انتقال مالکیت و با معرفی رسمی وزارت راه یا شرکت‌های تابعه آن ارائه خواهد شد. اعطای این تسهیلات در قبال اخذ حق دسترسی یا فروش خدمات تا بازگشت اصل سرمایه و سود آن در نظر گرفته شده است.

طبق لایحه بودجه سال ۱۳۹۶، دولت به منظور توسعه بخش‌هایی از حمل و نقل و پرداخت بدهی‌های ثبت شده گذشته همچنان نسبت به انتشار اوراق مشارکت و اسناد خزانه اسلامی اقدام خواهد کرد. وزارت راه طبق آخرین برآورد حدود ۵۰۰۰ میلیارد تومان به پیمانکاران بدهکار است که بین ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ میلیارد تومان از این رقم به وسیله اسناد خزانه پرداخت شده است.

■ اعتبار طرح‌های برنامه توسعه حمل و نقل ریلی در سال آینده از رشد ۶۸ درصدی نسبت به سال ۹۵ برخوردار است. این افزایش در حالی اتفاق افتاده است که رشد اعتبارات برنامه‌های حمل و نقلی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ بیش از ۴/۸ درصد نیست

■ زمانی که تعهدات دولت در طرح‌های در دست اجرا سنگین و منابع مالی برای تسریع عملیات اجرایی و به بهره‌برداری رساندن آنها محدود است پیش‌بینی ۲۸۷ طرح تحت عنوان مطالعه و اجرا، آن هم با اعتباری که حتی تامین‌کننده مطالعات فاز یک این طرح‌ها هم نیست جز دادن وعده بدون پشتوانه چه نام دیگری دارد؟

میلیارد ریال است که اعتبار سال ۱۳۹۶ آن ۵۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. با وجود این که برای حداقل ۲۰ سال آینده در برنامه توسعه حمل و نقل ریلی تعهد ایجاد شده و از طرف دیگر تا پایان سال ۱۳۹۴ بیش از ۵۷۰۰ کیلومتر خط آهن در دست احداث بوده و عملکرد احداث خط آهن طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۹۴ بیش از ۲۰۰ کیلومتر در سال نبوده، احداث خط آهن بم - جیرفت چه ضرورت حمل و نقلی داشته و از چه ضرورتی برخوردار بوده است؟

ثانیا اعتبارات این برنامه در سال ۱۳۹۶ نسبت به اعتبارات سال ۹۵ معادل ۶۸ درصد افزایش یافته که این افزایش در حالی اتفاق می‌افتد که رشد اعتبارات برنامه‌های حمل و نقلی در لایحه بودجه سال ۹۶ بیش از ۴/۸ درصد نیست، بنابراین این افزایش اعتبارات برنامه توسعه حمل و نقل ریلی ناشی از افزایش اعتبارات فصل نبوده، بلکه با کاهش اعتبارات دیگر برنامه‌ها، اعتبار تامین شده است.

در ارتباط با افزایش اعتبار مذکور، ضرورت‌هایی از جمله افزایش تقاضای حمل و نقل در این شاخه حمل و نقلی، باید موجب افزایش شده باشد، اما در صورت وجود تقاضا و پیش‌بینی افزایش آن در آینده، پاسخ‌گویی به این افزایش تقاضا از دو طریق ممکن خواهد بود. اولاً از طریق افزایش طول خط و احداث خطوط جدید و تامین تجهیزات لازم ثانیا انجام فعالیت‌های به‌هنگام نوسازی، بهسازی و نگهداری خطوط موجود آهن کشور به‌منظور ارتقای سطح و یا حفظ سطح خدمت موجود.

اطلاعات موجود نشان می‌دهد که از حدود ۶۰۵ میلیون تن کالای قابل جابه‌جایی در کشور، راه‌آهن کشور در سال ۱۳۹۴ تنها توانسته ۳۵ میلیون تن کالا جابه‌جا کند. این میزان جابه‌جایی در حالی انجام می‌شود که آمارها حکایت از آن دارند که ظرفیت ایجاد شده در راه‌آهن کشور تا پایان سال ۱۳۹۴ بیش از ۲۰۰ میلیون تن در سال بوده است.

در چنین شرایط چنانچه دغدغه افزایش تقاضای حمل و نقل ریلی در آینده مطرح باشد باید به دنبال بهره‌گیری بیشتر از ظرفیت‌های ایجاد شده و بالا بردن راندمان بهره‌برداری در حمل و نقل ریلی بود. وقتی بهره‌گیری بیشتر

بلاخره ۳ طرح یا ۱/۱ درصد آن مربوط به برنامه حمل و نقل دریایی است. اعتبارات پنج برنامه حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ در مجموع معادل ۷۳،۰۱۶ میلیارد ریال است که در آن اعتبارات دو برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای و برنامه توسعه حمل و نقل ریلی در مجموع ۹۷۷ درصد این اعتبارات را تشکیل می‌دهند و بقیه اعتبارات یعنی تنها ۱/۳ درصد آن به سه برنامه راهبردی توسعه حمل و نقل جاده‌ای، برنامه توسعه حمل و نقل هوایی و همچنین توسعه حمل و نقل دریایی اختصاص یافته است.

در ارتباط با این برنامه‌ها می‌توان گفت اولاً برنامه راهبردی توسعه حمل و نقل جاده‌ای با توجه به طرح‌های این برنامه، بیشتر ماهیت فعالیت جاری دارد تا فعالیت عمرانی؛ ثانیا بیشترین حجم از اعتبارات دو برنامه توسعه حمل و نقل هوایی و دریایی از محل درآمد دو سازمان هواپیمایی کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی تامین می‌گردند؛ درآمدی که اختصاصاً به حساب این دو سازمان نزد خزانه‌داری کل واریز می‌گردد.

■ برنامه توسعه حمل و نقل ریلی

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ برای برنامه توسعه حمل و نقل ریلی با ۴۸ طرح اعتباری معادل ۳۵،۸۰۶ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که ۴۹ درصد اعتبارات برنامه‌های حمل و نقلی است. گفتنی است اعتبارات مورد نیاز برای اتمام عملیات اجرایی ۴۸ طرح مذکور در سال‌های بعد از ۱۳۹۶ در مجموع معادل ۷۳۳،۵۰۶ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که چنانچه برای سال‌های بعد از سال ۱۳۹۶ تا اتمام عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرای مذکور، سالیانه همین اعتبار سال ۱۳۹۶ در نظر گرفته شود، حداقل برای ۲۰ سال آینده در برنامه توسعه حمل و نقل ریلی، تعهد ایجاد شده است.

در بررسی برنامه توسعه حمل و نقل ریلی ملاحظه می‌شود که اولاً از ۴۸ طرح پیشنهادی این برنامه در سال ۱۳۹۶، تعداد ۴۷ طرح آن از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته و یک طرح آن، جدید است.

این طرح جدید، احداث راه‌آهن بم - جیرفت به طول ۱۷۴ کیلومتر و با هزینه کل ۸۷۰۰

■ در لایحه بودجه سال ۹۶ برای ۴۸ طرح ریلی اعتباری معادل ۳۵,۸۰۶ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. چنانچه برای سال‌های بعد تا اتمام عملیات اجرایی این طرح‌ها (که هزینه آنها در مجموع ۷۳۳,۵۰۶ میلیارد ریال پیش‌بینی شده) سالیانه همین اعتبار سال ۹۶ در نظر گرفته شود، حداقل برای ۲۰ سال آینده در برنامه توسعه حمل ریلی تعهد ایجاد شده است

■ با وجود این که برای حداقل ۲۰ سال آینده در برنامه توسعه حمل و نقل ریلی تعهد ایجاد شده و عملکرد احداث خط آهن طی سال‌های ۸۴-۹۴ بیش از ۲۰۰ کیلومتر در سال نبوده، احداث خط آهن بم - جیرفت چه ضرورت حمل و نقلی داشته است؟

از ظرفیت ایجاد شده مطرح باشد نوسازی، به‌سای و نگهداری از خطوط موجود در دست بهره‌برداری در اولویت قرار می‌گیرد و تامین اعتبار برای برنامه نگهداری نه پذیرش طرح جدید احداث خط آهن.

در ارتباط با نگهداری از خطوط آهن کشور که به‌دلیل طول عمر بالای خطوط و نیز وسائط ناقله، نسبت به تامین ظرفیت برای جوابگویی به تقاضا، از اولویت بیشتری برخوردار است در لایحه پیشنهادی و در برنامه توسعه راه‌آهن تنها پنج طرح به‌سازی، نوسازی و نگهداری خطوط آهن، بهسازی ناوگان راه‌آهن، بهسازی و نوسازی ایستگاه‌های راه‌آهن، بهسازی و نوسازی علائم و ارتباطات و رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط آهن با اعتباری معادل ۱۰,۴۳۷ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که معادل ۲۹/۱ درصد کل اعتبارات برنامه توسعه راه‌آهن در این سال است.

وضعیت اجرایی طرح‌های برنامه توسعه حمل و نقل ریلی حکایت از آن دارد که سال اتمام ۶ طرح این برنامه، سال ۱۳۹۶ در نظر گرفته شده است.

■ برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ برای برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در مجموع ۲۱۳ طرح با اعتباری معادل ۳۶,۵۷۸ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. این اعتبار معادل ۵۰ درصد اعتبار پنج برنامه حمل و نقلی فصل حمل و نقل در این لایحه است.

مقایسه اعتبارات برنامه توسعه حمل جاده‌ای در سال ۹۶ با اعتبارات پیش‌بینی شده در سال ۹۵ نشان می‌دهد که اعتبارات پیش‌بینی شده با کاهش ۲۲/۷ درصدی نسبت به اعتبارات سال ۱۳۹۵ روبه‌رو است. این کاهش در حالی اتفاق افتاده است که اعتبارات فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ معادل ۴/۸ درصد رشد داشته است.

این در حالی است که با وجود نقش غالب حمل و نقل جاده‌ای در جابه‌جایی کالا و مسافر به سادگی نمی‌توان میزان اعتبارات برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه کشور را کاهش داد. انتظار این است که چنانچه ضرورتی بر افزایش اعتبارات حمل و نقلی وجود داشته باشد این افزایش بدون فشار بر اعتبارات برنامه حمل و نقل جاده‌ای و از محل

درآمدی جدید یا جهش ناگهانی اعتبارات فصل به‌دست آید.

در رابطه با ۲۱۳ طرح برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ گفتنی است که سه طرح آن از طرح‌های جدید و مابقی از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته است. سه طرح جدید عبارتند از:

- احداث راه اصلی خوی - قطور - رازی به طول ۶۷ کیلومتر

- احداث کمربندی قم (احداث آزادراه)

به طول ۷۵ کیلومتر

- به‌سازی راه اصلی نقده - پراشهر - تمرچین به طول ۵۴ کیلومتر

از مجموع ۲۱۳ طرح برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای، عملیات اجرایی ۲۰ طرح تا پایان سال ۱۳۹۶ پایان خواهد یافت که از این ۲۰ طرح، ۱۶ طرح آن مربوط به طرح‌های آزادراه، بزرگراه و احداث و بهسازی راه‌های اصلی است.

ترکیب ۲۱۳ طرح برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ به شرح زیر است:

- احداث آزادراه‌ها: ۲۳ طرح

- احداث بزرگراه: ۲۵ طرح

- احداث باند دوم (تبدیل راه اصلی موجود به بزرگراه): ۳۵ طرح

- احداث راه اصلی: ۴۴ طرح

- بهسازی راه‌های اصلی: ۷۲ طرح

- نگهداری راه‌ها: ۹ طرح

- تکمیل راه‌های مرزی: یک طرح

- توسعه و تکمیل راه‌های روستایی: یک طرح

- تامین ماشین‌آلات: یک طرح

- احداث، بهسازی و نگهداری واحدهای راه‌داری: یک طرح

- راه‌های کویری: یک طرح

نکته دیگر در این زمینه آن است که از ۲۱۳ طرح برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ تنها ۹ طرح به نگهداری راه‌های موجود اختصاص یافته که از این ۹ طرح هم، پنج طرح به روکش آسفالت راه‌ها اختصاص یافته است. نگاهی به پنج طرح روکش آسفالت راه‌ها نشان می‌دهد که سه طرح آن مربوط به روکش آسفالت راه‌های شریانی جنوب و جنوب غربی، شمال و غرب و محورهای شرقی است و تنها یک طرح به

■ اعتبار برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در سال آینده که ۵۰ درصد اعتبار پنج برنامه حمل و نقلی فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ را تشکیل می‌دهد در مقایسه با اعتبارات سال ۱۳۹۵ از کاهش ۲۲/۷ درصدی برخوردار است

■ کاهش اعتبار برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۹۶ در حالی اتفاق می‌افتد که از مجموع کالاهای جابه‌جا شده در حمل و نقل عمومی کشور در سال ۱۳۹۴ معادل ۹۴ درصد آن از طریق جاده‌ها حمل شده است

دارند تا فعالیت عمرانی. در این رابطه شایان ذکر است که در اهداف کمی طرح تامین تجهیزات و ماشین‌آلات از خرید تجهیزات اداری و سایر تجهیزات نام برده شده که تجهیزات اداری معمولاً از محل اعتبارات هزینه‌ای تامین می‌گردند.

■ برنامه توسعه حمل و نقل هوایی

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ برای برنامه توسعه حمل و نقل هوایی ۸ طرح با اعتباری معادل ۱۹۶ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. اعتبار این طرح‌ها که همه از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته هستند در سال ۱۳۹۵ معادل ۶۴۷ میلیارد ریال بوده که این اعتبار در سال ۱۳۹۶ به شدت کاهش یافته است.

از طرح‌های این برنامه، چهار طرح آن در ارتباط با احداث، توسعه، تکمیل و تعمیر و تجهیز فرودگاه‌ها و چهار طرح دیگر آن مربوط به تامین تجهیزات و ماشین‌آلات، تعمیرات اساسی و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات، کمک‌های فنی و اعتباری حمل و نقل هوایی و بالاخره خرید هواپیمای آزمایش استاندارد پرواز است.

از این ۸ طرح، عملیات اجرایی سه طرح در سال ۹۶ پایان خواهد یافت و پنج طرح کماکان برای سال‌های بعد دارای اعتبار هستند.

■ برنامه توسعه حمل و نقل دریایی

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ برای برنامه توسعه حمل و نقل دریایی سه طرح با اعتباری معادل ۳۹۲ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که این اعتبار نسبت به اعتبار سال ۱۳۹۵ معادل ۴/۶ درصد کاهش یافته است. سه طرح برنامه توسعه حمل و نقل دریایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته هستند و در این برنامه برای سال ۱۳۹۶ طرح جدیدی پیش‌بینی نشده است.

روکش آسفالت و ایمن‌سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشیرینانی اختصاص یافته است.

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ برای ۳۴ هزار کیلومتر راه شیرینانی، سه طرح روکش آسفالت با مجموع اعتباری معادل ۱۹۵۰ میلیارد ریال در نظر گرفته شده در صورتی که برای بقیه راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی یعنی ۵۲ هزار کیلومتر راه غیرشیرینانی تنها معادل ۵۰۰ میلیارد ریال و برای ۱۰۴ هزار کیلومتر راه‌های روستایی آسفالت، بخشی از اعتبار طرح توسعه و تکمیل راه‌های روستایی در نظر گرفته شده است.

اگرچه راه‌های شیرینانی بیشترین نقش را در حمل و نقل کالا و مسافر در حمل و نقل جاده‌ای کشور برعهده دارند اما به موازات تامین اعتبار برای حفظ و نگهداری راه‌های شیرینانی در لویج بودجه سالیان، رسیدگی به راه‌های غیرشیرینانی و راه‌های روستایی هم به خصوص برای حفظ سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و حمل و نقل ایمن در اولویت قرار دارد.

■ برنامه راهبری توسعه حمل و نقل جاده‌ای

در لایحه بودجه سال ۹۶ برای برنامه راهبری توسعه حمل و نقل جاده‌ای با دو طرح که از طرح‌های در دست اجرا از سال‌های گذشته است اعتباری معادل ۴۳ میلیارد ریال در نظر گرفته شده است که نسبت به اعتبارات این برنامه در سال جاری که معادل ۵۷ میلیارد ریال است، کاهش ۲۴/۶ درصدی نشان می‌دهد. دو طرح این برنامه عبارتند از:

- طرح تامین تجهیزات و ماشین‌آلات
- طرح مطالعه و شناسایی و امکان‌سنجی پروژه‌ها و مطالعات طرح‌های راهبردی حمل و نقل
نگاهی به دو طرح این برنامه حکایت از آن دارد که این طرح‌ها بیشتر ماهیت فعالیت جاری

وضعیت تحقق و خاتمه طرح‌های عمرانی طی سال‌های ۱۳۹۴-۱۳۸۱ (میلیارد تومان)

طرح‌های جدید	طرح‌هایی که خاتمه پیدا کرد		طرح‌هایی که خاتمه پیدا کرد		طرح‌هایی که قرار بود خاتمه پیدا کند		سال		
	تعداد	اعتبار	تعداد	اعتبار	تعداد	اعتبار	تعداد	اعتبار	
اعتبار مورد نیاز سال‌های بعد									
۵۲۲۹۳	۸۷۷۳	۱۷۸۰	۱۱۳۶۴۰	۵۵۶۸	۱۶۷۵	۱۶۷۵	۴۵۹۰۴	۷۱۵۴	مجموع طرح‌ها ۱۳۸۱-۱۳۹۴
۳۷۳۵	۶۲۶	۱۲۷	۸۱۱۷	۳۹۵	۱۲۰	۱۲۰	۳۲۷۸	۵۱۱	میانگین طرح‌ها ۱۳۸۱-۱۳۹۴

ماخذ: مرکز پژوهش‌های مجلس، بررسی لایحه بوجه سال ۱۳۹۵، طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای، شماره مسلسل: ۱۴۷۳۷

■ در لایحه بودجه سال ۹۶
در برنامه حمل و نقل جاده‌ای
به امر نگهداری از راه‌ها
(شیرینایی، غیرشیرینایی و
روستایی) توجه کافی و اعتبار
لازم تامین نشده است.
این امر می‌تواند مشکلات
موجود حمل و نقلی
در جاده‌های کشور را
تشدید کند

که اگر فرض کنیم برای سال‌های بعد، برای این برنامه سالیانه معادل اعتبار سال ۱۳۹۶ به وجود نیاید ملاحظه می‌شود برای بیش از ۶ سال در این برنامه برای دولت تعهد ایجاد شده است. با توجه به طرح‌های برنامه توسعه حمل و نقل دریایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ که مربوط به احداث، بهسازی و ساماندهی بنادر صیادی است و دستگاه اجرایی آن هم سازمان شیلات ایران است ملاحظه می‌شود در این برنامه از بنادر بزرگ تجاری و بنادر کوچک کشور تصویری ارائه نشده است.

اعتبارات متفرقه

لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ علاوه بر پیش‌بینی طرح‌هایی در قالب برنامه‌های حمل و نقلی در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه این سال که دارای زمان‌بندی اجرایی و اعتبارات سالیانه است، در قالب جداگانه دیگری نیز به تعریف طرح‌هایی پرداخته و اعتباراتی به صورت سرجمع برای آنها در نظر گرفته است. در این رابطه می‌توان به جداول ۲۰ و ۱۲ اشاره کرد.

در جدول ۲۰ در مجموع ۲۸۷ طرح در زمینه‌های مختلف با نام طرح‌های مطالعاتی و اجرایی با سرجمع اعتباری معادل ۱۵۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که ۱۷۸ طرح یا ۶۲ درصد آن از طرح‌های حمل و نقلی است. از ۱۷۸ طرح حمل و نقلی در جدول ۲۰، تعداد ۱۴۵ طرح آن مربوط به راه‌سازی و بهسازی راه‌ها، ۱۷ طرح آن مربوط به راه‌آهن، ۱۴ طرح آن مربوط به فرودگاه‌ها و بالاخره ۲ طرح آن مربوط به بنادر بازرگانی کشور است. به طوری که ملاحظه

می‌شود طرح‌هایی از ۴ برنامه حمل و نقلی در این جدول دیده می‌شود.

در مورد اینکه طرح‌های مذکور تا چه میزان امکان اجرایی در طول سال ۱۳۹۶ دارند، لازم است تنها اعتبار و تعداد طرح‌های جدول ۲۰ با طرح‌ها و اعتبارات پیش‌بینی شده در برنامه‌های فصل حمل و نقل لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ مقایسه شود؛ مجموع طرح‌های پیش‌بینی شده در ۵ برنامه حمل و نقلی فصل حمل و نقل در این سال معادل ۲۷۴ طرح با اعتباری معادل ۳۰۱۶ میلیارد ریال است؛ در صورتی که به عنوان نمونه در جدول ۲۰ برای ۲۸۷ طرح معادل ۱۵۰ میلیارد ریال اعتبار پیش‌بینی شده است.

اعتباری که حتی تامین‌کننده اعتبار مورد نیاز مطالعات فاز یک این طرح‌ها هم نخواهد بود تا معلوم شود آیا می‌توان مطالعات فاز دو و سه این طرح‌ها را انجام و بالاخره اجرایی شدن این تعداد طرح‌ها را مشخص کرد؟ زمانی که تعهدات دولت در طرح‌های در دست اجرا سنگین و منابع مالی برای تسریع عملیات اجرایی و به بهره‌برداری رساندن آنها محدود است پیش‌بینی ۲۸۷ طرح در جدول ۲۰ لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ آن هم تحت عنوان مطالعه و اجرا، جز دادن وعده بدون پشتوانه و بالا بردن توقعات در جامعه چه نام دیگری دارد؟ اگر در منابع مالی محدودیتی وجود ندارد (که دارد) اصلح آن است که این منابع در تسریع عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرا هزینه گردند تا طول مدت اجرای طرح و نیز هزینه‌های اجرا، کاهش پیدا کند.

هر سه طرح مذکور از طرح‌های ادامه‌دار هستند و برای سال‌های بعد از سال ۱۳۹۶ برای این طرح‌ها اعتبار پیش‌بینی شده است. از سه طرح مذکور، دو طرح با نام احداث بنادر صیادی (احداث ۲۵ بندر) و ساماندهی بنادر صیادی (احداث و بهسازی بندر) و بالاخره طرح سوم با نام بهسازی بنادر صیادی (۴ بندر) است.

برای اتمام عملیات اجرایی سه طرح مذکور، جمع اعتبار پیش‌بینی شده برای سال‌های بعد از سال ۱۳۹۶ معادل ۳۷۷،۲ میلیارد ریال است

شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار ایستا توان ترابار

تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱ (۰۲۱)

فکس: ۸۸۸۶۷۲۱۳ (۰۲۱)

ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com

داوود کشاورزیان در گفتگو با خبرگزاری مهر افزود: «در لایحه بودجه سال ۹۵، مبلغ مناسبی برای تجهیز راهدارخانه‌های کشور اختصاص نیافته است.»
کشاورزیان ادامه داد: «در ردیف بودجه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای درسال گذشته، حدود ۵۰۰ میلیارد تومان از محل منابع ماده ۱۰ و ۱۲ مدیریت بحران برای تجهیز راهدارخانه‌ها در نظر گرفته شده بود که تخصیص این ردیف بودجه هم مشابه سایر ردیف بودجه‌ها، در حد ۲۰ درصد بود.»

به گفته وی، در لایحه بودجه سال ۹۵ ردیف بودجه‌ای از محل منابع این دو ماده (۱۰ و ۱۲) برای تجهیز راهدارخانه‌ها در نظر گرفته نشده است.
رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اضافه کرد: «به تازگی نامه‌ای از سوی وزیر راه و وزیر کشور برای تامین اعتبار از محل منابع ماده ۱۰ و ۱۲ به سازمان برنامه و بودجه ارسال شده است تا براساس آن، رقمی حدود ۲۵۰۰ میلیارد ریال برای تجهیز راهدارخانه‌ها تخصیص یابد.»
معاون وزیر راه اظهار داشت: «اختصاص این مبلغ (۲۵۰۰ میلیارد ریال) در کمیسیون‌های مختلف هیات دولت در حال بررسی است و باتوجه به اینکه تنها حدود یک ماه از سال ۹۵ باقی مانده است این مبلغ باید تا تیر ماه سال آینده در راهداری هزینه شود.»
گفتنی است در لایحه بودجه سال ۹۴، ۵۰۰۰ میلیارد ریال برای تجهیز راهدارخانه‌ها در نظر گرفته شد که به گفته رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تنها ۲۰ درصد از این مبلغ اختصاص یافت در حالی که با توجه به اهمیت راهدارخانه‌ها در تامین امنیت جاده‌ها، کاهش تصادفات جاده‌ای و ... انتظار می‌رفت که مبلغ بیشتری در این زمینه هزینه شود.

امنیت جاده‌ها در گیرودار تخصیص بودجه

معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از پیگیری‌ها برای تخصیص ۲۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار جهت تجهیز راهدارخانه‌های کشور خبر داد.



امیر امینی با اعلام خبر انتشار این طرح به صورت کتاب، تاکید کرد که در راستای ادامه و تکمیل طرح، رویکرد جدیدی اتخاذ شد که در آن، راهبردها و حمل و نقل تدوین شده و با تصویب شرح خدمات و نتایج مطالعات در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، تهیه طرح جامع ادامه یابد. در این راستا، فرآیندی با چهار دسته از مجموعه فعالیت‌ها به این شرح تعریف شده است: ارزیابی، جمع‌بندی و انتشار نتایج و مستندات فعلی طرح جامع حمل و نقل کشور، تدوین و تصویب جزئیات فرآیند به‌روزرسانی طرح جامع حمل و نقل کشور، به‌روزرسانی و تکمیل طرح و نهایتاً پایش مستمر و نظارت بر اجرای این طرح.

او گفت: «این طرح در سال ۸۹ مصوب شده بود و در برنامه چهارم قرار بود که طرح جامع حمل و نقل را وزارت راه تهیه کند. از آن سال (۸۹) تاکنون کل این پژوهش انجام و در ۱۶ هزار صفحه تحویل وزارت راه شد، اما بخش‌های اولویت‌بندی و سرمایه‌گذاری آن نهایی نشده بود و مشاوران در ارائه آن کوتاهی کرده بود که خود وزارتخانه آن را نهایی کرد.»

معاون برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: «اکنون فاز نخست طرح جامع حمل و نقل که شامل انتشار این طرح می‌شود را انجام دادیم. فاز دوم تهیه چارچوب‌های به‌روزرسانی و پایش طرح جامع حمل و نقل و فاز سوم به‌روزرسانی مدل‌ها و اجزای طرح جامع و فاز چهارم پایش طرح است. برای فاز چهارم هم ساختار وزارتخانه را اصلاح کردیم و دفتر جامع حمل و نقل را مستقر کردیم تا هر جا احتیاج به بازنگری داشتیم اولاً شناسایی و در ثانی این کار به‌راحتی انجام شود.»

امینی درباره زمان‌بندی اجرای این سه فاز باقی‌مانده، گفت: «هدف‌گذاری ما پایان سال ۹۵ بوده است و امیدوارم تاخیری ایجاد نشود. مطمئن هستیم دانشگاه شریف طبق برنامه در حال پیشروی است.»

وی با تاکید بر اینکه این طرح ملی است و با تغییر دولت تغییری نمی‌کند، گفت: این طرح نقشه راه تمام اجزای وزارتخانه است.

جزئیات رونمایی از کتاب طرح جامع حمل و نقل کشور

به گفته معاون برنامه‌ریزی و تامین منابع وزارت راه و شهرسازی هم‌اکنون مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور در دو بخش اصلی انجام شده است.

بخش اول یا فاز یک مطالعات شامل شناسایی وضع موجود شبکه و ارائه توصیه‌های کوتاه‌مدت در رابطه با مسائل و معضلات قابل حل در کوتاه‌مدت و حداکثر تا ۵ سال، بدون سرمایه‌گذاری‌های کلان است.

بخش دوم شامل فازهای دو تا چهار مطالعات است که به تهیه یک برنامه اولویت‌بندی شده سرمایه‌گذاری ۲۰ ساله برای توسعه متوازن و هماهنگ زیرساخت‌های حمل و نقل کشور (در بازه‌های زمانی ۵ ساله از سال ۱۳۸۹ تا ۱۴۰۹) پرداخته است.

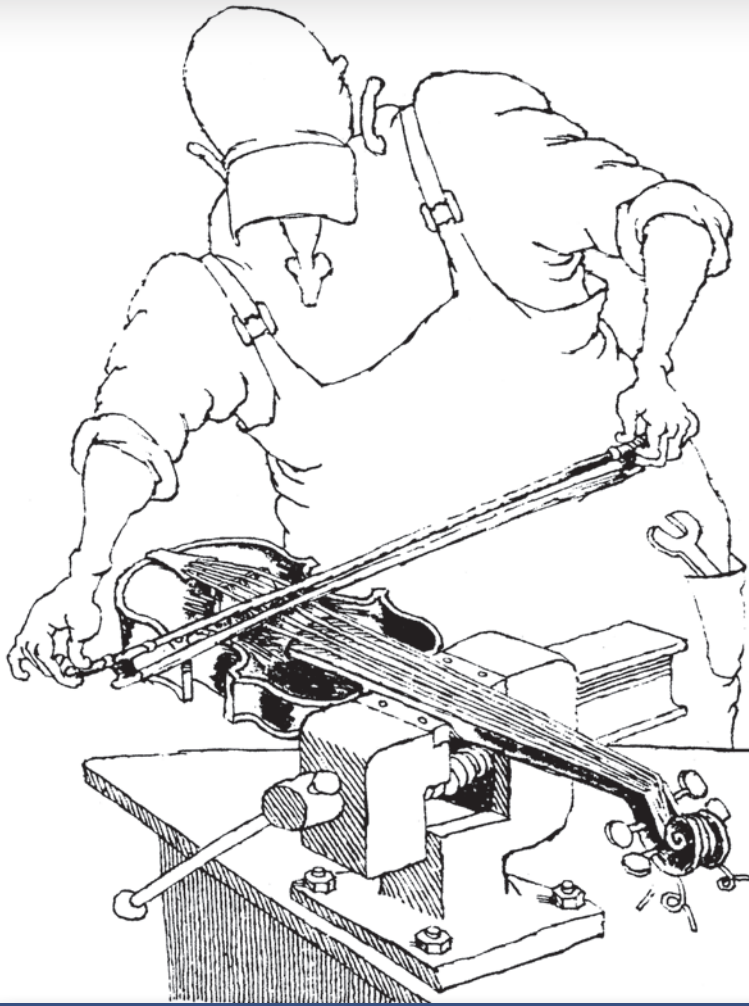
در بطن تجارت جهانی نیز با توجه به جابه‌جایی بیش از ۱۵ میلیارد تن کالا در سال و با وجود واردات و صادرات حدود ۱۳۰ میلیون تن به/از کشور در طول یک سال، نسبت سهم ما از کل محمولات جابه‌جا شده در دنیا، تقریباً کمتر از یک درصد و نسبت محمولات ترانزیتی ما به کل محمولات وارد و صادر شده در حدود ۷ درصد است که در سال ۱۳۹۵ به حدود ۵ درصد تقلیل پیدا می‌کند.

در سال ۲۰۱۶ بزرگترین بندر کانتینری ما از حیث جذب تعداد کانتینر در رتبه ۸۷ دنیا قرار گرفته و همچنین علی‌رغم اینکه از بنیانگذاران کریدور شمال-جنوب است، تنها ۱۰ درصد از کشتی‌های موجود در دریای خزر متعلق به مالکین کشور ماست و بقیه در مالکیت روس‌هاست. این در شرایطی است که بندر دویی در ضلع جنوبی خلیج فارس، در همان سال در رتبه نهم بندر دنیا و بندر شانگهای و سنگاپور به ترتیب در رتبه‌های اول و دوم واقع شده‌اند.

از سوی دیگر، یک دستگاه کامیون به عنوان یک سرمایه ملی به ارزشی در حدود ۳۰۰ الی ۵۰۰ میلیون تومان، در طول یک سال در حدود ۵۵۰۰۰ کیلومتر پیمایش دارد و به همراه یک نیروی انسانی (راننده) گاهی بیش از ۳۰ روز معطل می‌ماند.

گاهی نیز مشاهده می‌شود که کالا و امانات یک تاجر خارجی که از اقصی نقاط جهان، فقط به قصد ترانزیت از سرزمین ما وارد بندر ایران می‌شود و بالقوه برای کشور ما درآمد و برای نیروی انسانی ما معیشت و کار به همراه می‌آورد، در ورود به قلمرو گمرکی کشور، تنها به دلیل اینکه در بارنامه مستر، نام شرکت فورواردر به عنوان گیرنده درج شده است (تا بتواند محموله را از قلمرو گمرکی، ترانزیت کند) به دلیل محکومیت‌هایی که این شرکت نزد مراجع قضایی یا تعزیرات حکومتی داشته است، متعلق به فورواردر تلقی و از طرف اجرای احکام، حکم توقیف کالا صادر شده است. حال باید پرسید گناه تاجر چشم به انتظاری که در مقصد خارج از این مناسبات قرار دارد، چیست؟

در این فرصت، مقوله «ترانزیت» از مناظر گوناگون تعریف خواهد شد؛ چراکه ما معتقدیم برای بهبود وضعیت ترانزیت، باید به سایر مولفه‌های اجتماعی مرتبط توجه کرد؛ مولفه‌هایی که «ترانزیت» بر مبنای آنها شکل واقعی و راحتی را تجربه خواهد کرد.



ترانزیت؛ زیر سایه عوامل متعددی مانده است

تابعی وابسته؛ نه مستقل

یونس جاوید

رییس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران

بررسی چند آمار پیش‌پاافتاده و محدود، نشان می‌دهد آمار ترانزیت کالا از مسیر ایران در سال ۹۴ در همان حدود سال‌های ۸۵ و ۸۶ و حدود ۱۱ میلیون تن بوده و با توجه به اینکه در ۹ ماهه اول سال ۹۵ در حدود ۳۷ درصد نیز کاهش نشان می‌دهد، پیش‌بینی می‌شود که پرونده میزان ترانزیت از کشور در سال ۹۵، در حدود ۷ میلیون تن بسته شود. بنابراین صرف نظر از فراز و فرودهای منحنی آن در طول ده سال گذشته، میزان آن تقریباً ثابت و رو به پایین بوده است.

رییس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، در بررسی علل این موضوع، مقوله ترانزیت را از ابعاد گوناگون تعریف کرده است؛ چراکه معتقد است ترانزیت به مثابه یک سیستم از سایر سیستم‌های جامعه، از جمله سیستم‌های اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و روابط بین‌المللی تاثیر می‌گیرد و متقابلاً روی آنها تاثیر می‌گذارد و از این زاویه دیگر صرفاً به معنای ورود و خروج محموله از قلمرو گمرکی کشور نیست.

■ در بسته جامع حمل و نقل که به منظور درج در برنامه پنج ساله ششم در نظر گرفته شده، علی‌رغم زحمات زیاد تهیه‌کنندگان آن، صرفاً عناصر داخلی سیستم حمل‌ونقل مدنظر بوده و تاثیر و تاثیر سایر عوامل تاثیرگذار در بهره‌وری صنعت ترانزیت، نادیده انگاشته شده‌اند

■ اعمال مالیات ارزش افزوده به فعالیت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، گریز قراردادهای حمل و ترانزیت از کشور را در پی داشته است. تاجر واردکننده کالا تا پیش از این، با ترم EX-WORK یا FOB خرید و خود با شرکت حمل ایرانی قرارداد منعقد می‌کرد، اما پس از الزامی شدن قانون یادشده، خود فروشنده از مبدأ مبادرت به تنظیم قرارداد حمل می‌کند

پشت سر گذاشته خواهد شد. با این نگاه و قرائت، ترانزیت در بطن خود عملیات حمل و نقل ترکیبی را شکل داده و می‌تواند به تشکیل و توسعه شرکت‌های حمل و نقل بزرگ کمک کند تا به مفهوم واقعی شاهد شکل‌گیری یک MTO و یا Multimodal Transport Operato باشیم.

قاعدتا مطلوبیت ترانزیت، زمانی حاصل خواهد شد که نیروهای منشعب از این دو دیدگاه، همسو بوده و برآیند این نیروها، تولید هم‌افزایی کنند. در واقع، هر چه به مفهوم گمرکی ترانزیت بیندیشیم، بحث کنترل‌ها، اعمال نظارت و کسب دقت در هدایت کالا به طرف مرزهای خروجی مطرح می‌شوند و هر چه به مفهوم حمل و نقلی ترانزیت و مسوولیت‌های متصدیان حمل در قبال صاحبان کالا توجه کنیم، عامل سرعت و زمان را موثر می‌بینیم.

براساس یک نظرسنجی (منبع: مجله بندر و دریا شماره ۱۶۹ فروردین و اردیبهشت ۸۹ صفحه ۹۰) عوامل موثر در انتخاب یک مسیر ترانزیتی، به ترتیب درصد اهمیت عبارتند از وجود یک برنامه زمان‌بندی مطمئن، ۴۳ درصد؛ هزینه حمل، ۳۸ درصد؛ زمان حمل، ۱۲ درصد؛ ثبت منظم و قابل اطمینان اطلاعات، ۴ درصد؛ و سایر ۳ درصد.

از این دیدگاه، وقتی که کالایی با طی مسیر و با مسوولیت متصدیان حمل، به دروازه‌های کشور می‌رسد (جایی که گمرک به عنوان یک مرزبان اقتصادی حضور دارد) در واقع به گلوگاهی رسیده است که در صورت ناهماهنگی یا بی‌توجهی به سایر مولفه‌ها و انتظارات ترانزیت، ممکن است امتیازات مسیر ترانزیتی کشور را تحت‌الشعاع خود قرار دهد.

هرچند مسوولیت اصلی در این زمینه بر عهده متصدیان حمل است و آنها هستند که با استفاده از بازاریابی توسط شبکه‌های خود، مبادرت به ورود به بازار حمل و ترانزیت می‌کنند، اما طبیعی است که در این فرآیند، این دولت‌ها هستند که باید با آماده کردن کلیه عوامل ذی‌مدخل از دریا، بندر و پسرکرانه گرفته تا جاده، ریل، ناوگان و گمرک و آنها را در خدمت ترانزیت از خاک کشور به کار گیرند.

۳- ترانزیت به مثابه یک سیستم:

موفقیت و بازدهی ترانزیت کالا از مسیر یک کشور، تابع پارامترهای متعددی است که به مثابه یک «سیستم» عمل می‌کنند. از نظر ویژگی‌های

مفاهیم عبور خارجی (ترانزیت)

۱- ترانزیت به مثابه یک رویه گمرکی

به موجب ماده ۵۳ قانون امور گمرکی، عبور خارجی (یا ترانزیت) رویه‌ای است که «کالای خارجی به منظور عبور از خاک ایران از یک نقطه مرزی کشور وارد و از نقطه مرزی دیگر خارج شود» از این منظر، ترانزیت یعنی رصد کالا فقط بین دو نقطه مرزی (مرز ورود محموله تا مرز خروج) در داخل قلمرو گمرکی کشور و حصول اطمینان از خروج محموله از مرز به همان صورتی که (از حیث کمیت و کیفیت) وارد کشور شده است. اصولاً با این تعریف، سرنوشت و سرگذشت محموله از قبل از ورود به مرز ورودی (قلمرو گمرکی) و بعد از خروج محموله از مرز خروجی، حائز اهمیت نبوده و گمرک خود را تنها نسبت به کنترل محموله بین دو نقطه ورودی و خروجی کالا مقید می‌داند.

از این حیث باید اظهارنامه عبور کالای ترانزیتی (یا با رژیم کارنه‌تیر) توسط شرکت ترانزیت‌کننده تنظیم و محموله به گمرک مبدأ، اظهار و پس از تودیع تضمینات لازم از سوی شرکت حمل و نقل بین‌المللی اجازه ترانزیت صادر شود. در این رابطه، حسب اعلام گمرک، محموله‌های ترانزیتی هیچ سودی برای کشور ندارد و بیشتر هزینه‌بر است، چرا که کالای ترانزیتی معاف از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی است. وجه غالب تعریف ترانزیت، در غالب متون و نگارش‌ها، مبتنی بر این تعریف از ترانزیت بوده است.

۲- ترانزیت به مثابه حلقه‌ای از حمل ترکیبی

از این منظر یک شرکت فورواردر (متصدی حمل و نقل) با تلاش‌های بازاریابی در داخل و خارج از مرزهای کشور خود، محمولات صاحبان کالا را به حیطة اختیار خود درمی‌آورد تا آن را پس از عبور از مسیرهای مختلف زمینی و دریایی به مرزهای ورودی کشور برساند و پس از انجام تشریفات ترانزیتی در چارچوب تعریف بند یک (به مفهوم یک رویه گمرکی) از کشور عبور داده و پس از خروج از مرزهای خروجی به مقاصد اصلی هدایت کند.

از این دیدگاه، کشور محل عبور، فقط یکی از حلقه‌های تکمیل‌کننده مسیر کالا است و سرگذشت و سرنوشت محموله از مبدأ تا مقصد به متصدی حمل مربوط بوده و با مسوولیت او این مسیر

اصولا تعرفه‌های بالا نباید حالت دائمی به خود بگیرند و با نگاه درآمدی به آنها نگریسته شوند. با منطقی شدن و تعدیل نرخ حقوق ورودی و تعرفه‌های گمرکی، ریسک قاچاق افزایش یافته و تمایل به آن کاهش می‌یابد، از هزینه‌های مبارزه با آن کاسته شده و فضای سرمایه‌گذاری امن و پرسود می‌شود

موضوعاتی از قبیل، نوبت‌ها و صف‌های مرزی در ورود و خروج، درخواست استاندارد برای کالاهای ورودی در مرزهای ورودی و ارسال نمونه‌های وارداتی برای آزمایشگاه‌ها و اخذ هزینه برای انجام ایکس‌ری نیز هزینه‌های زیادی بر پیکره ترانزیت کشور تحمیل می‌کنند

عمومی نظریه سیستم‌ها، «سیستم» مجموعه‌ای پویا از عناصر و روابط متقابل بین آنهاست که در داخل خود از وحدت و انسجام برخوردار هستند و تغییر یکی از آنها موجب برهم خوردن ترکیب و تعادل سیستم می‌شود.

با در نظر گرفتن ترانزیت به مثابه یک سیستم، ملاحظه می‌گردد که سایر سیستم‌های جامعه، یعنی سیستم‌های اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و روابط بین‌المللی، جملگی بر روند تعاملات ترانزیت کالا تأثیر می‌گذارند و متقابلاً از آن متأثر می‌گردند و دیگر نمی‌توان گفت، ترانزیت یعنی فقط ورود و خروج محموله از قلمرو گمرکی کشور.

مولفه‌هایی مانند قوانین، الحاق یا عدم الحاق به کنوانسیون‌ها و در صورت الحاق، میزان پایبندی به اجرای مفاد آنها، بانکداری، بیمه، رقابت‌های بین‌المللی، امور گمرکی، فرهنگ عمومی کشتیرانی و حقوق بازرگانی دریایی، شفافیت در تعیین و دایره شمول مالیات‌های مختلف اعم عملکرد و ارزش افزوده، شیوه‌های رسیدگی به تخلفات و نحوه اجرای آنها، مسائل مرتبط با حمل چندوجهی و Multimodal transport و ... همه و همه در کارکرد صحیح سیستم ترانزیت تأثیر مستقیم داشته و کم‌توجهی به حوزه‌های از حوزه‌های یاد شده و تصمیم غیرفنی یا بدون ملاحظه آثار آن، کارکرد و کارایی آن را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد.

در بسته جامع حمل و نقل که به منظور درج در برنامه پنج‌ساله ششم در نظر گرفته شده، علی‌رغم زحمات زیادی که در تهیه آن کشیده شده، صرفاً عناصر داخلی سیستم حمل مدنظر واقع شده و تأثیر و تأثر سایر عوامل در بهره‌وری صنعت ترانزیت، نادیده انگاشته شده‌اند.

شرایط رقابتی برای جذب کالای ترانزیتی و امکان پایداری در این حوزه، نیازمند تمهیداتی است که در دو گروه قابل تقسیم‌بندی می‌باشد. دسته اول، عواملی که در اختیار برنامه‌ریزی نبوده و نمی‌توان انتظار داشت که کلیه پارامترهای آن در قالب برنامه‌های مشخص از سوی کشور ترسیم شود؛ نظیر رخدادهای و عوامل منطقه‌ای و بین‌المللی.

اما گروه دوم عواملی هستند که به طور منطقی می‌توان در مورد آنها برنامه‌ریزی کرد. مانند تنظیم و تصویب قوانین و مقررات و آیین‌نامه‌های مناسب و مقتضی، اصلاح ساختارهای مالیاتی و بیمه متناسب با نیاز ترانزیت، تعدیل حقوق ورودی و تعرفه‌های گمرکی، تقویت و آموزش نیروی انسانی، تالیف مولفه‌های تاسیس و فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان و هماهنگ کردن فعالیت‌های ذی‌مدخل و اثرگذار در توسعه و ارتقای بهره‌وری حمل و نقل متناسب با اهداف ترانزیت.

بنابراین به منظور فائق آمدن بر بخشی از مشکلات و توسعه «صنعت ترانزیت» عواملی چند، مورد بررسی قرار می‌گیرند که به نظر نگارنده، تنفس راحت «ترانزیت» در گروی توجه جدی، فوری و اصلاح زیرساخت‌های مرتبط با آنهاست.

۱- از جمله حلقه‌هایی که جریان آزاد و موفقیت‌آمیز ترانزیت را تحت فشار قرار داده

است، پدیده «خودمالکی وسیله نقلیه» و جریان مداخله‌گر اشخاصی به ظاهر در لباس راننده در گردونه پدیده قاچاق است. مطابق آمار موجود در حدود ۹۷ درصد مالکیت کامیون‌ها در ایران متعلق به اشخاص حقیقی است، در حالی که قبول ریسک عبور کالا برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایجاب می‌کند که خود آنها مالک وسیله نقلیه باشند.

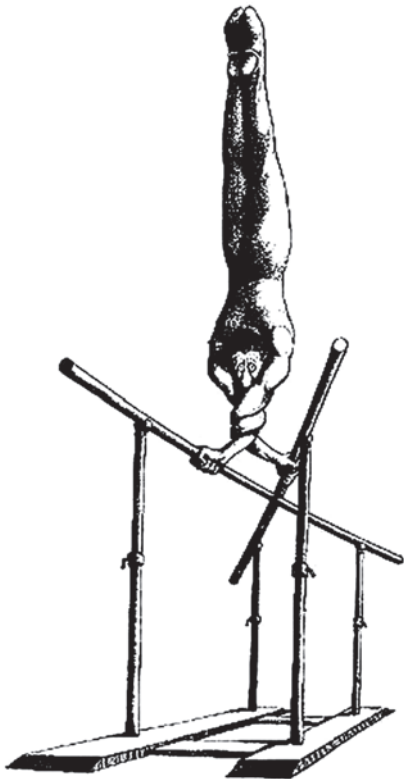
شرکت‌ها عمدتاً به این دلیل مبادرت به خرید ناوگان جاده‌ای به نام خود نمی‌کنند که وفق مقررات مالیاتی، مجبور خواهند بود کلیه کرایه‌های حمل دریافتی را به عنوان درآمد شرکت، در دفاتر مالی خود منعکس کنند که خود مشمول مالیات‌های مضاعفی به عنوان مالک وسیله نقلیه، در کنار سایر درآمدهای شرکت خواهد شد و ضمن افزایش قیمت تمام شده خدمات حمل و نقل و به تبع آن هزینه حمل کالای ترانزیتی، سرمایه‌گذاری در این حوزه را با ریسک بالایی همراه و فاقد توجیه اقتصادی خواهد کرد.

لذا به منظور تشویق سرمایه‌گذاری بنگاه‌های اقتصادی حمل و نقلی و اعمال مدیریت بهینه بر جریان حمل کالا، یکی از موثرترین اقدامات این است که فعالیت‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی دارای مجوز فعالیت، همانند سایر کشورهای پیشرو در امر حمل و نقل، از مالیات عملکرد معاف شود تا امکان خرید وسیله نقلیه به نام بنگاه اقتصادی، فراهم آید.

۲- یکی دیگر از موانع حوزه ترانزیت، اعمال مالیات ارزش افزوده به خدمات فعالیت‌های حمل بین‌المللی بدون توجه به فلسفه چنین مالیاتی بوده است، قانون ذیربط، گریز قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت از کشور را در پی داشته است. به طوری که در حمل و نقل، تاجر واردکننده کالا که تا قبل از الزامی شدن قانون مزبور، با ترم EX-WORK و یا FOB خرید و خود با شرکت حمل ایرانی قرارداد حمل منعقد می‌کرد و راساً کرایه را به شرکت ایرانی می‌پرداخت، پس از الزامی شدن قانون یادشده، سعی در خرید با ترم گروه C از اینکوترمز دارد و بدین سان، خود فروشنده از مبدا مبادرت به تنظیم قرارداد حمل می‌نماید.

بدین ترتیب، ضمن تحمیل رکود کاری بر شرکت‌های حمل و نقل ایرانی، نهایتاً به دلیل افزایش استفاده از ناوگان خارجی، قیمت تمام

■ براساس مصوبه دولت،
پیشنهادات دستگاه‌های
ذیربط در امر ترانزیت،
برای اجرا باید در ابتدا به
تصویب شورای عالی
هماهنگی ترابری کشور
برسند، اما این موضوع
عملا از سوی بعضی
دستگاه‌های ذیربط نادیده
گرفته می‌شود. مصوبه
مزبور، با تقدیم لایحه‌ای
به مجلس قابلیت تبدیل
به قانون را دارد تا
با الزام بیشتری اجرا شود



فرصت‌سوزی و تحمیل هزینه بالای مبارزه با قاچاق، نتیجه‌ای عاید ترانزیت نخواهد ساخت. از سوی دیگر، بسیاری از دولت‌های در حال توسعه به جای اعمال سیاست‌های تعرفه‌ای در کوتاه‌مدت، این سیاست را به صورت دائمی در آورده‌اند که منجر به عدم تلاش و نوآوری تولیدکنندگان داخلی برای بهبود کیفیت کالای تولید داخل می‌شود؛ در حالی که اصولا تعرفه‌های بالا نباید حالت دائمی به خود بگیرند و با نگاه درآمدی به آنها نگریده شوند. با منطقی شدن و تعدیل نرخ حقوق ورودی و تعرفه‌های گمرکی، ریسک قاچاق افزایش یافته و تمایل به آن کاهش می‌یابد، از هزینه‌های مبارزه با آن و نگهداری دستگاه‌های بسیار بزرگ در مقابله با آن، کاسته شده و فضای سرمایه‌گذاری امن و پرسود می‌شود. همچنین می‌توان جبران کسری درآمد از محل حقوق ورودی را از محل تعدیل قیمت سوخت، جبران کرد و بدین سان، موجبات مهار قاچاق خود سوخت را هم فراهم ساخت و نهایتا شرایط الحاق به سازمان تجارت جهانی را نیز هموار نمود.

۴- به منظور تکمیل زنجیره تامین کالا (لجستیک) که موجبات صادرات مجدد، تولید کالا و ورود کالای نیمه‌ساخته و تکمیل آنها در بنادر را فراهم ساخته و در نتیجه کمک موثری به ترانزیت کشور می‌کند، لزوم طراحی، ساخت و راه‌اندازی بنادر خشک (Dray Ports) در قطب‌های صنعتی کشور به شدت احساس می‌شود؛ چرا که افزایش سرعت تخلیه اسکله‌ها توسط خطوط ریلی و افزایش سرعت مسیر حمل و نقل جاده‌ای و کاهش هزینه‌های تمام شده عبور کالای ترانزیت از کشور، به منظور تشویق صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل به استفاده از ارائه سرویس‌های Door To Door و استفاده هر چه بیشتر از کریدور شمال-جنوب را به دنبال خواهد داشت.

۵- لایحه مربوط به تشکیل دادگاه‌های اختصاصی امور حمل و نقل بین‌المللی و دریایی، صلاحیت آنها و نحوه رسیدگی به دعاوی مربوطه باید سریعاً تنظیم و تصویب و اجرایی شود. با توجه به وضعیت تخصصی صنعت حمل و نقل و ارتباط مستقیم با ابعاد بین‌المللی عملیات حمل و وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی اعم از اینکه جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده و یا نشده است، وجود دادگاه‌های تخصصی این فعالیت، بیش از پیش اجتناب‌ناپذیر می‌نماید.

شده کالا نیز برای هر شهروند عادی، هم به لحاظ هزینه کرایه و هم از حیث ۱۰ درصد حق پرچم، افزایش می‌یابد. در صادرات کالا از کشور هم اعمال قانون مزبور، باعث می‌شود فروش با ترم‌های اینکوترمزی گروه E و F انجام شود و خریدار خارجی از کشور خود وسیله حمل را تدارک ببیند. در نتیجه موجبات انتقال قراردادهای حمل را که قبل از اعمال این قانون، در کشور منعقد می‌شده، به خارج از کشور فراهم آورده است.

از سوی دیگر، اگرچه در بند ۱۲ از ماده ۱۲ قانون مالیات ارزش افزوده آمده: «خدمات حمل عمومی و مسافری درون‌شهری و برون‌شهری، جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی از مالیات بر ارزش افزوده معاف هستند» و با توجه به کلمات عمومی و مسافری، کل خدمات حمل و نقل مشمول معافیت از مالیات ارزش افزوده قرار می‌گیرند، اما براساس اظهارات معاونت محترم فنی و حقوقی سازمان امور مالیاتی و همچنین با توجه به استعلام‌های به عمل آمده از معاونت مالیات بر ارزش افزوده سازمان امور مالیاتی، خدمات حمل کالا، مشمول مالیات بر ارزش افزوده اعلام شده و نهایتاً ریسک و هزینه ترانزیت از کشور با افزایش مواجه بوده است.

به نظر می‌رسد به دلیل حفظ کیان کشور در مشارکت موثر در ترانزیت و رشد و شکوفایی آن، می‌بایست مالیات ارزش افزوده از تمام اجزاء و فعالیت‌های حمل و نقلی کشور اعم از داخلی و خارجی حذف شود؛ چرا که ادامه وضعیت حاضر، موجب خروج سرمایه‌های بخش خصوصی از این بازار شده و دور باطل ضرر بیشتر بخش و پس‌رفت ترانزیت را به دنبال خواهد داشت.

البته در لایحه پیشنهادی جدید مالیات ارزش افزوده دولت به مجلس، معافیت بخش‌های حمل و نقل از مالیات ارزش افزوده پیش‌بینی شده است، ولی تا ارائه لایحه مزبور به مجلس و تصویب موضوع، زمان زیادی باید در انتظار بود.

۳- اگرچه پدیده قاچاق، به عنوان یک فعل مجرمانه، محل رشد و نمو خود را در بازار کالاهای ترانزیتی انتخاب کرده است، اما نباید فراموش کرد که نوک پیکان مبارزه با یک پدیده منفی اجتماعی، باید معطوف به علل به وجود آورنده آن پدیده باشد؛ در غیر این صورت، مبارزه با معلول، به جز اتلاف انرژی و منابع ارزشمند مادی و معنوی کشور و

■ به موجب تبصره ۲ ماده ۵۰ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، آراء صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز قابل اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی نیست. پس اگر شرکت حمل‌نقل بین‌المللی بخواهد از رای مزبور که از بدنه قوه مجریه صادر شده از قوه قضائیه و دیوان عدالت اداری استمداد بطلد چگونه باید اقدام کند؟

را علاوه بر مصادیق مندرج در قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲ افزایش داده است (که از حیث قانونگذاری و با توجه به اینکه هر دو قانون یاد شده، از لحاظ تاریخی و فنی می‌توانسته در یک قالب جمع‌آوری گردد، خود بحث حقوقی مستقلی را می‌طلبد) در ماهیت خود، به عنوان یک عامل بازدارنده ترانزیت مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

این قانون از منظر اعتراض شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به آراء صادر شده از شعب تعزیرات - براساس تبصره ۲ ماده ۵۰ - نیز واجد اشکالاتی است. این تبصره چنین مقرر می‌دارد: «آرای صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز قابل اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی نیست». بدین ترتیب معلوم نیست اگر شرکت حمل و نقل بین‌المللی که به موجب آرای شعب تجدید نظر سازمان تعزیرات حکومتی محکوم گردیده است، بخواهد از رای مزبور که از بدنه قوه مجریه صادر شده است، از قوه قضائیه و دیوان عدالت اداری استمداد بطلد، به چه طریق می‌بایست اقدام نماید؟

تبصره مذکور، آشکارا نظام عادلانه دادرسی در خصوص شعب تعزیرات حکومتی و پرونده‌های متشکله علیه شرکت‌های حمل در موضوع قاچاق را نادیده گرفته و به دلیل عدم امکان رجوع به دیوان عدالت اداری برای شرکت‌های حمل، خود عامل بازدارنده دیگری است.

۷- مصوبه دولت و ابلاغیه معاون اول ریاست جمهوری که در اسفند ۹۳ تصویب شده، مقرر می‌کند دستگاه‌های ذیربط در امر ترانزیت، از ۴۵ روز قبل، پیشنهاد‌های خود را در خصوص موضوعات ترانزیت، به شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ارائه کنند تا پس از تصویب در شورای مزبور، به مورد اجرا گذارده شود. این موضوع، عملاً از سوی بعضی از دستگاه‌های ذیربط نادیده گرفته می‌شود. مصوبه مزبور، با تقدیم لایحه‌ای به مجلس، قابلیت تبدیل شدن به قانون را دارد تا با الزام شایسته‌تری در اجرا مواجه گردد.

۸- عدم الزام به کنوانسیون‌هایی که دولت به آنها ملحق شده است. به عنوان مثال؛ ماده ۴۱ کنوانسیون تیر مقرر می‌دارد: هرگاه برای مقامات گمرکی معلوم شود که کالا به‌طور کلی از بین رفته و غیرقابل مصرف است، از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف خواهد بود (یعنی

کالاهایی که بر اثر عذر موجه از بین می‌روند از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی معاف هستند). این ماده صراحتاً در تعارض با تبصره ذیل ماده ۵۷ قانون امور گمرکی مصوب سال ۹۰ قرار دارد که برای کالاهایی که در اثر حوادث و عذر موجه از بین می‌روند، قائل بر دریافت حقوق ورودی شده است.

معاونت حقوقی ریاست جمهوری، در اعلامی که از سوی گمرک به عمل آمده است، در تعارض بین مفاد کنوانسیون تیر و قانون داخلی، رای به حاکمیت قانون داخلی داده و به صراحت مفاد کنوانسیون را نادیده انگاشته است. در حالی که به موجب ماده ۹ قانون مدنی مصوبات عهدنامه‌های بین‌المللی که دولت ایران به آنها ملحق شده است، در حکم قانون لازم‌الاجراست و عدم تقید به مفاد کنوانسیون، موجبات مسوولیت بین‌المللی برای دولت‌های عضو کنوانسیون را فراهم می‌آورد.

نتیجه اینکه در حمل‌های تحت صحت کارنه‌تیر، در صورت بروز حادثه و یا اتفاقی که قانون داخلی ما از آن به عنوان «عذر موجه» یاد کرده، مفاد کنوانسیون شامل حال شرکت حمل بین‌المللی نشده و به موجب قانون امور گمرکی، محکوم به پرداخت حقوق و عوارض کالاهایی می‌شود که واقعا در اثر سانحه و عذر موجه خسارت دیده‌اند و اصولاً از پرداخت حقوق و عوارض معاف هستند.

۹- موضوعاتی مانند نوبت‌ها و صف‌های مرزی در ورود و خروج، درخواست استاندارد برای کالاهای ورودی در مرزهای ورودی و ارسال نمونه‌های وارداتی برای آزمایشگاه‌ها و اخذ هزینه برای انجام ایکس‌ری و دریافت هزینه‌های غیرمعارف در این قبیل موارد نیز از جمله موضوعاتی هستند که هزینه‌های زیادی را بر پیکره ترانزیت تحمیل می‌کنند.

۱۰- مشکل ساختاری و اصلی دیگر، ادغام وزارت راه و ترابری با وزارت مسکن و شهرسازی و تشکیل وزارت راه و شهرسازی است. بدیهی است این ادغام، به دلیل مشغله فراوان دو حوزه نامتجانس، در زیر سقف یک وزارتخانه، توجه جدی به مقوله ترانزیت را با کاهش مواجه می‌نماید. پیشنهاد می‌کنیم دولت محترم، طرح تفکیک دو وزارتخانه و اعاده وضعیت سابق و حتی اندکی فنی‌تر و بین‌المللی‌تر، یعنی ایجاد «وزارت حمل و نقل و ترانزیت» را وجهه همت خود قرار دهد.

در این خصوص نمونه‌های فراوانی موجود است که نشان از محکومیت‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در برابر خواهان و شاکی بوده در حالی که مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی و عرف حاکم بر عملیات حمل بین‌المللی به هیچ وجه مدنظر قاضی پرونده قرار نگرفته و صرفاً بر مبنای مفاد قانون تجارت و یا قانون مدنی، حکم صادر شده است. درباره دادگاه دریایی، ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) صراحتاً حکم تشکیل آن را صادر کرده و مقرر بوده ظرف سه ماه تشکیل شود که تاکنون اقدامی در این خصوص به عمل نیامده است.

۶- قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (مصوب ۱۳۹۲/۱۰/۰۳) که صرفاً و برای صلاحیت داخله کشور و بدون در نظر گرفتن جایگاه کشور در کل منطقه و سیستم بین‌المللی طراحی و تصویب شده است، صرف نظر از اینکه به موجب ماده ۲ خود، مصادیق قاچاق

الحاق ایران به کنوانسیون ورود موقت استانبول



سازمان جهانی گمرک (WTO)، پیوستن ایران به کنوانسیون ورود موقت استانبول را رسماً به کشورهای عضو این کنوانسیون اعلام کرد. یکی از مهم‌ترین مزیت‌های پیوستن ایران به این کنوانسیون ایجاد تسهیلات ویژه برای صادرکنندگان است؛ به طوری که عوارض و حقوق گمرکی متعلقه کالاهای صادراتی جهت ورود موقت در کشورهای عضو، صرفاً با ارائه کارنه تضمین از طرف ادارات گمرک، پذیرفته می‌شود. بنابراین نیازی نیست وجوه نقدی یا هرگونه تضمین دیگری سپرده شود.



مزایایی برای طرف‌های تجاری، بازرگانان و مسافران و نیز برای گمرکات است.

۲- عوارض و حقوق گمرکی متعلقه، صرفاً با ارائه کارنه تضمین و از طرف ادارات گمرک، پذیرفته می‌شود. بنابراین نیازی نیست وجوه نقد یا هرگونه تضمین دیگری سپرده شود.

۳- کارنه ATA حمل و نقل کالاها را در ترانزیت گمرکی، در مسیر رفت یا برگشت از کشور ورود موقت شده و در صورت اقتضا در داخل آن کشور، تحت پوشش قرار می‌دهد.

۴- در طول مدت اعتبار کارنه ATA (معمولاً یکسال) کالاها می‌توانند تحت همان کارنه در قلمرو گمرکی چند کشور عضو و هر موقع که دارنده آن مایل باشد، به طور موقت وارد شوند.

۵- پلمب الصاق شده یا مشخصات کالاهایی که از طرف گمرکی ارائه شده، می‌تواند مورد شناسایی ادارات گمرک کشورهای عضو دیگری قرار گیرد که کالا از قلمرو آنها عبور می‌کند.

۶- در سال ۲۰۱۴، تعداد ۱۷۸ هزار کارنه ATA صادر شده که ارزش این کارنه‌ها معادل ۳۰ میلیارد دلار بوده است. کارنه‌های صادره نتیجه همکاری مشترک سازمان جهانی گمرک و اتاق بازرگانی

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی گمرک، چندی پیش، گمرک ایران پس از انجام رایزنی‌های فراوان و انجام اقدامات اولیه، درخواست عضویت در این کنوانسیون را از طریق سفیر ایران در بروکسل تقدیم دبیرکل سازمان جهانی گمرک کرده بود؛ ضمن اینکه مسعود کرباسیان رئیس کل گمرک ایران نیز طی نامه رسمی پذیرش تمامی ضوابط این کنوانسیون را به سازمان جهانی گمرک اعلام کرد.

با انجام این اقدامات، دبیرکل سازمان جهانی گمرک الحاق ایران به کنوانسیون ورود موقت استانبول را رسماً به کلیه کشورهای عضو اعلام کرد. بر این اساس، تاکنون ۶۷ کشور از ۱۸۰ کشور عضو سازمان جهانی گمرک به این کنوانسیون ملحق شده‌اند. از این‌رو، ایران نیز می‌تواند از تمامی مزیت‌های درج شده در اصل سند و ضوابط آن بهره‌مند شود.

الحاق ایران به کنوانسیون ورود موقت (استانبول)، چند مزیت دیگر شامل موارد زیر را برای ما به همراه خواهد داشت:

۱- سیستم کارنه ATA یا همان سیستم ورود موقت بین‌المللی (کنوانسیون استانبول) دارای

بین‌المللی (ICC) است. تا به حال ۶۷ کشور از ۱۸۰ کشور عضو سازمان جهانی گمرک به این کنوانسیون ملحق شده‌اند که آخرین موارد شامل کشورهای زیر است:
قطر و اندونزی (۲۰۱۴)، قزاقستان (۲۰۱۳)، بحرین و عمان (۲۰۱۲)، برزیل، ترینیداد و توباگو و عربستان (۲۰۱۱)، صربستان، بوسنی، امارات و گرجستان (۲۰۱۰)، آلبانی و مولداوی (۲۰۰۹)، ماداگاسکار و مونتنگرو (۲۰۰۸)، تایلند (۲۰۰۷)، مقدونیه و یوگسلاوی سابق (۲۰۰۶)، مجارستان (۲۰۰۵)، مالی، شیلی، آفریقای جنوبی، اوکراین، ترکیه و پاکستان (۲۰۰۴)، مغولستان (۲۰۰۳)، رومانی (۲۰۰۲)، مالت (۲۰۰۱)، اسلواکی و اسلوانی (۲۰۰۰)، کرواسی، جمهوری چک و لاتویا (۱۹۹۹)، لیتوانی، الجزایر، آندورا و بلاروس (۱۹۹۸)، دانمارک، فنلاند، فرانسه، بلژیک، آلمان، ایرلند، یونان، ایتالیا، لوکزامبورگ، هلند، پرتغال، اسپانیا، سوئد، بریتانیا و تاجیکستان (۱۹۹۷)، روسیه و استونی (۱۹۹۶)، لهستان، هنگ‌کنگ، جزایر موریس و سوییس (۱۹۹۵)، اتریش (۱۹۹۴)، چین و نیجریه (۱۹۹۳)، استرالیا، اردن و زیمبابوه (۱۹۹۲)، مراکش (۱۹۹۱)، غنا، رژیم صهیونیستی، نیجر و سودان (۱۹۹۰).

از اواسط بهمن، گمرک بندر شهید رجایی در مورد کلیه کانتینرهایی که پیش از یک قلم کالا دارند و مقصد آنها یکی از کشورهای افغانستان، ترکمنستان و پاکستان است، دستور فک پلمپ و بازرسی محموله‌ها را صادر کرده است. این در حالی است که فعالان حمل و نقل استان معتقدند فک پلمپ و جابه جایی محموله داخل کانتینر و دیر رسیدن کالا به مقصد، به عاملی برای عدم پرداخت مطالبات شرکت‌های ایرانی و ایجاد اختلاف بین طرفین تبدیل شده و مشکلاتی برای این شرکت‌ها ایجاد کرده است.

در خصوص عواقب این دستورالعمل و اقدامات انجام شده در پی آن، با مجتبی بهاروند، نایب رییس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران و رییس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مشهد گفت‌وگو کردیم. به گفته او، قوانین قدیمی و غیرشفاف که زمینه‌ساز اعمال سلیقه‌های شخصی است، مهم‌ترین عامل بازدارنده در بخش ترانزیت کشور است.

به دلیل وجود چند خطا کار
ترانزیت کشور را تعطیل نکنید

آتش زدن مزرعه برای تنبیه گرازها!





■ ما چون نفت داریم
به فعالیت‌هایی مانند ترانزیت
به شکل باری به هر جهت
توجه می‌کنیم. اگر ما هم
مانند بسیاری از کشورها،
چنین مزیتی نداشتیم،
آن وقت اهمیت تجارت
و ترانزیت و حمل‌ونقل را
درک می‌کردیم. ما
در این زمینه حتی از
افغانستان هم عقب‌تریم

■ متاسفانه قوانین ما
به نوعی است که دست
مسئولان دولتی را باز
می‌گذارد. کسی هم
نمی‌پرسد شما ترانزیت
را تا این حد کند کردید
و این مشکلات را به وجود
آوردید، تنها برای اینکه
مثلا ۵ تن کالای قاچاق
کشف شده است؟!

ما شرکتی داشتیم که ده سال بود هر ماه ۵۰۰ کانتینر برای افغانستان و آسیای میانه ترانزیت می‌کرد. حالا بین این ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ کانتینتری که طی ده سال ترانزیت شده، یک بار هم کانتینری کشف شده که داخل آن پیش‌ساز مواد مخدر بوده، آیا به این بهانه باید تمام عملیات حمل متوقف و همه کانتینرها بازبینی یا ارزیابی و اسکن شوند! این یعنی توقف ترانزیت؛ در حالی که یکی از مزیت‌های ترانزیت این است که بتوانیم کالا و کانتینر را در موعد مقرر به صاحب آن برسانیم. ولی اگر قرار باشد کانتینر به جای یک هفته، دو یا سه هفته زمان ببرد، ما مزیت سرعت حمل و مشتریان خود را از دست می‌دهیم. یکی از مشکلاتی که داریم متاسفانه قوانین ما به نوعی وضع می‌شود که هر مدیری می‌تواند سلیقه خودش را به کار ببرد.

بر اساس یکی از بندهای قانون فعلی امور گمرکی، اگر شرکتی مورد ظن قاچاق باشد یا پرونده‌ای علیه آن تشکیل شد، گمرک می‌تواند جلوی خدمات به این شرکت را بگیرد، اما ما پرونده‌هایی داشته و داریم که چند سال طول کشیده تا به صدور رای منتهی شده است. وقتی گمرک جلوی خدمات را بگیرد یعنی شرکت حمل و نقل را تعطیل کرده است. اگر شرکت‌ها شش ماه، یک سال یا دو سال تعطیل باشد، تمام مجموعه اعم از مشتری و کارمند و ... را از دست می‌دهد.

ترابران: یعنی به خاطر یک مورد، چنین تصمیمی گرفته شده است؟

■ بله؛ ممکن است ۱۰ تن قاچاق کشف شود، ولی در عوض هزاران تن کالا هم ترانزیت شده است در مقابل هزاران تن کالای ترانزیتی ممکن است شما ۱۰۰۰ تا ۱۰۰۰۰ کانتینر را ارزیابی کنید و داخل یکی از آنها مواد پیش‌ساز اسید کشف شود. بنده به جرات می‌توانم بگویم قاچاقی که اینها می‌گویند در شرکت‌های حمل‌ونقل وجود داشته، شاید بسیار کمتر از یک درصد بوده است.

ترابران: اما مسوولان گمرک مدعی ایجاد تسهیل در امر ترانزیت هستند...

■ متاسفانه اقتصاد ما دولتی است. وقتی اقتصاد دولتی باشد نگاه‌ها نیز فرق می‌کند. بسیاری از مدیران دولتی ما نه تنها نگاه مثبتی ندارند، بلکه بعضی از آنها به قدری تنگ‌نظر هستند که می‌خواهند جلوی کار کسانی را که کار اقتصادی انجام می‌دهند و درآمد خوبی دارند بگیرند. ما

ترابران: آقای بهاروند، چه عاملی باعث صدور چنین دستورالعملی بوده است؟

■ ظاهراً یک محموله قاچاق کشف شده است، اما آیا این منطقی است که با چنین توجیهی روند ترانزیت کشور را کند کنند! من به مدیرکل جدید دفتر نظارت بر ترانزیت هم گفتم که اولاً قاچاق یک امر سازمان‌یافته است و به قول معروف اگر یک گروه تشکیلاتی بسیار بزرگی پشت آن نباشد قاچاقی هم انجام نمی‌شود. یک شرکت حمل و نقل بین‌المللی به تنهایی چگونه می‌تواند این پروسه را انجام دهد؟!

اصلاً از عهده آنها خارج است. خوشبختانه سیستم امنیتی ما هم که بسیار هوشیار است. بنابراین اگر مسیرهای قاچاق بخواد رصد شود کار ساده‌ای است و همه نیز می‌دانیم کجا انجام می‌شود.

ببینید! اگر یک شرکت حمل و نقل مرتکب قاچاق شود، پروانه آن شرکت به کمیسیون ماده ۱۰ می‌رود که یکی از اعضای این کمیسیون نیز نماینده حقوقی گمرک ایران است. در صورتی که محکومیت سنگین یا متوسط باشد پروانه شرکت باطل و در حد جزئی سه تا شش ماه یا یک سال تعلیق می‌شود.

من حداقل ۱۵ سال است در تشکلهای صنفی حمل و نقل حضور دارم و کار حقوقی، کارشناسی دادگستری و مشاوره حقوقی انجام داده‌ام. استان خراسان هم در خط مقدم ترانزیت کشور به آسیای میانه، پاکستان و افغانستان و دومین استان از نظر تعداد شرکت‌های حمل و نقل است، اما طی این سال و انجام ترانزیت، تاکنون یک پروانه از شرکت‌های ما باطل نشده است که نشان می‌دهد بیش از ۹۹ درصد پرونده‌هایی که علیه شرکت‌ها تشکیل شده، یا به دلیل مغایرت اسنادی بوده یا کالایی مانند پیش‌سازهای مواد مخدر را در جوف کالا بدون اطلاع شرکت حمل و نقل جاسازی کرده‌اند و شرکت بابت این موضوع در نهایت تبرئه شده است.

مثلاً ما یک باند بین‌المللی داشتیم که مبدأ آن کشور کره بود. آنها پیش‌سازها را داخل کانتینر جاسازی می‌کردند و بالاخره هم از طریق پلیس بین‌الملل به دام افتادند. ببینید چه باندهای عظیمی باید پشت مواد پیش‌ساز مخدر هستند. شرکت‌های حمل و نقل استان هیچ نقشی در این موضوع ندارند، و گرنه طی ۱۵ سال گذشته باید حداقل ۱۰ تا از شرکت‌های ما محکوم و پلمپ می‌شدند.

■ **تا اقتصاد یارانه‌ای هست قاچاق هم هست. تا زمانی که ما هم مانند بقیه دنیا از اقتصاد تعرفه‌ای عبور نکنیم، پدیده قاچاق ریشه کن نمی‌شود. حتی من شنیدم هزینه‌هایی که برای جلوگیری از قاچاق صرف می‌کنیم، از هزینه قاچاق بیشتر است**

متأسفانه قوانین ما به نوعی است که دست مسئولان دولتی را باز می‌گذارد. کسی هم نمی‌پرسد شما ترانزیت را تعطیل کردید و این مشکلات را برای کشور به وجود آوردید، تنها برای اینکه بگویید ما ۵ تن قاچاق کشف کردیم؟!

ترابران: در مورد دستور اخیر یعنی فک پلمپ، تا چه حد به اعتراض‌ها توجه شده است؟

■ در این مورد بسیار اعتراض کردیم و امیدواریم موثر واقع شود. هر چند اعتراض کردن هم در کشور ما جا نیفتاده است و به سرعت بُعد سیاسی و امنیتی به آن می‌دهند. در جلسه شورای اقتصاد هم اعتراض کردیم، چون می‌خواستند عوارض تن کیلومتر را افزایش دهند، ولی فعلا به حد نصاب نرسیده است.

تابستان گذشته هم به همین نحو بود. آن زمان وزارت راه پیشنهاد داده بود عوارض تن کیلومتر صد درصد افزایش پیدا کند. ما تلاش و دفاع کردیم تا چنین اتفاقی نیفتد، ولی در نهایت ۵۰ درصد گران کردند و بعد افغانستان و ترکمنستان هم دست به عمل متقابل زدند تا اینکه ماه گذشته راننده‌های ایرانی اعتصاب کردند و مشکلاتی در مرز به وجود آمد.

این اواخر هم قرار است حق دولت از بارنامه را از ۳ درصد به ۵ درصد افزایش دهند که جلسه مربوط به آن به حد نصاب نرسید اما می‌خواهند به سرعت بار دیگر آن را برگزار می‌کنند. دولت ما در گرفتن پول و وضع عوارض، سرعت مافوق صوت دارد و در بقیه موارد لاک‌پشتی است.

ترابران: یعنی شما معتقدید افزایش رودپاس از طرف افغانستان، تحت تاثیر تصمیم ما بوده است؟ دقیقا چه اتفاقی در مورد افغانستان افتاد و چرا؟

■ تابستان گذشته بنده به عنوان نماینده اتاق ایران در جلسه شورای کمیسیون تخصصی که معاونین وزرا در آن حضور دارند، شرکت کردم. آقای کشاورزبان هم حضور داشتند. طرحی ارائه کردند مبنی بر اینکه که ما در سال ۹۴ عوارض تن کیلومتر را ۵ برابر کردیم یعنی از ۲ هزار تومان به ۱۰ هزار تومان رساندیم و از همین بابت ۹۵۰ میلیارد تومان درآمد داشتیم، بنابراین امسال هم می‌خواهیم این عوارض را از ۱۰ هزار تومان به ۲۰ هزار تومان برسانیم یعنی افزایش صد درصدی تا این درآمد فرضا ۱۸۰۰ میلیارد تومان شود. توجیه ایشان این بود که ما سال گذشته که این کار را کردیم، از حجم ترانزیت کم نشد. بنده سه بار اعتراض کردم و گفتم

یکی از مدیران خود شما تایید کرده که ترانزیت در سال گذشته ۳۳ درصد افت داشته است. از طرف دیگر؛ من به عنوان کسی که به شکل عملیاتی درگیر ترانزیت است، می‌بینم که اگر فرضا پارسال ۱۰۰ کانتینر عبوری داشتیم، امسال به ۳۰ تا ۵۰ کانتینر رسیده و به وضوح روشن است که ترانزیت افت کرده است. به هر حال اعتراضات باعث شد، طرح در کمیسیون تخصصی رای نیابد، اما روز بعد آن طرح را به جلسه هیات وزیران بردند که نماینده ما آقای جلال‌پور در آن جلسه حضور داشتند. در آن جلسه گفتند نه صد درصد سازمان راهداری و نه صفر درصد شما. بیایید ۵۰ درصد گران کنیم! به همین سادگی!

ما که گران کردیم افغانستان و ترکمنستان هم مقابله به مثل کردند. ترکمنستان برای هر تن کیلومتر ۱ دلار یعنی ۱۱۰۰ دلار (که با هزینه‌های دیگر ۱۲۰۰ دلار می‌شود) برای هر کامیون ما که از خاک ترکمنستان برای ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان کالا حمل می‌کردند وضع کرد و افغانستان هم به نحو دیگری واکنش نشان داد. روزی هم که وزیر حمل و نقل و ترانزیت افغانستان به ایران آمد و گلابه‌های ما را شنید، گفت شما هزینه ایران را گران کردید، ما هم گران کردیم.

ترابران: افغان‌ها چقدر رودپاس را گران کردند؟

■ قبلا کامیون‌هایی که به اسلام‌قلعه می‌رفتند چون نقطه صفر مرزی بود، چیزی از ما نمی‌گرفتند. وقتی ما گفتیم کامیون‌هایی که می‌خواهند وارد ایران شوند، باید یک مقدار پول بدهند، آنها نیز اضافه کردند. قبلا شما می‌توانستید خط سیر رودپاس را برای سه ماه بگیری و برای ۵ تا ۱۵ بار استفاده کنید، ولی حالا آنها مخالفت کرده‌اند و می‌گویند فقط برای پنج بار اجازه خواهید داشت. کامیون‌هایی هم که می‌خواهند تا همان اسلام‌قلعه بیایند، باید خط سیر رودپاس بدهند.

ترابران: آیا مذاکره با وزیر افغانستان نتیجه‌ای به دنبال داشته است؟

■ آقای نصری، مدیرکل حمل و نقل و راهداری خراسان رضوی، در دیداری که با وزیر حمل و نقل افغانستان داشتند، گفتند من از تهران اختیار تام دارم که اگر شما هزینه‌ها را کم کردید، ما هم هزینه‌ها را کم کنیم. آقای عطرقیان هم گفتند اگر آنها عوارض را کم کنند، ما هم کم می‌کنیم. به هر حال، اگر ایران هزینه‌ها را کم کند، آنها هم کم می‌کنند. اعتصاب رانندگان هم به طور موقت

چون نفت داریم به فعالیت‌هایی مانند ترانزیت به شکل باری به هر جهت توجه می‌کنیم. اگر ما هم مانند بسیاری از کشورها، چنین مزیتی نداشتیم، آن وقت اهمیت تجارت و ترانزیت و حمل و نقل را درک می‌کردیم.

ما در این زمینه حتی از افغانستان هم عقب‌تریم. پیش‌تر نیز در یکی از گفت‌وگوها با نشریه شما، به این نکته اشاره کردم که من صرفا به عنوان رییس یک شرکت حمل و نقل می‌توانم به راحتی با وزیر حمل و نقل افغانستان دیدار کنم، اما در اینجا از جایگاه نمایندگی صنف نیز در دیدار با مدیران میانی دستگاه‌های دولتی مشکل داریم.

در ترکیه و بسیاری از کشورها، حتی وزیر حمل و نقل با نظر رییس اتحادیه حمل و نقل تعیین یا عزل می‌شود، اما در اینجا چون اقتصاد، اقتصاد نفتی است، خودش را وابسته به بخش خصوصی نمی‌داند؛ فقط در مورد مالیات‌ستانی است که به بخش خصوصی توجه می‌کند؛ آن هم صرفا از شرکت‌های شناسنامه‌دار و دارای تابلو، نه از بقیه!

■ دولت برای تامین حقوق کارمندان ناکارآمد و زیاد از حد خود، مالیات و هزینه‌های ترانزیت را اضافه می‌کند. تنها شانس که آورده‌ایم این است که مسیر رقیب ما یعنی پاکستان، افغانستان و آسیای میانه فعلا از نظر زیرساخت و امنیت مشکل دارد؛ وگرنه همین تعداد کانتینر نیز از مسیر ما تردد نمی‌کنند

در روزهای گذشته تلویزیون نشان می‌داد که در گمرک بندرعباس ۳۷ تن لاستیک قاچاق کشف شده است. تا زمانی که ما مانند بقیه دنیا به سمت اقتصاد آزاد بخش خصوصی نرویم و از اقتصاد یارانه‌ای و تعرفه‌ای عبور نکنیم، پدیده قاچاق نیز ریشه‌کن نمی‌شود. حتی من شنیده‌ام هزینه‌هایی که برای جلوگیری از قاچاق صرف می‌کنیم، از هزینه خود قاچاق بیشتر است. مثل صاحب یک فروشگاه بزرگ که می‌گفت هزینه‌هایی که برای جلوگیری از سرقت می‌پردازم از خسارت‌های ناشی از دزدی‌های احتمالی بیشتر است!

یک زمانی در گمرک میلک کامیون‌ها تا ده روز یا دو هفته معطل می‌شدند، من آن زمان نایب‌رییس انجمن خراسان بودم، آنجا رفتم و از نیروی انتظامی پرس‌وجو کردیم، به ما ۱۰ و ۱۵ گالن نشان دادند و گفتند ما اینها را از باک کامیون‌ها کشف کردیم. در گرمای ۵۰ درجه میلک زابل، کامیون‌ها دو هفته معطل می‌شدند و رانندگان مجبور بودند از کولر کامیون‌ها استفاده کنند و طی این دو هفته هزاران لیتر گازوئیل بسوزانند؛ چون آنها مثلا ۱۰ تا گالن گازوئیل کشف کرده بودند!

اساسا چرا در بقیه دنیا قاچاق وجود ندارد؟ چون آنها اقتصادشان را درست کردند و گفتند ما طی پروسه ۱۰ ساله، هر سال یک مقدار از تعرفه واردات کم می‌کنیم و صنعتگران هم باید خودشان را با این شرایط وقف دهند. اما تعرفه بالا و دائمی، نه تنها صنایع ما را تبیل کرده که معضل قاچاق را هم به دنبال داشته است.

یک کلاف سردرگمی درست کرده‌ایم که با این ارزیابی‌ها و بگیر و ببندها نه تنها درست نمی‌شود بلکه همین چند فرصت شغلی محدود را هم نابود می‌کند. قوانین سختگیرانه و مدیران کارنابلد نبود متولی واحدی که سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری کند باعث شده به این وضعیت فعلی برسیم.

اکنون تمام کشورها متوجه اهمیت ترانزیت به عنوان فعالیتی ارزآور شده‌اند. همه کارشناسان اقتصادی می‌گویند اگر ما مثل تمام دنیا ترانزیت را روان کنیم تا ۱۰ میلیارد دلار درآمد داریم. همین حالا هزینه حمل کانتینر از بندرعباس به ترکمنستان ۲۴۰۰ دلار است که ۴۰۰ دلار از این پول بابت ورودی در ترکمنستان خرج می‌شود. ۲۰۰۰ دلار باقیمانده مستقیم وارد کشور می‌شود از دستمزد راننده گرفته تا هزینه‌های تن کیلومتر و خدمات بندری و گمرکی، یعنی یک کانتینر دو هزار دلار

برطرف شده است. چون کالاها در راه مانده بودند و برخی هم فاسد شدنی بودند. از طرفی، صاحبان کالا خیلی به شرکت‌ها فشار آوردند که کالاها زودتر به مقصد برسند.

ببینید، متاسفانه عامل اصلی این موضوع ما هستیم. ما یک دولت بزرگ داریم و خرج آن هم فراوان است؛ سال به سال به جای اینکه کوچک‌تر و هزینه‌های آن کمتر شود، روز به روز بزرگ‌تر شده و هزینه‌های آن افزایش می‌یابد. متاسفانه دولت برای تامین حقوق کارمندان ناکارآمد و زیاد از حد خود، مالیات و هزینه‌های ترانزیت را اضافه می‌کند تا امورات خود را بچرخاند. در این میان، شرکت‌های ترانزیتی که رقبای منطقه‌ای و جهانی دارند، آسیب می‌بینند. این شرکت‌ها فعلا تنها شانس که آورده‌اند این است که یکی از مسیر رقیب یعنی کراچی، پاکستان، افغانستان و آسیای میانه فعلا از نظر زیرساخت‌ها و امنیت دچار مشکل است. یعنی اگر امروز مساله امنیت پاکستان و افغانستان حل شود، همین تعداد کانتینر هم از مسیر ما تردد نمی‌کنند.

شما می‌دانید چندین ارگان می‌توانند جلوی پروانه ما شرکت‌های حمل و نقل را بگیرند. یک فرآیند پیچیده‌ای درست کرده‌اند متشکل از حدود ۲۰ ارگان، سازمان و اداره که می‌خواهند بر ترانزیت نظارت داشته باشند. هیچکدام هم با هم هماهنگ نیستند. یک روز ارزیاب گمرک می‌آید، اما قرنطینه نیست، یک روز قرنطینه می‌آید، اما استاندارد نیست و همینطور الی آخر... بارها اتفاق افتاده که برای یک گواهی استاندارد، صاحب کالا و شرکت حمل و نقل چندین ماه معطل مانده است.

شما ببینید! افغانستان وزارتتی به اسم حمل و نقل و ترنسپورت دارد. در تمام دنیا وزارت حمل و نقل مجزا است و تمام بحث حمل و نقل تحت نظر آن وزارتخانه است. یعنی در کشورهای دیگر به این صورت نیست که مثلا قرنطینه و استاندارد هر کدام ساز جداگانه‌ای بزنند. همه آنها تحت فرماندهی یک وزارتخانه هستند. تا زمانی که ما یک متولی خاصی برای حمل و نقل نداشته باشیم (البته نه یک وزارتخانه عریض و طویل بلکه یک وزارتخانه کوچک و چابک که فقط سیاست‌گذاری کند)، حمل و نقل و ترانزیت ما شکل نمی‌گیرد.

من به بحث قاچاق برگردم. ما تلاش نکرده‌ایم مساله قاچاق را به شکل پایه‌ای و بنیادین حل کنیم. تا اقتصاد یارانه‌ای هست قاچاق هم هست.

خالص درآمد دارد.

حال فرض کنید صنعتگر ما یک تلویزیون بسازد و صادر کند. اگر این تلویزیون را مثلا هزار دلار بفروشد، حداقل ۹۰۰ دلار از آن هزینه مواد اولیه و کالاهای وارداتی است. حتی در مورد فروش نفت نیز باید دانست که حدود ۲۰ یا ۲۵ دلار هزینه استخراج آن است و در صورتی که بشکته‌ای ۴۰ دلار از ما بخرند فقط ۱۵ دلار سود آن است؛ اما اگر به ترانزیت توجه شود پول خالص است. ولی ما به جای اینکه روز به روز آن را روان‌تر کنیم، سخت‌تر می‌کنیم و هر مدیری می‌آید با فکر جدیدی وارد کار می‌شود که مثلا جلوی قاچاق را بگیرد.

از سوی دیگر دولت به ویژه اداره حمل و نقل باید در اتخاذ تصمیماتش بخش خصوصی را دخیل کند. تصمیمات مقامات دولتی بدون در نظر گرفتن نظرات بخش خصوصی درعمل متاسفانه محکوم به شکست است و این آزمون و خطاها اقتصاد ما به ویژه ترانزیت را از رمق انداخته و موجب فاصله نجومی آن از دنیا و منطقه شده است.



مشکلات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برای ترانزیت کالا در کشور

سوختِ ترانزیتِ سوخت

مدیرعامل شرکت حمل و نقل دالاهو ترابری درباره علت کاهش ترانزیت سوخت گفت: «علاوه بر اینکه گمرک مسیر ترانزیتی کشور را ما تبلیغ نمی‌کند. سازمان راهداری و ۲۸ ارگان دیگر هم، برعکس کشورهای همجوار از جمله ترکیه، تسهیلاتی فراهم نمی‌کنند. ضمن اینکه تمام نهادهای درگیر در امر ترانزیت، هرکدام ساز خودشان را می‌زنند.»

او با اشاره به اینکه در کشور ما به جای اینکه ترانزیت روند صعودی داشته باشد، روند نزولی پیدا کرده، تاکید کرد: «گمرک عملاً نباید زیر نظر وزارت اقتصاد باشد. سازمان گمرک ایران بهتر است؛ مانند همه جای دنیا زیر نظر وزارت راه باشد. زمانی که گمرک برای خودش یک ساز می‌زند و می‌خواهد درآمد بیشتری کسب کند؛ معلوم است که تعرفه‌ها را افزایش می‌دهد و در نتیجه بستر مناسبی برای ورود کالا از مبادی غیر قانونی به وجود می‌آید و حجم قاچاق افزایشی می‌یابد. بعد هم مجبور می‌شوند برای جلوگیری از آن، رویه‌های مختلفی در پیش بگیرند. این در حالی است که در گذشته، روند برعکسی وجود داشت و قاچاق کالا از ایران به کشورهای همسایه صورت می‌گرفت.»

دلآوری خاطر نشان کرد: «سازمان راهداری می‌گوید باید CMR را برخط کنید تا ما آمار درستی داشته باشیم. بنابراین عین همان برنامه EPL را که گمرک

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی دالاهو ترابری شایان با اشاره به کاهش شدید ترانزیت سوخت از قلمروی ایران می‌گوید حدود ۳۰۰ شرکتی که در این حوزه فعالیت دارند، با فشارها و سختی‌های بسیار مواجه هستند.

به گفته سید بهرام دلآوری: «همه می‌گویند با کاهش درآمدهای نفتی باید درآمدهای ناشی از ترانزیت افزایش پیدا کند، ولی ما که تنها کارشکنی می‌بینیم و کارشکنی. ما عملاً ترانزیت آذربایجان و ازبکستان و ترکمنستان را از دست داده‌ایم و فقط کشورهای عراق و افغانستان مانده که اگر به همین منوال پیش برویم، بازار این دو کشور را هم از دست خواهیم داد.»

شرکت حمل و نقل بین‌المللی

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 شیوه‌های 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 بین‌المللی

کارشناس رسمی دادگستری

(امور حمل و نقل ترابری)

مشاوره حقوقی و قضایی -

پیگیری پرونده‌های حمل و نقل

رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

اتاق بازرگانی خراسان رضوی

کارشناس ارشد بازرگانی بین‌الملل

دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین‌الملل

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

ایران و خراسان رضوی

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (خط ۵)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰-۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

info@btkrango.com

کشورهای رقیب می‌ریزند.»
دلاوری با انتقاد از به قول او «قدرت‌نمایی گمرک» تاکید کرد: «برخی مسوولان فقط شعار می‌دهند. در حال حاضر گمرک، چندین شرکت حمل‌بین‌المللی را به انحای گوناگون در بندهای محرومیت گرفتار کرده است. در حالی که گمرک در جایگاه قانونی خود صلاحیت مرجع قضایی را ندارد و در کنار نظارت و اجرای قوانین موظف به تسهیل و تسریع چرخش فعالیت‌های اقتصادی در سطح ملی است. در باور ما نهادهای نظارتی و متولیان دولتی مانند گمرک بایستی به پایه‌ریزی زیرساخت‌های مناسب، تهیه امکانات لازم و بهره‌گیری از نیروهای انسانی متعهد کمال کوشش خود را به کار ببرند تا در کنار اجرای وظایف قانونی خود از هرگونه تضییع حقوق قانونی و ایراد ضرر به اشخاص پیشاپیش جلوگیری به عمل آید.»

مدیرعامل شرکت دالاهو ترابر می‌گوید: «در بسیاری از موارد به ویژه اختلافات گمرکی دیده می‌شود که پس از دریافت حکم برائت شرکت‌های حمل و نقل از اتهام وارده گمرکی و اثبات تخلفات اداری از سوی برخی مامورین محلی، اتهامات واهی با اقامه دعوی تکراری و موازی در شعب تعزیرات حکومتی ادامه می‌یابد و امکان تجدیدنظرخواهی بابت احکام آن وجود ندارد.»

دلاوری می‌گوید: «سازمان تعزیرات حکومتی، به عنوان یکی از بازوهای قوه مجریه است، گمرک هم بازوی دیگر آن است. مثل این می‌ماند که کسی از من به خودش شکایت کند. یعنی دو طرف شاکی و قاضی یکی است. قاعدتا باید در شکایت کسی قضاوت کند که بی طرف بوده و ذی‌نفع نباشد. تعزیرات هم بدون رعایت احترام قانونی به احکام قطعی صادره از مراجع قضایی و انجام تحقیقات لازم، چون سازمان بالادستی یک طرف اختلاف است، رای به نفع آن سازمان می‌دهد.»

او افزود: «تعداد زیادی از شرکت‌ها درگیر این مشکلات هستند، ولی صدای اعتراض‌شان به جایی نمی‌رسد. پرسش پایانی اینجاست که با توجه به شرایط جهان امروز و حضور قدرتمند رقبای خارجی برای ربودن فرصت‌های خدادادی ترانزیت کالا از کشور، با لزوم برقراری برنامه‌های کلان کشور به جهت رفع بیکاری و تسریع در روان‌سازی کسب‌وکارها در سطح ملی، هدف از اجرای فشارهای فراقانونی و بیشتر از تحمل شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ناشی از چیست؟»

درست کرده، آنها هم درست کرده‌اند، اما یک روز پهنای باند قطع است، یک روز شرکت فناوا سیستم ندارد و در واقع قبل از اینکه زیرساخت‌ها آماده شود، دستورالعمل صادر می‌کنند که باید از این به بعد باید سیستم برخط باشد.»

او اضافه کرد: «زمانی که پهنای باند درست نیست و سیستم تحمیلی شرکت فناوا نیز مشکل دارد، مسوولان دنبال این هستند که مشکل را گردن یکدیگر بیندازند.»

دلاوری با بیان اینکه راننده و شرکت حمل‌ونقل نیز در دام مشکلات بین‌سازمانی گرفتار شده‌اند و عذاب می‌کشند، تصریح کرد: «مرتب حرف‌های قشنگی زده می‌شود و همه می‌گویند با کاهش درآمدهای نفتی باید ترانزیت افزایش پیدا کند، ولی فقط کارشکنی می‌بینیم و کارشکنی.»

مدیرعامل شرکت دالاهو ترابر شایان، با تاکید بر روند نزولی و کاهش حجم ترانزیت کشور در سال‌های اخیر اضافه کرد: «طبق آمار منتشر شده، سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای اعلام کرده حجم ترانزیت به پایین‌ترین میزان در طول سالیان گذشته رسیده است. ما عملاً ترانزیت آذربایجان و ازبکستان و ترکمنستان را از دست داده‌ایم و فقط کشورهای عراق و افغانستان مانده که اگر به همین منوال پیش برویم، بازار این دو کشور را هم از دست خواهیم داد.»

او درباره مشکل ترانزیت سوخت افغانستان و عراق گفت: «افغانستان وقتی کارشکنی‌های طرف ایرانی را می‌بیند، ناوگان ایرانی را تحت فشار می‌گذارد. در حال حاضر، افغانستان رودپاس خط سیر را افزایش داده است، چون می‌خواهد ناوگان کشور خودش در ایران به راحتی تردد کنند. ما هم عملاً این راه را برای آنها هموار کرده‌ایم تا بیایند و حمل‌محمولات ما را انجام دهند.»

این دست‌اندرکار حمل‌بین‌المللی افزود: «وزارت راه هم به جای اینکه به کامیون‌های ایرانی اولویت و اهمیت بدهد، اجازه ورود به کامیون‌های عراقی و افغانی می‌دهد. یعنی از راننده ایرانی هم استفاده نمی‌کنند. با وجود این همه موانع، شرکت‌های حمل ایرانی و رانندگان تحت پوشش آنها روزنه‌هایی منطبق بر موقعیت استراتژیکی و ژئوپولیتیکی کشور می‌یابند، اما اینگونه تصمیم‌گیری‌های مدیریتی در سطح کلان کشور به صورت سلیقه‌ای و جزیره‌ای ضربات جبران‌ناپذیری بر پیکر آسیب‌دیده اقتصاد ملی می‌زند و همگی ناشیانه آب به آسیاب اقتصاد



غلامحسین امیری، در پاسخ به سوال خبرنگار ترابریان در خصوص چرایی کمک گرفتن از بخش خصوصی برای بررسی این موضوع، گفت: «چند هفته پیش در تاریخ ۹۵/۱۰/۲۸ اولین نشست کارگروه لجستیک کشور به ریاست جناب دکتر تقی‌زاده، معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، در سالن الغدیر وزارتخانه مذکور برگزار شد تا مسائل مربوط به ترانزیت و لجستیک در آن بررسی شود، تعدادی از افراد حاضر در جلسه در این خصوص صحبت کردند و من هم در مورد مشکلات ترانزیت و مسائل آن و چگونگی پیشرفت کار صحبت کردم؛ از جمله مسائل مورد بحث ۲۴ ساعته شدن کار در مرزهای ترانزیتی بود و اینکه اگر بتوانیم سالانه تعدادی از این مرزها را ۲۴ ساعته کنیم، توقف‌هایی که در مرزها وجود دارد به میزان زیادی کاهش می‌یابد.»

او افزود: «با توجه به این که دکتر تقی‌زاده معتقد است فرقی بین بخش خصوصی و بخش دولتی وجود ندارد و این دو بخش بایستی برای رفع مشکلات، با یکدیگر همکاری کنند؛ زیرا نه بخش خصوصی می‌تواند به تنهایی این مشکلات را برطرف کند و نه بخش دولتی و همچنین با توجه به شناخت قبلی که از من داشتند و توانایی‌هایی که اکنون در بخش خصوصی وجود دارد (چه در فدراسیون حمل‌ونقل، چه کانون سراسری انجمن‌های شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و چه در انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و سایر انجمن‌های شهرستان‌های دیگر) به من کمک خواهند کرد، بنابراین بنده را برای این مسئولیت انتخاب کردند.»

این کارشناس درباره مراحل انجام این کار توضیح داد: «در ابتدا ما باید با کشور مقابل هماهنگی‌هایی در این زمینه داشته باشیم؛ یعنی در وهله اول بایستی رضایت مقامات کشورهای مقابل را جلب کنیم و به یک توافق اولیه‌ای در این زمینه برسیم. بعد از آن مسائل داخلی خودمان مطرح می‌شود؛ از جمله هماهنگی با سازمان‌های دولتی ذی‌ربط؛ زیرا بر اساس مصوبه هفتادمین جلسه شورای عالی اداری کشور و ایجاد شورای ساماندهی مبادی ورودی و خروجی مجاز زمینی کشور و سایر قوانین و مقررات مربوطه، نمایندگان حدود ۱۳ سازمان در

معاونت حمل و نقل وزارت راه، از بخش خصوصی برای روان‌سازی ترانزیت یاری خواسته است

یک ماموریت ۲۴ ساعته

اوایل دی ماه، معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، طی حکمی غلامحسین امیری، کارشناس قدیمی و باتجربه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت و معاونت پیشین دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور را به سمت نماینده آن معاونت جهت پیگیری و مذاکره با کلیه طرف‌های دست‌اندرکار داخلی و خارجی در ارتباط با ۲۴ ساعته شدن ارائه خدمات گمرکی در مرزهای موردنیاز کشور منصوب کرد. هدف از این اقدام، تسهیل تعامل با کشورهای همجوار و کاهش توقف وسایل نقلیه در مرزهای کشور ذکر شده است.

به بهانه این ماموریت جدید، به سراغ غلامحسین امیری و مسعود پل‌مه رییس فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک رفتیم تا درباره اهمیت ۲۴ ساعته شدن گمرک و تاثیر آن بر تسهیل روند ترانزیت کشور جویا شویم. سعی کردیم با مدیران گمرک نیز درباره این موضوع صحبتی داشته باشیم که متأسفانه تمایلی به صحبت در این مورد وجود نداشت.

■ غلامحسین امیری: در مورد ۲۴ ساعته شدن مرزها ابتدا باید با کشور مقابل هماهنگی‌هایی داشته باشیم و به یک توافق اولیه‌ای در این زمینه برسیم. بعد از آن مسائل داخلی خودمان مطرح می‌شود؛ از جمله هماهنگی با سازمان‌های دولتی ذی‌ربط؛ از جمله گمرک، نماینده سازمان راهداری، نیروی انتظامی، اداره گذرنامه و ...

■ برای اجرای طرح ۲۴ ساعته شدن مرزها نیازی به صرف هزینه بالا نیست؛ زیرا اکنون پایانه‌های مرزی ساخته شده‌اند و چه این پایانه‌ها به صورت ۸ ساعته و چه ۲۴ ساعته کار کنند، هزینه‌های آنها چندان متفاوت نیست. آنچه که کمبود آن بیشتر احساس می‌شود، پرسنلی است که باید در آن ساعات کار کنند

مرزها مشغول به کار هستند.» امیری توضیح داد: «زمانی که برای کار ۲۴ ساعته برنامه‌ریزی شود، کارمند هم می‌داند که باید برای ۸ ساعت کار به اداره محل کار خود برود و بعد از ۸ ساعت شیفت بعدی خواهد آمد و بنابراین کار خود را به راحتی انجام می‌دهد و به مسائل خود نیز رسیدگی می‌کند. اما در حال حاضر کسانی که سر مرز هستند واقعا گرفتاری دارند.»

این کارشناس ترانزیت توضیح داد: «پرسنل تمام سازمان‌های ذی‌ربطی که در آنجا مستقر هستند واقعا دچار مشکل هستند؛ چون وقتی صبح به سر کار خود می‌آیند مشخص نیست که چه ساعتی از سر کار خود بخواهند گشت و نمی‌توانند برای زندگی خود برنامه‌ریزی کنند. اگر بتوانیم پایانه‌های مرزی را ۲۴ ساعته کنیم، اولین نفع را خود پرسنل می‌برند که می‌توانند در زندگی خود برنامه‌ریزی داشته باشند ولی اکنون پرسنلی که سر مرزها هستند واقعا گله‌مند هستند.»

دبیرکل کانون سراسری انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی افزود: «ما به عنوان بازوهای اجرایی دولت این کار را تا تحقق آن پیگیری می‌کنیم. وظیفه ما این است که مسائل را بررسی کنیم و بعد نتایج را خدمت آقایان در وزارت راه و شهرسازی و معاونت حمل‌ونقل بدهیم که به طور مثال این مرز مناسب تغییر است و هماهنگی‌های لازم به عمل آمده است و اکنون می‌شود در یادداشت تفاهم یا سند دیگری که با فلان کشور می‌خواهند امضاء کنند، آن را لحاظ نمایند؛ فرضا با کشور ترکمنستان توافق کنند که مرز سرخس به صورت ۲۴ ساعته فعالیت کند.»

او یادآور شد: «این حکم تازه به ما داده شده و در واقع ما در شروع این کار قرار داریم و باید همه هماهنگی‌های لازم برای آن را به عمل آوریم که البته کار ساده‌ای هم نیست. این اقدام بسیار بزرگی است که همکاری همه سازمان‌ها را می‌طلبد و ما به عنوان هماهنگ‌کننده و خدمت‌گزار ترانزیت پیگیر این موضوع هستیم.»

به گفته غلامحسین امیری «... ما باید در این زمینه با مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل و تشکلهای حمل‌ونقلی، سازمان‌های دولتی ذی‌ربط و ... هماهنگی‌های لازم را انجام دهیم و

مرزها مستقر هستند و وظایفی را برعهده دارند، از جمله گمرک، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، نیروی انتظامی، اداره گذرنامه و ... ما باید هماهنگی‌های این سازمان‌ها را در این زمینه به‌وجود بیاوریم تا امکان ۲۴ ساعته شدن مرزها فراهم شود.»

امیری با تأکید بر این که مرز باید محل عبور باشد، اظهار داشت: «زمانی که مرز به عنوان محل عبور شناخته شود، همه مسائل درست خواهد شد، اما وقتی ما مرز را محل توقف کنیم، آن زمان است که دچار مشکل خواهیم شد.»

معاونت پیشین دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای افزود: «یکی از فاکتورهای اصلی ترانزیت، طول زمان انجام آن است. صاحب کالایی که می‌خواهد مسیر ترانزیتی ما را انتخاب کند، در ابتدا می‌خواهد بداند که آیا کالای او به موقع به مقصد خواهد رسید یا خیر. اگر کامیونی ساعت ۶ یا ۷ بعد از ظهر به مرزهای ما برسد، چرا باید مجبور باشد به دلیل اتمام ساعت کاری پایانه مرزی، تا ساعت ۸ صبح روز بعد منتظر بماند و معطل شود. بحث ۲۴ ساعته شدن مرزها می‌تواند کمک کند تا ترانزیت تایم به نقطه قوت کرایه‌ورهای ترانزیتی ایران تبدیل شود.»

دبیرکل کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با بیان این مساله که این تصمیم به صورت کلی برای تمام مرزهای ترانزیتی کشور داده شده، تصریح کرد: «اولویت اول ما مرزهای جاده‌ای است. هرچند اجرای این طرح در مرزهای دریایی بسیار راحت‌تر از مرزهای جاده‌ای است، زیرا در آنجا دیگر کشور مقابلی نداریم که بخواهیم در این زمینه با آنها به توافقی برسیم.»

امیری در خصوص هزینه‌های احتمالی این طرح گفت: «برای اجرای این طرح نیاز به صرف هزینه بالایی نیست؛ زیرا اکنون پایانه‌های مرزی ساخته شده‌اند و چه این پایانه‌ها به صورت ۸ ساعته و چه ۲۴ ساعته کار کنند، هزینه‌های آنها چندان متفاوت نیست.»

او خاطر نشان کرد: «آن چه که بیشتر می‌تواند کمبود آن احساس شود، پرسنلی است که باید در آن ساعات کار کنند. هرچند به اعتقاد من، ۲۴ ساعته شدن پایانه‌های مرزی کمک به سزایی برای پرسنل و مدیرانی خواهد بود که اکنون سر

■ **رییس فدراسیون حمل و نقل:**
 در نقطه صفر مرزی ما، سازمان حمل و نقل، مجموعه قرنطینه، نیروی انتظامی اعم از مرزبانی و... اداره گذرنامه و تعداد دیگری از سازمان‌ها مستقر هستند بنابراین ابتدا باید این قدرت وجود داشته باشد که بتوان کلیه سازمان‌هایی را که در مرز مستقر هستند، مجاب به عملیات ۲۴ ساعته در مرز کرد

■ **...توقف در مرزها، دلایل مختلفی دارد. اگر ما به همه این عوامل بازدارنده پردازیم که ۲۴ ساعته شدن مرزها نیز یکی از آنهاست، طبیعتا نتیجه بخش خواهد بود، اما اگر فقط مرزها را ۲۴ ساعته کنیم ولی در مبدأ گمرکی خودمان، در سیر و حرکت کامیون‌ها و یا دریافت ویزا با مشکل مواجه شویم، این کار توجیهی ندارد**

دائما به مرزهای مختلف سر بزیم تا بدانیم در کدام مرزها می‌توان زودتر به نتیجه رسید و از آن مرزها شروع کنیم تا به بقیه مرزها برسیم.»

همه چیزمان باید به همه چیزمان بیاید

مسعود پل‌مه، رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک و رییس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در خصوص مزایای ۲۴ ساعته شدن فعالیت گمرکات در مرزها گفت: «اگر از این دید به ۲۴ ساعته شدن فعالیت‌های گمرکی مرزهای کشور نگریسته شود که قرار است یک خدمتی ارائه شود که منجر به گردش خدمات دیگر و سرعت و بهبود کیفیت آنها خواهد شد، طبیعتا مورد استقبال ما قرار می‌گیرد، منتهی هر تصمیمی نیاز به بسترسازی دارد. طبیعتا اقداماتی که به طرف‌های خارجی نیز ارتباط پیدا می‌کنند، از الزامات پیچیده‌ای برخوردار هستند؛ چرا که فقط یک سازمان در ایران به عنوان ذی‌مدخل و مسوول در این حوزه مطرح نیست که بتواند تصمیم یک جانبه‌ای بگیرد و دستور به اجرای آن بدهد.»

او ادامه داد: «اگر در همین فضای سرزمینی و کشور خودمان بخواهیم به این موضوع نگاه کنیم، می‌بینیم در نقطه صفر مرزی ما، سازمان حمل و نقل، مجموعه قرنطینه، نیروی انتظامی اعم از مرزبانی و... اداره گذرنامه و تعداد دیگری از سازمان‌هایی که مسئولیت کنترل، نظارت و هدایت تردهای مرزی را عهده‌دار هستند، وجود دارند. بنابراین ابتدا باید این قدرت وجود داشته باشد که بتوان کلیه سازمان‌هایی را که در مرز مستقر هستند، مجاب به انجام این کار یعنی عملیات ۲۴ ساعته در مرز کرد.»

پل‌مه تصریح کرد: «این اقدام، بسترسازی‌های دیگری نیز نیاز دارد؛ از جمله در مورد نیروهایی که باید به صورت سه شیفت آنجا حضور پیدا کنند و این سه شیفته شدن ممکن است مستلزم تغییر ساختار سازمانی نهادهای دولتی باشد که خب به راحتی قابل انجام نیست؛ در نتیجه اگر قرار باشد این اتفاق شکل بگیرد، در داخل کشور با یک سلسله مسائل تودرتو مواجه هستیم که بعید می‌دانم به این سادگی‌ها و به این زودی‌ها قابل حل باشد.»

رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک با بیان این که به طور قطع ۲۴ ساعته شدن خدمات

مرزی برای هر مرزی میسر و مفید نیست، اظهار داشت: «نگاه ما باید به یک، دو یا در نهایت به آن چند مرزی باشد که از حیث تبادلات کالایی و تردد کامیونی حائز اهمیت هستند و در نتیجه تردد ۲۴ ساعته در آنها ضرورت دارد.»

او تاکید کرد: «قدم بعدی، طرف مقابل یا همان کشوری است که می‌خواهیم این تبادل را با آنها انجام دهیم و این تسهیل را از آنها مطالبه کنیم. یقینا در اینجا ارتباطات دیپلماسی موثر خواهد بود و ما این امکان را نخواهیم داشت که فارغ از توافقات دیپلماتیک، دست به کاری بزیم. در حال حاضر هم ما توافقات مختلفی با کشورهای گوناگون داریم که این توافقات یا به شکل صددرصدی اجرا نمی‌شوند، یا دچار نقصان هستند یا هر از چند گاهی یکی از طرفین به صورت یک طرفه و یک جانبه این توافقات را نقض می‌کند و به چالش می‌کشد؛ در نتیجه به صرف ۲۴ ساعته شدن مرزها شرایط مطلوب نخواهد شد.»

پل‌مه با این پیشنهاد که اگر می‌توانستیم به جای کمیت به کیفیت پردازیم، در مرحله اول مطلوب‌تر بود، تصریح کرد: «به نظر من، اگر به گونه‌ای اقدام می‌شد که از نظر تردد، فرضا محدودیت تردد وجود نداشت؛ مانند بعضی از مرزها از جمله سرخس (که روزانه ۱۸۰ دستگاه کامیون از ایران می‌تواند عبور کند و ۱۸۰ کامیون از طرف مقابل) می‌توانستیم نتیجه بهتر و موثرتری بگیریم؛ چون با وجود محدودیت تردد، ۲۴ ساعته شدن مرزها هم کمکی به ما نخواهد کرد و طبیعتا زمان را به طریق اولی از دست می‌دهیم.»

او افزود: «حتی اگر توافقی حاصل می‌شد مبنی بر اینکه بازرسی‌ها فقط در یک گمرک انجام گیرد، قدم مثبتی در تسهیل روند کسب و کار بود. طبیعتا اگر قرار باشد کامیونی که از مرزی عبور می‌کند، در هر دو طرف مرز مورد بازرسی قرار گیرد، هم هزینه افزایش پیدا می‌کند و هم شاهد اتلاف منابع انسانی و هدررفت وقت خواهیم بود. بنابراین به اعتقاد من قبل از این که بخواهیم به ۲۴ ساعته شدن گمرکات توجه کنیم، باید به کیفیت ارائه خدمات پردازیم؛ آن هم از نوعی که برای هر دو طرف مقدور باشد.»

به اعتقاد پل‌مه زمان در مرزها یک تابع وابسته است: «به این مفهوم که ما نمی‌توانیم به صورت مطلق انتظار داشته باشیم که ۲۴ ساعته شدن مرزها به خودی خود عامل اصلی برای



دریافت مجوز ترخیص کالا ارتباطی به وزارت صنعت ندارد

اختیارات گمرک قابل واگذاری نیست

وزیر اقتصاد در نامه‌ای به وزیر صنعت تاکید کرده، پذیرش اظهارنامه و اسناد ضمیمه آن به صورت الکترونیکی و تشریفات مرتبط با ترخیص که به عنوان بخشی از وظایف اصلی گمرک قلمداد شده، قابل واگذاری به سازمان دیگر نیست.

چندی قبل وزیر صنعت در نامه‌ای به طیب‌نیا خواستار توقف فعالیت سامانه مجوزهای گمرک (بخشی از پنجره واحد تجارت فرامرزی) شده بود و روز بعد از آن نیز معاون وزیر صنعت تاکید کرده که گمرک برای دسترسی به مجوزهای لازم برای ترخیص کالا باید از طریق زیرسامانه مجوزها در «سامانه جامع تجارت» اقدام کند.

ایده پنجره واحد طرحی است که به وسیله آن اطلاعات و مدارک (اسناد) تجاری، تنها از یک نقطه ورودی تسلیم گردیده و ارتباط ما بین طرف‌های درگیر در حوزه تجارت از طریق این پنجره برقرار می‌گردد. بدیهی است که این ایده بایستی در قالب سامانه‌های الکترونیکی پیاده شود.

یک نکته بسیار حائز اهمیت در طرح پنجره واحد تجارت، «مدیریت اطلاعات» آن است که حالا دو وزارتخانه صنعت و اقتصاد بر سر آن در حال کشمکش هستند. چراکه بر اساس بند ج ماده ۳۸ قانون رفع موانع تولید، گمرک مسوول ایجاد پنجره واحد تجارت شده، از سوی دیگر وزارت صنعت به موجب ماده ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، خود را مسوول ایجاد سامانه جامع می‌داند.

حالا علی طیب‌نیا به صورت تمام‌قد از مهمترین دستاورد وزارتخانه تحت امرش دفاع کرده و در نامه‌ای به وزیر صنعت، شماری از قوانین، مقررات و مصوبات دولتی را فهرست کرده، حق گمرک در مدیریت پنجره واحد را متذکر شده و به صورت تلویحی تاکید کرده دریافت مجوز ترخیص کالا ارتباطی به وزارت صنعت ندارد.

به عنوان نمونه، در نامه وزیر اقتصاد به بند ج ماده ۳۸ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور مصوب ۱۳۹۴ اشاره شده که مؤخر بر قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز است: «مسئول ایجاد پنجره واحد تجاری فرامرزی موضوع مواد ۷ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار مصوب ۹۰/۱۱/۱۶ در امور گمرکی در امر تجارت خارجی، گمرک جمهوری اسلامی ایران بوده و دستگاه‌های صادرکننده مجوز در امر صادرات و واردات و ترانزیت، موظفند نسبت به صدور مجوزهای مربوطه به صورت الکترونیکی و از طریق پنجره واحد تجاری فرامرزی مورد اشاره اقدام نمایند.»

علاوه بر این در تبصره ۶ ماده ۵۷ همین قانون به صراحت آمده است «در مورد آن دسته از فعالیت‌های اقتصادی که نیازمند اخذ مجوز از دستگاه‌های متعدد است، دستگاه اصلی موضوع فعالیت، وظیفه مدیریت یکپارچه، هماهنگی و اداره امور اخذ و تکمیل و صدور مجوز را به‌عهده خواهد داشت.» که در این راستا پنجره واحد مذکور توسط گمرک ایران به طور کامل اجرایی گردیده و کلیه داده‌ها و اطلاعات مربوط به مجوزهای سازمان‌های همجوار از طریق این درگاه و بستر تبادل الکترونیک اطلاعات اقتصادی کشور (IX) وزارت امور اقتصادی و دارایی به اشتراک گذاشته شده و در گمرکات کشور به صورت سیستمی کنترل می‌گردد.

بهبود فرآیندهای گمرکی، مرزی و ترددی باشد. در بسیاری از مقاطع ما به بیک طرفیت در تردد نمی‌رسیم که لزومی داشته باشد که فعالیت یک مرز ۲۴ ساعته باشد، یا در بعضی از مرزها فعالیت ما یک فعالیت پویا نیست. شاید در طی روز تنها ۲۰ الی ۳۰ ماشین تردد کنند که در این صورت نه توجیه اداری برای آن وجود دارد و نه توجیه اقتصادی که آن مرز بخواهد ۲۴ ساعته فعالیت داشته باشد.»

وی افزود: «همانطور که عرض کردم ما مشکلات متعددی داریم که توجه و حل آنها باعث می‌شود مدت زمان سیر حرکت از مسیر ایران به طریق اولی کاهش پیدا کند، یکی از این مشکلات توقفاتی است که در مرز شکل می‌گیرد که دلایل مختلفی دارد و صرفاً به این دلیل نیست که مرز ما از یک ساعت اداری مشخص برخوردار است و از یک ساعتی به بعد تعطیل می‌شود و تا دوباره باز شود کامیون‌ها باید آنجا منتظر باشند.»

به گفته پل‌مه «... اگر به همه این عوامل به عنوان عوامل بازدارنده بپردازیم (که یکی از آنها نیز ۲۴ ساعته شدن مرزهاست) نتایج مطلوبی به‌دست خواهیم آورد، اما اگر مرزها را ۲۴ ساعته کنیم، ولی در مبدا گمرکی خودمان، در سیر و حرکت کامیون‌ها و یا دریافت ویزا با مشکل مواجه باشیم، این کار توجیهی ندارد. هرچند در هر صورت یک قدم مثبت است و این طور نیست که هیچ تاثیری نداشته باشد ولی همان‌طور که گفتیم این اقدام یک تابع وابسته است و بیشتر در مرز سرخس و بازرگان نیاز آن احساس می‌شود.»

پل‌مه خاطر نشان کرد: «اگر مرزهایمان را به گونه‌ای تجهیز کنیم که وقتی یک کامیون سر مرز رسید، بتواند با ایکس‌ری، آن هم نه تنها یک دستگاه ایکس‌ری، تردد کند و زمان کمی برای بازرسی مدارک و اسناد صرف شود و نیز بتوانیم صرفاً با استفاده از کنوانسیون‌های حمل و نقلی، عملیات گمرکی را اجرا کنیم، یقیناً در این حالت ۲۴ ساعته شدن موثر خواهد بود؛ در غیر این صورت بعید می‌دانم نتیجه مطلوب حاصل شود. هر چند که در یک مقطع زمانی، شاید باعث شود که ما از تردد روانی برخوردار شویم، ولی به طور قطع وقتی استمرار پیدا کند و سایر عوامل تاثیرات خود را بر این ۲۴ ساعته شدن بگذارند، نتیجه مطلوب نخواهیم گرفت.»



- مدیر امور کارنه تیر اتاق بازرگانی ایران در میان شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، خاصه شرکت‌های کریر از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. همگان دوستش دارند، اما از رویارویی با او نیز اجتناب می‌کنند؛ چراکه تا نامی از تضمین کارنه تیر و جریمه و تحریم و بایکوت به میان می‌آید، دیگر نیازی به اندیشیدن به خون‌های دیگر موجود در حمل و نقل چون ویزا، دوزولا، سامانه، ترانزیت و قاچاق، حق توقف، اسقاطی بودن کامیون‌ها و..... نیست. به هر شکل باید خوان اول را به گونه‌ای حل کنند تا بتوانند وارد گود حمل و نقل اعم از فرورادر و کریر شوند. شاید به همین دلیل بود که صندلی خالی در این سمینار به چشم نمی‌خورد.

به اعتقاد نگارنده، در بخش کارنه تیر اتاق بازرگانی بیش از آنکه قانون و ضابطه حاکم باشد، روش سنتی و نمره دادن مطرح است و عجیب آن که این روش غیرمنطقی در میان سایر مسوولان پنجره‌های مختلف حمل و نقل نیز جا افتاده است و همه آنهایی هم که به صورت زنجیره‌ای در امر حمل و نقل بین‌المللی مسوول و خدوم هستند در این زمینه سکوت کرده‌اند. لذا زمانی که اعلامیه سمینار کارنه تیر میان دست‌اندرکاران توزیع شد، مشخص بود که هیچ صندلی خالی نخواهد ماند؛ به چند دلیل: محبوبیت و مدیریت و رفاقت مدیر امور کارنه تیر در میان کاربران کارنه تیر؛ نقش کلیدی کارنه تیر برای شروع فعالیت در امور حمل و نقل بین‌المللی و ناشناخته ماندن و متغیر بودن شرایط چگونگی استفاده از کارنه تیر برای کاربران و حتی کارکنان نهادهای دولتی ذیربط.

- در آغاز سمینار، نخست مدیر کارنه تیر که گرد

واکاوی سمینار تخصصی آموزشی کنوانسیون تیر

سمیناری پر صدا ... اما بی صدا

حوران دخت عمادزاده

کارشناس و پژوهشگر حمل و نقل بین‌المللی

سوم بهمن ماه ۱۳۹۵ سمینار تخصصی آموزشی کنوانسیون تیر تحت عنوان «کارنه تیر، سند فرصت یا چالش» در محل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران برگزار شد. سمیناری که اکثر مدعوین آن را نسل جوان شاغل در شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، مدیران شرکت‌های کریر و فرورادر، مسوولان تشکلهای حمل و نقل و تعدادی از مدیران نهادهای دولتی تشکیل می‌دادند.

می‌گویند این فرهنگ ایرانیان است که دائم نق بزنند و بیش از آنکه نیمه پر لیوان را بنگرند، از نیمه خالی آن سخن بگویند. با این حال، هر چند عده‌ای معدود نقد را غر و تعریف را تبلیغ می‌دانند، اما نقد و انتقاد منطقی و صحیح می‌تواند زوایای چگونگی یک فعالیت خاص را طرح و امکانات و فرصت‌های مطلوب همراه با ارائه راهکارهای مفید برای کاربران آن ایجاد کند. بنابراین این گزارش را با نیمه پر لیوان شروع می‌کنیم که البته می‌توان در درون آن، مزه گس و ملس نقد را هم حس کرد.



هرچند سمینار مورد بحث با تیر سمینار تخصصی آموزشی کنوانسیون تیر عنوان شده بود، اما جمله کوچک‌تر ذیل تیر «کارنه تیر، سند فرصت یا چالش» نوید طرح مسائل مهم‌تری و بحث‌برانگیزتری را می‌داد که متأسفانه شاهد آن نبودیم؛ خاصه آنکه حمل و نقل بین‌المللی در کشور ایران خاصه در بخش کارنه تیر هیچگاه بدون تنش و استرس نبوده است.

فراموش نکنیم همانگونه که حمل و نقل زیربنای اقتصاد تلقی می‌گردد، سیاست و روابط دیپلماتیک میان کشورها نیز نقش بسیار مهمی در پیشرفت و یا پسرفت حمل و نقل و رقابت با کشورهای دیگر ایفا می‌کند که در نتیجه تأثیر به‌سزایی در کندی و تندی کار، تعطیلی و یا رونق کسب و کار شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، نزول و صعود قیمت‌ها، تورم و عدم امکان رقابت را در عرصه حمل و نقل بین‌المللی و از همه قابل‌تامل‌تر، تالی فاسدی همه‌جانبه دارد که همواره به شکل‌های گوناگون شاهدش هستیم.

در سمینار مورد بحث علیرغم انتظار مدعوین، از چالش‌ها و فرصت‌های ازدست رفته هیچ سخنی به میان نیامد و آنچه هم که به‌عنوان آموزش بیان شد تعریف کنوانسیون تیر و رویه‌های اجرایی تیر، تغییر و تحولات در مقررات کنوانسیون تیر به‌صورت خلاصه بود که بیش از آنکه رفع نیاز باشد، موجب ایجاد انبوه سوال برای مدعوین بود؛ به عبارت دیگر، آنچه که بیان شد در کلاس‌های آموزشی کارنه تیر به تفصیل تدریس می‌شود.

(- شاید اگر اشاره‌ای به وظایف موسسه ضامن، سلسله تضمینات و مسوولیت‌های شرکت‌های

و.... به نمایش گذاشته شد.

قابل ذکر است نمایش آمار قاچاق از جمله سیگار، مواد مخدر، کالای اظهارنشده، انسان، حمل کالای غیرمجاز در محفظه بار و پرونده‌های مفتوح، تکان‌دهنده‌ترین و قابل‌تامل‌ترین بخش آمارها بود که البته بررسی جدی و آسیب‌شناسی جداگانه‌ای را طلب می‌کند.

- از نکات ظریف این سمینار که شاید تنها توجه و نظر افراد نکته‌بین را به خود جلب می‌کرد، تکرار نام «تشکل‌ها»، «انجمن‌ها» بود و نه تنها انجمنی خاص!... در واقع انجمن‌هایی که هنوز برای خود قائل به قلمروی انحصاری فعالیت هستند، اینک اندیشه‌های مختلف و نوینی را در کنار خود داشتند.

این تحول جدیدی است که دولت و همچنین اتاق بازرگانی، تعدد و تکرر اندیشه را در قالب تعدد و تکرر انجمن‌ها به شکل‌های مختلف پذیرفته و آن را راهی به‌سوی نوآوری و به‌کارگیری تکنولوژی‌های جدید در عرصه حمل و نقل بین‌المللی و کاهش مشکلات دانسته است.

در پایان سمینار نیز تندیس‌هایی از کارنه تیر میان تعدادی از مدیران بخش خصوصی و دولتی که خدماتشان از دیدگاه مدیران بخش کارنه تیر قابل تقدیر بود، اهدا شد و به این ترتیب سمینار خاتمه یافت و صندلی‌ها خالی شد.... نتیجه؟

نیمه پر لیوان و محاسن سمینار بیان شد: آنچه که روزانه در مطبوعات و جراید به‌صورت کلیشه‌ای قلم می‌خورد و می‌خوانیم... اما جای خالی پانل پرسش و پاسخ و مناظره‌های که باید صورت می‌گرفت و نگرفت و در واقع نیمه خالی لیوان.

پیری و بازنشستگی و همین‌طور عشق و علاقه به حرفه‌اش پس از سی و اندی سال در چهره‌اش پیدا بود، تاریخچه‌ای از کارنه تیر و موفقیت‌هایی که در این راه کسب شده بود، بیان کرد و تریبون را به دیگری سپرد.

- مجری و اداره‌کننده سمینار با تبحر خاص و تجربه‌ای که در طی سالیان دراز در امر تدریس کارنه تیر کسب کرده است، سمینار را به شکل مطلوبی اجرا و مدیریت کرد، به‌طوری‌که سمیناری که طبق برنامه زمان‌بندی شده باید ساعت ۱۳:۳۰ به پایان می‌رسید تا بیش از سه ساعت افزون بر آن ادامه یافت، بدون آنکه اعتراضی، سخنی، خمیازه‌ای و یا غرولندی از این و آن دیده و یا شنیده شود. جالب اینکه با وجود آنکه بیش از ۴۰ سال از الحاق ایران به کنوانسیون تیر می‌گذرد، هنوز همگان باکنجکاو به سخنان آموزشی و تخصصی و گاه تکراری و اعلام ارقام و آمارهای مجری سمینار گوش فرا می‌دادند.

- مسوولین دولتی چه آنان که به تازگی در این عرصه پای به میدان گذاشته و چه آنان که بیشتر با درد حمل و نقل آشنایی داشتند، سخنان کوتاه و طبق معمول دلگرم‌کننده‌ای ایراد کردند، سپس مدیران تعدادی از تشکل‌ها، انجمن‌ها، فدراسیون، کانون، کمیسیون‌های مرتبط با حمل و نقل نیز دردها را بنا به تجارب خود بیان کردند. آنگاه آمارهای حمل و نقل از جمله تعداد شرکت‌های حمل و نقل، کریر، فورواردر، تعداد کارنه‌های صادره ایران و سایر کشورها، جنسیت فعالان حمل و نقل اعم از کارمند و مدیرعامل، چگونگی دریافت دستمزدها، تحصیلات، علایق‌شان به نشریات حمل و نقلی

■ شاید اگر در این سمینار اشاره‌ای به وظایف موسسه ضامن، سلسله تضمینات و مسوولیت‌ها شرکت‌های حمل ... نحوه دریافت تضمین، بیمه کارنه تیر، و اینکه چرا باید شرکت فورواردر و کریر هر دو سپرده نقدی بگذارند، سخنی به میان می‌آمد، هدف از برگزاری آن کارنه تیر؛ سند فرصت یا چالش) بیشتر به تحقق نزدیک می‌شد

ایران در سال ۱۳۵۶ به کنوانسیون تیر ملحق شد و اتاق بازرگانی وقت مسوولیت صدور و تضمین کارنه تیر را به سندیکای وقت حمل و نقل بین‌المللی واگذار کرد. بدین ترتیب، در واقع هفت سال صدور کارنه تیر نادیده انگاشته شد و واقعیت امر مبهم باقی ماند.

- مدرس کارنه تیر در سخنان آموزشی خود اعلام کرد به منظور تسریع در انجام امور کارنه تیر بهتر این است که کاربران به زبان ترکی و روسی تسلط داشته باشند. در اینجا این سوال پیش می‌آید که چنانچه دانستن زبان ترکی و روسی از اهمیت خاص برخوردار است، چگونه در کلاس‌های آموزشی این تمهید آموزشی در نظر گرفته نشده است. علاوه بر این، زبان رایج در حمل و نقل بین‌المللی انگلیسی است و اوراق کارنه تیر هم به زبان انگلیسی منتشر می‌شود.

آیا کارنه تیر در ترکیه و روسیه به زبان کشور متبوعه‌شان است که چنین توصیه‌ای به کاربران ایرانی می‌شود که زبان انگلیسی را هم در بعضی مواقع به سختی متوجه می‌شوند و در صورت تایید این امر، آیا امکان اینکه اتاق ایران از طریق ایزو از کشورهای ذکر شده درخواست کند از نگارش زبان‌های متبوعه در کارنه تیر خودداری کنند، وجود ندارد؟ مضافاً اینکه آیا اگر کاربر ایرانی، کارنه‌ای را به صورت فینگلیش (فارسی - انگلیسی) تکمیل کند، مورد قبول بخش کارنه تیر اتاق و یا گمرک ایران و یا سایر کشورها قرار می‌گیرد؟!

- دفترچه‌هایی با شکل ظاهری کارنه تیر (وله‌ها و سوش) به صورت نمونه در ابتدای ورود به سمینار در اختیار همگان گذاشته شد. به نظر می‌آید با توجه به حساسیت‌های حقوقی بخش کارنه تیر به منظور ثبت صحیح اطلاعات در صفحات مانیفست کارنه تیر، اصلاح این بود که مسوولان آموزشی کارنه تیر اتاق با توجه به هزینه‌های گزافی که از شرکت‌های کریر بابت آموزش دریافت می‌کنند، نسبت به ترجمه رسمی این دفترچه‌های کارنه تیر اقدام می‌کردند و بدین ترتیب گامی در جهت کاهش مشکلات شرکت‌های حمل و نقل برمی‌داشتند.

- هرچند برخی از مدیران ذکر شده در لیست سخنرانی در سمینار حضور نداشتند، اما از میان سخنرانان نهادهای دولتی مدیرکل دفتر

ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در سخنرانی کوتاه خود، به مورد قابل توجهی اشاره و اعلام کرد این سمینار متعلق به کاربران کارنه تیر است؛ آنان باید سخن بگویند و ما مستمع باشیم و پاسخگو... درود بر ایشان

- علیرغم زحمات و هزینه‌هایی که برای برگزاری سمینار به عمل آمده بود، سمینار مورد بحث نه آموزشی بود و نه مناظره و نه آسیب‌شناسی؛ بلکه بیش از هرچه، حضور در صحنه بخش کارنه تیر ... و شاید بُعد تبلیغاتی آن بیشتر به چشم می‌آمد.

- ارقام و آمارهای ارائه شده از سوی مدرس کارنه تیر، البته از تلاش و پیگیری قابل تقدیر ایشان حکایت داشت و تمامی موارد داخلی شرکت‌های حمل از جمله جنسیت کارکنان، علاقه‌شان به نشریات، میزان حقوق و وضعیت تامین اجتماعی و غیره... به نمایش گذاشته شد، اما آمار مرتبط با موضوع سمینار که چگونه و چه میزان بابت تضمین کارنه تیر از شرکت‌های حمل و نقل متقاضی کارنه تیر دریافت می‌شود و آمار خسارت‌هایی که از بابت کسر و یا تخلفات توسط موسسه ضامن ایران (اتاق) به ایزو پرداخت شده (که اهمیت خاصی برای همگان اعم از بخش خصوصی و نهادهای دولتی داشت) ارائه نشد.

بنابراین این سوال را به ذهن متبادر می‌کرد که آیا آمار میزان حقوق کارکنان شرکت‌های حمل و نقل که در واقع ارتباطی به موضوع سمینار نداشت، بیشتر حائز اهمیت است و یا ارائه آمار مقایسه قیمت فروش کارنه تیر، میزان دریافتی بیمه کارنه تیر و هزینه‌های دریافتی از محل کارنه تیر؟!

- در انتهای سمینار تندیس‌هایی از کارنه تیر میان تعدادی از مدیران بخش خصوصی و دولتی توزیع شد که با توجه به عدم ارتباط بعضی از عزیزان با کارنه تیر جای سوال داشت.

- بدیهی است وجود پانل‌های پرسش و پاسخ و پاسخ‌گویی مسوولان به مدعوین می‌تواند محکی برای نتیجه‌گیری از تشکیل چنین سمینارهایی و نقش آموزشی آن باشد. فقدان چنین پانلی، سمینار پرصدا را بی‌صدا و یک‌سویه می‌کند و باعث می‌شود مدعوین با انبوهی از سوالات بی‌پاسخ سالان را ترک کنند و همچون همیشه این حکایت... همچنان باقی بماند.

حمل و نقل ... و آنگونه که مورد نظر شرکت‌های حمل و نقل بود، یعنی نحوه دریافت تضمین، بیمه کارنه تیر، حوادث پیش‌بینی نشده و اینکه چرا باید شرکت فورواردر و کریر هر دو سپرده نقدی بگذارند، سخنی به میان می‌آمد، هدف از برگزاری این سمینار (کارنه تیر؛ سند فرصت یا چالش) بیشتر به تحقق نزدیک می‌شد.

- توضیحات بیش از ۵ ساعته مدرس کارنه تیر کافی به مقصود نبود. چرا که وی بلاقطعاً و بدون دادن فرصت به مدعوین، بیشتر مشغول اطلاع‌رسانی از سرفصل‌های کارنه تیر و حواشی پیرامون آن بود. حال آنکه اکثریت حاضر سولاتی داشتند و انتظار می‌رفت پانلی به منظور امکان طرح مشکلات و سولات در نظر گرفته شود.

- جای تعجب است که مدیر و مجری سمینار و حتی یکی از سخنرانان، الحاق ایران به کنوانسیون تیر را سال ۱۳۶۳ اعلام کردند؛ در حالی که

انتخاب یک ایرانی به عضویت شورای اجرایی تیر

برای اولین بار پس از ۳۲ سال عضویت در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی تیر، یک ایرانی به عضویت شورای اجرایی کنوانسیون تیر انتخاب شد.

مصطفی آبتی، معاون دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران، به مدت دو سال به عضویت شورای اجرایی تیر TIREXB، با رای قاطع انتخاب شد.

شورای اجرایی تیر بالاترین مرجع تصمیم‌گیری و بازوی تصمیم‌سازی کمیته اداری تیر است. گفته می‌شود در کسب این موفقیت سفیر و کارکنان نمایندگی مستقر در ژنو و اتاق ایران تلاش زیادی داشته‌اند. کنوانسیون گمرکی تیر، بزرگ‌ترین کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی با ۷۰ عضو از شرق تا غرب جهان است که ترانزیت کالا تحت پوشش کارنه‌تیر با تسهیلات ویژه در این مسیرها را پوشش می‌دهد. تصمیمات این شورا در راستای تسهیلات و اصلاح کنوانسیون و حل مسایل پیش روی اعضا مجمع کمیته اداری تیر است. تاکنون سه مرتبه ایرانی‌ها در این انتخابات کاندید شده، ولی رای نیاورده بودند.

کنوانسیون گمرکی سازمان ملل متحد در رابطه با حمل و نقل بین‌المللی کالا تحت پوشش کارنه‌تیر از مهمترین و جامع‌ترین مقررات گمرکی در سیستم ترانزیتی جاده‌ای است که ناظر بر روابط بین حمل‌کننده، گمرک و سازمان ضامن است. از سال ۱۹۷۵ کنوانسیون تیر ۱۹ بار اصلاح شده است. آخرین اصلاحات کنوانسیون که از ۱۷ فوریه ۱۹۹۹ قابل اجرا شده بهبود قابل ملاحظه‌ای در ارائه رویه TIR در سطوح ملی و بین‌المللی ایجاد کرده، امکان کنترل گمرکی را افزایش داده و همکاری بین‌المللی و هماهنگی اعضای اجرایی TIR را بهبود بخشیده است.



مدیرکل حمل‌ونقل و پایانه‌های استان هرمزگان طی گزارشی از راه‌اندازی اولین سامانه پیامک پاسخگو در پایانه‌های بار کشور در بندرعباس خبر داد.

مهندس غلامعباس بهرامی‌نیا توضیح داد: «در راستای ارتقای سطح عمومی ارائه خدمات به بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و برای اولین بار در کشور، یک سامانه پیامک پاسخگو در پایانه بار بندرعباس با شماره ۳۰۰۶۴۱۴ راه‌اندازی شد.»

بهرامی‌نیا با اشاره به این که اجرای این برنامه، در راستای دستیابی به طرح یکسره بار و در ادامه فاز ۶ از طرح پایانه بار الکترونیکی (BCT) بوده است، به تفاوت آن با سایر سامانه‌ها اشاره کرد و افزود: «در این سامانه علاوه بر امکان دریافت و پاسخ به پیامک سایر هموطنان، با توجه به متصل بودن به نرم‌افزار (CTMS) پایانه بار و امکان ارائه اطلاعات مختلفی از جمله: راهنما (کد ۱۳۵)، میزان ورودی و خروجی پایان در ۲۴ ساعت گذشته (کد ۱)، میزان انتظار بارگیرهای مختلف جهت اخذ بار (کد ۲) و نمایش اعتبار نوبت جهت پیش‌بینی زمان بارگیری (کد ۳) میسر شده که رانندگان، صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای می‌توانند از آن استفاده کنند.»

مدیرکل حمل‌ونقل و پایانه‌های استان هرمزگان در پایان افزود: «کلیه خدمات‌گیرندگان بخش حمل‌ونقل جاده‌ای می‌توانند با ارسال پیامک به شماره ۳۰۰۶۴۱۴ انتقادات و پیشنهادات خود را مستقیماً به مدیر پایانه بار بندرعباس انعکاس داده و حداقل ظرف ۲۴ ساعت جواب خود را از طریق پیامک دریافت کنند.»

راه‌اندازی اولین سامانه پیامک پاسخگو در پایانه بار بندرعباس



طبق گزارشی که اخیراً از طرف انجمن خیرین راه و ترابری در اختیار ما گذاشته شده، این انجمن از ابتدای فعالیت خود که حدود ۲ سال از آغاز آن می‌گذرد تاکنون در مجموع ۸۹۰ کیلومتر روکش آسفالت و احداث راه‌های روستایی، ۵ نقطه اصلاح راه‌های سانحه‌خیز و احداث ۲۳ دستگاه پل انجام داده و جمعاً حدود ۱۴۷ میلیارد و ۲۷۵ میلیون تومان هزینه کرده است که بر طبق گفته رییس این انجمن، سهم خیرین از این مبلغ حدود ۶۰ میلیارد تومان بوده و مابقی آن از طرف دولت و به عنوان مشوق برای جلب مشارکت داده شده است.

به سراغ مسوولان این انجمن خیریه رفتیم و با آقایان صادق افشار، رییس هیات مدیره و ولی فهیمی، مدیرعامل این انجمن گفتگویی در خصوص فعالیت‌های انجمن خیرین راه و ترابری انجام دادیم که در ادامه خواهید خواند.

بازوی سوم مدیریت در ایجاد زیربنای حمل و نقل
به‌ویژه در مناطق محروم

راه خیر

سپیده کرمی





■ **صادق افشار: انجمن خیرین راه با این هدف تشکیل شد که نیات خیر را با نیازهای واقعی مناطق مختلف سازمان دهی کند. در واقع انجمن ما بین نیازهایی که در برنامه‌ها موجود است و نیازهایی که در مناطق مختلف وجود دارد و منتقل می‌شود، نقش واسطه را ایفا می‌کند**

■ **در بودجه‌های سالیانه وزارت راه پیش‌بینی شده که اگر خیرینی در یک منطقه آمادگی داشته باشند زیرسازی راه روستایی را آماده کنند، برای روسازی آن، قیر رایگان توسط ادارات کل راه‌وترابری و واحدهای ذی‌ربط در وزارت راه تامین می‌شود تا به‌عنوان یک مشوق عمل کند**

راه‌های روستایی و راه‌های مناطق محروم) تا حدودی کم‌کاری شده است و فرصت برای این که خدمات لازم به این مناطق ارجاع شود وجود نداشته است. بنابراین انجمن در بخشی که تا حدودی مورد غفلت واقع شده ورود پیدا کرده است تا بتواند کاستی‌های آن را از طریق کمک‌های مردمی و خیرینی که می‌توانند در این حوزه وارد شوند، جبران کند.

قابل ذکر است که انجمن بیشتر حوزه عمل خود را روی توسعه راه‌های روستایی و مناطق محروم متمرکز کرده است.

ترابران: چه مشکلاتی در رابطه با راه‌های کشور وجود دارد که انجمن خیرین راه و اعضای آن احساس کردند که نیاز است برای رفع آنها به این مقوله ورود پیدا کنند؟

■ **افشار:** طبیعتاً کمبود منابع رسمی مصوب برای اجرای پروژه‌ها، مانع رفع تمامی نیازها است. طبیعی است که اگر بتوان مدیریت کرد و کسانی که مایلند در منطقه خودشان یا به صورت عام، خدماتی ارائه دهند، ترغیب و تشویق شوند، آن منابع به رفع کمبود منابع رسمی کمک خواهد نمود و باعث تسریع در انجام پروژه‌ها در مناطق مورد نیاز می‌شود.

البته حضور انجمن فقط در بخش مالی قضیه نیست، بلکه به اشکال مختلف در این امر فعالیت دارد؛ به طور مثال نیروهای کارشناسی می‌توانند در طراحی بهینه پروژه‌ها کمک کنند، حتی ممکن است در اداری مشغول به کار باشند یا ارتباطی داشته باشند که بشود از طریق آنها ماشین‌آلات لازم برای انجام پروژه‌ها را تهیه کرد. ما سعی می‌کنیم که این نیات خیر را به سمت رفع کمبودها هدایت کنیم.

البته مصادیق آن متفاوت است، گاهی یک نمازخانه در منطقه‌ای که عده‌ای رفت‌وآمد می‌کنند یک مصداق نیاز است و گاهی رفع خطر از یک نقطه سانحه‌خیز. همچنین ممکن است یک راه روستایی که ارتباط روستاییان را با نقطه‌ای مانند مراکز خرید و فروش یا مدارس برقرار می‌کند به عنوان پیش‌نیاز مطرح شود. خیرین باید به این پروژه‌ها وصل شوند و انجمن چنین مسوولیتی را بر عهده گرفته است. البته ابزارها و روش‌های تشویقی مختلفی به کار گرفته شده؛ از جمله این که با کمک وزارت راه‌وشهرسازی در بودجه‌های سالیانه پیش‌بینی شده که اگر خیرینی

ترابران: انجمن خیرین راه و ترابری از چه سالی و با چه هدفی تشکیل شد؟

■ **صادق افشار:** تلاش اولیه برای تشکیل انجمن خیرین راه‌وترابری، توسط تعدادی از پیشکسوتان وزارت راه در سال ۱۳۹۱ صورت گرفت، اما به دلیل تشریفات مقدماتی برای تشکیل انجمن و اخذ مجوزهای لازم، این انجمن به طور رسمی فعالیت خود را در سال ۱۳۹۳ آغاز کرد.

هدف اولیه و اصلی از تشکیل انجمن جلب و هدایت کمک‌ها و مشارکت‌های مردمی برای رفع نیازهایی بود که در رابطه با بحث تردد و حمل‌ونقل در نقاط محروم وجود داشت. همانطور که می‌دانید از دیرباز در فرهنگ ایرانیان تمایل به ورود در این نوع فعالیت‌ها یعنی مشارکت در رفع موانع رفت و آمد مردم وجود داشته؛ منتهی در گذشته اینگونه اقدامات بیشتر معطوف به ساخت پل توسط خیرین محلی بود و به صورت پراکنده صورت می‌گرفت، اما به هر حال این فرهنگ عامه وجود داشته است. براساس اعتقادات مذهبی هم می‌بینیم که پیامبر گرامی اسلام در رفع موانع از سر راه رفت و آمد مردم تأکید داشتند و این امر به عنوان یک صدقه جاریه تلقی می‌شود.

انجمن ما نیز با این هدف تشکیل شد که هم این نوع تفکر را توسعه بدهد و هم این که نیات خیر موجود را با نیازهای واقعی مناطق مختلف سازمان‌دهی کند. قطعاً این کار از طریق ارتباط با خود وزارتخانه می‌توانست محقق شود؛ در واقع این وزارت راه‌وشهرسازی است که نیازهای واقعی در مناطق مختلف و در چارچوب برنامه‌های پنج ساله را می‌شناسد، بنابراین انجمن خیرین بین نیازهایی که در برنامه‌ها موجود است و نیازهایی که در مناطق مختلف وجود دارد و منتقل می‌شود، نقش واسطه را ایفا می‌کند.

■ **ولسی فهیمی:** در ادامه توضیحات آقای افشار باید اضافه کنم که شبکه حمل‌ونقل به دو بخش تقسیم می‌شود؛ بخش‌های شریانی یا شبکه‌های اصلی مانند آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی و فرعی که عمدتاً دولت متولی آنها است و تا حدودی آن را اجرا کرده است، ولی نسبت به شبکه مویرگی که سلول‌های اندامی یک جامعه را تغذیه می‌کنند (همان



■ ولی فهیمی: باید جامعه متوجه شود نیاز به زیرساخت‌های حمل‌ونقل یک نیاز بلندمدت توسعه‌ای و یک نیاز جمعی است. باید یک بسیج همگانی برای توسعه وجود داشته باشد و همه به هر شکلی حمایت کنند؛ حالا یا از طریق تامین منابع و یا راه‌های دیگر

در یک منطقه آمادگی داشته باشند زیرسازي راه روستايي را آماده کنند، براي روسازي آن، قير رايگان توسط ادارات كل راه و ترابري و واحدهاي ذی ربط در وزارت راه تامين مي شود كه خود اين امر به عنوان يك مشوق عمل مي كند و اکنون در مناطق مختلفی به مرحله اجرا درآمده و آمار پروژه‌هایی كه از اين طريق اجرا شده هم وجود دارد.

همچنين ممكن است يك مهندس مشاور اعلام آمادگي كند كه به طور رايگان پروژه‌اي را طراحي كند. اين هم جزو كارهاي ما تعريف شده و امكان استفاده از خدمات مشاورين وجود دارد. به طور خلاصه؛ ما امكان اتصال اين پتانسيل‌ها؛ از جمله نيروي انساني، ماشين آلات و منابع مالي را با نيازهاي موجود در مناطق محروم، فراهم مي كنيم.

هدف اصلي نيز اين است كه عدالت نسبي در توزيع امكانات در مناطق مختلف فراهم شود.

■ فهیمی: همين طور كه آقای مهندس اشاره كردند، وسعت نياز و محدوديت‌هايي كه در منابع و امكانات وجود دارد، اين انگيزه را ايجاد كرده كه تلاش كنيم تا بخشي از اين نيازها را از طريق امكانات مردم و جامعه تامين كنيم؛ به

طور مثال بر اساس آخرين آمار حدود ۲۰۰ هزار راه روستايي در کشور وجود دارد كه نزديك به ۵۰ هزار كيلومتر آن فاقد روسازي و آسفالت است.

اگر بخواهيم همين ۵۰ هزار كيلومتر را آسفالت كنيم، به منابع، امكانات و زمان زيادي نياز است كه با توجه به برنامه و منابعي كه دولت در اختيار دارد، امكان پذير نيست. بنابراين محور فكري و برنامه‌هاي انجمن اين است كه بتوانيم از طريق بخش خصوصي و مشاركت‌هاي مردمی بخشي از اين نيازها را بر طرف كنيم.

ترابران: آیا انجمن وارد مسایل اجرایی پروژه‌ها نیز می‌شود یا تنها از لحاظ مالی کمک می‌کند؟

■ افشار: سعی می‌کنیم حتی المقدور در اجرای پروژه‌ها دخالت نداشته باشیم. البته بخش‌هاي مدیریت و نظارت بر کیفیت و مراقبت از اين كه با طرح‌هاي مورد نياز منطبق و در چارچوب طرح‌هاي مصوب باشد را انجام می‌دهيم، اما در بخش اجرا حتی الامكان ورود نمی‌کنيم، مگر در مواردی كه جنبه‌هاي كارشناسي داشته باشد؛ مثلاً نياز باشد كه به کیفیت و اجرای بهينه كار يا تسريع آن نظارت داشته باشیم. ما عمدتاً در اين پروژه‌ها به عنوان هماهنگ‌کننده ايفاي نقش می‌کنيم.

ترابران: روش شناسایی و انتخاب پروژه‌ها برای اجرا به چه صورت است؟

■ افشار: ما علاوه بر اين ساختاري كه در تهران داريم، به تدريج در حال شكل دهی مراکز استاني هستيم. در حال حاضر ادارات كل راه عمدتاً به عنوان اجزای مرتبط با اين مجموعه فعال هستند. آنها در جلسات ساليانه يا مقاطع مختلف در مورد اهداف انجمن توجیه می‌شوند و در نتیجه يکي از راه‌هاي اتصال انجمن با پروژه‌ها، ادارات كل راه و ترابري هستند كه در جريان نيازها قرار دارند. البته به صورت ستادي نيز دوستان ليستی از نيازها را از وزارت‌خانه جمع می‌کنند.

■ فهیمی: نيست اصلي انجمن اين است كه در آینده به عنوان بازوی سوم مدیریت در ايجاد زيربناهای حمل و نقل مخصوصاً در مناطق محروم نقش داشته باشد.

ترابران: برای جلب مشارکت افراد در این پروژه‌ها از چه طریقی اقدام می‌کنید؟

■ افشار: باید به اين نکته توجه داشته باشيد

كه چندان از عمر تشكيل انجمن نمی‌گذرد و بايستي كارهاي تكميلي ديگري نيز در اين راستا انجام شود؛ از جمله ارتباط رسانه‌اي بيشتري و نهايتاً تبیین و معرفی اهداف انجمن از طريق شبكه‌هاي مجازي تا عده بيشتري در جريان اين نيازها قرار بگيرند. البته در دو سال گذشته تعداد پروژه‌ها نسبتاً خوب بوده، اما به نظرم می‌رسد كه می‌توان فعاليت را بيشتري توسعه داد.

انجمن خيرين حسابي در بانك پاسارگاد به شماره ۲۰۴۸۰۰۱۱۳۱۶۹۶۷۱ دارد كه از طريق جلب اعضاي حقيقي و حقوقی و پرداخت مبلغی به عنوان حق عضویت، تامين مالي می‌شود. از طريق اين شماره حساب، كسانی كه بخواهند عضو انجمن شوند می‌توانند كمك‌ها يا حق عضویت خود را به حساب انجمن واریز كنند. البته اين مبلغ، چندان قابل ملاحظه نيست و عمدتاً صرف كارهاي كارشناسي و موارد اينچنيني می‌شود؛ زيرا پروژه‌هاي زيرساختي و عمراني، پروژه‌هاي گران‌قيمتي هستند.

به طور طبيعي نوع اصلي مشاركت و كمك اين است كه شخص خيّر با اراده خود يك پروژه را انتخاب می‌كند و بعد اجزای اجرايي را ما با كمك انجمن و همكارانمان در ادارات كل راه فراهم می‌كنيم تا متناسب با نيتي كه آن شخص دارد، پروژه انجام شود. انجمن بايد مراقبت كند كه جوهی كه او پيش‌بيني كرده، به طور دقيق در محلی كه نيست كرده هزينه شود، بنابراين اين شايد متعارف‌ترين و عملي‌ترين و اجرايي‌ترين روش برای جلب منابع باشد.

■ فهیمی: به عبارت ديگر، كار ما تبديل ظرفيت‌هاي بالقوه به بالفعل است. ظرفيت‌هاي بالقوه‌اي در هر منطقه وجود دارد و اين كه بالفعل شود و در مسير اجرا قرار بگيرد، يکي از دغدغه‌ها و محورهاي كاری انجمن است كه اين ظرفيت‌ها را از بالقوه به بالفعل درآورد.

ترابران: خيرين چطور می‌تواند با انجمن در تماس باشند؟

■ فهیمی: انجمن سايتي دارد كه در آن سايت هم می‌توانند عمل‌كرد انجمن را ملاحظه كنند و هم با چارچوب كلي و نحوه كمك‌ها آشنا شوند. اساسنامه انجمن، پروژه‌ها و ساير اطلاعات تكميلي در آنجا وجود دارد. البته همانطور كه عرض كردم ما درصدد تكميل مكانيزم‌هاي ارتباطي خود با جامعه هستيم. اين مجموعه يك

■ **فهیمی:** متولی راه‌های شریانی مانند آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی و فرعی، عمدتاً دولت است و کم‌وبیش اجرای این پروژه دنبال می‌شود، ولی نسبت به راه‌های روستایی و راه‌های مناطق محروم تا حدودی کم‌کاری شده، بنابراین انجمن خیرین در بخشی که تا حدی مورد غفلت قرار داشته، ورود کرده است

کیلومتر و رکش آسفالت و احداث راه‌های روستایی، ۵ نقطه اصلاح راه‌های سانحه‌خیز و احداث ۲۳ دستگاه پل انجام شده و جمعا حدود ۱۴۷ میلیارد و ۲۷۵ میلیون تومان هزینه شده که سهم خیرین حدود ۶۰ میلیارد تومان از این مبلغ بوده است.

ترابران: ... و نکته آخر؟

■ **افشار:** درخواست ما این است که رسانه‌ها بیش از گذشته به کمک ما بیایند و مردم نیز کمک کنند. به هر حال بخشی از هموطنان ما در نقاطی از کشور، از حداقل امکانات نیز برخوردار نیستند و برکت زندگی افرادی که از امکاناتی برخوردار هستند در کمک به افراد فاقد این امکانات خواهد بود. این مساله هم باور مذهبی ما و هم یک اصل ثابت شده منطقی است که اگر توجه انسان به نقاط محروم باشد، خداوند راه را برای او بیشتر باز می‌کند و در زندگی برکت بیشتری دریافت خواهد کرد. انتظار این است که با فرهنگ غنی که در مملکت ما وجود دارد مشارکت در این زمینه‌ها بیشتر شود و بیشتر بتوانیم گره از کار هموطنان خود در نقاط محروم باز کنیم.

آموزش و پرورش تقریباً یک نیاز فردی است و هر شخصی فکر می‌کند که به هر ترتیب باید مشکلات آموزشی فرزندانش برطرف شود، ولیکن نیاز به زیرساخت حمل و نقل یک نیاز بلندمدت توسعه‌ای و یک نیاز جمعی است.

در واقع بزرگترین معضلی که وجود دارد این است که جامعه متوجه این امر بشود و به صورت جمعی و گروهی این اتفاق بیفتد. ما معتقدیم که باید یک بسیج همگانی برای توسعه وجود داشته باشد و همه حضور پیدا کنند و به هر شکلی حمایت کنند؛ یا به طریق تامین منابع و یا راه‌های دیگر.

البته این اتفاق زمان‌بر است و به عنوان مثال انجمن خیرین مدرسه‌ساز سابقه فعالیتی بالغ بر ۱۸ سال دارند که نسبت به عمر فعالیت این انجمن که سه سال است، فاصله زیادی وجود دارد. اما امیدواریم بتوانیم به این روند سرعت بدهیم تا آشنایی جامعه خیرین با بخش حمل و نقل هم صورت بگیرد.

ترابران: انجمن تاکنون در اجرای چه پروژه‌هایی مشارکت داشته است؟

■ **فهیمی:** از سال ۹۳ تاکنون در مجموع ۸۹۰

مجموعه نوپا است و باید بیشتر در این زمینه کار کنیم. اما از طریق شماره حسابی هم که عرض کردم، امکان واریز کمک‌ها وجود دارد.

ترابران: غیر از دولت و خیرین، آیا ارگان‌ها یا موسسات غیردولتی نیز تاکنون در این زمینه فعالیت داشته‌اند؟

■ **افشار:** یکی از اهداف ما ایجاد همکاری و هم‌افزایی با انجمن‌های مشابه است؛ به طور مثال ما از ابتدای کار، با خیرین مدرسه‌ساز مرتبط بوده‌ایم؛ چراکه ایجاد مسیرهای دسترسی، پیش‌نیاز مدرسه‌سازی است. اکنون نیز با بنیاد برکت ارتباط داریم و بعضی از پروژه‌هایی که از ناحیه بنیاد معرفی می‌شود، در اینجا سازمان‌دهی و برنامه‌ریزی می‌گردد. مصمم هستیم با نهادهای مشابه‌ای که کار ما می‌تواند پیش‌نیاز فعالیت آنها باشد همکاری داشته باشیم از جمله همین خیرین مدرسه‌ساز و ...

ترابران: در طول فعالیت انجمن با چه موانع یا کاستی‌هایی مواجه بوده‌اید؟

■ **افشار:** البته نمی‌توان به آن موانع گفت؛ زیرا در هر

صورت برای شروع هر کار جدیدی، به بسترسازی نیاز داریم؛ به طور مثال باید ساختار مناسبی در وزارت راه شکل بگیرد که به عنوان یک رابط با چنین انجمن‌هایی عمل کند. در حال حاضر انجمن خیرین مدرسه‌ساز با وزارت آموزش و پرورش، از طریق مجموعه‌ای تحت عنوان «دفتر جلب مشارکت‌های مردمی» ارتباط گسترده دارند. ما معتقدیم که این کار در وزارت راه نیز باید پیگیری شود، یعنی باید با دوستانمان در وزارت راه هماهنگ کنیم تا نهادی در آنجا مستقر شود که وظیفه جلب منابع از سوی خیرین را برعهده داشته باشد. ما در آینده روی این قضیه کار خواهیم کرد و آقای مهندس فهیمی نیز پیگیر این قضیه هستند.

اگر چنین ساختاری شکل بگیرد طبیعی است که بیشتر می‌تواند خودش را با ملاحظات که برای جلب مشارکت‌ها وجود دارد، هماهنگ کند.

■ **فهیمی:** زیرساخت‌های حمل و نقل یک نیاز آنی و کوتاه‌مدت نیست و نیاز فردی هم نیست؛ به طور مثال بخش

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

درباره لجستیک و زنجیره تامین ایران

گسته

مطلب حاضر، برگرفته از دیباچه کتاب «مراکز لجستیکی در بندر و خشکی» تألیف همایون اسدی، کارشناس ارشد لجستیک و حمل و نقل بین‌المللی است که به تازگی منتشر شده و حاوی دغدغه‌های کلان در زمینه برنامه‌ریزی‌های لجستیکی است.

او در این کتاب لجستیک را از منظر سیاست‌گذاری، نظام ترابری داخلی، خدمات بندری، حمل و نقل چندوجهی، انبارداری، بنادر خشک و ... بررسی و در عین حال داستان برخی توسعه‌های لجستیکی در آسیا و نقشه راه‌های تنظیم شده توسط کشورهای آسیایی و اروپایی را بازگو کرده است.

■ در طول برنامه‌های پنج ساله این پرسش‌های پایه‌ای برای برنامه‌ریزی ایجاد نشده که برای تامین هر یک از نیازهای کالایی اقتصاد ملی، چه در صادرات و واردات، چه در حمل درون‌شهری و برون‌شهری، باید در پی چه نوع نظام لجستیکی باشیم؟ کسی به فکر کارآ کردن نظام لجستیکی برای رقابتی کردن صادرات و واردات نیست

■ بازارهای روز به بازارهای سلف کاملاً رجحان دارند. نیاز پیمودن آخرین کیلومتر برای تحویل به مشتری هنوز احساس نشده است تا اساساً مطرح شود، زیرا سطح خدمت‌رسانی به مشتری کماکان بسیار پایین است

به هم، در پراکندگی جغرافیایی به سر می‌برند. ریسک‌های سیستماتیک و غیرسیستماتیک عبور از مرزهای ایران مانع بزرگی برای منع‌یابی جهانی و برای مدیریت موجودی کارآتر و ارزان‌تر است. گزارش شده در امر واردات ۱۸ نهاد دولتی و در امر ترانزیت ۲۳ نهاد به صورت ناهماهنگ دخیل هستند و تماس طرف تقاضا با ایشان تک‌پنجره‌ای نیست.

در طول برنامه‌های پنج ساله به نظر نمی‌رسد این پرسش‌های پایه‌ای برای برنامه‌ریزی انجام شده باشد که برای تامین هر یک از نیازهای کالایی اقتصاد ملی، چه صادرات، چه واردات، چه در حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری، ما باید در پی چه نوع نظام لجستیکی باشیم؟ نظام ما برای هر یک از گروه‌های کالایی باید در کجای طیف ارزانی و پاسخ‌گویی قرار گیرد؟ مدل اقتصادی که باید نظام لجستیک برای تامین آن جهت‌گیری شود، کدام است؟

سیاست ذخیره‌سازی هر یک از گروه‌های کالایی ما چیست؟ مثلاً ما برای صادرات فولاد، مواد پتروشیمی، میوه و تره‌بار، گل و گیاه، سنگ‌آهن، سیمان، خودرو، به چه نظام لجستیکی نیاز داریم؟ کسی به فکر کارآ کردن نظام لجستیکی برای رقابتی کردن صادرات و واردات نیست.

آمارگیری نمونه‌ای نشان داد که تجار و صنعتگران، به قیمت رقابتی ۱۶ درصد، به رعایت نظم و زمان در تحویل‌گیری و تحویل‌دهی ۱۵ درصد، به داشتن ظرفیت مناسب حمل ۱۱ درصد، به صدور اسناد درست و به‌موقع ۷ درصد و به رعایت موازین ایمنی در حمل ۷ درصد بها می‌دهند و در فهرست خواسته‌های آنها مدیریت مرجوعی‌ها و بازیافتی‌ها کمتر محلی از اعراب دارد.

وقتی مدیریت مرجوعی‌ها مهم نباشد، نشانگر شاخص پایین خدمات مشتری در کشور و نابالغی نظام‌های لجستیکی است. آیا لجستیک ما در سطح اقتصاد کلان برای رفع این نیازها جهت‌گیری شده است؟

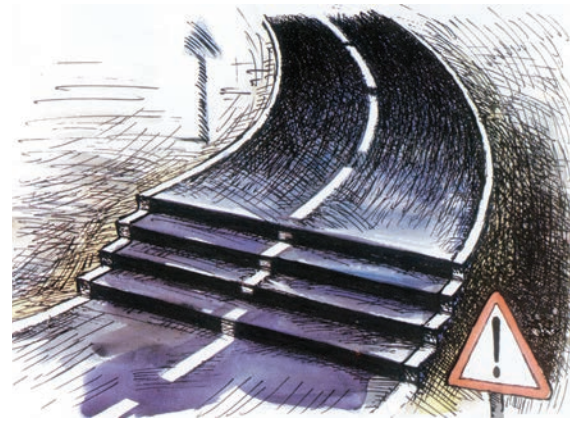
به‌عنوان نمونه، می‌بینیم که چین یکپارچه کردن منابع لجستیکی، ارتباط پیوسته بین مدهای حمل و نقل و رقابتی کردن صادرات را در برنامه‌های کلان لجستیکی خود هدف قرار می‌دهد. شاه‌بیت نیل به بهره‌وری و کارآیی در چین؛ عقلایی کردن امور گمرک، بیمه و بازرسی کالا و سایر خدمات ارائه شده در پایانه‌های زمینی،

این کتاب به نوعی غیرمستقیم و تلویحی به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهد که چرا بندر شهید رجایی هرگز یک بندر کانونی نشد، چرا اقتصاد انرژی ترابری ما این مقدار ناکارا است، چرا بهترین بنادر ما کماکان در نسل دوم باقی مانده‌اند، چرا بهره‌وری ترابری زمینی ما (جاده و ریل) به طور فاحش پایین است، و این که چرا هزینه لجستیک در ایران آنقدر بالا است و به‌جای اینکه کمکی به رقابتی کردن اقتصاد کند، خود در بستر جزیره‌ای و پاره پاره شده ناکارای خود عاملی برای رقابتی نبودن محصولات وارداتی و صادراتی است. ولی این کتاب به یک پرسش بزرگ پاسخ نمی‌دهد: اینکه چرا دولت‌های متوالی در ایران در سند‌های برنامه‌های پنج‌ساله هرگز سخنی از لجستیک و لزوم رقابتی شدن زنجیره‌های تامین نگفته‌اند؟

در ایران نرخ بهره‌وری ترابری زمینی به‌طور فاحشی پایین است. الگوی ساده رفت و برگشت در محورهای مختلف و بدون برنامه‌ریزی اولیه در جریان است. این است که از توازن ترافیکی دور هستیم. موجودی‌های حفظ شده نزد تجار و صنایع بالا هستند. تاسیسات و کارخانه‌ها از جانمایی اشتباه رنج می‌برند که آثارش در هزینه بالای لجستیک ایشان هویدا است. درجه اعتماد بین گمرک و تجار و صنایع پایین است، این است که محوطه‌های گمرکی رسمی بسیار وسیعند. روش منبع‌یابی و تدارکات اغلب سنتی است. زنجیره‌های تامین از منظر کنش‌گران و کارکردها پاره‌پاره و در هر کارکردی تکثر عوامل به چشم می‌خورد و کمترین هماهنگی بین آنها وجود دارد.

مدل تولید نسبت به مدل تأخیری، مدولار و متمرکز جهان کماکان سنتی است. دولت از تولیدکنندگان به شدت در برابر واردات کالای مشابه حمایت می‌کند که یکی از نتایج آن، این است که فرآیندها و کارکردهای مارکتینگ، تدارکات، توزیع و خدمات پس از فروش درهم ادغام نشده‌اند و زنجیره‌های تامین گسسته‌اند. هزینه لجستیک نسبت به تولید ناخالص داخلی ۲۰ درصد و نسبت به نرخ الگوی ده درصد بسیار بالاست. در ایران فرقی بین مزیت رقابتی داشتن و یا نداشتن در تولید وجود ندارد. حمایت لاینقطع است.

الگوهای خرید و فروش و صادرات قدیمی هستند. خوشه‌های صنعتی کمتر شکل گرفته و ابعاد تولید کوچک و اماکن تولیدی مربوط



■ بررسی‌ها نشان داده،
تجار و صنعت‌گران ما،
به قیمت رقابتی ۱۶ درصد،
به رعایت نظم و زمان در
تحويل‌گیری و تحويل‌دهی
۱۵ درصد، به ظرفیت
مناسب حمل ۱۱ درصد،
صدور اسناد درست ۷
درصد و رعایت موازین
ایمنی در حمل ۷ درصد
بها می‌دهند، اما در میان
خواسته‌های آنها مدیریت
مرجوعی‌ها و باز یافتی‌ها
محلی از اعراب ندارد.
این یعنی نابالغی
نظام‌های لجستیکی

دریایی و هوایی است.
اینها همه در برنامه‌های کلان ما غایبند. به‌علاوه
در چین رابطه‌ای تنگاتنگ بین لجستیک و صنعت
وجود دارد، اما در کشور ما این دو به‌تدریج در
طول تاریخ کوتاه کسب و کار خود، روبه‌روی هم
ایستاده شده‌اند! در برنامه‌های لجستیک چین، یک
نقشه راه برای استانداردسازی جنبه‌های مختلف
صنعت لجستیک، آموزش حرفه‌ای وسیع و یک
نظام ارزیابی کیفی خدمات لجستیک وجود دارد.
چین ادغام شرکت‌های کوچک را برای بزرگ‌تر
شدن ابعاد شرکت‌ها و ایجاد شرکت‌های توانمند
و متخصص تشویق می‌کند. اینها هیچ‌کدام در
کشورمان وجود ندارد.

برعکس این فرآیندها، جهت‌گیری سیاستی
نهادهای دولتی به‌سوی تجزیه شرکت‌ها و خرد
شدن اندازه آنهاست.

برنامه کلان لجستیک ملی اندونزی روی فهرست
کالاها، کلیدی، اتصال داخلی و بین‌المللی روان،
و حمل و نقل بین‌وجهی ریل‌پایه و روی اتحاد
بین شرکت‌ها برای ارائه خدمات جامع‌تر تأکید
می‌کند، اما در صدر این مطلب گفته شد که ما
چگونگی به‌پویی لجستیک را در مورد کالاها
کلیدی خود هدف قرار ندادیم و به اتصال روان
مدها نپرداخته‌ایم؛ چرا که جزیره‌ای اندیشیده‌ایم
و هرگز یک وزارت ترابری نداشته‌ایم، و گرچه
در دولت یازدهم عملاً به ریل اهمیت داده‌ایم ولی
هنوز با آرمان اصلی فاصله‌ها داریم.

برنامه دیگر کشورهای آسیایی تأکیدی دارد روی
دالان‌های ملی و بین‌المللی و گره‌ها (محل تلاقی
این دالان‌ها برای ایجاد مراکز لجستیکی و بنادر
خشک) و روی یک نظام فناوری اطلاعات و
مخابرات گسترده ملی و مشترک بین تمام ذینفعان
دولتی و خصوصی با شفافیت زیاد که اینها همه
در نگاه عملکردی برنامه ما غایب هستند.

یک نتیجه کوچک چنین نظام فن‌آوران‌های،
ردگیری هر کالا در هر انبار و در هر مکان
برای کاهش قاچاق است. گرچه متولیان دولتی
ما کاملاً با قابلیت‌های GIS آشنا هستند، ولی
آن را برای تنظیم دالان‌ها و مدل‌سازی ریاضی
حرکت‌های ناوگان به‌منظور افزایش بهره‌وری
به‌کار نبرده‌اند.

در حوزه راه‌آهن، سیاست راه‌آهن در قیمت‌گذاری
(پیشران بسیار مهم زنجیره‌های تامین) در
صادرات و واردات و ترانزیت و تجاری‌سازی

فعالیت، ناموفق بوده است. راه‌آهن به‌خاطر ارتباط
بسیار تاخیری و بوروکراتیک با راه‌آهن‌های دیگر،
نتوانسته هیچ کریدوری را فعال کند و این است
که راه‌آهن در جذب بارهای اینترنت‌مودال در برابر
جاده، صحنه را واداده است.

سطح خدمات پس از فروش نازل است و
تکمیل چرخه عملکرد، سخنی بس گزاف.
رابطه بین تولیدکنندگان و قطعه‌سازان و رابطه
بین خرده‌فروش و عمده‌فروش و تولیدکننده،
ساختاری نیست و چون اعتماد نسبتاً پایین است،
سرمایه اجتماعی رابطه، دیر شکل می‌گیرد و
ناپایدار است.

بازارهای روز به بازارهای سلف کاملاً رجحان
دارند. نیاز پیمودن آخرین کیلومتر برای تحویل به
مشتری هنوز احساس نشده است تا اساساً مطرح
شود، زیرا سطح خدمت‌رسانی به مشتری کماکان
بسیار پایین است.

بنادر اصلی ما دیربازی است از مسیرهای تجاری
اصلی خارج شده‌اند چرا که کانونی نیستند و از
نظر شاخص‌های رده‌بندی اسکاپ، بنادر درجه
سوم محسوب می‌شوند.

مقوله «بازاریابی بنادر» از دهه ۱۹۸۰ به یک
«الزام» تبدیل شده است و بنادری که نمی‌تواند با
شناخت خواسته‌های مشتریان خود را وفق دهند،
کوچک و کوچک‌تر، خوار و خوارتر شده و از
یک بندر مطرح ملی یا حتی منطقه‌ای به یک بندر
حاشیه‌ای در شبکه‌ها و مدارهای ترابری دریایی
بین‌المللی عقب‌نشسته‌اند.

این در حالی است که بنادری همچون دوبی که
عقبه و یک فراساحل کوچک و فقیر و کم‌ارتباط
زمینی با کشورهای دیگر داشتند، به بنادر شاخص
تبدیل شده‌اند که حکومت منطقه‌ای خود را بر
تمام بنادر خلیج همیشگی پارس، دریای عمان،
شبه قاره هند، حتی باب‌المندب و حوزه شاخ
آفریقا تحمیل کرده‌اند و تمام کسانی که بی‌اعتنا
به روندهای جهانی بودند و اندیشه سروری بر
خطوط کشتیرانی داشتند، از روی ناچاری به
پشت صحنه ترابری و نقشه راه نوین مسیرهای
تجاری بین‌المللی منتقل شدند.

پرسش این است که تعامل و هم‌فکری و
هم‌سویی و یگانگی بین اعضا و ذی‌نفعان بندر،
باید چه زمانی ایجاد می‌شود؟ و مخاطبین ما چه
کسانی بودند؟ صاحبان صنایع بزرگ، کوچک و
متوسط، کشتیرانی‌ها، شرکت‌های چند ملیتی،

■ سطح خدمات پس از فروش نازل است و تکمیل چرخه عملکرد، سخنی بس گزاف. رابطه بین تولیدکنندگان و قطعه‌سازان و رابطه بین خرده‌فروش و عمده‌فروش و تولیدکننده، ساختاری نیست و چون اعتماد نسبتاً پایین است، سرمایه اجتماعی رابطه، دیر شکل می‌گیرد و ناپایدار است

■ لانگن در اثر سال ۲۰۰۳ خود با بررسی خوشه‌های بنادر، پنج جزء متشکله را شناسایی می‌کند: گذاشت و برداشت بار، ترابری، لجستیک، تولید و تجارت. از بین پنج جزء یاد شده، بنادر ایران گرچه جزء تولید را در خود دارند، ولی از دو جزء لجستیک و تجارت بی‌بهره بوده و از دیدگاه راهبرد، فاقد نگاه مشترک هستند

از بنادر مهم چین مثل شانگهای و شنزن پیشی بگیرد و مقام دوم را حفظ کند. یکی از افتخارات بندر هنگ‌کنگ این است که میانگین زمان ایستایی و رسوب یک کانتینر در بندر، ده ساعت است. در بندر شهید رجایی چقدر است؟ چه فرآیندها و چه زیربنایها، چه سامانه‌های اداری و زیربنایی، چه مقرراتی، موجب شده که بندر هنگ‌کنگ با ۲۹ میلیون TEU ترافیک بتواند چنین رکوردی را کماکان حفظ کند؟

سازمان ملل و دقیق‌تر بگویم انکتاد، سه نسل از بنادر را شناسایی کرده است: بنادری که صرفاً واسطه و صفحه‌گردانی بین دریا و خشکی هستند؛ دوم بنادری که به مراکز ترابری، بازرگانی بین‌الملل و صنعتی تبدیل شده‌اند و نهایتاً بنادری که نقش پویایی به‌عنوان یک «گره» با اهمیت در نقشه کلان تولید و شبکه توزیع جهانی یا زنجیره‌های تامین و توزیع بازی می‌کنند. بنادر ما در کجای این طیف قرار گرفته‌اند؟

«د لانگن» در کتاب سال ۲۰۰۳ خود با بررسی خوشه‌های بنادر، پنج جزء متشکله را شناسایی می‌کند: گذاشت و برداشت بار، ترابری، لجستیک، تولید و تجارت. از نظر او خوشه بندری مرکب از چندین شرکت ناوابسته ولی فعال در یکی از این پنج رشته فعالیت است که مجموعه آنها، ویژگی رقابت‌پذیری را به کل بندر می‌دهند.

نکته اینکه بین پنج جزء یاد شده، بنادر ایران گرچه جزء تولید را در خود دارد، ولی از دو جزء لجستیک و تجارت بی‌بهره بوده و از دیدگاه راهبرد، فاقد نگاه مشترک و شاید بعضاً دارای راهبردهای مخالف یکدیگر باشند.

دست آخر اینکه، بنا به گفته نظریه‌پردازان بندری سوءمدیریت نهادهای اداری و اشیاع مقررات ناهمگون، بزرگ‌ترین آفت توسعه اقتصادی بنادر است. اگر قبول کنیم که برای حرکت از نسل دوم بنادر به سوی نسل سوم، نیاز به درک مشترک و اتحاد بین اهالی بندر و شهر هم‌جوار و سایر بازیگران صحنه لجستیک است، باید در مرحله برنامه‌نویسی، راهبردها به‌نحوی مشترک از پایین به بالا (با همکاری کنشگران، مصرف‌کنندگان، انجمن‌ها، دوایر دولتی و دانشگاهیان) نگاشته شود. نقشه راه نوشتن برنامه لجستیک ملی غیر از این نیست.

صاحبین برندهای بین‌المللی، شرکت‌های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی، صاحبان کامیون، شرکت‌های ریلی، ترخیص‌کاران، گمرک (که در دویی در مدیریت بندر ادغام و یکی شد)، نهادهای انتظامی و امنیتی، موسسه استاندارد، سازمان حفظ نباتات، وزارت خارجه، نهاد شورای امنیت ملی، شرکت‌های بزرگ لجستیکی شخص سوم جهانی، شرکت‌های ترمنال‌دار، تخلیه و بارگیری، شرکت‌های طبقه‌بندی کشتی و بازرسان دریایی، شرکت‌های انبارداری، و قس علیهذا.

این‌طور بود که بندر رتردام توانست سروری خود را در یک کشور کوچک در اروپا حفظ کند، هنگ‌کنگ در خاور دور و دویی در خاورمیانه نیز به همین ترتیب، اما همه این بنادر، اندیشه تعامل با بنادر رقیب را نیز در سر داشتند و به عنوان نمونه، بندر رتردام ارتباطات بسیار فشرده و تنگاتنگ زمین و رودخانه‌ای و صمیمی با بنادر رقیب خود یعنی آنتورپ، برمن، برمه‌هاون، لوه‌هاور، هامبورگ، و سایر بنادر منطقه‌ای مثل بنادر اسکاندیناوی و بنادر بریتانیا ایجاد کرده است.

آیا روابطی با این ژانر و جنس بین سازمان بنادر و پورت‌پراتورها، بین پورت‌پراتورها و ترمنال‌دارها، بین ترمنال‌دار یا پورت‌پراتور با صاحبان کشتی، بین مجموعه نهادهای بندری با بارفرابران و حق‌العمل‌کاران و جامعه مصرفی (صنعت و تجارت)، بین سازمان راهداری و راه‌آهن و شرکت‌های ریلی و کامیون‌داران از یک سو و نهادهای بندری از دیگر سو، بین سازمان بنادر و پورت‌پراتورها با سایر نهادهای دولتی مستقر در بندر مثل گمرک، نیروی انتظامی، گذرنامه، اداره بهداشت، قرنطینه، استاندارد، بین گمرک و حق‌العمل‌کاران و بارفرابران و صاحبان کالا وجود دارد؟

آیا روابط مطلوب برد - برد بین صنایع مستقر در بندر و حوزه بندری وجود دارد؟ بنادر در محیط رقابتی جهانی، رقابت بسیار نزدیک و سرسختی با یکدیگر دارند. تا سال ۲۰۱۱، بندر هنگ‌کنگ دومین بندر جهان از نظر میزان ترافیک کانتینر بود، اما اینک به مقام چهارم نزول پیدا کرده است و بندر سنگاپور که رقیب نزدیک هنگ‌کنگ بود، توانسته با وجود عظمت و پشتوانه بزرگ اقتصاد چین،

یک کاسه کردن توانایی شرکت‌های ضعیف و قوی در قالب
شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای

تار و طناب

تشریح جزئیات اجرای طرح شبکه سیر

در مطلب حاضر، حمیدرضا شهرکی ثانی، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، طرح «شبکه سیر» را که با هدف شکل‌گیری شرکت‌های نما نام (دارای برند مشخص) تدوین شده است، تشریح می‌کند. او می‌گوید: «اصل و اساس این ایده بر پایه حفظ استقلال حقوقی شرکت‌ها در عین تجمیع امکانات و آورده‌های آنان برای شکل‌دهی یک مجموعه توانمند و معتبر است.»



■ مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری: در طرح جدید شبکه سیر، شرکت‌های حمل‌ونقل از طریق انتخاب نام واحد یک شبکه را تشکیل می‌دهند که این شبکه دارای امکانات کلیه اعضا از جمله ناوگان، بازار تقاضا، معروفیت، تجهیزات و غیره است و تمام اعضای شبکه نیز از کلیه امکانات اشتراکی آن بهره‌برداری می‌کنند

■ به کمک طرح جدید شبکه سیر، نام‌های متعدد شرکت‌های مسافربری در چند نام محدود و شناخته‌شده در سطح کشور خلاصه و تعداد کثیری شرکت‌های ناکارآمد ضعیف در قالب شبکه‌های مسافربری ایجاد شده، تبدیل به چند شرکت توانمند و معتبر محدود خواهند شد

که شرکت حمل‌ونقل در ارتباط با مسوولیت‌ها و وظایف مربوطه از جمله ارائه خدمات مطلوب، ایمنی، تامین ناوگان مناسب، بهره‌وری ناوگان، خدمات حین سفر، مدیریت پاسخگویی و غیره، عملاً دچار نقصان است.»

به گفته او «از آنجا که شرکت‌های حمل‌ونقل عمدتاً فاقد وسیله نقلیه کافی تحت مالکیت بوده و ناوگان حمل‌ونقل فعال در این بخش غالباً در مالکیت اشخاص حقیقی و رانندگان به صورت تک‌واحدی است و مضافاً اینکه رانندگان نیز به صورت خویش‌فرما و خارج از پوشش بیمه شرکتی فعالیت می‌کنند، خلأ مدیریتی شرکت‌های مسافربری در قبال رانندگان و ناوگان (نوسازی- تعمیر و نگهداری و...) نیز هرچه بیشتر تعمیق گردیده و به کلی نقش مدیریت شرکت حمل‌ونقل را مخدوش و تکلیف ارائه خدمات مطلوب در این بخش را با چالش‌های زیادی مواجه کرده است.»

این مقام مسوول در ادامه به تشریح رویکرد و ایده جدید پرداخت: «با تشدید موانع و مشکلات پیش‌گفته، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان متولی امر حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای همواره در فکر چاره‌جویی بوده و در دوره‌های مختلف با اتخاذ سیاست‌های متعدد سعی در اصلاح و ارتقای وضعیت حمل‌ونقل مسافر داشته است. در همین راستا یکی از آخرین سیاست‌های اتخاذ شده "فعالیت شبکه‌ای شرکت‌های مسافربری" بود که از اواسط دهه ۸۰ به بعد مورد توجه قرار گرفت. اصل و اساس این ایده بر پایه حفظ استقلال حقوقی شرکت‌ها در عین تجمیع امکانات و آورده‌های آنان برای شکل‌دهی یک مجموعه توانمند و معتبر است.»

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری توضیح می‌دهد: «در این روش شرکت‌های حمل‌ونقل از طریق انتخاب نام واحد با یکدیگر یک شبکه را تشکیل می‌دهند که این شبکه دارای امکانات کلیه اعضا از جمله ناوگان، بازار تقاضا، اعتبار و معروفیت، تجهیزات و غیره است و تمام اعضای شبکه نیز از کلیه امکانات اشتراکی آن بهره‌برداری می‌کنند.»

او معتقد است: «اتخاذ این رویه موجب می‌شود شبکه‌های توانمند مسافربری در کشور تشکیل شوند و از آنجا که شبکه‌ها برای بقای

حمیدرضا شهرکی‌ثانوی در خصوص دلایل تدوین ضوابط جدید در بخش حمل‌ونقل مسافر توضیح می‌دهد: «در گذشته تعداد محدودی شرکت مسافربری در سطح کشور وجود داشت و با توجه به اینکه خود راساً سرمایه‌گذار در بخش تامین ناوگان و دارای نام و نشان معروف و معتبر در میان مشتریان بودند، هم خدمات مطلوبی ارائه می‌کردند و هم برای جلب و جذب مشتری با یکدیگر رقابت سالمی داشتند.»

او می‌افزاید: «این شرکت‌ها دارای شبکه گسترده تحت مدیریت خودشان در شهرستان‌ها بوده و در نزد مردم نیز کاملاً شناخته‌شده بودند، اما طی چهار دهه گذشته به لحاظ سیاست‌های اتخاذ شده، کمیت شرکت‌های مسافربری دارای تعداد ناوگان محدود و ناکافی در کشور افزایش یافت، به نحوی که از تعداد چند ده شرکت مسافربری در سطح کل کشور در دهه ۵۰، اکنون به تعداد ۲۵۰۰ شرکت مسافربری در سال جاری رسیده‌ایم و متقاضیان بدون سرمایه‌گذاری کافی در این بخش فعال شدند.»

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای یادآور می‌شود: «از سوی دیگر با شکل‌گیری پایانه‌های عمومی مسافربری در یک ساختار غیرمتناسب با نیازهای بخش و الزام به تجمع شرکت‌ها و همچنین مسافران در پایانه‌های مذکور، انگیزه برای رقابت از طریق ارائه خدمات مطلوب کم‌رنگ شد و شرکت‌ها در یک رقابت ناسالم و بدون توجه به تلاش لازم برای ارائه خدمات مطلوب صرفاً نسبت به جذب مسافر از طرق غیراصولی اقدام کردند و بدین ترتیب سطح خدمات نیز رو به افول گذاشت. به تبعیت از این رویه، شرکت‌های سرمایه‌گذار قبلی نیز از یک‌سو اقدام به خروج سرمایه‌های خود از بخش و فروش ناوگان ملکی کرده و از سوی دیگر، با الزام به استقرار در پایانه‌های عمومی مسافربری ناگزیر به خروج بخش دیگری از سرمایه‌های خود و فروش پایانه‌های اختصاصی شدند.»

شهرکی‌ثانوی معتقد است: «ساختار فعالیت اقتصادی شرکت‌های حمل‌ونقل که از گذشته و قانوناً بر پایه مکانیسم واسطه‌گری شکل گرفته است نیز به این مشکلات دامن زده و به کلی فلسفه مدیریت قوی و تمام‌شمول شرکت بر عناصر حمل‌ونقل را از بین برده است تا جایی

■ از جمله ویژگی‌های شبکه سیر آن است که قواعد فعلی حمل مسافر را که در حال حاضر جاری هستند نقض نمی‌کند. در این طرح، پدیده تک‌واحدی فعالیت ناوگان، نظام واسطه‌گری، ساختار نامناسب پایانه‌ها، خویش فرما بودن رانندگان، ماهیت حقوقی شرکت‌های حمل و سایر عناصر موجود با همه عیبی که دارند کماکان بلا تغییر می‌مانند!

خود نیازمند ایجاد و حفظ اعتبار در بین مردم و مشتریان هستند، سطح ایمنی و خدمات قابل ارائه به مسافران را در قالب یک مکانیسم خودکنترلی افزایش خواهند داد.»

جلوگیری از اقدامات خودسرانه فارغ از پروتکل طرح

او با اشاره به اینکه انواعی از مدیریت‌های مشارکتی یا مدیریت تک‌واحدی ممکن است شبکه را اداره کنند، ولی در هر حال اعضای آن نمی‌توانند به دلخواه و بر اساس منافع شخصی خود اقدامی برخلاف سیاست‌ها و ضوابط شبکه داشته باشد، تاکید می‌کند: «یکی دیگر از محاسن وجود شبکه‌های شناخته‌شده و محدود مسافربری به جای تعداد کثیری شرکت با نام‌های مختلف آن است که مسافران می‌توانند با اعتماد به نام‌های شناخته‌شده این شبکه‌ها، انتخاب آسان، مطمئن و شفافی را داشته باشند.»

شهرکی‌ثانوی وعده داده است نام‌های متعدد شرکت‌های مسافربری در چند نام محدود و شناخته‌شده در سطح کشور خلاصه و تعداد کثیری از شرکت‌های ناکارآمد ضعیف که در قالب شبکه‌های مسافربری ایجاد شده‌اند، تبدیل به چند شرکت توانمند و معتبر محدود خواهند شد... بدیهی است که نظارت عالی به بر چند شبکه سیر محدود نیز آسان‌تر، امکان‌پذیرتر و مؤثرتر از نظارت بر تعداد بسیاری شرکت‌های مسافری خواهد بود.»

او تصریح می‌کند: «از جمله ویژگی‌های دیگر این

ایده آن است که قواعد فعلی حمل و نقل مسافر را که در حال حاضر جاری هستند نقض نکرده و بر هم نمی‌زند. در این ایده، پدیده تک‌واحدی فعالیت ناوگان، نظام واسطه‌گری، ساختار نامناسب پایانه‌ها، خویش فرما بودن رانندگان، ماهیت حقوقی شرکت‌های حمل و سایر عوامل و عناصر موجود با همه عیبی که دارند کماکان به قوه خود باقی و بلا تغییر مانده، ولی قاعده جدید منجر به اصلاح و بهبود خروجی ناشی از تعامل و واکنش این فرآیندها با یکدیگر می‌گردد.»

مراحل اجرای طرح «شبکه سیر» در چهار فاز

او با اشاره به روش و مراحل اجرا این طرح در نظر گرفته شده؛ می‌گوید: «طرح فعالیت شبکه‌ای شرکت‌ها از تاریخ ۸/۲۲/۸۶ با اصلاح ماده ۱۱ ضوابط حمل و نقل مسافر و ابلاغ کلیاتی تحت عنوان «همنامی» آغاز و اجرای فاز اول آن پس از ۹۱/۳/۱ در شرکت‌های اتوبوس‌رانی که در مسیر تهران سرویس‌دهی می‌کردند آغاز شد و این شرکت‌ها مکلف بودند در مبدأ و مقصد با یکدیگر همنام شوند؛ بدین معنا که دو شرکت در مبدأ و مقصد برای سرویس‌دهی به یکدیگر باید باهم قرارداد همنامی منعقد کرده و هر دو نام واحدی را برای فعالیت انتخاب می‌کردند. برای این منظور لازم بود که شرکت‌ها با تغییر ماهیت حقوقی خود و ثبت تغییر نام در اداره ثبت شرکت‌ها این اقدام را انجام دهند.»

مدیرکل دفتر حمل و نقل مسافر سازمان راهداری با اشاره به چهار فاز تعریف شده برای اجرایی کردن کامل طرح شبکه سیر می‌افزاید: «در اثر اجرای فاز اول قسمتی از شبکه شرکت‌های مسافربری به صورت شعاعی منتهی به شهر تهران در سطح کشور شکل گرفت. در فاز دوم طرح، شرکت‌های مراکز استان‌ها پس از ۹۲/۹/۲۰ مکلف شدند در صورت همکاری با یکدیگر عضویت شبکه را بپذیرند بدین معنا که شرکت مبدأ و مقصد در مراکز استان‌ها می‌باید برای مبادله سرویس با یکدیگر همنام باشند. در اثر اجرای فاز دوم نیز قسمت بیشتری از شبکه شرکت‌های مسافربری در سطح کشور شکل می‌گیرد و این ساختار تکمیل‌تر می‌شود.»

شهرکی‌ثانوی با اشاره به فاز سوم اجرای طرح می‌گوید: «در تاریخ ۹۵/۴/۲۰ با بازنگری

حداقل تاسیسات پایانه اختصاصی اتوبوسرانی بر حسب درجه شهر محل فعالیت (مصوب ۹۵/۴/۲۰)

تاسیسات و حداقل مساحت مورد نیاز	درجه ۱ (مترمربع)	درجه ۲ (مترمربع)	درجه ۳ (مترمربع)	ملاحظات
توقفگاه و محوطه سرویس	۱۲۵۰	۸۰۰	۴۵۰	-
نماز خانه (زنانه - مردانه)	۵۰	۴۰	۱۵	-
سرویس بهداشتی (زنانه - مردانه)	۴۰	۳۰	۱۵	-
انبار توشه مسافرین	۶۰	۱۳۰	۱۲۰	قابل ارائه در زیرزمین
محل استراحت رانندگان و خدمه				قابل ارائه در طبقات
دفتر فروش بلیت				-
سالن انتظار مسافرین و بوفه				-
جمع کل	۱۵۰۰	۱۰۰۰	۶۰۰	-

■ شرکت‌های مسافری
 اتوبوسی در کل کشور
 به‌منظور سرویس‌دهی
 به مقاصد خود باید از تاریخ
 ۹۶/۳/۱ یا دارای نمایندگی
 طرف قرارداد در مقصد باشند
 که این نمایندگی صرفاً
 می‌تواند با نام و تابلوی
 شرکت اصلی فعالیت کند
 یا باید شعبه‌ای در شهر
 مقصد دایر نمایند که
 آن شعبه نیز زیرمجموعه
 و همنام شرکت اصلی
 خواهد بود

امر به سهولت امکان‌پذیر گردد.»
 به گفته مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان
 راهداری، دایر کردن شعبه نیز با حذف الزام به ارائه
 ناوگان جداگانه تسهیل شده و همچنین به‌منظور
 اصلاح ساختار پایانه‌های مسافری، الزام به ارائه
 غرفه جداگانه حذف و ارائه سکو یا استقرار در
 پایانه‌های با ساختار متفاوت از پایانه‌های فعلی
 (نیمه‌متمرکز و غیرمتمرکز) نیز موردپذیرش قرار
 گرفته تا بدین‌وسیله انحصار موجود در پایانه‌های
 مسافری حذف و زمینه تغییر کاربری پایانه‌ها
 با خروج عملیات فروش بلیت شرکت‌ها از این
 مکان‌ها محقق گردد.»

شرکت‌های مینی‌بوسرانی و سواری

کرایه در «شبکه سیر»

به گفته این مقام مسوول؛ تداوم اجرای طرح،
 با شرکت‌های مینی‌بوسرانی و سواری کرایه
 پیگیری خواهد شد.
 مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری
 اطمینان می‌دهد: «کلیه مراحل اصلاح ساختار فوق
 که فقط منحصر به شبکه سیر نیست و فرصت‌های
 جدیدی مانند ایجاد شرکت‌های درب تا درب،
 شرکت‌های فرودگاهی، اجاره خودرو، ایجاد
 بسته‌های درآمدی غیربلیتی، شناورسازی قیمت،
 خروج فروش بلیت از پایانه‌های عمومی مسافر و
 ارائه روش‌های متنوع فروش غیرحضوری بلیت،
 شکل‌گیری پایانه‌های نیمه‌متمرکز و غیرمتمرکز
 و ... بر اساس رویه جاری سازمان راهداری در
 تعامل با متخصصین، کارشناسان و مدیران این
 سازمان در ستاد و استان‌ها و همچنین صنوف
 حمل‌ونقلی ذی‌ربط موردبررسی و همفکری قرار
 گرفته است.»

در ضوابط تاسیس و بهره‌برداری شرکت‌های
 مسافری داخلی و در تاریخ ۹۵/۵/۳ با
 بازنگری ضوابط حمل‌ونقل مسافر و ابلاغ
 ضوابط جدید، به‌کل کشور تسری یافت و
 با حذف برخی موانع دست‌وپا گیر فازهای
 قبلی از جمله حذف الزام به تغییر نام در اداره
 ثبت شرکت‌ها به نحو قابل ملاحظه‌ای تسهیل
 و تسریع گردید تا این طرح بتواند در ادامه با
 سهولت بیشتری برای شرکت‌های حمل‌ونقل
 به اجرا درآید.»

بنا به گفته شهرکی‌ثانوی «با این اقدام
 شرکت‌های مسافری اتوبوسی در کل کشور
 به‌منظور سرویس‌دهی به مقاصد خود باید از
 تاریخ ۹۶/۳/۱ به بعد یا دارای نمایندگی طرف
 قرارداد در مقصد باشند که این نمایندگی
 صرفاً می‌تواند با نام و تابلو شرکت اصلی به
 فعالیت بپردازد و یا می‌باید شعبه‌ای در مقصد
 دایر نمایند که شعبه نیز همنام و زیرمجموعه
 شرکت اصلی خواهد بود.»

او در ادامه تأکید کرد: «در حال شرکت باید فقط
 در یک شبکه سیر به فعالیت بپردازد که این شبکه
 یا متعلق به خود شرکت است و یا اینکه شرکت
 با اخذ نمایندگی در شبکه سیر دیگری به فعالیت
 خواهد پرداخت.»

شهرکی‌ثانوی ادامه داد: «به‌منظور توسعه شبکه
 شرکت‌های مسافری در سطح کشور برای
 آنان این امکان فراهم شد تا با دایر کردن
 نمایندگی شبکه فعالیت خود را تا آخرین
 مقاصد سرویس‌دهی در شهرها و شهرستان‌های
 دوردست توسعه دهند و برای این هدف ارائه
 وسایل نقلیه جداگانه در نظر گرفته نشد تا این

حداقل وسایل ملکی شرکت‌ها براساس ضوابط تاسیس و بهره‌برداری شرکت‌های مسافری مصوب ۹۵/۴/۲۰

درجه شهر	حداقل تعداد اتوبوس		حداقل تعداد سواری کرایه (با ون با ظرفیت کمتر از ۸ نفر)	
	حداقل تعداد وسیله نقلیه ملکی	بنام اعضای هیات مدیره / مدیرعامل (یا به نام شرکت) یا حداکثر عمر فرسودگی برابر مصوبه دولت	حداقل تعداد وسیله نقلیه ملکی	نام اعضای هیات مدیره / مدیرعامل (یا به نام شرکت) یا حداکثر عمر فرسودگی برابر مصوبه دولت
درجه ۱	۲	۱۰	۴	۱۶
درجه ۲	۱	۷	۲	۸
درجه ۳	۱	۳	۱	۵



وزارت حمل و نقل در کابینه رییس‌جمهور جدید آمریکا، سمتی کلیدی محسوب می‌شود. دونالد ترامپ می‌داند فراتر از سیاست‌های جهانی و امنیت داخلی، رای‌دهندگان به واسطه وعده‌های اشتغال و رفاه، او را به کاخ سفید فرستاده‌اند. هواداران او کمتر علاقه‌ای به موضوعات بین‌المللی دارند که بخش اعظم انرژی ایالات متحده را به خود اختصاص می‌دهد. آنها از ترامپ دگرگونی وضعیت اقتصادی را می‌خواهند: وضعیتی که به گواه آمارهایی چون رشد اقتصادی و آمار اشتغال چندان بد نیز نیست!

در حقیقت دولت دموکرات پیشین، اقتصادی احیاء شده را به جمهوری خواهان تحویل داده، اما بخش قابل توجهی از مردم این بهبود را احساس نکرده‌اند. آنها با رای به کاندیدایی عجیب و غیرقابل پیش‌بینی، بی‌اعتمادی نسبت به آمارها را فریاد زدند و وعده‌هایی چون اخراج مهاجران، الزام برندهای وطنی به تولید داخلی و ایجاد دیوار تعرفه‌ای در برابر تولیدات ارزان دیگر کشورها را نزدیک به خواسته‌هایشان دریافتند. حال دولت جدید در پی تحقق این وعده‌هاست. وزارت حمل و نقل در تیررس یکی از مهمترین وعده‌ها قرار دارد.

دوران سرنوشت‌ساز وزارت حمل و نقل فرا رسیده است

رکورددار دوره بوش؛ کلیددار عصر ترامپ

روزبه ساکت

■ **پدر الین چائو وزیر جدید حمل و نقل آمریکا، موسس یک شرکت موفق حمل دریایی در نیویورک است. او در سن ۳۳ سالگی معاون رییس بخش دریایی وزارت حمل و نقل آمریکا شد. این متولد تایوان، اولین آسیایی - آمریکایی تاریخ کابینه ریاست جمهوری آمریکا لقب گرفت**

■ **الین چائو تنها عضو کابینه بود که هشت سال در دوران دولت جمهوریخواه بوش در سمت خود دوام آورد. این رکورد از زمان ریاست جمهوری فرانکلین روزولت، برای وزارت کار آمریکا سابقه نداشت**

وعده‌ای با همراهی دموکرات‌ها

دونالد ترامپ دولتش را با حاشیه‌های پررنگی آغاز کرده است. او وارد درگیری لفظی با چین شده، در پی احداث دیوار در مرز مکزیک است و اروپایی‌ها را در مسائل مختلفی رنجانده است. رای دهندگان آنجا که پای منافع اقتصادی آمریکایی‌ها در بین باشد، حمایتی قوی از سیاست‌های ترامپ دارند، اما علاقه‌ای به درگیری‌های سیاسی ندارند و به دنبال دستاوردهای اقتصادی هستند. ترامپ نمی‌داند از ایجاد جنگ تعرفه‌ای یا محدودیت سفر مهاجران، می‌تواند نتیجه‌ای کوتاه‌مدت بگیرد یا خیر. اما او می‌داند تمرکز بیشتر بر مسائلی که داخل مرزهای کشور

آمریکا معرفی شد، بلکه تنها عضو کابینه بود که هشت سال در دوران دولت جمهوریخواه بوش در سمت خود دوام آورد. این رکورد از زمان ریاست جمهوری فرانکلین روزولت، برای وزارت کار آمریکا سابقه نداشت.

چائو علاوه بر سمت‌های خود در دولت‌های مختلف آمریکا، ریاست برنامه «ارتش صلح» را نیز در سال‌های ۱۹۹۱ و ۱۹۹۲ بر عهده داشت. از سال ۱۹۹۶ اما عضو بنیاد «هریتیج» شد که یک اتاق فکر محافظه‌کار در واشنگتن است. او پس از اتمام دولت بوش در سال ۲۰۰۹ نیز به این بنیاد بازگشت.

پس از کسب پست وزارت حمل و نقل شاهد ایجاد حاشیه‌های سیاسی بود. آسوشیتدپرس در اوایل ماه فوریه گزارش داد که چائو بابت دو سخنرانی در سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ از سازمان مجاهدین خلق که گروهی مخالف حکومت ایران است، پول دریافت کرده است. سال‌ها قبل نیز او و همسر مشهورش درگیر برخی حاشیه‌های سیاسی و اقتصادی شده بودند. «میچ مک‌کانل» که رهبر کنونی اکثریت جمهوری خواهان در سنا است، سال‌ها قبل به واسطه برخی کمک‌های انتخاباتی، درگیر پرونده‌هایی شده بود و الین چائو نیز به عنوان همسرش، در آن پرونده‌ها متهم بود. این حاشیه‌ها اما خللی در پیشرفت سیاسی این زوج ایجاد نکرده است.

مک‌کانل و چائو در سال ۲۰۰۸ ثروتی بین ۵ تا ۲۵ میلیون دلار از پدر الین دریافت کردند که کمک بزرگی در زمان افت ارزش سبد سهام‌شان در بحران مشهور مالی آن سال بود. جیمز چائو در واقع بخشی از ثروت حاصل از شرکت دریایی خود را به آنها منتقل کرده بود. به این ترتیب آنها در دو مقام وکالت و وزارت پیوستگی عمیقی با حمل و نقل پیدا کرده‌اند و می‌بایست یکی از وعده‌های بزرگ رییس جمهور تازه‌وارد را به سر منزل مقصود برسانند.

دولت، کنگره و سنا در ید جمهوری خواهان است و فرصت زیادی تا دو سال آینده باقی نمانده است. با محبوبیت شکننده ترامپ ممکن است انتخابات بعد کنگره به شکست حزب بیانجامد و کار برای پیشبرد برنامه‌های اقتصادی بلندپروازانه سخت شود. این زوج روزهای پرکاری را در پیش دارند.

قرار بر این است برنامه‌های یک تریلیون دلاری برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها تعریف شود. این برنامه میلیون‌ها شغل در آمریکا ایجاد می‌کند. برخلاف دیگر وعده‌های تاجر تازه وارد کاخ سفید اما این وعده حتی در حزب مخالف نیز هواداران بسیاری دارد. در روزهای نخست ریاست جمهوری که اعتراض‌ها در برابر برخی فرامین جدید بالا گرفته، فرصت خوبی است تا ترامپ نشان دهد به فکر رای دهندگان است و نمی‌خواهد حساسیت زیاد مخالفان بیشمار خود را برانگیزد.

او بارها از توجه ویژه خود به داخل ایالات متحده سخن گفته است. وعده برنامه یک تریلیون دلاری اما می‌تواند محبوبیت پایین او را تحت‌الشعاع قرار دهد. او قرار است ظرف ۱۰۰ روز نخست ریاست جمهوری، طرح این برنامه را به کنگره بفرستد. وزیر جدید حمل و نقل اما در تدوین و اجرای این طرح عظیم نقش کلیدی دارد. او از جنس حمل و نقل است و سنا با ۹۳ رای موافق با قاطعیت او را به وزارت رسانده است.

از خانواده حمل و نقل

الین چائو (Elaine Chao) هجدمین وزیر حمل و نقل تاریخ آمریکا است. او از دوران کودکی با این بخش آشنا است. پدر الین موسس یک شرکت موفق حمل و نقل دریایی در نیویورک است. کشتی‌ها نه تنها زندگی خانواده چائو را تشکیل داده‌اند که برای آنان اهمیتی نمادین نیز دارند. الین وقتی تنها هشت سال داشت، به همراه مادر و دو خواهرش در سفری ۳۷ روزه با یک کشتی باری وارد خاک ایالات متحده شد.

او پس از دوران تحصیل در دو بانک مشهور سمت‌های مدیریتی داشت. در سال ۱۹۸۳ و زمان زمامداری ریگان، از کاخ سفید کمک هزینه تحصیلی دریافت کرد. در ۱۹۸۶ و در سن ۳۳ سالگی اما معاون رییس بخش دریایی وزارت حمل و نقل آمریکا شد. این متولد تایوان، اولین آسیایی - آمریکایی و البته اولین چینی - آمریکایی تاریخ کابینه ریاست جمهوری آمریکا لقب گرفت.

چائو در ۱۹۸۸ به مدت یک سال ریاست کمیسرین دریایی فدرال را در دولت جورج بوش پدر بر عهده گرفت. ستاره بخت او در دوران جورج بوش پسر، طلوعی چشمگیر داشت و نه تنها به عنوان بیست و چهارمین وزیر کار تاریخ

■ **وعده سرمایه‌گذاری یک تریلیون دلاری در زیرساخت‌ها مورد استقبال خارجی‌ها نیز قرار گرفته، از همین رو است که نخست وزیر ژاپن در دیدار با ترامپ از علاقه کشورش به ایجاد خطوط راه‌آهن سریع‌السیر در دو ایالت بزرگ آمریکا سخن می‌گوید**

■ **چائو روزهای سختی در پیش دارد. نه تنها از او انتظار می‌رود برنامه‌های رویا پردازانه رییس‌جمهور بی‌تجربه را عملی کند که حرکت در جهت منویات او نیز مورد انتظار است: محدود کردن پروازهای خارجی و اختصاص بیشتر سفرهای هوایی به ایرلاین‌های داخلی، از جمله این انتظارات است**

به تصویب برساند و با اتکا به منابع داخلی آن را پیش برد. آمریکایی‌ها نیز صاحب شغل و امکانات زیرساختی مدرن خواهند شد. خبر خوب این است که این برنامه مورد استقبال خارجی‌ها نیز قرار گرفته و آنها علاقه‌مند شده‌اند تا هم خود را به رییس‌جمهور جدید نزدیک کنند و هم از این سفره صدها میلیارد دلاری سهم ببرند. از همین رو است که نخست وزیر ژاپن در دیدار با ترامپ از علاقه کشورش به ایجاد خطوط راه‌آهن سریع‌السیر در دو ایالت بزرگ سخن می‌گوید.

ژاپن هم می‌خواهد فن‌آوری جدید خود را به بزرگترین اقتصاد جهان صادر کند و هم به ترامپ بگوید که نیازی نیست بارها و بارها در سخنرانی‌هایش به آنها بتازد!

الین چائو در متن تدوین این طرح بزرگ است. او در اولین سال وزارتش به جز برنامه یک تریلیون دلاری، چهار رخداد مهم دیگر را نیز در پیش دارد، اما بی‌شک بخش اعظم انرژی او و وزارت حمل و نقل صرف وعده بزرگ ترامپ خواهد شد.

او و ترامپ باید برنامه‌ای به کنگره ببرند که چالش بزرگ آن «تامین منابع مالی» است. ترامپ پیش‌تر از ترغیب سرمایه‌گذاران خصوصی برای حضور در این طرح خبر داده بود، اما اگر تمرکز او تنها بر جذب بخش خصوصی باشد، شانس ارائه یک لایحه دوحزبی و عبور آسان از سد کنگره و سنا از دست می‌رود.

دموکرات‌ها بر این باورند در چنین برنامه‌ای به بودجه فدرال نیاز است و تمرکز تنها بر سرمایه‌گذاری‌های خصوصی را بر نمی‌تابند. جمهوری خواهان نیز در صورتی پشتیبان طرح خواهند بود که از شکل اجرای آن راضی باشند. باید مشخص شود ترامپ چه امتیازی می‌خواهد به بخش خصوصی بدهد.

وزیر جدید حمل و نقل با چالش بزرگ تامین مالی سنگین بازسازی جاده‌ها، پل‌ها، تونل‌ها و فرودگاه‌ها روبه‌رو است. او به طور حتم به سراغ طرح‌های ابتکاری خواهد رفت؛ طرح‌هایی همچون کاهش هزینه سفرهای دست‌جمعی و همچنین افزایش هزینه خودروهای تک‌سرنشین. این طرح به تازگی در آمریکا محبوبیت کسب کرده، چرا که به سود دغدغه‌های زیست محیطی است.

چهار چالش بزرگ دیگر نیز در سال جاری میلادی در برابر دیدگان وزیر ۶۴ ساله با تجربه

حمل و نقل قرار دارد:

۱- انقضای مهلت برخی مجوزهای قانونی آژانس هوایی فدرال (FAA) در ۳۰ سپتامبر و وجود خواسته انتقال برخی اختیارات این آژانس به سازمان‌های غیردولتی

۲- تخصیص بودجه فدرال به مترو واشنگتن

۳- تصمیم در باب توقف یا ادامه پروازهای تجاری به کوبا

۴- نهایی کردن قوانین مربوط به خودروهای خودران

در این بین اما باز هم وعده بزرگ ترامپ، بااهمیت‌تر است. خبر خوب آن است که دموکرات‌ها برخلاف مشی‌شان که اعتراض‌های فراوانی به فرامین اجرایی روزهای نخست ترامپ داشتند، خود به دنبال سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زیرساخت‌ها هستند.

آنها در ۲۴ ژانویه از طرحی رونمایی کردند که ظرف ۱۰ سال آینده با سرمایه‌گذاری در بخش‌های حمل و نقلی و زیرساختی، ۱۵ میلیون شغل برای آمریکایی‌ها به همراه می‌آورد. ارزش این طرح، یک تریلیون دلار برآورده شده که ۲۱۰ میلیارد دلار آن به بازسازی جاده‌ها و پل‌های فرسوده اختصاص می‌یابد و ۲۰۰ میلیارد دلار به صندوق «زیرساخت‌های حیاتی» می‌پردازد. آنها این طرح را به رییس‌جمهور ارائه کرده‌اند. بنابراین به نظر می‌رسد ترامپ می‌تواند از قانونگذاران اجازه اجرای این طرح بزرگ را بگیرد.

چالش تامین مالی اما همچنان سایه سنگینی بر سر اعضای کابینه و کنگره به خصوص وزیر حمل و نقل است.

چائو روزهای سختی در پیش‌رو دارد. از او انتظار می‌رود نه تنها برنامه‌های رویا پردازانه رییس‌جمهور بی‌تجربه را عملی کند که حرکت در جهت منویات او نیز مورد انتظار است: محدود کردن پروازهای خارجی و اختصاص بیشتر سفرهای هوایی به ایرلاین‌های داخلی، از جمله این انتظارات است. چائو نیز گویا باید به ستیز با ورود کالا و خدمات خارجی وارد شود.

جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی اما مطلوب تحقق وعده‌های بزرگ است. السن چائو وزیر دورانی است که دغدغه اقتصاد، قدرت سیاسی واشنگتن را به حاشیه می‌راند. او می‌تواند کلید بزرگ ترامپ برای گشایش قفل‌های بسته شده بر رویای آمریکایی باشد.

تعریف می‌شوند، می‌تواند بازدهی سریع‌تری به دنبال داشته باشد. بنابراین از تهدید نام‌های تجاری و صنعتی بزرگ آمریکایی ابراء ندارد و در عین تکرار وعده کاهش مالیات‌ها، آنها را تهدید می‌کند که در صورت به کارگیری مهاجران به جای بومیان با مجازات‌های سختی روبه‌رو شوند.

وعده برنامه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها نیز از این جنس است. او می‌تواند برنامه‌ای بزرگ و موثر را تعریف کند، با همکاری نظام قانونگذاری

موسسه خدمات گمرک نوری

حق عملکرد رسمی گمرک ایران با مرکزیت سرخس

Nouri Customer Services Institute

The Official Contractor
Of Iran Customs
Administration In Sarakhs

دارای مجوز رسمی از گمرک ایران
پذیرش نمایندگی حمل و نقل بین‌المللی

ترخیص گندم و جو روی واگن و اخذ مجوز از
کشورهای مسیر برگشت کانتینر خالی از
کشورهای CIS

- مشاور امور گمرکی ترانزیت - صادرات
- کلید استعلام های حمل بنزرت رایگان
بنزرت نی پذیرد
- استعلام ترانزیت حمل سوئیتور از ترکمنستان
- استعلام ترانزیت حمل و اتراح کود شیمیایی
از ازبکستان
- تخلیه و اکتی کشی لوله در ترکمنستان به
زاتین روسی
- تخلیه و اکتی ترکید بد زاتین روسی در
سرخس ترکمنستان
- تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمنستان و برگشت کانتینر خالی از
کشورهای آسیای میانه
- ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای
آسیای میانه

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمنستان
تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به کامیون
خارجی در سرخس



دفتر مرکزی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی شرقی
روبروی هتل ابوریحیم.

تلفن: ۰۵۱۳۴۵۲۲۴۲۷ - فکس: ۰۵۱۳۴۵۲۹۵۸۰

هتراه: ۰۹۱۵۱۱۲۷۰۶۱ - ۰۹۱۵۱۱۲۶۰۴۵

Email: csnoori@gmail.com

Email: csnoori_a@yahoo.com

ترامپ پشت شرکت‌های هواپیمایی آمریکا را خالی کرد!



روسای سه شرکت هواپیمایی بزرگ آمریکا اخیراً با ارسال پیامی برای دونالد ترامپ رییس‌جمهور ایالات متحده، دخالت وی را برای جلوگیری از ادامه فعالیت مثبت شرکت‌های هواپیمایی حوزه خلیج فارس خواستار شدند. اما ترامپ در دیدار با مدیران اجرایی ارشد شرکت‌های هواپیمایی آمریکا گفت که نمی‌تواند به این شرکت‌ها در رقابت با شرکت‌های هواپیمایی حوزه خلیج فارس کمک کند.

شرکت‌های هواپیمایی آمریکایی از رقابت شرکت‌های حوزه خلیج فارس با آنان گلایه دارند و این رقابت را غیرعادلانه می‌خوانند. آنها معتقدند که شرکت‌های هواپیمایی امارات، خطوط هوایی قطر و الاتحاد، با بهره‌مندی از حمایت‌های مالی گسترده، می‌توانند فعالیت خود را در بازار آمریکا گسترش دهند. شرکت‌های آمریکایی همچون دلتا، یونایتد و آمریکن ایرلاینز با اعلام اینکه این رقابت به کارکنان بخش هواپیمایی آمریکا ضربه می‌زند، از ترامپ خواستند که به شعار «اول آمریکا» عمل کند. با این حال، ترامپ با اقرار به اینکه می‌داند شرکت‌های هواپیمایی آمریکا با فشاری زیاد از سوی شرکت‌های خارجی مواجه هستند، گفت: «ما می‌خواهیم که زندگی خوب را برای آنان نیز فراهم کنیم، زیرا آنان نزد ما سرمایه‌گذاری‌های زیادی می‌کنند.»

شرکت‌های هواپیمایی کشورهای حوزه خلیج فارس از آغاز سال جاری به شکل قابل ملاحظه در آمریکا توسعه یافته و مقصدهای جدیدی را در نظر گرفته‌اند. شرکت‌های آمریکایی این نوع گسترش فعالیت شرکت‌های حوزه خلیج فارس را تحریک آمیز و به منزله تعرض به بازار ناتو که درآمدی بالا دارد و تحت سلطه آمریکا و شرکت‌های هواپیمایی اروپا است، می‌دانند.

ایرلاین‌های خلیج فارس، نگران تغییر قوانین آسمان باز از جانب آمریکا نیستند!

در همین حال، به گزارش CNN پس از آنکه ایرلاین‌های بزرگ آمریکایی با اشاره به پارانه ۵۰ میلیارد دلاری آمریکا به ایرلاین‌های خلیج فارس در طول ۱۰ سال گذشته، درخواست بازبینی قوانین آسمان‌های آزاد بین آمریکا و کشورهای حوزه خلیج فارس را به ترامپ دادند، هواپیمایی امارات اعلام کرده هیچ گونه نگرانی بابت تغییر این پیمان بین کشورها ندارد.

طبق گفته مدیر عامل این ایرلاین، امارات با سفارش ۳۴۶ فروند B777 از سال ۱۹۹۱، دریافت خدمات تعمیر و نگهداری و سفارش موتورهای این هواپیماها به شرکت جنرال الکتریک، بیش از ۱۴۰ میلیارد دلار را در آمریکا سرمایه‌گذاری کرده و میلیون‌ها شغل برای آمریکایی‌ها ایجاد کرده است. هواپیمایی الاتحاد نیز در این راستا به سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری این ایرلاین و ایجاد ۱۰۰ هزار شغل در آمریکا اشاره کرده است.

الباکر، مدیر عامل قطر ایرویز نیز گفته آمریکا می‌بایست از حمایت کند، زیرا هواپیمایی قطر همواره به شعار «اول، آمریکا» وفادار بوده و اولویت سفارش‌های بزرگ خود را به جای شرکت‌های اروپایی، کانادایی و برزیلی به شرکت آمریکایی بویینگ اختصاص داده است.

محمد راستاد، در گفت‌وگو با ترابان، در خصوص اهمیت بازنویسی قانون دریایی ایران توضیح داد: «با توجه به اینکه از تصویب قانون دریایی ایران بیش از پنجاه سال گذشته است، شرایط روز، اقدامات و فناوری‌های جدید و رویکردهای نوینی که در صنعت کشتیرانی وجود دارد، این ضرورت را ایجاد می‌کند که قانون دریایی ایران بازنگری شود و پیش‌نویس جدیدی از این قانون تهیه شده که چند ماهی است به صورت منظم روی این پیش‌نویس کار می‌کنیم تا به لایحه نهایی تبدیل شود.»

راستاد با اشاره به اینکه در تدوین قانون جدید باید از نظرات ذی‌نفعان هم بهره‌مند شویم، تصریح کرد: «از این رو، به انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش ایران این پیش‌نویس را منعکس کردیم که اگر دیدگاه‌هایی داشته باشند برای نهایی شدن این لایحه به ما اعلام کنند.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر با بیان اینکه در حال حاضر فصل اول این قانون که مربوط به ثبت کشتی‌ها است تقریباً تکمیل شده، توضیح داد: «در مورد فصول دوم و سوم این قانون که مربوط به مالکیت و ساخت و رهن کشتی است، با توجه به اینکه ممکن است ذی‌نفعان دیدگاه‌هایی داشته باشند، منتظر دریافت دیدگاه‌ها و دغدغه‌های شرکت‌های کشتیرانی هستیم تا مسیر برای تدوین مناسب قانون دریایی ایران را ادامه دهیم.»

او در پاسخ به انتقاد انجمن کشتیرانی که همیشه در وقت پایانی تنظیم و تصویب، متن قانون در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد، تصریح کرد: «ما حتماً از نظرات فعالان بخش خصوصی در قالب استعلام‌های مکتوب و یا جلسات حضوری استفاده خواهیم کرد. در حال حاضر، این قانون در حد پیش‌نویس بوده و همچنان زمینه برای توجه به دیدگاه‌های بخش خصوصی فراهم است.»

محمد راستاد با اشاره به اینکه در تنظیم پیش‌نویس، از نظرات مشاوران برون‌سازمانی و کارشناسان خود سازمان بنادر استفاده شده، خاطرنشان کرد: «مبنای کار ما همان پیش‌نویسی است که پنج سال پیش آماده شده است، اما بعضاً با جزئیات بیشتری متن قانون را تکمیل می‌کنیم و بنا به ضرورت تغییراتی را با توجه به شرایط جدید تحولات در



با گذشت بیش از ۵۰ سال سرانجام قرار است
قانون دریایی بازنگری شود

تجدید قواعد میان‌سالی

با گذشت بیش از پنجاه سال از تدوین قانون دریایی ایران، پیش‌نویس لایحه قانون دریایی ایران در اردیبهشت ماه سال جاری در دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی تدوین شده و در چند ماه اخیر، بررسی این پیش‌نویس در برنامه کاری معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است. این در حالی است که انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز در کمیته‌های تخصصی خود، به صورت هفتگی به بررسی کارشناسی بخش‌های گوناگون این لایحه جدید می‌پردازد.

■ معاون امور دریایی سازمان بنادر: در خصوص فصول دوم و سوم قانون دریایی که مربوط به مالکیت و ساخت و رهن کشتی است، با توجه به اینکه ممکن است ذی نفعان دیدگاه‌هایی داشته باشند، منتظر دریافت دیدگاه‌ها و دغدغه‌های شرکت‌های کشتیرانی هستیم تا مسیر برای تدوین مناسب قانون دریایی را ادامه دهیم

■ ملکرضا ملک‌پور: فقدان قانون بیمه دریایی و محاکم قضایی دریایی، نظام پرورش و آزمون کارشناسان دریایی و تربیت وکلای متبحر دریایی و فقدان آیین دادرسی دریایی، جزو اولویت‌ها است. در کجای لایحه جدید به این موارد اشاره شده است؟

اگر به سوابق گذشته توجه شود ملاحظه می‌شود در سال ۱۳۵۹ سازمان بنادر لایحه اصلاحی قانون دریایی ایران را با استفاده از کارشناس اعزامی از سوی IMO تهیه کرد. متن تهیه شده کاملاً با تمامی کنوانسیون‌های به روز آن مقطع منطبق بود. کارشناس اعزامی IMO هم هیچ بار مالی برای ایران نداشت، زیرا IMO این خدمات را به اعضای خود می‌دهد. لایحه جدید چنین بوده است؟

ملک‌پور با پیشنهاد اینکه از صفحه اول لایحه تهیه شده، نام دفتر حقوقی سازمان بنادر و برداشته شود و نام معاونت دریایی سازمان یاد

باعث شده است سال‌ها پیش قرارداد تجدید نظر در قانون دریایی را منعقد کنند؟ گروهی که تجدید نظر قانون دریایی را انجام داده‌اند چه کسانی هستند و چه صلاحیت‌هایی داشته و دارند؟» ملک‌پور با بیان این پرسش که چطور از بخش خصوصی هیچ ورودی اولیه‌ای گرفته نشده است، افزود: «چرا از اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران که Plat Form بخش خصوصی است، سوال نشده اولویت‌ها برای تجدید نظر چه باید باشد؟ بعد از ۵ سال متن طولانی را منتشر کرده‌اند و درخواست دارند ظرف چه مدتی بخش غیردولتی اظهار نظر کند؟ اصلاً فرآیند تجدید نظر در قوانین کاری دائمی است و نمی‌تواند مقطعی باشد.»

وی اضافه کرد: «در سطح بین‌المللی می‌بینیم ۱۹۲۴ مقررات هیگ نوشته می‌شود. ۴۰ سال بعد پس از مطالعه مستمر مقررات هیگ و یزبی تهیه می‌شود. پس از اجرای آن، نواقص جدیدی مطرح می‌شود و در مقررات هامبورگ آن را اصلاح می‌کنند. در سال ۲۰۰۹ مقررات روتردام تهیه می‌شود. سوال اینجاست آیا تهیه کنندگان لایحه اصلاحی قانون دریایی ایران به این روند توجه کرده‌اند؟»

این کارشناس بندری با اشاره به اینکه کنوانسیون‌های دریایی نظیر سولاس، مارپول، STCW، ... دائم در حال تجدید نظر و اصلاح هستند، گفت: «مانمی‌دانیم کدام متن نهایی این کنوانسیون‌ها در تهیه لایحه مورد استفاده واقع شده است؟ چطور در غیاب این مطلب توقع دارند بخش خصوصی یا NGOها اظهار نظر درست و کاملی ارائه کنند؟»

او با اشاره به اینکه مشخص نیست قانون کار دریایی و کنوانسیون مربوط به آن در کدام بخش لایحه مورد توجه واقع شده، خاطر نشان کرد: «دریوردان ایرانی توسط دزدان دریایی به گروگان گرفته می‌شوند یا به قتل می‌رسند، سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی کرده است؟ غیر از این است که در آخر کار همه به وزارت امور خارجه و سفارتخانه‌ها ارجاع داده می‌شوند؟ پس نهاد تخصصی مسوول، کجای کار است؟ در این لایحه هیچ اشاره‌ای به این نقش سازمان شده است؟ یا تنها رویکردی درونی و حاکمیتی باعث شده است لایحه‌ای تهیه گردد و برای دولت فرستاده شود.»

این کارشناس بندری با بیان این پرسش که آیا از بخش به‌روزرسانی مقررات دریایی سازمان جهانی دریانوردی IMO استفاده شده است، یادآور شد: «

صنعت کشتیرانی بین‌المللی و دیدگاه‌های بخش خصوصی، در پیش‌نویس اعمال خواهیم کرد.» معاون امور دریایی سازمان بنادر در خصوص هماهنگی قانون جدید با قانون تجارت و دیگر مقررات دریایی کشور تصریح کرد: «در تهیه پیش‌نویس اولیه با توجه به تجربه متخصصان دست‌اندرکار، سعی شده تا حد امکان ملاحظات مختلف مدنظر قرار گیرد. ضمن اینکه در بررسی کنونی ما سایر ملاحظات مرتبط از جمله اسناد بالادستی کشور و قوانین مرتبط با قانون دریایی را در نظر می‌گیریم تا تداخل و تضاد ایجاد نشود و انسجام قانون حفظ شود.»

راستاد تاکید کرد: «یکی از انگیزه‌های تدوین قانون دریایی جدید ایران این است که قانونی متناسب با الزامات و نیازهای داخلی کشور و هماهنگ با ماهیت بین‌المللی صنعت کشتیرانی تدوین کنیم.» او در خصوص پیش‌بینی زمان تکمیل نهایی پیش‌نویس لایحه دریایی یادآور شد: «اگر بتوانیم دیدگاه‌های بخش خصوصی را به موقع دریافت کنیم، در کوتاهترین زمان ممکن بازنگری پیش‌نویس را تکمیل خواهیم کرد.»

پرسش‌های بی‌پاسخ

ملکرضا ملک‌پور، با مطالعه پیش‌نویس لایحه قانون دریایی کشور، پرسش‌ها و ابهامات برآمده از این پیش‌نویس را به خبرنگار ترابری یادآور شد و گفت: «برای تجدید نظر در یک قانون یا مقررات، اول باید نیازسنجی صورت بگیرد. سوال این است که سازمان بنادر و دریانوردی چه نیازسنجی اولیه‌ای انجام داده است؟ تا بر مبنای آن هیأتی مامور شوند بر حسب اولویت به تجدید نظر قانون دریایی بپردازند؟»

او ادامه داد: «به عنوان مثال، فقدان قانون بیمه دریایی و فقدان محاکم قضایی دریایی، فقدان نظام پرورش و آزمون کارشناسان دریایی، فقدان یک نظام تربیت وکلای متبحر دریایی و فقدان یک نظام آیین دادرسی دریایی جزو اولویت‌های نخست بوده است. در کجای این لایحه به موارد فوق، پرداخته شده است؟»

او با تاکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی باید در ابتدا مقدمه‌ای را روی این لایحه می‌گذاشت که شرح می‌داد ورودی‌های مدنظر برای تهیه لایحه جدید چه بوده است، گفت: «آیا صرفاً یک رویکرد درونی و حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی



بررسی پنج سال سوانح دریایی از نگاه آژانس ایمنی دریایی اروپا

عوامل موثر در سوانح دریایی کدامند؟

براساس گزارش آژانس ایمنی دریایی اروپا (EMSA) بیش از نیمی از سوانح دریایی در بازه زمانی ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ میلادی ناشی از خطا در راهبری کشتی‌ها بوده است.

آژانس ایمنی دریایی اروپا (EMSA) گزارش سالانه خود در زمینه حوادث و سوانح دریایی منتشر کرد که بر اساس آن بیش از نیمی از سوانح دریایی در بازه زمانی ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ میلادی ناشی از خطا در راهبری کشتی‌ها بوده است.

به گزارش مارین تایمز، عدم راهبری صحیح کشتی‌ها در این مدت منجر به حوادثی نظیر به گل نشستن کشتی‌ها و برخورد آنها شده است. بر اساس گزارش EMSA در میان حوادث شغلی نیز ۳۹ درصد از حوادث مربوط به لیز خوردن، زمین خوردن، و سقوط از کشتی می‌شود. خطاهای انسانی در ۶۳ درصد از حوادث دریایی پنج سال یاد شده نقش داشته‌اند. در همین حال ۶۷ درصد از حوادث نیز مربوط به فعالیت‌های روی عرشه کشتی می‌شده است. طی سال ۲۰۱۵ میلادی بیش از یک هزار و ۷۰۰ سانحه دریایی برای کشتی‌های تجاری رخ داده است که به مرگ ۶۴ نفر انجامیده است. این آمار به شکل غیر عادی بالاست که دلیل آن غرق شدن کشتی‌های الفارو و جان باختن ۳۳ خدمه آن است.

گرچه در این مدت تعداد حوادث قایق‌های ماهیگیری همچنان افزایش یافت، به طوری که بیش از ۲۵ قایق در سال گذشته غرق شدند، اما تعداد سانحه‌دیدگان و مجروحان حوادث به طرز چشمگیری کاهش یافته است.

در بازه زمانی ۲۰۱۱ الی ۲۰۱۵ میلادی تعداد کشته‌شدگان کشتی‌های مسافری به علت حادثه کشتی‌های کاستو کنکور دیا (۳۲ کشته و ۱۷ مجروح در سال ۲۰۱۲) و نورمن آتلانتیک (۱۱ کشته و ۳۱ مجروح در سال ۲۰۱۴) افزایش یافت. در این مدت ۶۵ درصد از قربانیان حوادث کشتی‌های مسافری، مسافران بوده‌اند.

براساس گزارش EMSA بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ میلادی اعضای این آژانس در مجموع ۷۴۹ مورد بازرسی انجام داده و ۵۶۶ فقره گزارش منتشر کرده‌اند. در میان یک‌هزار دستورالعمل ایمنی منتشر شده، ۴۰ درصد مربوط به رویه‌های کاری و به طور مشخص رویه‌های ایمنی در کار بوده است. نیمی از دستورالعمل‌های ایمنی خطاب به شرکت‌های کشتیرانی بوده است و نرخ واکنش مثبت به این دستورالعمل‌ها به ۷۵ درصد رسیده است.

شده گذاشته شود، خاطر نشان کرد: «از نام فعلی برداشت می‌شود که یک سری حقوق‌دان بدون توجه به نیازها، این متن را تهیه کرده‌اند. در حالی که در مصاحبه با معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی معلوم می‌شود که این طور نبوده است.»

او ادامه داد: «تشکیل یک کارگروه در سازمان بنادر با حضور نمایندگان بخش خصوصی و قرائت ماده به ماده متن لایحه، بهترین راه اخذ نظر تشکل‌هاست. نباید متجاوز از ۲۰۰ ماده را بنویسیم و برای تشکل‌ها بفرستیم و بگوییم چه اظهارنظری دارید؟ این توفعی است که برآورده نمی‌شود.»

نظر خواهی از بخش خصوصی

در دقیقه ۹۰

مسعود پل‌مه، رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز در گفت‌وگو با ترابران، در خصوص بررسی پیش‌نویس لایحه قانون دریایی توسط انجمن کشتیرانی گفت: «این قانون، قانون اصلی و مادر دریایی کشور محسوب می‌شود و باید قبل از نهایی شدن قانون، فعالان این بخش مشکلات خود را به بدنه دولت انعکاس دهند. اما متأسفانه در دقایق پایانی بررسی مواد قانونی را به بخش خصوصی می‌سپارند تا اظهارنظر کنند.»

وی افزود: «اگر قرار است یک قانون، بخشنامه یا آیین‌نامه جدیدی در بخش دریایی کشور تنظیم شود، مهم‌ترین نکته این است که بخش خصوصی و دولت در کنار هم آن را انجام دهند. دیدگاه‌های بدنه دولت باید با دیدگاه‌های بخش خصوصی هماهنگ شود چون دید تصدی‌گرایانه دولت در بخش خصوصی وجود ندارد.»

رییس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با تأکید بر اینکه اگر به مطالعات دقیق میدانی توجه نشود، قانون جدید کارآمد نخواهد بود و این به اقتصاد ملی و خصوصی کشور آسیب‌رسان است، گفت: «تجارب میدانی و اطلاعات دقیق و تخصصی بخش خصوصی و نظرات کارشناسی آنها که برگرفته از قوانین قبلی است، باید با دید بالادستی دولت عجمین شود.»

او تأکید کرد: «پیش‌نویس لایحه قانون دریایی در اسرع وقت در کمیته‌های مختلف انجمن کشتیرانی در حال بررسی است و سعی می‌کنیم نظرات خود را بر پایه عینیات و ملموسات تا پایان سال جاری به دولت اعلام کنیم.»

اسماعیل کهرم با بیان اینکه من واقعا نمی‌دانم طرح انتقال آب کارون برای تامین آب شرب است یا کشاورزی، گفت: «اگر هدف کشاورزی باشد، آب تنها کافی نیست و به خاک و آب و هوای مناسب هم نیاز است. در نتیجه، این انتقال آب غیر از اینکه در مبدا ایجاد ناامیدی کند و در مقصد هم به صورت کوتاه‌مدت خوشحالی به دنبال داشته باشد، نتیجه دیگری ندارد.» وی ادامه داد: «به عنوان مثال، متاسفانه آب زاینده‌رود را به یزد و کاشان بردند و در روستای ورزنه اعتراض‌هایی صورت گرفت، چون روستاییان فکر می‌کردند آب حق آنهاست. علاوه بر این شهرهای مقصد هم راضی نیستند و می‌گویند به‌خاطر مقدار کمی آب، این اندازه منت نگذارید.»

کهرم معتقد است: «برای اجرای انتقال آب، باید دو روی سکه را دید و مطالعه کرد، باید همه جوانب چون تبعات اجتماعی، بهداشتی و اقتصادی آن را در نظر گرفت، اکنون هم که می‌خواهند آب بهشت‌آباد چهارمحال و بختیاری را به زاینده‌رود منتقل کنند، مردم از این موضوع ناراضی هستند.»

او در خصوص آسیب‌های محیط زیستی طرح انتقال آب تصریح کرد: «با این کار، کل اکوسیستم مبدا و مقصد تحت تاثیر قرار خواهد گرفت این در حالی است که اکوسیستم مبدا به حجم مشخصی از آب عادت کرده و وقتی بخشی از حجم آن منتقل شود، خود اکوسیستم دچار کم‌آبی می‌شود.»

کهرم به طرح انتقال آب شهر میناب به بندرعباس اشاره کرد و گفت: «اکنون در میناب بندرعباس پدیده‌ای به نام فروچاله اتفاق افتاده است که حیوانات در آن گیر می‌افتند. من ۴۰ سال پیش در خاطراتم از میناب به عنوان شهری سبز نام برده‌ام، ولی اکنون تمام آنها خشک شده و تک تک زمین‌های کشاورزی و دشت مینا دچار فروچاله‌هایی به طول ۳۰ متر و عرض ۷ متر شده‌اند.»

این مدرس دانشگاه با بیان اینکه انتقال آب در طول راه هم تاثیرات مخربی به همراه خواهد داشت، گفت: «در مسیر، سفره‌های زیرزمینی را در جایی پر می‌کنند که هیچ زراعتی در آن نیست. در مقصد هم نمی‌دانیم چه پیش خواهد آمد. زمینی که به آب زیاد نیاز نداشته باشد، وقتی آب زیاد وارد آن می‌شود، ایجاد تالاب می‌کند؛ مثلا در بسیاری از نقاط مصر که آب را از سد اسوان گرفتند و به جای دیگری بردند، باتلاق ایجاد شد و پشه مالاریا پس از مدت‌ها دوباره به این منطقه برگشت.»

او با اشاره به شدت پدیده گرد و غبار در خوزستان تاکید کرد: «هورالعظیم را صدام خشک کرد که ایرانی‌ها در جنگ از آن استفاده نکنند. تالاب‌های فارس مانند پریشان، ارژن و مهارلو هم که از بین رفته است، حالا اگر آب کارون را هم نصف کنیم که اوضاع بدتر خواهد شد، چون ریزگرد یا در اثر جاده‌سازی و سدسازی است یا در اثر خشک کردن تالاب‌ها و رودخانه‌ها.»

کهرم با تاکید بر ضرورت تغییر روش‌های کشاورزی برای حفظ منابع آب کشور گفت: «ما سالانه ۴۲۰ میلیارد متر مکعب در ایران دریافت می‌کنیم که در مقایسه با کشورهای همسایه کم هم نیست. از این مقدار حدود ۹۳ درصد آن صرف کشاورزی، ۵/۴ درصد صرف صنعت و ۳/۲ درصد صرف شرب می‌شود. اگر ما می‌خواهیم در کشاورزی صرفه‌جویی کنیم، استفاده از روش‌های جدید آبیاری را باید در دستور کار قرار دهیم.»

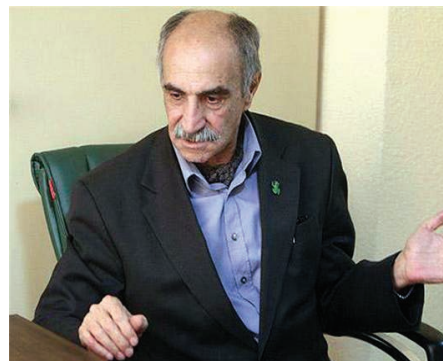
او ادامه داد: «در آمریکا دیگر آب را در کرت نمی‌اندازند و کشاورزی به روش غرقابی نیست. روش‌های بارانی، قطره‌ای و مه‌پاش، اتلاف آب را کم می‌کند و با استفاد از این روش‌ها، آب برای کارون و زاینده‌رود و کارون باقی خواهد ماند. ایجاد سیستم‌های قطره‌ای برای هر هکتار حدود ۱۲ میلیون تومان خرج دارد و اگر در ۷۵۰ هزار هکتاری که در حوزه دریاچه ارومیه زمین کشاورزی داریم، این سیستم را اجرا کنیم، دریاچه ارومیه ما زنده و پرآب خواهد شد.»

این فعال محیط زیست با اشاره به اینکه این چاه‌کندن، اگر آب نداشته باشد، نان دارد، گفت: «متاسفانه دولت‌ها به حرف‌های کارشناسی متخصصان محیط‌زیست توجه نمی‌کنند و تنها به فکر اجرای پروژه‌های عمرانی خود هستند. در چنین شرایطی، پروژه انتقال آب در نهایت باخت، باخت است و من نتیجه خوبی پیش‌بینی نمی‌کنم.»

در نقد انتقال آب کارون

طرحی که آب ندارد اما نان دارد

مشاور رییس سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره طرح انتقال آب کارون به فلات مرکزی ایران می‌گوید: «ما هیچ‌وقت، از طرح انتقال آب استفاده‌ای نبرده‌ایم و هر جا که آب را از نقطه‌ای یا به نقطه دیگر منتقل کردیم، باعث ضرر و زیان شده است. این در حالی است که مسوولان ما به جای اینکه کشوری فکر کنند، همیشه ناحیه‌ای تصمیم می‌گیرند.»





کاهش عملکرد بنادر کشورهای حاشیه خزر

فرو نشست

مصطفی ملکی

دریای خزر بزرگترین دریاچه جهان ۳۸۰ هزار کیلومترمربع وسعت دارد. طول سواحل این دریاچه ۶۵۰۰ کیلومتر است و طول این دریاچه ۱۲۰۵ کیلومتر و عرض آن ۲۲۰ الی ۵۵۴ کیلومتر است، بیشترین عمق این دریاچه ۱۰۲۵ متر و کمترین عمق این دریاچه ۲۸ متر است. در حاشیه دریای خزر پنج کشور جمهوری اسلامی ایران، جمهوری فدراتیو روسیه، جمهوری آذربایجان، جمهوری قزاقستان و ترکمنستان قرار دارند. از این کشورها به غیر از جمهوری اسلامی ایران و جمهوری فدراتیو روسیه بقیه به آبهای آزاد دسترسی ندارند.

طول سواحل جمهوری اسلامی ایران در حاشیه خزر حدوداً ۶۵۷ کیلومتر، جمهوری آذربایجان

در مطلب حاضر، کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی عملکرد بنادر کشورهای حاشیه خزر طی ۱۰ سال گذشته را مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه رسیده که طی سال ۲۰۱۶ در مقایسه با سال ۲۰۱۵، میزان جابه جایی در این بنادر رو به کاهش بوده است.

نکته جالب اما عملکرد بنادر ایرانی است: از ۱۴ میلیون تن در سال ۲۰۰۹ به حدود ۶/۴ میلیون تن در سال ۲۰۱۳، ۲۰۱۴، ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶!

■ با نگاه کلی به عملکرد بنادر کشورهای حاشیه خزر طی سال‌های گذشته متوجه می‌شویم عملکرد بنادر روسیه و ایران و سایر بنادر کشورهای حاشیه خزر نه تنها روند رو به رشدی نداشته، بلکه با کاهش جدی مواجه بوده و این هشدار است برای توسعه بنادر این کشورها که مجموع ظرفیت‌شان از مرز ۱۰۰ میلیون تن نیز فراتر رفته است

■ یکی از دلایل عمده کاهش عملکرد بنادر حاشیه خزر، ایجاد مسیرها و استفاده از شیوه‌های جدید حمل به‌ویژه استفاده از خطوط لوله جهت انتقال نفت و یکی دیگر از دلایل آن افزایش تولیدات داخلی کشورهای منطقه است

تعداد ۲۳۴۱۵ واگن به‌وسیله بندر باکو و از طریق فری ترمینال جابه‌جا شده است و از این تعداد ۱۳۷۹۱ واگن (۵۳/۳ درصد) بین بنادر باکو-اکتائو-باکو و تعداد ۹۸۵۰ واگن (۴۱/۷ درصد) بین بنادر باکو-ترکمن‌باشی-باکو بوده است. همچنین در فری ترمینال جدید بندر باکو مستقر در منطقه الات طی سال ۲۰۱۶ به تعداد ۳۶۸۹۶ واگن به‌وسیله فری ترمینال جدید جابه‌جا شده است و از این تعداد ۱۱۱۰۹ واگن (۳۰/۱ درصد) بین بنادر باکو-اکتائو-باکو و تعداد ۲۵۷۸۷ واگن (۶۹/۹ درصد) بین بنادر باکو-ترکمن‌باشی-باکو بوده است.

در سال ۲۰۱۶ عملکرد بنادر کشور جمهوری اسلامی ایران در حاشیه خزر که شامل بنادر انزلی، امیرآباد، نوشهر، فریدون‌کنار، نکا و آستارا هستند به مقدار ۶۷۵ میلیون تن بوده است و نسبت به سال ۲۰۱۵ به میزان ۱/۷ درصد رشد نشان می‌دهد، از کل عملکرد بنادر ایران در حاشیه خزر ۶۷۲ میلیون تن مربوط به کالای خشک (با مجموع ۸ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۱۵) و ۰/۳ میلیون تن کالای مایع (با مجموع ۶۰ درصد کاهش نسبت به سال ۲۰۱۵) برخوردار بوده است.

از مجموع عملکرد بنادر جمهوری اسلامی ایران در حوزه خزر ۳/۰۸ میلیون از طریق بندر انزلی (با ۴۲ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۱۵)، ۲/۳ میلیون تن از طریق بندر امیرآباد، ۰/۷ میلیون از طریق بندر نوشهر، ۰/۰۷ میلیون تن از طریق بندر نکا، ۰/۰۷ میلیون از طریق بندر فریدون‌کنار و ۰/۱۷ میلیون تن از طریق بندر آستارا صورت گرفته است.

در سال ۲۰۱۶، حجم جابه‌جایی محموله‌ها در بنادر کشور قزاقستان و در مجموعه بندری اکتائو (باتینو، کوریک و اکتائو) کمتر از ۵ میلیون تن بوده و نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۱۵ که به مقدار ۵/۹ میلیون تن عملکرد داشته است و حدوداً ۲۵ درصد کاهش نشان می‌دهد.

علت این کاهش، کم شدن حمل و نقل فرآورده‌های نفتی از طریق دریا بوده که در سال‌های اخیر انتقال نفت از سایر خطوط حمل و نقل کشور جمهوری قزاقستان افزایش یافته است؛ اما برخلاف کاهش مقدار محموله‌های نفتی، انتقال فلزات و غلات نسبت به سال ۲۰۱۵ نزدیک به ۲۵ درصد افزایش نشان می‌دهد. حجم انتقال کالا بین بندر اکتائو و باکو از طریق کامیون واگن با استفاده از ترمینال فری در سال ۲۰۱۶ نیز در مقایسه با سال ۲۰۱۵

۸۲۰ کیلومتر، جمهوری فدراتیو روسیه ۱۴۶۷ کیلومتر، جمهوری قزاقستان ۱۹۰۰ کیلومتر و کشور ترکمنستان ۹۰۰ کیلومتر است.

راه دسترسی دریایی در دریای خزر از طریق رودخانه ولگا-دن به آب‌های آزاد ممکن است. حمل و نقل دریایی یکی از شیوه‌های حمل و نقل جهت انتقال کالا در بین کشورهای حاشیه دریای خزر است که بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی اهمیت بیشتری پیدا کرده و هریک از این کشورها به دنبال افزایش فعالیت خود در این زمینه هستند.

نگاهی به عملکرد بنادر روسیه نشان می‌دهد در سال ۲۰۱۶ مجموع عملکرد این بنادر در حوزه خزر (بنادر ماخاچ کالا، آستارا خان و اولیا) به مقدار ۶۱ میلیون تن بوده و نسبت به سال ۲۰۱۵ به میزان ۹/۶ درصد کاهش داشته است. از عملکرد بنادر روسیه در حوزه خزر ۳/۱ میلیون تن مربوط به کالای خشک و ۲/۹ میلیون تن مربوط به کالای مایع است که در مقایسه با سال ۲۰۱۵ کالای خشک ۳/۵ درصد رشد و کالای مایع ۲۰/۶ درصد کاهش داشته است. در سال ۲۰۱۶ از مجموع عملکرد بنادر روسیه در حوزه خزر از بندر ماخاچ کالا ۳/۳ میلیون تن، از بندر آستارا خان ۲/۶ میلیون تن و از بندر اولیا ۰/۲ میلیون تن کالا جابه‌جا شده است.

در سال ۲۰۱۶ عملکرد بنادر جمهوری آذربایجان که شامل بندر بین‌المللی باکو و پایانه‌های نفتی از قبیل پایانه نفتی سنگچال، دیوبندی، الات و بندر هوسان هستند به مقدار ۵/۸ میلیون تن بوده که نسبت به سال ۲۰۱۵ به میزان ۱۲/۵ درصد کاهش نشان می‌دهد از مجموع عملکرد بنادر آذربایجان ۱/۳ میلیون تن مربوط به کالای خشک و ۴/۵ میلیون تن مربوط به کالای مایع بوده است.

از کل عملکرد بنادر آذربایجان در سال ۲۰۱۶ به مقدار ۴/۵ میلیون تن از طریق بندر باکو جابه‌جا شده است و از کل مقدار کالای جابه‌جا شده از طریق بندر باکو به میزان ۸۷ درصد ترانزیت کالای (مایع و خشک) کشورهای قزاقستان و ترکمنستان بوده است.

در بنادر حاشیه خزر کشورهای قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان دارای فری ترمینال‌هایی هستند که مستقیماً به ریل متصل و کالا از طریق واگن به کشتی منتقل و به مقصد فرستاده می‌شود. در همین راستا طی سال ۲۰۱۶ به



درباره کمبود بار در بنادر شمالی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: «ما در بنادر شمالی با مشکل کمبود بار مواجه هستیم به طوری که از سال ۹۳ تا ۱۱ ماهه سال ۹۵ حجم بار ما بسیار پایین آمده است.»

به گزارش ترابریان، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در بیست و پنجمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با ارائه پیشنهاد ایجاد کریدور جدید در بنادر شمالی کشور گفت: «این کریدور هم می‌تواند مشکلات حمل و نقل داخلی کشور را پوشش دهد و هم در توسعه ترانزیت کشور نقش بزرگی را ایفا کند.»

حسین چراغی، با اشاره به ضرورت تبدیل فرصت‌های بالقوه به بالفعل گفت: «اگر بخواهیم فرصت‌های موجود در بازار را به ارزش اقتصادی تبدیل کنیم، باید نیازهای بازار را بشناسیم و به آن پاسخ مناسبی بدهیم تا منتج به ایده کسب و کار شود.»

او با بیان اینکه حجم تبادلات تجاری حدود دو هزار میلیارد دلار است که فقط ۱۰ درصد آن مربوط به بخش حمل و نقل است، گفت: «بنابراین رقابت شدیدی بین کشورهای مختلف وجود دارد و هر یک سعی می‌کنند با کاهش زمان انتقال، کاهش هزینه‌های حمل و ایجاد سیستم‌ها و تکنولوژی‌های جدید گوی رقابت را از دست رقیبان برابند.»

وی افزود: «البته در قاره آسیا این شرایط سخت‌تر است و سیستم‌های حمل و نقل کشور برای ورود به بازار رقابت، توسعه و کسب درآمد بیشتر باید بازنگری و ایده‌های جدیدی داشته باشند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: «ما در بنادر شمالی که بندر انزلی، آستارا و امیرآباد هستند با مشکل کمبود بار مواجه هستیم. آنچنانکه از سال ۹۳ تا ۱۱ ماهه سال ۹۵ حجم بار ما بسیار پایین آمده است.»

وی با بیان اینکه در سال ۱۳۹۳، ۷ میلیون تن بار، در سال ۱۳۹۴، ۶/۵ میلیون تن و در ۱۱ ماهه سال ۹۵ پنج میلیون تن بار در بنادر شمالی کشور جابه‌جا شده است گفت: «در واقع، کل بازار بنادر شمالی، منفی شش درصد کاهش بار داشته است و تنها بندر انزلی روند مثبتی را تجربه کرده و این وضعیت برای بنادر شمالی کشور بسیار نگران‌کننده است.»

وی با تاکید بر ظرفیت خالی بنادر شمالی کشور توضیح داد: «در شرایط فعلی قبل از اینکه به توسعه نهایی برسیم، ۲۲ میلیون تن ظرفیت خالی داریم و اگر طرح‌های توسعه محقق شود، ۵۰ میلیون تن ظرفیت خالی خواهیم داشت.»

چراغی در خصوص راهکار حل مشکل و پر کردن ظرفیت‌های خالی بنادر شمالی تصریح کرد: «ما باید رویکرد خود را از منطقه‌ای به فرمانطقه‌ای تغییر دهیم تا بتوانیم بخشی از ظرفیت‌های خود را پوشش دهیم. ما باید از فرصت‌هایی که در کریدورهای شمال خزر از مسیر چین تا اروپا ایجاد شده است استفاده کنیم و آنها را به سمت ایران هدایت کنیم.»

نزدیک به ۴ برابر افزایش یافته و به رقمی حدود ۱۲ هزار دستگاه رسیده است.

در طول پنج سال گذشته (۲۰۱۱ الی ۲۰۱۵) حجم حمل و نقل محموله از طریق دریا در ترکمنستان ۱۲۳ درصد افزایش یافته است، اما این افزایش مربوط به حمل و نقل کالا نمی‌شود، بلکه به افزایش حمل مسافر به میزان ۱۱۱ درصد مربوط می‌شود. طی سال ۲۰۱۱ الی ۲۰۱۵ به میزان ۱۳/۴ درصد از جابه‌جایی کالا با سایر شیوه‌های حمل و نقلی (ریلی، جاده‌ای هوایی و لوله) در کشور ترکمنستان افزایش یافته است، اما برخلاف افزایش عملیات حمل کالا و مسافر در استفاده از سایر شیوه‌ها، استفاده از حمل و نقل آبی با ۶۰/۵ درصد کاهش، بیشترین سهم کاهش را در حمل و نقل کشور ترکمنستان به خود اختصاص داده است.

با نگاه کلی به عملکرد بنادر کشورهای حاشیه خزر طی سال‌های گذشته متوجه می‌شویم که عملکرد بنادر روسیه و ایران در حاشیه خزر و سایر بنادر کشورهای حاشیه خزر نه تنها روند روبه رشدی نداشته‌اند، بلکه از کاهش جدی برخوردار بوده‌اند:

- روسیه از ۱۰ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ به ۷/۹ میلیون تن در سال ۲۰۱۴ و به ۶/۱ میلیون تن در سال ۲۰۱۶.

- آذربایجان از ۱۳ میلیون تن در سال ۲۰۰۳ و ۱۲ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ به ۶/۶ میلیون تن در سال ۲۰۱۵ و ۵/۵ میلیون تن در سال ۲۰۱۶.

- قزاقستان از ۱۲/۸ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ به ۵/۸ میلیون تن در سال ۲۰۱۵ و کمتر از ۵ میلیون تن در سال ۲۰۱۶.

- ایران از ۱۴ میلیون تن در سال ۲۰۰۹ به حدود ۶/۴ میلیون تن در سال‌های ۲۰۱۳، ۲۰۱۴، ۲۰۱۵ و بالاخره ۲۰۱۶.

- ترکمنستان ۹/۲ میلیون تن در سال ۲۰۱۲ به کمتر از ۵ میلیون تن در سال ۲۰۱۵.

و این هشدار است برای توسعه بنادر کشورهای حاشیه خزر که مجموع ظرفیت آنها از مرز ۱۰۰ میلیون تن نیز گذشته است.

یکی از دلایل عمده این کاهش‌ها ایجاد مسیرها و استفاده از شیوه‌های جدید حمل و نقل به‌ویژه استفاده از خطوط لوله جهت انتقال نفت و یکی دیگر از دلایل عمده آن افزایش تولیدات داخلی کشورهای منطقه است.

سهم صدم درصدی ایران از تجارت جهانی ۱۴ تریلیون دلاری

سرپرست دانشکده علوم و فنون دریایی دانشگاه خلیج فارس بوشهر، توان ایران را جذب تا ۲۰ درصد از کل حجم ترانزیت جهانی دانست و اظهار داشت: «بسیاری از کشورهای جهان هم اکنون درصد سرمایه‌گذاری بر روی پتانسیل‌های ترانزیتی خود هستند، اما برای ما ارائه خدمات بین‌المللی در شرایط کنونی دشوار است، ما باید بر فرآیندهای حمل و نقلی کنترل داشته باشیم و با سازوکارهای حمل و نقل بین‌المللی هماهنگ شویم.»



دکتر پرویز باورصاد در بیست و پنجمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص بررسی ویژگی‌های سیستم حمل و نقل چند وجهی ترانزیتی بین‌المللی و فرصت‌ها و چالش‌های پیش‌روی ایران به عنوان چهارراه ترانزیت بار سه قاره، نظرات خود را ارائه کرد. او با اشاره به اینکه ترانزیت، یک بحث کاملاً بین‌المللی و سیاسی است که نیاز به برنامه‌ریزی دارد، افزود: «ما اکنون از ۱۴ تریلیون دلار تجارت جهانی، در حد صدم درصد سهم داریم، در حالی که به لحاظ موقعیت خدادادی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان می‌توانیم این سهم را با ۱۰ تا ۲۰ درصد هم برسانیم.»

دکتر باورصاد ادامه داد: «در زمینه ترانزیت کشورهای مختلفی مانند روسیه و آمریکا با سرمایه‌گذاری‌های کلانی که انجام دادند به موقعیت‌های بزرگ ترانزیتی رسیده‌اند. مکزیک و عربستان هم در حال سرمایه‌گذاری هستند تا به موقعیتی استراتژیک در ترانزیت دست یابند.»

او با بیان اینکه هر کشوری که موقعیت ترانزیتی دارد، از آن به درستی استفاده می‌کند، تأکید کرد: «ما نباید بنشینیم و منتظر باشیم که کالای ترانزیتی از بنادر و پایانه‌های ما وارد کشور شود. باید برنامه‌ریزی کنیم که چه سهمی از بازار دنیا را می‌توانیم جذب کنیم. نگاه ما باید لجستیک بین‌الملل باشد تا حلقه‌های مفقود زنجیره تامین را کنار هم قرار دهیم.»

باورصاد در خصوص چگونگی لجستیک بین‌المللی توضیح داد: «ما باید مجموعه ورودی‌ها اعم از دستگاه‌ها و پارامترهای اولیه را شناسایی کنیم تا به فرآیند حمل و نقل برسیم، یعنی کل فرآیند تولید تا رسیدن کالا به دست مشتری. اما متأسفانه ما هنوز نتوانسته‌ایم مفاهیم اولیه حمل و نقل بین‌المللی را درک کنیم. ما هنوز نمی‌توانیم Single Bill Of lading را اجرا کنیم. در صورتی که سی سال پیش این مساله در دنیا حل شد و ترانزیت را تسهیل کرد. ما هم باید با روند بین‌المللی هماهنگ شویم.»

او با اشاره به اینکه ما در تدارک اسکله‌ها و راه‌آهن خوب کار کرده‌ایم، تصریح کرد: «... ولی باید تسهیل تجارت انجام شود. به این منظور، اگر در اتاق فکر بنادر، مسوولانی از گمرک و وزارت اقتصاد حضور ندارد، این ضعف بزرگی است. چون جدا از سازمان بنادر، گمرک و وزارت اقتصاد هم وظایف سنگینی در تسهیل تجارت بر عهده دارند.»

وی ادامه داد: «باید سهم پسرکرانه‌ای کشور ما از ترانزیت بین‌المللی مطالعه و محاسبه شود. بنادر دنیا، دیگر وظیفه اصلی خود را صرفاً در چارچوب پهلوگیری و پهلوهدی کشتی‌ها نمی‌دانند. پایانه‌های کشور ما باید پروژه‌های اقتصادی دیگر کشورها را مانند قزاقستان و سوئد رصد کنند، چون خروجی آن پروژه‌ها بارهای صادراتی و وارداتی است.»

باورصاد با تأکید بر اهمیت حضور گسترده راه‌آهن در حمل‌ونقل چندوجهی تصریح کرد: «نقش سازمان‌های متولی دیگری مانند گمرک و وزارت صنعت، معدن و تجارت در این زمینه کمتر از نقش وزارت راه و شهرسازی نیست، اما در این میان نقش راه‌آهن در راه‌اندازی حمل و نقل چندوجهی و توسعه ترانزیت بسیار حیاتی و مهم است، بنابراین تمام پروژه‌های راه‌آهن در ایران باید به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که همگی به مبادی خروجی کشور وصل باشند.»

او با اشاره به اینکه ایجاد هاب باید بر مبنای مطالعات دانشگاهی پیگیری شود، گفت: «هاب شدن چند فاکتور اصلی دارد. به عنوان مثال، ما می‌خواهیم بندرعباس را در مقابل دویی قرار دهیم که از نظر سطح عملیاتی، سومین بندر دنیاست. این در حالی است که بندرعباس و چابهار می‌توانند هاب قفقاز، بالتیک و آسیای میانه شوند. بنابراین، باید با این دیدگاه ظرفیت‌های بنادر را بررسی کرد. یا مثلاً پروژه چابهار محور شرق ایران، به جمعیت ۳۰۰ میلیونی از کاشغر تا چین وابسته است.»

وی در پایان با تأکید بر ضرورت برنامه‌ریزی‌های استراتژیک حمل و نقل بین‌المللی، یادآور شد: «آمریکا با تغییرات اساسی که در عرضه خدمات خود ایجاد کرده، ادعا می‌کند طی ۲۲ روز، محصولی را از چین به رتردام می‌رساند. آنها مقررات‌زدایی کرده و با مطالعه و بررسی موانع حمل و نقل تجاری، تمام مسیر حمل و نقل را تسهیل کرده‌اند.» او در خصوص سدهای سیاسی که آمریکا علیه ایران در بازارهای بین‌المللی ایجاد می‌کند، گفت: «تمام فشارهای آمریکا به خاطر این است که ما را از میدان رقابت خارج کنند. بنابراین ما برای هر بازار بین‌المللی برنامه‌ریزی می‌کنیم، آنها زودتر از ما وارد آن می‌شوند.»



تنظیم: مسعود زارع

آنچه در مطلب حاضر می‌خوانید، خلاصه‌ای از گزارشی است که انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران درباره جایگاه سوخت در حمل‌ونقل هوایی و تاثیر آن بر حمل‌ونقل بار صادراتی در اختیار ترابان گذاشته است. در این گزارش سعی شده است تا به بررسی این موضوع در دنیا و ایران پرداخته شود.

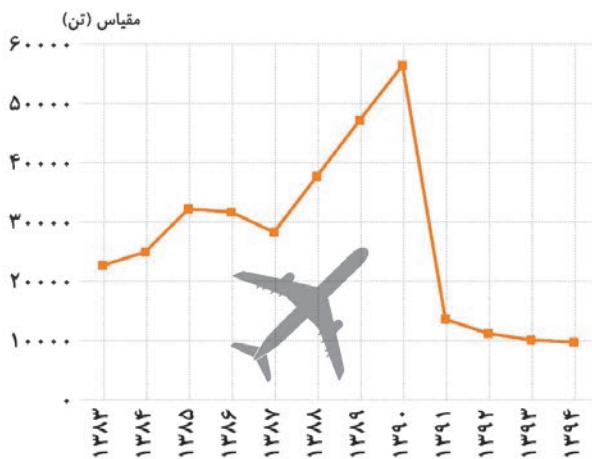
ضمن تشکر از مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن که گزارش مذکور را جهت استفاده، در اختیار ترابان گذاشتند، نظر خوانندگان را به مطالعه آن جلب می‌کنیم.

اقتصاد سوخت هوایی

موقعیت ایران در برابر ارقام جهانی

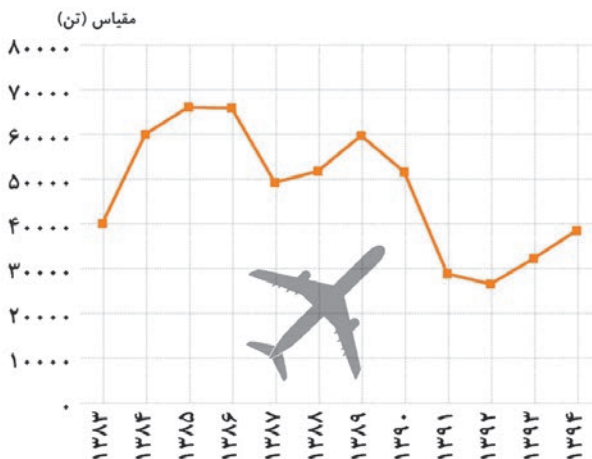
نمودار ۳ روند حمل و نقل بار توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی را بین سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۴ نشان می‌دهد. روند این نمودار بین سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۰ تقریباً صعودی بوده است. بعد از سال ۱۳۹۰ این روند نزولی بوده است. در سال ۱۳۹۱ حجم بار جابه‌جا شده توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی به شدت کاهش یافته و به ۱۳۵۸۱ تن رسیده است. میزان رشد حجم بار جابه‌جا شده بین سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۴، ۵۷- درصد بوده است.

نمودار ۳- روند حمل و نقل بار توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی طی ۱۰ سال گذشته



نمودار ۴ نشان‌دهنده روند حجم بار جابه‌جا شده توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای خارجی است. این نمودار نشان می‌دهد که در بازه مورد بررسی بیشترین حجم بار جابه‌جا شده در سال ۱۳۸۵ بوده است. در این سال شرکت‌های هواپیمایی ایران، ۶۶۱۱۶ تن بار به خارج جابه‌جا کرده‌اند. کمترین مقدار بار جابه‌جا شده به خارج هم در سال ۱۳۹۲ با ۲۶۵۳۱ تن بوده است. بین سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۴ دوباره میزان بار جابه‌جا شده توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به خارج روند صعودی به خود گرفته است.

نمودار ۴- روند حمل و نقل بار توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای خارجی طی ۱۰ سال گذشته

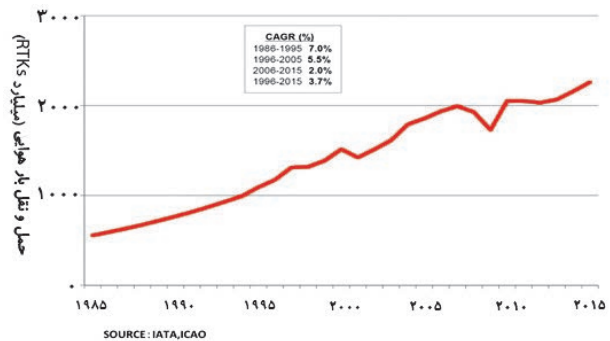


وضعیت حمل و نقل بار هوایی در دنیا

نمودار ۱ بیانگر وضعیت حمل و نقل بار هوایی در دنیا از سال ۱۹۸۵ تا سال ۲۰۱۵ است. همانگونه که از نمودار مشخص است حمل و نقل بار هوایی بین سال‌های ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۵ رشدی در حدود ۷ درصد را تجربه نموده و دارای روندی صعودی بوده است. از سال ۱۹۹۶ تا سال ۲۰۰۵ این رشد با کاهشی ۱/۵ درصدی به ۵/۵ درصد رسیده است.

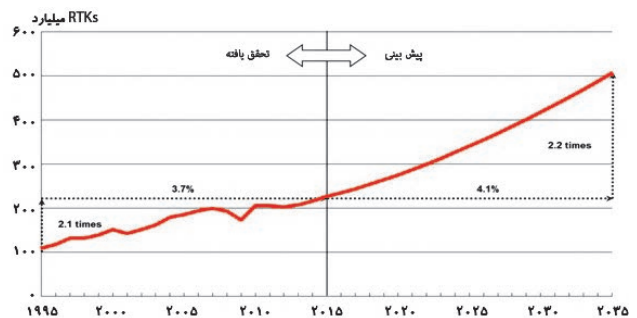
بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۵ اوضاع حمل و نقل بار هوایی باز هم بدتر شده است و میانگین رشد سالانه به ۲ درصد رسیده است. دلیل عمده این کاهش رکود اقتصادی بود که در سال ۲۰۰۹ گریبان اقتصاد جهان را گرفت و تمامی حالت‌های حمل و نقل را با افت شدید مواجه ساخت.

حمل و نقل بار هوایی در دنیا



اگر سال ۲۰۱۵ را به عنوان سال مبنا در نظر بگیریم، می‌توان گفت بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۱۵ میانگین رشد سالانه حمل و نقل بار هوایی در حدود ۳/۷ درصد بوده است و این در صورتی است که پیش‌بینی کارشناسان و سازمان‌های معتبر جهانی حکایت از آن دارد که این رشد بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۵ چیزی در حدود ۴/۱ درصد خواهد بود (نمودار ۲).

پیش‌بینی حمل و نقل بار هوایی دنیا



وضعیت حمل و نقل بار شرکت‌های هواپیمایی ایران

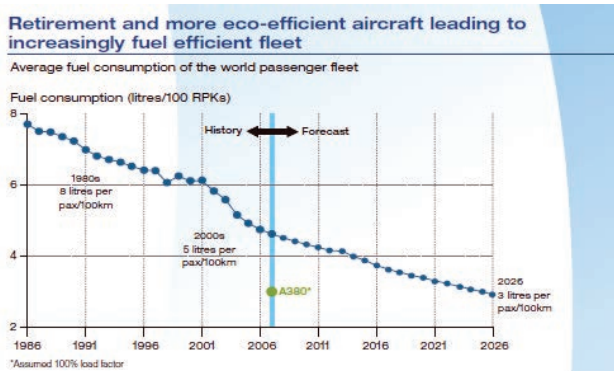
حال باید این سوال را مطرح کرد که این وضعیت در ایران چگونه است؟ برای پاسخ به این سوال ما بازه زمانی دوازده سال اخیر را در نظر گرفته‌ایم و در سه قسمت به بررسی این موضوع پرداخته‌ایم. در ابتدا روند حمل و نقل بار توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی، سپس همین روند در پروازهای خارجی و در انتها نیز روند حمل و نقل بار شرکت‌های هواپیمایی خارجی در پروازهای بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفته است.

نمودار ۷ متوسط مصرف سوخت هوایی بین سال‌های ۱۹۸۶ تا ۲۰۲۶ نشان داده شده است. همان طور که ملاحظه می‌گردد این روند کاهشی بوده است. در دهه ۱۹۸۰ متوسط مصرف سوخت هوایی (نفت جت) حدود ۸ لیتر به ازای هر مسافر در ۱۰۰ کیلومتر هوایی بوده است. این روند در دهه ۱۹۹۰ کاهش پیدا کرده به طوری که در هواپیماهای تولید سال ۲۰۰۰ میلادی به بعد، متوسط مصرف سوخت هوایی (نفت جت) ۵ لیتر به ازای هر مسافر در ۱۰۰ کیلومتر هوایی رسیده است. در هواپیماهای نسل جدید این میزان به ۳ تا ۴ لیتر تقلیل یافته است. پیش‌بینی‌ها حکایت از آن دارد که میزان متوسط مصرف سوخت هوایی در سال ۲۰۲۶ به ۳ لیتر برسد. اما میزان مصرف سوخت هوایی در ناوگان هوایی کشور چگونه است؟ مطابق با تحقیقات صورت گرفته در ناوگان هوایی کشور با متوسط عمر ۲۴ سال بطور متوسط میزان مصرف سوخت ۸ تا ۱۰ لیتر است. این میزان اختلاف فاحشی با میزان متوسط مصرف سوخت هوایی در جهان دارد و ناوگان هوایی کشور دو برابر ناوگان‌های هوایی جهان سوخت مصرف می‌کنند.

نمودار ۶- میزان مالیات فرآورده‌های نفتی در ایالت کالیفرنیا آمریکا

Fuel	Rate (per gallon, unless otherwise specified)
Gasoline, including aviation gasoline	\$0.18
Aircraft Jet Fuel	\$0.02
Diesel and 100% Biodiesel	\$0.18
Interstate Users (IFTA members)	\$0.437
Liquefied Petroleum Gas (LPG)	\$0.06
Liquefied Natural Gas (LNG)	\$0.06
Compressed Natural Gas (CNG)	\$0.07 per 100 feet
Ethanol and Methanol	\$0.09
Kerosene	\$0.18

نمودار ۷- متوسط مصرف سوخت هوایی بین سال‌های ۱۹۸۶ تا ۲۰۲۶



سرانه هزینه سوخت در خطوط هوایی دنیا در مقایسه با ایران

هزینه سوخت در خطوط هوایی در کنار هزینه نیروی کار و تعمیر به عنوان یکی از سه عامل اصلی خطوط هوایی دنیا مطرح است. مطابق با نمودار شماره ۸ و آمار یاتا، در سال ۲۰۱۴ میزان متوسط هزینه سوخت در کشورهای دنیا چیزی در حدود ۳۴ درصد بوده و بعد از آن میزان متوسط هزینه تعمیر و نگهداری با ۱۰ درصد در جایگاه دوم قرار گرفته است. همین میزان در سال ۲۰۱۴ برای ناوگان هوایی ایران حدود ۱۹ درصد بوده و بعد از هزینه تعمیر و نگهداری با ۲۲ درصد در جایگاه دوم قرار گرفته است.

نمودار ۵ نشان‌دهنده بار جابه‌جا شده توسط شرکت‌های هواپیمایی خارجی در پروازهای بین‌المللی است. همان گونه که ملاحظه می‌شود این روند تقریباً حالتی سینوسی داشته است.

بین سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۴ میزان بار جابه‌جا شده رشدی ۶۷ درصدی را تجربه نموده و از ۲۲۸۰۴ تن به ۳۸۱۲۱ تن رسیده است. کمترین میزان بار جابه‌جا شده در این بازه زمانی متعلق به سال ۱۳۸۳ و بیشترین مقدار نیز متعلق به سال ۱۳۸۵ با ۵۶۶۵۱ تن بار جابه‌جا شده است.

نمودار ۵- روند حمل‌ونقل بار توسط شرکت‌های هواپیمایی خارجی در پروازهای بین‌المللی طی ۱۰ سال گذشته



میزان مصرف سوخت هوایی

سوخت جت سنگین دارای استاندارد DERD 2494 است و از نظر دامنه تقطیر، مشابه نفت سفید است. نفت سفید با استفاده از افزودنی‌های لازم، فرآوری و به نفت جت تبدیل می‌شود. نقطه اشتعال بالا، این سوخت را مناسب استفاده در کلیه موتورهای توربینی هواپیماهای مسافری و بعضی از هواپیماهای جنگی می‌سازد. نام دیگری این فرآورده (JETA-1) است. در صنعت حمل‌ونقل هوایی، سوخت یکی از عوامل اصلی هزینه شرکت‌های هواپیمایی محسوب می‌گردد و تعیین قیمت منطقی متناسب با شرایط خاص کشور نقش به‌سزایی در توسعه و تقویت صنعت خواهد داشت. در کشور ایران به لحاظ شرایط مترتب بر صنعت و عدم اعمال مدیریت هوشمند در تعیین قیمت فرآورده‌های نفتی، قریب به ۹۵ درصد از حمل‌ونقل به بخش حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص یافته است.

در بیشتر کشورهای دنیا سوخت هوایی به عنوان یک نهاده تولید محسوب می‌شود و ارزان‌ترین نوع سوخت بخش حمل‌ونقل است. به دلیل همین قیمت پایین سوخت هوایی در دنیا این نوع سوخت را به عنوان یکی از عوامل کاهش حمل‌ونقل زمینی می‌دانند. همچنین کمترین میزان مالیات فرآورده‌های نفتی در جهان متعلق به سوخت هوایی است. به عنوان نمونه میزان مالیات فرآورده‌های نفتی در نمودار شماره ۶ آورده شده است. همانطور که ملاحظه می‌گردد سوخت هوایی با مالیاتی به میزان ۰/۰۲ دلار دارای کمترین میزان مالیات در بین مالیات انواع فرآورده‌های نفتی است.

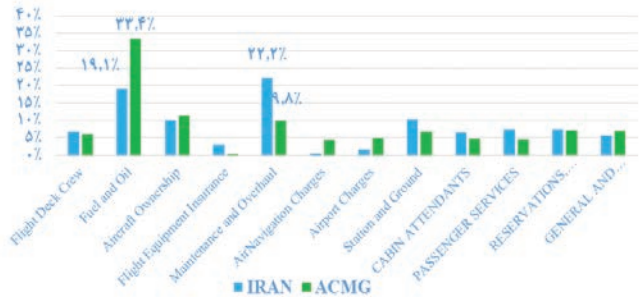
شرکت‌های ایرانی ۱۳۵۹ تومان، برای هلی‌کوپترها (نفت جت) هم ۱۳۵۹ تومان و برای هواپیماهای مسافربری خارجی نیز ۱۳۵۹ تومان است. البته این قیمت‌ها برای تیرماه ۱۳۹۵ است و به جز قیمت سوخت برای هواپیماهای مسافربری شرکت‌های ایرانی باقی قیمت‌ها به صورت هفتگی تعیین می‌گردند.

ایجاد تمایز نرخ سوخت هوایی در بخش حمل‌ونقل بار هوایی آثار مخرب و زیانباری را در این حوزه داشته که مهمترین این آثار عدم تمایل و کاهش شدید بار هوایی در بخش حمل‌ونقل بار هوایی بوده است.

شاید بتوان اتخاذ سیاست یکنواخت در تعیین قیمت فرآورده‌های نفتی را به عنوان مهمترین عامل و شاخص در توسعه و تقویت حمل‌ونقل هوایی کشور عنوان نمود. همچنین اتخاذ تدابیر تشویقی بخش‌های مختلف به استفاده از خدمات هوایی و اجتناب ترجیحی از سفرهای زمینی امری ضروری به نظر می‌رسد. برخی از تدابیر و پیشنهادهایی که برای بهبود وضعیت فعلی می‌توان به کار بست به شرح زیر هستند:

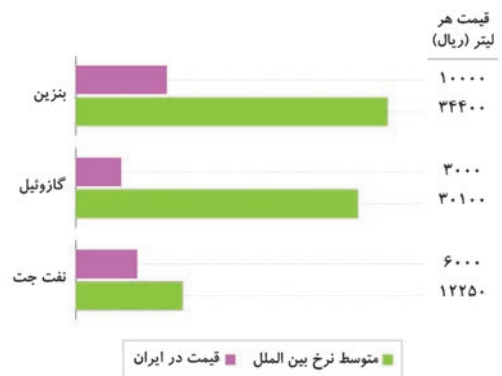
- ۱- ضرورت یکنواخت بودن راهبردها و تدابیر کشور در سیاست‌گذاری فرآورده‌های نفتی.
- ۲- اهمیت ویژه حمل هوایی در توسعه پایدار و حفظ سرمایه‌گذاری ملی.
- ۳- لزوم اقدام منسجم در جوان‌سازی ناوگان و زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی کشور.
- ۴- بهره‌برداری بهینه از پتانسیل‌ها و امکانات بالقوه حوزه هوانوردی و حمل و نقل هوایی کشور.
- ۵- استفاده بهنگام از فرصت‌های احتمالی پساتحریم در جوان‌سازی ناوگان هواپیمایی کشور.
- ۶- لزوم توجه به نقش و جایگاه حمل‌ونقل هوایی در مدیریت و توزیع بهینه حمل‌ونقل کشور.
- ۷- توجه به راهبرد کشورهای توسعه‌یافته در زمینه بهره‌برداری بهینه از فرآورده‌های نفتی.

نمودار ۸- هزینه سوخت در کشورهای دنیا و ایران در سال ۲۰۱۴



نرخ سوخت هوایی

در نمودار زیر ملاحظه می‌گردد هر لیتر بنزین، گازوئیل و نفت جت در ایران به ترتیب با قیمت‌های ۱۰۰۰، ۳۰۰ و ۶۰۰ به فروش می‌رسد. نرخ متوسط این سوخت‌ها در دنیا به ترتیب ۳۴۳۰، ۳۰۱۰ و ۱۲۲۵ تومان است.



قیمت سوخت هوایی در ایران متفاوت است. این قیمت برای هواپیماهای مسافربری شرکت‌های ایرانی هر لیتر ۶۰۰ تومان، برای هواپیماهای باری

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
Wessam@unitedsea.ae
Marzieh@unitedsea.ae

پرای انجام مشاوره و دریافت نرخ از طریق ایمیل یا تلفن با ما تماس بگیرید



قاره پنجم، فلز نوپا را رشد می‌دهد؟

ظهور «اسکاندیم» در استرالیا

به گزارش Mining Technology، در ستون شماره ۳ جدول تناوبی، در نخستین مورد از ۹ موردی که به فلزات واسطه اختصاص یافته، عنصر کمتر شناخته شده‌ای به نام اسکاندیم قرار گرفته است. ماده‌ای سفید نقره‌ای که در زمین بسیار نادر است و در ذخایر اورانیوم، در مقادیر کم یافت می‌شود و اغلب انگیزه‌ای برای استخراج ایجاد نمی‌کند.

اسکاندیم در میان ذخایر ۸۰۰ نوع ماده معدنی مختلف یافت می‌شود؛ گرچه از نظر حجم و اندازه، پنجاهمین عنصر پرحجم در زمین است. این ماده کاربرد چندانی ندارد، اما همان کاربردهای کم در صنایع مرتبط بسیار تأثیرگذار هستند. صنایع هواپیماسازی و خودروسازی

دیر زمانی است که از آلیاژهای آلومینیوم در ساخت اجسام پرنده استفاده می‌شود، اما همچنان فضا برای توسعه و تولید انواع محصولات سبک‌تر و مقاوم‌تر در برابر خوردگی با به کارگیری فنون جدید فرآوری وجود دارد. به تازگی «اسکاندیم» به عنوان یک ماده معدنی توجه‌ها را به خود جلب کرده است. این فلز به ویژه در صنایع هوایی در ترکیب با فلز آلومینیوم، آلیاژی را می‌سازد که قدرت هواپیما و مقاومت آن را در برابر خوردگی بالا می‌برد. فعلاً سالانه فقط ۲۰ تن اسکاندیم استخراج می‌شود، اما این رقم در حال تغییر است.

■ صنایع هواپیماسازی و خودروسازی دریافته‌اند اگر آلومینیوم با اسکاندیم ترکیب شود، آلیاژ قوی‌تر و مقاوم‌تری در برابر خوردگی به دست می‌آید و در نتیجه به ساخت هواپیمایی سبک‌تر که سوخت کمتری مصرف می‌کند منجر می‌شود که تولید و راه‌اندازی آنها ارزان‌تر است

■ در ماه فوریه گذشته ای‌کائو استاندارد لازم‌الاجرا را ابلاغ کرد که بر مبنای آن مصرف سوخت هواپیماهای جدید باید تا سال ۲۰۲۸ نسبت به سال ۲۰۱۵ به طور میانگین ۴ درصد کاهش یابد. آلیاژ آلومینیوم اسکاندیم در عملی کردن این استاندارد نقش چشمگیری ایفا می‌کند

استانداردهای جهانی تعیین می‌کند) استاندارد لازم‌الاجرا را ابلاغ کرد که بر مبنای آن مصرف سوخت هواپیماهای جدید باید تا سال ۲۰۲۸ نسبت به سال ۲۰۱۵ به طور میانگین ۴ درصد کاهش یابد.

بر مبنای این استاندارد، بزرگترین هواپیماهای تجاری نیز باید مصرف را تا ۱۱ درصد نسبت به میزان مصرف کنونی پایین بیاورند. آلیاژ آلومینیوم اسکاندیم در عملی کردن این استاندارد نقش چشمگیری ایفا می‌کند، اما مساله اینجاست که تولیدکنندگان هیچ‌گاه قادر نبودند ذخایر کافی از آن در اختیار داشته باشند. تولید جهانی در هر سال حداکثر ۲۰ تن تخمین زده می‌شود که بیشتر آن محصولات جانبی به دست آمده از معادن روسیه و چین است، اما به تازگی در استرالیا نیز پیشرفت‌هایی در استخراج اسکاندیم رخ داده که چشم‌انداز رو به رشدی برای بازار آینده این عنصر معدنی ترسیم می‌کند.

در طول چند سال گذشته ذخایر بی‌سابقه‌ای از اسکاندیم مرغوب در مناطق جنوب شرقی ایالت نیوساوت‌ولز و شمال شرقی ایالت کوئینزلند کشف شده است.

در حال حاضر سه پروژه معدنی متمرکز بر اسکاندیم در استرالیا در حال انجام است. پروژه نینگان در نیوساوت‌ولز پروژه‌ای ۱۰۰ میلیون دلاری است که بخش عمده آن (۸۰ درصد) متعلق به «شرکت معدنی بین‌المللی اسکاندیم کانادا» است.

پیش‌بینی می‌شود در این پروژه سالانه ۸۰ هزار تن سنگ اسکاندیم مرغوب و ۹۵ هزار تن سنگ نامرغوب تولید شود که به معنای سالانه حدود ۴۰ تن اکسیداسکاندیم (حالت اولیه اسکاندیم پالایش شده) است. قرار شده این پروژه در سال ۲۰۱۷ میلادی آغاز شود. عمر این معدن ۲۱ سال تخمین زده شده است.

رقیب اصلی این پروژه، «سی‌پراستون» در نیوساوت‌ولز است، نخستین معدن با تمرکز کامل بر اسکاندیم و هزینه ۸۰ میلیون دلاری که قرار است عملیات احداث آن نیز در سال ۲۰۱۷ میلادی آغاز خواهد شد.

عمر این معدن ۲۰ سال تخمین زده شده و انتظار می‌رود سالانه ۷۸ هزار تن سنگ خام اسکاندیم تولید و سپس آن را به ۴۲ تن اکسید اسکاندیم

در دهه ۱۹۷۰ میلادی کشف کردند که اگر آلومینیوم با اسکاندیم ترکیب شود، آلیاژ قوی‌تر و مقاوم‌تری در برابر خوردگی به دست می‌آید. این آلیاژ به اندازه‌ای قوی است که می‌توان قطعات آن را به جای پرچ کردن به هم جوش داد، در نتیجه به ساخت هواپیمایی سبک‌تر که سوخت کمتری مصرف می‌کند منجر می‌شود که تولید و راه‌اندازی آنها ارزان‌تر است.

امروزه به‌ویژه در صنایع هوایی نیاز به تولید و ساخت هواپیماهایی که از نظر مصرف سوخت بهره‌ورتر از هواپیمایی‌های کنونی باشند، ضروری است. در ماه فوریه گذشته ای‌کائو یا همان سازمان بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی (نهاد سازمان ملل که برای صنایع هوایی



■ تولیدکنندگان هیچگاه قادر نبودند ذخایر کافی از اسکاندیم در اختیار داشته باشند، اما به تازگی در استرالیا پیشرفت‌هایی در استخراج اسکاندیم رخ داده که چشم‌انداز رو به رشدی را برای بازار آینده این عنصر معدنی ترسیم می‌کند

■ امروزه شرکت‌های مختلف موفق به تولید آلیاژهای آلومینیوم-لیتیومی جدیدی شده‌اند که نسبت به کامپوزیت‌های کربنی، ۱۰ درصد وزن کمتری دارند و بنابراین می‌توان بدنه هواپیما را سبک‌تر ساخت. هزینه تولید این آلیاژها نیز ۳۰ درصد کمتر از کامپوزیت‌های کربنی است

آن نیز در بازار بسیار گران باشد، اما ما در حال حاضر با شرکت ایرباس به توافق رسیده‌ایم که بتوانیم از اسکاندیم در آلیاژهای ویژه - هم به صورت اپلیکیشن‌های چاپ سه‌بعدی و هم به صورت اپلیکیشن‌های مربوط به بدنه هواپیما - استفاده کنیم. ما همچنین قراردادهایی با شرکت جهانی آلبا در آمریکا منعقد کردیم. این شرکت یکی از بزرگترین تهیه‌کنندگان بخش‌های بیرونی در صنعت هوافضاست.»

پروژه سوم که به تازگی مقدمات اجرای آن فراهم شده، اون‌دیل نام دارد. این پروژه ۵۵ میلیون دلاری هم در نیوساوت‌ویلز پا گرفته که از سوی شرکت پلاتینا، شرکت استرالیایی معدنکار در زمینه فلزات خاص و گرانبها پیش می‌رود. این شرکت تصمیم دارد در یک بازه زمانی ۷۰ ساله، سالانه ۳۰ تن اکسید اسکاندیم تولید کند.

این پروژه‌ها خبرهای خوبی برای بازار این فلز جدید هستند، اما همچنان نمی‌توانیم با اطمینان، چشم‌انداز مثبتی برای افزایش همزمان تقاضا برای این محصول تصور کنیم. اگر عرضه در مدت زمان کوتاهی صدها درصد افزایش یابد، عرضه بیش از حد و سقوط قیمت می‌تواند یک تهدید باشد. به همین دلیل بریایان وان، رییس «پروجکت مانیتور» که در زمینه پروژه‌های معدنی و نفتی و گازی استرالیا گزارش می‌دهد، باور دارد که در این زمینه باید روی انعقاد قراردادهای ثابت و طولانی‌مدت کار کرد.

او در این باره می‌گوید: «این فلز با فلزی مانند طلا کمی فرق دارد، وقتی طلا تولید می‌کنید به هر قیمتی می‌توانید آن را بفروشید اما اسکاندیم یک ماده معدنی صنعتی است که عرضه آن تا حدودی نیاز به بازاریابی و فروش دارد.» با این وجود باید توجه داشت تا زمانی که معادن اسکاندیم قابلیت خود برای عرضه متداوم اسکاندیم با کیفیت در حجم زیاد را نشان ندهند، شرکت‌ها نیز احتمالاً علاقه‌ای به انعقاد قراردادهای بلندمدت نشان نخواهند داد.

به همین دلیل است که «جان کایزر» رییس شرکت منابع معدنی «کایزر ریسرچ» اعلام کرده به اعتقاد او تولید اولیه اسکاندیم احتمالاً تنها به مصارف تخصصی و محدود خواهد رسید، اما زمانی که معدنکاران قابلیت خود برای عرضه اسکاندیم به میزان زیاد را نشان دهند، آنگاه تقاضا نیز برای این ماده بسیار بیشتر خواهد شد.

وی در این باره گفت: «استفاده از آلیاژهای آلومینیوم و اسکاندیم وزن یک هواپیما را بین ۱۰ تا ۱۵ درصد کاهش می‌دهد و به همین دلیل زمانی که شرکت‌هایی مانند بوئینگ و ایرباس بتوانند در دسترس بودن این ماده به میزان کافی را به سهامداران خود اثبات کنند مسلماً هر دو شرکت به سمت استفاده هرچه بیشتر از این ماده حرکت خواهند کرد.»

در چند سال اخیر، توجهات ویژه‌ای به استفاده از آلومینیوم در بدنه هواپیماها شده است و آلیاژهای آلومینیومی منطبق با اقتصاد هوا و فضای طی ده سال اخیر، بیش از سه دهه گذشته توسعه یافته و صنعت هوا-فضا را متحول ساخته است. به عنوان مثال، در برخی از هواپیماها نظیر بوئینگ ۷۸۷ و ایرباس A350 از گذشته تمایل به استفاده بیش از پیش فیبرهای کربنی در بدنه هواپیما وجود داشته، اما در سال‌های اخیر برتری آلومینیوم به فیبرهای کربنی به‌طور جدی مطرح شده است.

تلاش‌های اخیر به منظور تولید آلیاژهای آلومینیومی کم‌دانشیته برای مقاصد دفاعی و هواپیماهای تجاری، به تولید موادی انجامیده است که مقاومت بیشتر در مقابل خوردگی و خواص مکانیکی بهتری دارند.

امروزه شرکت‌های مختلف موفق به تولید آلیاژهای آلومینیوم-لیتیومی جدیدی شده‌اند که نسبت به کامپوزیت‌های کربنی، ۱۰ درصد وزن کمتری دارند و لذا می‌توان بدنه هواپیما را سبک‌تر ساخت. هزینه تولید این آلیاژها نیز ۳۰ درصد کمتر از کامپوزیت‌های کربنی است و به‌همراه آن سلامتی و آرامش سرنشینان تامین می‌شود.

به‌گفته یکی از کارشناسان ساخت هواپیما، استفاده از آلیاژهای آلومینیوم-لیتیومی در هواپیماسازی نسبت به مصرف کامپوزیت‌ها، مصرف سوخت را ۲۲ تا ۲۷ درصد و وزن هواپیما را شش تا ده درصد کاهش می‌دهد. در عین حال مقاومت به خوردگی و ساختار بدنه هواپیما ۱۰۰ درصد بهبود می‌یابد. کشورهای دارای تکنولوژی تولید این آلیاژها (برای بدنه هواپیماها) عبارتند از آلمان، فرانسه، روسیه و آمریکا. به‌نظر می‌رسد با ورود نسل جدید آلیاژهای آلومینیوم-لیتیومی به بازار آینده مثبتی در انتظار صنایع هواپیماسازی باشد.

پالایش کند. جالب توجه است که این پروژه توسط شرکت‌های معدنی سنتی اجرا نمی‌شود، بلکه از طرف شرکت استرالیایی «کلین‌تک» که در زمینه تصفیه آب و بازیابی منابع تخصص دارد، انجام می‌شود. این شرکت تاکنون دو قرارداد با مشتری‌های احتمالی این ماده در کسب و کارهای مربوط به هوانوردی منعقد کرده است.

مدیر شرکت معدنی کلین‌تک می‌گوید: «یکی از محدودیت‌هایی که شرکتی مانند ایرباس در گذشته با آن مواجه می‌شد، مشکل در دسترس نبودن این فلز بوده که باعث می‌شد قیمت کنونی



قرارداد ایران با هواپیمایی ATR نهایی شد

وزیر راه و شهرسازی گفت: مذاکرات برای خرید هواپیما از شرکت فرانسوی-ایتالیایی ATR به گام نهایی رسید و در مرحله مبادله سند است.

ایران ایر پیش از این ابراز امیدواری کرده بود با نهایی شدن قرارداد، تا پیش از پایان امسال چند فروند از هواپیماهای ساخت این شرکت به ناوگان ایران بپیوندد و اکنون به نظر می‌رسد اجرای این قرارداد در هفته‌های پایانی سال ۱۳۹۵ میسر است.

قائم‌مقام وزیر راه نیز شانزدهم بهمن ماه اعلام کرد در پسابرجام، پیش قرارداد خرید ۲۰ فروند از این هواپیماهای ۷۰ نفره با شرکت ATR امضا شده و اگر درباره تامین قطعات موتورهای کانادایی این هواپیماها به تفاهم برسیم قرارداد نهایی امضا می‌شود. به گفته وی، تا پایان امسال سه تا چهار فروند از هواپیماهای شرکت فرانسوی-ایتالیایی ATR به هواپیمایی جمهوری اسلامی تحویل می‌شود.

پیش‌تر مدیرعامل ایران ایر توضیح داده بود، مقرر شده است شرکت ATR صد درصد فاینانس خرید این هواپیماها را تامین کند که از طریق بانک‌های خارجی و در قالب اجاره و اجاره به شرط تملیک خواهد بود. به گفته پرورش، در صورت تمایل هما ۲۰ فروند دیگر در دوره پنج ساله و در سال‌های آتی خریداری خواهد شد.

پرورش با بیان اینکه این هواپیماهای کوچک ۷۰ نفر ظرفیت دارند، گفت: «هواپیمای مذکور برای باندهای کوتاه است و تجهیزات فرودگاهی زیادی نمی‌خواهد و با امکانات کم به پرواز در می‌آیند و به عنوان هواپیمای ملخی در ناوگان هوایی کشورها پرواز می‌کنند.»

سوخوی روسی در انتظار پیوستن به ناوگان هوایی ایران

مقصود اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اعلام کرد: «باتوجه به ابراز علاقه برخی شرکت‌های هواپیمایی برای امضای قرارداد با شرکت سوخو، این شرکت در نامه‌ای به انجمن اعلام کرد که ایرادات وارده به هواپیمای سوخو ۱۰۰ برطرف شده است.»



اسعدی سامانی ادامه داد: «شرکت سازنده سوخو ۱۰۰، گواهینامه تداوم صلاحیت پرواز را دریافت کرده و قابلیت پرواز این هواپیما مورد تایید سازمان هواپیمایی کشوری روسیه قرار گرفته است.» به گفته او، شرکت سوخو در حال پیگیری دریافت مجوز افک برای حضور در بازار صنعت هوایی ایران است تا از این طریق بتواند با ایرلاین‌های ایرانی، امکان همکاری داشته باشد.

به گزارش خبرگزاری مهر، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اظهار کرد: «اگرچه مواضع ترامپ در قبال ایران سختگیرانه بوده، اما قراردادهای ایرباس و بوئینگ طبق روال گذشته ادامه یافته و مشکلی در این زمینه ایجاد نشده است، بنابراین امکان دریافت مجوز افک برای سوخو وجود دارد.» وی با اشاره به اینکه اجاره هواپیماهای سوخو ۱۰۰، یکی از گزینه‌ها برای ایرلاین‌های ایرانی است، افزود: «دو شرکت خصوصی تمایل به اجاره هواپیمای سوخو ۱۰۰ را دارند زیرا شناخت کافی از این هواپیما وجود ندارد و نیاز به محک فعالیت این هواپیما در شرایط آب و هوایی ایران لازم است.»

این مقام مسوول تصریح کرد: «ایرلاین‌ها برای آغاز همکاری ترجیح می‌دهند قراردادی به شکل اجاره با شرکت سوخو امضا کنند و پس از شناخت قابلیت‌های این هواپیما برای خرید تصمیم‌گیری کنند.»

گفتنی است اوایل دی ماه امسال خبری در رسانه‌ها منتشر شد مبنی بر اینکه اداره حمل و نقل هوایی روسیه، هواپیمای سوخو ۱۰۰ را به دلایل مرتبط با ایمنی زمین‌گیر کرده است، علت زمین‌گیر شدن هواپیمای مسافربری سوخو ۱۰۰، گزارش شرکت IrAero درباره خستگی فلز بکار رفته در قسمت دم این هواپیما اعلام و قرار شد این مساله از سوی اداره حمل و نقل هوایی روسیه بررسی شود. حال پس از حدود یک ماه، شرکت هواپیمایی سوخو نامه‌ای را به انجمن شرکت‌های هواپیمایی کشورمان ارسال کرده و از دریافت گواهینامه تداوم صلاحیت پرواز این هواپیما از سوی سازمان هواپیمایی این کشور خبر داده است.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، پیش از این، از نمایش هوایی سوخو ۱۰۰ در ایران و مذاکره ایرلاین‌های ایرانی برای اجاره این هواپیما خبر داد، اما پس از زمین‌گیر شدن سوخو ۱۰۰، انجام مذاکرات در حاله‌ای از ابهام فرو رفت و هم اکنون هرچند با توجه به ارسال نامه از سوی شرکت سوخو، ظاهراً این شرکت تاییدیه فنی را دریافت کرده، اما این احتمال وجود دارد که ایرلاین‌های ایرانی رغبت گذشته را برای همکاری با این شرکت نداشته باشند.



از آنجا که کاهش عمر مفید هواپیماهای تجاری تأثیرات عمیق و بلندمدتی بر تمامی بازیگران این صنعت خواهد گذاشت. شرکت بوئینگ از نزدیک بر روند تکامل هواپیماهای تجاری و بازنشستگی آنها نظارت داشته است؛ با این وجود علیرغم انجام مطالعات جامع، به نظر نمی‌رسد الگوی استاندارد برای محاسبه عمر مفید هواپیماها وجود داشته باشد.

ما متوجه شدیم:

۱- به نظر می‌رسد مفهوم عمر اقتصادی هواپیما به صورت محتوایی و براساس پارامترهای خاص هر نهاد ارزیابی‌کننده تعریف می‌شود که شامل مواردی مانند مدل تجاری شرکت هواپیمایی، مطالعات عملیاتی و جغرافیایی، عوامل اقتصادی محلی و زمان خرید ناوگان است.

روش‌هایی مانند محاسبه سن متوسط هواپیماها پس از بازنشستگی همه آنها و یا سن متوسط هواپیماهای فعال در زمانی که ۵۰ درصد از هواپیماهای Cohort (هم‌گروه) آنها بازنشسته شده‌اند، از روش‌های متفاوت برای تعیین عمر مفید هواپیماها هستند.

تحقیقات بوئینگ همچنین نشان داده از هر روشی هم برای محاسبه سن اقتصادی هواپیماها

یافته‌های کلیدی درباره عمر اقتصادی هواپیما

اصطلاح‌های مشابه «عمر اقتصادی هواپیما»، «عمر مفید هواپیما»، «عمر خدماتی هواپیما» و امثال اینها دائما در بحث‌ها و گزارش‌های صنایع هوایی مطرح می‌شوند و با اینکه ما اغلب گمان می‌کنیم با مفهوم آنها آشنا هستیم، اما اخیرا یک نظرسنجی نشان داده حتی کارشناسان هم برای ارائه تعریف دقیق و قابل اندازه‌گیری از این اصطلاحات مشکل دارند. علاوه بر این تحلیلگران معمولا از روش‌های متفاوتی برای محاسبه عمر اقتصادی هواپیما استفاده می‌کنند و یک استاندارد همگانی برای مشخص کردن اینکه استفاده از کدام روش در چه شرایطی مناسب است وجود ندارد. این مساله زمانی باعث بروز سردرگمی می‌شود که نتیجه‌گیری‌های ناشی از یک روش محاسبه عمر اقتصادی متوسط هواپیماها با نتیجه‌گیری‌های ناشی از یک روش دیگر مقایسه می‌شوند.

شرکت بوئینگ اخیرا و در پی انتشار برخی شایعات درباره کاهش عمر متوسط جدیدترین نسل‌های هواپیماهای تجاری، تحقیق کاملی را درباره عمر اقتصادی هواپیماها انجام داد. گزارش زیر به قلم «هلن جیانگ» از متخصصان بخش تحلیل شرکت بوئینگ، یافته‌های این شرکت درباره محاسبه عمر اقتصادی هواپیما و ثبات آن را نشان می‌دهد.

■ شرکت بوئینگ هیچ مدرکی که نشان‌دهنده ایجاد تغییر معنی‌داری در عمر مفید هواپیماها طی دو دهه گذشته باشد نیافته است. مطالعات شرکت بوئینگ تمامی ۳۱ هزار و ۳۲ هواپیماهای جت تجاری ساخته شده توسط شرکت‌های غربی از ابتدای عصر جت تاکنون را شامل می‌شود

■ دو روش رایج محاسبه عمر اقتصادی هواپیما به این شرح است: یکی محاسبه عمر متوسط هواپیماها پس از بازنشسته شدن همه آنها و دوم، بازه زمانی بین تحویل هر گروه از هواپیماها تا زمان بازنشسته شدن نیمی از آنها

است؛ چراکه یکی از هواپیماها همچنان در حال فعالیت است. همچنین با استفاده از روش محاسبه سن بقا که بر اساس زمان اوراق شدن نیمی از هواپیماهای کوهورت محاسبه می‌شود، سن بقای این گروه ۲۴ سال می‌شود.
سوال: چگونه می‌توان عمر اقتصادی این گروه هواپیماها را محاسبه کرد؟

کتاب انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی تجاری، عمر اقتصادی مفید هواپیما را اینگونه توصیف می‌کند: عمر مفید اقتصادی برای هواپیما به معنی مدت زمانی است که استفاده از آن از نظر اقتصادی و فیزیکی به صرفه است. گرچه انجام تعمیرات دوره‌ای برای حفظ ایمنی در دوره عمر اقتصادی مفید هواپیما ضروری است. با توجه به تعریف و محاسبه عمر اقتصادی هواپیما ما متوجه شدیم:

۱- عمر اقتصادی مفید هواپیما باید در چارچوب گزارش یا تحلیل موجود بررسی شود. شرکت‌های صنعتی مختلف از جمله خطوط هوایی، سرمایه‌داران این خطوط، شرکت‌های اجاره‌دهنده هواپیما، تولیدکنندگان هواپیما و تامین‌کنندگان نیازهای صنایع هوایی از تعاریف و مفاهیم تخصصی براساس پارامترهای مختلفی مانند مدل تجاری، برنامه‌ریزی ناوگان، عوامل جغرافیایی و عملیاتی، وضعیت اقتصاد محلی، زمان اکتساب و غیره استفاده می‌کنند.

۲- از هر دو روش رایج محاسبه عمر اقتصادی هواپیما می‌توان برای اندازه‌گیری استفاده کرد. یکی محاسبه عمر متوسط هواپیماها پس از بازنشسته شدن همه آنها و دوم بازه زمانی بین تحویل هر گروه از هواپیماها تا زمان بازنشسته شدن ۵۰ درصد (یا هر درصد پیش فرض دیگری) از آنها.

مطالعه ما نشان می‌دهد از هر روشی هم برای اندازه‌گیری عمر اقتصادی هواپیما استفاده کنیم همچنان ارقام به‌دست آمده طی ۱۵ سال گذشته ثابت مانده است.

ما در مطالعات خود از تمامی روش‌های معمول برای محاسبه عمر اقتصادی هواپیما استفاده کردیم. نمونه‌هایی از دو فرمول معروف را در زیر می‌بینید.

نمودار ۱، روند تاریخی میزان بقای کوهورت‌های هواپیما بین سال‌های ۱۹۸۰ و ۲۰۱۲ را نشان می‌دهد. محور عمودی نشان‌دهنده تعداد سال‌های بین

استفاده شود، روند نتایج همه آنها طی ۱۵ سال گذشته یکسان خواهد بود.

علاوه بر این، روند تکامل ناوگان هوایی نسل کنونی مانند هواپیماهای Next Generation 737 و A320 نیز از روندهای مشابه نسل‌های گذشته هواپیما تبعیت می‌کنند. شرکت بوئینگ هیچ مدرکی که نشان‌دهنده ایجاد تغییر معنی‌داری در عمر مفید هواپیماها طی دو دهه گذشته باشد نیافته است.

مطالعات شرکت بوئینگ دقیق و جامع بوده و تمامی ۳۱ هزار و ۳۲ هواپیماهای جت تجاری ساخته شده توسط شرکت‌های غربی از ابتدای عصر جت تاکنون را شامل می‌شود.

آمارهای این مطالعه از تحویل اولین جت هاویلند کومت (Havilland Comet) در سال ۱۹۵۲ تا پایان سال ۲۰۱۲ را در بر می‌گیرد.

در این مطالعه اطلاعات تمامی هواپیماها به صورت مجزا از منبع "Flightglobal Ascend Database" مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

تحقیقات گسترده بوئینگ نتوانست یک مقیاس استاندارد برای محاسبه عمر مفید هواپیماها شناسایی کند.

یکی از برنامه‌های اولیه ما تلاش برای پیدا کردن مقیاسی برای محاسبه عمر مفید هواپیماها بود. مثال زیر چالش موجود در زمینه پیدا کردن این جواب به ظاهر ساده را نشان می‌دهد. حتی با این که «انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی تجاری» (ISTAT) مفهوم عمر مفید را مشخص می‌کند، اما فرمولی برای محاسبه آن ارائه نمی‌کند.

مثال:

یک Cohort شامل شش هواپیما (همگی کاملاً مشابه و با سال ساخت یکسان) هم اکنون این وضعیت را دارند:

۱- اوراق شده در ۲۰ سالگی

۲- اوراق شده در ۲۲ سالگی

۳- اوراق شده در ۲۴ سالگی

۴- اوراق شده در ۲۶ سالگی

۵- اوراق شده در ۳۵ سالگی

۶- آخری هم با وجود ۳۶ سال فعالیت همچنان در حال استفاده است

با توجه به این آمار می‌توان محاسبه کرد:

با توجه به روش میانگین‌گیری (۲۰ + ۲۲ + ۲۴ + ۲۶ + ۳۵ + ۳۶) تقسیم بر ۶، سن متوسط این گروه هواپیماها ۲۷/۲ سال و رو به افزایش

تحويل يك كوهورت معمولی از هواپيماها و تاريخ بازنشسته شدن ۵۰ درصد از اين ناوگان است.

كوهورت‌های يك راهرویی به رنگ آبی روشن و كوهورت‌های دو راهرویی به رنگ آبی تيره مشخص شده‌اند. خطوط نقطه‌چين، كل ناوگان باقی مانده شامل هواپيماهای فعال و پارک شده را نشان می‌دهد درحالی که خطوط صاف نشان‌دهنده هواپيماهای فعال و درآمدزا هستند. همانطور که پیش‌تر گفتیم همه خطوط نشان می‌دهند روند بازنشستگی هواپيماها طی بیش از ۱۵ سال گذشته ثابت مانده است.

در تحليل داده‌های اینچنینی همواره باید محتاط بود که نوسانات جزئی در داده‌ها نشان‌دهنده روند نیستند و به همین دلیل ما روند بلندمدت داده‌ها را بررسی کردیم.

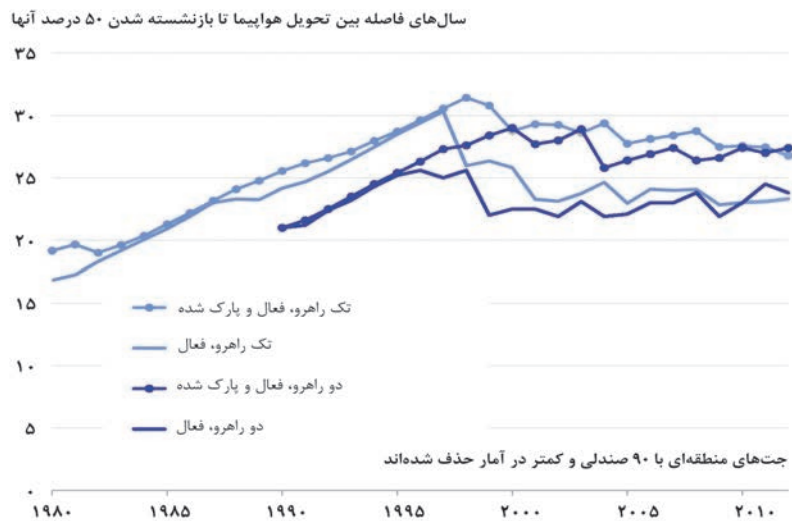
شکل ۲ نشان‌دهنده عمر متوسط هواپيماهای يك راهرو و دو راهرویی است که به صورت دائمی بازنشسته شده‌اند. خطوط یکسره نشان دهنده عمر متوسط هواپيما در زمان بازنشستگی هستند و خطوط بریده عمر هواپيما در زمان اوراق شدن را نشان می‌دهند. تفاوت بين این دو خط مدت زمانی است که هواپيما پیش از اوراق شدن در انبار نگهداری می‌شود.

روند این خطوط نیز نشان می‌دهد سن متوسط بازنشستگی برای هواپيماها طی بیش از ۱۵ سال گذشته تغییری نکرده و تنها به تدریج و با استفاده از تکنولوژی‌های جدیدتر اندکی افزایش یافته است.

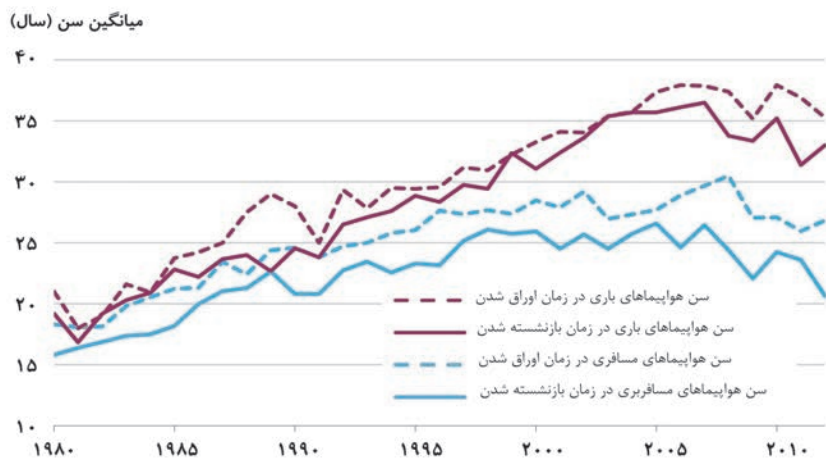
مقررات، رویدادهای مهم و نفوذ تکنولوژی در طی زمان روی برخی داده‌ها تاثیر گذاشته است، اما این تاثیرات عموماً تنها برای مدت محدودی دوام داشته است. این تغییر مقررات و رویدادها به توضیح بعضی استثناها در روند داده‌ها کمک می‌کند.

کاهش سن متوسط هواپيماهای بازنشسته شده طی دو سه سال اخیر احتمالاً به دلیل برخی عوامل مانند تاثیر رکود اقتصادی، بازار ضعیف حمل بار و اوراق کردن تعدادی از هواپيماهای جدید بوده است. صنعت هوانوردی هم اکنون در حال بازنشسته کردن اولین گروه از هواپيماهای ۷۳۷ کلاسیک، MD80 و A320 است و حجم بازنشستگی ۷۳۷‌های کلاسیک و MD80 منعکس‌کننده چرخه عمر اقتصادی آنها

نمودار ۱- روند تاریخی میزان بقای هواپيماهای هم‌گروه بين سال‌های ۱۹۸۰ و ۲۰۱۲

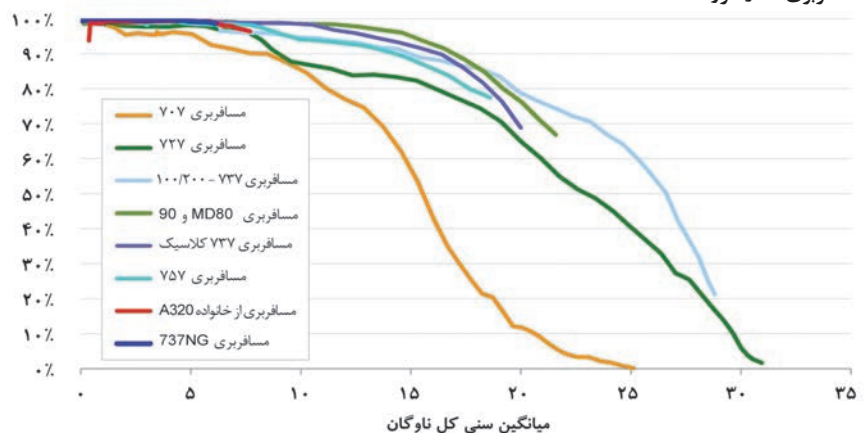


نمودار ۲- عمر متوسط هواپيماهای يك راهرو و دو راهرویی که به صورت دائمی بازنشسته شده‌اند



نمودار ۳- منحنی بقای هواپيماهای مسافری تک‌راهرو

درصد بقای ناوگان به نسبت کل هواپيماهای تحويل داده شده





توافق آسمان با رولزرویس برای خرید ۱۰۰ موتور هواپیما

شرکت آسمان با رولزرویس در زمینه خرید ۱۰۰ دستگاه موتور Tay-650 و تسهیل در تامین قطعات یدکی برای تعمیر موتور در ایران توافق کردند، اما اجرایی شدن مراحل تکمیلی انجام این توافقات، منوط به حل مشکل نقل و انتقالات مالی است.

به دلیل کم بودن سهم آمریکا در ساخت موتورهای هواپیمای فوکر نیازی به مجوز افوک نیست و تاکنون یک دستگاه موتور فوکر ۱۰۰ توسط آسمان از شرکت رولزرویس انگلیس خریداری شده است و برای عقد قرارداد برای خرید موتورهای بیشتر از این شرکت، مذاکرات در حال انجام است.

عقد قرارداد شرکت هواپیمایی آسمان با شرکت لوفت هانزا تکنیک و ارسال موتور ایرباس ۳۴۰ برای تعمیرات اساسی به آلمان و اعلام آمادگی آلمان برای فروش هواپیما به شرکت آسمان از جمله اقدامات پسابرجامی این شرکت هواپیمایی است.

همچنین مذاکره با شرکت آلمانی TUI برای اجاره سه فروند هواپیمای بوئینگ ۷۳۸ به مدت سه سال در حال انجام است.

در همین حال، وزارت راه از توافق نهایی با یک شرکت لیزینگ برای تامین مالی خرید ۷۷ فروند هواپیمای ایرباس و بوئینگ، و قرارداد خرید سه دستگاه رادار بین شرکت فرودگاه‌های کشور و شرکت تالس فرانسه خبر داده است.

برای انجام یک مقایسه عادلانه باید تاثیر پیری ناوگان بر محاسبه سن بازنشستگی در طول زمان را نیز در محاسبات منظور کرد.

بررسی‌های ما نشان می‌دهد زمان متوسط بازنشستگی هواپیماهای ۷۳۷ کلاسیک، MD80، ۷۵۷ و A320 هم از همان روند مدل‌های قبلی پیروی می‌کند و هیچ تغییر معناداری نسبت به نسل‌های قبلی ایجاد نشده است. ما در تحقیقات خود درباره هواپیماهای دو راهرو هم روند مشابهی را مشاهده کردیم.

به طور خلاصه ما در تحقیقات گسترده خود نتوانستیم یک مقیاس پذیرفته شده کلی برای اندازه‌گیری عمر اقتصادی هواپیماها شناسایی کنیم. در عوض مشاهده کردیم عمر اقتصادی هواپیما عموماً به طور مفهومی و مطابق با هدف ارزیابی و نظر ارزیاب (به طور مثال مدل تجاری، شیوه برنامه‌ریزی ناوگان، عملیات جغرافیایی، شرایط اقتصاد محلی، بازه زمانی و غیره) تعریف می‌شود.

کارشناسان بوئینگ متوجه شدند از روش‌های متعددی برای محاسبه عمر اقتصادی هواپیما استفاده می‌شود. دو روش عمده‌تر یکی مبتنی بر محاسبه عمر متوسط هواپیما پس از بازنشستگی کامل همه آنها است و دیگری محاسبه زمان بین آغاز به کار یک گروه از هواپیماها تا زمان بازنشستگی نیمی از آنها.

شواهد نشان می‌دهد از هر روشی هم برای محاسبه عمر اقتصادی هواپیماها استفاده کنیم نتیجه آن طی ۱۵ سال گذشته ثابت مانده است. روندهای هواپیماهای نسل کنونی مانند NG737 (Next Generation) و A320 هم مانند روند هواپیماهای نسل‌های قبلی است.

شرکت بوئینگ هیچ شواهدی از بروز تغییر معنی‌داری در عمر اقتصادی هواپیما طی دو دهه گذشته و یا برنامه‌ای برای بهبود آن در آینده مشاهده نکرده است.

پیش‌بینی‌های بلندمدت از بازار نشان‌دهنده ادامه یافتن این روند طی ۲۰ سال آینده است. صنعت هواپیمایی به ۳۴ هزار هواپیمای جدید نیاز خواهد داشت که ۴۱ درصد آن پاسخگوی نیاز موجود برای جایگزینی بوده و ۵۹ درصد آن رشد بازار خواهد بود.

از زمان تحویل است.

در نتیجه این بازنشستگی‌ها ممکن است عمر متوسط هواپیماهای مسافربری با نوساناتی مواجه شود اما الگوی بازنشستگی این هواپیماها هم همچنان مانند قبلی‌ها خواهد بود.

شکل ۳ نشان‌دهنده منحنی بقای هواپیماهای مسافربری عمده تک‌راهرو است. محور افقی متوسط سن ناوگان را نشان می‌دهد که شامل همه هواپیماهای فعال، پارک‌شده و اوراقی می‌شود. محور عمودی نیز نشان‌دهنده درصد بقای ناوگان نسبت به کل هواپیماهای تحویل داده شده است.

منحنی‌های هواپیماهای بوئینگ ۷۰۷، ۷۲۷ و ۷۰۰-۲۰۰/۱۰۰ نشان‌دهنده تاثیر پیشرفت تکنولوژی بر عمر اقتصادی هواپیماها است. میزان بقای هواپیماهای ۷۳۷ کلاسیک، MD80 و MD90 هم اکنون در حدود ۷۰ درصد بوده و این هواپیماها نیز مسیر هواپیماهای ۷۲۷ و ۷۳۷-۲۰۰/۱۰۰ را دنبال می‌کنند.

به مرور زمان که سن ناوگان افزایش می‌یابد منحنی‌های بقا نیز بیشتر به سمت راست کشیده شده و آستانه ۵۰ درصد را پشت سر می‌گذارد. منحنی‌های بقا برای هواپیماهای نسل بعدی ۷۳۷ و A320 نیز رفتاری مشابه نسل‌های قبلی دارند.

با وجود اینکه نسل‌های بعدی ۷۳۷ و A320ها هنوز ناوگان جدیدی هستند اما رفتارشان از جمله روند بازنشستگی تعدادی از آنها همچنان مشابه روندهای تاریخی است.

چگونه می‌توان این آمار را با درک عمومی از سن بازنشستگی هواپیماهای ۷۳۷ کلاسیک، MD80، ۷۵۷ و A320 توضیح داد؟

مقایسه سن متوسط اوراق شدن هواپیماهای مختلف می‌تواند به این نتیجه‌گیری منجر شود که هواپیماهای ۷۳۷ کلاسیک، MD80، ۷۵۷ و A320 عمر کمتری نسبت به مدل‌های قدیمی‌تر دارند، اما این تفسیر نادرستی از آمار است؛ چراکه هواپیماهای نسل‌های قبلی مسلماً قدیمی‌تر از نسل‌های جدید هستند و با پیرتر شدن کل ناوگان، هواپیماهایی که دیرتر بازنشسته شده‌اند، سن متوسط اوراق شدن کل ناوگان را افزایش می‌دهند. این تاثیر طبیعی پیر شدن ناوگان را می‌توان در تمامی داده‌ها مشاهده کرد.

استهلاک به مفهوم کاهش ارزش یک دارایی ثابت بر اثر عواملی نظیر گذر زمان، فرسایش ناشی از کار، تغییر تکنولوژی و .. است. در حسابداری دارایی ثابت، استهلاک از طریق سرشکن کردن و تخصیص ارزش ثبت شده دارایی به طریقی معقول (و پذیرفته شده) و منظم به دوره‌های استفاده از آن اندازه گیری و ثبت می شود.

رئیس کارگروه مالیاتی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، در این شماره به موضوع استهلاکات در حسابداری و مالیات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی پرداخته است که عمدتاً شامل استهلاک وسائط نقلیه و تجهیزات و اموال شرکت است و تاثیر مستقیم بر صورت‌های مالی و هزینه‌های قابل قبول سازمان امور مالیاتی دارند.

استهلاک در حسابداری حمل و نقل

مسعود شجاعی نیک

تعریف استهلاك:

فرآیند انتقال بهای تمام شده دارایی‌ها به هزینه‌ها، بر مبنای یک روش منطقی و سیستماتیک و به لحاظ رعایت اصل تطابق درآمد و هزینه‌ها را استهلاك می‌گویند و این موضوع در ماده ۱۴۹ قانون مالیات‌های مستقیم قابل ملاحظه است.

(ماده ۱۴۹ قانون مالیات‌های مستقیم): آن قسمت از دارایی‌های استهلاك‌پذیر که بر اثر به‌کارگیری یا گذشت زمان یا سایر عوامل و بدون توجه به تغییر قیمت‌ها ارزش آن تقلیل می‌یابد و همچنین هزینه‌های تاسیس، قابل استهلاك بوده و هزینه استهلاك آنها جزو هزینه‌های قابل قبول مالیاتی تلقی می‌شود.

مقررات مربوط به استهلاك‌های دارایی‌های استهلاك‌پذیر شامل جداول استهلاك‌ها و چگونگی اجرای آن با رعایت استانداردهای حسابداری توسط سازمان امور مالیاتی کشور تهیه می‌شود و ظرف مدت شش ماه از تاریخ تصویب این قانون به تصویب وزیر امور اقتصادی و دارایی می‌رسد.

تبصره ۱: افزایش بهای ناشی از تجدید ارزیابی دارایی‌های اشخاص حقوقی، با رعایت استانداردهای حسابداری مشمول پرداخت مالیات بر درآمد نیست و هزینه استهلاك ناشی از افزایش تجدید ارزیابی نیز به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی تلقی نمی‌شود.

در زمان فروش یا معاوضه دارایی‌های تجدید ارزیابی شده، مابه‌التفاوت قیمت فروش و ارزش دفتری بدون اعمال تجدید ارزیابی در محاسبه درآمد مشمول مالیات منظور می‌شود. آیین‌نامه اجرایی این تبصره در مورد نحوه تجدید ارزیابی، فروش و استهلاك دارایی‌های تجدید ارزیابی شده و سایر الزامات و ترتیبات اجرایی که با رعایت استانداردهای حسابداری تهیه می‌شود، به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی ظرف مدت شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون (۱۳۹۵/۱/۱) به تصویب هیات وزیران می‌رسد.

تبصره ۲: در صورتی که بر اثر فروش مال قابل استهلاك یا مسلوب‌المنفعه شدن ماشین‌آلات، زبانی متوجه موسسه گردد، زیان حاصل معادل ارزش مستهلك نشده دارایی منهای حاصل فروش (در صورت فروش) یک‌جا قابل احتساب در حساب سود و زیان همان سال است. حکم این تبصره در مورد دارایی‌های تجدید ارزیابی شده نسبت به ارزش دفتری بدون اعمال تجدید ارزیابی جاری است.

جداول مرتبط با فعالیت شرکت‌های حمل و نقل

جداول محاسباتی استهلاك که عمدتاً به شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مرتبط می‌شود، در گروه‌های ۴ و ۳۷ جدول موصوف قابل رویت است که به دو روش مانده نزولی و خط مستقیم محاسبه می‌گردد:

گروه ۴- وسایط نقلیه (روش مانده نزولی):

۱- انواع اتومبیل خودرو بنزینی و دیزلی، کامیون و کامیونت دیزلی تا ۴ سیلندر و تا ۵ تن ظرفیت ۲۵ درصد

۲- وانت و بارکش و تاکسی و کرایه بنزینی تا ۴ سیلندر، وانت بارکش و کرایه بنزینی از ۴ سیلندر به بالا، کامیون و انواع بارکش دیزلی از ۴ سیلندر به بالا و تا ۱۰ تن ظرفیت ۳۰ درصد

۳- کامیون و بارکش و تریلر و دامپتراک‌ها با هر ظرفیت، انواع موتورسیکلت و دوچرخه و سه‌چرخه ۳۵ درصد

۴- لوکوموتیو و قطارهای هوایی، زمینی و زیرزمینی، شناورهای بدون موتور (پارچ) ۲۰ درصد

۵- انواع هلی‌کوپتر و هواپیماهای مسافری و باربری و سم‌پاشی، نقشه‌برداری و امثال آن ۲۵ درصد

۶- انواع قایق‌های موتوری بنزینی تا ۸۰ اسب ۳۰ درصد

۷- قایق‌های موتوری بنزینی از ۸۰ اسب به بالا ۲۵ درصد

۸- انواع قایق و کرجی دیزلی با هر قدرت، کشتی‌های موتوردار با هر ظرفیت، کشتی‌های سردخانه‌دار و نفتکش ۱۵ درصد

گروه ۳۷- سایر اموال و اثاثیه (خط مستقیم):

۱- اموال و اثاثیه اداری و ماشین‌آلات دفتری از قبیل: تحریر، تایپ، کپی، حساب، فاکس ۱۰ سال

۲- سخت‌افزار سیستم‌های رایانه‌ای و موارد مشابه ۱۰ سال

۳- سخت‌افزار رایانه‌ای شخصی ۳ سال

محاسبات مرتبط:

الف) روش خط مستقیم (همانند گروه ۳۷ جدول):

روش محاسبه بدین گونه است که ارزش ریالی دارایی ثابت خریداری شده بر نرخ جدول قید شده تقسیم و به صورت سالانه و یکسان از ارزش دارایی کسر و به حساب هزینه منظور می‌گردد.

مثال: شرکت آلفا برابر اثاثیه‌ای به مبلغ ۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خریداری می‌کند.

مطلوب است محاسبه استهلاك با توجه به اینکه ائانه خریداری شده جزو بند اول گروه ۳۷ جدول است به شکل ذیل باشد:

استهلاك یک سال $200,000,000 / 10 = 20,000,000$ ریال

مبلغ فوق از ارزش ائانه در حساب دارایی‌های ثابت کسر و به حساب هزینه به صورت سالانه منظور می‌شود.

ب) روش مانده نزولی (همانند بند ۳ گروه ۴):

روش محاسبه بدین گونه است که ارزش ریالی دارایی ثابت خریداری شده، به میزان درصد استهلاك مندرج در جدول شده ضرب شده و مبلغ به حساب هزینه استهلاك منظور می‌گردد. در این رویه هزینه استهلاك سالانه متغیر است.

مثال: شرکت آلفا برابر یک کامیون به مبلغ ۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال خریداری می‌کند.

حال برای محاسبه استهلاك، با توجه به اینکه کامیون خریداری شده جزو بند سوم گروه ۴ جدول است، مبنای محاسبه به شکل ذیل خواهد بود:

استهلاك سال اول

$$3,000,000,000 \times 35\% = 1,050,000,000$$

استهلاك سال دوم

$$(3,000,000,000 - 1,050,000,000) \times 35\% = 682,500,000$$

استهلاك سال سوم

$$(1,950,000,000 - 682,500,000) \times 35\% = 443,625,000$$

استهلاك سال چهارم

$$(1,267,500,000 - 443,625,000) \times 35\% = 288,356,250$$

استهلاك سال پنجم

$$(823,875,000 - 288,356,250) \times 35\% = 187,431,563$$

و...

مبلغ استهلاك سالانه که متغیر است از ارزش دفتری و سائط نقلیه که در حساب دارایی‌های ثابت است کسر و به حساب هزینه به صورت سالانه منظور می‌شود.

امیدوارم در آینده و شماره‌های آینده ترابران بتوانم مطالبی در زمینه تسعیر ارز در حسابداری حمل و نقل ارائه نمایم.

راهاندازی راه‌آهن قزوین- رشت - آستارا داشتیم تا راه‌آهن ایران به راه‌آهن آذربایجان متصل شود. در مجموع تلاش‌های زیادی داشتیم تا راه انتقال کالاهای روسی به آذربایجان و ارمنستان و نهایتاً روسیه را باز کنیم.»

به گفته او « زمانی که آذربایجانی‌ها و گرجستانی‌ها به این نتیجه رسیدند که برای دور زدن ارمنستان یک خط آهن به داخل آذربایجان بکشند، برای این که آنها را از این مساله منصرف کنیم مذاکرات بسیاری با آذربایجانی‌ها و گرجستانی‌ها برگزار کردیم، زیرا باید سیاست‌های دو کشور ایران و ترکیه را نیز مدنظر قرار می‌دادیم.»

وی با بیان این که هیچ کس از اتفاقات خونبار قره‌باغ خوشحال نیست، اظهار داشت: «خط آهنی که از ارمنستان عبور می‌کرد و وارد ایران می‌شد پروژه پیچیده‌ای بود که قرار نبود پول آن برگردد. حقیقت این است که این یک مبارزه بین رقباست. مساله این نیست که چه کسی رابطه بهتری با روس‌ها دارد ایران یا ترک‌ها. بحث این است که همکاری بین چه کشورهایی شکل می‌گیرد و طرف‌های همکار چه پیشنهادهایی ارائه می‌کنند.»

وی ادامه داد: «تا قبل از این مناقشه و سرنگونی هواپیمای روسیه توسط ترکیه، سالانه ۴ میلیون روس برای استراحت به ترکیه می‌رفتند و بسیاری از مقامات بلندمرتبه در این فهرست قرار داشتند. بنابراین همکاری با ترک‌ها می‌توانست با سرعت بیشتری نسبت به آن چه با ایران داریم گسترش یابد.»

وی در پاسخ به این که روس‌ها قوانین گمرکی سختگیرانه‌ای نسبت به ایران دارند، تصریح کرد: «در مورد قانون گمرکی نقطه نظر خاصی ندارم، اما شرایط گمرکی برای همه کشورها یکسان است. البته ماشین‌های حمل بار ما بین ایران و روسیه دائماً در رفت و آمد هستند و گاه اختلاف‌هایی نیز وجود داشته است، اما این که روسیه تنها مانع ایجاد خط راه‌آهن ایران-ارمنستان بوده یک دروغ جهت‌دار است.»

وی ادامه داد: «ارمنستان و روسیه مرز مشترکی ندارند، اما ایران و آذربایجان مرز مشترک دارند. اکنون کالاها از روسیه از طریق بندر باتومی به ارمنستان می‌رود. ما این پیشنهاد را مطرح کردیم که راه‌آهن ارمنستان را که ارتباطش با آذربایجان قطع شده، به راه‌آهن ایران متصل کنیم. این پروژه حدود ۵ میلیارد دلار هزینه دارد،



بررسی عرصه‌های همکاری ایران و روسیه در حوزه‌های زیرساختی و ترانزیتی

Assessment of the Contexts of Cooperation between Iran and Russia in the Fields of Infrastructure and Transit

دکتر ولادیمیر یاکونین
Dr. Vladimir Yakunin
رئیس سابق شرکت راه‌آهن دولتی روسیه و رئیس بنیاد روسیه‌ای کنونی تمدن‌ها (DOC)
Former President of Russian Railways and President of Russian World Public Forum "Dialogue of Civilization"

زمنی: چهارشنبه ۱۳ بهمن‌ماه ۱۳۹۵، ساعت ۱۶ تا ۱۸
مکان: بنیاد مطالعات قفقاز، میدان انقلاب خیابان چهارماد شمالی، گروه شهبه برمه پلاک ۷۷

رئیس سابق شرکت راه‌آهن دولتی روسیه

ممانعت روسیه از راه‌اندازی خط راه‌آهن ایران - ارمنستان، دروغ جهت‌دار است

راه‌آهن قزوین - رشت - آستارا ایران - آستارا جمهوری آذربایجان بخشی از کریدور حمل و نقل شمال جنوب است که برای پیوند دادن شمال اروپا با آسیای جنوب شرقی در نظر گرفته شده است. این کریدور خطوط راه‌آهن ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه را به یکدیگر پیوند خواهد داد. در واقع مسیر ایران میانبری برای انتقال بارهای ترانزیتی از خلیج فارس و بندرعباس به آستارا و از آنجا به کشور آذربایجان و در نهایت به مسکو و کشورهای اروپایی محسوب می‌شود. این کریدور مسیر بسیار مهم ترانزیتی خواهد بود که مجموع کشورها را به یکدیگر پیوند خواهد داد.

ولادیمیر یاکونین، رئیس سابق شرکت راه‌آهن دولتی روسیه و رئیس بنیاد روسیه‌ای گفتگوی تمدن‌ها، سیزدهم بهمن‌ماه، در نشستی با عنوان «بررسی عرصه‌های همکاری ایران و روسیه در حوزه‌های زیرساختی و ترانزیتی» در بنیاد مطالعات قفقاز، به بررسی زوایای مشکلات ساخت راه‌آهن ایران و آذربایجان و حواشی مربوط به آن پرداخت.

داشتند و ایران نیز به پشتوانه روسیه جدیداً به این اتحادیه راه پیدا کرده است. شخصاً زمان زیادی گذاشتم تا سیاست‌گذاری راه‌آهن ارمنستان و آذربایجان را انجام دهم. همچنین مذاکرات طولانی با مقامات ایرانی در خصوص

به گزارش خبرنگار ترابریان، یاکونین ابتدا در خصوص فعالیت‌های خود در حوزه راه‌آهن روسیه توضیحاتی ارائه کرد و گفت: «من مدتی رئیس راه‌آهن کشورهای CIS بودم، در این اتحادیه، راه‌آهن ارمنستان و آذربایجان نیز حضور

پای روس‌ها سرانجام به راه‌آهن ایران باز شد

برقی‌سازی خط راه‌آهن گرمسار به اینچه‌برون که از ماه‌ها قبل مطرح بوده، کشور روسیه را به عنوان یکی از اصلی‌ترین مشتریان سرمایه‌گذاری در این پروژه مطرح کرده است. کشوری که در طول ماه‌های گذشته و از طریق مذاکرات با مقامات اقتصادی ایران به دنبال نهایی کردن ساخت این پروژه بود.

مدیرعامل سابق شرکت راه‌آهن در پاییز سال گذشته اعلام کرده بود که روس‌ها آماده سرمایه‌گذاری یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون یورویی در برقی‌سازی این پروژه عظیم هستند. پس از آن نیز در جریان سیزدهمین اجلاس مشترک اقتصادی ایران و روسیه که در اواخر آذرماه امسال برگزار شد بار دیگر امضای موافقت‌نامه تامین مالی این پروژه در دستور کار قرار گرفت تا یک گام دیگر به سمت نهایی شدن بردارد.

به دنبال این مذاکرات سرانجام هیات وزیران در مصوبه‌ای مبلغ دو میلیارد و ۲۰۰ میلیون یورو برای اجرای دو طرح زیرساختی تصویب کرد که از این رقم یک میلیارد یورو به برقی‌سازی راه‌آهن گرمسار به اینچه‌برون اختصاص می‌یابد. مصوبه ابلاغ شده از سوی معاون اول رئیس جمهور اجرای تبصره ۳۸ الحاقی قانون بودجه سال ۱۳۹۵ است. براساس این تبصره به دولت اجازه داده شده با رعایت سقف مقرر در تبصره ۳ قانون تا مبلغ پنج میلیارد دلار از دولت روسیه برای طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای تسهیلات دریافت کند.

به این ترتیب، پس از چند ماه گمانه‌زنی سومین پروژه نوین ریلی در ایران با مشارکت و سرمایه‌گذاری مستقیم روس‌ها ساخته خواهد شد. این پروژه که در مسیر خود از ساری و گرگان نیز عبور می‌کند به عنوان یکی از قدیمی‌ترین خطوط ریلی کشور می‌تواند بخش قابل توجهی از بار ترافیکی سفرهای ریلی به شمال شرق ایران را به دوش بکشد. چند سال قبل مدیرعامل سابق شرکت راه‌آهن اعلام کرده بود: وضعیت راه‌آهن گرگان به حدی رسیده که می‌توان بعضی از پیچ‌های ریل آن را با دست باز کرد. این پروژه نوسازی این خط را به طور کامل پیگیری خواهد کرد.

شرکت مشترک کشتیرانی و راه‌آهن قزاقستان وارد مرحله اجرایی شد

مراسم امضای سند نهایی تاسیس شرکت مشترک کشتیرانی جمهوری اسلامی و راه‌آهن قزاقستان (KTZ) با حضور رئیس شرکت دولتی حمل و نقل قزاقستان و سفیر این کشور در تهران، رئیس هیات مدیره و مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی و جمعی از مقامات ارشد دو شرکت، برگزار شد تا این قرارداد وارد مرحله اجرایی خود شود.

به گزارش مانا، پیش از این موافقتنامه تاسیس شرکت مشترک کشتیرانی و راه‌آهن قزاقستان در حاشیه سفر دی ماه سال جاری دکتر حسن روحانی رئیس جمهوری کشورمان به قزاقستان به امضای مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دایاس ایسکاکف رئیس شرکت راه‌آهن قزاقستان KTZ Express رسیده بود که با مراسم اخیر، این توافقنامه وارد مرحله اجرایی خود شد. طبق اعلام طرفین، محل اصلی دفتر شرکت مشترک مذکور در منطقه آزاد بندرانزلی تعیین شده است.

این شرکت مشترک در زمینه حمل و نقل ترکیبی فعالیت خواهد کرد و در زمینه تسهیل تجارت با کشورهای حوزه CIS و ایجاد دسترسی این کشورها به آب‌های آزاد از طریق بندر جنوبی ایران و خلیج فارس بسیار موثر است.

اما ما یک چشم‌انداز ۴۰ ساله نداشتیم که حتی ظرف ۴۰ سال پول روسیه برگردانده می‌شود. راه‌آهن ارمنستان جزو مایملک روسیه است و آنها گفتند که سرمایه این پروژه را نیز خود ما تامین کنیم که این کار از لحاظ اقتصادی برای ما به صرفه نبود و یک پروژه کاملاً سیاسی به شمار می‌رفت. سیاست مساله‌ای است که دولت‌ها پاسخگوی آن هستند. تا جایی که به ما مربوط می‌شد راه‌آهن روسیه هیچ وقت نمی‌توانست اعتبار مورد نیاز این پروژه را تامین کند مگر آن که دولت وارد قضیه شود.»

ولادیمیر یاکوین با اشاره به این که سعی کردیم با ترک‌ها وارد معامله شویم، اظهار داشت: «از ترک‌ها خواستیم این امکان را برای ما فراهم کنند تا بتوانیم از طریق خاک ترکیه به راه‌آهن دسترسی داشته باشیم؛ در غیر این صورت تنها راه خروج راه‌آهن ارمنستان از طریق بندر باتومی کشور گرجستان خواهد بود که متأسفانه هیچ‌یک از تلاش‌هایمان موفقیت‌آمیز نبود و فکر نمی‌کنم ظرف یک سال اخیر این شرایط تغییر کرده باشد.»

وی در پاسخ به سوال دیگری در خصوص ورود شرکت‌های چینی به این پروژه گفت: «چینی‌ها به دنبال توسعه حضور خود در دنیا هستند؛ از جمله در این منطقه، اما من چیزی درباره پیشنهاد چینی‌ها مبنی بر سرمایه‌گذاری در خط راه‌آهن نمی‌دانم. اگر خبری بود، حتماً متوجه می‌شدم.»

فعالیت‌های پروژه عظیم و بین‌المللی خط آهن کریدور شمال - جنوب در منطقه مرزی آستارای جمهوری آذربایجان با ساخت ۸/۵ کیلومتر راه‌آهن و رسیدن ریل به نقطه صفر مرزی با آستارای ایران به اتمام رسیده و عملیات احداث پل ریلی و همچنین بارانداز راه‌آهن در آستارای ایران به سرعت در حال ساخت است.

جمهوری اسلامی ایران مصمم است که خط آهن آستارا - رشت - قزوین که تنها پازل باقی مانده از پروژه کریدور شمال - جنوب است، به صورت کامل به پایان برسد تا این کریدور خط آهن که اروپای شرقی و روسیه را به آذربایجان و ایران و در نهایت به خلیج فارس متصل می‌کند، به بهره‌برداری و اجرای میدانی برسد تا عملاً حوزه دریای خزر به صورت اساسی و از طریق خط آهن ایران به خلیج فارس نیز وصل شود.

هدف از ارائه این مطلب به چالش کشیدن افکار افرادی است که بصورت روزمره با مسائل ترابری ریلی درگیر هستند و تشویق آنها به فکر کردن در خصوص نیروها و عواملی که آینده حمل و نقل ریلی را شکل می‌دهند. به عنوان مثال روندهای کلان آتی که نحوه زندگی، کار، مسافرت و استفاده از اطلاعات توسط مردم در آینده را تحت تاثیر قرار خواهند داد کدامند؟ زیرساخت‌ها و سیستم ترابری ریلی چه پاسخی بر تقاضای روزافزون مسافرت‌های ریلی و حمل و نقل بار ریلی خواهد داشت. چگونه ترابری ریلی بر شرایط آب و هوایی بد که هم از لحاظ تعداد و هم از لحاظ شدت در حال افزایش هستند فائق خواهد آمد.

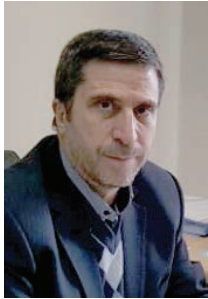
در دوره‌ای که شاهد تغییرات سریع اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، زیست‌محیطی و فناوری هستیم، پیش‌بینی دقیق روندهای آتی میسر نیست، اما تلاش بر این است که براساس روندهای جاری، خط سیر تحولات و حتی بعضی سیگنال‌های ضعیف، آینده محتمل ترسیم شود.

آینده ترابری ریلی در سال ۲۰۵۰

علی ادیسی

کارشناس صنایع ریلی





■ پیش‌بینی می‌شود جمعیت افراد ۶۰ ساله و یا بیشتر که در طراحی و انتخاب وسیله ترابری موثر هستند، در سال ۲۰۵۰ به ۲۰ درصد جمعیت جهان برسد و برآورد شده که تا سال ۲۰۵۰ نزدیک به ۵۰ درصد جمعیت جهان جزو طبقه متوسط باشند، طبقه‌ای که تعداد آنها در میزان مسافرت‌ها و انتخاب وسیله سفر اهمیت بسیار دارد

■ گرم شدن تدریجی کره زمین، وقوع طوفان‌های شدید و افزایش سطح دریاهای، تأثیرات زیادی بر طراحی، بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری سیستم‌های ترابری خواهد داشت و باعث می‌شود زیرساخت‌های شبکه ریلی با انعطاف‌پذیری بیشتری ساخته شوند

داده شود، میزان و دقت اطلاعات ارائه شده به مسافر افزایش یابد، عملیات مربوط به تعمیر و نگهداری‌های برنامه‌ای گسترش یابد و از همه مهمتر مسافرت یکپارچه از مبدا تا مقصد و با استفاده از سایر شقوق مسافرت اتفاق بیفتد.

برای دستیابی به خلاقیت‌های اشاره شده ضروری است نه تنها براساس تجارب قبلی بلکه براساس آینده احتمالی و نتایج مورد دلخواه تصمیمات لازم اتخاذ شود. به عبارت دیگر بایستی آینده ریلی «ساخته شود» نه اینکه صرفاً به آن وارد شویم. پس اگر می‌خواهیم چشم‌انداز ارائه شده ترابری ریلی شکل بگیرد باید مسوولین صنایع ریلی و دولتی از خود پرسند چگونه می‌توانیم به تحقق موارد اشاره شده کمک کنیم تا ترابری ریلی نقش درست خود را در جامعه آینده ایفا کند.

روندهای کلان

کلان‌روندها نیروهایی هستند که قواعد بازی در دنیای آتی را تغییر می‌دهند. این نیروها به‌عنوان عوامل تغییر، اغلب به‌صورت گسترده و قوی، پایدار و نسبتاً قطعی هستند و چالش‌ها و فرصت‌هایی را با خود به ارمغان می‌آورند. کلان‌روندهایی که در ذیل به آنها اشاره خواهد شد، اثرات جهانی بر روی ترابری و زیرساخت‌های آن خواهد گذاشت.

۱- **کلانشهرها:** تا سال ۲۰۵۰ حدود ۷۵ درصد جمعیت جهان در شهرها زندگی خواهند کرد. برآورد شده است که در هر ثانیه دو نفر به جمعیت شهرنشینان اضافه می‌شود. یک کلانشهر می‌تواند به‌صورت یک شهر بزرگ باشد و یا از مجموع دو یا چند شهر بزرگ شکل گرفته باشد که در این صورت یک کلان‌منطقه را تشکیل می‌دهند.

کلان‌منطقه‌ها می‌توانند در حد چند صد کیلومتر گسترش یافته و بیش از ۱۰۰ میلیون نفر را در خود جای داده باشند. به‌عنوان مثال می‌توان به کربودور بوستون-نیویورک-واشنگتن در امریکا، منطقه سائوپائولو-ریودوژانیرو در برزیل و منطقه هنگ‌کنگ-شنزن-گوانجو در چین اشاره کرد که محل سکونت بیش از ۱۲۰ میلیون جمعیت هستند. کلانشهرها در حال افزایش روزافزون از لحاظ تعداد و ظرفیت هستند و عمدتاً در بازارهای نوظهور واقع شده‌اند. از ۲۴ کلانشهر جهان که بیش از ۱۰ میلیون نفر جمعیت دارند تعداد چهار کلانشهر آن در چین واقع شده و تا سال ۲۰۵۰ سه

علاوه بر نیروهای کلانی که دنیا را تحت تأثیر قرار می‌دهند نیازهای تکامل یافته و انتظارات مسافران آتی هم از علل مهم تغییرات در ترابری ریلی خواهند بود. اگر چه حمل و نقل ریلی وسیله مسافرت میلیون‌ها نفر را فراهم می‌سازد، اما لازم است به نیاز تک‌تک آنها نیز توجه کند؛ چرا که شرط اساسی در مسافرت‌های آینده فراهم ساختن اطلاعات اختصاصی و ارائه خدمات گسترده و رفع هرگونه محدودیت از مسافرت خواهد بود.

مسافران انتظار دارند سطح بالایی از دسترسی به اطلاعات داشته باشند، هیچگونه صف انتظاری را مواجه نشوند، بلیت را به‌صورت هوشمند دریافت کنند، ایمنی بالایی داشته باشند، اطلاعات دریافتی آنها در خصوص مسافرتشان به‌صورت برخط و زنده و از طریق وسایل هوشمند آنها مانند گوشی تلفن همراه و تبلت باشد و هر لحظه اتفاقات مسافرت به آنها اطلاع‌رسانی شود.

کاهش زمان حمل و اطمینان از در دسترس بودن، دو عامل اصلی در حیات ترابری ریلی بار در طولانی‌مدت هستند. صنایع ریلی به‌صورت سنتی به‌عنوان صنعتی چابک و با عکس‌العمل سریع شناخته نمی‌شوند، اما با وجود تغییرات فناوری، توزیع جمعیت و تغییرات آب و هوایی ضروری است به‌صورت فزاینده‌ای خود را چابک‌تر کند. به نظر می‌رسد صنایع ریلی در حال تجربه رنسانس دیگری است و مناطقی که از شبکه ریلی بی‌بهره بودند و یا مناطقی که در حال توسعه شبکه ریلی خود بودند با قدرت بیشتری به توسعه صنایع ریلی خود رو آورده‌اند.

گرچه از صنایع ریلی به‌عنوان صنایع محافظه‌کار یاد می‌شود، اما ضروری است با استفاده از تفکر خلاقانه آینده را پیش‌بینی کنیم تا برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیرندگان صنایع ریلی و دولت‌ها بتوانند براساس آن اتخاذ تصمیم کنند و برای صنایع ریلی اهداف و چشم‌انداز آتی را به تصویر بکشند. سرعت فزاینده تغییرات فناوری این امکان را فراهم می‌کند که بتوان سناریوهای محتمل بیشتری را در نظر گرفت.

پیشرفت فناوری‌ها طیف وسیعی را در بر خواهد گرفت، امروزه به‌طور منطقی پیش‌بینی می‌شود که در ترابری ریلی مواردی از قبیل ظهور قطارهای خودران را شاهد باشیم، اطلاعات برخط و زنده از ناوگان و زیرساخت‌ها در اختیار مسافر قرار

■ پیشرفت در فناوری های ارتباطات، صنایع ریلی را هر چه بیشتر یکپارچه، کارآ و با زیست محیط سازگار خواهد کرد و مسیر را برای ارائه مسافرت های ترکیبی و یکپارچه مهیا می سازد. ظهور بلیت های چندگانه که هم برای هواپیما و قطار و هم اتوبوس، خودروهای اجاره ای و حتی دوچرخه دارای اعتبار باشند مسافرت های ترکیبی و یکپارچه را تشویق می کند

امروزه حدود ۱۱ درصد جمعیت جهان ۶۰ سال و یا بیشتر سن دارند که پیش بینی می شود این رقم به ۲۰ درصد در سال ۲۰۵۰ برسد و می دانیم که جمعیت مسن در طراحی و انتخاب وسیله ترابری موثر هستند. در سال ۲۰۵۰ در کشورهای توسعه یافته ۳۲ درصد از جمعیت ۶۰ و یا بالای آن سن خواهند داشت و جمعیت افراد مسن حدود دو برابر جمعیت کودکان خواهد بود. برآورد شده که تا سال ۲۰۵۰ حدود ۵۰ درصد جمعیت جهان جزو طبقه متوسط خواهند بود، طبقه ای که تعداد آنها در میزان مسافرت ها و انتخاب وسیله مسافرت حائز اهمیت است. پیش بینی می شود که این روند در اقتصادهای نوظهور بیشتر بوده و سالانه حدود ۵ درصد باشد و در مقابل این نرخ در اقتصادهای توسعه یافته به طور متوسط حدود ۲ درصد خواهد بود.

تغییرات جمعیتی و اجتماعی-اقتصادی باعث نظم جدیدی در جهان خواهد شد. بیشترین رشد اقتصادی در چین و جنوب و جنوب شرقی آسیا اتفاق خواهد افتاد، اما رشد در تمامی آن کشورها همانند چین و هند که رشد اقتصاد جهانی را در چهار دهه آتی تحت تاثیر قرار خواهند داد، نخواهد بود. کشورهای مختلفی همانند نیجریه، پرو و فیلیپین نقش قابل توجهی در رشد اقتصاد جهانی ایفا خواهند کرد.

در سال ۲۰۵۰ جمعیت نیجریه معادل جمعیت آمریکا خواهد بود و جمعیت بیشتر کشورهای آفریقایی دو برابر خواهد شد و پاکستان ششمین کشور پرجمعیت جهان خواهد بود. در مقابل نیروی کار در کشور ژاپن حدود ۳۷ درصد، در روسیه ۳۱ درصد کاهش خواهد یافت. در اروپا نیز با مشکل مشابهی مواجه شده و آلمان، پرتغال، ایتالیا و اسپانیا به ترتیب کاهش نیروی کار معادل ۲۹، ۲۴، ۲۳ و ۱۱ درصد را تجربه خواهند کرد.

۳- تغییرات آب و هوایی: تاثیرات تغییرات آب و هوایی پیچیده بوده و طیف وسیعی را دربر می گیرد، اما شواهد کافی وجود دارد که تکرار و شدت آنها افزایش خواهد یافت. گرم شدن کره زمین، وقوع طوفان های شدید، افزایش سطح دریاهای تاثیرات بسیار و مهمی بر طراحی، بهره برداری و تعمیر و نگهداری سیستم های ترابری خواهد گذاشت. این عوامل باعث افزایش احتمال بروز اختلالات، خسارات و خرابی در سیستم های ترابری خواهد شد.

همانند جاده ها، شبکه ریلی نیز در معرض خطر افزایش سطح دریاهای و وقوع طوفان های شدید هستند. وقوع طوفان در بارش های شدید باعث اختلال در شبکه ریلی مسافری و باری می شود. خسارات وارده از وقوع سیل ها ممکن است باعث بازسازی مجدد شبکه ریلی و یا نیاز به تعریف پروژه های جدید شود. بنابراین زیرساخت های شبکه ریلی بایستی با سطح بالایی از انعطاف پذیری ساخته شوند.

از سوی دیگر، وضع قوانین و مقررات سختگیرانه در راستای کنترل آلودگی ها می تواند بر روی برنامه ریزی ها و عملیات مربوط به سیستم های ترابری مسافر و بار تاثیر گذاشته و اولویت به سیستم های ترابری پاک و سبز داده شود. افزایش شهرنشینی و تراکم ترافیک در جاده ها از یک طرف و تمرکز بر روی موضوعات زیست محیطی و مصرف بهینه انرژی از طرف دیگر باعث معرفی حمل و نقل ریلی به عنوان جایگزین برتر ترابری جاده ای خواهد شد.

۴- حمل یکپارچه و هوشمند: مطابق بررسی های بین المللی تا سال ۲۰۵۰ ترابری مسافر و بار به ترتیب به میزان ۲۰۰-۳۰۰ و ۱۵۰-۲۵۰ درصد افزایش خواهد یافت. این بدان معنی است که بایستی راه حل های هوشمند طراحی و ارائه شود تا بتواند پاسخگوی تقاضای حمل و نقل برای مسافر و بار باشد.

با توجه به سرعت بالای تغییرات فناوری در سیستم های حمل و نقل، پیش بینی دقیق آینده این بخش مشکل به نظر می رسد، اما روند حاضر بیانگر این است که سیستم های ترابری مسافر و بار به سمت هوشمندتر و یکپارچه تر شدن میل می کند. پیشرفت های حاصله در فناوری های ارتباطات، اثرات زیادی را بر صنایع ریلی گذاشته و آن را هر چه بیشتر یکپارچه، کارآ، راحت و با زیست محیط سازگار خواهد کرد و امکان تبادل اطلاعات در حجم بالا و نظارت برخط و زنده را فراهم خواهد آورد و همه اینها مسیر را برای ارائه مسافرت های واقعی ترکیبی و یکپارچه مهیا می سازد. ظهور بلیت های چندگانه که هم برای هواپیما، قطار، اتوبوس، خودروهای اجاره ای و حتی دوچرخه دارای اعتبار باشند، مسافرت های ترکیبی و یکپارچه را تشویق خواهد کرد.

۵- فن آوری: تاریخچه پیشرفت فن آوری ها نشان

کلانشهر دیگر نیز به این کلانشهرها در چین اضافه خواهد شد. افزایش سریع شهرنشینی استرس بیشتری را به سیستم های شهری تحت فشار وارد خواهد کرد و ضروری خواهد بود تا زیر ساختارها و مناطق شهری از کارآیی بیشتری برخوردار شوند. اما مناطق پر تراکم خود فرصتهایی را فراهم خواهند ساخت تا نیازمند سیستم حمل و نقل ریلی باشند؛ چرا که عملکرد و کارآیی آن در مناطق پر تراکم بیشتر است.

۲- تغییرات جمعیتی: پیش بینی می شود جمعیت جهان در سال ۲۰۵۰ به ۹/۵ میلیارد نفر برسد و در آن موقع نرخ رشد جمعیت کاهش خواهد یافت. تمامی مناطق جهان از نرخ رشد یکسانی برخوردار نخواهند بود، مناطقی از اروپا و ژاپن به نرخ منفی رشد جمعیت خود ادامه خواهند داد و حدود ۹۰ درصد رشد جمعیت جهان در کشورهای در حال توسعه مستقر خواهند شد.

■ پیشرفت در فن آوری نانو باعث معرفی مواد جدید که سبک تر، مقاوم تر، هوشمندتر و با محیط زیست سازگارتر هستند، شده است. از جمله این مواد می توان به گرافن (Graphen) اشاره کرد که انقلابی در مقاومت، انعطاف پذیری و رسانایی به وجود آورده است

■ انتظار می رود با ظهور فناوری چاپ سه بعدی تحولی اساسی در زنجیره تامین، نحوه تولید، حمل و انبارداری اتفاق بیفتد. برخی صنایع از نحوه تولید انبوه به سمت تولید غیرمتمرکز رو خواهند آورد و بدین ترتیب حمل و نقل از ترابری بین قاره ای به سمت ترابری منطقه ای و توزیع داخلی کشورها حرکت خواهد کرد

طبیعی، هیدروژن و سایر انرژی های پاک قوت خواهد گرفت. پیش بینی می شود در سال ۲۰۵۰ سوخت اصلی قطارها هیدروژن خواهد بود.

* این گزارش توسط شرکت اروپ (ARUP) تهیه شده است که یک شرکت و موسسه مستقل از مشاوران و متخصصین فنی در زمینه طراحی برنامه ریزی و مهندسی است و خدمات گوناگونی در کشورهای خارجی ارائه می دهد. این شرکت در سال ۱۹۴۶ با هدف اولیه مهندسی ساختمانی تاسیس گردید و اولین بار پس از طراحی سالن اپرای سیدنی و به دنبال آن کار بر روی مرکز پمپیدو در پاریس مورد توجه جهانی قرار گرفت.

شد. مواد خام و طراحی ایرو دینامیک به کار برده شده در ساخت این کشتی های هوایی، آنها را قادر خواهند ساخت تا بارهای سنگینی را که قبلاً نمی توانستند حمل نمایند با ایمنی بالایی حمل کنند.

مسافرت در فضا و یا مدار پایین کره زمین شیوه دیگری است که قابلیت استفاده در ترابری را در آینده خواهد داشت. استفاده از فناوری هایی مانند Hyperloop Transportation Technology ایده ای که براساس آن سازه های لوله ای شکل در بالای زیرساخت های شبکه ریلی موجود و یا بزرگراه ها ایجاد و با استفاده از کپسول های مخصوص می توان با ایمنی بالا، با سرعتی معادل سرعت صوت (۱۳۰۰ کیلومتر در ساعت)، با هزینه ساخت کم، سازگاری بیشتر با محیط زیست و بهای بلیت قابل تحمل، مسافر و بار را جابه جا کرد.

۹- انرژی و منابع انرژی: افزایش جمعیت جهان به همراه افزایش میزان مصرف آنها باعث ایجاد تقاضا بیشتر به انرژی و منابع انرژی خواهد شد. اگر نرخ رشد اقتصاد و مصرف انرژی براساس منحنی فعلی خود تداوم یابد، تا سال ۲۰۵۰ مصرف سالانه انرژی که امروزه بالغ بر ۱۴۰ میلیارد تن است به حدود سه برابر افزایش خواهد یافت. این افزایش تقاضا زمانی رخ خواهد داد که پیدا کردن منابع انرژی و هزینه استخراج آنها مشکل و گرانقیمت خواهد بود. از طرف دیگر امکان دارد منابع مورد نیاز برای حفظ نرخ رشد فعلی اقتصاد در دهه های آتی در اختیار نباشد و محدودیت های منابع و عدم ثبات قیمت ها باعث عدم دسترسی به رشد اقتصادی مدنظر شود. لذا تلاش ها برای دستیابی به منابع جایگزین نفت مانند گاز مایع

می دهد که تغییرات در فن آوری به صورت خطی نبوده، بلکه روند آن به صورت تصاعدی است و میل به رشد بیشتری دارد. تغییر در فن آوری ها بیشتر در خوشه علوم و فن آوری های همگرا اتفاق افتاده است که شامل فن آوری نانو، بیوتکنولوژی، فن آوری اطلاعات و علوم شناختی است.

به عنوان نمونه، پیشرفت در فن آوری نانو باعث معرفی مواد جدید که سبک تر، مقاوم تر، هوشمندتر و با محیط زیست سازگارتر هستند شده است. از جمله این مواد می توان به گرافن (Graphen) اشاره کرد که انقلابی در مقاومت، انعطاف پذیری و رسانایی به وجود آورده و کاربردهای وسیعی داشته و ساخت سازه های جدید را به دنبال خواهد داشت. پیشرفت در ساخت مواد باعث بهبود عملکرد و ذخیره انرژی در باتری ها شده است.

۶- فن آوری چاپ سه بعدی: انتظار می رود با ظهور فناوری چاپ سه بعدی، تحولی اساسی در زنجیره تامین، نحوه تولید، حمل و نقل و انبارداری اتفاق بیفتد. برخی صنایع از نحوه تولید انبوه به سمت تولید غیرمتمرکز رو خواهند آورد و بدین ترتیب حمل و نقل از ترابری بین قاره ای به سمت ترابری منطقه ای و توزیع داخلی کشورها حرکت خواهد کرد.

۷- فن آوری ربات های هوشمند کرمی شکل (Swarm Robotics): ربات های هوشمند نقش مهمی در بازرسی و تعمیر و نگهداری زیرساخت های بزرگ مانند تونل ها و پل ها ایفا خواهند کرد. به عنوان مثال ربات های هوشمند تعمیر و بازسازی لوله های آب، کابل های نگهدارنده پل ها و آسانسورهای بزرگ را انجام می دهند. با استفاده از رفتار مورچه ها و زنبورها در ساخت و ساز لانه های خود نظریه ای مطرح شده که می توان ربات های هوشمند کرمی شکل ساخت تا در زمینه حمل و نقل و پروژه های زیرساختی از آنها استفاده شود.

۸- شیوه های جدید حمل و نقل: شیوه های جدیدی در زمینه ترابری مسافر و بار ظهور خواهند کرد؛ به عنوان مثال ناسا در حال توسعه نسل جدیدی از کشتی های هوایی است و اعتقاد دارد این کشتی ها به راحتی جایگزین کامیون ها، قطارها و کشتی ها جهت حمل بار خواهند



سپهر دریا بندر

شرکت خدمات کشتیرانی و بار هوایی

شرکت سپهر دریا بندر فعال در زمینه خدمات فوروردی (دریایی، زمینی و هوایی) قصد دارد جهت تکمیل واحد فروش خود دو نفر با مشخصات زیر را استخدام کند:

- آشنا به زبان انگلیسی
- آشنا به امور کشتیرانی، حمل و نقل زمینی و هوایی
- خواهشمند است رزومه های کاری خود را به آدرس ایمیل employ@skyseaport.com ارسال نمایید.
- به رزومه ای ناقص ترتیب اثر داده نخواهد شد.
- پس از بررسی رزومه ها با افراد واجد شرایط تماس گرفته خواهد شد.



این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبایسیستم

(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 ...
- مدیریت قراردادهای
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت دیوکانتنری
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت

قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلایز سب



تلفن فروش: ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴ - ۰۲۱

فروش آنلایز: ۳۲۷ ۳۹ ۸۹ - ۰۹۱۲

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سبایسیستم)

info@sabanetsystem.ir

www.sabanetsystem.ir

راهنمای ترابریان

صفحه	دنیای گرد	۱۱۵	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	دوستان هرمزگان	۱۳۹	محور تیرازه	۱۳۸
۱۰۸	دومان ترابری	۱۳۹	ایده آل راه	۱۳۸	رشید بار بندر	۱۳۹	موج مد
۱۱۳	دی ترابری	۱۱۳	بارپیچان	۱۳۸	سلمان جنوب	۱۳۶	مینو دریای خلیج فارس
۱۰۹	راتوک	۱۲۰	تیره	۱۴۱	نجات بندر	۱۳۶	ندای ساحل جنوب
۱۲۱	راشا ترابری	۱۱۲	ترنم تبریز	۱۴۰	ممتاز ترابری خلیج فارس	۱۳۶	نگین باووران دریا
۱۰۸	راه گستر فارس	۱۱۸	زمین دریا	۱۳۸	نیک ترابری بندر	۱۴۷	نماینده های کشتیرانی بنیاد
۱۲۱	راه یار ترابری ایرانیان	۱۴۰	ساربان گستر سیلان	۱۳۸	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین		هفت دریا
۱۱۹	راه سیر ایرانیان	۱۴۰	سافراز ترابری	۱۴۰	ترکیب کار	۱۴۶	هماهنگ دریای پارس
۱۱۴	راه وند	۱۱۰	کالچار	۱۳۸	ترکیب حمل و نقل	۱۴۶	یکتا مارین
۱۱۱	روان راه	۱۱۳	نیرو ترابری	۱۴۰	ستی	۱۴۶	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
۱۰۸	روانسر ترابری	۱۱۶	توسعه حمل کالا	۱۴۰	سنگین بار عادل	۱۴۶	خلیج پژم
۱۱۴	روشن تیر	۱۱۱	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	۱۴۰	سنگین ترابری	۱۴۶	دریای آبی خلیج فارس
۱۳۸	ره انجام	۱۲۲	آرنگ تکین	۱۴۰	وزین ترابری تهرانی	۱۴۶	سبنا (بنیاد بارانداز)
۱۱۱	رهیاد ایریشم	۱۰۹	بهامین ترابری	۱۳۸	حمل و نقل ریلی		پازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
۱۱۶	زمرود راه سعادت	۱۲۳	شهاب سحر آذر	۱۱۸	راه آهن حمل و نقل	۱۴۷	آرمان پدید
۱۱۰	هزارد ترابری	۱۱۱	دور رو	۱۳۸	سفیر ریل آسیا	۱۳۷	اوستا ترخیص
۱۰۹	ساربان صفا	۱۱۸	صیوران ترابری	۱۳۱	سبنا ریل پارس	۱۴۷	آذر نگار ساوالان
۱۱۰	سبنا ترابری	۱۰۸	هاید بازگان	۱۳۹	واگن بار	۱۴۷	بازرگانی تحویل داری
۱۱۸	سپهران ترابری	۱۱۷	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل		خدمات دریایی و کشتیرانی		بازرگانی ایشی
۱۰۹	سپهر گیتی ساعی	۱۱۳	بادیا اردبیل	۱۲۸	آرا باختر	۱۳۰	بازرگانی برادران جعفرپور
۱۱۱	سندیاد بحری	۱۷۱	بار اندیش	۱۱۵	آریا بندر سپنتا	۱۲۹	بازرگانی کوچه باغی
۱۳۷	سورچی ترابری	۱۰۹	نگار ترابری زرین	۱۳۷	آریا دیزل اروند	۱۲۴	بازرگانی نور الدین بدری
۱۱۶	سی بن ترابری	۱۱۸	حمل و نقل بین المللی استان خراسان		آداک مارین	۱۲۳	بازرگانی جهانی
۱۳۹	سیروان ترابری ماد	۱۱۶	آبی ران	۱۳۴	ادمیرال لجستیک	۱۲۹	گروه بازرگانی حقی
۱۰۹	سرعت ترابری ایرانیان	۱۱۵	آپانراه طوس	۱۳۴	ادمیرال فیدرز	۱۳۰	بازرگانی خامه زر
۱۱۲	سینا صدر	۱۱۵	اترک بار خراسان	۱۳۳	امواج آبی ایرانیان	۱۳۰	بازرگانی راد ترخیص
۱۳۲	شامخ فرابری	۱۱۷	ادب ترابری	۱۳۳	امواج دریا	۱۲۴	بازرگانی سابقی
۱۴۱	شاهو ترابری پارس	۱۴۱	امین تارا	۱۳۴	الماس دریای شرق آسیا	۱۲۴	بازرگانی فاروقی
۱۱۸	شاهین ترابری	۱۲۰	بانی راه توس	۱۳۳	امرات راه دریا	۱۲۳	بازرگانی قاسمی
۱۱۲	شهاب ترابری آریا	۱۰۸	بزرگ خراسان	۱۳۲	امیدان ساحل پارسیان	۱۲۸	بازرگانی قاضی زاده
۱۲۲	شهاب ناقل	۱۰۹	بهمن ترابری طوس	۱۳۳	ایران ترابری	۱۲۶	بازرگانی کرناقی
۱۰۸	صحرا ترابری	۱۱۰	پارت ترابری خراسان	۱۳۴	ایرانیان غلات پارسه	۱۳۱	بازرگانی محترم خواه
۱۱۴	فرارانان تهران	۱۱۳	پیشواز ترابری	۱۴۶	ایرسا مارین	۱۴۱	بازرگانی مهدی حدادی
۱۱۷	فراسو بار	۱۰۹	توگا ترابری	۱۳۰	ایرسوتر	۱۳۰	بازرگانی وارسته فر
۱۱۷	فریال	۱۱۳	جواهر نگار توس	۱۳۹	اهورا بار بندر امام	۱۳۵	بازرگانی یعقوبی
۱۳۰	کاسپین	۱۰۸	چابک ران توس	۱۳۲	بارمان	۱۳۲	بازرگانی غفوری
۱۱۴	کارگو اطلس	۱۱۴	ره تاش توس	۱۳۹	برو بحر ایران	۱۱۵	پردیس هگمتانه نوید
۱۱۳	کارینا ترابری کیان	۱۲۲	زهر شب	۱۳۴	بینا تجارت دریا	۱۱۹	پویا پاشا تهران
۱۱۳	کالابر	۱۱۵	سورتمه ترابری	۱۳۴	پترو آسیا	۱۲۵	خدمات گمرکی نوری
۱۲۱	کالارسا آسیا	۱۱۹	شایان کار خراسان	۱۳۴	پریان دریای جنوب	۱۳۰	کیان ترخیص
۱۴۰	کالای سریع	۱۲۱	شیکر بار طوس	۱۳۳	پرشیا اهرام	۱۴۱	کوشا ترخیص
۱۱۲	کاروان کالا	۱۱۶	کالا گلدز پارس	۱۳۳	پاشا دریای شرق	۱۲۳	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۲	کزال ترابری	۱۲۶	کالا سمید ترابری	۱۳۳	تاجران دریا کالا	۱۲۸	آمان راه
۱۱۵	کوله بار	۱۴۱	میچکا ترابری شرق	۱۳۳	تندیس خلیج فارس	۱۲۶	آران اکسپرس
۱۱۲	کیان مهر ترابری	۱۲۰	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان		حمل دریایی ایران	۱۲۵	بی تا پرواز
۱۲۱	گروه شرکت های آلوارس	۱۱۵	افتخار ترابری	۱۳۹	خط استوا مارین	۱۲۳	مسافرتی داخلی و بین المللی
۱۱۶	گروه شرکت های حامل	۱۲۷	حنا ترابری شرق	۱۳۹	خط آبی بی تا	۱۲۹	ایران پیمان
۱۲۰	گروه شرکت های راهبران	۱۲۶	رهنان	۱۳۴	خطوط گسترده جنوب	۱۲۹	ایمن سفر ایرانیان (تعاونی ۶)
۱۱۲	گیتی رسان کالا	۱۱۶	صبا ماهان مشهد	۱۳۶	خدمات بندر جنوب	۱۲۴	پیک صبا
۱۲۵	گیتی جاده و دریا ترابری	۱۲۷	ماکا ترابری	۱۳۹	خدمات ساحلی ایران	۱۲۳	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)
۱۱۲	لایتر ترانسپورت کیش	۱۱۱	حمل و نقل بین المللی استان فارس		خورشید دریای آبی	۱۲۸	ترابری تی. بی. تی ایلام
۱۱۷	ماد ترابری	۱۱۴	امر ترابری	۱۲۸	دریا سرعت	۱۲۸	سپروسفر لنگرود
۱۱۵	ماکو سیر	۱۱۳	حمل و نقل بین المللی استان کردستان		دریا منظر مروارید	۱۲۸	کاسپین سفر ایرانیان کرج
۱۱۸	ماهان تجارت لیماک	۱۱۱	ایران ویج	۱۳۴	دریا محور تیرازه	۱۲۸	میهن نور آریا زاهدان
۱۱۴	مژده ترابری	۱۰۹	حمل و نقل بین المللی استان گلستان		دریای تفره ای کاسپین	۱۲۲	همسفر شمس
۱۱۶	مشکین	۱۱۹	پرشین ایرانیان	۱۰۹	دلفین	۱۲۹	عدل فارس
۱۱۸	ملک ترابری	۱۱۰	دشت نوردان	۱۴۷	دنیا بار	۱۲۰	خدمات بیمه
۱۲۲	محک رانان	۱۲۰	جیحون ترابری	۱۳۹	دورقی	۱۱۰	بیمه آسیا (بویه رز)
۱۴۷	میهن ترابری	۱۱۳	گودرز گرگان	۱۲۵	راهبران دریای سعادت	۱۲۷	بیمه سایه امن البرز
۱۰۸	نامداران ترابری	۱۱۳	حمل و نقل داخلی ایران		راهبران	۱۲۶	خدمات بسته بندی
۱۲۲	ناوگان بار	۱۰۹	آرمین بازرگان	۱۳۶	روشاک دریا	۱۲۷	جهان کالا
۱۱۳	ناوگان پارس جم	۱۲۲	اراک بار پویا	۱۴۵	زما سپهر دریا	۱۳۱	صنعت و خدمات
۱۱۵	ناویان	۱۱۲	پیک کویر	۱۴۵	ساحل نمایان بندر	۱۳۰	پاسارگاد ماشین پرشیا جنوب
۱۱۰	نوازا ترابری آسیا	۱۱۷	پرستوهای مهاجر	۱۴۵	ستاره	۱۲۸	نرم افزا کالابر
۱۳۳	نیک تک	۱۰۹	ساحل ترابری پارس	۱۴۵	ستاره بندر سفید	۱۲۷	شهاب آذر ارس
۱۲۰	نوید راسا آذر	۱۱۳	حمل و نقل پتروشیمی	۱۲۱	سیزارک	۱۲۶	مشاور حمل و نقل هادی
۱۰۸	وفاره	۱۱۵	راهرانان	۱۴۵	سیراف دریا لیان	۱۲۵	فروش کانتینر
۱۱۴	ودود ترابری	۱۱۲	سعادت ترابری	۱۳۵	سبما مارین	۱۲۴	Tarabaran Guide
۱۲۵	ویسمان	۱۱۹	فردوس بار تبریز	۱۴۵	سینا	۱۴۱	shahin Tarabar 149
۱۰۸	های بار	۱۱۴	فجر جهاد	۱۴۸	فانوس دریای نیلگون	۱۲۹	Pole One Trans 149
۱۱۶	هاوگر ترابری	۱۱۱	فیروز رخس	۱۱۸	فروغ ساحل جنوب	۱۲۹	Bitar Tarabar 149
۱۰۸	یاسمن	۱۱۶	گلستان تجارت خلیج فارس	۱۴۵	کشتی و کالا	۱۳۰	A.B.C Group 149
۱۱۲	نیکان ترابری	۱۱۰	ممتاز	۱۴۵	کپکشان کالای دریا	۱۱۵	Hamel 149
۱۱۰	یکه تاز سریع	۱۱۴	مهدی ران	۱۴۵	کیهان بحر جنوب	۱۲۷	Admiral 149
۱۱۵	یگان ترابری	۱۱۲	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان		ماروس ترابری	۱۲۳	Mazand Darya 149
۱۰۹	یونیک	۱۲۱	احسان هرمزگان	۱۳۶	مدیریت بار و دریا	۱۲۸	South Port Services 149



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazartarabar
International Transport Co.
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،
خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹
فاکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



جهان سیر ترابر 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 تارابر

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: ۸۸۶۸۰۵۸۰-۶۶۴۳۹۷۸۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

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

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

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کشتیرانی گلف اورینت
نمایندگی خط کانتینری لسر لاین
نمایندگی خط کشتیرانی سی آیکون
نمایندگی خط توروس
نمایندگی خط کشتیرانی سی مارین
نمایندگی خط کشتیرانی رویال سون
نمایندگی خط کشتیرانی سان استار

Having Agencies in all ports
and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

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
SAN STAR SHIPPING LINE

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ترابر آریا

● 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

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

آپادانا ترابر

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 CASPIAN

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 حمل و نقل بین المللی

سینا ترابر

کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتاح،
نیش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول

تلفن: ۶-۸۸۸۴۴۶۲۵
فاکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶
info@sinatarabar.com



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 مخصوص
(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



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا،
طبقه ۴، واحد ۴۲۷، تلفن: ۳-۸۸۸۸۰۵۹۲

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
تلفن: ۴۴۳۷۴۶۵۲ - ۴۴۳۷۴۶۰۷ / ۴۴۳۷۴۶۰۷
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com



DELTA BAR SHIPPING
SERVICES & International
Transport Company

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 هاره 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) ۰۲۱ ۶۱۶۱ ۲۰۷۰۷
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۲
فکس: ۸۸۹۱ ۱۷۱۹ ، ۰۲۱ ۶۱۶۱ ۵۵۴۹
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 بندر 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 بندر 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 نمایندگی
کشتیرانی و بار فرابری

فراسوبار

• سرویس مطمئن در حمل دریایی،
زمینی، هوایی و ترکیبی برای بارهای فله و
کانتینری اعم از FCL، LCL، با بیش از
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



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

آتیّه

• 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)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتاح، 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

♦ 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)۳۲۱۵۴۵۲(، فکس: ۰۱۷)۳۲۱۵۴۵۲(،
نمایندگی بندرعباس: بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صیدکیش-طبقه سوم، پلاک ۲۷
تلفن: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰، همراه: ۰۷۶)۳۳۵۶۰۷۵۴(، فکس: ۰۷۶)۳۳۵۱۴۱۷-۳۳۵۶۰۰۴۹(،
محمدحسین خواجوی ۰۹۱۲۸۰۸۰۳۱۲، حکیم طبری نیا ۰۹۱۲۸۰۸۰۴۱۲
persian_iraniano@yahoo.com
worldcargo1@yahoo.com worldcargo2@yahoo.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: ۱۴۱۵۵/۳۸۲۹

تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸ - ۱۹

۸۸۳۰۲۰۶۶ - ۸ ، ۸۸۳۰۷۴۸۷

فکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: بازگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،

تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،

بندر امام، بوشهر، دوغانر، چابهار

و مراکز شهرستانها

E-mail: douraghi_g@dpimail.net



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.aptiran.com

info@aptiran.com



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نماینده کلیه 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

فکس: 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 کشتنه 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

فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



D.T.I.T

شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین، ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

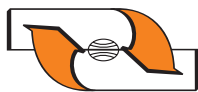
تلفکس: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری

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

Tell: +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)

فکس: 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، تریلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- ◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- ◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

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

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com



HUYAR TARABAR

هويار ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردر - کریر

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

نماینده انحصاری گرانده مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱

info@huyartarabar.com



IRIT

شرکت حمل و نقل بین المللی

آریا ترابر راد (ایریت)

(سهامی خاص)

(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 مفتح، ساختمان اسپید، پلاک ۱۶۶، طبقه سوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۱۰۵۰-۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۲۴۱۶۸

Info@irit-co.ir

www.irit-co.ir



رهزاد ترابر

Rahzad Trabar

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها
با کامیون های چادری به

افغانستان

آذربایجان

ترکمنستان

ازبکستان

تاجیکستان

ترکیه و ایتالیا

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹
تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

www.rahzadtarabarozblog.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 نونینیا، 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 - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر
ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶
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 - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
مرزها و کشورهای اروپایی

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

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
و 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 امریکا/آلمان/ایتالیا/چین/دوبی

تهران، خیابان دکتر بهشتی، خیابان کاوسی فر، ساختمان سپیدار، طبقه ۶، واحد ۱۹ تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۹۵۱۱-۳ فاکس: ۸۸۳۹۵۱۴

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: ۵-۸۸۳۲۶۶۹۴-۰۲۱-۸۸۳۲۶۶۹۴
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 (صبا شمالی)، نرسیده به خیابان دمشق، ساختمان ۱۸۶، طبقه سوم، واحد ۳۱

تلفن: ۸۸۸۰۰۹۲۹-۸۸۹۴۳۲۱۷-۸۸۹۴۳۲۱۳
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

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
info@persiaspidtarabar.com
www.persiaspidtarabar.com



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

تلفن: ۶۶۹۰۹۴۷۰-۲
همراه: ۰۹۳۰۳۳۶۶۲۹۱ / 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.pershiarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222
info@euroasia.biz.tr



www.barbodea.com



تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵
info@barbodea.com











شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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 (آبادان)، 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: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲-۳ / ۸۸۹۴۰۹۲۲
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: ۸۸۴۳۷۷۵۸ / ۰۹۱۲۲۱۰۵۹۸۱
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 خودروهای 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: ۸۸۷۸۳۸۰۶ / ۸۸۷۷۱۴۹۵
۸۸۸۸۱۱۱۸ / ۸۸۷۹۶۳۲۸
Email: atashpa@atashpa.net



شرکت حمل و نقل بین المللی
فربالکو
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: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹-۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

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 سیاه 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
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳
info@behaveshsarie.com



کارگو اطللس

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،
ترانزیتی به ترکمنستان،
افغانستان، ترکیه، عراق،
آذربایجان، ارمنستان و بالعکس
حمل محموله کروپاژ از اقصی نقاط
اروپا به ایران
تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان
صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)،
طبقه دوم، واحد ۲۱
تلفن: ۳-۲۲۳۶۰۹۷۱-۲۱
نمابر: ۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴
cargoatlas@yahoo.com
www.cargoatlas.ir



Since 1955
ترابری بین المللی تهران
(شرکت سهامی خاص)
تاسیس: ۱۳۳۰

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، بوشهر، آستارا و ...)
- نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱
تلفن: (۱۰ خط) 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
نمابر: 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 فتنی (پالیزی)،
ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵
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 ۳۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱
تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱
E-mail: info@jybico.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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 ۱۴۱۶۳۳۱۶۸
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



پیشبازان

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: ۱۶۱۳۹۲۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۲۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

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



شرکت بار فرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(بهمن خاص)

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

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱
www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com

ALVARES GROUP

گروه شرکت های آوارس



- 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 و ...
- 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 و بالعکس
- 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 و نمایشگاهی
- 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) نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۸۴۶۲

www.alvaresgroup.com / www.atitco.com / www.alvaresmarine.com / www.alvares.com
info@alvaresgroup.com / info@atitco.com / info@alvaresmarine.com / info@alvares.com

@alvaresgroup



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

WAN HAI LINES

نمایندگی انحصاری خط کانتینری
WAN HAI های وان

- ♦ 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

کریر-فورواردر
(زمینی، دریایی، ریلی)

- ♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت
- ♦ به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
- ♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،
- ♦ امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان طالقانی، بین وصال شیرازی
و فلسطین، خیابان فریمان، پلاک ۴۲، طبقه ۴

تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴-۳۵-۶۶۶۶۲۴۹۸

۶۶۹۵۷۷۳۶ فکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰

ترمینال کرج: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱-۱۲

www.pazhooesh.org
info@pazhooesh.org



دنیگارد

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

DONYA GARD
International Transport &
Shipping Agency co.Ltd

با سابقه ۴۰ ساله

- ♦ در امر فورواردری-کریری و ترانزیت کالا به 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

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

شعبه مشهد: ۰۵۱-۳۵۰۲۰۶۵۰

www.Donyagard.ir
Azad@Donyagard.ir



حمل و نقل بین المللی
وفاراه

کریر - فورواردر

- حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS
- اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
- صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد
نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتک،
طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳-۵ نمابر: 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 عالی مخصوص 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: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



ایران بروودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
IRAN BOROUDAT BAR
INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳-۸۸۹۹۳۹۲۵-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰

www.ibitc.co info@ibitc.co



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 مرزهای کشور

تهران: خیابان وزرا، نبش کوچه سوم، پلاک ۲۷، طبقه ۵، واحد ۸
تلفکس: ۸۸۷۱۷۱۲۸ / ۸۸۷۲۱۷۹۰
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: ۰۹۶۴۷۷۰۲۱۷۲۰۰۷/۷۷۰۲۰۴
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

همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵

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 ۳۰خط)
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 کامیون‌های یخچال دار و چادری
• مجهز به کامیون‌های 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 خواجه‌عبداله انصاری، کوچه هشتم، پلاک ۲۲، طبقه دوم، واحد ۶
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۲۷۹۷-۹۸ / ۰۲۱-۲۲۸۶۲۶۱۳-۹۸
نمایندگی در تبریز: ۰۴۱-۳۴۴۸۶۵۷۷
فکس: ۰۲۱-۲۲۸۶۲۶۱۳

WWW.PTATRANSPORT.COM
INFO@PTA-TRANSPORT.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: ۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+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: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
فکس: 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 | فکس: ۸۸۶۴۶۷۷۵
info@pishronavgan.com | www.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 ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱
نمابر: 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، نیش خیابان ویدا، پلاک ۱
تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱
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، نیش ویدا، پلاک ۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



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 نوره، پلاک ۱۳، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۲۱-۸۸۶۲۳۱۰ | فکس: ۰۲۱-۸۸۶۱۲۴۳ | 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، نیش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
تلفن: ۹-۷۷۶۷۱۱۵۶، ۷۷۵۳۲۶۲۰ | نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نماینده گمرک ارومیه: ۱۹ و ۳۲۷۵۵۵۱۷-۴۴
نماینده گمرک مشهد: ۳۷۲۷۷۲۳۵ / ۳۷۲۶۶۲۳۰-۵۱

www.kalabar.net | info@kalabar.net

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

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 / ۸۸۳۲۵۱۹۲۳-۰۲۱ / ۸۸۵۱۹۴۲۱-۰۲۱ نمابر: 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 مفتح 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 kucukbakkakoy 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
sarebansafa@yahoo.com



مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

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 (۰۲۱) (۰۲۱)
نمابر: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴ (+۹۸۲۱) 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



شماره ثبت: ۶۹۷۱ شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا رسان آسیا

■ حق العمل کاری

■ واردات - صادرات - ترانزیت

■ نمایندگی در کلیه مرزهای خروجی

■ ترانزیت از امارات - عراق - ترکیه - افغانستان - پاکستان

■ مشاوره در ترخیص کالا

زاهدان: خیابان آزادی - تقاطع امام خمینی (ره) - پاساژ برادران - طبقه سوم - پلاک ۷۴

تلفن: ۱۳۸۳۳ - ۳۲۲ - ۰۵۴ همراه: ۰۹۱۵۳۴۹۰۷۰۳ / علی نارویی

Kalaresan.asia@gmail.com



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: ۸۸۱۹۲۵۴۴ / ۸۸۱۹۲۴۳۸

دورنگار: ۸۸۷۹۱۵۷۵ سیستم پیام کوتاه: ۳۰۰۰۲۶۶۶۱۰۰۰۵

info@aranexpress.com

www.aranexpress.com

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: فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرک شماره ۳۱

تلفن: ۸۸۵۰۵۳۹۰ - ۹۲ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹

www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org

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

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: ۲۲۰۰۴۵۵۷-۰۲۲ ۲۲۶۰۹۸۳۸ فاکس: ۲۲۰۰۵۹۳۷
www.mahkranan.com

E-mail: mhkcoop@parsonline.net
info@mahakranan.com



Jahan Jadedh

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: ۸۸۸۹۱۴۵۸۰-۰۲ ۸۸۸۹۹۶۸۹-۰۲۱ شماره:

info@jahan-jadedh.com

www.jahan-jadedh.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: ۸۸۸۰۸۰۹۰۰ 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 فاکس: ۸۸۵۵۸۰۱۳
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 ۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل
بین المللی



آرنا مهر

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 : ۸۸۵۳۶۵۴۴ - ۸۸۷۴۴۷۱۴

فاکس : ۸۸۷۴۵۲۹۲



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سوربن ایت

♦ حمل و نقل هوایی ، دریایی ، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،
خیابان ساوچی نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵ - ۸۸۱۷۵۱۵۳ - ۸۸۱۷۵۲۴۰ - ۸۸۱۷۵۷۳۲ - ۲۱-۰۲۱

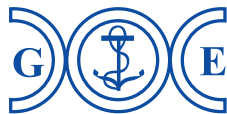
فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۴۴۸۰ - ۰۷۶-۳۲۲۵۴۴۸۱ فاکس:

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: ۸۸۴۳۷۱۶، ۸۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۲۵۱۳۳، ۸۸۸۲۷۱۰، ۸۸۸۳۴۷۵۸، ۸۸۸۳۶۶۶۴

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 سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان خرمشهر، کوچه توپچی

پلاک ۴۲، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۵۲۵۱۷۲ - ۸۸۵۲۲۶۹۶ - ۸۸۵۲۲۶۹۷

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 نمایشگاهی 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 فورواردری در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فورواردری)
- 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: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۹۵۸-۸۸۴۶۱۹۴۷ 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: ۸۸ ۶۹ ۳۱۳۰ فکس: ۸۸ ۶۹ ۵۰ ۲۴

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: ۰۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net
info@tehranrahvar.net

amadrah

International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

نماینده خطوط هوایی امارات، قطر، لوفت هانزا و ماهان
دفتر مرکزی، تهران: خیابان افریقا، بالاتر از خیابان دستگردی، پلاک ۱۳۴، واحد ۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷-۸۸۷۷۸۶۵۲ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)، ترمینال کارگو، شماره ۳۲

تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۸-۵۵۶۷۸۳۵۷ نمابر: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷

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: 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 شیراز شمالی، 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 (۱۵ خط) فاکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳
بندرعباس: تلفن: ۰۷۶۱ - ۵۵۵۸۰۶۵ (۵ خط) 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



شرکت کشتیرانی امرتات راه دریا

Emertat Seaway Shipping Co. Ltd با مسئولیت محدود

- خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی (فله و کانتینری)
 - حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای آسیایی، اروپایی، آفریقایی، اقیانوسیه، آمریکای شمالی و جنوبی
 - حمل انواع کالاهای یخچالی
 - خدمات حمل بار فله و عملیات گمرکی و ترخیص کالا در بندرعباس، بوشهر و خرمشهر
- تهران: خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی، ساختمان ملاصدرا، پلاک ۲۵۶، طبقه ۴، واحد ۱۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۳۵۲۵۸-۹ - ۰۲۱-۸۸۰۵۸۹۸۳
info@emertatshipping.com www.emertatshipping.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق

ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
 - ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
 - ♦ 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: (۵ خط) ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۶/۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳
saleh@pashamarine.com



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

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 دیو 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: ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹ - ۸۸۸۰۵۹۱۵ - ۸۸۴۹۸۶۰-۵ نامبر: ۸۸۸۰۵۹۱۵ تلفن ترمینال کانتینری: ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹

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 info@aryadiesel.com



شرکت کشتیرانی سیما مارین

نمایندگی 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: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۳۵-۴۴ فکس: 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

info@simamarine.ir



خدمات بندر جنوب (با مسئولیت محدود)

South Port Services Co. Ltd

Shipping & Project Forwarding

طراح و مجری عمل پروژه ها

تهران-خیابان ونک-شماره ۱۱۰-برج آینه-طبقه ششم-واحد ۶۰۷

تلفن: ۸۸۷۸۵۱۵۷، شماره: ۸۸۷۸۵۱۵۸

info@spsir.com . 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: ۰۷۶-۳۲۲۲۱۶۲۵ / ۳۲۲۲۱۶۴۵ / ۳۲۲۲۳۲۹۵-۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹-۰۷۶

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 فوروردی • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲

تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

operations@seawaves-shipping.net

www.seawaves-shipping.net



کشتیرانی الماس دریایی شرق آسیا

نمایندگی 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، فورواردینگ، 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: سپهرودی شمالی، خیابان مرغاب، پلاک ۷، طبقه سوم، واحد ۵

تلفن: (۷ خط) ۸۸۵۳۱۹۷۰ شماره: ۸۸۵۳۱۸۰۱

شعبه بندرعباس: خیابان امام خمینی، نرسیده به میدان یادبود، روبروی پاساژ نصر، مجتمع ستاره بندر، طبقه ۲، واحد ۱۱

Info@diamondmarine.org

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)
- ♦ نمایندگی خطوط کانتینری
- ♦ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ و اجنسی
- ♦ حمل مواد شیمیایی
- ♦ حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- ♦ حمل محمولات نفتی
- ♦ حمل محمولات پروژه های توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷
تلفن: ۲-۳۲۲۴۶۹۴۱-۰۷۶
تهران
بندر عباس
نمبر: ۰۶ و ۶۶۵۷۲۹۰۳
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۰۵۴
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)
فاکس: 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
حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**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



- 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



شرکت حمل و نقل بین المللی
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@istcoso.net



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 های
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در بندرعباس، خرمشهر و بوشهر
- ♦ دارای مجوز رسمی از سازمان بنادر و کشتیرانی

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه نگار، برج نگار، طبقه ۱۳، واحد ۱۰

تلفن: (داخلی ۱۰۵) ۸۸۶۶۴۴۷۵ - ۸۸۶۶۵۵۹۶ - ۸۸۶۵۲۵۷۵ - ۰۲۱ فکس: داخلی ۱۰۰

www.zsd.asia mgr@zsd.asia info@zsd.asia



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 اسناد 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

RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران
PAYAM TERMINAL



یامی لاین جلوبال

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: ۰۲۱-۸۸۱۷۲۰۲۴ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۸۳
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: ۰۲۱-۸۶۰۱۶۲۶۵ - ۸۶۰۱۶۲۷۱
۰۲۱-۸۸۲۸۱۷۳۳ - 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:

۰۶۱-۵۲۲۲۴۳۲۷ / ۵۲۲۲۴۳۱۷

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 CİS و بالعکس
- حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی

تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹

SEA ROSHAK
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: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۲۸

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: ۵۵-۸۸۷۵۹۰۵۱-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰-۰۲۱

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



راه ترابار 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: ۷۳-۸۸۷۵۹۸۷۲-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸-۰۲۱

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: ۷۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸-۰۲۱



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: ۳۳۴۲۶۳۶ / ۳۳۳۴۱۱۴۵ - ۰۲۱ / ۰۲۱-۳۳۳۶۴۵۲۲-۰۲۱

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،
طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳-۰۲۱

info@saraym.com



سفر بر شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی

SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

♦ نمایندگی هوایمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی

♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هوایمایی 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: ۲-۸۸۷۵۹۷۵۰ / ۸۸۷۵۹۰۵۶-۸ / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹-۰۲۱

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: سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر،

پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۴۶۴۸۱

info@wrscor.ir



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی

راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی

بار فرابری راهیان

نمایندگی خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و اروپا باز

◀ Door to Door و نمایندگی در کلیه بنادر

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نیش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (۱۵خط)

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

(بامسئولیت محدود)

♦ نمایندگی 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 پاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۲۲۷-۸

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 ارمان غربی، پ ۳ و ۳، ۶۶
 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: ۰۹۱۴۱۶۲۳۲۳۳

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۰۷۸-۸
 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 خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی
 (با مسئولیت محدود)
 B.S.S. Shipping Services Co.Ltd.

♦ نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران
 ♦ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر کشور
 ♦ اجاره کشتی های فله بر تانکری، LPG قیر فله
 ♦ حمل انواع محمولات در کلیه بنادر شمال کشور
 ♦ قبول نمایندگی کشتی های فله بر و تانکری در بنادر کشور
 ♦ انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۱۲۷۰
 ۰۲۱-۸۸۵۵۱۴۲۹
 شماره: ۰۲۱-۸۸۷۲۳۷۶۸
 URL: www.BlueSeaSun.com
 E-mail: info@blueseasun.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: ۲۶۷۰۵۴۶۶-۲۶۷۰۵۳۸۱-۲۶۷۰۵۷۹۱
 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 / دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲
 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: عبدالحسین ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق
ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸
تلفن: ۴۴۱۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴
نمابر: ۰۲۱-۴۴۱۳۱۸۲۶
همراه: ۰۹۱۳۳۱۱۷۷۱۵



DOLPHIN
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و
خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان
سنجایی (بهرز)، 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

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 ۵
تلفن: (خط ۷) ۸۸۵۳۱۹۷۰ نمابر: ۸۸۷۵۱۱۲۷

شعبه بندرعباس: خیابان امام خمینی، نرسیده به میدان یادبود، روبروی پاساژ نصر، مجتمع ستاره بندر، طبقه ۲، واحد ۱۱

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: ۸۸۵۰۰۲۰۵ - ۸۸۷۳۷۲۶۹
فکس: ۸۸۵۰۴۲۸۰
secretary@cargoshipco.com



شرکت کشتیرانی
امواج آبی ایرانیان
Iranian Blue Waves Shipping Co.

نماینده گی 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



پارس ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی خطوط کشتیرانی
حمل زمینی و دریایی
و ترانزیت محمولات

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک،
خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
تلفن: ۸۸۱۹۴۴۶۱ - ۲
نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶
info@parstarabar.com



خدمات دریایی و بندری شرکت
ساحل نمایان بندر

- تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری
- ترخیص کالا و استریپ کانتینر
- مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۲۳۷
- 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



دنیا بار
International Transport & Shipping agency CO. LTD

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




ایر سوتر
شرکت مختلط امور حمل و نقل
ایران و روسیه
بایش 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-رو از بندرانزلی به سایر بنادر دریای خزر
- ♦ شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، ساکو، عشق آباد، نخجوان و نمایندگی در دبی و استانبول
- ♦ شعب داخلی: بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، بندر نکا، بندر عباس، باجگیران، بندر امام خمینی، جلغا، آستارا، بیله سوار، بازرگان، سرخس، تهران، خیابان مطهری، شماره ۸۹
تلفن: ۸۸۷۴۲۲۹۷ / ۸۸۷۴۴۱۳۹
www.irsotr.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی **تهران تیر**
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 ۷۶
طبقه ۵ واحد ۲۴
تلفن: ۸۸۸۴۹۰۲۵ - ۴
فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی
بیتا پرواز

- نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط هوایی داخلی و خارجی
- ارائه 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: ۴۲۸۸۴۰۰۰ (۳۰ خط)
www.bitaparvaz.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 / ۰۲۱-۸۸۷۱۹۵۱۴ / ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱
فکس:
www.abcgroup.ir
www.ara-bakhtar.com
info@arabakhtar.com



ایرانین غلات پارسه

کشتیرانی بارگان بین المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی
- بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پروفورما برای غلات و تخته
- از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی
- امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷
نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳
ساعت جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۲۹۴۲
info@saedjamshidian-co.com



P T E C

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/ نمابر: ۸۸۵۷۶۴۵۶-۵۸

www.ptec-ir.com - info@ptec-ir.com



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

Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانینری 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: ۲۲۲۷۰۶۲۸

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



نماینده رسمی فروش و خدمات پس از فروش لیفتراکهای دیزلی، دو گانه سوز برقی هیوندای کره جنوبی

پاسارگاد ماشین پرشیا جنوب (سهامی خاص)

تهران، اسلامشهر، خیابان بسیج، روبروی شهرک سعیدیه
کدبستی: ۳۳۱۶۹-۶۹۴۱۵ تلفن: ۰۲۱-۵۶۴۷۸۸۹۳ فکس: ۰۲۱-۵۶۴۷۸۸۷۸

www.persiajonoub.net



مدیریت: مجتبی دلگشایی

عملیات خدمات بندری در کلیه بندر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

(بنیاد بارانداز)

تهران: خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳ / ۸۴۳۰۹ / ۸۴۳۰۸ (خط ۳۰) 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: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۶۶ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲

بندر نوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران ۰۱۱-۵۲۳۳۲۹۳۳

بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴ نمابر: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

info@spmco.co www.spmco.co



شرکت حمل و نقل بین المللی صبوران ترابر

• حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت داخلی و خارجی از گمرکات و بندر کشور (بندر عباس، بازرگان، 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 کانینری چادری، بونکر، تانکر و سواری کش.

دفتر مرکزی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار آزادی، جنب گمرک، رو به روی بانک تجارت

همراه: ۰۴۱۱-۱۴۱-۰۹۱۴ (صدیقی)

تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳

دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۹۹۴

دفتر بازرگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۰۱۳-۴۴۸۲۵۵۰۶-۸ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۴۹۱ / ۳۲۲۳۸۳۹۸

sabooran_transportco@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل داخلی و بین‌المللی و کشتیرانی

شرکت خدمات کشتیرانی دریای نقره‌ای کاسپین

◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار
بندرانزلی: غازیان، خیابان رضائی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳ نمایر: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۸
www.caspianilversea.com info@caspianilversea.com



شماره ثبت: ۲۳۸۸۳۸

شرکت حمل و نقل بین‌المللی زمرد 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



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

بارجو

(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای وارداتی - صادراتی
به کشورهای اروپایی و بالعکس
نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به
فاطمی، کوچه صدر، پلاک ۴۵، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۸۰۲۰۴۷
۸۸۸۹۰۳۶۹
۸۸۹۱۹۶۳۴-۵
فاکس: ۸۸۸۹۰۵۷۸
Barjoo22@yahoo.com



Baareman
A Member Of Admiral Group

بارمان

* نمایندگی کشتیرانی امارات در بندر امام خمینی
* ارائه دهنده سرویس TBL برای اولین بار در ایران
* انجام عملیات ترانشیپ از طریق بندر امام برای بوشهر،
خرمشهر، ام القصر، شوخی و ...
* ترانزیت کانتینر به مقاصد داخلی و کشورهای همسایه
از جمله عراق، آذربایجان، ترکمنستان و ...
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۸۹۷۵-۸۸۲۰۳۶۳۳

www.Baareman.com Info@Baareman.com



ره انجام حمل و نقل بین‌المللی

(کریر - فورواردر)

◆ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های
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 نمایندگی های خارجی در ترکیه،
رومانی، اتریش، آلمان، اوکراین، لهستان
و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای
ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
◆ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی
ورودی کشور
◆ ترخیص کالا از کلیه 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
سهرافاطمی، 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: میرداماد، میدان احمدی روشن،
بن بست کاملیا، پلاک ۷
فاکس: ۲۲۹۰۵۷۲۵
تلفن: ۲۲۹۰۵۵۱۳-۱۵
دفتر مرکزی: بندر عباس،
منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۴-۵
نمایر: 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 کشتیرانی ها و صاحبان کالا
◀ تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
◀ تقدیر نامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
◀ (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی،
بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
مدیران: کریم فر، شریفات
بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین‌المللی کارینا ترابر کیان

(با مسئولیت محدود)



نمایندگی کشتیرانی
دریای آرام جنوب

◆ حمل تخصصی خودرود از امارات به ایران توسط کشتی های لن‌دینگ کرافت
◆ حمل و ترانزیت انواع خودرود از امارات به عراق، روسیه،
قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳ و ۱ تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۸۸۵۱۳۵۸۶-۷
نمایر: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳ info@karinatarabar.com www.karinatarabar.com www.southpacificsea.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



شرکت حمل و نقل بین المللی بانای راه تونس

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 کانستری 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: ۰۹۳۹۸۲۷۴۶۲۷

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



بهمن ترابار توس

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 حمیره 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: ۰۵۷-۰۵۰۸۹۸۵ / 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.atrackbarkhorasan.com
msh-office@atrackbarkhorasan.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
نمایر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbar.toos.com
E-mail: shabgirbar.toos@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

چابک ران توس

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 ترابار 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
نمایر: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱

www.adibtarabarsepehr.com - info@adibtarabarsepehr.com
adibtarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

میچکا ترابار 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

نمایر: 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
فکس: 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
کریر - فورواردر
ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به کشورهای آسیای میانه افغانستان، عراق، پاکستان
مشهد: خیابان ملک الشعرا ی 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



کالا سپید ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی
کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی، هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر مرکزی: مشهد، پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰ / ۰۵۱-۳۷۶۱۴۴۶۴
دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲
kalasepid@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 / 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
E-mail: info@shayan kar.com
Zip Code: 91458-65553
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ / ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳



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 / ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ / موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳
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 / ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳-۳
همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



اتیران
حمل و نقل بین المللی
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر (با مسئولیت محدود)
شماره ثبت ۱۹۰۴۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ / فکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹
بخش کریر ترکمنستان (عفتی): ۰۵۱۳۸۴۴ ۷۴ ۲۰۰ / ۰۹۱۵۵۰۲ ۱۱۴۲
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴ ۷۰ ۸۵۰ / ۰۹۱۵۱۵۲ 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

Goodarz gorgan

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری
ساختمان سینا خط ویژه: ۰۱۷ ۳۴۵۲ ۹۰۹۰ فاکس: ۰۱۷ ۳۴۵۲ ۳۴۴۴

www.Goodarzgorgan.com
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران : خیابان وزراء ، خیابان سوم ، پلاک ۲۶ ، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فاکس: ۰۲۱ ۸۸۵۵ ۳۱۴۴



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 ، بندرعباس ، بندر بوشهر ، بندر عسلویه ، بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد

Website: www.bosaco.ir

E-mail: bosaco@bosacoir.com & bosaco@bosaco.ir



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل ایران
♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا بارید 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

saadat_tarabar@ymail.com

www.saadattarabar.com



شرکت اهورا بار بندر امام

مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

عملیات تخلیه و بارگیری

- ♦ عملیات محوطه بندری
- ♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- ♦ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- ♦ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- ♦ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی

تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۴۴ همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahoorabar@gmail.com



شرکت 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 مدیربازرگانی: تبریزی

تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی،

خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۲۸۳، زنگ شماره ۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۰-۳۱ فکس: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵، ۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵

www.jahankalacargo.com

info@jahankala.com



حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل بین المللی آساترابر 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ فاکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی

سلمان جنوب

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس
به کلیه نقاط کشور و خدمات
استرپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:

آقای شیرزاد غمگین

بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۲۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰

تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰

۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶

همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



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، ترسیده به سه راه جهانبار، جنب ساختمان

ایران خودرو، طبقه فوقانی بانک سپه، شعبه ایران خودرو

مدیریت: ۰۹۱۷۱۶۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۷۱۶۳۰۶۲۳

دفتر مرکزی: ۰۷۶-۳۳۵۶۵۲۲۴ / ۰۷۶-۳۳۵۶۲۹۶۵

دفتر عملیات: ترمینال غرفه ۱۱۰ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۳۰۲

میدان تره بار: تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱

دفتر عملیات شهرک حمل و نقل صدور بارنامه: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۲۵۳۰

نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۴۴۲

فکس: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۴۵۹

www.ehsan.hormozgan.com / ehsan.hormozgan@yahoo.com

حمل و نقل ممتاز ترابری

خلیج فارس

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،

جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۳۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۳۲۴۹۴۰۷

بیمه پاسارگاد

آرامش شما، هدف ما

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،

جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۳۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۳۲۴۹۴۰۷



شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا 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



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: ۰۷۶-۳۳۲۲۰۵۱۱-۶ / ۰۷۶-۳۳۲۲۰۵۱۷-۸

آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۲۲۶

nejat_bandar@yahoo.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

۲۴۳۷۴۳۱۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

Bazargan_armin@yahoo.com

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: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۰۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۰۹۸۲۱) (+ / ۰۸۸۷۸۵۸۴۴ / ۰۹۸۲۱) (+

www.maadlogistics.com / 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: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۰۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۰۹۸۲۱) (+ / ۰۸۸۷۸۵۸۴۴ / ۰۹۸۲۱) (+

info@Armanpadid.com / 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، کانتینر، تانکری و همچنین کادری مجرب و فعال در مرزهای آبی و خاکی آماده عقد قرارداد برای ارائه خدمات کشتیرانی، کربری و فورورادی 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: ۰۱۳-۴۴۴۲۲۷۱۳ / ۴۴۴۲۵۷۵۷

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: ۴۳۸۵ ۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰
 فاکس: ۴۳۸۵ ۹۱۴۴

info@kahkeshank-kd.com 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 مسافریین 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



جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

نمابر: 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 و بازرگانی



آریا ترابر آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

کریر زمینی (چادر دار، یخچال دار)
فورواردر (هوانی، دریایی، ریلی)

• حمل محمولات خرده بار و فاسد شدنی
به تمام نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا - ترانزیت کالاهای داخلی
و خارجی از تمام بنادر ایران

نمایندگی های ایران:

تمام گمرکات و شهرها

نمایندگی های خارجی:

ایتالیا، آلمان، ترکیه، بلغارستان،
سوریه، امارات، چین، پرتغال،
ترکمنستان، افغانستان، عراق

نشانی: تهران، تقاطع خیابان سمیه و فرصت،
ساختمان سعید، طبقه ۴، واحد ۵۴

تلفن: ۸۸۸۴۹۲۷۴-۵

فکس: ۸۸۸۴۷۲۰۹

info@aryatarabarasia.com
www.aryatarabarasia.com



شرکت حمل و نقل
داخلی و بین المللی

ارائه کلیه امور حمل و نقل

(داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش
چهارراه راهنمایی

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷

فکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۲۵۸۲

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: بازرگان، بلوار امام (ره)

جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو،

مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۱۷-۳۴۳۷۵۰۲۵ (۰۴۴)

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۲۴

barpichan623@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

کالجار

International Transport &
Air Cargo Services.co

Carrier - Forwarder

نمایندگی 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهامین ترابر

(با مسئولیت محدود)

فورواردر - کریر

بازرگان: بلوار امام

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۶۵۰-۴

۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۸۸

۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۶۳ / ۳۴۳۷۲۷۲۲

نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸

www.behamin tarabar.com

behamin_tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فورواردر

• حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا،

آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس

• حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس،

اوکراین و بالعکس

• حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل

محمولات یخچالی

• ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در

کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر،

شماره ۵۸۲، طبقه اول

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ / ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealah@gmail.com



Shipping & Int'l Forwarding
Co. (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

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 واکن

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 بازرگان، بلوار امام، روبروی پمپ

بنزین، نبش کوچه معلم، ساختمان شرکت دوررو

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۳۵۹ / ۳۴۳۷۲۸۹۵

۳۴۳۷۲۲۴۸ / ۳۴۳۷۵۰۶۸-۹

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۷۰

همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۵۴۰

www.dourro.com

info@dourro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ساربان گستر سبلان

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



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 گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- 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: ۰۲۱-۸۸۸۰۳۳۶۶ / ۸۸۸۰۲۴۶۶ - ۰۲۱-۸۸۹۱۱۰۸۸-۸۸

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۵-۵

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

جیحون ترابر

Jeyhoon Tarabar

کریر - فورواردر
حمل کالاها، 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 / ۳۳۲۲۸۷۷۷ / ۳۳۲۲۴۵۴۴
نمبر: 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
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

دوستان هرمزگان

قبول حمل کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به خارج از کشور
بندرعباس، خیابان امام، نرسیده به میدان یادبود، روبروی خیابان دانش، ساختمان پاس، طبقه اول
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵
همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲
۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۵۷۶۵
www.doostanhormozgan.ir
info@doostanhormozgan.ir



افتخار ترابر

شرکت 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 - ۰۴۴۳۳۷۴۶۱۵
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 / ۸۸۹۰۴۸۹۴ (خط ۸) / ۸۸۹۲۷۸۱۲
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: ۰۵۴۳۳۲۳۰۰۱ / ۳۳۲۲۸۲۹۳
فکس: ۰۵۴۳۳۲۳۹۱۱۳
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
نمبر: 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
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمبر: 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
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمبر: 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 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: ۴-۸۸۲۱۴۶۸۲-۳ / ۸۸۸۶۱۷۸۳-۳
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۷۲

info@rahyardarabar.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: ۷-۳۴۴۳۷۲۵۶-۰۴۱

فاکس: ۳۴۴۳۹۲۹۶-۰۴۱

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۸-۳۴۴۶۵۷۱۷-۰۴۱

فاکس: ۳۴۴۶۰۱۰۸-۰۴۱



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: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۱۴

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

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



Shhab Azer Aras

شهاب آذر ارس

مجتمع انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس

جلفا: خیابان تیمسار فلاخی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰

تلفن: ۱۸-۱۱۷۰۴۲۰۲ / ۷-۵۱۴۵۴۲۰۴۲ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸

ilturkarasgroup@yahoo.com



شماره ثبت: ۶۲۹

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: ۳۴۳۷۶۲۳۶-۰۴۴ / ۳۴۳۷۶۲۳۷-۰۴۴ / ۹۱۴۱۶۲۰۰۱۴-۰۴۴

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، چهارداغ،

روبروی تالار تندیس

تلفن: ۵۵۲۴۴۶۸۲ / 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: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵ / ۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

(سهامی خاص)

کریر - فورواردر

- ◆ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

- ◆ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

- ◆ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق / اربیل، آذربایجان

ایکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

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 دشمیر ۰۹۱۲۶۳۶۹۲۴

تهران: بزرگراه نواب صفوی، نبش آذربایجان شرقی، برج گردون، ورودی جنوبی، طبقه ۴، واحد ۴۰۳

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۸۲۲۲۶-۳۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰ / ۰۲۱-۶۶۳۸۴۰۰۰

ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷

تلفن: ۰۴۴-۳۲۲۵۶۶۰۱ / ۳۲۲۵۴۲۹۱۳ / ۰۴۴-۳۲۲۵۷۳۹۹

همراه: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ / ۰۹۱۴۳۴۱۴۵۷۰

parastotarabar@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



(باسویت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

شرکت حمل و نقل بین المللی شاهو ترابر پارس

- 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: ۰۲۱-۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۲۵۹۰ / ۸۸۵۴۹۳۰۶-۱۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۲
www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com

شرکت کشتیرانی ایر سامارین

IMSCO



حمل و نقل بین المللی زمینی، هوایی، دریایی ترانزیت و ترخیص کالا

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ - ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷
نمابر: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

info@irs-marine.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری آراز

International Carriage Company



- حمل دریایی به صورت کانترینری (LCL & FCL) از کلیه مبادی به بنادر داخلی و بالعکس
- حمل محمولات هوایی از کلیه مبادی به مقصد ایران و بالعکس توسط هواپیمای چارتر
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بسته
- حمل زمینی کالاهایی با ابعاد غیر استاندارد از کلیه مبادی بوسیله کامیون های ویژه
- حمل ریلی به کشورهای همسایه به صورت رفت و برگشت
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل محمولات سنگین و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی
- سرویس کالاهای خطرناک توسط شیوه های مختلف حمل تحت کنوانسیونها و قوانین مربوطه
- مشاوره حمل و نقل بین المللی کالا و کلیه خدمات مرتبط، ترخیص کالا، بیمه و بسته بندی کالا
- اخذ ثبت سفارش و استاندارد برای کالاهای شرکت های تجاری در اسرع وقت
- ترخیص کالا در مدت زمان کوتاه از کلیه گمرکات و مناطق آزاد

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۸۱۶۵ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ - ۰۲۱-۸۸۷۳۸۱۶۵
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۸۱۶۵

arya.forward@gmail.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 / ۸۸۳۲۹۱۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۹۱۱۶ / ۸۸۳۲۹۱۱۷

مدیریت: احمد قاسمی ۰۹۱۲۱۹۹۴۹۳۰

persiaahram_co@yahoo.com



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 کانترینر و ترانزیت محمولات از مبدا به مقصد نهایی
- ❖ داشتن امکانات وسیع، نیروهای مجرب و متخصص
- ❖ دارای نمایندگی های رسمی، کارآموده و با سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۷۸۲۹۸ / ۰۲۱-۸۸۴۷۷۶۰۵

www.koolehbar.com

info@koolehbar.com

nikpour.infolondon@yahoo.com

nicolenikpour@yahoo.co.uk



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، ساقه ترابر، آرشین نیر آسیا، پرداد کامه صنعت)

- حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی
- ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل به صورت Door to Door حمل محمولات حجیم
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی
- حمل قیر با تانکرهای فلکس
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

tarivehco@yahoo.com

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ / ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹

**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)۳۴۵۲۲۴۲۷

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 یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

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 بالاور، بن بست فرشته شرقی، پلاک ۰۲ واحد ۳
تلفن: ۶۶۴۹۴۸۸۸ - ۶۶۴۸۳۳۴۳ - ۶۶۴۹۵۲۰۷ شماره: ۰۹۱۲۲۵۰۰۳۹۰ همراه: 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

شماره: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۴

همراه: ۰۹۱۲۶۴۷۶۲۶۷

www.kooshatarthis.com

info@kooshatarthis.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 موبایل: ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴

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، باشماق، مهران)

• قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین
المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۲۶۱۶۴۵۳۹

۰۹۱۸۷۳۰۶۰۰۳

شماره: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹

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

شماره: 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: (۰۵۱-۳۲۲۱۷۷۸۹-۳۲۲۵۳۳۴)

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۲۶۷۸۵

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 مناسبترین 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: ۲۶۳۰۱۱۹۸ - ۲۶۳۰۱۱۹۷
- ۰۹۱۲۱۷۸۲۸۴۲
- hadadiTrading@gmail.com ایمیل:

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: ۳۵۵۵۴۵۵۲ / ۳۵۵۵۴۸۷۱ / ۴۱-۳۵۵۵۴۵۱ / ۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷ / ۳۵۵۵۴۸۴۵۱ / فکس: ۴۱-۳۳۳۰۷۷۰۷
- همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۳۷۳۹
- ghazizadeh13@yahoo.com



Ghasemi Trading



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.ghasemitrade.com Email: info@ghasemitrade.com

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 فکس: ۴۴۰۱۸۸۳۹-۴۱

tarkhisavesta@yahoo.com



رادترخیص

■ کارگزار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران
■ ترخیص کالا از گمرکات بندرعباس، بوشهر، تهران
■ استریپ کانتینر پابینتر از نرخ مصوب

تهران: میدان فاطمی، خیابان چهلستون، پلاک ۳۰، طبقه دوم، واحد ۵
کد پستی: ۱۴۳۱۶۷۳۴۱۱

تلفن: ۸۸۹۵۴۱۸۱ (خط ویژه) دورنگار: ۸۸۹۵۴۴۱۵
www.radtarkhis.com info@radtarkhis.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

فکس: 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، بندرعباس

دفتر مرکزی، قزوین: خیابان خیام جنوبی، کوچه دکتر خرسند، پلاک ۲۶، طبقه ۲، واحد ۵
تلفن دفتر: ۰۲۸-۳۳۲۲۱۶۸۷ نمابر: ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷ همراه: 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: ۰۱۳-۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ نمابر: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
دفتر انزلی:

انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،
طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱-۱۲ نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۳

info@mohtashamkhh.com www.mohtashamkhh.com

بازرگانی کرنافی

با ۲۸ سال سابقه فعالیت
در امور ترانزیت / صادرات / واردات

بندرعباس: میدان یادبود، کوچه پیروزی ۲،
ساختمان ایران، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۶۶۷ نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۳۷۹
بخشی زاد: ۰۹۱۷-۷۶۷۲۹۰۱
کرنافی: ۰۹۱۷-۱۶۱۶۸۴۷

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

تلفکس: 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 بندرعباس:

تلفکس: 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 / ۰۵۶-۳۲۴۴۸۶۱۸

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 نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۱۷۶۵-۶ / ۸۸۷۵۶۸۰۰

fouladinasta.trading@yahoo.com

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)
: میدان بسیج (سردشت - سنجان) شهرک
نبنی، 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:
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل داخلی
ساحل ترابر 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

Jahangiri@paiekkavir.com

paiekkaveer@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای
گلستان تجارت خلیج فارس

انجام کلیه فعالیت های لجستیکی و حمل کالا
دفتر مرکزی: بندرعباس میدان شهدا (یادبود) - برج ارم - طبقه ۶- واحد ۶۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۳۸
مدیریت: یعقوب برادر همراه: ۰۹۱۷۱۶۴۳۳۳۷

Golstantrajarat1@gmail.com



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: ۰۷۷-۷۳۶-۷۰۷، دورنگار: ۰۷۷۳-۱۳۷-۵۲۱۹
دفتر تهران: خیابان آفریقا، کوچه نور، پلاک ۱۳، واحد ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۳۲۱۰ دورنگار: ۰۲۱-۸۸۶۶۱۲۴۴
دفتر بوشهر: جاده بوشهر به برازجان، نرسیده به پلیس راه احمدی، جنب خودرو فرسوده تلفن: ۰۷۷۳-۵۸۷۵۱۰۹۵

pmn.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



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 ورزشده، پلاک ۳۴، واحد ۲.
تلفن: ۸۸۸۳۶۱۱۷-۸۸۳۰۰۲۳۷
فکس: ۸۸۸۲۷۹۲۱
ترمینال اختصاصی جاده قدیم کرج،
جنب انبارهای عمومی (گمرک غرب)
تلفن: ۶۶۱۸۰۶۰۶
فکس: ۶۶۱۸۰۶۰۷
تلفن: ۴۴۵۴۳۸۰۳-۴
موبایل: ۰۹۱۲-۱۶۹۳۲۹۳۷

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل
♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین
و تریلر های سنگین بار کمرشکن
دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴
دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک
سپهان، غرفه شماره ۸
تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶
نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷
مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱
ferdosbar_tabriz@yahoo.com



خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صادر انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، ترسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفنکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreza@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 سپهرودی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، طبقه ۸

تلفن: ۸۸۷۴۱۸۲۷ / ۸۸۷۴۱۸۰۵ مدیرعامل: احمد شکوهی بهار (مدرس دانشگاه)

www.sayehamnalborz.com

@saye4500



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 ترا بر تهران

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

تلفنکس: ۸۸۸۷۴۴۱۸ - ۱۹ - ۸۸۸۷۰۶۲۴ - ۲۵ - ۸۸۷۸۰۰۵۵

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 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 قالیشویی، ساختمان میلاد

کد پستی: ۷۴۸۹۸ - ۷۱۷۶۷

تلفن: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ - ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴ (فاکس: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴)

همراه: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



سنگین ترا بر

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.

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 شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

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 (فاکس: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶)

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com



شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده.
- 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 و ۵-۶۶۹۱۵۱۸۳ فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴

www.tarkibhamlonaghl.ir info@tarkibhamlonaghl.ir



مدیرعامل: مهندس مظفری فرد

شرکت حمل و نقل سیناریل پارس با برخورداری از انواع واگن های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و

مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود-اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلینکر 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 تلفن: ۸۸۷۱۱۶۳۰ شماره: ۸۸۷۱۶۰۷۷

www.srpt.ir

info@srpt.ir



ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای

- آسیای میانه
- ارائه مجوز محمولات ترافیکی
- حمل ترکیبی محمولات
- پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد
- ردیابی کلیه واگن ها در مناطق CIS
- و جمهوری های بالتیک
- برگشت کانتینرهای خالی از مبادی
- کشورهای: ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان
- تامین کننده انواع واگن های 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



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جادهای

نیک ترابار 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 ۳۸

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۶ / ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۸۴ / ۳۳۵۵۲۵۴۳-۴
مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۲۳۴ همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com

niktarabar.bandar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.com

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱

۶۶۷۲۵۹۹۲

فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان

گرگان

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای

آسیایی، ترکمنستان، قزاقستان،

پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com



(سهامی خاص)

راه آهن حمل و نقل



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 بندر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس

حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بندر 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 راهبری قطارهای باری و مسافری

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، شماره ۱۲۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۴۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۳۳۷۷-۷۹۱۹۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ نمابر: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰

مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۳۲۱۱۸ اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶

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



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
۸۸۵۴۳۲۵۲۷-۶-۸۸۵۴۳۲۵۲۷

دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵

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

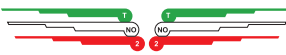


شرکت مسافری
سواری کرایه
کاسپین سفر
ایرانیان کرج

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: ۲۷۷۰۰

مدیر عامل: منصور ملاصالحی

تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴

۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱

۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

www.pmtco.ir
pmt.t2co@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده‌ای
فجر جهاد

ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای در تمام نقاط کشور

ترمینال و دفتر مرکزی: تهران کیلومتر ۵ جاده ساوه ابتدای اسماعیل آباد
تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴
نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶
دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸

شعبه تهران: پایانه اکبرآباد غرفه شماره ۲۰۵-۶-۵۵۲۹۵۸۹۳-۶
نمابر: ۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵
نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶

شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۱۱
شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۳۲۳۸۱۲۰

شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۲۳۵۴۲۸

شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۳
نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴

شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵
شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷

www.fajr-jahad.com email:info@fajr-jahad.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
۴۴۶۴۴۴۳۸ / ۴۴۶۶۲۹۹۳

www.isit6.ir



حمل و نقل درون شهری
و برون شهری
T.B.T
(تی.بی.تی)

شرکت مسافری
تعاونی شماره ۱۵
ترازبی تا ایلام

مدیریت: اصغر عینعلی پور ۳۶ ۳۴ ۳۴۱ ۹۱۸
ایلام، خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان

دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۳۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۴۴۹۲

اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۳۷۷۴۵

ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۳۸۰۸۰-۱

انبار: ۰۸۴-۳۳۳۳۸۰۸۲

مهران: ۰۸۴-۳۳۳۳۵۵۲

نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۳۵۵۱

www.tbtilam.ir



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



شرکت های مسافری
تعاونی ۱۱، سیروسفر و رویال 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: ۰۱۳-۴۲۵۲۱۱۶۴-۵ / ۴۲۵۲۷۲۸۲
همراه: ۰۹۱۱۱۴۱۹۰۵۷

www.mehdipour-travelagency.com



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

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

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

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

www.abcgroupp.com 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



Logistics
Admiral

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3rd party logistics services
- Industry specialized solutions

Adress: No 47, 29th St, Vozara St, Tehran-Iran
Tell: +9821 888 78 501-4 **Fax:** +9821 8977 7654

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

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

MAZAND DARYA
SHIPPING AGENCY

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند دریا (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 mazand@mazandarya.com



منوی ویژه مراسم جشن
سمینار و همایش ، ختم



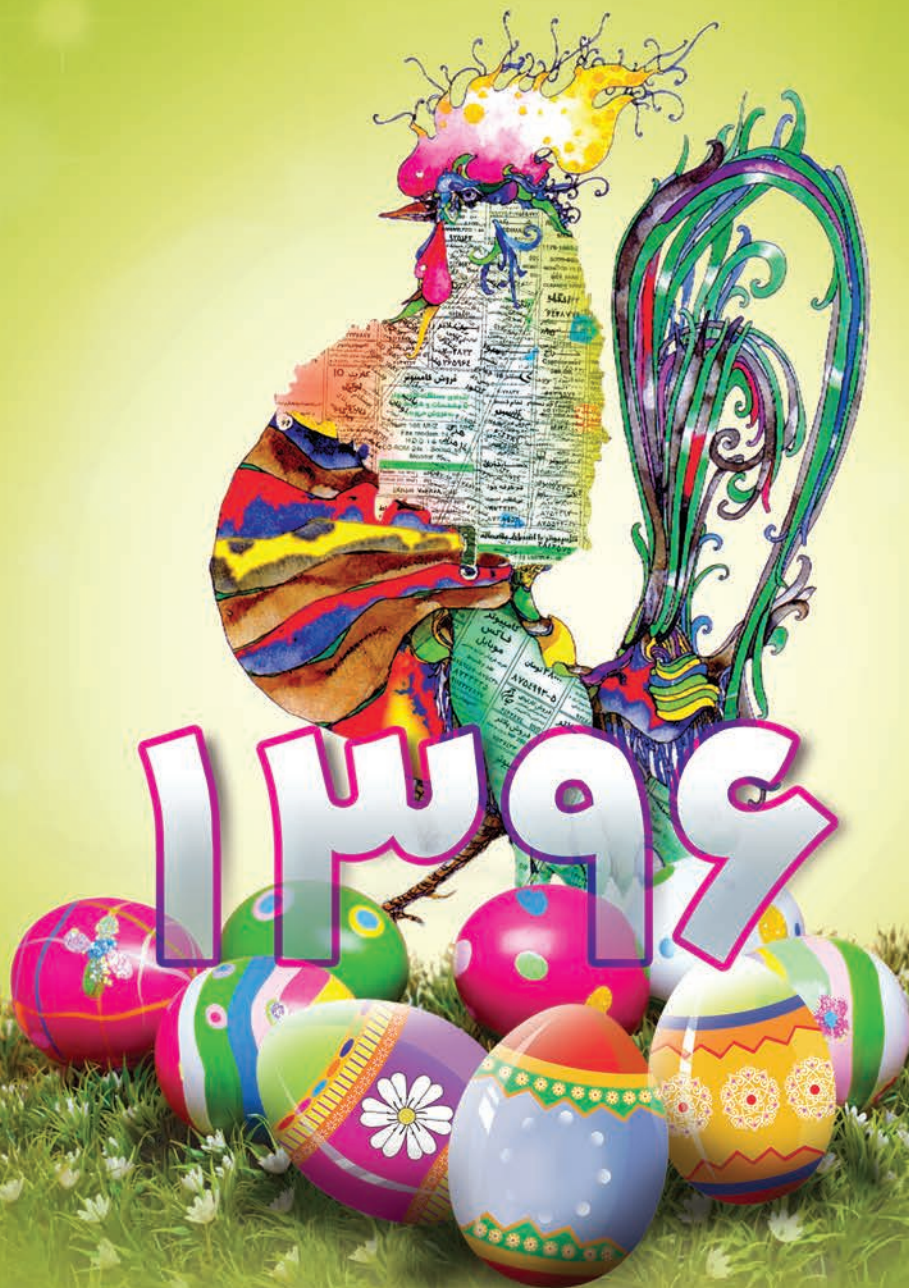


تلفن : ۲۲۲۹۳۷۵۶

 farmanieh_club

خیابان فرمانیه ، نرسیده به پاسداران ، شماره ۱۰

www.farmaniehclub.com



۱۳۹۶

سال نو مبارک

رااهلماایهمشهرای

جامع ترین نیازمندیهای ایرانی



شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

KALABAR

International Transport & Shipping Services

● زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت ●

- سرویس مستقیم و منظم کامپون ایرانی (۱۸۰) مستگاما در خطوط اروپایی و ترکیه
- ناوگان کامپون یخچالی فعال در خطوط اروپا و آسیای میانه
- سرویس حمل دریایی گنتینری، خورده بار و فله از کشورهای اروپایی و سایر نواحی به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هوایی ایرانی و غیر ایرانی
- سرویس ترانزیت خارجی توسط کامپون گنتینر و قطار از طریق کلیه مرزهای اروپایی و خروجی مجاز کشور
- سرویس ترانزیت داخلی از مرزها و بندر ورودی به متعدد گمرکات مناطق آزاد و ویژه داخل کشور
- ارائه خدمات مشاورتی 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، نیش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۰۲۷۶۷۱۱۵۶-۹، شماره: ۷۷۶-۲۶۱۸

دفتر بلغارستان: ۰۰۳۵۹۳۴۱۹۸۳۶۴

www.kalabar.net info@kalabar.net

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 سازه های 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