

تعمیرات

۱۴۹

۱۸۰۰۰ تومان

اردیبهشت و خرداد ۱۳۹۶ صفحه

ماهنامه اقتصاد تباری





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 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

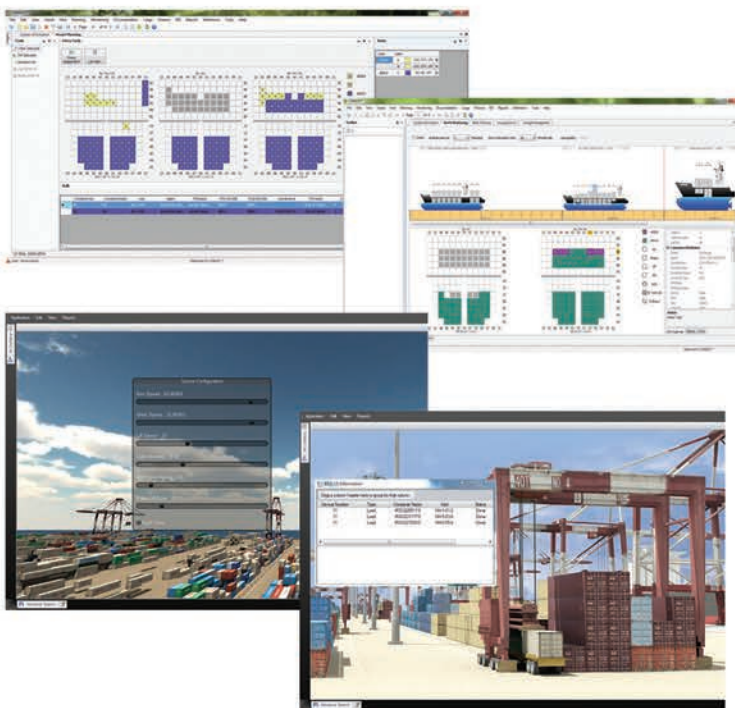
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

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



مارال تریلر

شرکت مارال صنعت جاوید

فهرست نمایندگان فروش و خدمات پس از فروش سطح کشور

نام و کد نمایندگی	شهرستان	خدمات	تلفن	تلفن همراه	آدرس
خدمات مرکزی / کد ۱۰۰۱	تهران	فروش و خدمات پس از فروش	۰۲۱-۵۶۳۹۱۴۹۳-۵	۰۹۱۴۳۸۹۶۰۶۷	تهران / جاده ساوه / بعد از سه راه آدران / نرسیده به رباط کریم / روبروی نصیر آباد
ستاری / کد ۱۱۱۱	تهران	فروش	۰۲۱-۵۵۲۵۱۵۵۳-۵	۰۹۱۲۸۱۷۱۷۴۴	تهران / جاده ساوه / شهرک کامیونداران / فاز ۲ / بلوار امام حسین
بابایی / کد ۱۱۳۹	قزوین	فروش	۰۲۸۲-۲۵۲۳۳۱۵	۰۹۱۲۵۸۱۱۲۷۰	قزوین / کیلومتر ۱۲ جاده رشت / محمود آباد علم خانی
عبسی خانی / کد ۱۱۳۶	بناب	فروش	-	۰۹۱۴۳۲۱۵۲۹۳	بناب / کیلومتر ۲ جاده ملکان / روبروی نمایندگی تراکتورسازی
سلگی / کد ۱۰۰۶	نهاوند	فروش	-	۰۹۱۸۳۵۱۹۸۹۵	همدان / شهرک طالقانی / بالاتر از میدان اصلی
حاج حسینلو / کد ۱۱۴۰	خوی	فروش	-	۰۹۱۴۳۶۱۴۹۷۰	خوی / خیابان امام / کوچه نوراله خان / ابن بست سعدی / پلاک ۱۰
صباغ / کد ۱۱۴۱	بجنورد	فروش	-	۰۹۱۵۱۸۴۰۲۱۳	بجنورد / خیابان امام خمینی شرقی / روبروی هلال احمر
عبادی / کد ۱۱۴۲	سلماس	فروش	-	۰۹۱۴۱۴۳۵۶۴۳	سلماس / خیابان بهشتی / پلاک ۳۰۴
جلیلی / کد ۱۱۴۴	مشهد	فروش	-	۰۹۱۵۱۱۵۸۶۳۸	مشهد / شهرک صنعتی طرق / ابتدای خیابان کارآفرین
مختاریان / کد ۱۱۴۳	شهرکرد	فروش	-	۰۹۱۳۳۸۲۵۳۶۷	فرخ شهر / بلوار ۱۵ خرداد / نمایشگاه پاسارگاد
علیپور / کد ۱۰۰۳	گرمره	خدمات پس از فروش	۰۵۸-۳۲۵۰۰۲۷۸	۰۹۱۵۵۸۴۰۸۸۹	خراسان شمالی / گرمره / بلوار امام رضا / روبروی قلعه جلال الدین
امیری / کد ۱۰۰۹	گنبد کاووس	فروش و خدمات پس از فروش	۰۱۷-۳۳۳۸۲۱۶۲	۰۹۱۱۱۷۲۲۰۰۱	گنبد کاووس / خیابان امام
پسیان / کد ۱۰۰۷	قره ضیاء الدین	خدمات پس از فروش	۰۴۴-۳۶۷۲۸۴۵۸	۰۹۱۴۱۶۳۰۱۵۰	قره ضیاء الدین / اورودی شهر / کامیونداران
محمدی / کد ۱۰۱۰	اصفهان	فروش و خدمات پس از فروش	۰۳۱-۳۳۸۷۰۴۰۱	۰۹۱۲۸۹۱۰۴۶۹	اصفهان / شهرک امیرکبیر / میدان شهرداری / انبش خیابان مهارت
جعفری / کد ۱۰۰۵	شیراز	فروش و خدمات پس از فروش	۰۷۱-۳۷۲۱۸۰۳۷	۰۹۱۷۱۲۸۴۴۶۴	شیراز / بلوار خلیج فارس / بلوار ولایت / بعد از سومی جنوبی / بعد از تره بار
عسگری / کد ۱۰۱۱	کرمان	فروش و خدمات پس از فروش	۰۳۴-۳۳۲۴۱۰۸۸	۰۹۱۳۱۴۰۹۱۳۴	کرمان / جاده تهران / سعادت آباد / نرسیده به کمربندی امام رضا
حمزه / کد ۱۰۱۵	همدان	فروش و خدمات پس از فروش	۰۸۱-۳۴۵۳۳۱۳۶	۰۹۱۸۱۱۱۳۱۷۳	همدان / جاده کرمانشاه / نمایشگاه راه کر بلا
مرادی، محمدی / کد ۱۰۱۶	شهرکرد	خدمات پس از فروش	۰۳۱-۳۳۸۷۰۴۰۱	۰۹۱۳۴۷۴۴۱۱۸	شهرکرد / جاده خوزستان / سه کیلومتری الوتنی
ناصری / کد ۱۰۰۲	اورمیه	فروش و خدمات پس از فروش	۰۴۴-۳۲۴۱۷۵۲۲	۰۹۱۴۱۴۱۷۳۷۱	اورمیه / جاده سلماس / کوی کامیونداران
محمدی / کد ۱۰۲۱	خوزستان	خدمات پس از فروش	۰۹۱۳۱۱۸۵۱۶۸	۰۹۱۳۴۷۵۵۱۵۴	اهواز / سه راهس فولاد خوزستان / جاده برومی / جنب نمایندگی عقاب افشان
خسروپناه / کد ۱۰۲۲	سیرجان	خدمات پس از فروش	-	۰۹۱۳۱۴۵۴۶۳۳	سیرجان / کمربندی / روبروی پارکینگ کامیون
سیدزجاجی / کد ۱۰۲۳	اردبیل	خدمات پس از فروش	۰۴۵-۳۳۸۱۴۲۸۸	۰۹۱۴۱۵۲۹۳۵۲	اردبیل / خیابان جام جم / نرسیده به صدا و سیما
حسینی / کد ۱۰۰۴	مشهد	خدمات پس از فروش	-	۰۹۱۵۱۵۶۹۵۱۵	مشهد / شهرک صنعتی طرق
جهانهای مهدی / کد ۱۰۲۴	گرگان	خدمات پس از فروش	۰۱۷-۳۳۴۴۵۲۷	۰۹۱۱۱۷۰۳۵۹۰	گرگان / کردکوی / بلوار امام رضا غربی / بعد از سندیگای کامیونداران
قادری / کد ۱۰۲۵	تایباد	خدمات پس از فروش	۰۵۱-۵۴۵۳۸۵۶۹	۰۹۱۵۳۲۸۰۸۰۳	تایباد / کمربندی / فلکه پیر هرات به سمت پلیس راه / روبروی باربری فرهاد ترابر
رضایی / کد ۱۰۲۶	بجنورد	خدمات پس از فروش	۰۵۸-۳۲۲۳۶۷۵۴	۰۹۱۵۳۸۵۸۳۲۹	بجنورد / جاده تهران / جنب هنرستان سید جمال الدین اسدآبادی
آرین زاد / کد ۱۰۲۷	قائن	خدمات پس از فروش	۰۵۶-۳۲۵۳۰۵۰۰	۰۹۱۵۵۶۲۵۰۶۱	خراسان جنوبی / شهرستان قائن / میدان طلای سرخ / روبروی پمپ گاز
اکبری، رزقی / کد ۱۰۱۷	مرند	خدمات پس از فروش	۰۴۱-۴۲۲۲۰۲۱۰	۰۹۱۴۸۱۴۹۹۳۶	مرند / جاده بازرگان / روبروی ایران خودرو مهدیلونی
ستاری / کد ۱۱۱۱	مشهد	فروش	-	۰۹۱۵۳۰۸۰۶۱۷	مشهد / خیابان امام خمینی / برج مرمر / طبقه ۴ / واحد ۱۴
احمدی / کد ۱۱۲۲	قائن	فروش	-	۰۹۱۲۸۹۸۶۲۸۶	قائن / کمربندی



(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 حساری - نبش کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲
 تلفن: ۲۲۲۷۸۷۲۳-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۹۰۵۸۹۳-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۷۹۰۷

info@gostareshtransport.com
 www.gostareshtransport.com

info@radintarabarasia.com
 www.radintarabarasia.com

خسارت‌های جانی، مالی و محیط زیستی در هنگامه غرق کشتی‌ها
توسط شرکت‌های بیمه موسوم به P&I پرداخت می‌شود.

اما

سیاهچاله غرق شرکت‌های کشتیرانی قابلیت بیمه شدن ندارد

**شرکت کشتیرانی خود را
آگاهانه انتخاب کنید**



شرکت بر و بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

نماینده‌گی خطوط WAN HAI

تلفن : ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

www.iranlandsea.com



منوی ویژه مراسم جشن
سمینار و همایش ، ختم





تلفن : ۲۲۲۹۳۷۵۶

 farmanieh_club

خیابان فرمانیه ، نرسیده به پاسداران ، شماره ۱۰

www.farmaniehclub.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، محمد ساطعی، کاظم فروزنده، امید ملک،

ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری، حوران‌دخت عمادزاده

■ گزارشگران: بهاره بوذری، سیده کریمی، ابراهیم زارع،

بابک وفایی، ماهان هوشیار، مسعود زارع، علی محسنی

■ آئلیه: محمد صادق بهشتی

■ بازرگانی: شهریار اردلان، ساناز سفلاطون

■ 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، محمد مهدی پاشا

■ چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

دور دست از نزدیک

قاعده بازی

... و اما سومین نمونه قاعده بازی، شرایط مخاطره‌آمیزتری را مطرح می‌کند: جایی که در آن دولت تنظیم‌گر، به عنوان بازیگر صحنه هم ظاهر می‌شود. مثال آن را در جهان پیشرفته نمی‌توان یافت. پس نگاهی به جامعه خودمان بینداریم. یک نمونه آن را در این شماره بررسی کرده‌ایم: خصوصی‌سازی در راه‌آهن؛ دولت یعنی مالک سابق، اکنون هم قانونگذار و رگولاتور است و هم یک بازیگر صاحب منافع. وامصیبتا!

گزارش اول

خوی اربابی؛ رفتار رعیتی



در دورانی زندگی می‌کنیم که تاسیس نهادهای مقررات‌گذار در حوزه خدمات عمومی و بازار، از ویژگی‌های دولت مدرن به حساب می‌آید. اما تصور این است که در کشوری همچون ایران که خواهان تسلط دولت بر ابزارهای تولید و نظام عرضه و تقاضا است، سخن گفتن از نهاد مقررات‌گذار به عنوان نهادی مستقل برای تسهیل عملکرد بازار بی‌معنی به‌نظر می‌رسد. این گزاره را در گفتگو با چند تن از کارشناسان ریلی مورد واکاوی قرار می‌دهیم.

ترابری بین‌المللی

از کنوانسیون تیر خارج شوید!



در این مطلب گفت‌وگویی با جانانان گیفورد استاد دانشگاه جرج میسون آمریکا در حاشیه سمینار نقش‌آفرینی حمل‌ونقل جاده‌ای را می‌خوانید. او در این گفت‌وگو، موقعیت حمل‌ونقل ایران را از دید یک کارشناس حمل‌ونقل تشریح کرده است. گیفورد معتقد است ما در حال انهدام صنعت حمل‌ونقل و تولید فناوری آن در کشور خود هستیم و در آینده، در بهترین حالت همه ارکان حمل‌ونقل ما تماشایی عبور اروپایی‌ها و آسیایی‌ها از خاک ایران خواهند بود، آن هم با پرداخت تنها یک عوارض عبور. بدون اینکه قصد تایید و یا تکذیب عقاید او را داشته باشیم نظر خوانندگان را به این گفت‌وگو جلب می‌کنیم.

زنجیره تامین

آموزه‌های ترکی - عربی لجستیک

«توسعه لجستیک به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی کشور، موجب پررنگ شدن سهم ایران در تجارت بین‌الملل از طریق تبدیل شدن به گذرگاه ترانزیتی منطقه و جهان خواهد شد، نقشی که اکنون ترکیه ایفا می‌کند. از طرف دیگر، تبدیل شدن ایران به هاب تجاری منطقه از طریق توسعه لجستیک، ایران را به عنوان یکی از بازیگران اصلی تجارت بین‌الملل معرفی خواهد کرد، این هم نقشی است که اکنون امارات به عهده گرفته است. در این خصوص با یکی از تحلیلگران اقتصاد حمل و نقل گفت‌وگویی داشتیم.

آموختن روی آب

«... ما ۵۷ آموزشگاه دریایی در سطح کشور داریم که سازمان به آنها مجوز داده است اما هر کدام از آنها ساز خودشان را می‌زنند ... اکنون کیفیت نیروها بالا رفته، کشتی‌ها بزرگ شده و سیستم‌ها الکترونیکی شده‌اند، اما اساتید آموزشگاه‌های دریایی ما در این زمینه قوی نیستند و اکثراً کار با دستگاه‌های ناوبری قدیمی را آموزش می‌دهند...» با رییس کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر در خصوص لزوم تربیت نیروی انسانی متخصص در زمینه دریایی گفت‌وگو کرده‌ایم.

عراق هم!



کشور عراق با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی خود مدت‌هاست که سعی در جذب سرمایه‌های خارجی جهت ساخت و بهبود زیرساخت‌های موجود خود دارد. از جمله مواردی که عراق به دنبال جذب سرمایه‌های خارجی برای آنها است، بنادر این کشور است. اخبار منتشر شده نشان از آن دارد که کشور عراق این سرمایه‌های خارجی را برای بندری چون ام‌القصر، خور الزبیر و المعقل جذب کرده است. در ادامه به بررسی شرایط این سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بنادر عراق خواهیم پرداخت.

ترابری هوایی

بر مدار صعود



انجمن جهانی حمل و نقل هوایی اخیراً گزارشی از صنعت حمل‌ونقل هوایی در سال ۲۰۱۶ در بخش بار و مسافری منتشر کرد که نشان از رشد صنعت هوانوردی در جهان طی سال گذشته میلادی داشت. براساس این گزارش تقاضا برای سفرهای هوایی در سال ۲۰۱۶ در آسیا و اقیانوسیه رشد ۸۳ درصدی را تجربه کرد که بالاتر از میانگین رشد پنج‌ساله ۶۹ درصدی در این منطقه است... بخش‌هایی از این گزارش را تقدیم خوانندگان کرده‌ایم

بازارهای مالی

امید ریل به بورس

اعدادی که مسوولان وزارت راه و راه‌آهن برای سرمایه‌گذاری‌ها اعلام کرده‌اند، خارج از توان دولت است و نیاز به جذب منابع از مسیرهایی گوناگون است. از همین رو است که در ۲۸ فروردین، معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن از توافق با بورس برای تاسیس صندوق پروژه‌های ریلی خبر می‌دهد. بورس پیش از این نیز با پذیرش شرکت‌های خصوصی به کمک تامین مالی این صنعت آمده بود.

ترابری درون شهری

بارنامه‌های جدید جاده‌ای در راه هستند



بارنامه‌های حمل به دلیل ابهامات گوناگون، همیشه محل مناقشه بین راننده، صاحب کالا و شرکت حمل و نقل بوده‌اند؛ چراکه گفته می‌شود به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که طرفین به‌درستی از حقوق خود اطلاع پیدا نمی‌کنند. ظاهراً این نقصان و عدم شفافیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای را برآن داشته که پروژه اصلاح بارنامه‌ها را آغاز کند. با مدیران سازمان راهداری، در همین مورد گفت‌وگو کرده‌ایم.



متد بریتانیایی

انگلستان به عنوان مبدع صنعت ریلی، همواره نقش به‌سزایی در سیاست‌گذاری و تجربه‌اندوزی در زمینه ریلی داشته است. فرآیند خصوصی‌سازی در کشور انگلستان نیز یکی از جالب‌ترین و پیچیده‌ترین فرآیندهای خصوصی‌سازی بوده که دربرگیرنده تغییر جدی در سازماندهی راه‌آهن پیرامون توابع عملکردی، محدوده‌های جغرافیایی و ساختار تجاری است. یکی از کارشناسان طرح تحول ساختاری راه‌آهن ایران تلاش کرده گوشه‌ای از تجربیات این کشور را بیان کرده است.

مشیت ریلی!

مشکل اصلی در خصوصی‌سازی از آن جاشکل گرفت که نفس خصوصی‌سازی به هدف تبدیل شد، و نه افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه و ایجاد اشتغال. در فضای به زعم بخش خصوصی، غیرشفاف حاکم بر این بخش که روز به روز راه‌آهن سهم ناچیز خود را در حمل و نقل کشور از دست می‌دهد، راه چاره چیست؟ با دکتر محمد ساطعی مشاور عالی توسعه صنعت حمل و نقل در این زمینه گفت‌وگو کرده‌ایم.

۳۳

۲۲

۳۳

۴۴

۵۵

۲۲

ترابری دریایی

معضل انتقال



طبق مصوبه جدید سازمان بنادر، از خرداد ماه مهلت پرداخت هزینه THC به سازمان بنادر و دریانوردی از ۲۵ روز اکنون به ۱۰ روز کاهش یافته است؛ تصمیمی که واکنش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را در پی داشته و باعث شده این انجمن طی نامه‌ای خطاب مدیرکل امور مالی سازمان بنادر خواهان لغو این مصوبه شود. براساس توضیحات مندرج در این نامه، تنفس مورد اشاره، مربوط به مصوبه ۱۳۷۴ هیات عامل سازمان بنادر است و ... با مسعود پل‌مه رییس انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته درباره تبعات این تصمیم گفت‌وگو کرده‌ایم.

سد کاغذ در برابر کسب‌وکار آنلاین



یک شرکت داخلی با تبدیل سازوکار خود از فیزیکی به الکترونیکی، در جهت تحقق ارائه الکترونیکی خدمات دریایی گام برداشته است. برای مطلع شدن از دلایل و جزئیات این کار و موانع کنونی فعالیت چنین شرکت‌هایی در ایران به‌خصوص در بخش حمل و نقل دریایی، با عبدالله نائینی، مدیرعامل کشتیرانی دلفین گفت‌وگو کرده‌ایم. او معتقد است اگر نتوانیم خودمان را با تکنولوژی روز دنیا همگام کنیم، طبیعتاً به زودی در لیست شرکت‌های دریایی ناکارآمد قرار خواهیم گرفت.

رفع موانع یک پیمایش سراسری

بارنامه سراسری که با کنار زدن قوانین و مقررات دست و پاگیر حمل و نقل، نتایجی چون کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت حمل و جلوگیری از قاچاق را به همراه دارد، به تدریج در حال پشت سر گذاشتن فازهای اجرایی است. هرچند موانع بسیاری بر سر راه نقش‌آفرینان آن یعنی راه‌آهن، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک، صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی وجود دارد که باید یکی پس از دیگری مرتفع شود. با رییس کارگروه نمایندگی‌ها و تسهیلات اتاق فکر، به عنوان ایده‌پرداز بارنامه سراسری گفت‌وگویی داشتیم تا در خصوص ماحصل فرآیندها و برنامه‌های آتی این طرح توضیحاتی ارائه دهد.

رفع نقص مادرزادی

رییس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در مورد آلودگی‌های بالای موتورسیکلت‌های تهران می‌گوید: «سال‌هاست که ما به قانون‌گذار اعلام کرده‌ایم که تکنولوژی موتورسیکلت‌هایی که اکنون تولید می‌شوند مربوط به ۲۰ سال گذشته و باید برای تغییر نسل موتورسیکلت‌ها به ما کمک کنند؛ اما امروز فعالان این صنعت نگران هستند که تصمیماتی که درباره فعالیت آنها گرفته می‌شود پشت درب‌های بسته است و از آن‌ها نظرخواهی نمی‌شود.»



ترابری درون شهری

کارت بهداشت برای اهل دود!

در بررسی معضل آلودگی تهران، همیشه خودروها متهم ردیف اول هستند، اما طبق نظر کارشناسان، موتورسیکلت‌ها با همان جثه کوچک، بیش از یک چهارم آلودگی تهران را به گردن دارند. موتورسیکلت‌هایی که به دلیل نداشتن موتور مناسب و کاربراتوری بودن، با مصرف بالای سوخت و احتراق نامناسب سوخت به شدت باعث افزایش آلودگی هوا می‌شوند. در خبرها اعلام شد که از ابتدای اردیبهشت ماه سال جاری قرار است معاینه فنی موتورسیکلت‌ها در تهران الزامی شود. به این بهانه، با مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی تهران گفتگو داشتیم.

کشتی‌های هوشمند و ناخداهای خشکی



کشتی‌های خودران در آینده‌ای نزدیک در صنعت دریایی ظهور خواهند کرد و همان گونه که گوشی‌های هوشمند دنیای ارتباطات را متحول ساختند این کشتی‌ها نیز صنعت حمل و نقل دریایی را متحول خواهند ساخت. این کشتی‌ها از طریق عرشه‌های مجازی که در خشکی تعبیه شده‌اند کنترل می‌شوند. با ساخت این کشتی‌ها ممکن است فرصت‌های شغلی زیادی از دست برود، اما در عوض می‌توان ناخدایی داشت که در امنیت کامل و در خشکی، از راه دور، بارها را در شاهراه‌های دریایی از بندری به بندر دیگر منتقل می‌کنند.

۳۳

۱۰۴

۳۳

۹۹

۵۴

۹۴

زیرساخت‌ها

همچنان در دنده سنگین



صنعت خودرو، را می‌توان لوکوموتیو صنایع در کشور است، اما شاید علاوه بر این لقب، حداقل برای خودرو تجاری بتوان آمار تولید را نشانه‌ای از رونق اقتصادی در کشور نیز دانست. صنعت خودرو کشور در سال ۱۳۹۵ با رشد ۳۸ درصدی و در مجموع با تولید ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو، می‌رود تا به روزهای اوج خود و آمار تولید بیش از ۱/۶ میلیون دستگاهی نزدیک شود. در این میان خودروسازان تجاری نیز رشد بیش از ۵۰ درصدی را ثبت کردند.

زیرساخت‌ها

حل یک نامعادله

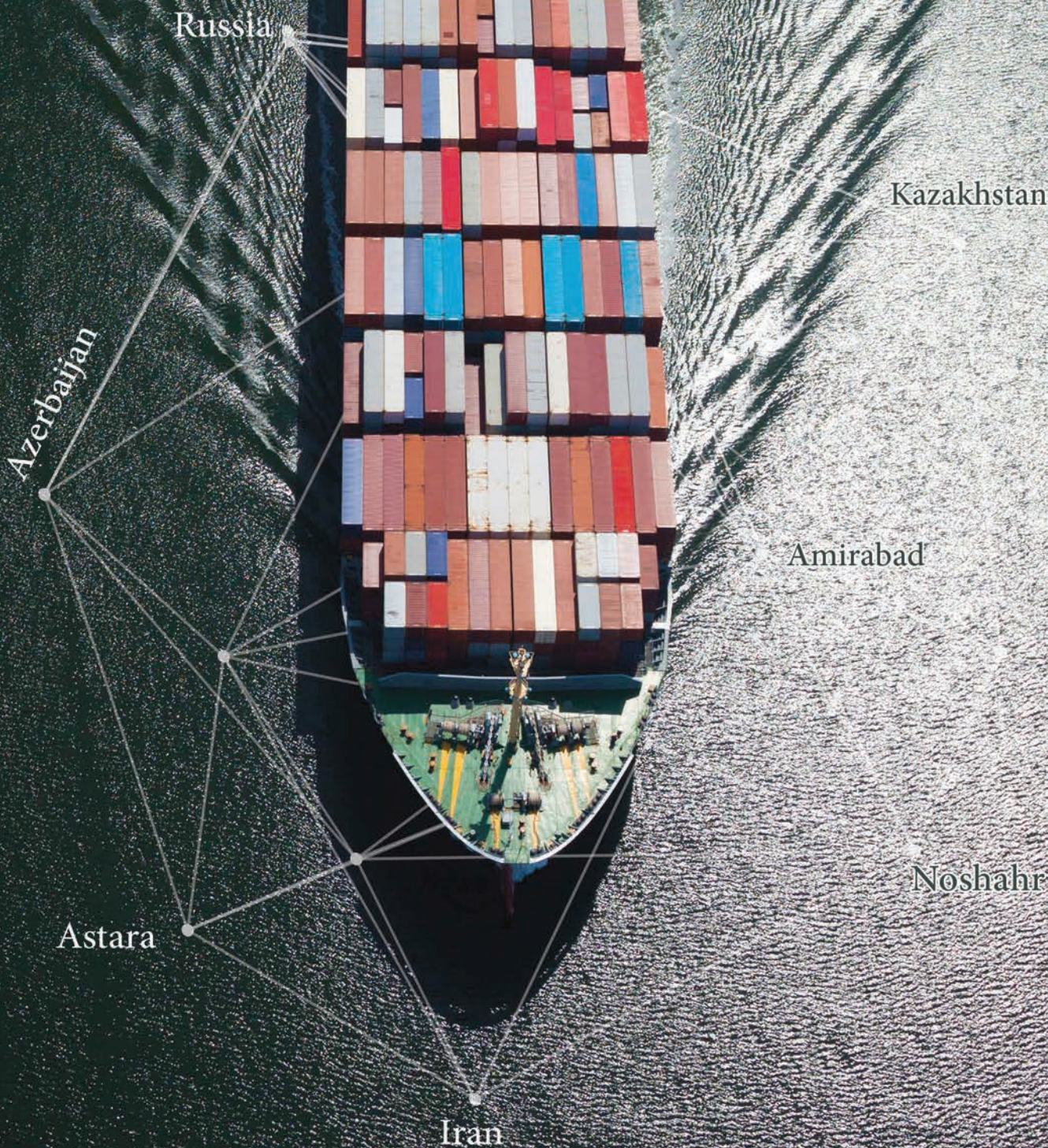


اکنون چندین دهه است که بیشتر کشورها سرمایه‌گذاری اندکی در زیرساخت‌های عمومی به شدت موردنیاز از قبیل جاده، راه‌آهن، و سایر شبکه‌های حمل و نقل عمومی، همچنین آب، فاضلاب و برق می‌کنند. این اتفاق خصوصاً در کشورهای توسعه‌یافته بیشتر نمود دارد... آنچه در این مطلب می‌خوانید فصلی از کتاب ثروت عمومی ملل تحت عنوان «مدیریت دارایی‌های عمومی، عامل تقویت یا تضعیف رشد اقتصادی» است.

محیط زیست

ذبح محیط‌زیست در پای یک شعار

پیروزی ترامپ در انتخابات آمریکا بیش از آن که اهالی سیاست و تجارت را ناراحت کند، فعالان محیط‌زیست را نگران کرد. اما در دوره‌ای که دغدغه‌های زیست محیطی به ادبیات جاری جهان بدل شده و موفقیت بزرگی چون «معاهده مقابله با تغییرات آب و هوایی پاریس» با امضای نزدیک به ۲۰۰ کشور به دست آمده، وعده‌ها و اقدامات ساکن جدید کاخ سفید عقب‌گردی آشکار در جهت حفاظت از محیط‌زیست است.



“صحت، دقت و سرعت”

دفتر مرکزی: تهران: خیابان مطهری، تقاطع سه‌رودی،

شماره ۸۹ ————— تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۲۹۷

www.irsotr.ir

info@irsotr.ir

ایرسوتر (سهامی خاص)

I R S O T R

شرکت چند وجهی امور حمل و نقل ایران و روسیه

قاعده بازی

سری بزرگ؛ منقاری بسیار گشاده و اشتباهی سیری ناپذیر که به رقابتی سخت منجر می‌شود. تکه‌های گوشت شکار، بیشتر نصیب جوجه‌هایی است که آشکارا از برادر و یا خواهر ضعیف خود بزرگترند و او را بر سر سفره راه نمی‌دهند. درست زیر نگاه مادری که از همان ابتدا تصمیم گرفته رقابت بر سر غذا را اصل بنیادین انتخاب جوجه‌های قابل تغذیه خود قرار دهد. عقاب قدرتمند جز آوردن لاشه‌ها به لانه کاری نمی‌کند. شاید شفقتی در رفتار و چشمان او دیده شود، اما این فقط در روزهای اول است که لقمه در دهان جوجه‌های خود می‌گذارد. در هفته‌های بعد نگاهی خشک و رفتاری بی‌طرفانه مشخصه رفتار اوست.... این قانون عقاب‌ها برای حفظ نسل و تداوم حیات است.

خشونت این قانون بیرحم طبیعت، در جوامع انسانی کاهش یافته است: حق دارید بر سر غذا و یا درآمد رقابت کنید، اما حق ندارید به تریبی رفتار کنید که دیگری را همچون جوجه‌ای که از لانه به بیرون پرت می‌شود از بازار حذف کنید. پنج سال پیش، اتحادیه اروپا شرکت مایکروسافت را به پرداخت یک جریمه ۷/۵ میلیارد دلاری محکوم کرد. جرم مایکروسافت صرفاً این بود که قاعده سال ۲۰۰۹ این اتحادیه را رعایت نکرده بود. قاعده این بود که مایکروسافت باید به مشتریان خود امکان انتخاب بین مرورگرهای مختلف را بدهد و او آگاهانه از اجرای این قانون سر باز زده بود. جامعه انسانی برای تنظیم فرصت‌ها، تنظیم‌گرها یا رگولاتوری پدید آورده است تا روابط بین اجزا را تنظیم کند، هر چند یک فیلسوف احتمالاً ماهیتی متفاوت از رفتار عقاب در این رویه‌ها نمی‌بیند.

سومین نمونه قاعده بازی، شرایط مخاطره‌آمیزتری است: جایی که در آن دولت تنظیم‌گر، بازیگر صحنه هم هست. نمونه و مثال آن را در جهان پیشرفته نمی‌توان یافت. در آنجا دولت‌ها، قانونگذار و پدیدآورندگان نهادهای تنظیم‌گرند و نه بازیگر عرصه اقتصاد. پس نگاهی به جامعه خودمان بیندازیم. نزدیکترین نمونه را در این شماره ترابران بررسی کرده‌اند: در بخش راه‌آهن ایران، خصوصی‌سازی ناکامل به بروز وضعیت ناهنجاری انجامیده است: دولت یعنی مالک سابق، اکنون هم قانونگذار و رگولاتور است و هم یک بازیگر صاحب منافع در حمل و نقل ریلی. وامصیبتا!

اما گویا مصیبتی نیست، براساس اعتقادات ایرانی‌ها و عدل انگاشتن ظلم بالسویه، وضعیتی پذیرفته شده است. شاید به خاطر آنکه حتی رگولاتور بازیگر هم در نهایت به نفع عنصر غایبی زیان می‌کند: نمونه بارز آن نظام بانکداری ماست که در آن دولت علاوه بر بانک مرکزی، تعدادی بانک تجاری را هم در مالکیت خود دارد. نهاد تنظیم‌گر در حال نظارت است، اما به خاطر ارجحیت منافع لحظه‌ای نهاد تنظیم‌گر شریک در منافع؛ تعداد بانک‌های ورشکسته دولتی حتی از بانک‌های خصوصی ورشکسته بیشتر است و در نهایت منفعتی برای هیچ بانکی متصور نیست. اینجا یک مصیبت همگانی در جریان است. فقط در حوزه اقتصاد اینچنین است؟

جستجوی چنین مصیبت‌هایی به اکتشاف یک مصیبت ملی می‌انجامد: قوانین اساسی. به قاعده، قوانین اساسی، رگولاتوری‌های بنیادینی هستند که اساس کشورها بر آنها نهاده می‌شود. برای رندان عرصه سیاست، امکان قرار دادن مکانیسم‌هایی پنهانی در دل آنها که زاینده تنظیم‌گرهای ثانویه مخربی باشند کار سختی نیست. مکانیسم‌های تقسیم حقوق اساسی بین شهروندان بر مبنای عقیده و ایمان، زبان و قومیت، و حتی اصل و نسب، تخمک‌هایی سرطانی هستند که با چسبیدن به دیواره سیاست و مکیدن از رگ اقتصاد، به آن مصیبت همگانی و مشکلات بزرگ دیگر ختم می‌شوند. مشکل اختیارات نامحدود، دور باطل انتخاب، قانونگذاری معطوف به ساماندهی استبداد و... اینها ریشه‌های مشکلاتی کوچک در همه عرصه‌ها هستند که معضل رگولاتوری در حمل و نقل ریلی یکی از نمودهای آن است.

عقاب وحشی، در اینکه کدام جوجه‌اش باید سلطان عقاب‌ها شود، بی‌طرف است. بی‌هیچ سوگیری، اجرای قانون ازلی طبیعت را در مورد بقای اصلح نظارت می‌کند. بشر، انسان متمدن قرن ۲۱ به عنوان ولی خداوند در روی زمین، از عهده کاری که حیوان وحشی به آن سادگی از پس آن برمی‌آید، بر نمی‌آید؟



سازوکار رگولاتوری در حمل و نقل ریلی

خوی اربابی؛ رفتار رعیتی

انضباط آهنین آلمانی در ایجاد زیرساخت، نظم سخت سرانه انگلیسی در راهبری بهره‌برداری. این بود میراثی که بیش از نیم قرن سازوکارهای راه‌آهن سراسری ایران را قدرت حرکت می‌داد. راه‌آهنی کاملاً در مالکیت و زیر راهبری دولت که باید روزی به دنبال تحولات مالکیتی و شیوه توسعه و بهره‌برداری راه‌آهن در همان آلمان و انگلستان، به مسیری تازه برای راهگشایی فعالیت بخش خصوصی در بطن خود می‌رفت.

راه‌آهن ایران خود را به دست موج حضور مالکیت و شیوه‌های مدیریتی بخش خصوصی سپرد، هر چند آن موج، چندان بلند و پر نیرو نبود. نه دولت به عنوان موج‌ساز این موج، اراده‌ای قوی و دانشی وسیع در خلق این تغییر مشی داشت و نه بخش خصوصی نفوذی کارا و اقتصادی ثروتمند برای چنگ انداختن به بخش ریلی حمل و نقل؛ بدین گونه بود که آن دولت مالک‌الرقاب ماند و بخش خصوصی کم‌توان در جایگاه رعیتی که حتی وقتی اختیار چیزی را می‌خرد، هنوز مالک آن نیست. رابطه‌ای که میراث نظام فتوالتی در یک سازوکار مدرن حمل و نقلی است و میل و توان پدید آوردن قاعده‌ای نظام‌مند برای کارکرد آن وجود ندارد.....

اما ما در دورانی تازه زندگی می‌کنیم و تاسیس نهادهای مقررات‌گذار در حوزه‌های مختلف خدمات عمومی و بازار، از ویژگی‌های دولت مدرن به حساب می‌آید. در واقع دولت‌های

■ **محمدنبی جوانمردی:** بحث نهادهای تنظیم مقررات و تنظیم بازار، به دهه ۶۰ میلادی در اروپا برمی‌گردد. در بخش ریلی نیز از دهه ۱۹۸۰ نهاد تنظیم مقررات اروپا، شروع به تنظیم مقررات کرد که کشورهای مختلف از جمله ایران در بحث خصوصی سازی و اندکی نیز در بخش تنظیم مقررات از آنها الگوبرداری کردند؛ در واقع، ما غیر از قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، مقررات چندانی در رابطه با نحوه تعامل بخش خصوصی و بخش دولتی نداریم.

با مطالعاتی که در سال ۱۳۷۳ انجام شد، همچنین تفسیرهای به عمل آمده از اصل ۴۴ قانون اساسی، ماده ۱۲۸ و ۱۳۰ قانون برنامه سوم توسعه را می‌توان نقطه شروع خصوصی سازی در راه آهن ایران محسوب کرد. بعد از آن در قانون اصلاح اصل ۴۴ این مقررات تا حدودی تفصیلی تر مطرح شد؛ در رابطه با بحث حمل و نقل ریلی؛ عملاً نحوه ورود بخش خصوصی در بخش ریلی به عنوان یک بازیگر جدید، هنوز بعد از گذشت ۲۰ سال، بازدهی لازم را نداشته و آنچه از ورود بخش خصوصی به عرصه حمل و نقل ریلی مدنظر بوده، حاصل نشده است. به نظر دوستان، دلیل این عدم کارایی و عدم توسعه چیست؟

■ **ابوالقاسم سعیدی:** اصولاً راه آهن ما از بدو تاسیس دچار حالت عقب ماندگی بوده و هست؛ اگر تاریخ ۸۰ ساله راه آهن را ملاحظه کنید، این عقب ماندگی را خواهید دید. در سال ۱۳۱۳ اولین قطار راه آهن در مسیر تهران - سمنان به حرکت درآمد و در سال ۱۳۱۶ عملاً سازمان و تشکیلات پیدا کرد. تاریخ نشان می‌دهد که ما تا سال ۱۳۲۰ یعنی تا پایان دوره پهلوی اول حدود دو هزار کیلومتر راه آهن ساختیم، تا پایان سال ۱۳۵۷ در حدود ۲۵۰۰ کیلومتر و اکنون هم که حدود ۳۸ سال از انقلاب می‌گذرد، با همه این امکانات تقریباً پنج هزار کیلومتر راه آهن ساخته‌ایم که قابل قیاس با آن مدت نیست.

همانطور که گفتیم، راه آهن ما از همان ابتدا عقب‌ماندگی داشته، حتی در بعد مدیریتی نیز همین‌طور بوده است. در دوران قبل از انقلاب اغلب مدیران راه آهن رجال سیاسی بودند و صرف‌نظر از گرایش‌ها و وابستگی‌های سیاسی، آدم‌هایی بودند از طبقه مدیران ضعیف؛ به طوری که حتی بعضی از روسای راه آهن ما فقط سه ماه خدمت کردند و ما بین سال‌های



پس‌خصوصی‌سازی به منظور جلوگیری از وقوع بحران‌های بزرگ اقتصادی اقدام به تاسیس نهادهایی برای تنظیم بازار می‌کنند. این امر مبتنی بر نظریه اقتصاد سیاسی نئولیبرال است که راه پیشگیری از بحران‌های بزرگ اقتصادی را برخی ملاحظات تنظیمی دولت برای تامین کارایی بازار می‌داند.

تصور این است که در کشوری همچون ایران که یک نظام جمع‌گرا و خواهان تسلط دولت بر ابزارهای تولید و نظام عرضه و تقاضا و تعیین‌کننده است، سخن گفتن از نهاد مقررات‌گذار به عنوان نهادی مستقل و متخصص برای تسهیل عملکرد بازار بی‌معنی به نظر می‌رسد و چنین نهادهایی در این کشورها صرفاً برای بسط مداخله دولت در بازار و به عنوان ابزاری حاکمیتی و نه تنظیمی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

به‌جا یا نادرست بودن این گزاره را در گفت‌وگو با چند تن از کارشناسان حمل و نقل ریلی مورد واکاوی قرار می‌دهیم؛ آقایان مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، ابوالقاسم سعیدی، عضو سابق هیات مدیره انجمن و نایب رییس هیات مدیره شرکت ریل سیر کوثر، دکتر جعفر محمودی، مدیر طرح تحول ساختاری راه آهن ایران و محمدنبی جوانمردی مشاور ریلی کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران که در اداره جلسه نیز ما را همراهی کردند. از همه دوستان سپاسگزاریم.

■ ابوالقاسم سعیدی: در هر بازاری سه دسته بازیگر وجود دارد؛ سیاست‌گذار، رگولاتور و متصدی. خود رگولاتور شامل سه رکن است؛ قانون‌گذار، مجری و داور. اما براساس ساختار و مدیریت راه‌آهن ما، در حال حاضر سیاست‌گذار وزارت راه و راه‌آهن است و در مورد قوانین و مقرراتی هم که تنظیم می‌کند، خودشان نقش رگولاتور را دارند، در نتیجه بخش خصوصی امکان رشد نداشته و نخواهد داشت

■ ... در بند ق تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۸۴، دولت به راه‌آهن اجازه می‌دهد که بتواند با افزایش نرخ سوخت، مابه‌التفاوت قیمت صرفه‌جویی شده در سوخت را از وزارت نفت بگیرد، اما از آنجا که گرفتن اعتبار از دولت با توجه به بوروکراسی‌های حاکم بر نظام اداری کشور بسیار دشوار است، راه‌آهن راحت‌ترین راه را انتخاب کرده، وقتی می‌بیند که مشکل دارد، بلافاصله تعرفه دسترسی خود را بالا می‌برد

۱۳۱۵ تا ۱۳۵۷، یعنی طی این چهل سال، حدود ۳۰ رییس راه‌آهن عوض کردیم و متوسط عمر مدیریت روسای راه‌آهن بسیار پایین بوده است. از بعد از انقلاب تاکنون هم راه‌آهن یازده مدیر داشته است. در واقع می‌توانیم بگوییم که راه‌آهن از بدو تولد خود، ضعیف متولد شده که دلایل بسیاری دارد و ما وارد آن بحث نمی‌شویم.

اگر به مجموع قوانین در دوران انقلاب هم نگاه کنیم، می‌بینیم که همان‌طور که آقای جوانمردی نیز اشاره کردند، قوانین خاصی در رابطه با راه‌آهن وجود نداشت؛ به‌طور مثال در مجموع مصوبات شورای انقلاب که آن زمان در حکم مرجع اصلی قانون‌گذاری بوده، ما تنها دو مصوبه ریلی داریم؛ یکی در مورد مساله مسکن و دیگری در ارتباط با کارکنان، درحالی‌که مجموع قوانین شورای انقلاب در امور مختلف بسیار زیاد است. همچنین اگر به مجموعه قوانین و مقررات وزارت راه مراجعه کنیم، می‌بینیم که در این دو جلد مجموعه قوانین، آنچه که به راه‌آهن مربوط می‌شود، بسیار محدود است و اکثراً مربوط می‌شود به افرادی که بعد از انقلاب بازنشسته شدند و می‌خواستند مجوز اشتغال به کار بگیرند.

تنها قانون مختص راه‌آهن، همین قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است که در مهر ماه ۱۳۸۴ تصویب شد، آن هم با همت مسئولین وقت راه‌آهن که علاقمند به توسعه بودند. بنابراین اصولاً این بچه ضعیف متولد شده و نبود قوانین و مقررات مختص این حرفه باعث شده که نتواند رشد کند. ضمن اینکه؛ از آنجا که خود راه‌آهن نیز با این ضوابط آشنا نبود، وقتی بخش خصوصی هم پا به عرصه گذاشت، نتوانست به این بخش کمکی بکند.

به نظر من، اولین مساله بخش خصوصی، به خود مجموعه ریلی مربوط می‌شود. مستحضر هستید که اصولاً در هر بازاری سه دسته بازیگر وجود دارد؛ سیاست‌گذار، رگولاتور و متصدی. خود رگولاتور شامل سه رکن است؛ قانون‌گذار، مجری و داور.

اگر ما به ساختار و مدیریت راه‌آهن نگاه کنیم، می‌بینیم که در این بازار ریلی، در حال حاضر سیاست‌گذار وزارت راه و راه‌آهن است. در مورد قوانین و مقرراتی هم که تنظیم می‌کند،

خود نقش رگولاتور دارد و در نتیجه بخش خصوصی که کار تصدی‌گری را به عهده گرفته، تحت فشار است و امکان رشد نداشته و ندارد. آن چیزی هم که توسط آقایان به عنوان رشد مطرح می‌شود، یک رشد طبیعی است، همان‌طور که بالاخره یک نوزاد ضعیف هم رشد می‌کند، اما نسبت به سرمایه‌گذاری که در این بخش می‌شود، به نظر من باید رشد بسیار بیشتری می‌داشت.

به دلیل نبود مقررات، سیستم راه‌آهن نتوانسته از مجموع مقرراتی که می‌تواند موجب پیشرفت بخش شوند، بهره بگیرد. یک سری قوانین هم در سال‌های اخیر برای توسعه حمل‌ونقل ریلی به تصویب رسیده که از آنها نیز نتوانستیم استفاده کنیم، به این دلیل که کاربرد آنها و روش استفاده از این قوانین و مقررات را نمی‌دانستیم. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، در زمانی تهیه و تصویب شد که بحث رگولاتوری چندان در مملکت مطرح نبود و بنابراین در این قانون هیچ اشاره‌ای به این بحث نشده، اما همین قانون هم قابلیت‌های استفاده بسیاری دارد که به دلایل عدیده مورد استفاده قرار نگرفته است.

از جمله مسائلی که در این قانون وجود دارد و می‌توانست بخش را رشد دهد، تبصره ۲ ماده ۶ است که می‌گوید: «تعرفه حمل ریلی همه ساله با توجه به ظرفیت‌های هر محور، عوامل و شرایط اقتصادی، بنا به پیشنهاد راه‌آهن و توسط وزیر راه و ترابری اعلام شود.» از تصویب این قانون حدود ۱۲ سال می‌گذرد، اما هنوز حتی در یک مورد هم این قانون اجرا نشده است، اگر هم اجرا شده، به نظر من به‌درستی اجرا نشده است.

در بعضی از سال‌ها، روسای راه‌آهن ابلاغی گرفته‌اند که فرضاً من قائم‌مقام وزیر در این خصوص هستم، بعد هم گزارشی نوشته شده و رییس راه‌آهن هم زیر آن نوشته که با این عدد موافق هستم. درحالی‌که این گونه اختیارات، اختیارات ولایتی است؛ یعنی یک پدر نمی‌تواند به فرد دیگری وکالت بدهد که از این به بعد شما پدر این بچه باش. این از جمله اختیاراتی نیست که وزیر بتواند تفویض بکند.

در رابطه با بحث قیمت که در ماده ۹ تصویب شده، ما سالیان سال با راه‌آهن بحث داشتیم



■ سعیدی: من می‌دانم کار همکاران دکتر محمودی در زمینه طرح تحول ساختاری راه‌آهن خوب است، ولی فکر نمی‌کنم آقایان در راه‌آهن چندان اعتقادی به این مسائل داشته باشند. دولت ما زمانی که وضع بازار خوب می‌شود، درآمد ارزی خوب می‌شود، می‌گوید چرا بخش خصوصی بیاید و تجارت کند، من خودم بهتر از همه هستم، اما وقتی قرار است زمین بخورد، می‌گوید ما باید کارها را به بخش خصوصی واگذار کنیم!

راحت‌ترین راه را انتخاب کرده، وقتی می‌بیند که مشکل دارد، بلافاصله تعرفه دسترسی خود را بالا می‌برد.

در تبصره یک ماده ۶ قانون دسترسی آزاد آمده است که تعرفه حمل و نقل ریلی باید نسبت به سایر شقوق حمل و نقل دارای برتری و رجحان باشد. بعد در ادامه می‌گوید که اگر این سیاست باعث شد که درآمد و هزینه راه‌آهن با هم همخوانی نداشته باشد، می‌تواند از دولت کمک بگیرد. بنابراین این تکلیف راه‌آهن بوده است. این راه‌آهن است که آمارهای بخش را دارد و می‌تواند نسبت به سال‌های قبل مقایسه کند. من مدیر یکی از شرکت‌های بخش خصوصی هستم، آیا آمار سایرین را دارم که بتوانم مراجعه کنم؟ آیا جایگاهی دارم که بتوانم به تنهایی به شرکت نفت مراجعه کنم؟

■ جوانمردی: آقای بابایی با توجه به صحبت‌های آقای سعیدی و این که به هر حال، بخش خصوصی ریلی زیرمجموعه انجمن شما محسوب می‌شوند، می‌خواهیم بدانیم در شرایط حاضر، نحوه تعامل شرکت‌ها با راه‌آهن چگونه است و چه مشکلاتی دارند؟

■ مجید بابایی: پیش از پاسخ به سوال شما باید مقدمه‌ای ذکر کنم. ما در حال صحبت در مورد یک بخش اقتصادی مهم در کشور هستیم که برنامه‌های توسعه‌ای پیرامون آن بسیار است و به همین دلیل هم در اوایل دهه ۸۰ شمسی، تصمیم گرفته شد نقش بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی پررنگ شود. اشاره شد به اینکه قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، تنها قانون نوشته شده و مصوب در ارتباط با حضور بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی است. قوانین بالادستی دیگری هم در برنامه‌های پنج ساله داریم که بر حضور و مشارکت بخش خصوصی تاکید کرده‌اند، اما تنها قانونی که سازوکارهای اجرایی هم در آن وجود داشته باشد، فقط همین است. منشاء این قانون هم مدل‌های موفق بوده که در سایر کشورها استفاده شده است.

اگر ما به اروپا نگاه کنیم، خواهیم دید مدلی که در ایران اجرا شد، تقریباً نشأت گرفته از مدلی است که آنها اجرا کرده‌اند. سهم حاکمیت روی شبکه و مالکیت شبکه است و سهم بخش خصوصی در ارتباط با بهره‌برداری و حوزه ناوگان و نگهداری ناوگان. در قانون هم کم و بیش الزاماتی که

که این ماده می‌گوید تعرفه حمل مسافر باید توسط بخش تهیه شده و پس از اطلاع راه‌آهن به اجرا گذاشته شود یا به اطلاع راه‌آهن برسد، ولی راه‌آهن در تمام این مدت اعتقاد داشته که وقتی من باید اطلاع پیدا کنم، پس بایستی روی آن اظهار نظر هم بکنم. این تفسیر همیشه ما را دچار چالش کرده بود، اما طی این دو سال که نحوه نرخ‌گذاری تا حدی تغییر کرد، شرکت‌ها توانستند در ایام غیرپیک، مبلغ بلیت‌های خود را تا ۵۰ درصد کاهش و در ایام پیک، مقداری افزایش دهند؛ البته هنوز قانون عرضه و تقاضا چندان رعایت نمی‌شود ولی به هر حال عملیاتی‌تر شده است.

آقای جوانمردی به قانون تاسیس راه‌آهن اشاره کردند، در این خصوص باید بگویم قانون راه‌آهن تنها قانون شرکت‌های دولتی است که مصوبه مجلس را دارد (ما یک بار در سال ۱۳۴۹ شرکت شدیم و یک بار هم در سال ۱۳۶۶). بنابراین این قانون از اعتبار خاصی برخوردار است. در اساسنامه راه‌آهن و در همان بخشی که وظایف راه‌آهن ذکر شده، آمده است که راه‌آهن باید بتواند با بخش خصوصی مشارکت و در آنها سرمایه‌گذاری کند تا هم بتواند بخش خصوصی را حمایت کرده و هم او را تشویق کند. سال‌های اولیه تصویب این قانون هم این موضوع رعایت می‌شد، اما در ادامه، راه‌آهن نه تنها این مشارکت را توسعه نداد، بلکه سرمایه خود را از شرکت‌هایی که در آنها شریک و سهام بود، بیرون کشید.

همچنین در بند ۲ تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۸۴، دولت به راه‌آهن اجازه می‌دهد که بتواند با افزایش نرخ سوخت، مابه‌التفاوت قیمت صرفه‌جویی شده در سوخت را از وزارت نفت بگیرد. این تبصره از جمله تبصره‌هایی است که دائمی است، اما راه‌آهن هیچگاه از این بخش استفاده نکرده است.

ترابران: به نظر شما آیا این از کم کاری راه‌آهن بوده؟ به نظر می‌رسد حتی فشارهای راه‌آهن هم نتوانسته در اجرایی شدن این بند موثر باشد...

■ سعیدی: به نظر من، ما هیچ استفاده‌ای از این قانون نکرده‌ایم؛ زیرا گرفتن اعتبار از دولت با توجه به بوروکراسی‌های حاکم بر نظام اداری کشور بسیار دشوار است، بنابراین راه‌آهن

■ **مجید بابایی: قانون دسترسی به حمل و نقل ریلی در ذات خودش قانون خوبی است و خیلی از مسائل حال حاضر ما در آن پیش‌بینی شده، منتهی مشکل اینجاست که در بعضی موارد باید جلوی تفسیرهای مختلف توسط آیین‌نامه‌های پیش‌بینی شده گرفته می‌شد که نشده؛ ضمن اینکه در مواردی هم مکانیسم‌های اجرایی کشور هنوز آمادگی لازم را برای ورود به آن حوزه‌ها ندارند**

■ **ماده یک قانون دسترسی به شرایط و نحوه بهره‌برداری شرکت‌ها و موسسات از شبکه و خدمات وابسته به حمل‌ونقل ریلی اشاره کرده است و این که باید این شرکت‌ها به چه نحوی از این شبکه استفاده کنند، این هم باید آیین‌نامه‌ای داشته باشد که تا این لحظه تنظیم نشده است**

بایستی هر کدام از این طرفین به عهده بگیرند، در حد یک قانون دیده شده است. می‌خواهم بگویم این قانون در ذات خودش قانون خوبی است و خیلی از مسائل حال حاضر ما در آن پیش‌بینی شده، منتهی مشکل اینجاست که در بعضی موارد قابل تفسیر است و باید جلوی این تفسیرهای مختلف توسط آیین‌نامه‌های پیش‌بینی شده گرفته می‌شد که نشده؛ ضمن اینکه در مواردی هم مکانیسم‌های اجرایی کشور هنوز آمادگی لازم را برای ورود به آن حوزه‌ها ندارند. مشکلات ما بیشتر از این جنس است؛ به‌عنوان مثال علیرغم این که در ارتباط با تعرفه دسترسی به شبکه، بر اساس قانون، باید آیین‌نامه وجود داشته باشد، اما ما هنوز آیین‌نامه مصوبی نداریم و راه‌آهن خودش این تعرفه را بر مبنای معیارهایی که ما نمی‌دانیم، مشخص می‌کند. این یکی از دو آیین‌نامه‌ای است که تا این لحظه تنظیم نشده که جزو موارد مهم هم است.

اینکه چرا تهیه نمی‌شود، به دلیل همان محدودیت‌هایی است که از روز اول در این مدل وجود داشت. البته نمی‌خواهم بگویم آن زمان اشتباه کردیم، بلکه مقتضیات آن زمان بوده، در واقع شاید اگر الان می‌خواستیم آن مدل را طراحی کنیم، بهتر بود که مدل جاده و ریل را جلوی خود می‌گذاشتیم و یک حمل‌ونقل متوازن را برنامه‌ریزی می‌کردیم، نه این که بگوییم در شبکه ریلی هزینه‌های نگهداری را بخش خصوصی بپردازد و در بخش جاده‌ای، دولت تماماً نگهداری جاده‌ها را به عهده بگیرد. حداقل اکنون بعد از ۱۲ سال تجربه، به این نتیجه رسیدیم که این اتفاق، اتفاق خوبی نیست. هر چند در سال‌های اخیر حرکت دولت به این سمت بوده که مقدار حق دسترسی در بخش ریلی کمتر شود و این اتفاق هم افتاده است، ولی هنوز حق دسترسی بخش ریلی حداقل ۶ تا ۷ برابر بخش جاده است. اگر بخواهیم این بخش را به‌عنوان یک بنگاه اقتصادی نگاه کنیم، این اقدام قیمت تمام شده بخش را در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای که بزرگترین رقیب بخش ریلی است، افزایش می‌دهد.

از طرف دیگر، ماده یک قانون دسترسی، به شرایط و نحوه بهره‌برداری شرکت‌ها و موسسات از شبکه و خدمات وابسته به حمل‌ونقل ریلی

اشاره کرده است و این که باید این شرکت‌ها به چه نحوی از این شبکه استفاده کنند، این هم باید آیین‌نامه‌ای داشته باشد که تا این لحظه تنظیم نشده است.

روی شبکه‌ای که مالکیت آن برای دولت است، بخش خصوصی واگن‌های خود را خریده و در حال بهره‌برداری از آن است؛ یعنی به عبارتی یک سری وظایف و مسوولیت‌ها مربوط به حاکمیت است که راه‌آهن اکنون به نحوی نمایندگی آن حاکمیت را به عهده گرفته و یک سری از وظایف و مسوولیت‌ها نیز مربوط به شرکت‌ها است، اما ما هنوز نمی‌دانیم حدود وظایف و مسوولیت‌ها چیست؛ مثلاً نمی‌دانیم در مانور، وظیفه بخش خصوصی چیست و وظیفه راه‌آهن چیست، در بلیت فروشی وظیفه بخش خصوصی و راه‌آهن چیست و همچنین در بسیاری موارد دیگر.

این مسائل شروع بحث در مورد این سوال است که آیا این دو با هم تعامل دارند یا خیر. البته این‌طور نیست که نخواهند با هم تعامل کنند، بلکه مساله بر سر این است که آیین‌نامه‌ها به ما کمک می‌کند که تفسیر به رأی خود نکنیم و دقیقاً به آن چه که همه آن را قبول داریم و ثبت شده است، عمل شود، نه این که بخش خصوصی به نفع خودش قانون را تفسیر کند و دولت به نفع خودش.

البته حدود سه سال قبل کمیته‌ای در راه‌آهن تشکیل شد که مسوولیت آن با من بود. گروهی با حضور نماینده‌های بخش خصوصی و راه‌آهن تشکیل دادیم و بعد از نزدیک به ۵ ماه فعالیت، آیین‌نامه‌ای توسط این گروه تنظیم و به راه‌آهن ارائه شد، اما به نتیجه نرسید، چون اصلاً پیگیری نشد... اخیراً بنده آن آیین‌نامه را به همراه گزارش کامل کار کمیته مجدداً به قائم مقام راه‌آهن تحویل دادم و درخواست کردم مورد توجه قرار گیرد.

قطعا در اروپا یعنی جایی که ما از آنجا الگوبرداری کردیم، مسائل به این شدت وجود ندارد؛ زیرا آنها سال‌ها روی این موضوعات، نهادسازی‌ها و این مفاهیم کار کرده‌اند و وقتی قوانین در آنجا تصویب می‌شود، به طور مثال ورژن صدم از قوانین قبلی است؛ یعنی مدام در حال توسعه و بهبود مدل‌های قبلی هستند و به‌ندرت مدلی جدید و جراحی شده ارائه می‌شود که کاملاً متفاوت بوده و تمام



■ **بابایی:** یک سری وظایف و مسئولیت‌ها مربوط به حاکمیت است که راه‌آهن اکنون به نحوی نمایندگی آن را به عهده گرفته و یک سری از وظایف و مسئولیت‌ها نیز مربوط به شرکت‌هاست، اما ما هنوز نمی‌دانیم حدود وظایف و مسئولیت‌ها چیست؛ مثلاً نمی‌دانیم در مانور و یا در بلیت‌فروشی وظیفه بخش خصوصی چیست و راه‌آهن چه مسئولیت‌هایی به عهده دارد و ...

■ **قطعا در اروپا یعنی جایی که ما فرآیند خصوصی‌سازی خودمان را از آنجا الگوبرداری کردیم، مشکلات به این شدت وجود ندارد؛ زیرا آنها سال‌ها روی این مفاهیم و نهادسازی‌ها کار کرده‌اند، اما به نظر من در سال ۸۴ ما بعضی از تنگناهایی را که آنها متوجه آن بودند، ندیدیم؛ از جمله نهاد تنظیم مقررات**

کشورهای غربی، نهادهای تنظیم مقررات و تنظیم بازار، رکن چهارم دموکراسی محسوب می‌شوند و عمده‌ترین کار آنها هم در بازارهایی است که انحصار طبیعی دارند؛ مانند برق، آب، گاز و راه‌آهن.

ترابران: آقای دکتر محمودی شما در حال کار روی پروژه تجدید ساختار راه‌آهن هستید. به نظر شما باید چه چاره‌ای اندیشید؟

■ **جعفر محمودی:** از اطلاعات دوستان بسیار استفاده کردم و تقریباً با تمام آنها موافق هستم. اما سعی می‌کنم از زاویه خاص‌تری به این قضیه نگاه کنم. اینستین جمله‌ای دارد که می‌گوید: "نمی‌توانید مشکلات یک سطح را در همان سطح حل کنید، باید به سطح بالاتر بروید و در آنجاست که آن مشکلات حل می‌شود." یعنی اگر شما ده سال دیگر هم دست و پا زنید و به این فکر کنید که آیین‌نامه دیگری بنویسید و به شورای رقابت ببرید، به نظر من جواب نخواهد داد. پس صورت مسئله چیست؟ ضمن این‌که تمام حرف‌هایی که بیان شد کاملاً درست است، اما در آخر چه باید کرد؟

من از «صنعت ریل» شروع می‌کنم. بدون توجه به صنعت ریل و ساختار صنعت ریل، نمی‌توان در مورد رگولاتوری و درک آن و این‌که در آینده چه باید بکنیم، به راه‌حل درستی رسید. برای پاسخ به آن باید به یک لایه بالاتر بیایید. ماطی دو سال اخیر این مساله را به‌طور مفصل بررسی کردیم و چند وقت پیش هم آن را در حضور وزیر ارائه دادیم که به‌شدت مورد استقبال قرار گرفت و ایشان اکنون منتظر نتایج گزارشات هستند.

به‌طور کلی صنعت ریل، صنعتی است با ویژگی‌های خاصی که اکنون می‌خواهم درباره آن بگویم. ما نمودار شاخص‌های صنعت ریل که تن/کیلومتر و مسافر/کیلومتر است را برای دهه ۵۰ تا دهه ۹۰ میلادی ترسیم کرده‌ایم. به‌جز برخی استثناءها، تقریباً در همه کشورهای جهان تمام روندها نزولی بود؛ آن هم در کشورهایی با اقتصادهای کاملاً متفاوت. می‌خواهم بگویم موضوع بر سر صنعت ریل است، نه یک سازمان راه‌آهن خاص یا یک کشور خاص با اقتصاد خاص. طی این دوران یعنی ۴۰ سال بعد از جنگ جهانی دوم، صنعت ریل به صورت اساسی دچار افول شد و در این میان، کسانی که

مدل‌های قبلی را نقض کند. اما در ایران به نظر من در سال ۱۳۸۴ یک تحول جدی اتفاق افتاد و ما بعضی از تنگناهایی را که آنها متوجه آن بودند، ندیدیم؛ از جمله نهاد تنظیم مقررات. وظیفه نهاد تنظیم مقررات، تنظیم کردن همین مسائل است؛ یعنی به عبارتی این نهاد همان شخص ثالثی است که به تعامل بین دولت و بخش خصوصی کمک می‌کند و سعی دارد تا این موضوعات به توافق طرفین برسد.

البته این‌که در چه حوزه‌هایی این تنظیم‌گری انجام شود، سرفصل بسیار گسترده‌ای دارد؛ به‌عنوان مثال رگولاتور اقتصادی، رگولاتور ایمنی، رگولاتور محیط زیست و ...

ما حتی در مورد رگولاتور ایمنی هم مشکل داریم که البته با تجدید ساختارهایی که در چند ماه گذشته اتفاق افتاد، تغییراتی انجام شد. اکنون مسوولین کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن از طرف شخص وزیر انتخاب می‌شوند و حکم آنها را وزیر امضا می‌کند. اما قبلاً به‌طور نمونه، معاون بهره‌برداری راه‌آهن، رییس کمیسیون ایمنی هم بود! یعنی خودش درباره موضوعی که در آن ذی‌نفع بود، تصمیم می‌گرفت.

اینها مسائلی است که به مرور باید حل شود؛ اما مهمترین مساله ما رگولاتور اقتصادی است. باید ببینیم که در این حوزه این نهاد چقدر می‌تواند نقش بازی کند.

زمانی که دکتر آخوندی برای بار اول می‌خواستند از مجلس رای اعتماد بگیرند، یکی از برنامه‌هایشان تشکیل نهاد تنظیم مقررات بوده است، اما این‌که چرا این اتفاق نمی‌افتد، صرفاً به دلایل فنی یا اقتصادی نیست. به نظر من، به این دلیل است که بخش ریلی اعم از خصوصی و دولتی، هنوز به اندازه کافی بالغ نشده تا ظرفیت‌هایی مانند ایجاد چنین نهادهایی را در خودش ببیند. این مساله نیاز به زمان و تعامل بیشتری دارد. نیاز به یک سری تمرین‌ها دارد که باید به‌طور مشترک بین بخش خصوصی و دولتی انجام شود.

■ **جوانمردی:** مقاومت‌هایی که بخش‌های دولتی و حاکمیتی در برابر نهادهای تنظیم بازار دارند، به این دلیل است که قدرت بخشی از نظام تصمیم‌گیری موجود به نحوی تحلیل می‌رود؛ در واقع باید در سه جنبه حاکمیتی - قوه مقننه، قوه مجریه و قوه قضاییه - بخشی از قدرت اجرایی و تقنینی و قضایی واگذار شود. در

■ **بابایی:** ما حتی در مورد رگولاتور ایمنی هم مشکل داریم که البته اخیراً تغییراتی در این زمینه صورت گرفت. اکنون مسوولین کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن از طرف شخص وزیر انتخاب می‌شوند و حکم آنها را وزیر امضا می‌کند. اما قبلاً به‌طور مثال، معاون بهره‌برداری راه‌آهن، رییس کمیسیون ایمنی هم بود! یعنی خودش درباره موضوعی که در آن ذی‌نفع بود، تصمیم می‌گرفت

■ **... معمولاً اجرای سیستم‌های Big Bang مانند همین طرح تحول ساختاری راه‌آهن نیاز به یک سری آدم‌های خاص دارد؛ یعنی نه هر کسی برای اجرای چنین پروژه‌هایی دل و جرات دارد و نه هر کسی می‌تواند از پس اجرای آن برآید. نکته دوم این است که این مساله دغدغه کشور نیست**

برای اولین بار تصمیم گرفتند این مشکل را حل کنند، اروپایی‌ها بودند.

ده سال قبل از قانون حق دسترسی که شما به آن اشاره می‌کنید؛ یعنی از اوایل دهه ۹۰ میلادی، اروپایی‌ها شروع به ایجاد اصلاحات کردند و متوجه شدند که این «صنعت» است که مشکل دارد و نه شرکت‌های راه‌آهنی. با بررسی‌هایی هم که انجام دادند، به این نتیجه رسیدند که مشکل «صنعت ریل» ساختاری، بنیادی و نهادی است. بنابراین تغییرات آنها کاملاً ساختاری بود. با بررسی‌هایی هم که انجام دادند، به این نتیجه رسیدند که مشکل «صنعت ریل» ساختاری، بنیادی و نهادی است. بنابراین تغییرات آنها کاملاً ساختاری بود. ما آمارهای دهه ۹۰ به بعد را هم داریم که نشان می‌دهد شاخص‌های ریلی در تمام کشورهایی که تغییر ساختار داده‌اند صعودی شده است.

ممکن است بگویید که دلیل صعود آنها این بوده که سرمایه‌گذاری کرده‌اند یا شبکه و لوکوموتیوهای خود را افزایش داده‌اند. اما ما نمودار آن را هم داریم که نشان می‌دهند ظرفیت شبکه ریل در اکثر قریب به اتفاق آنها یا ثابت مانده یا حتی کمتر شده است؛ یعنی تعداد لوکوموتیو و واگن‌های آنها یا کم شده یا مساوی با قبل است. بنابراین صعودی شدن شاخص‌ها به دلیل افزایش ظرفیت سخت‌افزاری نبوده، بلکه عمدتاً به دلایل نهادی و ساختاری بوده است.

آنها به این نتیجه رسیدند که اگر بهره‌وری صنعت ریل در رقابت با مدهای رقیب افزایش نیابد، صنعت ریل در این رقابت نابود خواهد شد. این مسئله در کشورها به صورت مجزا از هم اتفاق افتاد، اما همه به یک نتیجه رسیدند و آن نتیجه این بود که باید ساختار صنعت ریل تغییر پیدا کند. بنابراین مسئله ما ساختار این صنعت است. صنعت ریل ذاتاً سودده نیست. سرمایه‌گذاری بسیار کلان، مداخله گسترده دولت و ذاتاً انحصاری است. بنابراین این صنعت یک سری ویژگی‌های خاص دارد. در چارچوب این ویژگی‌ها باید ساختار صنعت مجدداً تعریف شود.

من تیمی دارم که بعد از این که ساختار صنعت را در دنیا بررسی کردند، به آنها گفتم حال بهتر است ببینیم این کشورهای مدرن در چه زمینه‌هایی با هم مشترک هستند. آنها به یک طرح ساختاری مشترک رسیدند، هرچند در جزئیات دیگر، کاملاً به شکل

متفاوت عمل می‌شود. در واقع ساختار فرانسه کاملاً با آلمان، ایتالیا، انگلیس و ... متفاوت است، اما دارای مشترکاتی نیز هستند. حالا مشکل ما چیست؟ این که ما از آنها پیروی کردیم، اما این مشترکات را نداریم و به شدت از آنها دور هستیم.

سال ۸۴ در زمان آقای سعیدنژاد تلاش‌های خوبی شد تا در این زمینه کاری انجام شود، اما از نظر من حاصل این تلاش نوزادی بود کاملاً ناقص الخلقه که نمی‌تواند به رشد طبیعی خود ادامه بدهد. در این تحولات یک مسئله در نظر گرفته شد و چندین مسئله دیگر رها شد که اکنون می‌خواهم به برخی از آن مسائل اشاره کنم و بعد به رگولاتوری برسیم که یکی از آن چندین مساله است.

اولین مساله بحث خصوصی سازی است، این که آیا خصوصی سازی بشود یا خیر. دوم بحث رقابت است، آیا در این صنعت رقابت وجود دارد؟ مکانیزم‌های ایجاد رقابت درون صنعت و بین این صنعت با صنعت‌های رقیب چگونه است؟ سومین بحث در مورد تجاری سازی است. آیا این صنعت تجاری و سودده است؟ آیا به‌عنوان یک صنعت می‌تواند روی پای خود بایستد؟

بحث بعدی در مورد آزادسازی است که به رگولاتوری برمی‌گردد؛ باید بدانیم قیمت‌ها، تعرفه‌گذاری‌ها، آزادسازی‌ها و قواعد بازار چگونه است. جواب این چهار مورد، به ما نشان می‌دهد که در کجا هستیم. ما اکنون پروژه‌های با شرکت رولندبرگر داریم و این چهار سوال را به ۶۶ سوال ریزتر تبدیل کرده و از آنها جواب خواسته‌ایم. امیدواریم تا یک ماه دیگر، حداقل در حد یک چشم‌انداز و تا پایان شهریور در حد جزئیات به ما پاسخ بدهند.

سال ۸۴ از این چهار مورد فقط یکی را در نظر گرفتند، آن هم ناقص و گمان کردند که خصوصی سازی یعنی تغییر مالکیت درحالی که در خصوصی سازی، مالکیت اصلاً مهم نیست بلکه مدیریت خصوصی مهم است. اکنون در چین مالکیت اصلاً تغییر نمی‌کند و تماماً متعلق به دولت است، اما همه شرکت‌ها به شیوه بخش خصوصی مدیریت می‌شوند. بازار و قواعد حاکم است، آزادسازی، تجاری سازی و رقابت در اوج خود قرار دارد و مالکیت نیز در اختیار دولت است.

ما مالکیت را عوض کردیم اما قواعد بازار



■ جعفر محمودی: بدون توجه به صنعت ریل و ساختار آن نمی‌توان در مورد رگولاتوری درک آن و این که در آینده چه باید بکنیم، به راه‌حل درستی رسید. از اوایل دهه ۹۰ میلادی، اروپایی‌ها شروع به ایجاد اصلاحات کردند و متوجه شدند که این «صنعت» است که مشکل دارد و نه شرکت‌های راه‌آهنی. مشکل «صنعت ریل» نیز ساختاری، بنیادی و نهادی است

■ بررسی‌های ما نشان می‌دهد شاخص‌های ریلی در تمام کشورهایی که تغییر ساختار داده‌اند صعودی شده است. ممکن است بگویید که دلیل صعود آنها سرمایه‌گذاری بوده یا شبکه و لوکوموتیوهای خود را افزایش داده‌اند، اما ما متوجه شدیم ظرفیت شبکه ریل در اکثر قریب به اتفاق آنها یا ثابت مانده یا حتی کمتر شده و صعودی شدن شاخص‌ها عمدتاً به دلایل نهادی و ساختاری بوده است

کنیم، چه اتفاقی رخ خواهد داد؟
■ محمودی: همان اتفاقی که در انگلیس رخ داد. مردم انگلیس باید بابت بلیط هزینه زیادی پرداخت کنند. بر سر همین شرایط در انگلیس، مردم علیه آقای مک‌نالتی که عضو مجلس اعیان هم بود، تظاهرات کردند.

همین که می‌گوییم بخش خصوصی بیاید یعنی مکانیزم بازار به‌گونه‌ای باشد که در جدول درآمد-هزینه، درآمد آن بیشتر بوده، سود کند و بتواند سرمایه‌گذاری کرده و جلو برود، اما این که هزینه بازار روی مردم چه اثری دارد، باید جزو دغدغه‌های دولت باشد و در آنجا مداخله کند. در دنیا نیز همین کار را می‌کنند. مجموع سوبسید اروپا در بخش ریلی در سال ۲۰۱۴ هفتاد میلیارد یورو بود.

■ بابایی: مشکلی که همیشه در بحث مداخلات دولت وجود داشته از همین جا شروع می‌شود. یک سری بازارهایی هستند که زود شکست می‌خورند. به عبارت دیگر، بخش خصوصی امکان سرمایه‌گذاری سودده ندارد چرا که قیمت‌ها کنترل شده است؛ در نتیجه دولت مجبور می‌شود به آنها ورود کند؛ مثل بهداشت و حمل و نقل؛ یعنی این بهانه‌ای برای دولت‌ها است برای ورود به مساله.

■ محمودی: این فرض شما غلط است. بازاری که ضعیف است؛ اصلاً نباید فعالیتی را شروع کند! این نشان می‌دهد که شما اصلاً نتوانستید آن را درست طراحی کنید. بار کج هیچ وقت به مقصد نمی‌رسد. شما نتوانسته‌اید بازار را به درستی طراحی کنید، قواعد بازار و تجارت را لحاظ نکرده‌اید. این بازار بهره‌ور نیست به این دلیل که رقابت‌پذیری در آن حاکم نیست. بازار صنعت ریل، بازار بسیار کم رقابتی است. رقابتی که بر سر کاهش هزینه باشد، منجر به مرگ صنعت می‌شود. صنعتی که بر اساس هزینه اداره شود، صنعت محکوم به نابودی است.

وقتی شما بازار را درست کردید و قواعد بازی به‌گونه‌ای تنظیم شد که واقعا در آن امکان رقابت وجود داشته باشد، آن وقت می‌توانید انتظار کسب سود هم داشته باشید. در آلمان تنها ۵ میلیارد از ۱۷ میلیارد یورویی که به عنوان سوبسید به بخش ریلی پرداخت می‌شود، برای اصلاح شبکه است، ۱۲ میلیارد مابقی را به شکل سوبسید مستقیم به مسافر می‌دهند و هیچ کاری

را تعریف نکردیم. من شخصا برای بخش خصوصی راه‌آهن دلم می‌سوزد. ما مالکیت را به بخش خصوصی دادیم و بعد از صد جهت دست و پایش را بسته‌ایم و آن را برده دولت کردیم که ناز بخش دولتی را بکشد، با این که خودش توانایی کارهای بسیاری دارد.

بنابراین نقد من به فعالیت‌های سال ۸۴، در مورد نحوه اجرای خصوصی‌سازی است. اگر گمان می‌کنید که می‌توانید ساختار را عوض نکنید و مشکل راه‌آهن تنها این است که کمی به صورت دیکتاتوری عمل می‌کند و همه چیز را به سمت خود می‌کشد و بهتر است با چند آیین‌نامه آن را اصلاح کنیم، با چنین نگرشی امکان ندارد که مشکلات موجود حل شوند. اگر ساختار همین باشد، همچنان این مشکلات وجود خواهند داشت. بنابراین ابتدا باید تکلیف خود را با خصوصی‌سازی روشن کنیم که البته ما یک قدم از این نظر جلو هستیم.

در این زمینه سال ۸۴ اقدام خوبی صورت گرفت اما در عین حال ۱۰ سال سرمایه‌ها و انرژی‌ها را زمین‌گیر کرد. سپس باید قواعد بازار روشن شود و تبعات آن را بپذیریم و مشخص شود که آیا می‌خواهیم قواعد بازار بر ریل حاکم شود یا خیر. در دنیا این کار را کرده‌اند یا خیر؟ آیا ما به دنبال یک راه‌آهن سودده هستیم؟ آیا دولت ما می‌پذیرد یا می‌تواند همچنان بار سوبسید ریل را به دوش بکشد؟

اینها انتخاب‌های بزرگی است، هزینه‌های میلیارد دلاری به دنبال دارد و باید راجع به آن تصمیم‌گیری کنیم. لازم است که این طرح به هیات دولت برود و بگویند که این مفروضات وجود دارد و تبعات آن هم به این صورت است و در این خصوص تصمیم‌گیری کنند. تغییرات ساختاری در آلمان به این دلیل بود که آنها گفتند ما دیگر نمی‌خواهیم به ریل سوبسید بدهیم، ما دیگر سوبسید عدم کارایی ریل را نمی‌دهیم. آلمان‌ها اکنون در حال پرداخت ۱۷ میلیارد یورو سوبسید هستند، اما این سوبسید را به ریل نمی‌دهند، بلکه به مصرف‌کننده می‌دهند. در سال ۲۰۱۴ دویچه‌بان آلمان تنها شرکت راه‌آهنی بود که ۴ میلیارد یورو سود کرد. از میان تمام شرکت‌های ریلی در دنیا، تنها دو الی سه شرکت راه‌آهن سودده هستند که عمده‌ترین آنها نیز دویچه‌بان آلمان است.

■ بابایی: اگر این سوبسید به بخش ریلی را کم

■ **دکتر محمودی: ما گمان کردیم خصوصی سازی یعنی تغییر مالکیت در حالی که این مدیریت خصوصی است که اهمیت دارد. اکنون در چین مالکیت اصلا تغییر نمی کند و تماما متعلق به دولت است، اما همه شرکتها به شیوه بخش خصوصی مدیریت می شوند. آزادسازی، تجاری سازی و رقابت در اوج خود قرار دارد و مالکیت نیز در اختیار دولت است**

■ **... اگر گمان می کنید می توانید ساختار را عوض نکنید و مشکل راه آهن تنها این است که کمی دیکتاتور مابانه عمل می کند و همه چیز را به سمت خود می کشد و بهتر است با چند آیین نامه آن را اصلاح کنیم، با چنین نگرشی امکان ندارد که مشکلات موجود حل شوند**

به صنعت ریل ندارند.

به این ترتیب دولت به «مردم» سرویس ریلی می دهد. با همین مکانیزم اکنون کل بار ریلی انگلستان دست آلمانی هاست و اکنون آلمانها حمل بار انگلیس را بلعیده اند.

بنابراین شما باید این چهار مورد را در نظر بگیرید و بازار را راه بیاندازید. از اینجا به بعد، رگولاتوری به شدت نقش تعیین کننده دارد. رگولاتوری اصلا به معنای قضاوت نیست، این کمترین نقش است که می تواند ایفا کند. او قواعد بازی و قواعد بازار را تعیین می کند. در واقع یک تنظیم گر است تا قواعد بازار بر هم نخورد و تمام فرضیاتی که گفته شد رعایت شود. این مفروضات را می گوید که مثلا سودده باشد، تعرفه ها مناسب باشد، حتما رقابت وجود داشته باشد و این رقابت با سودآوری به دست می آید؛ نه با کاهش هزینه. نباید در چالش کاهش قیمت بیفتید.

این معنای رگولاتوری است. بسیاری کشورها رگولاتوری را از دولت بیرون می برند؛ به طور مثال در انگلیس زیرمجموعه مجلس است؛ یعنی چیزی مانند دیوان محاسبات. البته اعضای هیات مدیره آن را وزیر کشور تعیین می کند، نه وزیر راه، وزیر کشور به عنوان وزیر داخله، اعضای هیات مدیره را مشخص می کند زیرا او قوه اجرایی است و رییس هیات مدیره آن را مجلس انتخاب می کند و اینها ناظر بر کل داستان هستند.

به هر حال، عرض من این است که رگولاتوری به عنوان یکی از نهادهایی عمل می کند که در این چهار مورد مذکور اثر دارد. شاید تاثیر چندانی در خصوصی سازی نداشته باشد، اما عمدتا در آزادسازی، تجاری سازی و رقابت پذیری تاثیر دارد. نقش شورای رقابت در همین رگولاتوری تنظیم می شود. البته بخش سیاست گذار و وزیر سر جای خود هستند، راه آهن ما در حال حاضر، در مقام دو یچه بان آلمان است.

ترابران: آیا دولت یا راه آهن آمادگی این را دارد که پای خود را کنار بکشد؟

■ **محمودی:** دولت که نمی تواند پای خود را کنار بکشد، متولی و مسوول اصلی اوست. اصولا صنعت ریل در کل دنیا دولت محور است، اما متولیان اصلی فعلی مانند وزیر راه، مدیر عامل فعلی و سابق و... آماده انجام تغییرات ساختاری

برجسته بوده و هستند.

ببینید راه آهن ما به آخر خط رسیده است. وقتی این حرف را مثلا به مدیران اجرایی می گوید، می بینید از آنجا که غرق در کار هستند، می گویند: "سر ما خیلی شلوغ است، مدام در حال کار کردن هستیم و مثلا ۳۳ هزار رام قطار در سال راه می اندازیم!" این به نظرشان کافی می رسد، اما یادم می آید که یک بار آقای دکتر محمدزاده (مدیرعامل فعلی راه آهن) در یکی از جلسات با مسوولان بخش جاده ای بحث می کرد، در آخر آنها گفتند شما حداکثر ۴ درصد مسافر جابه جا می کنید، آن را هم نمی خواهیم، ۱۰ درصد به اتوبوس ها اضافه می کنیم و ... شما برو کنار. این جمله اگر چه تلخ است اما واقعیت دارد. راه آهن ما از نظر فلسفه وجودی خود در ابعاد ملی در حال از دست دادن نقش بارز خود است. کسی که از دیدگاه استراتژیک به آن نگاه کند، می فهمد که این صنعت اگر به حال خود رها شود میراست.

■ **جوانمردی:** درست است، ولی فرهنگ حاکم بر سیستم موجود و آن تمامیت خواهی و آن نگرشی که همه چیز را باید در اختیار داشته باشم، به آنها اجازه نمی دهد که این ساختار را بشکنند.

■ **محمودی:** شما به عرایض من دقت نکردید. تا وقتی این ساختار حاکم است، حق با شماست؛ زیرا این ساختار اصلا اجازه نمی دهد که غیر از این عمل شود. اگر من و شما را هم در این شرایط بگذارند همین طور عمل خواهیم کرد. این ساختار مانند پارچه ای می ماند که کوتاه است و با آن می خواهید خودتان را پوشانید ولی به هر طرف که می کشید، طرف دیگر بیرون می ماند و در آخر هم پاره می شود. این ساختار چنین شرایطی را ناگزیر می کند، بنابراین باید عوض شود.

در ادامه بحث باید بگویم ما رویکردمان را بر مبنای الگوبرداری گذاشته ایم. اگر شما بخواهید این ساختار را به این پیچیدگی روی یک کاغذ سفید پیش روی خود بگذارید و شروع به طراحی کنید، تازه می شود مدل یک از صد آنها. بنابراین بهترین کار این است که همان مدل صدم را بیاوریم. ما اکنون می خواهیم همین کار را انجام دهیم. ما رگولاتوری خود را از آلمان الگوبرداری خواهیم کرد.

برجسته ترین متخصص Benchmarking و

■ **محمودی:** باید قواعد بازار روشن شود و تبعات آن را بپذیریم و مشخص شود که آیا می‌خواهیم قواعد بازار بر ریل حاکم شود یا خیر. در دنیا این کار را کرده‌اند یا خیر؟ آیا ما به دنبال یک راه‌آهن سوخته هستیم؟ آیا دولت می‌پذیرد یا می‌تواند همچنان بار سوبسید ریل را به دوش بکشد؟ اینها انتخاب‌های بزرگی است، هزینه‌های میلیارد دلاری به دنبال دارد و باید راجع به آن تصمیم‌گیری شود

■ **... تغییرات ساختاری در آلمان به این دلیل بود که آنها گفتند ما دیگر نمی‌خواهیم به ریل سوبسید بدهیم، ما دیگر سوبسید عدم کارایی ریل را نمی‌دهیم. آلمان‌ها اکنون در حال پرداخت ۱۷ میلیارد یورو سوبسید هستند اما این سوبسید را به ریل نمی‌دهند، بلکه به مصرف‌کننده می‌دهند. در سال ۲۰۱۴ دوپچه‌بان آلمان تنها شرکت راه‌آهنی بود که ۴ میلیارد یورو سود کرد**

■ **بابایی:** البته چندی پیش من آقای دکتر را دیدم و از ایشان خواهش کردم که این اتفاق بیفتد و نامه‌ای هم فرستادم مبنی بر اینکه ما آمادگی فعالیت در این زمینه را داریم...

■ **جوانمردی:** می‌خواهم بگویم که هنوز آن تفکر صد درصد دولتی در سیستم حاکم است.

■ **سعیدی:** در واقع چون خود آقای دکتر هم فعلا در همان راه‌آهن فعالیت دارند، ناخودآگاه تحت تاثیر همان شرایط قرار گرفته‌اند. می‌گویند آدمی که خواب است را به راحتی می‌توان بیدار کرد، ولی آدمی که خودش را به خواب زده نمی‌توان بیدار کرد. حالا شما می‌فرمایید که آقایان موافق هستند...

■ **محمودی:** من نگفتم همه، اما تصمیم‌گیران اصلی بله.

■ **سعیدی:** بله، مدیران عملیاتی را گفتید. من می‌گویم کدامیک از این مقامات راه‌آهن و حتی دکتر پورسیدآقای، یک بار در مصاحبه‌های خود اعلام کرده‌اند که ساختار ما مشکل دارد؟ مدام تعریف و تمجید می‌کنند.

■ **محمودی:** من گفتم که وقتی شما در فولدر هستید نمی‌توانید آن فولدر را حذف کنید، باید از آن بیرون بیایید و بعد این کار را انجام دهید.

■ **سعیدی:** بنابراین من می‌گویم که شما هم باید بیرون بیایید.

■ **محمودی:** من بیرون هستم. اتفاقا یکی از ایرادهایی که ممکن است به من بگیرند این است که بگویند تو راه‌آهنی نیستی. بد نیست به این موضوع هم اشاره کنم که آقای مک‌نالتی، که بیشترین و بنیادی‌ترین اصلاح ساختاری را در راه‌آهن انگلیس رقم زد، حتی یک روز هم در راه‌آهن کار نکرده بود. او جزو بخش هوایی و نماینده مجلس بود، ولی رفرم راه‌آهن را طراحی کرد.

■ **جوانمردی:** در ژاپن و آلمان هم دقیقا همین طور بود؛ یعنی یک مشاور بسیار قوی را مجلس انتخاب کرده بودند. در واقع مجلس گفته بود که راه‌آهن موجود اصلا نباید دخالتی در این امور داشته باشد؛ در غیر اینصورت نقض غرض است.

■ **محمودی:** دقیقا؛ زیرا فرض بر این است که آنها داوطلب تغییر نیستند. البته نباید آنها را برای این رفتار سرزنش کرد. این به معنای عرق به صنعت است. در ناوگان باید چنین احساسی وجود داشته

الگو برداری در جهان، سه روز در اینجا کارگاه آموزشی برگزار کرد، به آلمان‌ها هم گفتیم بیایند، تمام معاونت‌های راه‌آهن هم حضور داشتند و همه آنها این دوره را گذراندند، دویست صفحه جزوه دارد که طبق این دویست صفحه ۳۶ عدد فرم تنظیم شده و ما قدم قدم جلو می‌رویم. از این طریق دقیقا می‌فهمیم که در رگولاتوری قرار است چه اتفاقی رخ دهد و بعد آن را با توجه به قوانین حاکم در ایران، شخصی‌سازی می‌کنیم، به این صورت که یا قانون را عوض می‌کنیم یا مطابق با قانون موجود برخی قسمت‌های آن را تغییر می‌دهیم. برآورد من این است که حجم قابل توجهی از قوانین عوض شده یا نوشته می‌شوند.

■ **جوانمردی:** آقای دکتر این تعریفی که شما پیشنهاد کردید، در چه زمانی نهایی و تصویب خواهد شد؟

■ **محمودی:** طبق زمان‌بندی ما، تا اواسط شهریور این پروژه تمام خواهد شد. ۲۰ اردیبهشت قرار بود چشم‌انداز همین سوالات اساسی که عرض کردم داده شود؛ اینکه آیا ما می‌خواهیم بخش خصوصی را وارد این بحث کنیم؟ آیا می‌خواهیم رگولاتوری را جدا کنیم؟ موجودیت‌های صنعت ما چیست؟ چه مواردی باید هویت پیدا کنند و به این بحث اضافه شوند؟ در جلسه ۲۰ اردیبهشت قرار بود چشم‌انداز این مباحث قطعی شود که من حدس می‌زنم با دو هفته تاخیر در آخر اردیبهشت یا اوایل خرداد، تکلیف کلان این قضیه روی کاغذ آماده است. یک ماه بعد از آن استراتژی و ساختار جزئیات ما معلوم خواهد شد؛ یعنی رگولاتوری، ساختار، شرح وظایف، روابط خود با دیگران و استراتژی‌های راه‌آهن را به ما می‌دهد. ساختار و استراتژی با هم جلو می‌روند.

گزارش نهایی منابع مالی هم تا آخر شهریور به ما داده می‌شود که نشان می‌دهد برای اجرایی کردن این صنعت، شیوه Funding (منابع مالی)، تعرفه‌گذاری، بودجه‌بندی و ... چگونه باید باشد و چقدر بودجه لازم است تا این اتفاق بیفتد.

■ **جوانمردی:** اما تا همین مرحله از کار هم، هیچ بازیگری از بخش خصوصی اعم از انجمن، شرکت‌ها و حتی به صورت فردی در هیچ کجای این پروژه مورد مشورت قرار نگرفته است؛ در صورتی که در نهایت این بخش خصوصی است که باید آن را اجرایی کند.

■ **محمودی:** رگولاتوری اصلا به معنای قضاوت نیست این کمترین نقشی است که می‌تواند ایفا کند. او قواعد بازی و قواعد بازار را تعیین می‌کند. در واقع یک تنظیم‌گر است تا قواعد بازار بر هم نخورد و تمام فرضیات رعایت شود. این مفروضات می‌گوید که مثلا سودده باشد، تعرفه‌ها مناسب باشد، حتما رقابت وجود داشته باشد و این رقابت با سودآوری به دست بیاید؛ نه با کاهش هزینه

■ ... یادم می‌آید یک بار مدیرعامل فعلی راه‌آهن در یکی از جلسات با مسوولان بخش جاده‌ای بحث می‌کرد، در آخر آنها گفتند شما حداکثر ۴ درصد مسافر جابه‌جا می‌کنید، آن را هم نمی‌خواهیم، ۱۰ درصد به اتوبوس‌ها اضافه می‌کنیم و ... این جمله اگرچه تلخ است، اما واقعیت دارد. راه‌آهن ما در ابعاد ملی در حال از دست دادن نقش بارز خود است

باشد؛ نه این‌که بگویند آنچه که ما هستیم اصلا به درد نمی‌خورد. عرق در صنعت ریلی بسیار خوب است، گرچه نباید افراطی شود.

■ **جوانمردی:** من به همین دلیل از شما پرسیدم آیا بحث فرهنگی راه‌آهن حل خواهد شد یا نه. در برنامه ششم من نماینده کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی در کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی بودم. یکی از بحث‌هایی که دوستان مطرح کرده بودند همین بحث ایجاد نهاد رگولاتوری بود و اینکه باید این مورد را در قانون برنامه ششم بگنجانیم، اما دوستان راه‌آهنی به شدت در جلسات مخالف این قضیه بودند...

■ **محمودی:** من هم بودم مخالفت می‌کردم؛ چون خودش باید در مورد خودش تصمیم می‌گرفت. من مجبور بودم چندین بار به رولندبرگری‌ها و آلمانی‌ها متذکر شوم شخصی که با شما صحبت و مذاکره می‌کند، در راه‌آهن فعلی ما دو نقش دارد؛ هم معاون وزیر است؛ و هم مدیر راه‌آهن! برای آنها اساسا غیر قابل هضم بود، چون ذاتا این دو سمت با هم تضاد دارند و باید از هم جدا شوند. در ریل‌های پیشرفته معاون وزیر یک شخص است و مدیر راه‌آهن شخص دیگری. اکنون دویچه‌بان سیصد هزار نیرو دارد، در آنجا یک نفر معاون وزیر و شخص دیگری رییس دویچه‌بان است، ممکن است رییس دویچه‌بان از نظر جایگاه عمومی شخصی بسیار قوی باشد ولی معاون وزیر نیست، جزو حاکمیت نیست.

دوستان راه‌آهنی ناگزیر به چنین واکنشی بودند، این تعریف نقش است که ایراد دارد و متعارض است. اگر خود شما را هم در آن جایگاه بگذارند، بعد از یک ماه به همین نقطه می‌رسید. جایگاه را باید عوض کرد. در این سطح، در راه‌آهن فعلی نمی‌توان اصلاحات انجام داد.

■ **سعیدی:** آقای دکتر اگر شما به این مساله اعتقاد دارید، چطور ظرف این دو سال که روی این پروژه کار می‌کنید، موفق نشدید فقط همین معاون وزارت را از راه‌آهن تفکیک کنید؟

■ **بابایی:** این مساله قرار است در دل آن تغییر ساختار بررسی شود.

■ **سعیدی:** آقای بابایی من الان چهل سال است که در راه‌آهن هستم و می‌دانم که اینها یک مدتی انجام می‌شود و بعد سر جای اول خودش برمی‌گردد. همین آقای دکتر آقای بیشر از همه اعتقاد به این تغییرات داشت، مشاوران بسیاری از

کشورهای خارجی آورد، کارهای بسیاری کرد که حالا من با هزینه آن کاری ندارم اما چه تغییری توانست ایجاد کند؟ هیچ. حتی برعکس آن هم عمل کرد. اکنون اگر به ساختار راه‌آهن نگاه کنید، متوجه می‌شوید بخشی از چارت سازمانی راه‌آهن، قانونا نباید وجود داشته باشد؛ مانند معاونت مسافری

■ **جوانمردی:** حتی مواردی که قبلا طبق قانون به بخش خصوصی واگذار شده بود، دوباره به بخش دولتی برگردانده شد. یکی از اینها بحث قطارهای حومه‌ای است. ایجاد شرکت قطارهای حومه‌ای خلاف قانون است...

■ **محمودی:** شما دوباره وارد جزئیات شدید. ■ **سعیدی:** اما با کلی‌گویی هم مساله حل نمی‌شود.

■ **محمودی:** شما فرض کنید که این درخواست هم انجام شده بود و گفته بودند که بخش خصوصی این کارها را انجام دهد، فکر می‌کنید به سامان می‌رسید؟

■ **سعیدی:** حداقل پیچیده‌تر نمی‌شد.

■ **جوانمردی:** مگر اکنون کارهای قطارهای حومه‌ای را شرکت‌های حمل و نقل ریلی انجام نمی‌دهند؟ همه آن را انجام می‌دهند. دولت حتی در آنجا هم سوبسیدی را که باید به آنها بدهد، به اصطلاح به خودی‌ها می‌دهد. بعد بر سر همین مساله درگیری ایجاد می‌شود. اگر نهاد تنظیم مقررات وجود داشت ...

■ **محمودی:** عرض کردم که شما در خصوص هر کدام از مسائل این بخش که صحبت کنید، در نهایت به این نتیجه می‌رسید که موفق نخواهید شد مگر با تغییر ساختار. پس ما باید ساختار را درست کنیم.

■ **جوانمردی:** از نظر من ساختار می‌تواند درست شود، ولی بخش مهم آن بحث فرهنگی و پشتوانه ملی است.

■ **محمودی:** اشتباه می‌کنید، اصلا این‌طور نیست. ساختار باید درست باشد، بعد از این‌که ساختار را درآوردیم و راه‌حل را پیدا کردیم، در پیاده‌سازی راه‌حل حتما مقاومت خواهد شد. حتما سعی خواهند کرد یک جای کار را لنگ و ناقص کنند، آن زمان به داستان باورها برمی‌گردیم. من به شما اطمینان می‌دهم که حداقل نظر آقای محمدزاده و وزیر همین است، نظر این اشخاصی که استراتژی کلان را می‌فهمند و خبره‌های این صنعت هستند،



نفری که عرض کردم به این مساله اعتقاد دارند.

■ **سعیدی:** حال ممکن است از یک جمع حدود سیصد نفری از مدیران ارشد راه آهن، پنج نفر هم موافق باشند، اما آیا این کافی است؟ در این بخش خصوصی فلک زده اکنون ۵۰-۶۰ شرکت حضور دارند که یکی پس از دیگری دارند از دور خارج می شوند. اگر پولشان را هر جای دیگری سرمایه گذاری کرده بودند تاکنون به یک سودی رسیده بودند. آمدند و ما را فریب دادند که روزی سیصد کیلومتر سیر خواهید داشت... وقتی هم بخش خصوصی اعتراض کند، جلوی او می ایستند.

■ **محمودی:** حالا شما ۱۰ درصد احتمال بدهید، شاید موفق شدیم.

■ **سعیدی:** تاکنون هم ما با همین ۱۰ درصد کار کرده ایم.

ترابران: شاید باید از قدم های کوچکتر برای اصلاحات شروع کرد.

■ **محمودی:** این نکته ای که می گوید، بسیار مهم است. من در دانشگاه مبحث Change Management را درس می دهم.

در ایران تغییرات کوچک به شدت با دشواری انجام می شود. اما Big Bang ها اتفاقا برعکس. کارهای بزرگ و کلان که شوک آور باشد و یک سری از عقلا تصمیم بگیرند که به یکباره آن را انجام دهند، برعکس تصورات غالب، اجرا می شود. چه کسی باور می کرد کارت سوخت در ایران انجام شود؟ من سالها دبیر شورای عالی انفورماتیک بودم، گفتم چنین چیزی نمی شود، اما شد. در ایران این Big

خواستیم، اما دیدیم آنها در مورد خودشان از شرکت رولندبرگر استفاده کرده اند. بنابراین سراغ کسانی رفتیم که فرم آلمان را انجام داده اند.

اکنون در جلساتی که با وزیر می گذاریم، شرکتی حضور دارد که بیست سال پیش فرم آلمان را نوشته، کتابی دارند با عنوان «تجربه بیست سال فرم موفق آلمان» و در مقدمه این کتاب به قلم خانم مرکل آمده است «ثابت شد که مدل ما در اروپا از همه قوی تر است، بنابراین همه در حال آمدن به سمت مدل ما هستند».

پس به سراغ آنها رفتیم و یک سال طول کشید که ما به اینجا برسیم. دهها جلسه و پروپزالهای متعدد انجام شد و در نهایت مجرای آن را پیدا کردیم. به همین دلیل بود که طول کشید.

■ **سعیدی:** آقای دکتر بایستی در آینده درباره آن قضاوت کرد. بسیاری از کارهایی که آقایان کردند، در دوران خودش مدام مورد تعریف و تمجید قرار گرفت. من می دانم کار شما خوب است ولی به نظر می آید که آقایان چندان اعتقادی به این مسائل ندارند. دولت ما زمانی که وضع بازار خوب می شود، درآمد ارزی خوب می شود، می گوید چرا بخش خصوصی بیاید و تجارت کند، من خودم بهتر از همه هستم، اما وقتی قرار است به زمین بخورد، می گوید ما باید به بخش خصوصی واگذار کنیم. این آقایان هم هنوز قبول ندارند که به آخر خط رسیده اند تا زمانی که یا در چاله بیفتند یا سرشان به سنگ بخورد.

■ **محمودی:** بله، برخی مدیران ارشد راه آهن ممکن است بگویند شرایط بسیار خوب است و ما حتی وقت سر خاراندن نداریم، اما آن چند

همین است. تا ساختار، بازار و رقابت درست نشود، تا رگولاتوری نیاید، نه قطار حومه ای درست می شود، نه مسافری، نه مساله سوبسید.

بازار است که همه چیز را درست می کند. تا نقش برنامه ریزی استراتژیک به وزارتخانه نرود، تا رگولاتوری سازمان مستقل نشود و تا راه آهن فقط به یک شرکت آن هم یک شرکت سودده و در بازی مساوی با بقیه، تبدیل نشود، هیچ اتفاقی نخواهد افتاد. حال این که می فرمایید چرا تاکنون اتفاقی نیفتاده، برای پاسخ به این سوال باید یک گزارش کار بدهم که بگویم ما در حال انجام چه کاری هستیم.

ترابران: در عین حال به این سوال نیز لطفا پاسخ دهید که بخش خصوصی چگونه وارد همکاری با شما خواهد شد.

■ **محمودی:** واقعیت این است که ما یک سال و نیم مانند کرمی که در پیله خودش است و باید به قدری تلاش کند تا به بلوغ رسیده و روزنه ای به بیرون باز کند، در پیله خودمان بودیم. به این معنا که واقعا نمی دانستیم راه حل چیست. شما فکر نکنید که آنچه به شما گفتم چیزی بود که از ابتدا یک نفر در یک خط برای ما نوشت و ما باور کردیم و جلو رفتیم. اصلا اینگونه نبود، بسیار کورمال کورمال جلو می رفتیم.

زمان بسیاری طول کشید تا بتوانیم همکاران بین المللی خودمان را پیدا کنیم. برای این که بدانید چقدر این روند طول کشید باید بگویم که ما اول دوپچه بان آلمان را به عنوان الگو انتخاب کردیم و یک تفاهم نامه با حضور وزیر با آنها بستیم. یک مدت رفتیم جلو و از آنها برنامه اصلاح ساختار

Bangها جواب می‌دهد. اگر به دنبال مقررات قانونی بروید، تا سه سال دیگر هم باید بدوید تا آن قانون را دریاورید؛ زیرا در داخل به قدری کشمکش وجود دارد که مانند شنا کردن در دریای عسل است. اگر به یکباره از این دریا بیرون بیایید، راحت‌تر است تا این‌که بخواهید از این سر دریا به آن طرف بروید.

■ **بابایی:** من هم شخصا فکر می‌کنم یکی از گلوگاه‌های صنعت ریلی به صورت عام، بحث ساختار آن است؛ یعنی ما در بحث تجدید ساختار کوتاهی بسیاری کردیم. این کاری هم که تحت عنوان «طرح تحول و تجدید ساختار» شروع شده است، به نظر من کار ارزشمندی است و می‌تواند نقطه عطفی باشد که بتواند یک سری از مسائل ما را به صورت ریشه‌ای حل کند.

■ **محمودی:** اگر دولت دوام پیدا کند، امیدواریم که به اجرا برسد.

■ **بابایی:** بله، من می‌خواهم بیشتر به همین قسمت بپردازم. اولاً که معمولاً اجرای اینگونه سیستم‌های Big Bang نیاز به یک سری آدم‌های خاص خود را دارد؛ یعنی نه هر کسی

برای اجرای چنین پروژه‌هایی دل و جرات دارد و نه هرکسی می‌تواند از پس اجرای آن برآید. نکته دوم این‌که بخش ریلی با ۴۰ میلیون تن بار و ۲۳ میلیون نفر مسافر، در کجای این مملکت اهمیت دارد؟ کجا دغدغه کشور است که بعد بخواهیم به مسائل آن رسیدگی کنیم؟ حتی قانون موجود هم بدون این‌که این تجدید ساختارها انجام شود، چندان بی‌حساب و کتاب تداوم نماند، اما درست اجرا نشد... مثلاً شما اشاره کردید به یارانه‌ای که دولت آلمان می‌پردازد.

این را ما هم در ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم پیش‌بینی کردیم که اگر دولت نرخ تکلیفی را به شرکت‌ها الزام کرد یعنی سوسید مستقیم به مصرف‌کننده نهایی داد، مابه‌التفاوت آن را از قیمت تمام شده در همان سال و از محل فلان منابع بگیرید و به حساب شرکت واریز کنید؛ یعنی در واقع خواستیم به مسافر سوسید بدهیم، به‌عنوان مثال به مسافر بگوییم قیمت تمام شده بلیت تهران-مشهد ۱۰ هزار تومان است اما شما ۸ هزار تومان بپردازید و دوهزار

تومان مابقی را به شرکت‌ها می‌دهیم. اما چرا این کار انجام نشد؟ بحث ما سر این است.

■ **محمودی:** چون طراحی نشده است.

■ **بابایی:** من فکر می‌کنم که حتی اگر هم طراحی بشود، به چند دلیل اجرای آن سخت خواهد بود؛ اولاً همانطور که گفتم برای اجرا به آدم‌های بزرگ نیاز داریم، ثانیاً این مساله دغدغه کشور نیست. نه این‌که نخواهند، واقعا کشور می‌خواهد که حمل‌ونقل ریلی توسعه پیدا کند ولی دغدغه شماره یک کشور نیست. کشور به قدری مساله و محدودیت‌های مالی دارد که توجهی به این مورد نمی‌کند. شما از این خصوصی‌سازی، آزادسازی یا تجاری‌سازی می‌گویید که همه خوب هستند، اما بعد یک جاهایی گیر می‌کنیم که اصلاً ربطی هم به این ساختارها ندارد.

■ **محمودی:** مثلاً کجا گیر می‌کند؟

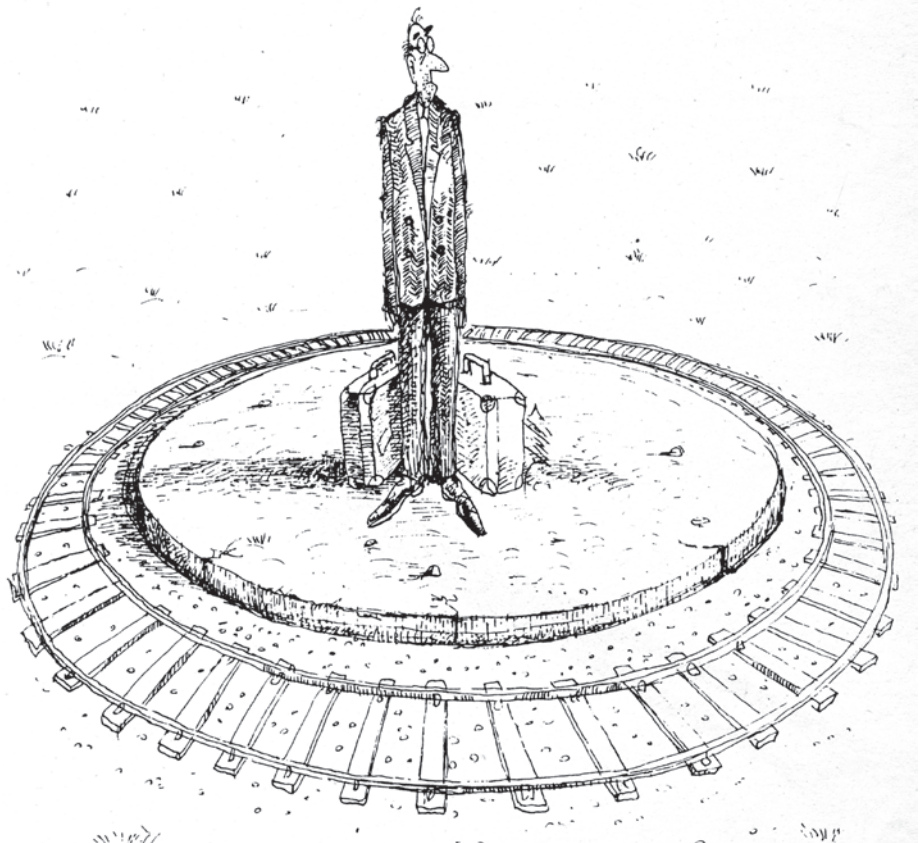
■ **بابایی:** به‌عنوان مثال در زمینه قیمت‌گذاری اکنون رقابت در بخش ریلی کم نیست. البته منظور من رقابت بین‌بخشی است که ناشی از سیاست‌گذاری‌های کلان است. این سیاست‌ها به مرور در حال خارج کردن بخش ریلی از دور است. به‌عنوان مثال شخصی که ترجیح می‌دهد با پراید خود هزار کیلومتر را طی کند تا به مشهد برود، چرا سوار قطار نمی‌شود؟

■ **محمودی:** زیرا صنعت ما مشکل دارد و بهره‌ور نیست.

■ **بابایی:** به دلیل سیاست‌های خود ماست. ما سیاست‌هایی گذاشته‌ایم که شما به راحتی می‌توانید با یک ماشین این مسیر را بروید و هزینه چندانی برای شما ندارد.

■ **محمودی:** این از گرایش غلطی است که شما به آن اشاره می‌کنید و برخی از راه‌آهن‌ها نیز ممکن است شدیدتر از شما به آن اعتقاد داشته باشند.

■ **بابایی:** اولاً ما نمی‌گوییم جاده گران شود، اما این را هم بپذیریم که سیاست‌های راهبردی کشور به سمت توسعه ریل پایه است؛ یعنی چون حمل و نقل جاده‌ای هزینه‌های مستقیم و پنهان بسیاری بر اقتصاد ملی وارد می‌کند از جمله مصرف بالای سوخت، تخریب محیط زیست و تلفات انسانی بالا در نتیجه باید در اتخاذ سیاست‌های کلان به سمت ایجاد مزیت در بخش ریلی حرکت کنیم. از طرفی هدف ما





■ محمدنبی جوانمردی:

سه مزیت برای بخش ریلی در برنامه ششم در نظر گرفته شده است. یکی اینکه مالیات بر ارزش افزوده در بخش ریلی صفر شود. از طرف دیگر، سرمایه‌گذاری در راه‌آهن سرمایه‌گذاری در بخش محروم برشمرده خواهد شد و تا ۱۵ سال معاف از مالیات است. سومین مزیت این که یک درصد از سرجمع درآمدهای نفتی و گاز دولت در بخش ریلی هزینه می‌شود

■ ... مطالعات و برنامه‌های

طرح تحول ساختاری و سازمانی باید زودتر به نتیجه برسد و به عنوان یک هدف مثبت محقق شود. هر چند معتقدیم برای به نتیجه رسیدن آن، باید این موضوع در سطوح تصمیم‌گیری به شدت بالاتری مطرح و منجر به اتخاذ تصمیمات راهبردی شود

می‌خواهید دکتری بیاورید و او را عمل کنید، اما تا زمان عمل چه؟ کاری کنید که این مریض تا آن زمان نمیرد.

■ **بابایی:** من می‌خواهم یک سوزن هم به خودمان در بخش خصوصی بزنم. ما هم به عنوان بخش خصوصی مسوولیت‌های خودمان را به درستی نمی‌دانیم، نحوه اداره کردن یک بنگاه اقتصادی را خوب بلد نیستیم؛ به این دلیل که نوزادی هستیم از دل دولت‌های ناکارآمد و غیربهره‌ور.

■ **محمودی:** بله؛ بخش خصوصی به صورت ژنتیکی از جامعه و دولت خود ارث می‌برد. اگر بیل‌گیتس را به اینجا بیاوریم، بعد از ۵-۶ سال که کار کند تازه به هوش شما می‌رسد که بهتر است من این شرکت را بفروشم، بروم جایی زمین بخرم و برج‌سازی کنم.

■ **جوانمردی:** برای جمع‌بندی باید خاطر نشان کنم سه مزیت برای بخش ریلی در برنامه ششم در نظر گرفته شده است. یکی اینکه مالیات بر ارزش افزوده در بخش ریلی صفر محاسبه خواهد شد و در قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده قرار است کلا حذف شود. از طرف دیگر، سرمایه‌گذاری در راه‌آهن، سرمایه‌گذاری در بخش محروم برشمرده خواهد شد و تا ۱۵ سال معاف از مالیات است. سومین مزیت این است که یک درصد از سرجمع درآمدهای نفتی و گاز دولت در بخش ریلی هزینه می‌شود.

بنابراین، اگر می‌خواهیم به این اهداف برسیم، باید ببینیم آیا با ساختار و سیستم موجود امکان‌پذیر است. همه آقایان متفق‌القول هستند که ساختار موجود باید عوض شود. باید یک نظام رگولاتوری مستقل و متناسب برقرار شود که بتواند منافع همه ذی‌نفعان را برآورده و محافظت کند.

در نهایت باید یک نظام دآوری تعیین شود که اگر تعارضی بین بازیگران مختلف ذی‌مدخل در صنعت ایجاد شد بتواند به نحو احسن و با حداقل هزینه این تعارضات رفع شود. مطالعات و برنامه‌های طرح تحول ساختاری و سازمانی باید زودتر به نتیجه برسد و به عنوان یک هدف مثبت محقق شود. هر چند معتقدیم برای به نتیجه رسیدن، باید این موضوع در سطوح تصمیم‌گیری بالاتری مطرح و منجر به اتخاذ تصمیمات راهبردی شود، تک‌تک ما هم از بخش خصوصی که دوستداران توسعه راه‌آهن هستیم به نوبه خود آماده همکاری هستیم.

صرفاً گران کردن بخش جاده‌ای نیست بلکه ما می‌گوییم حداقل سیاست‌ها متناسب شود. وقتی می‌گوییم حق دسترسی در بخش ریلی پایین بیاید، دلیلش این است که حق دسترسی در بخش جاده‌ای نزدیک به صفر است. شما با این کار موافق نیستید؟

■ **محمودی:** یا می‌گوییم جاده را گران کنید، یا می‌گوییم به ما سوبسید بدهید. دنیا راه‌حل دیگری پیدا کرد، بهره‌وری ریل را بالا برد. رفرم‌های اروپا همین بودند. هیچ دولتمردی از شما نمی‌پذیرد که بگویید جاده را گران کن. مگر عقلش کم است؟ او توانسته در یک بخشی خودش را تجاری کند، بنابراین به شما خواهد گفت که شما باید خودتان را به آن برسانید.

■ **بابایی:** من هم با ارتقای بهره‌وری کاملاً موافقم، اما بدون سرمایه‌گذاری، تغییر فناوری، اصلاح مدیریت و البته تجدید ساختار چنین امری تقریباً محال است. این را به واسطه تجربه اجرایی و آکادمیک خودم عرض می‌کنم؛ به عنوان مثال اکنون که ۴۰ سال از انقلاب گذشته چرا متوسط سرعت در حمل‌ونقل ریلی فرق چندانی نکرده است؟

■ **محمودی:** مشکل فقط پول و سرمایه نیست، بلکه مدیریت است...

■ **بابایی:** من می‌گویم چهل سال است که متوسط سرعت در این مملکت دست‌نخورده است. همین کشور همسایه ما در حال طراحی و اجرای قطارهایی است که با سرعت ۱۲۰۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند.

ما هنوز در قطار تهران-اصفهان که زیرسازی آن را ۱۵ سال قبل شروع کردیم، به نتیجه نرسیده‌ایم. این مسائل از جنس بهره‌وری نیست، اینها از جنس دغدغه است. باید این کشور بگوید که واقعا من می‌خواهم در ریل سرمایه‌گذاری کنم، من حتماً باید راه‌آهن سریع‌السیار داشته باشم، حتماً باید مسیر تهران-مشهد از واگن‌هایی که زیر ۱۴۰ کیلومتر سرعت دارند، خالی شود. حتماً بایستی ساختار بخش ریلی متناسب با شرایط و محیط امروز و مشارکت بخش خصوصی بازطراحی گردد.

■ **سعیدی:** تا رسیدن به نقطه‌ای که دکتر محمودی در مورد آن صحبت کردند و تغییر ساختار و بازار، راه‌درازی در پیش داریم. شما می‌گویید می‌خواهید این مریض را عمل کنید،



مشکل اصلی در خصوصی سازی از آنجا شکل گرفت که نفس خصوصی سازی به هدف تبدیل شد، و نه افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه و ایجاد اشتغال. طبیعی است در این فضا شرکت‌هایی پا گرفتند که نمی‌توانستند برنامه منسجمی برای آینده خود ترسیم کنند و مصلحت‌اندیشی‌های رایج نیز اجازه نمایان شدن اشکالات اساسی بخش را به آنها نمی‌دهد. جالب‌تر این‌جا است که حتی شرکت‌هایی که ذاتاً خصوصی هستند هم به دلیل قرار گرفتن در فضای ناکارآمد از همان نسخه‌های شبه‌دولتی پیروی می‌کنند. در فضای به زعم بخش خصوصی، غیرشفاف حاکم بر این بخش که روز به روز راه‌آهن سهم ناچیز خود را در حمل و نقل کشور از دست می‌دهد، راه چاره چیست؟ با دکتر محمد ساطعی مشاور عالی توسعه صنعت حمل و نقل در این زمینه گفت‌وگو کرده‌ایم.

نگاهی به رابطه آمرانه دولت و بخش خصوصی
در حمل و نقل ریلی

مشیت ریلی!

پویا مهرابی



■ حتی یک معاونت یا واحد مربوط به بخش خصوصی در راه آهن وجود ندارد تا بتوانیم مسایل و مشکلات خودمان را با آن واحد در میان بگذاریم. به عنوان نمونه؛ ما معمولاً با مشکل مفقود شدن قطعات واگن مواجه هستیم اما تنها جایی که فعالان بخش خصوصی می توانند این موضوع را با آنها مطرح کنند، اداره کل واگن ها است که آنها هم طبعاً به دنبال توجیه کار خود هستند

■ قانونگذار خیلی از موارد را در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی پیش بینی کرده بود، اما مشکل از جایی آغاز شد که پنج آیین نامه ای که باید توسط وزیر راه و با نظر کارشناسان مربوطه تصویب شود، صرفاً توسط راه آهن نوشته و در دفتر وزیر تنها پاراف دچار انحراف شدیم

موضوع را بر عهده بگیرد.

حتی یک معاونت یا واحد مربوط به بخش خصوصی در راه آهن وجود ندارد تا بتوانیم مسایل و مشکلات خودمان را با آن واحد در میان بگذاریم. به عنوان نمونه؛ ما معمولاً با مشکل مفقود شدن قطعات واگن مواجه هستیم، اما تنها بخشی که فعالان بخش خصوصی می توانند این موضوع را با آنها مطرح کنند اداره کل واگن ها است که خب طبعاً به دنبال توجیه کار خود هستند.

ترابران: آیا همین قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی به درستی اجرا شده و راه آهن ایران در چارچوب های مشخص شده حرکت می کند؟

■ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی با ۱۱ ماده و ۱۴ تبصره به تصویب مجلس رسیده و هشت آیین نامه و دستورالعمل نیز در آن پیش بینی شده است. قانونگذار خیلی از موارد را در قانون پیش بینی کرده بود، اما در زمان نوشتن دستورالعمل ها و آیین نامه ها، این مسائل رعایت نشد. مشکل از جایی آغاز شد که پنج آیین نامه ای که می بایست توسط وزیر راه و با نظر کارشناسان مربوطه تصویب شود، توسط راه آهن نوشته و در دفتر وزیر تنها پاراف شد. از این جا بود که دچار انحراف شدیم. سیکل بریده شد و آیین نامه در دفتر وزیر با یک کلمه «موافق هستم» و یا «اقدام شود» به تصویب رسید.

اگر در ابتدا نظر بخش خصوصی پرسیده می شد این گرفتاری ها به وجود نمی آمد. یکی از آیین نامه های نوشته نشده مربوط به تبصره ۶ است که نحوه مشارکت بخش خصوصی با راه آهن را مشخص می کند. آیین نامه مربوط به نرخ گذاری هم هنوز نوشته نشده است. می دانید چرا؟ چون به این ترتیب، یک چارچوبی تعیین و راه آهن موظف می شود در آن چارچوب حرکت کند. اکنون چارچوب نداریم. یک سال افزایش نرخ داریم و سال بعد نداریم. در گذشته تغییر در نرخ به اطلاع وزیر می رسید و ایشان قبول می کرد، اما اخیراً این کار را هم به معاونشان یعنی مدیر راه آهن واگذار کرده اند. ساده گرفتن کار موجب شده تا مشکلات فعلی به وجود بیاید.

پس مشکل کار ما با وزارتخانه است که راه اصولی را در پیش نگرفت. اگر راه آهن خدمات

ترابران: به نظر می رسد خصوصی سازی در شبکه حمل و نقل ریلی به کندی صورت گرفته است، علت آن را در چه مواردی تحلیل می کنید؟

■ یکی از دلایلی که منجر شد خصوصی سازی در بخش ریلی نسبت به دیگر بخش ها با تاخیر انجام شود، بافت سنتی بخش ریلی بود. بگذریم از اینکه اساساً خصوصی سازی در ایران به مفهوم رایج آن در دنیا انجام نشد. در کشور ما تنها مالکیت، منتقل شده و مدیریت منتقل نشده است.

در بخش ریلی این موضوع بیشتر محسوس است. بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی با چالش ها و مشکلات زیادی روبرو است و مقررات و قوانین در بخش ریلی نسبت به سایر بخش ها بسیار نارسا است. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی به عنوان تنها قانون مرتبط با حمل و نقل ریلی هنوز بعد از ده سال به طور کامل اجرایی نشده است، از جمله ماده شش آن.

البته از گذشته نیز محدودیت ها و کمبودهایی وجود داشته که موجب شده در فعالیت ها چندان موفق نباشیم. روابط بین ما و مشتری باید به گونه ای باشد که حقوق دو طرف رعایت شود، اما متأسفانه در این زمینه ضوابط و مقررات تبیین نشده اند.

شرکت راه آهن براساس قانون سال ۱۳۶۶ یک شرکت دولتی است که فعالیت تجاری و بازرگانی دارد؛ در حالی که کمتر دیده شده یک «شرکت»، فعالیت حاکمیتی داشته باشد! راه آهن در بسیاری از موارد رقیب بخش خصوصی است، پس طبیعی است مقرراتی که تدوین کرده عموماً - اگر نگویم عالمانه اما به صورت ناخودآگاه - قوانین مناسبی نباشند و در جهت منافع خودش باشد.

انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی جلسات و مکاتبات زیادی داشته و پیشنهاد داده یک نهاد یا تشکیلات مستقل از راه آهن ایجاد شود تا در صورت بروز اختلاف نظر بین طرفین، بتواند نقش تنظیم کننده روابط را بازی کند. نه تنها چنین تشکیلاتی نداریم بلکه در داخل مجموعه شرکت راه آهن هم یک واحد مستقل که به مشکلات بخش خصوصی رسیدگی کند وجود ندارد.

هر بار هر مشکلی پیش می آید مستقیم با مدیریت آن مجموعه طرف هستیم. فرضاً اگر واگن ها سیر مناسب نداشته باشند، یک واحد اداری مشخص وجود ندارد که مسوولیت این

■ یکی از آیین‌نامه‌های نوشته نشده قانون دسترسی، مربوط به نحوه مشارکت بخش خصوصی با راه‌آهن است. آیین‌نامه مربوط به نرخ‌گذاری هم هنوز نوشته نشده است. می‌دانید چرا؟ چون به این ترتیب، راه‌آهن موظف می‌شود در چارچوب مشخصی حرکت کند

■ چندی پیش یکی از شرکت‌ها از راه‌آهن تخفیف خواست و موافقت شد. آن شرکت هم با صاحب کالا قرارداد بلندمدت بست، اما بعد از سه ماه تاخیر مصوبه‌ای که راه‌آهن به آنها داد تنها چهار ماه اعتبار داشت! این زبان را باید چه کسی پرداخت کند؟ مسلماً مالک واگن!

مجانسی می‌داد و یا پول نمی‌گرفت شرایط فعلی قابل قبول بود، اما الان که سهم بالایی می‌گیرد باید آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها را شخص بی‌طرف تنظیم کند. بخش خصوصی بار را تهیه می‌کند و به راه‌آهن پول می‌دهد، پس راه‌آهن پیمانکار بخش خصوصی است. از ابتدا بنیان راه‌آهن، بنیان تصدی‌گری بود و تجربه حاکمیتی نداشته است، بنابراین در بخش مسافری در جزئی‌ترین کارها دخالت می‌کنند. بخش خصوصی طبق قانون کار، کارمند استخدام می‌کند اما راه‌آهن می‌گوید من باید صلاحیت افراد استخدام شده را مشخص کنم!

ترابران: به نظر می‌رسد شرایط موجود برای فعالان این حوزه ایجاد سردرگمی کرده...

■ فقط بخش خصوصی سردرگم نیست؛ خود پرسنل راه‌آهن هم که در بخش اجرایی کار می‌کنند، گرفتار مشکلات و سردرگمی هستند. هر کسی تفسیر خود را از قانون دارد. دولتی‌ها اغلب منافع سازمان خود را بیشتر از بخش خصوصی در نظر می‌گیرند (چون نمی‌خواهند احیاناً مورد بازخواست مدیران بالاتر قرار گیرند) ضمن اینکه به صورت حاکمیتی، با تحکم و دستوری با بخش خصوصی برخورد می‌کنند و هیچ شرکت حمل و نقلی نمی‌تواند اعمال نظر کند. هرچی نوشتند و گفتند همان است.

به عنوان مثال، چندی پیش یکی از شرکت‌ها از راه‌آهن تخفیف خواست و موافقت شد ولی همان زمان مصوبه مربوط را ندادند. آن شرکت با صاحب کالا صحبت کرد و ۵۰۰ هزار تن قرارداد بست، اما بعد از سه ماه تاخیر، مصوبه‌ای که راه‌آهن به آنها داد تنها چهار ماه اعتبار داشت، بعد از چهار ماه چه کار باید می‌کردند؟! صاحب کالا که زیر بار پرداخت افزایش نرخ نمی‌رود. با پیگیری‌هایی که انجام شد فقط ۵۰ درصد تخفیف اولیه را اعمال کردند. خب! این زبان را چه کسی پرداخت می‌کند؟ مسلماً مالک واگن. پس با اطمینان نمی‌توان با مشتری صحبت کرد. دست به عصا هم نمی‌توان کار از پیش برد. جالب این که مسوولان راه‌آهن هم صادقانه در مورد مسائل صحبت نمی‌کنند. آن‌قدر مساله را طول می‌دهند تا شرکت بخش خصوصی ناچار شود برای این که جلوی زیان را هرچه زودتر بگیرد کار را ادامه دهد.

چگونگی تنظیم روابط بین بخش خصوصی و راه‌آهن یکی از مشکلات مهم در بخش ریلی است که بخش خصوصی با آن دست و پنجه نرم می‌کند. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی تنها قانونی است که رابطه را مشخص می‌کند، اما متأسفانه همانطور که پیش‌تر گفتم ضوابط اجرایی آن هنوز بعد از ده سال مشخص نشده است. در قوانین حاکم، به کرات تأکید به واگذاری امور به بخش غیردولتی شده و اینکه تنظیم روابط باید به گونه‌ای باشد که سرمایه‌گذار از عملکردش راضی بوده و سهم سرمایه‌اش پابرجا بماند؛ اما وقتی ضوابط یک‌طرفه تنظیم می‌شود بخش خصوصی و دولتی به جای تعامل، با یکدیگر تقابل خواهند داشت و هر یک فکر می‌کند باید تنها گلیم خود را از آب بیرون بکشد.

نگاهی که از طرف راه‌آهن حاکم است، نگاه از بالا و ارباب رعیتی است. امروز اگر ارزیابی کنیم متوجه می‌شویم برای بخش خصوصی دیگر انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری مجدد وجود ندارد. باید دید کجای کار نتوانستیم قدم‌هایی برداریم که بخش خصوصی وارد این کار شود. به نظر من، تنها جایی که باید این حلقه اتصال را برقرار کند، همان نهاد مستقل برای تنظیم مقررات است.

ترابران: لطفاً در مورد نحوه خصوصی‌سازی در حمل و نقل ریلی، مقایسه‌ای نیز بین ایران و کشورهای دیگر داشته باشید.

■ در اروپا چون بهره‌وری راه‌آهن در طی سال‌ها کاهش یافت به این نتیجه رسیدند که بخش بهره‌بردار را جدا کنند. این موضوع از ۲۵ سال پیش شکل اجرایی به خود گرفت و اروپایی‌ها به این نتیجه رسیدند که در ساختار حمل و نقل ریلی باید چهار رکن تعریف شود.

رکن اول مدیر و مالک شبکه زیربنایی است؛ یعنی کسی که مالکیت شبکه زیربنایی ریلی را دارد و مدیریت ترافیک هم به عهده اوست. در واقع تردد قطارها توسط این نهاد صورت می‌گیرد. تقریباً این نهاد در تمام اروپا دولتی است. رکن دوم نماینده دولت در حمل و نقل ریلی است و وظیفه‌اش سیاست‌گذاری‌های کلان است.

رکن سوم بحث اپراتورهای قطارهای باری و مسافری است. این رکن مسئولیت قطارهای مسافری و قطارهای باری را به عهده دارد که

■ با توجه به برنامه ششم، باید فونداسیون ریلی را به درستی پایه‌ریزی کنیم؛ در غیر این صورت با بحرانی شدن شرایط فعلی نیز روبه‌رو خواهیم شد. اینکه بعد از گذشت سال‌ها هنوز خیلی از مشکلات پابرجا هستند و حل نشده باقی مانده‌اند، به علت نبود ساختار مناسب متضمن نحوه تعامل بازیگران اصلی این صنعت است

■ در قانون تصریح شده اجرای بعضی از آیین‌نامه‌ها منوط به تایید وزیر است اما وزیر اختیار خود را به معاونش، یعنی رییس راه‌آهن سپرده که با روح قانون منافات دارد. من نمی‌گویم مقررات خوب است اما همین مقررات ناقص هم اجرا نمی‌شود و دور زده می‌شود

فعالیت در زمینه حمل و نقل عمومی بار و مسافر توسط دستگاه‌های دولتی، نظامی و انتظامی ممنوع است. اما اکثر شرکت‌های فعال ریلی به گونه‌ای وابسته به یکی از این نهادها هستند. راه‌آهن معتقد است وظیفه حاکمیتی دارد، اما به نظر من این شرکت هیچ وظیفه حاکمیتی ندارد. اصولاً ماهیت فعالیت یک شرکت نمی‌تواند حاکمیتی باشد. متولی حقوق دولت وزارتخانه است. حداقل در مصوبه این موضوع ذکر شده است.

در ماده ۵ اساسنامه راه‌آهن ما نوشته وظیفه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شامل چه مواردی است. هر شرکتی وظایف مشخصی دارد. ما به عنوان بخش خصوصی، بسیاری موارد را قبول داریم، چون خودمان در راه‌آهن فعالیت داشته‌ایم، وقتی که بلیت را بخش خصوصی به مسافر می‌فروشد، راه‌آهن بر چه مبنایی مبلغی به عنوان حق ایستگاهی از مسافر دریافت می‌کند؟!

چرا من به عنوان یک فعال بخش خصوصی نمی‌توانم هر روزنامه‌ای را که می‌پسندم و از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی مجوز دارم، در کوبه قرار بدهم. به راه‌آهن چه ارتباط دارد که به مامور قطار بگوید در ماه رمضان دو عدد خرما و بیست گرم شله‌زرد بده!

گفته می‌شود راه‌آهن تعرفه‌ها را کاهش داده است، اما در نظر نمی‌گیریم به شکل‌های دیگر از مالک واگن تعرفه و مبالغی گرفته می‌شود. از جمله این دریافتی‌ها می‌توان به هزینه لکوموتیو، صدور جواز، پلمپ و مانور اشاره کرد؛ یعنی حواشی و هزینه شرکت‌ها مدام در حال افزایش است.

۹۰ درصد مسافرها با حمل و نقل جاده‌ای جابه‌جا می‌شوند. آیا آنجا هم معاونت مسافری وجود دارد که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران چنین معاونتی دارد!

وقتی هم که اعتراض می‌کنیم، بهانه می‌آورند که می‌خواهیم حقوق مسافران را نادیده بگیریم. در دادگاه اگر یک قاضی در رابطه با یک پرونده رای دهد، در مراحل بعدی، دیگر اجازه رسیدگی ندارد، اما این‌جا راه‌آهن، آیین‌نامه تصویب می‌کند؛ طرف قرارداد است؛ بعضی جاها رقیب است؛ خودش متولی است و ...
ترابران: به نظر شما، در حال حاضر فضا برای تغییر ساختار کنونی حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

■ اگر در مقطع کنونی که مدیران راه‌آهن از بدنه

شامل لکوموتیو، واگن، تعمیر و نگهداری و نیروی انسانی است.

و سرانجام، رکن چهارم نهاد مستقل نظارت و پایش مقررات ریلی است و دو وظیفه عمده برعهده دارد: ایمنی ریلی و تصمیم‌گیری در مورد تعرفه‌های ریلی.

در ایران ترجمه‌های ناقص از اروپا صورت گرفت. مدلی خوب را دریافت کردیم اما به بی‌راهه رفتیم و در عمل اجرای ناقصی از مفهوم خصوصی‌سازی صورت گرفت. با ۳۰ شرکت مالک واگن، پنج شرکت مالک لکوموتیو و ده شرکت مالک واگن مسافری روبه‌رو هستیم که در این موارد صحبتی در رابطه با مسوولیت قطار نیست و در زمینه لکوموتیو هم راه‌آهن مستاجر بخش خصوصی شده است.

راهکار رفع مشکلات در تجدید ساختار حمل و نقل ریلی است. این مسائل بحث یکی دو سال آینده نیست. باید برای حدود ۲۰ سال آینده فکر کنیم. قانون دسترسی آزاد در زمینه تنظیم مقررات هیچ گونه صحبتی ندارد. با توجه به فضای موجود در برنامه ششم، باید فونداسیون ریلی را به درستی پایه‌ریزی کنیم؛ در غیر این صورت با بحرانی شدن شرایط فعلی نیز روبه‌رو خواهیم شد. این که بعد از گذشت سال‌ها هنوز خیلی از مشکلات و مسائل پابرجا هستند و حل نمی‌شوند به علت نبود ساختار مناسب متضمن نحوه تعامل بازیگران اصلی این صنعت است.

دولت حتی قانون را دور می‌زند. در قانون نوشته شده اجرای بعضی از آیین‌نامه‌ها منوط به تایید وزیر است، اما وزیر اختیار خود را به معاونش، رییس راه‌آهن سپرده که با روح قانون منافات دارد. به نظر من او نمی‌تواند این حق را به کسی واگذار کند. نمی‌گویم مقررات خوب است اما همین مقررات ناقص هم اجرا نمی‌شود و دور زده می‌شود.

تبصره یک ماده ۸ هم می‌گوید: حدود مسوولیت شرکت‌های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و یا مسافری و نحوه ایفای آن در چارچوب قوانین موجود است که آیین‌نامه آن به تصویب وزیر راه و شهرسازی می‌رسد. آقایان خودشان یک چیزی را تهیه کردند و از دفتر وزیر نیز گفتند که وزیر بدون امضا دید و موافقت کرد!

در ماده ۴ مصوبه شورای عالی سیاست‌های کلی اصل ۴۴ مصوب سال ۱۳۸۸ آمده است که هرگونه

■ راه‌آهن معتقد است وظیفه حاکمیتی دارد، اما به نظر من این شرکت هیچ وظیفه حاکمیتی ندارد. اصولاً ماهیت فعالیت یک شرکت نمی‌تواند حاکمیتی باشد. متولی حقوق دولت وزارتخانه است. حداقل در مصوبه‌های قانونی این موضوع ذکر شده است

■ چرا من به عنوان فعال بخش خصوصی نمی‌توانم هر روزنامه‌ای را که می‌پسندم و از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی مجوز دارد، در کویه قرار بدهم. به راه‌آهن چه ارتباط دارد که به مامور قطار بگوید در ماه رمضان دو عدد خرما و بیست گرم شله زرد بده!

■ گفته می‌شود راه‌آهن تعرفه‌ها را کاهش داده، اما دیگر نمی‌گویند که به شکل‌های دیگر، از مالک واگن تعرفه و مبالغی گرفته می‌شود. از جمله این دریافتی‌ها می‌توان به هزینه لکوموتیو، صدور جواز، پلمپ و مانور اشاره کرد

ریل هستند نتوانیم به نتیجه برسیم، معلوم نیست در زمان مدیریت آینده بتوانیم کاری انجام دهیم. از این موقعیت باید استفاده کرد. باید قبول کنیم نقصی در رابطه فی‌مابین وجود دارد. مشکل عدم احساس نیاز به چشم‌انداز صنعت ریلی است.

اگر دل‌مان برای آینده کشور می‌سوزد باید به صنعت ریلی توجه ویژه‌ای کنیم. این توجه باید از شعار خارج شود در غیر این صورت اهداف و چشم‌انداز روی کاغذ می‌ماند. زمانی که مدیر بخش خصوصی باید دو ساعت پشت در اتاق مدیری از شرکت راه‌آهن منتظر بماند تا بتواند مشکلش را حل کند، مشکلات ما حل نخواهد شد. اگر امروز مشکلات حل نشود فردا دیر خواهد بود و ممکن است فرصت‌ها از دست برود.

بخش خصوصی به صاحب کالا تعهد می‌دهد، اما ابزار عمل به تعهد را ندارد. وقتی لکوموتیو به قطار وصل شود، من دیگر در قبال قطار، اختیاری ندارم. شعار واگذاری لکوموتیوها به بخش خصوصی را سر می‌دهند، اما عملی نشده است، چون آن پنجره‌ای که باید باز شود و سبز هم باشد نیست.

وقتی که سرمایه‌دار از فعالان بخش خصوصی می‌پرسد فضای کسب و کار ریلی چگونه است و فعالان بخش ریلی اذعان می‌کنند که فضای مساعدی نداریم، آن‌ها هم از سرمایه‌گذاری در بخش ریلی منصرف می‌شوند. مدیر بخش خصوصی ریلی از یکی از مدیران راه‌آهن پرسید اگر کسی از فامیل یا دوستانتان در خارج از کشور قصد داشته باشد در بخش ریلی سرمایه‌گذاری کند و از شما نظر مشورتی بخواهد به او چه جوابی خواهید داد؟ آیا او را به سرمایه‌گذاری در چنین شرایطی تشویق می‌کنید و یا منصرفش می‌کنید؟ او گفت: اگر خیر و صلاح طرف را در نظر بگیرم، او را منصرف می‌کنم!

بخش خصوصی با صاحب کالا در ارتباط است و راه‌آهن ارتباط کاری با صاحب کالا ندارد، ولی من در صحبت با صاحب کالا اختیاری ندارم، چون همیشه به من دیکته می‌کنند با صاحب کالا به این شکل صحبت کن و عمل کن یا این عدد را ارائه کن. راه‌آهن نه تنها سهم خودش را می‌شمارد، بلکه سهم من را

هم می‌شمارد! می‌گویند چرا سهم تو زیاد شد؛ در صورتی که قانون، بخش خصوصی را آزاد گذاشته که با صاحب کالا به توافق برسد. اما وقتی من اراده لازم برای صحبت کردن با صاحب کالا را ندارم و باید اول از راه‌آهن اجازه بگیرم و ببینم می‌توانم در آن مسیر بار بگیرم یا نه، چه کاری می‌توانم بکنم.

مثالی می‌زنم: تصور کنید برای واگن‌هایی بارنامه صادر شده، واگن خصوصی خارجی سه روز در یک ایستگاه مانده و راه‌آهن اجازه نمی‌دهد واگن حرکت کند و می‌گویند من در این استان به این واگن‌ها نیاز دارم و من نیز جای دیگری با مشتری دیگری برای حمل بار ترانزیتی توافق کرده‌ام، ولی راه‌آهن می‌گوید این قدر باید واگن شما اینجا منتظر بماند و جریمه بدهد تا مجبور شوید بارگیری کنید. تا زمانی که وضعیت این چنین است چه انتظاری می‌توان داشت؟

باید جایگاه‌ها تعریف شود. تا زمانی که راه‌آهن نسبت به بخش خصوصی تفکرات و نگاه از بالا داشته باشد و بخش خصوصی را به جای این که در کنار خود ببیند، در مقابل خود ببیند، به جایی نمی‌رسیم. در عین حال من معتقدم در شرایط فعلی و با همین وضعیت، البته به شرطی که راه‌آهن در کار بخش خصوصی ورود نکند هم می‌توان تا حدود زیادی کارها را روان کرد.

ترابران: یعنی شما معتقدید اگر راه‌آهن به همین قوانین موجود نیز پایبند بماند، می‌توان کارها را پیش برد؟

■ نمی‌گویم قوانین موجود کامل و کافی است اما می‌گویم اگر راه‌آهن به همین قوانین ناقص هم عمل کند ۸۰ درصد مشکلات ما حل خواهد بود. قانونی که الان در اختیار داریم سه صفحه است و چون شاخصی ندارم با صفحه می‌سنجم. در کشورهای اروپایی قانون ریلی حدود صد صفحه و در آمریکا بیش از هزار صفحه است. پیشنهاد من تدوین قانون جامع حمل و نقل ریلی ایران متضمن پی‌ریزی ساختار نوین و پیشرفته این بخش است. بسیاری از مشکلات که ریشه تصدی‌گرایانه دارد باید توسط بخش خصوصی حل شود، چون بخش دولتی چنین چابکی ندارد و لازم است بستر پایدار لازم برای حضور بخش خصوصی توانمند فراهم شود.



کشور انگلستان به عنوان ابداع‌کننده صنعت ریلی، همواره نقش به‌سزایی در سیاست‌گذاری و تجربه‌اندوزی در زمینه ریلی داشته است. فرآیند خصوصی‌سازی در کشور انگلستان نیز یکی از جالب‌ترین و پیچیده‌ترین فرآیندهای خصوصی‌سازی بوده است. در حقیقت خصوصی‌سازی در کشور انگلستان که به صورت سنتی مشغول به فعالیت بود، به شرکت‌های خصوصی با تنوع عملکرد متفاوت تبدیل شد.

این فرآیند دربرگیرنده تغییر جدی در سازماندهی راه‌آهن پیرامون توابع عملکردی، محدوده‌های جغرافیایی و خطوط تجاری (business lines) است که البته باید به آن تغییر در نقش و ساختار بخش قانونگذاری در زمینه صنعت ریلی را نیز افزود. این مجموعه سبب شده که پرونده خصوصی‌سازی راه‌آهن در انگلستان به عنوان جنجالی‌ترین و جالب‌ترین پرونده خصوصی‌سازی در راه‌آهن‌ها انگاشته شده و درس‌های زیادی از آن فراگرفته شود.

در این مقاله یکی از کارشناسان طرح تحول ساختاری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تلاش کرده گوشه‌ای از تجربیات این کشور را بیان کند تا در تصمیم‌گیری‌های راه‌آهن در خصوص واگذاری‌ها از آنها استفاده شود.

سه دهه تحول بنیادین در ساختار صنعت

ریل انگلستان به چه انجامید؟

متد بریتانیایی

رویا اشرفی دهکردی

کشور انگلستان یکی از کشورهای پیشرو در خصوصی سازی محسوب می شود و از دهه ۱۹۸۰ میلادی موج خصوصی سازی در بسیاری از حوزه ها از جمله معادن و انرژی آغاز شد. در بخش حمل و نقل، خصوصی سازی در زیربخش های هوایی، بنادر و جاده در دهه ۸۰ میلادی انجام گرفت.

تجربیات خصوصی سازی در کشور انگلستان در مجموع موفقیت آمیز بود و به همین دلیل بخش های دولتی می بایست دلایل قانع کننده ای برای دولتی ماندن ارائه می کردند، وگرنه باید برنامه ای برای خصوصی سازی ارائه می کردند. با توجه به وجود تجربیات موفق در آن دوران، خصوصی سازی راه حلی برای افزایش درآمد، کاهش هزینه ها و افزایش بهره وری محسوب می شد.

راه آهن، از نظر سیاستگذاران و دست اندرکاران، مورد پیچیده و چالش زایی برای خصوصی سازی محسوب می شد. اولین پیشنهاد برای خصوصی سازی راه آهن انگلستان در سال ۱۹۸۷ تدوین و پس از انجام مطالعات بیشتر و زمینه سازی های لازم پیشنهاد کاملتر با جزئیات بیشتر در سال ۱۹۹۲ تنظیم شد. دلایل اصلی که در این پیشنهاد برای اقدام به خصوصی سازی راه آهن مطرح شد عبارت بودند از:

- بالا بودن حجم یارانه ها
- ارائه خدمات با کیفیت بهتر
- امکان استفاده از توانایی ها و کارآفرینی در مدیریت بخش خصوصی
- دستورالعمل اجرایی مراحل خصوصی سازی در قانون راه آهن در سال ۱۹۹۳ طی یک مستند ۲۵۰ صفحه ای ارائه شد. در این قانون موضوعاتی چون تشکیل نهاد Regulatory، نظام دسترسی آزاد به شبکه، شرایط اعطای حق امتیاز بهره برداری (فرانشیز) در بخش مسافری و حقوق مربوط به کارکنان مورد توجه قرار گرفته بود.

تفکیک شرکت ها و خصوصی سازی آنها از سال ۱۹۹۳ آغاز شد و Railtrack به عنوان بزرگترین بخش مجموعه راه آهن انگلستان در سال ۱۹۹۶ خصوصی شد. مهمترین ویژگی طرح تجدید ساختار راه آهن انگلستان علاوه بر خصوصی سازی، تفکیک آن به تعداد بخش های زیاد (در حدود ۱۰۰ شرکت) بود و از همان آغاز برخی از صاحب نظران

نگران هماهنگی و یکپارچگی فعالیت ها در این مجموعه عظیم بودند.

در سال ۲۰۰۰ در اثر یک سانحه یک قطار پرسرعت از خط خارج شد و ۴ کشته و چند زخمی برجای گذاشت. تحقیقات نشان داد علت این سانحه خستگی بیش از حد ریل بوده است. با تحقیقات بیشتر این موضوع مشخص شد که در بخش های زیادی از شبکه این خستگی بیش از حد وجود دارد. این موضوع باعث شد که در بخش های زیادی از شبکه سقف مجاز، سرعت قطار تا حد ۲۰ مایل بر ساعت (۳۲ کیلومتر بر ساعت) تعیین شود. این موضوع باعث تأخیرات فراوان به هم خوردن برنامه های زمان بندی شد.

در مطالعات انجام شده یکی از مشکلات مطرح شده توسط Railtrack و دیگر اپراتورها، تأکید بیش از حد بر پایین آمدن تأخیرات بدون برنامه ریزی و ایجاد زیرساخت های لازم بوده است. در نظر گرفتن خسارت های سنگین تأخیر از جانب Regulator باعث می شده تا Railtrack بیشتر به زمان سیر قطارها توجه کند و نتواند زمان مناسبی را صرف بازسازی و نوسازی کند.

در این زمان Railtrack یک برنامه سنگین برای نوسازی خطوط در طول ۲ سال اجرا کرد. این موضوع باعث شد این شرکت در سال ۲۰۰۱ با زیان سنگینی مواجه شود. به منظور جبران این زیان Railtrack کمک های بیشتری از دولت درخواست کرد و به منظور جلوگیری از پایین آمدن ارزش سهام خود در بازار بورس به سهامداران خود علیرغم زیان واقعی، سود پرداخت کرد. در این زمان بود که دولت با توجه به مجموعه مشکلات به وجود آمده طی قانونی، شرکت خصوصی Railtrack را به یک نهاد نظارتی دولتی منتقل کرد و در سال ۲۰۰۲ به یک شرکت حمایت شده توسط دولت به نام Network Rail منتقل شد.

در ماه مه سال ۲۰۱۱ شخصی به نام روی مک نالتی (Roy McNulty) که پیش از این سابقه عضویت در هیات مدیره سازمان هوایی و ریاست کمیته حمل و نقل هوایی سازمان تجارت و صنعت کشور را در رزومه خود داشت به درخواست وزیر حمل و نقل کشور انگلستان و با حمایت مستقیم وزارت حمل و نقل

به بررسی وضعیت راه آهن انگلستان پرداخت. از جمله دلایلی که باعث شد ضرورت چنین بررسی احساس شود، می توان به بالا بودن هزینه ها در مقابل بهره وری پایین، افزایش سوبسید درخواستی و گران شدن قیمت بلیت ها که سبب نارضایتی مسافران بود اشاره کرد. به عبارت دیگر، می توان دلیل اصلی شروع این مطالعات را بررسی گران اداره شدن راه آهن انگلستان دانست.

مکنالتی در مطالعات خود ابتدا بخش های صنعت ریلی از استراتژی های کلان گرفته تا سرویس ها، مدیریت دارایی ها و ارائه خدمات را بررسی و موانع موجود برای بهبود بهره وری و ارزش پول هزینه شده در این صنعت (Value for money) را شناسایی کرد. موانع اصلی به صورت زیر خلاصه می شوند.

قوانین دولتی و صنعتی: در چارچوب موجود در آن زمان، مسوول بسیاری از هزینه ها دولت بود و صنعت مسوولیتی در قبال کاهش هزینه ها برعهده نمی گرفت. این امر می توانست ناشی از مداخله بسیار زیاد دولت در جزئیات امور صنعت باشد.

تکه تکه شدن ساختاری: به این معنا که در ساختار صنعت، بازیگران زیادی وجود داشتند و روابط عملیاتی و تعاملات میان آن بازیگران در فعالیت های متقابل صنعت به خوبی کار نمی کرد و نیاز بود کلیه فعالیت ها و روابط در جهت منافع مشترک در نظر گرفته شوند.

در واقع مشکل اصلی تعداد زیاد بازیگران نبود بلکه عدم همکاری و هماهنگی آنها با هم و ساختار سیلویی هر یک از بازیگران بود.

روشی که در آن بازیگران اصلی نقش داشتند: شرکت NR به عنوان متولی زیرساخت در صنعت، فعالیتی به شدت متمرکز داشت و همین امر سبب انحصاری شدن و عدم مقایسه عملکرد آن، کاهش نوآوری، تصمیم گیری های کند در بعضی مواقع، دستیابی دشوار به راه حل های بهینه متناسب با شرایط منطقه ای و افزایش هزینه های برقراری ارتباط بین NR و اپراتورها (منابع اضافی و مدت زمان های طولانی برای تصمیم گیری) شده بود.

یکی دیگر از مشکلات شناسایی شده، مشکلات ناشی از قراردادهای فرانشیزی بود از جمله این نکته داشتن اپراتورها از ریسک های مربوط به زیرساخت و انتقال ریسک به دولت، تحمیل

■ در سال ۲۰۱۲ از طرف وزیر حمل و نقل انگلستان، گزارشی تحت عنوان تجدید ساختار راه آهن به پارلمان این کشور ارائه شد و پس از آن، اقدامات بنیادینی از قبیل بازبینی و اعمال تغییرات در قراردادهای فرانسیز، تشکیل شورای Rail Delivery Group به منظور درگیر کردن بیشتر لایه‌های عملیاتی در برنامه‌ریزی موثر برای صنعت ریلی و شروع فرآیند واگذاری اختیارات و مسوولیت‌ها به سطوح محلی انجام گرفت

■ ایجاد گروه Rail Delivery Group، متشکل از افراد ارشد از شرکت‌های زیرساخت (NR)، بهره‌برداری (TOC) و سایر ذینفعان، جهت رهبری یک برنامه منعطف و منطبق با بدنه عملیاتی صنعت در جهت کاهش هزینه، تشویق به یکپارچه‌سازی سیستم، بهبود سرعت و اثربخشی بدنه صنعت و ایجاد مکانیزم‌های برقراری ارتباط نزدیک‌تر با اتحادیه‌های کارگری، بسیار موثر بوده است

برنامه‌ریزی استراتژیک و تحویل خروجی‌ها مطابق بر سیاست‌ها و اهداف دولت و تلاش در راستای کاهش هزینه‌ها.

– ایجاد یک گروه با نام Rail Delivery Group، متشکل از افراد ارشد از شرکت‌های زیرساخت (NR) و بهره‌برداری (TOC) و سایر ذینفعان، جهت رهبری یک برنامه انعطاف‌پذیر و منطبق با بدنه عملیاتی صنعت؛ به‌خصوص در کاهش هزینه، تغییر فرهنگ صنعت، تشویق به یکپارچه‌سازی سیستم، بهبود سرعت و اثربخشی بدنه صنعت و ایجاد مکانیزم‌های برقراری ارتباط نزدیک‌تر اتحادیه‌های کارگری.

واگذاری بخشی از تصمیم‌گیری‌ها:

– نظارت و دخالت کمتر در قراردادهای فرانسیزی جهت آزادی بیشتر شرکت‌های بهره‌بردار مسافری برای پاسخ به بازار.

– تصمیم‌گیری موضعی و واگذاری اختیارات بیشتر به مقامات محلی، به منظور ایجاد مسوولیت‌پذیری مالی و پاسخگویی بیشتری توسط این نهادها (ایجاد جدایش افقی).

تغییر در ساختارها و روابط:

– عدم تمرکز و انحصار در بخش زیرساخت (شرکت NR) و واگذاری و تفکیک منطقه‌ای شبکه راه آهن.

– یکپارچه‌سازی عمودی زیرساخت و بهره‌برداری به منظور هم‌راستایی دقیق‌تر مدیریت زیرساخت با شرکت‌های بهره‌بردار.

تشویق موثرتر:

– اصلاح قراردادهای فرانسیزی، در راستای ایجاد انگیزه هر چه بیشتر برای شرکت‌های بهره‌بردار در جهت تلاش برای کاهش هزینه‌ها و همکاری موثر با شرکت زیرساخت (NR).

– شفافیت بیشتر امور مالی و عملکرد هزینه‌ای صنعت.

در واقع می‌توان گفت که محور اصلی مطالعات و بررسی‌های آقای مک‌نالتی توسعه گزینه‌ها و توصیه‌هایی برای کاهش هزینه‌ها بوده است تا از طریق اجرای موفقیت‌آمیز این معیارها فشار کرایه‌ای بالا بر مسافران را کاهش دهد.

مک‌نالتی معتقد بود که پیاده‌سازی پیشنهادات این مطالعه مزایای قابل توجهی برای مسافران و صنعت ریلی به دنبال خواهد داشت از جمله: کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری

جزئیات کار از جانب وزارت حمل و نقل به شرکت‌های بهره‌بردار و محدود کردن اپراتورها برای پاسخ به تغییرات و نیاز بازار. به این ترتیب مشخص شد قراردادهای فرانسیزی به عنوان یک ضد مشوق برای همکاری شرکت‌های بهره‌بردار در راستای کاهش هزینه‌های کل صنعت و عدم تعامل سیستم کرایه‌ها با مدیریت تقاضا عمل می‌کند. در مجموع، شواهد حاکی از این امر بود که بازیگران در راه آهن انگلستان بیشتر تمایل به پیروی از روشی برای حداکثرسازی موقعیت خود در «سیلوی» خود، به جای بهینه‌سازی نتایج برای صنعت به عنوان یک کل، داشتند.

مطالعه مک‌نالتی و بررسی شاخص‌های کلیدی از جمله هزینه‌ها بر مسافر کیلومتر، تن کیلومتر و قطار کیلومتر و همینطور هزینه‌های نگهداری آلات ناقله و پرسنل و ... نشان می‌داد که صنعت ریل در انگلستان چیزی در حدود ۳۰ درصد بیشتر از آنچه باید هزینه دارد. در واقع می‌توان گفت که در مقایسه شاخص‌های کلیدی عملکرد از جمله ایمنی، مسافر کیلومتر، تن کیلومتر و بهره‌وری از خطوط و ... راه آهن انگلستان در مقایسه با سایر کشورهای اروپایی از وضعیت نسبتاً خوبی برخوردار بود، اما مشکل اصلی گران اداره شدن آن بود.

پیشنهادات مک‌نالتی

همانطور که در بالا اشاره شد، موانع شناسایی شده در مقابل افزایش بهره‌وری و کارایی عبارت بودند از: جدایی زیرساخت از بهره‌برداری، نقش دولت و صنعت، استفاده از مشوق‌های غیرکارا و منحرف‌کننده که به مزوی شدن شرکت‌های بهره‌بردار و در نظر نگرفتن آنها در هزینه‌های دسترسی به زیرساخت منتهی و سبب می‌شد که شرکت‌های بهره‌بردار هیچ انگیزه‌ای در راستای مدیریت هزینه‌های آلات ناقله نداشته باشند.

با توجه به گستردگی موانع، این مطالعه پیشنهادات گسترده‌ای را نیز ارائه داد که می‌توان به طور خلاصه به این موارد اشاره کرد:

رهبری از بالا:

– ایجاد تعریف مشخصی از نقش‌ها در صنعت و دولت، توسط وزارت حمل و نقل (DfT) و تنظیم دید کلی برای سیاست‌ها و اهداف صنعت ریلی انگلستان و مسوولیت‌پذیری بیشتر صنعت در

■ طبق آخرین گزارش‌های منتشر شده از سوی وزارتخانه حمل و نقل و شرکت زیرساخت راه‌آهن انگلستان در سال ۲۰۱۶، یکی از پیشنهادات اصلی برنامه تحولات آتی این کشور، تمرکز بر مشتریان از طریق واگذاری عمیق‌تر خط و پشتیبانی از واگذاری با قانون گذاری مستقل تا سال ۲۰۲۰ در صنعت ریل است

مورد تشویق قرار می‌دهد. به عنوان مثال در این مطالعه از Network Rail به عنوان شرکتی متمرکز و انحصاری انتقاد شده و نگرش کوتاه‌مدت شرکت‌های بهره‌برداري به صنعت مورد بحث قرار می‌گیرد و بر لزوم ایجاد یکپارچگی عمودی بین زیرساخت و بهره‌برداري تاکید می‌شود. ضمناً اشاره می‌شود که دوره‌های فرانسیز نسبتاً کوتاه است و در قراردادهای فرانسیز ریسک ناکافی از دولت به سمت شرکت‌ها منتقل می‌شود و مشکلاتی در توافقات قراردادهای فرانسیز وجود دارد. همچنین در این مطالعه اشاره شده است که رویکردی نیاز است که بتواند تمام سیستم را به صورت یکپارچه مدنظر قرار دهد. در سال ۲۰۱۲ از جانب وزیر حمل و نقل وقت، گزارشی تحت عنوان تجدید ساختار راه آهن، به منظور ارائه توصیه‌ها و یافته‌های گزارش مک نالتی در پارلمان و تلاش برای ایجاد چارچوب قانونی و سیاسی متناسبی برای اعمال گزینه‌های بهبود و تغییرات، مطرح شد. پس از ارائه گزارش به پارلمان، اقدامات بنیادینی از قبیل بازیابی و اعمال تغییراتی در قراردادهای فرانسیزی، تشکیل شورای Rail Delivery Group به منظور درگیر کردن هر چه بیشتر لایه عملیاتی در برنامه‌ریزی‌های موثر برای صنعت ریلی و شروع فرآیند واگذاری اختیارات و مسوولیت‌ها به سطوح محلی مبتنی بر اسناد و استراتژی‌های بالادستی انجام گرفت. پس از پیاده‌سازی برخی از اقدامات و پیشنهادات مطرح شده در گزارش مک نالتی، بررسی و مطالعات در خصوص بهبود ساختار راه‌آهن انگلستان همچنان ادامه یافت و این گزارش مرجع بسیاری از گزارشات مربوطه قرار گرفت. طبق آخرین گزارش‌های منتشر شده از سوی وزارتخانه حمل و نقل و شرکت زیرساخت راه‌آهن انگلستان در سال ۲۰۱۶ میلادی، یکی از پیشنهادات اصلی برنامه تحولات آتی در حمل و نقل ریلی این کشور، تمرکز بر مشتری از طریق واگذاری عمیق‌تر خط و پشتیبانی از واگذاری با قانونگذاری مستقل تا سال ۲۰۲۰ در صنعت ریلی است. در این پیشنهاد که در واقع بر جدا سازی افقی و تمرکززدایی در بخش زیرساخت تاکید دارد، مسیرها باید بتوانند به عنوان بخش‌های مستقل

در داخل محیط کسب و کار فعالیت کنند. در این حالت یکپارچگی و هماهنگی شبکه توسط اپراتور سیستم فراهم می‌شود و این مستقل بودن خطوط، امکان آن را فراهم می‌آورد تا به نیازهای مشتری به نحو مطلوبی پاسخ داده شود. گزارش‌های هر مسیر، رگولاتور را قادر می‌سازد تا عملکرد هر مسیر را (با توجه به معیارهای رگولاتوری استاندارد مثل ایمنی، عملکرد و کارایی مالی) بررسی و مقایسه نماید. شفافیتی که از این کار پدید می‌آید، باعث بهبود مستمر در شبکه می‌شود. وظایفی که برای مسیرهای مستقل در نظر گرفته شده است به شرح زیر است:

- مدیریت اموال در اختیار، تدوین استراتژی برای خود و برنامه‌ریزی کارها
- بهینه‌سازی کارهای فنی و مهندسی خود
- فروش حق دسترسی
- مشارکت در تنظیم جدول زمان‌بندی حرکت قطار (به منظور این که تضمین شود که برنامه‌ای که توسط اپراتور اصلی سیستم تدوین می‌شود توسط آنها قابل اجراست)
- نظارت بر عملکرد مسیر خود (مسیرها مسوول عملکرد قطارهای عبوری از مسیرشان هستند)
- یک روش ایجاد استقلال برای خطوط این است که تحت نظارت زیرکمیته‌ای از هیات رئیسه اصلی شرکت NR قرار گیرد که می‌تواند هیات رئیسه مدیریت خط نیز نامیده شود. این کمیته باید قادر باشد در خصوص واگذاری اکثر فعالیت‌های خط شامل مباحث مالی و عملیات، تصمیم بگیرد و همچنین باید تصمیم بگیرد که آیا ریاست مسیر باید به طور کاملاً مستقل باشد یا خیر.
- باید توجه داشت که در این پیشنهاد شرکت زیرساخت (NR) همچنان به صورت یک شرکت باقی خواهد ماند و بنابراین، حاکمیت باید طوری قرار گیرد که مدیران NR از حفظ حق نظارت مرکزی‌شان مطمئن شوند. با وجود این، این مساله نباید با استقلال خط‌ها به طور معنی‌داری در تضاد باشد. توجه به این نکته حائز اهمیت است که این پیشنهاد در واقع مقدمات لازم برای پیاده‌سازی یکپارچگی عمودی ساختار صنعت ریلی را که یکی از مهمترین توصیه‌های مطرح شده توسط آقای مک نالتی بود، فراهم خواهد کرد.

- انعطاف‌پذیری بیشتر در تمرکز بر ملزومات بازار
 - اخذ تصمیمات سرمایه‌گذاری توسط مواضع درگیرتر و عملیاتی‌تر (قدرت‌های محلی)، به جای تصمیم‌گیری‌های مرکزی
 - ارتقای یک ساختار کرایه‌ای مناسب به منظور جلوگیری از پیاده‌سازی سیستم‌های کرایه‌ای ناعادلانه.
 در مجموع، گزارش مک نالتی از ایجاد شفافیت در سیاست‌گذاری‌های صنعت ریلی، بهبود در ساختارها و روابط و انگیزه‌ها حمایت می‌کند و در ادامه، درگیر شدن بدنه اصلی صنعت را در برنامه‌ریزی‌ها و بحث‌های استراتژیک

رفتار رعیتی؛ مشیت الهی!

مهرداد خواجه‌نوری

از خاطرات مشترک نسل ما (زاده نیمه دوم دهه ۲۰ شمسی) فیلم‌هایی است از گاوچرانان، طلاجویان، تیراندازها در سرزمین وسیعی از شرق تا غرب، آنجا که امروزه ایالات متحده نامیده می‌شود: همراه ریل‌هایی که کارگذاری می‌شود و جنگ بی‌پایان سرخ‌پوستان بومی و راهزنان اسب‌سوار که با پدیده «راه‌آهن» انگار، ناسازگاری عقیدتی دارند. و سرعت قطارها، لزوماً بیشتر از اسب‌ها نیست.

در این سوی اقیانوس، در جزیره‌ای کوچک، قصه راه‌آهن - با «متد بریتانیایی» - حکایتی کاملاً متفاوت بود. حداکثر فیلمی بود از نوشته خانمی که سفری جنایی را در قطار، از لندن به استانبول، شرح می‌داد. حکایت توسعه راه‌آهن در این سوی اقیانوس، انگار همچنان کمتری داشته تا ایالات متحده.

اما در سرزمین ما، مهمترین جدال عقیدتی، ظاهراً منحصر به کشیدن خط سراسری بود از جنوب تا به شمال (که بعد شد «پل پیروزی» متفقین) و یا خطی از غرب تا شرق: و انگار در یک «طرح توطئه» دیگر، بریتانیایی‌ها برنده شدند، همراه با پهلوی اول: و طرفه آن که آلمانی‌ها هم نقشی مهم در ساخت آن داشتند.

حالا آنها کجایند و ما چه می‌گوییم: گفتگو با چند تن از کارشناسان حمل و نقل ریلی را، در صفحات گذشته، حتماً بخوانید و اگر هم نخواندید، حدس شما، درست است، مشیت این سرزمین پهناور است، انگار با این همه زخمی و کشته جاده‌ای و این ماجرای توسعه راه‌آهن در ایران. عاقبت به خیر باشید.

خرداد ماه ۱۳۹۴

بارنامه‌های جدید جاده‌ای در راه هستند

بارنامه‌های حمل به دلیل ابهامات گوناگون، همیشه محل مناقشه بین راننده، صاحب کالا و شرکت حمل و نقل بوده‌اند؛ چراکه گفته می‌شود به گونه‌ای طراحی شده‌اند که طرفین به درستی از حقوق خود اطلاع پیدا نمی‌کنند. ظاهراً این نقصان و عدم شفافیت، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور را برآن داشته که پروژه اصلاح بارنامه‌ها را آغاز کند.

بنا بر اعلام مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، پروژه مذکور در اواخر سال ۹۵ به مرحله پایانی رسیده و حالا به تمام مراکز مربوطه اعلام شده که از این به بعد بارنامه‌ها را با فرمت جدید چاپ و توزیع کنند. از غلامحسین دغاغله و همچنین معاون دفتر حمل کالای سازمان راهداری، ویژگی‌ها و تفاوت‌های بارنامه‌های جدید و زمان عملیاتی شدن آنها را جویا شدیم.



مواردی نیز آدرس‌ها به‌گونه‌ای بود که باعث سرگردانی راننده می‌شد. بنابراین یکی دیگر از این اصلاحات جایگزینی مشخصات محل بارگیری و تخلیه بار شامل کد پستی و نشانی محل بارگیری و محل تخلیه بار به‌جای نشانی فرستنده و گیرنده است که موجب جلوگیری از سرگردانی رانندگان به هنگام بارگیری و تخلیه بار و همچنین شفاف‌سازی برای اجرای وظایف دستگاه‌های نظارتی خواهد شد.»

دغاغله با اشاره به موضوع بیمه مسولیت به عنوان مشکل سوم، خاطر نشان می‌کند: «ما تلاش

برای این مبالغ در نظر گرفته‌شده که راننده دقیقاً آگاهی دارد که چقدر دستمزد و چقدر هزینه‌های دیگر است. یکی دیگر از مشکلات جدی بارنامه‌های سابق را موضوع آدرس محل دریافت و تحویل بار عنوان می‌کند و می‌افزاید: «این بارنامه‌ها مشکلات زیادی برای رانندگان ایجاد می‌کرد چون در مواردی آدرس‌های فرستنده و گیرنده دقیق ذکر نشده بود، مثلاً نوشته می‌شد: تهران، درحالی‌که از شمال تا جنوب تهران، مسیرها بسیار متفاوت و طولانی است؛ در

دغاغله در ابتدا با تاکید بر ضرورت وجود بارنامه در هر حمل می‌گوید: «بر اساس مصوبه هیات وزیران در سال ۱۳۹۳ مبنای محاسبه و تخصیص سهمیه سوخت به ناوگان حمل و نقل عمومی برون شهری گازوییل سوز بر اساس اطلاعات اسناد جابه‌جایی کالا و مسافر است، لذا شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان باید در تکمیل دقیق و صحیح اطلاعات مندرج در اسناد حمل در هنگام صدور نهایت توجه را داشته باشند.»

مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا درباره دلایل طراحی بارنامه جدید توضیح می‌دهد: «ما چهار هدف را در نظر داشتیم، اول شفاف‌سازی؛ دوم، رعایت حقوق شهروندی، سوم ایجاد رضایتمندی تا هم راننده، هم شرکت حمل و نقل و هم صاحب کالا به حقوق خود اشراف داشته باشد. چهارمین هدف ما جلوگیری از سوء استفاده‌های احتمالی بود تا مثلاً شرکت‌های بیمه به ناحق میزان بیمه را تغییر ندهند و حقوق راننده تضییع نشود.»

او با بیان اینکه از مدت‌ها قبل، هم رانندگان، هم مسوولان شرکت‌های حمل و نقل و هم صاحبان کالا به فرمت بارنامه‌های موجود حمل کالا اعتراض داشتند، می‌افزاید: «به نظر آنها، در این بارنامه‌ها شفافیت لازم وجود ندارد و به‌گونه‌ای طراحی شده که طرفین به‌درستی از حقوق خود مطلع نمی‌شوند، لذا از سال گذشته پروژه اصلاح بارنامه‌ها را آغاز کردیم، در اواخر سال ۹۵ این بارنامه‌ها به مرحله پایانی رسید و اکنون به تمام مراکز مربوطه اعلام کرده‌ایم که از این به بعد بارنامه‌ها را با فرمت جدید چاپ و توزیع کنند.»

دغاغله با اشاره به اینکه در بارنامه‌های جدید تلاش شده سه مشکل اصلی بارنامه‌ها را که طرفین با آن مواجه بودند برطرف شود، می‌گوید: «مشکل اول مسائل مالی و حق‌الزحمه‌ها بود، در بارنامه‌های قدیم یک مبلغ کلی به‌عنوان کرایه راننده ثبت می‌شد و راننده انتظار داشت به میزان همان مبلغ دستمزد دریافت کند، اما بخشی از آن مبلغ به دلیل هزینه‌های متفرقه‌ای مثل پراکندگی بار، هزینه تخلیه، هزینه بارگیری، هزینه باسکول، حق بیمه و مواردی از این دست کسر می‌شد و این امر مشکلاتی در بین رانندگان و متصدیان شرکت‌های حمل ایجاد می‌کرد.»

ظاهراً در بارنامه‌های جدید، جداول مشخصی

وزارت راه و شهرسازی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
بارنامه جاده ای داخلی

تاریخ صدور: _____ ساعت حرکت: _____

کد رهگیری: _____

نام و نام خانوادگی فرستنده:	شناسه ملی:	کد پستی محل بارگیری:	آدرس محل بارگیری:	تلفن:
نام و نام خانوادگی گیرنده:	شناسه ملی:	کد پستی محل تخلیه بار:	آدرس محل تخلیه بار:	تلفن:
نام خانوادگی راننده اول:	کد ملی:	ساکن شهر:	شماره گواهینامه محل صدور:	شماره کارت هوشمند راننده:
نام خانوادگی راننده دوم:	کد ملی:	ساکن شهر:	شماره گواهینامه محل صدور:	شماره کارت هوشمند راننده:
شماره پلاک وسیله نقلیه:	سری پلاک:	محل شماره گذاری:	نوع بارگیر:	کارخانه ساخت:
شماره پلاک و وسیله نقلیه:	سری پلاک:	محل شماره گذاری:	نوع بارگیر:	کارخانه ساخت:
شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره و تاریخ انقضای بیمه نامه شخص ثالث:
نام محموله:	وزن (کیلوگرم/مجموعه ایتر):	نوع بسته بندی:	تعداد بسته:	میدانه بارگیری:
مبلغ (کرایه):	هزینه بارگیری:	هزینه تخلیه:	هزینه باسکول:	عوارض جابجایی کالا:
جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:
مبلغ (پیشکرایه):	بالیمانده کرایه:	ریال:	کمسیون دریافتی:	ریال:
مبلغ (پیشکرایه):	بالیمانده کرایه:	ریال:	کمسیون دریافتی:	ریال:
شماره قرارداد بیمه:	نام شرکت بیمه:	ارزش کالا:	ریال:	حق بیمه:
شماره قرارداد بیمه:	نام شرکت بیمه:	ارزش کالا:	ریال:	حق بیمه:
نام موسسه یا شرکت حمل و نقل:	کد شرکت:	نشانی:	به گیرنده تحویل دهد.	
نام موسسه یا شرکت حمل و نقل:	کد شرکت:	نشانی:	به گیرنده تحویل دهد.	
ضمین اعلام وصول کالای مندرج در متن بارنامه متعهد می‌گردد آن را حداکثر تا تاریخ:	به گیرنده تحویل دهد.			
ضمین اعلام وصول کالای مندرج در متن بارنامه متعهد می‌گردد آن را حداکثر تا تاریخ:	به گیرنده تحویل دهد.			

امضاء و اثر انگشت راننده/ تاریخ: _____ نام و نام خانوادگی گیرنده/ تاریخ: _____ مهر و امضاء موسسه یا شرکت حمل و نقل

وزارت راه و شهرسازی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
بارنامه جاده ای داخلی

تاریخ صدور: _____ ساعت حرکت: _____

کد رهگیری: _____

نام و نام خانوادگی فرستنده:	شناسه ملی:	کد پستی محل بارگیری:	آدرس محل بارگیری:	تلفن:
نام و نام خانوادگی گیرنده:	شناسه ملی:	کد پستی محل تخلیه بار:	آدرس محل تخلیه بار:	تلفن:
نام خانوادگی راننده اول:	کد ملی:	ساکن شهر:	شماره گواهینامه محل صدور:	شماره کارت هوشمند راننده:
نام خانوادگی راننده دوم:	کد ملی:	ساکن شهر:	شماره گواهینامه محل صدور:	شماره کارت هوشمند راننده:
شماره پلاک وسیله نقلیه:	سری پلاک:	محل شماره گذاری:	نوع بارگیر:	کارخانه ساخت:
شماره پلاک و وسیله نقلیه:	سری پلاک:	محل شماره گذاری:	نوع بارگیر:	کارخانه ساخت:
شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره کارت هوشمند تارکان:	شماره و تاریخ انقضای بیمه نامه شخص ثالث:
نام محموله:	وزن (کیلوگرم/مجموعه ایتر):	نوع بسته بندی:	تعداد بسته:	میدانه بارگیری:
مبلغ (کرایه):	هزینه بارگیری:	هزینه تخلیه:	هزینه باسکول:	عوارض جابجایی کالا:
جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:	جمع کل کرایه:
مبلغ (پیشکرایه):	بالیمانده کرایه:	ریال:	کمسیون دریافتی:	ریال:
مبلغ (پیشکرایه):	بالیمانده کرایه:	ریال:	کمسیون دریافتی:	ریال:
شماره قرارداد بیمه:	نام شرکت بیمه:	ارزش کالا:	ریال:	حق بیمه:
شماره قرارداد بیمه:	نام شرکت بیمه:	ارزش کالا:	ریال:	حق بیمه:
نام موسسه یا شرکت حمل و نقل:	کد شرکت:	نشانی:	به گیرنده تحویل دهد.	
نام موسسه یا شرکت حمل و نقل:	کد شرکت:	نشانی:	به گیرنده تحویل دهد.	
ضمین اعلام وصول کالای مندرج در متن بارنامه متعهد می‌گردد آن را حداکثر تا تاریخ:	به گیرنده تحویل دهد.			
ضمین اعلام وصول کالای مندرج در متن بارنامه متعهد می‌گردد آن را حداکثر تا تاریخ:	به گیرنده تحویل دهد.			

امضاء و اثر انگشت راننده/ تاریخ: _____ نام و نام خانوادگی گیرنده/ تاریخ: _____ مهر و امضاء موسسه یا شرکت حمل و نقل

کردیم این مساله را به بهترین نحو مدیریت کنیم که بر این اساس اقلام اطلاعاتی همچون شماره قرارداد بیمه، نام شرکت بیمه‌گر، ارزش کالا و حق بیمه به‌عنوان سطر جداگانه در بارنامه ثبت می‌شود تا شرکت‌های بیمه‌گر نیز بتوانند در مواقع لزوم به اطلاعات صحیح محموله و ارزش کالا دسترسی داشته باشند و هم صاحبان کالا بر اساس اطلاعات ثبتی در بارنامه از ارزش محموله و میزان حق بیمه آگاهی پیدا کنند.»

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل کالا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تصریح می‌کند: «در واقع، برای این که فضای کسب‌وکار در این حوزه را

بهبود ببخشیم، سعی کردیم رانندگان مجبور به ارائه چندین باره اطلاعات نباشند و با یکپارچه کردن سیستم شرایط را برای همه فعالان این بخش تسهیل کنیم.»

غلامحسین دغاغله در خصوص زمان استفاده از بارنامه‌های جدید می‌افزاید: «بخشی از بارنامه‌های قبلی هنوز در شرکت‌ها موجود است و چون این بارنامه‌ها برای کشور هزینه داشته، نخواستیم این بارنامه‌ها را جمع‌آوری کنیم و هزینه دیگری بر کشور متحمل کنیم، بنابراین روند این‌گونه است که ابتدا بارنامه‌های موجود مصرف شود و به‌تدریج بارنامه‌های

جدید، جایگزین موارد قبلی شود.»

مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا در خصوص روند صدور بارنامه تصریح می‌کند: «تمام بارنامه‌های ما کدهای رهگیری مشخصی دارد و اطلاعات آنها روی یک سیستم ثبت می‌شود. البته اگر شرکتی درخواست بارنامه بدهد، حداقل باید ۸۰ درصد بارنامه‌های قبل را تحویل بدهد، به‌طوری‌که اگر هزار بارنامه دریافت کرده باشد، حداقل باید ۸۰۰ بارنامه را تحویل بدهد و سپس می‌تواند بارنامه جدید دریافت کند.»

دغاغله در پایان تأکید می‌کند: «با توجه به سازوکار صدور بارنامه این موضوع که عده‌ای از بارنامه‌ها در دست دلالت باشد و به‌وسیله آن از رانندگان سوء استفاده کنند، منتفی می‌شود و امنیت بیشتری در حمل بار به وجود خواهد آمد.»

در زمینه وضعیت توزیع و استفاده از بارنامه‌های جدید، نظر کریم مقدم، معاون دفتر حمل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور را نیز جویا شدیم.

مقدم با اشاره به اینکه دستور چاپ بارنامه‌های جدید، اسفند ماه سال گذشته صادر شده است، می‌گوید: «اکنون بارنامه‌های جدید چاپ شده و در اختیار بانک‌ها قرار گرفته است. هر زمان که بارنامه‌های قدیمی تمام شود، بارنامه‌های جدید از طریق بانک‌ها در اختیار شرکت‌های حمل و نقل قرار خواهد گرفت.»

او با بیان اینکه اکنون زمان استفاده از بارنامه‌های جدید مشخص نیست، خاطرنشان می‌کند: «تا زمانی که بارنامه‌های قدیمی به‌طور کامل مصرف نشود، بارنامه‌های جدید استفاده نخواهد شد؛ البته هر استان میزان مصرف متفاوتی دارد و ما پیش‌بینی می‌کنیم از دو ماه دیگر بارنامه‌های جدید وارد چرخه استفاده شود.»

او می‌افزاید: «با استفاده از فرمت جدید بارنامه، برنامه‌های IT حمل نیز باید به‌روزرسانی شود و نیاز به همکاری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل نیز دارد.»

مقدم تأکید می‌کند: «بانک‌ها براساس اولویت‌ها، بارنامه‌ها را بین بانک‌های عامل توزیع خواهند کرد و بانک‌های عامل با توجه به حواله‌هایی که سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای صادر می‌کند، بارنامه‌های جدید را به شرکت‌های حمل و نقل تحویل خواهند داد.»

وزارت راه و شهرسازی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
بارنامه زمینی مخصوص حمل فرآورده های نفتی

تاریخ صدور: _____ ساعت حرکت: _____

نام و نام خانوادگی فرستنده	شماره ملی	کدپستی محل بارگیری	آدرس محل بارگیری	تلفن
نام و نام خانوادگی گیرنده	شماره ملی	کدپستی محل تخلیه بار	آدرس محل تخلیه بار	تلفن
نام و نام خانوادگی راننده	کد ملی	ساکن شهر	شماره گواهینامه	محل صدور
شماره پلاک وسیله نقلیه	سری پلاک	محل شماره گذاری	کارخانه ساخت	شماره کارت هوشمند ناوگان
نوع بارگیر	شماره پلاک بارگیر	سری پلاک بارگیر	محل شماره گذاری بارگیر	شماره و تاریخ انقضای بیمه نامه شخص ثالث
نام محموله	شماره گروه (کلاس) کالا	کد ملل متحد	شماره پرچم بنادیم	درجه حرارت
مقدار در دمای ۶۰ درجه	وزن مخصوص	وزن محموله	نوع بسته بندی	مقدار طبیعی به لیتر

مبلغ (کرایه)..... هزینه بارگیری..... هزینه تخلیه..... هزینه باسکول..... عوارض جایجایی کالا..... جعب کل کرایه..... (ریال)
(پشکرایه)..... پایمانده کرایه..... (ریال) کمسیون دریائی..... (ریال) مالیات بر ارزش افزوده..... (ریال)
شماره قرارداد بیمه..... نام شرکت بیمه گر..... ارزش کالا..... (ریال) حق بیمه..... (ریال)
نام موسسه یا شرکت حمل و نقل..... کد شرکت..... نشانی.....
ضمن اعلام وصول کالای مندرج در متن بارنامه متعهد می گردد آن را حداکثر تا تاریخ..... به گیرنده تحویل دهد.
امضاء و اثر انگشت راننده تاریخ..... نام و نام خانوادگی تحویل گیرنده تاریخ..... مهر و امضاء موسسه یا شرکت حمل و نقل تاریخ.....

وزارت راه و شهرسازی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
بارنامه زمینی مخصوص حمل فرآورده های نفتی

تاریخ صدور: _____ ساعت حرکت: _____

نام و نام خانوادگی فرستنده	شماره ملی	کدپستی محل بارگیری	آدرس محل بارگیری	تلفن
نام و نام خانوادگی گیرنده	شماره ملی	کدپستی محل تخلیه بار	آدرس محل تخلیه بار	تلفن
نام و نام خانوادگی راننده	کد ملی	ساکن شهر	شماره گواهینامه	محل صدور
شماره پلاک وسیله نقلیه	سری پلاک	محل شماره گذاری	کارخانه ساخت	شماره کارت هوشمند ناوگان
نوع بارگیر	شماره پلاک بارگیر	سری پلاک بارگیر	محل شماره گذاری بارگیر	شماره و تاریخ انقضای بیمه نامه شخص ثالث
نام محموله	شماره گروه (کلاس) کالا	کد ملل متحد	شماره پرچم بنادیم	درجه حرارت
مقدار در دمای ۶۰ درجه	وزن مخصوص	وزن محموله	نوع بسته بندی	مقدار طبیعی به لیتر

مبلغ (کرایه)..... هزینه بارگیری..... هزینه تخلیه..... هزینه باسکول..... عوارض جایجایی کالا..... جعب کل کرایه..... (ریال)
(پشکرایه)..... پایمانده کرایه..... (ریال) کمسیون دریائی..... (ریال) مالیات بر ارزش افزوده..... (ریال)
شماره قرارداد بیمه..... نام شرکت بیمه گر..... ارزش کالا..... (ریال) حق بیمه..... (ریال)
نام موسسه یا شرکت حمل و نقل..... کد شرکت..... نشانی.....
ضمن اعلام وصول کالای مندرج در متن بارنامه متعهد می گردد آن را حداکثر تا تاریخ..... به گیرنده تحویل دهد.
امضاء و اثر انگشت راننده تاریخ..... نام و نام خانوادگی تحویل گیرنده تاریخ..... مهر و امضاء موسسه یا شرکت حمل و نقل تاریخ.....

موسسه خدمات گمرک نوری
 حق عملکرد رسمه 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
 کشور های مسیر برگشت کانتینر خالی از
 کشور های CIS

- مشاور امور گمرکی ترانزیت - صادرات
- کلید استعلام های حمل بنظرت رایگان
- صادرات نی پذیرد
- استعلام ترانزیت حمل سوئیتور از ترکمنستان
- استعلام ترانزیت حمل و اتراح کوده شیمیایی
- از ازبکستان
- تخلیه و اکتی کشی لوله در ترکمنستان به
- زاتن روسی
- تخلیه و اکتی ترکیه بد زاتن روسی در
- سرخس ترکمنستان
- تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
- ترکمنستان و برگشت کانتینر خالی از
- کشور های آسیای میانه
- ارائه دهنده خدمات ریلی در کشور های
- 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 ابریشم.
 تلفن: ۰۵۱۳۴۵۲۲۴۲۷ - فکس: ۰۵۱۳۴۵۲۹۵۸۰
 همراه: ۰۹۱۵۱۱۲۷۰۶۱ - ۰۹۱۵۱۱۲۶۰۴۵
 Email: csnoori@gmail.com
 Email: csnoori_a@yahoo.com



پیگیری ۲۱ مورد از ۶۷ مشکل موجود در ترانزیت کشور و رفع ۴ مورد آن!

طبق گزارش ارائه شده در سومین جلسه کارگروه لجستیک کشور، پس از شناسایی ۶۷ مشکل موجود در حوزه لجستیک و ترانزیت کشور، ۲۱ مورد از سوی وزارت راه و شهرسازی با سازمانها، شرکت‌های تابعه و سایر دستگاه‌ها مورد پیگیری قرار گرفت که چهار مورد به توافق انجامید، ۱۱ مورد در دست اقدام است و در شش مورد نیز با سایر دستگاه‌ها اختلاف نظر وجود دارد.

در سومین جلسه کارگروه لجستیک کشور در وزارت راه و شهرسازی مطرح شد که پس از شناسایی ۶۷ مشکل موجود در حوزه لجستیک و ترانزیت کشور، ۲۱ مورد از سوی وزارت راه و شهرسازی با راه‌آهن، سازمان راهداری، سازمان بندر، گمرک، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سازمان امور مالیاتی، وزارت امور خارجه، ناجا، بانک مرکزی، وزارت کشور، سازمان تامین اجتماعی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات مورد پیگیری قرار گرفت.

براساس گزارش مطرح شده در این جلسه مسائل و مشکلات رفع شده عبارتند از: عدم اجرای بخشنامه معاون اول رییس‌جمهوری در خصوص مرجعیت شورای عالی ترابری در تصمیمات مرتبط با ترانزیت، عدم توجه به مقررات مربوط به محدودیت‌های ترانزیت در قوانین مربوط با همکاری دستگاه‌های مربوطه، متناسب نبودن عوارض و تعرفه‌های بندری با شرایط اقتصادی و قیمت‌های جهانی مواد خام و درخواست برخی مجوزهای غیرضروری و خارج از مقررات برای کالاهای ترانزیتی

همچنین ۱۱ مورد از مشکلات در دست اقدام نیز معرفی شدند که به شرح زیر است:
 اخذ مالیات بر ارزش افزوده

تبعیض مقررات مالیاتی بین ناوگان خودمالک با ناوگان تحت مالکیت شرکت‌ها
 کمبود تجهیزات بازرسی و مکانیزه محصولات ترانزیتی

عدم همکاری جهت تحویل سوخت در حین خروج از کشور

مشکلات نرم‌افزاری پنجره واحد و سامانه‌های هوشمند ترانزیت گمرکی

چندگانگی در نهادهای متولی سیاست‌گذاری تصمیم‌گیری در حوزه ترانزیت

عدم امکان اعتراض در مورد احکام صادره در مورد پرونده‌های قاچاق

محدودیت‌های ساعت کاری برخی از مبادی گمرکی مرزی (مشروط به نیاز)

عدم انجام تشریفات ترانزیتی در برخی گمرکات مرزی

ابلاغ کالاهای ترانزیتی مشمول محدودیت‌های ترانزیتی بدون وجود فرجه سه‌ماهه

مکانیسم تعریف نرخ تعرفه‌های مربوط به ترانزیت کالا به صورت یکپارچه از تمامی شیوه‌های حمل و نقل

در ادامه، شش موضوع مورد اختلاف نظر میان وزارت راه و سایر دستگاه‌ها نیز اعلام شد که عبارتند از مساله سوآپ (اختلاف نظر با سازمان گمرک)، افزایش غیرمعمول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت، تضاد برخی از مقررات امور گمرکی با مفاد کمیسیون‌های بین‌المللی، سیستماتیک نبودن صدور پروانه موقت کامیون‌های خارجی، کمبود نیروی کار متخصص در مبادی ورودی و خرجی و عدم وجود مکانیسم‌های رقابتی عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه.



به گزارش خبرنگار ترابران، دبیرکل اتاق تهران در این دیدار، با بیان اینکه تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی کشور در دولت یازدهم در دستور کار قرار گرفت، افزود: سال گذشته، نزدیک به ۹۰۰ کیلومتر به شبکه ریلی کشور افزوده شد و بر اساس برآوردهای صورت گرفته، مقرر شده است تا سال ۲۰۲۵ میلادی، تمامی مراکز استان‌های کشور به شبکه ریلی متصل شوند.

بهمین عشقی با اشاره به اینکه طبق برنامه جامع حمل و نقلی کشور، دستیابی به درآمد ارزی معادل ۳۰ میلیارد دلار تا سال ۲۰۲۵ میلادی از محل حمل و نقل ریلی کشور، هدفگذاری شده است، گفت: «در تحقق این هدفگذاری، مشارکت و همکاری ایران با کشور ارمنستان نقشی تعیین کننده دارد.»

وی افزود: «این در حالی است که اتفاقات سیاسی و جغرافیایی در منطقه آسیای صغیر، اهمیت همکاری حمل و نقلی دو کشور ایران و ارمنستان را دوچندان می‌کند که در این راستا، بخش خصوصی ایران آماده همکاری‌های سازنده با طرف ارمنی است.» آرتاشس تومانیان، سفیر ارمنستان در تهران نیز در این ملاقات به پروژه اتصال خلیج فارس به دریای سیاه و نقش پررنگ دو کشور ایران و ارمنستان در تحقق آن اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر،

احیای کریدور ترانزیتی ایران و اروپا از طریق ارمنستان

نوزدهم اردیبهشت ماه، گردهمایی هم‌اندیشی صاحبان شرکت‌های حمل و نقل و ترانزیت ایران و ارمنستان، با حضور مسوولان شرکت راه آهن قفقاز جنوبی، سفیر ارمنستان در تهران و فعالان بخش خصوصی ایران در حوزه حمل و نقل و ترانزیت در اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در این گردهمایی، دبیرکل اتاق تهران با اشاره به اینکه طبق برنامه جامع حمل و نقلی کشور، دستیابی به درآمد ارزی معادل ۳۰ میلیارد دلار تا سال ۲۰۲۵ میلادی از محل حمل و نقل ریلی کشور هدفگذاری شده است، گفت: «در تحقق این هدفگذاری، مشارکت و همکاری ایران با کشور ارمنستان نقشی تعیین کننده دارد.»

■ مدیرعامل شرکت راه‌آهن قفقاز جنوبی: توسعه زیرساخت‌های اولیه مسیر ترانزیتی ارمنستان در حال انجام است و دو مسیر، دویسبورگ آلمان به تهران و نیز برلین به تبریز را پوشش می‌دهد. طول مسیر از دویسبورگ تا تهران حدود ۸۹۰۰ کیلومتر و هزینه جابه‌جایی کالا نیز ۳۹۴۰ دلار به ازای هر کانتینر ۲۰ فوتی با مدت زمان ۲۱ روز است

ایرانی و خارجی از مرز گوربلاخ بازرگان از مشکلات دیگر است.»
امیری تاکید کرد: «اتفاقات سیاسی رخ داده در کشور ترکیه طی ماه‌های گذشته، این هشدار را به صنعت حمل‌ونقل ایران می‌دهد که برای ارتباط ترانزیتی با اروپا باید به فکر ایجاد و احیای مسیرهای دیگری باشیم.»
وی افزود: «در دهه ۶۰ خورشیدی که امکانات حمل‌ونقلی ایران محدود بود، روزانه به طور متوسط ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ دستگاه کامیون ایران از مرز مشترک سرو با ترکیه، تردد می‌کرد، در حالی که این میزان در حال حاضر به حداکثر ۵۰۰ دستگاه رسیده است.»
امیری راه‌حل برون رفت از این وضعیت را، تلاش برای مسیرهای ترانزیتی جایگزین عنوان کرد و گفت: «کریدور ترانزیتی ایران و اروپا از طریق مسیر کشور ارمنستان و گرجستان یکی از بهترین خطوط حمل‌ونقلی است که ایران می‌تواند از آن بهره‌مند شود.»
گفتنی است پیش از برپایی این گردهمایی نیز، نشست میان اعضای هیات ارمنستانی و دبیرکل اتاق تهران برگزار شد و طی آن دو طرف بر توسعه مناسبات حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای میان دو کشور تاکید کردند.

مدیرعامل شرکت راه‌آهن قفقاز جنوبی در ادامه خاطر نشان کرد: «این کریدور در مقایسه به مسیر ترانزیتی ترکیه، از امنیت و صرفه اقتصادی بهتری برای ایران برخوردار است.»

در ادامه این گردهمایی، آرمن موئافیان، یکی از فعالان صنعت حمل‌ونقل، با بیان اینکه باید برای حمل‌کالای صادراتی از وسایل حمل‌ونقل گوناگون و مسیرهای مختلف استفاده شود، ادامه داد: «یکی از مسیرهایی که پس از فروپاشی شوروی برای حمل‌کالا میان ایران و اروپا در معرض توجه قرار گرفته، مسیر جمهوری ارمنستان است که فعالان اقتصادی می‌توانند با استفاده از کامیون، از مبادی مختلف کالاهای خود را به روسیه و شمال و شرق اروپا حمل کنند.»

او افزود: «اخیرا با مذاکراتی که با راه‌آهن ارمنستان صورت گرفته است، به صورت آزمایشی دو کانتینر ۴۰ فوتی از هامبورگ آلمان و از طریق راه‌آهن و کشتی به مقصد نهایی ایران حمل شده که مدت زمان آن حدود ۱۵ روز بوده است. در عین حال، هزینه حمل از این مسیر با کرایه حمل مستقیم به صورت دربست نیز قابل رقابت است و من از بازرگانان و تجار دعوت می‌کنم که برای حمل‌کالای خود از این مسیر استفاده کنند.»

استقبال بخش خصوصی ایران از کریدور ارمنستان

در ادامه این همایش، غلامحسین امیری، کارشناس با سابقه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی کشور نیز به تحولات منطقه و سایه بحران بر سر حمل و نقل و ترانزیت کشور اشاره کرد و گفت: «متأسفانه موقعیت ترانزیتی کشورمان با قدمتی ۲۵۰۰ ساله، هم اکنون در معرض خطر است؛ خاصه ترانزیت به کشورهای اروپایی و برعکس. تحولات اخیر در ترکیه، ظرفیت عبور کامیون از خاک ترکیه را کاهش داده و باعث توقف‌های طولانی مدت کامیون‌های ایرانی و خارجی از مبدا ایران و از مرز بازرگان و از طریق کشور ترکیه به مقاصد اروپایی و برعکس شده است.»

وی ادامه داد: «بسته شدن مرز سرو، دیگر مرز رسمی ایران و ترکیه، به علت ناامنی مناطق منتهی به این مرز در خاک ترکیه، برای عبور کالا و کامیون‌ها، برخورد ناشایست ماموران مرزی کشور ترکیه با رانندگان و اتباع ایرانی، سیاست‌های تاخیری تعاملات مرزی ترکیه در تردد ناوگان

راه‌آهن قفقاز از توسعه مناسبی برخوردار است و با توجه به ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ایران، همکاری دو کشور در این بخش می‌تواند به روند گسترش مناسبات اقتصادی دو کشور و نقش آنها در اقتصاد منطقه کمک کند.»

پیوند خلیج فارس با دریای سیاه

او همچنین در جمع فعالان اقتصادی دو کشور گفت: «روابط سیاسی دو کشور ایران و ارمنستان در شرایط مناسبی قرار دارد و حال زمان آن فرارسیده که مناسبات اقتصادی دو کشور نیز بهبود یابد.»
تومانیان تصریح کرد: «طی سال گذشته، وزارت راه ایران چهار گزینه برای ارتباط خلیج فارس به دریای سیاه را مطرح کرد که یکی از آنها، برقراری این ارتباط از طریق کشور ارمنستان بود. حال با توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقلی و زیرساختی ارمنستان، این فرصت فراهم است تا دو کشور این پروژه ترانزیتی را به طور مشترک آغاز کنند.»

سرگی والکو، مدیرعامل شرکت راه‌آهن قفقاز جنوبی نیز در این همایش، به ارائه توضیحاتی در خصوص ساختار و فعالیت‌های این شرکت که سهامی خاص است، پرداخت و افزود: «در سال‌های گذشته، زیرساخت‌های حمل‌ونقل ارمنستان نوسازی و ناوگان ترانزیت این کشور ارتقا و توسعه یافته است. به طوری که حجم سرمایه‌گذاری‌های ارمنستان در این بخش نزدیک به ۲۸۵ میلیارد دلار بوده است.»

به گفته والکو، در پی توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و ناوگان این کشور، سرعت حرکت قطارها در خطوط ریلی ارمنستان از ۲۵ کیلومتر در ساعت طی سال ۲۰۰۸ میلادی، به ۶۰ کیلومتر در ساعت در شرایط کنونی رسیده است.

وی همچنین در این همایش به معرفی کریدور ترانزیتی اروپا به ایران و برعکس، از طریق کشور ارمنستان پرداخت و گفت: «توسعه زیرساخت‌های اولیه این مسیر ترانزیتی در حال انجام است و دو مسیر، دویسبورگ آلمان به تهران و نیز برلین به تبریز را پوشش می‌دهد.»

والکو با تاکید بر اینکه ترانزیت کالا از اروپا به ایران از طریق ارمنستان، به صرفه است، افزود: «طول مسیر ترانزیتی دویسبورگ آلمان تا تهران نزدیک به ۸۹۰۰ کیلومتر است و هزینه جابه‌جایی کالا از طریق این مسیر نیز ۳۹۴۰ دلار به ازای هر کانتینر ۲۰ فوتی با مدت زمان ۲۱ روز است.»



توصیه‌های یک ناظر خارجی به صنعت حمل و نقل بین‌المللی ایران

از کنوانسیون تیر خارج شوید!

کاوش ساعی

آنچه در مطلب حاضر می‌خوانید گفت‌وگویی است با جاناتان گیفورد استاد دانشگاه جرج میسون آمریکا که در حاشیه سمینار نقش آفرینی حمل و نقل جاده‌ای در آمریکا ترتیب داده شده است. او در این گفت‌وگو، موقعیت حمل و نقل ایران را از دید یک کارشناس حمل جاده‌ای تشریح کرده است. گیفورد معتقد است: «... شما در حال انهدام صنعت حمل و نقل و تولید فناوری آن در کشور خود هستید. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، به نظر من شما در آینده صرفاً به اتوبانی برای اروپا و آسیا تبدیل خواهید شد و در بهترین حالت همه ارکان حمل و نقل شما تماشاچی عبور اروپایی‌ها و آسیایی‌ها از کشورتان خواهند بود، آن هم تنها با پرداخت یک عوارض عبور.» بدون اینکه قصد تایید و یا تکذیب عقاید او را داشته باشیم، نظر خوانندگان را به این گفت‌وگو جلب می‌کنیم.



■ اگر آمریکا را کشور واحدی در نظر بگیرید، همسایگان ما مکزیک و کانادا - و با اغماض، کوبا- هستند، یعنی کشورهایی که بدون نیاز به ما، از راه دریا می‌توانند با هم تجارت کنند، اما در مورد ایران، برگ برنده در دست شماست که البته تاکنون به دلیل عدم توانایی فنی داخلی وسیع و عدم تلاش برای کسب این توانایی، این پتانسیل بدون استفاده باقی مانده است

■ اگر عراق بخواهد در آینده نفت خود را از طریق دریا صادر کند، بصره مختص صادرات نفت خواهد شد؛ زیرا فضای وسیعی برای بارگیری و تخلیه و ورود کشتی به آبراهش ندارد، پس این کشور شماست که باید سرویس بندرگاهی و زمینی مناسب به بخش‌های شمالی و اقلیم کردستان بدهد که البته اکنون هم به طور نامرتب و بدون برنامه‌ریزی این کار را می‌کند

آن است که این کشور از ۵۲ کشور ریز و درشت به هم چسبیده تشکیل شده است. وقتی فرضاً چند ایالت این کشور نیاز به کالایی - مثلاً کمباین- داشته باشند، ناگهان دو الی سه شرکت شروع به پژوهش کرده و ضمن ایجاد ارتباط تنگاتنگ با دانشگاه و صرف هزینه‌های لازم، اقدام به تولید کمباین می‌کنند. سپس تولید کمباین برای این ایالت‌ها شروع می‌شود و بعد در این میان، افرادی از دیگر کشورها پیدا می‌شوند که این شرکت‌های آمریکایی را پیدا کرده و همین کمباین تولید آمریکا را برای ایران، اوکراین، استرالیا یا... خریداری کرده و ارسال می‌کنند.

این افرادی که کالاهای آمریکایی را به دنیای بیرون می‌برند بیشتر مهاجر هستند یا بازرگانانی از کشورهای دیگر، و به این ترتیب کالایی که آمریکایی‌ها برای رفع نیاز داخلی خود ساخته‌اند مشتری خارجی هم پیدا می‌کند و وارد بازار جهانی می‌شود. در واقع آمریکا به‌جز مواردی که مربوط به فناوری‌های خاص و انحصاری می‌شود، تلاش چندانی برای ورود به بازارهای جهانی نمی‌کند، بلکه به دلیل رعایت استانداردهای بالای صنعتی، محصولات آمریکا در سایر کشورها هم هواخواه پیدا کرده است.

پس شما معتقد هستید آمریکا بیشتر از نظر تجاری به داخل چشم دارد تا بیرون و نقش آفرینی او در تجارت جهانی توسط بسیاری از تاجران و بازرگانانی از سایر کشورها رخ می‌دهد که محصولات آمریکایی را به کشور خودشان یا دیگر کشورها برده و معرفی می‌کنند.

■ حداقل می‌توانم بگویم که در موارد تجارت خرد، این چنین است.

پس چرا در مقام مقایسه، ایران را از نظر حمل‌ونقل برتر از آمریکا می‌پندارید؟

■ برتری معنای مختلفی می‌تواند داشته باشد، شما از نظر فناوری و نوع مدیریت و برنامه‌ریزی در حمل‌ونقل به دلیل وابستگی بسیار شدید صنعتی، شاید یک تا دو دهه با آمریکا فاصله دارید، اما در مورد موقعیت جغرافیایی، ایران بی‌نظیر است. شما همسایه برخی کشورها هستید که از نظر دسترسی به آب‌های بزرگ دنیا، به شما نیاز دارند. افغانستان عراق تازه از جنگ رها شده، برای بازسازی کشورشان نیاز به آب‌ها و بندرگاه‌های شما دارند، کشورهای آسیای میانه هم برای اثبات استقلال

پیش از اینکه پرسش‌هایم را شروع کنم می‌خواستم پرسم شما به‌عنوان یکی از کارشناسان امور جاده‌ای در ایالات متحده، تا چه حد در مورد موقعیت حمل‌ونقل جاده‌ای ایران آگاهی دارید؟

■ برای اینکه پاسخ روشنی به شما بدهم و البته روشی هم برای شما باشد که از آن طریق بتوانید حمل‌ونقل هر کشوری را بررسی کنید، باید به شما بگویم که من برای بررسی موقعیت حمل‌ونقل یک کشور در میان سایر کشورهای جهان، نگاهی به تاریخ آن کشور می‌اندازم. بررسی تاریخی کشور شما نشان می‌دهد که ایران موقعیت استراتژیکی داشته و دارد و محل عبور بوده است، حتی امپراتوری‌هایی همچون روم و یونان از غرب و چنگیزخان از شرق، زمانی که قصد داشتند به مقاصد دیگری حمله کنند از کشور شما عبور می‌کردند که یا در کشور شما زمین گیر شدند؛ مانند امپراطوری روم یا عبور کرده و ویرانی‌هایی نیز به بار آوردند؛ همچون چنگیزخان مغول و برخی هم در فرهنگ شما حل شدند؛ مثل اسکندر. حتی این موقعیت استراتژیکی با مرزبندی‌های جدید بخصوص پس از فروپاشی شوروی اهمیت بیشتری یافته است.

به نظر من هم‌اکنون نیز کشور شما از نظر موقعیت جغرافیایی حتی از کشور آمریکا نیز برجسته‌تر است و بهتر از ما می‌تواند تجارت خارجی داشته باشد.

واقعا موقعیت ایران از کشور شما بهتر است؟

■ یک انگاره اشتباهی که در بین همه کشورهای جهان در مورد آمریکا وجود دارد، این است که اغلب فکر می‌کنند آمریکا محل فناوری است و آمریکایی‌ها و شرکت‌هایشان نشسته‌اند و برای دنیا محصولات مختلف می‌سازند، اما واقعیت این نیست. ما که در صنعت حمل‌ونقل این کشور کار می‌کنیم با این امر در چالش هستیم.

شما به من بگویید، طبق آخرین آمار که سازمان تجارت آمریکا برای سال ۲۰۱۶ داده است، چند درصد تجارت آمریکا، تجارت داخلی است و چند درصد خارجی؟

آخرین آمار نشان می‌دهد که ۶۴ درصد تجارت در آمریکا بین ایالت‌های آمریکاست و ۳۹ درصد با خارج از آمریکا.

■ درست است و این ۳۹ درصد تجارت خارجی، ۲۴ درصد تجارت جهانی را شامل می‌شود. دلیلش

■ **من در ترکیه بوده‌ام، باور کنید به آن اندازه که شما از جنگ ترانزیتی و اقتصادی با ترکیه واهمه دارید، آنها چندین برابر از شما ترس دارند. در میان مدت اگر می‌خواهید یک سود حداقل برای کشورتان کسب کنید، بهتر است مسوولان شما یک استاندارد برای تناژ کامیون‌های ورودی به کشورتان تعریف کنند. ولی ظاهراً دولت شما دل به عوارض ورودی و عبوری بسته است**

■ **می‌توانید اعلام کنید کامیون خارجی ورودی به ایران نباید بیشتر از ۱۳ تن بار داشته باشد؛ کاری که در برخی ایالات آمریکا انجام می‌شود. این اتفاق سبب می‌شود کامیون ترک، آلمانی، سوئدی یا ... بیش از ۲۵ تن کالا را از کشورشان بارگیری نکنند و نتوانند مستقیماً با پرداخت صرفاً یک عوارض عبور، از طریق کشور شما بارش را تا کابل حمل کند**

خودشان و فاصله گرفتن از روسیه، سعی در پیدا کردن مسیرهای ترانزیتی دارند و بی‌شک شما بزرگترین راه عبور آنها هستید و البته نگاه دنیای آینده نیز به بازار این کشورهاست، اما اگر آمریکا را کشور واحدی در نظر بگیرید، همسایگان ما مکزیک و کانادا - و با اغماض، کوبا- هستند، یعنی کشورهایی که بدون واسطه‌گری آمریکا، از راه دریا هم می‌توانند با هم تجارت کنند، اما در مورد ایران، این شما هستید که برگ برنده را دارید که البته تاکنون به دلیل عدم توانایی فنی داخلی وسیع و عدم تلاش برای کسب این توانایی، این پتانسیل بالا بدون استفاده باقی مانده است.

کشور من، باید حمل و نقل بین ایالتی خود را - که به نوعی حمل و نقل داخلی شما محسوب می‌شود - تقویت کند و وقتی چنین کشوری بین ایالت‌ها قوی کار می‌کند، در عرصه جهانی نیز قوی ظاهر می‌شود؛ زیرا هر ایالت در کشور من مانند یک کشور است، ولی تحت قانون واحد فدرال. اگر کشور شما صنعتی شود می‌تواند مانند آمریکا کشورهای همسایه‌اش را که آنها نیز دچار فقر صنعتی هستند، تحت سیطره اقتصادی خود درآورد.

■ **اما عراق خودش دارای بندر بصره است و یا آذربایجان از طریق ترکیه به اروپا راه دارد.**

■ **ببینید، عراق بندرگاه بصره را دارد و اگر بخواهد در آینده نفت خود را از طریق دریا صادر کند که البته به صرفه‌ترین راهش هم همین است، بصره مختص صادرات نفت خواهد شد؛ زیرا فضای وسیعی برای بارگیری و تخلیه و ورود کشتی به آبراهش ندارد، پس بی‌گمان این کشور شماست که باید خدمات بندری و زمینی مناسب به بخش‌های شمالی و البته اقلیم کردستان عراق بدهد که البته اکنون هم به طور نامرتب و بدون برنامه‌ریزی این کار را می‌کند. شما باید کاری کنید که مسیر شما برای عراقی‌ها به صرفه باشد. این مدیریت بسیار خوبی می‌خواهد.**

در مورد ترکیه و آذربایجان هم اگر شما بندرگاه و مسیر زمینی و ریلی قوی داشته باشید، ترکیه ترجیح می‌دهد برای ورود کالاهای تجاری از شرق کشورش (مانند چین، کره، ژاپن و...) از خاک و بندرگاه‌های شما استفاده کند تا بندرگاه‌های خودش؛ زیرا فاصله دریایی بسیاری با این کشورها دارد و طول کشورش هم زیاد است. شما باید بتوانید این موارد ضعیف و قوت را شناسایی کرده

و مدیریت کنید. اینها اصلاً وارداتی نیستند. در حال حاضر، یکی از چالش‌های ترانزیت ایران به اروپا، کشور ترکیه است که مشکلات خاصی در مسیر برای رانندگان ایجاد می‌کند؛ نظیر دزدی کالا، عدم رسیدگی به شکایت و به تازگی هم عدم امنیت و... آیا این نشان نمی‌دهد که موقعیت جغرافیایی ما برای ترک‌ها چندان اهمیت ندارد؛ زیرا ما نیز به آنها وابسته هستیم؟

■ **اشتباه از شماست. اما شما هرگز از کارهایتان ارزیابی درازمدت ندارید؛ مثلاً اگر اکنون گوجه‌فرنگی سود می‌دهد همه می‌گویند گوجه می‌کاریم، اما کسی نمی‌گوید بهتر است من گوجه‌ها را رب کنم تا روزی که گوجه کم شد بفروشم و به این ترتیب شروع به خرید گوجه کند. من از شما می‌پرسم، تعداد کامیون‌های عبوری ترک و اروپایی برای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه و البته کامیون‌های خارجی وارداتی به کشور شما و برگشت آنها به کشورشان، بیشتر است یا کامیون‌های صادراتی شما به اروپا؟ زیرا فکر می‌کنم شما برای رفتن به اروپا، از خاک ترکیه عبور می‌کنید.**

■ **من آمار دقیقی در این مورد ندارم.**

■ **ولی من ندیده‌ام که شما می‌گوییم کامیون‌های عبوری از کشور شما و واردات شما بین ۶ تا ۷ برابر بیشتر از کامیون‌های صادراتی شما از ایران به اروپاست.**

■ **از کجا اینقدر مطمئن هستید؟**

■ **زیرا میزان مشارکت اقتصادی و صنعتی بودن کشور شما در جهان مشخص است. به هر حال من اگر هموطن شما بودم، به عنوان یک تئوری پرداز، چندین راه به نظر می‌رسید. اگر شما می‌خواهید از توان جغرافیایی کشورتان نهایت بهره را ببرید، باید برنامه کوتاه‌مدت و درازمدت داشته باشید.**

من در ترکیه بوده‌ام، باور کنید به آن اندازه که شما از جنگ ترانزیتی و اقتصادی با ترکیه واهمه دارید، آنها چندین برابر از شما ترس دارند. در برنامه میان‌مدت، اگر می‌خواهید یک سود حداقل برای کشورتان کسب کنید، بهتر است دولت یا هر سازمان مسئولی یک استاندارد برای تناژ کامیون‌های ورودی به کشور تعریف کند، ولی دولت شما حتی دوست ندارد شرکت‌های خصوصی شما در این زمینه درگیر باشند و سود کنند و همه سود را برای خودش می‌خواهد و دل به عوارض ورودی و عبوری بسته است.

■ شما باید میزان ارزش صادراتی و هزینه خروج از کنوانسیون تیر را برآورد کنید و سپس ببینید تعداد کامیون‌های عبوری شما چقدر است و براساس آن تصمیم بگیرید. البته قبل از هر اقدامی گمرک شما باید یک سازوکار قوی برای روند جدید خروج از کنوانسیون تدوین کند تا میل و رغبت کامیون‌های اروپایی برای عبور از کشور شما باقی بماند

■ اگر دولت شما می‌خواهد کمکی به شرکت‌های کامیون‌دار داخلی بکند، باید بگوید فقط کامیون‌ها با پلاک ایران اجازه بارگیری تا ۲۵ تن را دارند، اینجا کشور شماست و اختیاراتش را دارید. پس کامیون خارجی مجبور به سپردن بار به یک کامیون‌دار داخلی می‌شود

کامیون‌داران شما تحویل دهند تا ترکیه. اگر این اتفاق بیفتد، بنابراین ترکیه هم می‌تواند مقابله به مثل کند.

■ برای کشور شما که صادراتش به اروپا محدود است چه اهمیتی دارد؟ بار را تا مرز خودتان ببرید و تحویل کامیون‌های ترک بدهید تا به هر مقصدی در اروپا ببرند. در درازمدت سود شما بیشتر است. در بدترین حالت، می‌توانید یک شرکت کامیونی در ترکیه یا در کشوری دیگر در اروپا ثبت کنید، آن شرکت می‌تواند کار حمل همان تعداد کانتینر صادراتی شما را از مرزتان با ترکیه تا هر محلی در اروپا انجام دهد، دقیقاً همان کاری که ترک‌ها با حمل و نقل آلمان کرده‌اند. به نظر من، شما می‌توانید با قدرت برای محموله‌های صادراتی خود به کل اروپا اقدام کنید. من مهاجران ایرانی بسیاری با تابعیت دوگانه می‌شناسم که حاضر به رانندگی در شرکتی از این دست برای کشورشان هستند.

ترک‌ها هم می‌توانند همین روش را در پیش بگیرند و در کشور ما شرکت ثبت کنند.

■ اما پول و اشتغال‌زایی عاید کشور شما می‌شود و مالیاتش به جیب شما می‌رود؛ زیرا اینقدر که ایرانی در خارج از کشور وجود دارد، ترک یا بلغار یا آلمانی در ایران نیست. در ضمن ترک‌ها از کنوانسیون تیر بیرون نمی‌آیند؛ زیرا داد و ستد آنها با اروپا بالاست. هر وقت کشورتان از نظر اقتصادی و صنعتی به جایگاهی رسید که میزان صادراتتان به میزان کالاهای عبوری و واردات غلبه کرد، بروید عضو کارنه‌تیر شوید، اما از برنامه درازمدت خود برای غلبه بر بازار منطقه نباید غافل باشید که سود اصلی در بسیاری زمینه‌ها در آن است.

البته این را اضافه کنم که نظرات من به اندازه دانش و آگاهی است که در مورد کشور شما دارم، وگرنه وقتی برای اجرا اقدام می‌کنیم باید ریز قانون‌ها و توانمندی‌های کشور بررسی و در صورت لزوم اصلاح شوند و بدون تبصره و بند و نیم‌بند که سبب دور زدن قانون خواهند شد، اجرا شود. شاید هزینه این تغییرات قانونی برای کشور شما زیاد باشد، باید ببینید در ظرف زمانی چند وقت با اجرای درست و کامل قانون شما قادر به جبران هزینه‌ها هستید.

به نظر من، گمرک شما باید فرآیندهای انجام امور گمرکی خودش را بر پایه منافع کشورتان و نه منافع کشورهای اروپایی یا آسیایی یا هر جای دیگری، بازبینی کند و از آن روش‌های سنتی و

می‌توانید اعلام کنید کامیون خارجی ورودی به ایران نباید بیشتر از ۱۳ تن بار داشته باشد؛ کاری که در برخی ایالات آمریکا انجام می‌شود و کامیون‌ها با تناژ کمتر از سایر ایالت‌ها اجازه بارگیری یا عبور دارند. این اتفاق سبب می‌شود کامیون ترک، آلمانی، سوئدی یا ... بیش از ۲۵ تن کالا را از کشورشان بارگیری نکنند و نتوانند مستقیم با پرداخت یک عوارض عبوری خشک و خالی در کشور شما بارش را تا کابل حمل کنند، بلکه در مرز بازرگان به دلیل استاندارد کشور شما متوقف شود.

بدین ترتیب، آن شرکت خارجی دو راه بیشتر ندارد؛ یک راه این است که به جای یک کامیون دو کامیون از کشور شما عبور دهد، اما در عین حال به دلیل طول جغرافیایی زیاد باید سوخت بیشتری نیز در مسیر اروپا تا مرز شما بسوزاند، بنابراین ارسال دو کامیون برایش به صرفه نخواهد بود و به این ترتیب ترجیح می‌دهد بار را تا مرز ایران بیاورد و اگر دولت شما بخواهد کمکی به شرکت‌های کامیون‌دار داخلی بکند، می‌گوید فقط کامیون‌ها با پلاک ایران اجازه بارگیری تا ۲۵ تن را دارند، اینجا کشور شماست و اختیاراتش را دارید. پس کامیون خارجی مجبور به سپردن بار به یک کامیون‌دار داخلی می‌شود.

اینجا یک مشکل وجود دارد، ما عضو کنوانسیون تیر هستیم که اجازه تغییر در تناژ بارگیری محموله‌ها را نمی‌دهد.

■ برای همین پرسیدم که آیا آماری از صادرات کشور خود به اروپا دارید یا خیر؟ به نظر من، این کارنه‌تیر بیشتر به نفع طرف اروپایی‌هاست تا شما؛ زیرا در سال فرضاً ۱۰۰۰ دستگاه کامیون شما بابت صادرات تا اروپا می‌رود، اما شما با کارنه‌تیر اجازه عبور ۱۰۰ هزار کامیون اروپایی را از کشورتان داده‌اید.

اگر اروپایی‌ها بار را تا ترکیه بیاورند و سپس آن را در دو کامیون ترک با وزن و استاندارد ایران تخلیه کنند و به این طریق بخواهند از ایران عبور کنند، آنگاه باز ترک‌ها سود کرده‌اند.

■ خیر؛ زیرا در این صورت دو کامیون ترک از کشورتان عبور می‌کند و این یعنی دو عوارض عبوری برای یک بار. در مرحله بعد باید هزینه سوخت کامیون خارجی و عوارض عبوری را به گونه‌ای تنظیم کنید که کامیون‌های اروپا ترجیح دهند از استاندارد شما استفاده کنند و بار را به

■ به نظر من، مشکلی که ایرانی‌ها دارند این است که آنها کارها و مشکلات کوچک را آنقدر بزرگ می‌کنند که از نظر ذهنی لاینحل به نظر می‌رسد، بنابراین یا از درگیر شدن با آن منصرف می‌شوند، یا به خاطر حل آن، آنقدر بزرگ‌نمایی می‌کنند که به ملتشان، چنین تلقین شود که نهایت توان این ملت همین بوده است

نیاز به گرفتن آمار داریم و اینکه آیا این کار به نفع کشور ما هست یا خیر.

■ بله؛ آمار نداشتن یعنی شما نابینا هستید و تصمیم شما یک تصمیم احساسی است، شما باید میزان ارزش صادراتی و هزینه خروج از کنوانسیون تیر را برآورد کنید و سپس ببینید تعداد کامیون‌های عبوری شما چقدر است و بر اساس آن تصمیم بگیرید. البته قبل از هر اقدامی گمرک شما باید یک سازوکار قوی برای روند جدید خروج از کنوانسیون تدوین کند تا میل و رغبت کامیون‌های اروپایی برای عبور از کشور شما باقی بماند، هر چند در حال حاضر چاره‌ای ندارند.

به نظر من، مشکلی که ایرانی‌ها دارند این است که آنها کارها و مشکلات کوچک را آنقدر بزرگ می‌کنند که از نظر ذهنی لاینحل به نظر می‌رسد، بنابراین یا از درگیر شدن با آن منصرف می‌شوند، یا آن مشکل کوچک را با تلاش خودشان یا با استفاده از کمک دیگران حل می‌کنند و سپس بخاطر حل آن، آنقدر بزرگ‌نمایی می‌کنند و شعار و نمایش می‌دهند که به ملتشان، چنین تلقین شود که نهایت توان این ملت همین بوده و نباید از خودشان فراتر از این توقع داشته باشند.

شرکت‌های حمل و نقل شما همگی یک کار مشابه می‌کنند. حمل کالا به انواع روش‌های دریایی و زمینی و هوایی، در حالی که در کشورهای صنعتی، شرکت‌های حمل و نقل ما سهام‌دار تولیدکنندگان می‌شوند و در امر پژوهش و تحقیق اولیه براساس نیاز مصرفی حمل و نقل سرمایه‌گذاری می‌کنند و پس از رفع نیاز خود، آن را به سایر شرکت‌های داخلی نیز می‌فروشند؛ ضمن این که و بالاتر از آن به دلیل رعایت استانداردهای بالا، برخی از محصولات توسط کشورهای دیگر سفارش داده و خریداری می‌شود. این یعنی نیاز، تعریف شده، برنامه‌ریزی و طراحی‌های نخستین صورت گرفته، آمار صرفه اقتصادی در نظر گرفته شده و سپس به سمت فاز تحقیق علمی و ساخت و دیدن الگوهای سایر کشورها و البته نقش‌آفرینی و ابتکار عمل گام برداشته شود. اگر می‌خواهید در منطقه به‌عنوان قدرت حمل و نقل در همه زمینه‌ها مطرح شوید، محکوم به این کار هستید.

اما مگر این کارها مربوط به بخش صنعت یک کشور نیست؟

■ بله هست، اما صنعت شما نمی‌داند اصلاً شما در حال حاضر به چه چیزهایی نیاز دارید، شما

باید صنعت تولید مایحتاج حمل و نقل را بیدار کنید. در واقع وارد بحث تکنولوژی حمل و نقل شوید. وقتی سازنده باشید می‌توانید استاندارد تولید و روند قانونی را در کشور خودتان آنطور که به نفع شماست تغییر دهید. به آرامی در بازارهای کشورهای همسایه خود نفوذ کنید و سیستم حمل و نقل و انبارداری آنها را تبدیل به استاندارد و سبک خود کنید.

چرا فکر می‌کنید مسوولان ایرانی این را نمی‌دانند؟

■ چون رفتارشان نشان می‌دهد که نمی‌دانند. شما نگاه کنید، چند شرکت کامیون‌ساز اروپایی در کشور شما آمده‌اند و سرمایه‌گذاری‌هایی برای ساخت ۴۰ درصدی قطعات بر طبق استاندارد خود کرده‌اند و انواع کامیون‌های اروپایی را در کشور شما می‌سازند؛ در واقع آنها دارند شما را مستعمره حمل و فن‌آوری خود می‌کنند و مسوولان بخش خصوصی شما برای سوددهی کوتاه‌مدت از آن استقبال می‌کنند؛ در حالی که شما نیاز دارید تا گروه‌های حمل و نقلی متشکل از شرکت‌های بزرگ و کوچک حمل و نقلی وارد سرمایه‌گذاری در بخش تولید شوند و با تعریف استاندارد برای صنعت و باکیفیت علمی روز اقدام به تولید بر پایه استانداردهای خود کنند.

چرا شرکت‌های شما صندوق سرمایه‌گذاری در صنعت ندارند؟ چرا صنعت حمل و نقل شما اصلاً بانک ندارد؟ و بسیاری پرسش‌ها از این دست. من هشدار نمی‌دهم چون آنجا کشور من نیست، اما دانش من می‌گوید شما در حال انهدام صنعت حمل و نقل و تولید فناوری آن در کشور خود هستید. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، به نظر من شما در آینده صرفاً به اتوبانی برای اروپا و آسیا تبدیل خواهید شد و در بهترین حالت همه ارکان حمل و نقل شما تماشاچی عبور اروپایی‌ها و آسیایی‌ها از کشورتان خواهند بود، آن هم تنها با پرداخت یک عوارض عبور. اگر دقت کنید صدای پای کامیون‌های برقی به گوش می‌رسد و شما هنوز در ساخت موتور دیزل دست نیاز به سوی اروپایی‌ها، کره‌ای‌ها و چینی‌ها دراز می‌کنید!

ماخذ: پایگاه خبری ایران چهارراه. این سایت خبری نزدیک به دو سال است که با مالکیت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و کاملاً ایرانی در کشور ایالات متحده و در شهر دالاس راه‌اندازی شده است.

روندهای اتحادیه‌های بین‌کشوری که در دوره‌ای رواج داشت عبور کند. این اندیشه که پیوستن به هر کنوانسیون یا اتحادیه‌ای خوب است را کنار بگذارید، آن کنوانسیون و همکاری را بررسی کنید و ببینید منافع و ضررهایش چیست. ضمن اینکه یک کنوانسیون ممکن است در بازه زمانی خاص، منافع و ضررهایش برای شما دستخوش تغییر و تحول شود. حداقل در حال حاضر که کشور شما در جایگاهی نیست که صادرات وسیع و پر سود به کشورهای دیگر داشته باشد، باید از موقعیتی که کشور شما را در مسیر تردد کالاهای کشورهای دیگر قرار داده است به بهترین روش استفاده کنید. شک نکنید باقی‌ماندن کشور شما در کنوانسیون تیر شاید سبب شود اروپا و ترکیه و سایر کشورهای اروپایی شما را تحویل بگیرند و تشویقتان کنند، اما به چه قیمتی؟ به قیمت سرمایه‌ای که شما از دست می‌دهید و آنها با پرداخت هزینه اندکی از کشور شما فقط رد می‌شوند.

البته ما برای گرفتن چنین تصمیمی بی‌گمان

باما، آسایش خاطر از آن شماست



- صدور بیمه بدنه و موتور (H&M) تحت کلوزهای ۲۸۰، ۲۸۹ و ۳۴۴ انواع شناور باری، یدک کش، سوپلای بوت، بارج و مسافری در اقساط ۸ ماهه
- صدور گواهی Wreck Removal ، CLC (جا به جایی شناور غرق شده) و گواهی P&I
- صدور انواع بیمه نامه باربری وارداتی و صادراتی، همکار شرکت های پتروشیمی

بیمه گر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای



شرکت سایه امن البرز

تهران، خیابان سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، واحد ۲۵
تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ و ۸۸۷۴۱۸۲۷ فکس: ۸۸۵۲۶۹۳۷
www.sayehamnborz.com





توسعه لجستیک ایران به عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی کشور، موجب پررنگ شدن سهم ایران در تجارت بین‌الملل از طریق تبدیل شدن به گذرگاه ترانزیتی منطقه و جهان خواهد شد، نقشی که اکنون ترکیه ایفا می‌کند. از طرف دیگر، تبدیل شدن ایران به هاب تجاری منطقه از طریق توسعه لجستیک، ایران را به عنوان یکی از بازیگران اصلی تجارت بین‌الملل معرفی خواهد کرد، این هم نقشی است که اکنون امارات به عهده گرفته است.

با دکتر بهزاد نجفی، تحلیلگر اقتصاد حمل و نقل گفت‌وگویی داشتیم تا شاخص عملکرد لجستیک (LPI) کشورهای ترکیه و امارات را برای ما ارزیابی کند. بررسی‌هایی که دکتر نجفی با تیم تحقیقاتی خود انجام داده‌اند، راهنمای بسیاری خوبی برای اقدامات استراتژیک ایران در جهت توسعه لجستیک خواهد بود؛ البته به شرط آن که متولی مشخص لجستیک در کشور به درستی شناخته شود.

گفت‌وگو با یک تحلیل‌گر اقتصاد حمل و نقل
درباره چشم‌انداز لجستیک در ایران

آموزه‌های ترکی - عربی لجستیک



موانعی مانند رکود جهانی نیز روی تصمیماتشان تاثیرگذار نبوده و در توسعه زیرساخت‌ها وقفه ایجاد نکرده است. همچنین مدیریت یکپارچه‌ای در امارات حاکم است و در واقع حرف اول و آخر را افراد و سازمان‌های محدودی می‌زنند. مانند ما تعدد سازمان و ارگان‌های ذی‌نفع و ذی‌مدخل ندارند. مثلاً همین منطقه آزاد جبل‌علی؛ هم منطقه اقتصادی است و هم فرودگاه مهم باری منطقه و بندر جبل‌علی در آنجا قرار گرفته، ولی همه آنها زیر نظر یک مدیریت واحد اداره می‌شوند. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی روی پروژه‌های زیرساختی این کشور نیز به نوعی تامین مالی پروژه‌ها را ضمانت کرده و باعث شده پروژه‌ها طبق زمان‌بندی اولیه به نتیجه رسیده و مورد بهره‌برداری قرار گیرند. این نکات کلیدی در امارات است. کشور ترکیه در بحث لجستیک سابقه طولانی‌تری دارد. این کشور تلاش کرده تا بخشی از کارخانجات

به ضعف‌های مهم کشورمان در این زمینه بیش از پیش پی بردیم. براساس ارزیابی‌های بانک جهانی وضعیت ایران قبل از سال ۲۰۱۶ رو به افول بوده، ولی در سال ۲۰۱۶ اندکی بهبود در زمینه‌های مرتبط با IT و امور گمرکی را نشان می‌دهد، هرچند در مجموع به نسبت کشورهای پیشرو همسایه و دنیا عقب هستیم.

ترابران: عوامل موفقیت لجستیکی کشورهای ترکیه و امارات چه بود؟

عوامل موفقیت در هر کشوری متفاوت است و منحصر به یک یا دو عامل هم نیست، بلکه مجموعه‌ای از عوامل دست‌به‌دست هم می‌دهند تا لجستیک یک کشور، جایگاه و نقش اصلی خود را در تجارت داخلی و بین‌المللی ایفا کند. امارات ویژگی‌های منحصر به خود را دارد و با ترکیه متفاوت است. عمده‌ترین ویژگی امارات این است که سرمایه‌گذاری کلانی روی زیرساخت داشته و

ترابران: شما مطالعاتی در حوزه لجستیک در امارات و ترکیه داشتید. از نتایج به دست آمده در این بررسی‌ها برایمان بگویید.

از نظر من، امروز در دنیای تجارت، لجستیک حرف اول و آخر را می‌زند. به عبارت دیگر، در حال حاضر امکان ندارد کشور پیشرفته‌ای را پیدا کنیم که لجستیک پیشرفته‌ای نداشته باشد. همین نکته باعث شد که ما با تعمق بیشتری، عملکرد کشورهای مختلف را در این زمینه مورد مطالعه قرار دهیم. سپس با اقدامات و بررسی‌های بانک جهانی و ملاک ارزیابی آنها در خصوص مقوله عملکرد لجستیک آشنا شدیم؛ اینکه به چه صورتی و با چه روش‌های عملیاتی می‌توان کشورها را پایش و در نهایت سطح‌بندی کرد و این سطح‌بندی چه رابطه‌ای با تجارت و اقتصاد کشورها دارد. ما براساس همین سطح‌بندی‌ها، عملکرد لجستیک ترکیه، امارات و ایران را مورد ارزیابی قرار دادیم و

■ در ترکیه تمرکز بر پایانه محور کردن سیستم حمل و نقل است. مشابه بسیاری از کشورهای پیشرفته اروپایی، ترکیه به اهمیت و نقش پایانه‌ها پی برده، هرچند ضعف‌های موجود در سیستم ریلی این کشور به خصوص بین بنادر و مراکز تولید، مانعی بر سر راه توسعه حمل ترکیبی این کشور است

■ طبق مطالعه‌ای که در ترکیه و توسط فعالان صنعت حمل و نقل ترکیه صورت گرفته به نظر می‌رسد با توجه به جهت‌گیری‌های کلی در اتحادیه اروپا که روی حمل بار از طریق ریل متمرکز است و از جاده بیشتر به عنوان فیدرهای اول و آخر مسیر استفاده می‌شود، دیگر وقت آن رسیده که ترکیه تغییر مسیر داده و از جاده روی ریل برود

و صنایع مهم اروپا مانند صنایع خودروسازی، مواد شوینده و پاک‌کننده، منسوجات، زیورآلات و ... را در داخل مرزهای خود مستقر کند. از این طریق، هم اشتغال پایدار و توسعه ایجاد کرده و هم به نوعی زنجیره لجستیک منطقه را تحت الشعاع قرار داده است. همچنین این کشور از نظر موقعیت جغرافیایی در مسیر استراتژیک تردد آسیا به اروپا قرار دارد و بنادر و مسیرهای عبور و مرور این کشور از گذشته‌های دور در زنجیره حمل و نقل و لجستیک، مؤثر و نقش‌آفرین بوده‌اند.

ترکیه در زمینه حمل و نقل جاده‌ای سرمایه‌گذاری بسیاری کرده و حتی اکنون نیز سرمایه‌گذاری‌های آنها روی جاده متمرکز است که شاید در بلندمدت چندان سیاست صحیحی هم نباشد. به دلیل اینکه در نهایت اقتصاد مقیاس در جاده ایجاد نمی‌شود. هزینه‌های اجتماعی حمل و نقل جاده‌ای هم مانند بحث آلودگی‌های زیست‌محیطی و تصادفات و امثال آنها بسیار زیاد است.

از نکات مهم دیگری که در رابطه با کشور ترکیه می‌توان اشاره کرد، تمرکز بر پایانه محور کردن سیستم حمل و نقل این کشور است. در واقع مشابه بسیاری از کشورهای پیشرفته اروپایی، ترکیه به اهمیت و نقش پایانه‌ها پی برده هرچند ضعف‌های موجود در سیستم ریلی این کشور به خصوص بین بنادر و مراکز تولید، مانعی بر سر راه توسعه حمل و نقل ترکیبی این کشور است. وجود شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات مختلف لجستیکی از جمله دیگر مشخصه‌های کشور ترکیه است و به تعبیری ترکیه از حسن همجواری با اتحادیه اروپا در این زمینه بهره کافی را برده و خود را با استانداردهای این اتحادیه تا حد زیادی تطابق داده است.

ترابران: به چه دلیل، ترکیه بیشتر در بخش جاده‌ای سرمایه‌گذاری کرده است؟

■ سرمایه‌گذاری در بخش جاده، سهل‌الوصول‌ترین شکل سرمایه‌گذاری حمل و نقل است؛ چرا که کاملاً منعطف است. مانند خط راه‌آهن نیست که حتماً باید خط مابین مبدا و مقصد مشخصی ایجاد و ناوگان هم تأمین شود تا امکان بهره‌برداری وجود داشته باشد. طبیعتاً استقرار سیستم ریلی و جا انداختن آن کار زمان‌بری برای این کشور بوده است، برای همین به دنبال جاده رفتند تا زودتر به نتیجه دلخواه و کسب سهم موردنظر از بازار منطقه برسند. تا همین اواخر نیز موفق بودند، ولی طبق مطالعه‌ای که در ترکیه و توسط فعالان صنعت

حمل و نقل ترکیه صورت گرفته، به نظر می‌رسد با توجه به جهت‌گیری‌های کلی در اتحادیه اروپا که روی حمل بار از طریق ریل متمرکز است و از جاده بیشتر به عنوان فیدرهای اول و آخر مسیر استفاده می‌شود، دیگر وقت آن رسیده که ترکیه تغییر مسیر داده و از جاده روی ریل برود. وقتی برنامه بلندمدت ریلی ترکیه را نگاه می‌کنید مشخصاً روی توسعه راه‌آهن سریع‌السیر بسیار تمرکز شده است، ولی حمل و نقل سراسری بار از طریق ریل جای کار زیادی در این کشور دارد.

ترابران: تمرکز کشور امارات روی کدام مدل از حمل و نقل است؟

■ با توجه به اینکه امارات کشور بسیار کوچکی است طبیعتاً تمرکز آن عمدتاً روی دریا و تجارت خارجی از طریق دریا و بخشی هم از طریق هوا است. به همین دلیل فرودگاه جبل علی و فرودگاه خلیفه را ایجاد کردند که به تعبیری بزرگترین فرودگاه‌های باری دنیا محسوب می‌شوند. اماراتی‌ها روی حمل محصولات که نسبت ارزش به وزن زیادی دارند سرمایه‌گذاری‌های ویژه‌ای کرده‌اند؛ از قطعات کامپیوتری و الکترونیکی، دارو و منسوجات گرفته تا عطر و ادکلن و لوازم آرایشی و بهداشتی که حجمی کوچک ولی ارزشی بالا دارند.

شاید بتوان گفت آنها به دنبال نهادینه کردن حمل و نقل ترکیبی هوا و دریا هستند. حتماً می‌دانید بخش عمده‌ای از عطرهای مصرفی ایران، در کشورهای حاشیه خلیج از جمله امارات پر می‌شوند و به شکل Re-export به بازارهای منطقه‌ای می‌آیند هرچند مواد اولیه آنها از کشورهای دیگری همچون فرانسه تأمین می‌شوند. بنابراین می‌توان گفت امارات در این حوزه و کلاً استقرار خدمات مولد ارزش افزوده بسیار فعال بوده است.

ترابران: ارزیابی‌های شما چه شاخص‌هایی داشته و ترکیه و امارات هر کدام در این زمینه چه پیشرفت‌هایی داشته‌اند؟

■ شش شاخص برای سنجش عملکرد کشورها مورد ارزیابی قرار می‌گیرند که این شش شاخص به نوعی تمام موارد مهم مورد نیاز برای ارزیابی وضعیت لجستیکی را پوشش می‌دهند.

لجستیک به‌عنوان یک فرآیند عبارت است از اطمینان از قرار گرفتن هفت مطلوب در کنار هم: موجودی محصول مطلوب، به مقدار مطلوب، با کیفیت مطلوب، در شرایط مطلوب، در مکان مطلوب، در زمان مطلوب، با هزینه مطلوب. در



■ **براساس ارزیابی‌های بانک جهانی، وضعیت ایران قبل از سال ۲۰۱۶ رو به افول بوده، ولی در سال ۲۰۱۶ اندکی بهبود در زمینه‌های مرتبط با IT و امور گمرکی را نشان می‌دهد، هرچند در مجموع به نسبت کشورهای پیشرو همسایه و دنیا عقب هستیم**

■ **عمده‌ترین ویژگی امارات این است که سرمایه‌گذاری کلانی روی زیرساخت داشته و موانعی مانند رکود جهانی نیز روی تصمیماتشان تاثیرگذار نبوده است. همچنین حرف اول و آخر را افراد و سازمان‌های محدودی می‌زنند. مثلا منطقه آزاد جبل‌علی؛ هم منطقه اقتصادی است و هم فرودگاه مهم باری منطقه و بندر جبل‌علی هم در آنجا قرار گرفته، ولی همه آنها زیر نظر یک مدیریت واحد اداره می‌شوند**

به زمان تریخ‌ص و امور مربوط به مرز را به حداقل برساند که در این مسیر، موفق هم بوده است. آماری که ما به دست آوردیم کاملا نشان می‌دهد که در حوزه کالاهای مختلف چه واردات و چه صادرات توانسته به یک همگرایی برسد و این همگرایی به نوعی قابل قیاس با کشورهای پیشرفته است.

بحث ارائه حمل‌ونقل با قیمت‌های رقابتی، از جمله دیگر مباحث حائز اهمیت است. در مباحث مهندسی می‌گویند هر کاری را می‌شود انجام داد منتهی به قیمت خودش، در حمل‌ونقل نیز به همین صورت است. شما هر کالا را به هر شکلی می‌توانید حمل کنید، اما نکته اینجاست که شرایط حمل آن باید رقابتی باشد که این هم وابستگی زیادی، به نحوه مدیریت، کیفیت خدمات و زیرساخت دارد. به نظر می‌رسد ما در این زمینه، بسیار عقب هستیم. در حال حاضر، بسیاری از کریدورهای ما قادر به رقابت با کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی به لحاظ هزینه و زمان نیستند.

اکنون ردیابی و رهگیری کالا در همه دنیا چه در پایانه کانتینر و چه پایانه‌های ترکیبی جاده‌ای و ریلی مرسوم است. رهگیری و ردیابی وضعیت بار و اطمینان از زمان‌بندی سفر به شدت برای صاحب کالا اهمیت داشته و در انتخاب او موثر است. در این حوزه هم باید بسیار تلاش کنیم. البته ما معمولا در مسائل تکنولوژیک زیاد عقب نیستیم چون یک پکیجی را می‌آوریم و مونتاژ می‌کنیم و جواب می‌دهد، ولی جایی که پای تعمیرات و نگهداری این سیستم‌ها و یا هماهنگی و مدیریت به میان می‌آید، ضعف زیادی داریم.

ترابران: این مطالعه چه توصیه‌هایی برای ارتقای لجستیک ایران خواهد داشت؟

■ برای ایران شاید بتوان به چند نکته اشاره کرد که یکسری برآمده از مطالعه تجربه امارات و یک بخش هم با توجه به تجربه ترکیه است. از تجربه امارات می‌توان نتیجه گرفت که ما حتما به سرمایه‌گذاری بر روی زیرساخت‌ها نیاز داریم. به‌خصوص در عرصه حمل و نقل ریلی که طبیعتا اعتبارات لازم برای آن را نداریم و باید به دنبال منابع دیگری غیر از بودجه‌های عمرانی دولت باشیم. در این رابطه، هم کشور ترکیه و هم کشور امارات به شدت وابسته به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی هستند و ما هم برای تامین مالی پروژه‌های زیرساختی خود چاره جز این نداریم. هرچند

این فرآیند باید یکسری مواد اولیه برای تولیدکننده حمل و سپس طی پروسه‌ای تبدیل به محصول نهایی شده و به دست مصرف‌کننده برسد.

اما این انتهای مسیر نیست؛ در ادامه، محصولی هم که به دست مصرف‌کننده رسیده، مجددا قابل تبدیل به مواد اولیه است. این چیزی است که به آن Reverse logistic می‌گویند و ما اساسا فاقد آن هستیم. در واقع عملیاتی که در ایران تحت عنوان لجستیک شناخته می‌شود، تنها لجستیک مستقیم است؛ در حالی که اکثر محصولاتی که در اروپا تولید می‌شوند دوباره از طریق فرآیندهای لجستیکی، به چرخه تولید برمی‌گردند.

یکی از نکات مهم در این زنجیره، زیرساخت است. شما نمی‌توانید بدون وجود زیرساخت‌های مناسب و قابل اعتمادی که قادر به ارائه خدمات دارای صرفه اقتصادی هستند، انتظار لجستیک خوبی داشته باشید. کیفیت این زیرساخت شامل انبارها، تجهیزات تخلیه و ... مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. از سوی دیگر، یک بخش از زیرساخت‌ها در خود عملیات حمل‌فیزیکی خلاصه می‌شود و بخش دیگری از آن مرتبط با انتقال جریان اطلاعات و داده است که آن بخش نیز بسیار اهمیت دارد؛ یعنی ما در کنار جریان عادی کالا حتما یک جریان اطلاعات - از تامین‌کننده تا تولیدکننده (فروشنده) تا مصرف‌کننده (خریدار) و به تبع حمل‌کننده و فرورادر حمل هم داریم که ارزیابی نحوه عملکرد این حوزه نیز بسیار حائز اهمیت است.

بخش دیگری از ارزیابی زیرساخت‌ها به ناوگان مربوط می‌شود. یکی از نقایص مهم ما در بحث ناوگان جاده‌ای و مدیریت آن است که به شکل «راننده مالک» اداره می‌شود و باعث شده که نتوانیم این قضیه را مدیریت کنیم. وقتی طرف حساب شما یک یا دو و حتی ده مجموعه است می‌شود به نوعی آن را مدیریت کرد، ولی زمانی که با ۲۰۰ یا ۳۰۰ هزار نفر در ارتباط هستید، کار واقعا سخت می‌شود و برنامه‌ریزی آن ایجاد مشکل می‌کند.

بحث دیگر بحث گمرکات و خدمات مرزی است. امارات به دنبال سیستم‌های روز دنیا رفته و ترکیه نیز روی بهبود و سرعت فرآیندهای گمرکی و خدمات مرزی بسیار کار کرده است. قابل برنامه‌ریزی و قابل پیش‌بینی بودن زنجیره حمل و نقل، در بحث‌های گمرکی بسیار اهمیت دارد و باعث می‌شود صاحب کالا به مسیر شما اطمینان کند. ترکیه تلاش کرده نوسانات مربوط

■ امارات و ترکیه روی بهبود و سرعت فرآیندهای گمرکی و خدمات مرزی بسیار کار کرده‌اند. قابل برنامه‌ریزی و قابل پیش‌بینی بودن زنجیره حمل و نقل، باعث می‌شود صاحب کالا به مسیر شما اطمینان کند. ترکیه تلاش کرده نوسانات مربوط به زمان ترخیص و امور مربوط به مرز را به حداقل برساند که در این مسیر، موفق هم بوده است

پیچیدگی‌ها و پیش‌نیازهای خاص خود را دارد. بحث ارتقای کیفیت زیرساخت‌ها و خدمات جنبی زنجیره حمل نیز اهمیت دارد. در واقع باید شرایطی مهیا شود تا ناوگان باری عبوری از کریدورهای حمل ما خدمات با کیفیت مطلوب دریافت کنند. همچنین بهینه کردن شبکه توزیع کالا نیز اهمیت دارد. ایده ایجاد پایانه‌های ترکیبی هم از همین جا نشأت می‌گیرد.

موضوع دیگر، زمان‌بندی بسیار دقیقی است که اماراتی‌ها در مورد پروژه‌های عمرانی خود دارند؛ پروژه‌های ۷ ساله ما ۱۵ سال طول می‌کشد، ولی در امارات به شدت بر رعایت زمان‌بندی پروژه‌ها پایبند هستند، البته تامین مالی تضمین شده پروژه‌ها نیز به عنوان عاملی مهم مطرح است. واقعا اگر پروژه‌ای بخواهد در یک زمان خاص تمام شود، باید در آن زمان به پایان برسد.

البته اقدامات هر کشور با درآمد آنها ارتباط مستقیم دارد. در واقع اگر شما کشوری در حال توسعه با درآمد پایین باشید، یک طیف از اقدامات پیشنهاد می‌شود و اگر درآمد متوسط یا بالا داشته باشید، به نوعی دیگر. در عین حال، برنامه‌ریزی‌های لجستیکی نیز متفاوت هستند. مثلا امور مرتبط با گمرک از بحث بهبود تسهیلات یا ساده‌سازی و کوتاه کردن فرآیندهای گمرکی لب مرز شروع می‌شود که مستلزم آن است که فرآیندها شناسایی، آسیب‌شناسی و در نهایت بهینه‌سازی شده و امور موازی حذف و شرح وظایف شفاف شود. شاید بتوان برای ایران استفاده بیشتر از بحث سیستم‌های مبتنی به اتوماسیون، کم‌رنگ کردن نقش نیروی انسانی و به حداقل رساندن امور مربوط به بازرسی‌های غیر اتوماتیک اشاره کرد. استفاده از اسکنرهای با سرعت بالا در مرزهای پرتراфик نیز به‌عنوان پیشنهادی مشخص در مورد ایران قابل ارائه است.

در بحث زیرساخت و در وضعیت موجود، قطعا توصیه برای ایران می‌تواند ایجاد پایانه‌های ترکیبی باشد که می‌تواند باعث بهینه شدن زنجیره حمل شود، چون در حال حاضر ما به حد کافی زیرساخت جاده‌ای داریم و در زمینه زیرساخت ریلی نیز دارای حداقل‌هایی هستیم. از این به بعد اگر بخواهیم روی توسعه زیرساخت‌های ریلی کار کنیم، نباید هر جایی راه‌آهن بکشیم بلکه باید حتما مبتنی بر ایده توسعه پایانه‌های ترکیبی ریل - جاده باشد تا به‌جای توسعه حمل نقطه به نقطه، حمل از/به پایانه جاده‌ای و حمل بین پایانه‌ای ترجیحاً ریلی اتفاق بیفتد. اگر می‌خواهیم روی مدیریت ناوگان جاده‌ای کار کنیم باید به سمت استقلال و تربیت شرکت‌های حمل داخلی و بین‌المللی برویم. اینها حوزه‌هایی است که حتما می‌شود در حوزه نرم و سخت روی آنها کار کرد.

به نظر می‌رسد در بحث قیمت‌های رقابتی، زمان آن رسیده که شرکت‌های لجستیکی را پایه‌گذاری کنیم. این شرکت‌های لجستیکی اکنون در ترکیه و امارات در حال فعالیت هستند.

در بحث رهگیری و ردیابی ما به نسبت کشورهای با درآمد متوسط بد عمل نکردیم، ولی سیستم‌های آنلاین ما باید به‌روز باشند. سامانه‌های پشتیبانی (با وجود اقدامات مثبتی که طی سال‌های اخیر صورت گرفته)، زیرساخت‌ها و قراردادهای مبتنی

بر امضای الکترونیک، سیستم‌ها و دولت‌های الکترونیک هنوز جای کار دارد. همچنین، بحث پنجره واحد دچار نقیصی است و باید روی آن بیشتر کار کرد.

ترابران: در مباحث بندری، آیا زیرساخت‌های لجستیکی ما مناسب هستند؟

■ به لحاظ ظرفیت ما در حوزه بندری مشکل خاصی نداریم؛ یعنی متناسب با نیازهای داخلی و کشورهای هدف، ظرفیت داریم. مشکل ما در حوزه بندری این است که روی ایجاد و استقرار خدمات مولد ارزش افزوده خصوصا در اراضی پشتیبانی بنادر، کار چندانی صورت نگرفته است. در واقع به نظر می‌رسد که ما نیازی به بنادر خشک یا بنادر جدید در کشور نداریم؛ چراکه ظرفیت وجود دارد، اما به عنوان یک نقیصه، باید بیشتر بین دریا و ریل تعامل ایجاد کنیم.

عملکرد ریلی ما در بندر بسیار ضعیف است؛ چیزی حدود ۷ تا ۸ درصد. این در حالی است که مثلا در بنادر مهم دنیا بعضا تا ۳۰ و ۴۰ درصد بارها با سیستم ریلی جابه‌جا می‌شود. در مجموع ما در ارتباط دریا و ریل - چه به لحاظ هماهنگی و زیرساخت و چه از نظر تسهیلات تخلیه و بارگیری - مشکل داریم. یک نقیصه دیگر این است که تنها سه بندر ما دسترسی ریلی دارند. واقعا باید بندر بوشهر که تقریبا دومین بندر کانتینری بعد از بندر رجایی است به ریل وصل شود، یا مثلا بندرانزلی که بندر مهم جنرال کارگو ماست باید به ریل وصل شود. شاید اگر این اتصالات اتفاق بیفتد وضعیت تا حدودی بهتر شود. به نظر می‌رسد بخش عمده آن مبتنی بر ضعف در هماهنگی‌ها و در نهایت ارتباطات است که هم جنبه نرم‌افزاری و هم سخت‌افزاری دارد.

ترابران: آیا در حال حاضر برای تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی در زمینه لجستیک، متولی مشخصی وجود دارد؟

■ تاکنون وجود نداشته، هر چند اخیرا در حکم آقای دکتر تقی‌زاده معاون حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی، بحث‌های کلان و سیستماتیک مرتبط با لجستیک بر عهده ایشان گذاشته شده و چند ماهی است که ایشان در این سمت مستقر شده‌اند. البته از نظر بنده این مقوله یک فرآیند زمان‌بر است و بحث یک یا دو سال نیست، مدتی طول خواهد کشید و در این مدت، اگر حرکتی نکنیم فاصله ما با دیگر کشورها بیشتر خواهد شد.

مدیر بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی شرکت ترکیب حمل و نقل با بیان این مطلب گفت: با توجه به جایگاه ممتاز ایران در ارتباطات و مبادلات تجاری بین‌المللی به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد و واقع شدن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، شرکت ترکیب حمل و نقل فعالیت‌های بین‌المللی خود را توسعه داده و در حال حاضر با حمایت راه‌آهن ایران به‌عنوان نماینده کشور ایران، ضمن انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری با شرکت‌های RZDL روسیه و ADY Express آذربایجان عهده‌دار اجرای پروژه‌های حمل محمولات ریلی، جاده‌ای و ترکیبی در کریدور بین‌المللی شمال به جنوب است.

امین پوربرخورداری گفت: علاوه بر این، شرکت ترکیب حمل و نقل در ادامه مسیر این کریدور برای نفوذ به بازار بار ترانزیت از طریق ریل به کشورهای شمال اروپا و اروپای غربی در آینده‌ای نزدیک در حال مذاکره با چند فورواردر اروپایی است که انجام مذاکرات اولیه به‌منظور حمل بار به لهستان و همچنین مذاکره با راه‌آهن لتونی در حاشیه نمایشگاه ریلی اخیر از جمله اقدامات انجام شده است.

کریدور حمل و نقل شمال - جنوب از جمله ۱۰ کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی تعریف شده در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپایی در هلسینکی در سال ۱۹۹۲ است که میان سه کشور ایران، روسیه و هند به تصویب رسیده که توافق‌نامه آن در سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی بین سه کشور یاد شده به‌عنوان موسسان کریدور شمال- جنوب در سن پترزبورگ به امضا رسیده است.

از آنجا که این کریدور در حال حاضر کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با توجه به موقعیت استراتژیک خود و قرار گرفتن در شاهراه ارتباطی آسیا- اروپا برای خدمات‌دهی مناسب و ارتقای کیفیت خدمات حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت خصوصاً در این کریدور سرمایه قابل ملاحظه‌ای را صرف ظرفیت‌سازی و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور کرده است.

محور قزوین - رشت - آستارا تنها گسستگی این مسیر به‌شمار می‌رود که احداث راه‌آهن قزوین - رشت - آستارا به‌عنوان یکی از پروژه‌های مهم راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، حلقه مفقوده کریدور شمال - جنوب را تکمیل می‌کند. براساس توافقات انجام‌شده تا زمان تکمیل مسیر ریلی، ترانزیت بار به صورت ترکیبی در این کریدور انجام خواهد گرفت، به این ترتیب که بار پس از رسیدن به بندرعباس با حمل و نقل ریلی تا قزوین منتقل شده و از قزوین تا آستارا آذربایجان با کامیون حمل و سپس از طریق ریل به مقاصد مورد نظر ارسال می‌شود. شرکت ترکیب حمل و نقل با همکاری شرکت‌های همکار خود در آذربایجان و روسیه پس از رفع موانع گمرکی و عملیاتی در اواخر شهریورماه سال گذشته، اولین قطار باری آزمایشی در مسیر بمبئی هند - بندرعباس - آستارا - مسکو را راه‌اندازی کرد.

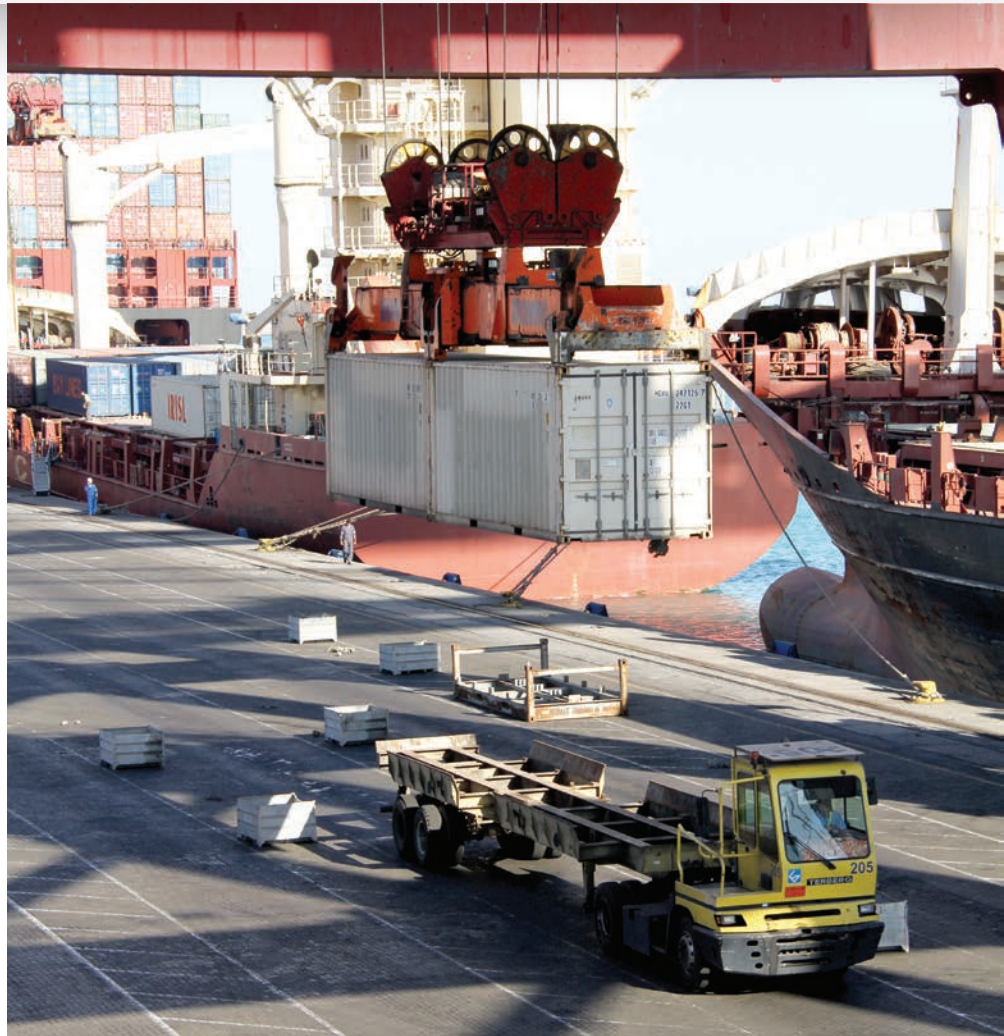
در حال حاضر سالانه تناژ قابل توجهی بار از طریق دریای عمان به دریای سیاه و از آنجا از مدیترانه به سمت روسیه می‌رود که این مسیر طولانی و با صرف هزینه زیادی همراه است، به طوری که زمان سیر کشتی‌ها در این مسیر حدود ۴۰ روز از بمبئی هند به مسکو در روسیه است و با عملیاتی شدن این کریدور به روش حمل ترکیبی زمان ترانزیت بار از بنادر جنوب به مسکو ۱۴ روز و به سمت هلسینکی فنلاند ۱۷ روز طول می‌کشد. پیش‌بینی می‌شود، با تکمیل مسیر ریلی کریدور، حمل بار در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر شود.

در همین راستا و با توجه به اهمیت و ویژگی‌های منحصر به فرد حمل ریلی بار، در چند سال اخیر، اقدامات مناسبی از سوی راه‌آهن ایران برای کاهش نرخ حمل و تخفیفات تعرفه‌ای به‌منظور توسعه ترانزیت انجام شده است، به طوری که در آخرین اجلاس سه‌جانبه راه‌آهن ایران، روسیه و آذربایجان، تعرفه‌ها برای حمل کانتینری بار ترانزیتی در این کریدور ۵۰ درصد کاهش یافته و با موافقت جمهوری آذربایجان، عوارض گمرکی نیز برای ورود کامیون‌های مسیر شمال- جنوب به این کشور حذف شده است.

امضای تفاهم‌نامه شرکت ترکیب حمل و نقل با دو شرکت روسی و آذربایجانی

شرکت ترکیب حمل و نقل به‌عنوان نماینده ایران در پروژه بین‌المللی حمل محمولات ریلی، جاده‌ای و ترکیبی از طریق کریدور شمال - جنوب، با دو شرکت از روسیه و یک شرکت از جمهوری آذربایجان تفاهم‌نامه همکاری امضا کرد.





ادامه کشمکش بر سر چگونگی دریافت هزینه‌های بندری

معضل انتقال

رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در گفت‌وگو با خبرنگار ترابران، در خصوص بخشنامه جدید سازمان بنادر به منظور کاهش مهلت پرداخت هزینه THC و مبالغی که شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی باید به شکل سالانه در این خصوص پرداخت کنند، چنین توضیح داد: «یک کشتی اگر هزار TEU کانتینر (ترکیبی از ۲۰ فوت و ۴۰ فوت) داشته باشد، به طور فرضی باید ۲۰۰ هزار دلار پرداخت کند. نمایندگی‌های کشتیرانی که در هر سال یا هر شش ماه یکبار، ورود کشتی ندارند، خوشبختانه با شرایط اقتصادی در پسابرجام، حداقل هر خط کشتیرانی هفته‌ای یک سرویس دارد و کشتی‌ها بعضاً بالای ۲۵۰۰ TEU هستند که با همان محاسبات قبلی در ماه ۸۰۰ هزار دلار می‌شود و در سال باید ۹ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار پرداخت کنند.»

پل‌مه یادآور شد: «مگر یک خط کشتیرانی چه میزان گردش مالی و نقدینگی در اختیار دارد که بتواند ماهی ۸۰۰ هزار دلار از منابع مالی خودش به صورت نقدی پرداخت کند. آن هم با توجه به این واقعیت که این هزینه ابتدا باید وصول شود و هیچ گونه پرداختی بابت آن در مبدا صورت نمی‌گیرد. در واقع، ۹۹/۹۹ درصد هزینه کانتینرهایی که به شکل ترانزیتی، واردات و سایر رویه‌ها به ایران وارد می‌شوند باید در ایران پرداخت شود. البته استثنائاتی می‌تواند وجود داشته باشد، اما در حد فرض محال.»

او توضیح داد: «Terminal Handling Charge هزینه حمل کانتینر از زمان تخلیه از کشتی تا زمان بارگیری روی کامیون و خروج کانتینر از بندر توسط صاحب کالا است. بخشی از این هزینه متعلق است به پورت اپراتوری است که سازمان بنادر عملیات تخلیه کانتینر را بر عهده او گذاشته است و قسمتی هم سهم دولت بابت ارائه خدمات بندری که سازمان بنادر به عنوان نماینده دولت دریافت می‌کند.»

او با اشاره به اینکه در همین ابتدا در مواجهه با سایر سازمان‌ها دچار یک سوءتفاهم هستیم، تصریح کرد: «باید کاملاً مشخص شود که نمایندگی خطوط کشتیرانی هیچگونه سهمی در وجه THC ندارد و سازمان بنادر تنها مسوولیت وصول وجه را بر عهده خطوط کشتیرانی قرار داده است. برخی دوستان ما در سازمان بنادر معتقدند این هزینه THC در مبدا از خطوط کشتیرانی اخذ می‌شود.»

براساس مصوبه جدید سازمان بنادر، از خرداد ماه سال جاری مهلت پرداخت هزینه THC به سازمان بنادر از ۲۵ روز اکنون به ۱۰ روز کاهش خواهد یافت؛ تصمیمی که واکنش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را در پی داشته و باعث شده این انجمن طی نامه‌ای خطاب به مدیرکل امور مالی سازمان بنادر خواهان لغو این مصوبه شود. براساس توضیحات مندرج در این نامه، تنفس مورد اشاره، مربوط به مصوبه ۱۳۷۴ هیات عامل سازمان بنادر است. ظاهراً این هزینه تا آن زمان مستقیماً توسط سازمان از صاحبان کالا وصول می‌شد، اما در پی افزایش چند صد درصدی هزینه THC مقامات وقت سازمان از انجمن کشتیرانی و شرکت‌های نمایندگی در وصول و پرداخت وجوه، تقاضای همکاری می‌کنند و در نتیجه توافق بر اجرای موضوع توسط نمایندگی‌ها برای مدت یکسال صورت می‌گیرد که تا به حال نیز ادامه داشته است؛ این در حالی است که انجمن می‌گوید هیچ تمایلی به اخذ این وجوه و درگیر شدن با ادارات دارایی و ... ندارد.

با مسعود پل‌مه، رییس انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته درباره تبعات این تصمیم گفت‌وگو کرده‌ایم.

■ هر خط کشتیرانی حداقل هفته‌ای یک سرویس دارد و کشتی‌ها بعضا بالای ۲۵۰۰ TEU هستند که در ماه ۸۰۰ هزار دلار و در سال چیزی حدود ۹ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار می‌شود. مگر یک خط کشتیرانی چه میزان گردش مالی و نقدینگی دارد که بتواند ماهانه ۸۰۰ هزار دلار از منابع مالی خودش را به صورت نقدی پرداخت کند

او به چالشی دیگری با سازمان تامین اجتماعی درباره هزینه‌های THC نیز اشاره کرد: «سازمان تامین اجتماعی در مورد این چرخه مالی می‌گوید، شما وقتی خدمتی را انجام می‌دهید که در یک طرف وصولی و در طرف دیگر پرداخت دارید و این یعنی رابطه حقوقی شما متکی به قراردادی است که براساس آن توافق کرده‌اید خدمتی را ارائه بدهید، در نتیجه این قرارداد مشمول قوانین تامین اجتماعی می‌شود و باید هزینه و حقوق این سازمان را نیز در آن لحاظ و پرداخت کنید.»

وی ادامه داد: «علی‌رغم اینکه سازمان بنادر در کتابچه تعرفه، ذینفع نبودن نمایندگان خطوط کشتیرانی را مورد تاکید قرار داده و به صراحت به عنوان مرجع دولتی اعلام کرده که نمایندگی‌ها این وجه را به نیابت و به وکالت از سازمان بنادر وصول می‌کنند و هیچ‌گونه دخل و تصرفی در آن ندارند و این موضوع رسماً و بارها به صورت کتبی به مراجع مالیاتی و تامین اجتماعی اعلام شده؛ متأسفانه در این خصوص هیچ‌گونه توجهی نمی‌شود و مشکلات عدیده‌ای برای ما به وجود آورده است.»

پل‌مه با تاکید بر اینکه روی دیگر سکه، دریافت و پرداخت عینی وجه است، توضیح داد: «یکی از مشکلات این است که تمام مشتریان ما در یک مقطع زمانی مراجعه نمی‌کنند، بعضی‌ها در خلال ۱۰ روزی که مهلت تنفس وجود دارد، کارهای اداری را انجام می‌دهند، اما متأسفانه این روند یکدست و همزمان نیست. این طور نیست که هر زمان که کانتینر به بنادر وارد شد و ما اعلامیه ورود صادر کردیم، همه صاحبان کالا بیایند و پول ترخیصیه را به نمایندگی کشتیرانی پرداخت کنند. تفکیک حضور صاحبان کالا به گونه‌ای است که این جریان تا سقف ۹۰ روز ادامه پیدا می‌کند؛ ضمن اینکه درصدی از کانتینرها هم در بنادر رها شده و متروک می‌مانند که در این صورت هیچ‌گونه وجهی نه تنها بابت THC بلکه بابت حق توقف به ما پرداخت نمی‌شود. یعنی خسارتی وارد می‌شود که خیلی پیش‌تر نمایندگان خطوط کشتیرانی هزینه آن را پرداخت کرده‌اند، ولی در مورد وصولش با مشکل مواجه شده‌اند.»

او درباره مذاکرات انجام شده با سازمان بنادر در زمینه مشکلات پرداخت THC افزود: «مذاکراتی با آقایان سعیدنژاد و اسلامی داشتیم و جلسه‌ای با مدیران عملیاتی و مالی سازمان بنادر برگزار کردیم.

در حالی که ادعای دریافت هزینه THC قبل از ورود کانتینرها به بندر و عدم نیاز به دوره تنفس به معنی پرداخت توسط فرستنده کالا در مبدا است که کاملاً غیرواقعی است.»

پل‌مه ادامه داد: «هزینه THC براساس تعرفه‌هایی که سازمان بنادر اعلام کرده است، درست زمانی اخذ می‌شود که مشتری برای دریافت ترخیصیه مراجعه می‌کند و دقیقاً اولین مشکل از همینجا شروع می‌شود؛ چرا که این رقم به دلیل اینکه از حجم بالایی برخوردار است، به واسطه رعایت اصول حسابداری می‌بایست از زمانی که وصول می‌شود تا لحظه‌ای که به حساب سازمان بنادر پرداخت می‌شود، در دفاتر مالیاتی ثبت شود.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی در خصوص مشکلات درج این وجوه در دفاتر حسابداری شرکت‌های کشتیرانی گفت: «حجم بسیار بالایی از گردش مالی در دفاتر ما ثبت می‌شود که هم اسناد حسابداری ما را متورم می‌کند و هم نیازمند حضور افرادی است که این قسمت از کار حسابداری را از لحظه وصول عینی وجه تا ثبت عملکرد و پرداخت را انجام دهند.»

او با بیان اینکه سازمان امور مالیاتی هر مبلغی را که توسط مؤدی دریافت می‌شود، نوعی درآمد تلقی می‌کند، تصریح کرد: «بنا بر این اصل، ورود هر نوع پول و گردش جریان نقدینگی درآمد تلقی می‌شود. وقتی در دفاتر مثلاً ۱۵ میلیارد تومان گردش مالی ورودی داریم، عین همین عملکرد باید پرداخت و از حساب خارج شود. بنابراین یک سلسله عملیات ثبت سند ورود و یک سلسله عملیات ثبت سند خروج است و عددی حدود ۳۰ میلیارد تومان می‌شود.»

وی تاکید کرد: «البته عملیات مالی و حسابداری THC فقط به این دو سند منحصر نمی‌شود و چون بسیار بیشتر است توضیح آن در این مجال نمی‌گنجد.»

پل‌مه با اشاره به اینکه ممیزان مالیاتی نمی‌پذیرد که گردش مالی ۳۰ میلیارد تومانی منتهی به هیچ سودی نشده باشد، گفت: «براساس اصول حسابداری هر پولی که وارد دفاتر شرکت می‌شود، درآمد و وقتی که خارج می‌شود هزینه تلقی می‌شود. بر این اساس، ممیز نمی‌پذیرد که از چنین حجم گردش مالی هیچ سودی عاید نشده باشد و وقتی به حسابرسی دفاتر می‌پردازند، به عنوان یک تخلف یا شبهه تلقی می‌کند.»

توافقات اولیه صورت گرفته تا به شیوه منطقی بتوان این موضوع را حل و فصل کرد. امیدوارم بتوانیم به سرانجامی برسیم که این روند شکل برد - برد به خود بگیرد.»

او تاکید کرد: «هر چند که ما وظیفه داریم به عنوان متولی بخش خصوصی به گونه‌ای مدیریت کنیم که منافع شرکت‌ها حفظ شود اما واقعیت این است که افق دید ما اقتصاد کشور است نه اینکه تنها منافع تعدادی شرکت را مد نظر قرار دهیم و هر آنچه که مصلحت کشور باشد، نادیده بگیریم.»

پل‌مه در خصوص پیشنهادها مطرح شده به سازمان بنادر تصریح کرد: «ما چند پیشنهاد ارائه دادیم. با توجه به اینکه سازمان بنادر متولی اصلی وصول و مدیریت هزینه THC است، یکی از پیشنهادها ما این بود خود سازمان بنادر مستقیماً از ذی‌نفعان کانتینر یعنی صاحبان کالا هزینه THC را دریافت کند که به اعتقاد ما، از این طریق روند وصول مطالبات سریع‌تر خواهد شد. به هر روی، در حال مذاکره هستیم و فعلاً نمی‌توان به صورت صریح نتایج مذاکرات را اعلام کرد.»



بارنامه سراسری که با کنار زدن قوانین و مقررات دست و پاگیر حمل و نقل، نتایجی چون کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت حمل و جلوگیری از قاچاق را به همراه دارد، به تدریج در حال پشت سر گذاشتن فازهای اجرایی است. البته با توجه به اینکه این نوع حمل مدرن توسط ریل و به طور منظم برای نخستین بار در ایران تجربه می‌شود، موانع بسیاری بر سر راه نقش آفرینان آن یعنی راه آهن، سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک، صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی وجود دارد که باید یکی پس از دیگری مرتفع شود.

با روزبه مختاری، رییس کارگروه نمایندگی‌ها و تسهیلات اتاق فکر سازمان بنادر، به عنوان ایده‌پرداز بارنامه سراسری گفت‌وگویی داشتیم تا در خصوص ماحصل فرآیندها و برنامه‌های آتی این طرح توضیحاتی ارائه دهد.

درباره بارنامه‌ای که گویا بخش مهمی از نظام حمل و نقل کشور را متحول می‌کند

رفع موانع یک پیمایش سراسری



■ اکنون با صاحبان کالا فقط در مورد بارنامه سراسری وارداتی و بخشی از ویژگی‌های آن صحبت کرده‌ایم، چون تا زمانی که این زنجیره کامل نشود نمی‌توان از تمام مزایای آن از جمله عودت کانتینر در همان محلی که کانتینر را تحویل گرفته‌اند، بهره برد. بنابراین صدور بارنامه سراسری صادراتی از جمله مواردی است که باید در آینده به این روند اضافه شود

■ برای امکان‌سنجی استفاده از بارنامه سراسری، کارگروهی در راه‌آهن تشکیل شده تا تمام مسیر ریلی را ارزیابی کنیم. هم مشکلات عملیاتی وجود دارد، هم مشکل IT و هم مکانیزم نرخ‌دهی و نحوه ارتباط با بقیه سازمان‌های مرتبط که به تدریج درصدد بررسی آنها هستیم

مواقع سال، مشکلات بازاریابی در مبادی حمل و ... از جمله مواردی هستند که مانع صدور بارنامه سراسری به‌صورت جدی و فراگیر شده‌اند.»

او با بیان اینکه موانع و مشکلات اجرایی شدن بارنامه سراسری باید یک به یک مرتفع شود، تصریح کرد: «جلسات اولیه‌ای با گمرک داشتیم که این جلسات باید در سال جدید ادامه پیدا کند. موضوع بن ترانزیت را عنوان کردیم که تقریباً به دیدگاه‌های مشترکی رسیدیم. در نهایت ما باید به مرحله‌ای برسیم که هیچ نوع سند و مدرکی غیر از بارنامه سراسری به گمرک و سازمان بنادر ارجاع نشود. نگاه مثبت مسولان در گمرک این نبود که ما می‌دهد که هرچه سریع‌تر بتوانیم به نقطه نظرات مشترک برسیم. هر چند هر سازمان و ارگانی، ملاحظات خاص خود را دارد، اما نگاه ملی به این موضوع کلید اصلی موفقیت است که خوشبختانه هم در راه‌آهن و هم در گمرک و هم در سازمان بنادر و دریانوردی به‌خوبی مشاهده می‌شود.»

مدیرعامل شرکت لتکا اقیانوس با بیان اینکه در خصوص صاحبان کالا، صحبت‌هایی با شرکت سایپا و ایران‌خودرو مطرح شده تا به عنوان پایلوت مسیر حمل را با این شرکت‌ها طی کنیم، خاطر نشان کرد: «با توضیحاتی که درباره مزایای بارنامه سراسری ارائه شد، شرکت‌های خودروسازی از این طرح بسیار استقبال کردند. حذف فرآیندهای جنبی، سرعت انتقال کالا، کاهش هزینه، ظرفیت واحد تا مقصد نهایی و کاهش ریسک از جمله موارد مورد نظر واردکنندگان بوده است.»

مختاری با یادآوری اینکه مدل فعلی بارنامه سراسری یکطرفه است، افزود: «اکنون با صاحبان کالا فقط در مورد بارنامه سراسری وارداتی و بخشی از ویژگی‌های آن صحبت کرده‌ایم، چون تا زمانی که این زنجیره کامل نشود نمی‌توان از تمام مزایای آن از جمله عودت کانتینر در همان محلی که کانتینر را تحویل گرفته‌اند، بهره برد. بنابراین استفاده از کانتینر برای صادرات و صدور بارنامه سراسری صادراتی از جمله مواردی است که باید در آینده به این روند اضافه شود.»

او ادامه داد: «پس از عودت کانتینر وارداتی به دپوی شرکت کشتیرانی در مبادی داخلی، این

در ابتدای بحث، روزبه مختاری به تفاوت بارنامه سراسری با بارنامه‌های دیگر اشاره کرد: «چند حالت وجود دارد، یکی بارنامه حمل داخلی است که مشتری می‌تواند مستقیماً به راه‌آهن مراجعه کند و هماهنگی‌های مربوط به حمل آن را انجام دهد. بارنامه دیگر، بارنامه چندوجهی است؛ در این حالت به جای اینکه مشتری مراجعه کند، شرکت‌های فورواردر مراجعه می‌کنند و مزایای آن بیش از وقتی است که خود مشتری مراجعه کند؛ اما در عین حال، عیب عمده بارنامه‌های حمل و نقل چندوجهی آن است که در صورت عدم مراجعه شرکت فورواردر، نه بندر و نه راه‌آهن اطلاعاتی که لازم است قبل از پهلوپوشی کشتی در اختیار باشد تا سرعت عملیات حاصل گردد و هزینه جابه‌جایی اضافی حذف شود، ندارند و طبعاً هماهنگی هم وجود نخواهد داشت.»

این کارشناس بندری و حمل و نقل دریایی ادامه داد: «حالت سوم بارنامه سراسری است که توسط شرکت‌های کشتیرانی صادر می‌شود. در این حالت کل فرآیند می‌تواند از قبل تعریف و با مراکز ذریع هماهنگ شود. بدین ترتیب هم سیستم عملیات بندری و هم سیستم عملیات ریلی تغییر و تحول پیدا می‌کند.»

مختاری افزود: «یکی از دستاوردهای بارنامه سراسری، شروع و خاتمه حق توقف در مبادی داخلی است که این مهم در بارنامه حمل چندوجهی نمودی ندارد.»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی با تأکید بر اینکه قبل از ورود شرکت‌های کشتیرانی به بحث بارنامه سراسری، باید مسیر برای فعالیت آنها تسهیل شود، توضیح داد: «شرکت‌های کشتیرانی مجاز هستند بعد از حمل دریایی خود، از هر نوع حمل دیگر - چه جاده‌ای و چه ریلی - استفاده کنند؛ اما از آنجا که تاکنون در زمینه حمل زمینی به اهداف مورد نظر و اجماع دست نیافتیم، متقاعد شدیم که به سمت حمل ریلی برویم.»

اما مشکلات حمل زمینی چیست که تلاش در جهت صدور بارنامه سراسری منتج به نتیجه نشده است؟ مختاری توضیح داد: «عدم ثبات نرخ زمینی، شرایط متفاوتی که در نرخ حمل زمینی تأثیرگذار هستند از جمله ارزش کالا، عدم کنترل کالا در مسیر حرکت، احتمال تغییر کالا و سوء استفاده از آن، کمبود کامیون در بعضی از

■ با برخی شرکت‌های کشتیرانی صحبت شده تا بتوانیم به عنوان آزمایشی با آنها همکاری داشته باشیم. این شرکت‌ها معمولاً از اروپا، خاور دور و خلیج فارس و شبه‌قاره هند دارند. انتخاب شرکت‌هایی که از مبادی متفاوت با حجم عملیات متفاوت در حال فعالیت هستند این امکان را فراهم می‌کند که کلیه نیازها مورد بررسی قرار گیرد

امکان برای شرکت‌ها مهیا می‌شود که کالای صادراتی را در مبادی داخلی تحویل گرفته و تا مقاصد خارج از کشور با صدور برنامه سراسری حمل کرده و تحویل دهند که در این حالت، محل تحویل کالا، گمرکات داخلی و بندر بارگیری بندر شهید رجایی یا هر بندری است که به شبکه ریلی متصل باشد. او در خصوص نحوه همکاری با راه‌آهن توضیح داد: «کارگروهی در راه‌آهن تشکیل شده تا تمام مسیر ریلی را بررسی کنیم. هم مشکلات عملیاتی وجود دارد، هم مشکل IT و هم نوع نرخ‌دهی و نحوه ارتباط با بقیه سازمان‌های مرتبط که یک به یک مطرح شدند.» مدیرعامل شرکت لتکا اقیانوس درباره مسائل مربوط به نرخ‌دهی چنین توضیح داد: «یکی از عمده مشکلات نرخ‌دهی تفاوت واحد وسیله

حمل است. در حمل و نقل کانتینری واحد حمل کانتینر ۲۰ یا ۴۰ فوت است که در مقیاس TEU شناخته می‌شود حال آنکه واحد حمل ریلی واگن است که عمدتاً معادل سه TEU است. خوشبختانه با انعطاف و نگاه عمیق مسوولان در راه‌آهن امیدواریم که موانع به‌راحتی مرتفع شود.» مختاری با یادآوری اینکه در سازمان بندر اولین مساله IT بود، تصریح کرد: «خوشبختانه در حال حاضر به این هماهنگی رسیدیم که بین شرکت‌های کشتیرانی، سازمان بندر و راه‌آهن مشکل IT وجود ندارد، چون پورت‌اپراتورها باید قبل از اینکه باری به بندر وارد شود، در جریان فرآیند کار باشند تا به محض اینکه از کشتی تخلیه شد، بدون هیچ عملیات اضافه‌ای کانتینرها به یارد راه‌آهن انتقال پیدا کنند.» وی ادامه داد: «اگر این برنامه عملی شود، عملاً ما از حرکت اضافه جلوگیری کرده‌ایم یعنی هم در زمان و هم در هزینه صرفه‌جویی می‌شود. در ادامه هم، با قطار برنامه‌ای در اولین زمان ممکن بار انتقال داده می‌شود.» عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: «ما باید با امور کانتینری در بندرعباس، امور بندری و بخش سرمایه‌گذاری سازمان بندر جلسات متعددی داشته باشیم و کارگروه مشترکی با سازمان بندر و راه‌آهن تشکیل دهیم. درخواست ما از مسوولان سازمان بندر و راه‌آهن این است که دستورات لازم صادر شود تا به صورت رسمی و قانونی کار ادامه پیدا کند.» عضو اتاق فکر سازمان بندر و دریانوردی با اشاره به اینکه برنامه سراسری روی تعداد بسیار کمی

از کانتینرهای ورودی به بندرعباس در حال اجرا است، گفت: «درآمدزایی در بندر را می‌توان بر دو نوع تقسیم و تعریف کرد: یکی درآمد در حرکت و دیگری درآمد در سکون؛ متأسفانه بیشتر درآمد بندر ما بر همین درآمد ساکن مبتنی است. به عبارت دیگر، بندر ما عمدتاً از انبارداری کسب درآمد می‌کند، اما با اجرای برنامه سراسری، ما درآمد بندر را از درآمد در سکون به درآمد به حرکت تبدیل می‌کنیم که اشتغال‌زایی و مزایای بسیاری خواهد داشت.»

مختاری با بیان اینکه صادرکنندگان برنامه‌های سراسری شرکت‌های کشتیرانی هستند، خاطرنشان کرد: «یکی از مهمترین قسمت‌های صدور برنامه سراسری، بازاریابی است که باید توسط شرکت‌های کشتیرانی انجام شود، اما نتایج آن متوجه تمامی ذی‌نفعان از جمله سازمان بندر و راه‌آهن خواهد بود. در عین حال نباید فراموش کرد که بازاریابی در این حوزه بسیار پیچیده بوده و تسهیل فرآیند و انتقال صحیح اطلاعات به شرکت‌های کشتیرانی بسیار مهم است.»

او افزود: «با برخی شرکت‌های کشتیرانی صحبت شده تا بتوانیم به عنوان آزمایشی با آنها همکاری داشته باشیم. این شرکت‌ها معمولاً از اروپا، خاور دور و خلیج‌فارس و شبه‌قاره هند دارند. انتخاب شرکت‌هایی که از مبادی متفاوت با حجم عملیات متفاوت در حال فعالیت هستند این امکان را فراهم می‌کند که کلیه نیازها مورد بررسی قرار گیرد. فراموش نکنیم که کشتیرانی جمهوری اسلامی نقش کلیدی در این امر دارد و همراهی دوستان بسیار کارگشا خواهد بود.»

BARISTA TAVAN TARABAR
INTERNATIONAL TRANSPORTATION & FORWARDING COMPANY LTD.

شرکت حمل و نقل بین‌المللی بار ایستا توان ترابار

تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ (۰۲۱)
فکس: ۸۸۸۶۷۲۱۳ (۰۲۱)
ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com



تشریح فعالیت‌های کمیته داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی

سازوکارهای حل و فصل

منشور کمیته داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته اوایل دی‌ماه ۱۳۹۲ تهیه و از این تاریخ تا بهمن‌ماه سال گذشته، تعداد ۱۲۲ جلسه رسمی بابت ۱۲۲ پرونده و بالغ بر ۲۴۰۰ نفر ساعت کار انجام شده است. آنچه در ادامه می‌خوانید گزارش فعالیت‌های این کمیته به نقل از نشریه داخلی انجمن کشتیرانی است.

دعوت نمی‌شود. حضور داوران در جلسات بدون دستمزد و صرفاً براساس پذیرش یک مسوولیت اجتماعی و صنفی بوده است.

در بخشی که شکل داوری مورد توافق طرفین است، آراء و نظر کمیته منطبق بر قوانین جاری کشور به عنوان رای قطعی تلقی می‌شود، مگر این که به اثبات برسد که رای صادر شده غیرمستدل بوده باشد. از طرف دیگر اگر طرف مقابل تمکین نکند، این قابلیت وجود دارد که از طریق اجرای احکام سیستم قضایی، تقاضای اجرای رای داوری صورت گیرد.

در خصوص پرونده‌های وارده از وزارت راه به عنوان مرجع کارشناسی، کمیته داوری و حل اختلاف، نظر فنی و کارشناسی خود را به مرجع ارائه‌کننده منعکس می‌کند. اعضای این کمیسیون عبارتند از: سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک، اتاق بازرگانی، انجمن حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، انجمن کشتیرانی که ریاست کمیسیون را هم وزارت راه بر عهده دارد. در این کمیسیون رای صادره بررسی می‌شود و چنانچه شخصی که رای علیه او صادر شده تمکین نکند، حسب قوانین موضوعی و دستورالعمل‌ها، سازمان‌های دولتی موظف هستند اجبار به تمکین کنند که اگر این اتفاق بیفتد، فرد از طرف سازمان‌های مربوطه برابر آیین‌نامه‌های فعالیتی مشمول تذکر کتبی و درج در پرونده (حداقل) تا لغو مجوز فعالیت (حداکثر) می‌گردد.

در گستره صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری است، با این مفهوم که هر یک از داوران در حوزه تخصصی، تجربی و تحصیلات دانشگاهی مربوطه، مسوول رسیدگی به پرونده‌هایی هستند که در آن حوزه به کمیته ارجاع می‌شود.

هر کمیته داوری در زمان برگزاری با حضور ۵ داور تشکیل می‌شود که این پنج داور شامل یک سر داور (مسوول کمیته در جلسه مذکور) و ۴ کارشناس متخصص است و رای و نظر هم در مرحله اول به اتفاق آراء و در صورت ایجاد اختلاف بین داوران با اکثریت آراء و منطبق بر قوانین تخصصی موضوعی و قوانین جاری کشور و همچنین عرفی که در موضوع مورد اختلاف واقع شده است، مدنظر قرار می‌گیرد.

داوران براساس فراخوان از بدنه صنف و سپس با احراز شرایط و صلاحیت‌سنجی توسط هیات مدیره انتخاب شده‌اند. گفته شده این افراد با اتکا بر سوابق کثیر فعالیتی، آموزش‌هایی که گذرانده‌اند، تخصص‌هایی که به شکل آکادمیک کسب کرده‌اند و حسن شهرت و تاثیرگذاری در موضوعات تخصصی و فنی مورد سنجش و گزینش قرار گرفته‌اند.

حضور داوران در جلسه با توجه به نوع تخصص به صورت اتفاقی و گردشی صورت می‌پذیرد. مگر اینکه داوران متخصص موضوع اختلاف محدود و امکان انتخاب سلب شود. همچنین چنانچه داوری وابستگی به یکی از طرفین داشته باشد، در جلسه

در «کمیته داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته» پرونده‌های اختلافی براساس توافقی که بین طرفین دعوی صورت پذیرفته ارجاع می‌شود و کمیته داوری به‌عنوان مرجع حل اختلاف موضوع را مورد بررسی کارشناسی و حقوقی قرار می‌دهد.

این کمیته به دو صورت پرونده‌های اختلافی را قضاوت می‌کند. ابتدا سعی و تلاش می‌شود در موضوع اختلاف به شیوه کدخدانمانه توافق لازم حاکم شود و اگر توفیقی حاصل نشد، رای داوری حسب بررسی دقیق مدارک، اسناد، اظهارات طرفین و تطبیق موضوعات جاری با قوانین موضوعی، مسوولیت‌های عرفی و حرفه‌ای و ... صادر و طبعاً یک نفر حاکم می‌شود. طرفی که محکوم می‌شود موظف است حسب قوانین داوری و امره کشور، به رای صادره تمکین کند.

همچنین از آنجا که انجمن کشتیرانی به عنوان مرجع کارشناسی رسیدگی به شکایات از طرف وزارت راه شناخته شده است؛ پرونده‌های مربوط به هر یک از صاحبان کالا یا طرف‌های تجاری که به نوعی در بخش عملیات بندری یا دریایی شکایتی از شرکت‌های مجری دارند و این شکایت را به وزارت راه ارائه کرده‌اند، از طرف ریاست کمیسیون فرعی وزارتخانه جهت بررسی کارشناسی به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ارجاع می‌شود.

کمیته مذکور متشکل از ۱۵ داور دارای تخصص



یک شرکت داخلی با تبدیل سازوکار خود از فیزیکی به الکترونیکی، در جهت تحقق ارائه الکترونیکی خدمات دریایی گام برداشته است. برای مطلع شدن از دلایل و جزئیات این کار و موانع کنونی فعالیت چنین شرکت‌هایی در ایران به‌خصوص در بخش حمل و نقل دریایی، با عبدالله نائینی، مدیرعامل کشتیرانی دلفین گفت‌وگو کرده‌ایم.

به گفته نائینی یکی از مشکلات اصلی در روند فعالیت این نوع شرکت‌ها در ایران، آنلاین نبودن فعالیت‌های سازمان بنادر است. او که با جمع کردن دفتر فیزیکی شرکت و انتقال همه اسناد و مدارک و پرونده‌های مختلف به سخت‌افزارهای مربوطه، نخستین گام‌ها را برای راه‌اندازی یک شرکت دریایی الکترونیک برداشته، معتقد است اگر بتوانیم خودمان را با تکنولوژی روز دنیا همگام کنیم، طبیعتاً به زودی در لیست شرکت‌های دریایی ناکارآمد قرار خواهیم گرفت.

سازمان متولی بنادر کشور نمی‌تواند با فعالیت الکترونیک خدمات دریایی هماهنگ شود

سد کاغذ در برابر کسب و کار آنلاین



■ در سال ۹۴ حدود ۵۷ درصد هزینه‌های دفتر من فقط طبیعی است که شیفته روش‌های آنلاین شدم؛ تا این که دو سال قبل، شرکت را تعطیل کردم و به سراغ آنلاین شدن رفتم. هرچند هنوز آنچنان که باید و شاید موفق نبوده‌ایم، با این حال کارهای خودمان را به شکل آنلاین انجام می‌دهیم

■ اکنون در رابطه با ارتباط بین کارکنان و انجام امور شرکت هیچ مشکلی نداریم و در هر جای ایران یا جهان که باشیم می‌توانیم به صورت آنلاین با هم کنفرانس بگذاریم، ولی اگر بخواهیم با بندر کار کنیم، بندر هم باید این پیش‌بینی‌ها را کرده باشد و فرمت‌های ورود و خروج کشتی، تخلیه بار، گرفتن اسکله و ... به صورت آنلاین درآیند

شرکت شما، در منزل خود کارها را انجام می‌دهند؟

■ بله. خود من برای این کار یک لپ‌تاپ و یک موبایل دارم، شخص دیگری که افسر عملیات دریایی است، مسوول بخش عملیاتی شرکت من است و قبلاً هم در شرکت دلفین و شرکت‌های دیگر سابقه داشته و بسیار باتجربه است. همانطور که گفتم منشی من نیز در منزل خود امور اداری شرکت را انجام می‌دهد و تمام حساب‌های شرکت و انجام سایر امور اداری را به عهده دارد.

اکنون در رابطه با ارتباط بین کارکنان و انجام امور شرکت هیچ مشکلی نداریم. ما سه نفر در هر جای ایران یا جهان که باشیم می‌توانیم به صورت آنلاین با هم کنفرانس بگذاریم، ولی اگر بخواهیم با بندر کار کنیم، بندر هم باید همه این پیش‌بینی‌ها را کرده باشد و آن فرمت‌های ورود و خروج کشتی، تخلیه بار، گرفتن اسکله و ... به صورت آنلاین درآیند. در این صورت کافی است که ما تنها روی آیکون آن برنامه کلیک کنیم و نام آن کشتی و تاریخ ورود به اسکله را بدهیم و فرم را پر کنیم تا تمام کارها انجام شود.

این روش، سرعت کارها را فوق‌العاده افزایش می‌دهد. بارها اتفاق افتاده که من مجبور شده‌ام یک روز صبر کنم تا سابقه یک کشتی یا یک شرکت خارجی را از میان فایل‌ها به من بدهند، اما در سیستم آنلاین همه اطلاعات در کامپیوتر من، بخش عملیات و منشی وجود دارد و در هر جایی که باشم می‌توانم کار خود را به راحتی انجام دهم، پیغام بدهم و جلسه بگذارم. به این ترتیب با هیچکدام از مشکلاتی که در بوروکراسی‌های اداری وجود دارد، برخورد نخواهیم داشت.

ترابران: آیا نداشتن دفتر، آیین‌نامه‌های تاسیس شرکت را نقض نمی‌کند؟

■ اکنون با این مشکلات مواجه شده‌ایم. من دو سال است که کار نکردم، اما این خسارت را تحمل کردم تا این ایده پیاده شود.

ترابران: آیا طی این دو سال توانسته‌اید این مشکلات را رفع کنید؟

■ خیر، یکی از مشکلات عمده من با سازمان بنادر و دریانوردی است. در نامه‌ای که به آقای سعیدنژاد نوشته‌ام این موضوع را نیز شرح داده‌ام که آنها هم باید چنین کاری انجام دهند و سازمان

ترابران: شما نماینده خط کشتیرانی هم هستید؟

■ خیر، در حال حاضر نیستیم. البته قبل از این هم نبودیم و فقط به دلیل ارتباطاتی که با خارج از کشور داشتیم، آنها کشتی‌های خود را برای ما می‌فرستادند. همچنین برای تاجرانی که صادرات داشته و با ما در ارتباط بودند، کشتی اجاره و چارتر می‌کردیم، ولی هیچگاه خط نگرفتم، به این دلیل که بسیار سرگرم Offshore بودم، ضمن این که تعهداتی برای ارائه خط لازم بود که من حاضر به انجام آن نبودم.

ترابران: دلیل اینکه در نحوه فعالیت خود تغییر شیوه دادید و به سمت الکترونیکی شدن رفتید چه بود؟ این اقدام چه مزایایی دارد؟

■ تقریباً هشت سال پیش در تهران، سمیناری برای مدیران برگزار کردند که من هم به عنوان مدیر شرکت دلفین به آن سمینار دعوت شده بودم. یکی از مدعوین این جلسه پرسوری بود که از شرکت MIT آمده بود و از نظر مدیریت بسیار شناخته شده بود. ایشان در صحبت‌هایی که در آن جلسه داشتند، جمله‌ای را گفتند که در ذهن من ماند و باعث شد که اکنون در این راه قدم بردارم. او گفت «تا ده سال دیگر، شرکت‌ها دارای دفتر و تشکیلات نیستند، بلکه به صورت آنلاین اداره خواهند شد.»

طی تحقیقاتی که انجام دادم، متوجه شدم حدود ۷۵ درصد از شرکت‌های آلمانی و آمریکایی آنلاین هستند، آنها دفتر و تشکیلات ندارند و دیگر ترافیک و مسائل موجود در یک دفتر برایشان مطرح نیست.

انجام چنین کاری مستلزم این بود که ما بفهمیم فلسفه یک شرکت آنلاین چیست. من به این قضیه علاقمند بودم. آن زمان دفترم در میدان آرژانتین بود، ولی وقتی بررسی کردم، دیدم در سال ۹۴ حدود ۵۷ درصد هزینه‌های من فقط هزینه‌های دفتری بوده است، طبیعی است که شیفته این روش شدم؛ تا این که دو سال پیش شرکت را تعطیل کردم و به سراغ آنلاین شدن رفتم. در دو سال اخیر همراه با چهار نفر در این زمینه فعالیت دارم، هرچند آنچنان که باید و شاید موفق نبوده‌ایم. با این حال کارهای خودمان را به صورت آنلاین انجام می‌دهیم، من یک منشی دارم که در منزل خود کارهای مربوط به شرکت را انجام می‌دهد.

ترابران: بنابراین مسوولان بخش‌های مختلف

■ سازمان بنادر به من می‌گوید برو یک نرم‌افزاری که مثلاً در اروپا استفاده می‌شود تهیه کن و به اینجا بیاور تا ما از روی آن الگوبرداری کنیم. در حالی که ما اجازه کپی‌برداری از این برنامه‌ها را نداریم و چنین نرم‌افزارهایی باید به طور کامل خریداری شود. با تشکیلاتی که در سازمان وجود دارد و حدود هشت اتاق را به بخش انفورماتیک اختصاص خود داده‌اند، قاعدتاً انجام چنین کاری برعهده آنهاست

که ظرف مدت سه ماه این نرم‌افزار را تهیه می‌کنم، اما در صورتی که هزینه آن را شما متقبل شوید. حتی پیشنهاد کردم که این نرم‌افزار را در ایران تهیه کنم. شرکت‌هایی از جمله ایرانیان و چند شرکت دیگر که در این زمینه خبره هستند، چنین توانایی را دارند و موافقت هم کرده‌اند که روی این مساله کار کنند. در نهایت هم تمام ضررهای کاری را که شروع کردم خودم می‌پردازم. شوخی که نیست! من به مدت دو سال چند نفر را درگیر این کار کرده‌ام، اما نمی‌توانم فعالیتی داشته باشم، زیرا سازمان بنادر هنوز آنلاین نیست.

ترابران: تحت این شرایط طی این دو سال چه فعالیتی انجام داده‌اید؟

■ مشکل این است که علیرغم نامه‌نگاری و پیگیری‌های پی‌درپی، آنها هیچ جوابی تاکنون به من نداده‌اند. در این نامه نوشته‌ام «به طور قطع تا ده سال آینده دیگر ساختمانی را به عنوان مکان مراجعه به شرکت‌های مختلف در اروپا و آمریکا نخواهید یافت، بلکه شرکت‌ها و مدیران و کارکنان به صورت آنلاین عمل خواهند کرد.» وقتی به صورت شفاهی با آنها صحبت کردم، به آنها گفتم کاری نکنید که اماراتی‌ها فردا ما را تحریم بکنند و بگویند از آنجا که بنادر ایران آنلاین و الکترونیکی نیست، نمی‌توانیم به آنجا کشتی بفرستیم.

وقتی من ظرف سه دقیقه بتوانم مشخصات کشتی را به بندر بدهم، اسکله را بگیرم و به کشتی بگویم که چه روزی و چه ساعتی باید وارد شود، چنین شرایطی بسیار متفاوت است از این که شخص ابتدا به اینجا وارد شود و بعد تازه شروع به نامه‌نگاری و پیگیری امضای افراد مختلف در این خصوص کند. همه اینها به معنای تلف کردن وقت است.

وقت در دریا یعنی پول، یعنی دلار و از هر چیزی بیشتر ارزش دارد. بهای اجاره یک کشتی روزی ۱۰ تا ۱۵ هزار دلار است و اگر نتوانیم خودمان را با تکنولوژی روز همگام کنیم، طبیعتاً به زودی در لیست شرکت‌های دریایی ناکارآمد قرار خواهیم گرفت. حالا در مورد هاب بودن در منطقه صحبت می‌کنند، اما این چه هابی است که در ارائه خدمات از بندر عجمان عقب‌تر هستیم.

مشکل اصلی من همین است و هنوز نتوانستم آنها را متقاعد کنم که کاری انجام دهند. از این دو سال گذشته، یک سال اول صرف تحقیقات

خودم در این زمینه شد و جابه‌جایی‌هایی که باید انجام می‌دادم و یک سال هم هست که با سازمان بنادر درگیر هستم.

ترابران: آیا طی این یک سال توانسته‌اید فعالیت تجاری داشته باشید یا فقط درگیر پیگیری این مساله از سازمان بنادر بوده‌اید؟

■ تماماً درگیر همین کار بوده‌ام و هیچ کاری نتوانسته‌ام انجام دهم؛ زیرا سازمان بنادر با من همراه نیست.

ترابران: حداقل نیرویی که چنین شرکت‌هایی نیاز دارند، چند نفر است؟

■ بستگی به گستردگی کار و گستردگی ارتباطات دارد؛ به عنوان مثال در مورد شرکت ما، باید بگویم که می‌توانیم حداقل با ۶ نفر این کار را انجام دهیم.

ترابران: با شرایطی که اکنون دارید و با وجود شرایط سازمان بنادر، آیا مشتریان شما همچنان حاضر به همکاری با شما هستند؟

■ من اکنون نمی‌توانم کار کنم. در حال حاضر روزی ۱۰ تلفن از طرف مشتریانم دارم، اما این تماس‌ها به هیچ قراردادی منجر نمی‌شود. آنها به من تلفن می‌کنند و می‌خواهند باری را برایشان حمل کنم اما در جواب می‌گویم من اکنون کاری انجام نمی‌دهم.

ترابران: اکنون تنها مشکل شما هماهنگ نبودن سازمان بنادر با برنامه‌های آنلاین است؟

■ ابتدا سازمان بنادر باید تایید کند که شرکت‌های دریایی می‌توانند به صورت آنلاین فعالیت کنند. تا به حال، شش شرکت دریایی دیگر با من تماس گرفته‌اند و اعلام کرده‌اند که ما می‌خواهیم در این کار با شما همگام شویم. من فقط یک صفحه فکس برای آنها ارسال کرده بودم به این مضمون که من یک شرکت آنلاین هستم، دفتری ندارم، تلفن و صندوق پستی من این است و... اما حالا آنها هم به این فکر افتاده‌اند که به این سمت بیایند و اطلاعات خود را در این زمینه افزایش دهند و می‌خواهند که من امتیازات این روش را به آنها بگویم.

ترابران: و اگر سازمان بنادر این تاییدیه را به شما ندهد چه اتفاقی می‌افتد؟

■ اگر پاسخ خود را از آنها نگیرم به وزارتخانه مراجعه خواهم کرد.

ترابران: به غیر از تاییدیه سازمان بنادر و دریانوردی، با چه مشکلات و موانع دیگری

■ تا به حال، شش شرکت دریایی دیگر با من تماس گرفته‌اند و اعلام کرده‌اند که می‌خواهند در این کار با ما همگام شوند. من فقط یک صفحه فکس برای آنها ارسال کرده بودم به این مضمون که من یک شرکت آنلاین هستم، دفتری ندارم، تلفن و صندوق پستی من این است ... و حالا آنها هم به این کار تمایل پیدا کرده‌اند

■ من تعجب کردم وقتی فهمیدم نامه‌ای که در این رابطه به سازمان بنادر نوشته‌ام، توسط هیچکدام از مدیران سازمان مطالعه نشده، فقط زیر نامه نوشته‌اند که بررسی شود. این بسیار دردناک است. من دیگر نیاز مالی ندارم که در این حرفه کار کنم، اما می‌خواهم این کار را انجام بدهم و بعد بازنشسته شوم

■ راهکار ما این است که گزارش فعالیتیمان را مهر و امضا شده و به طور کامل و شفاف ارائه دهیم. اگر هم شرکتی در این زمینه تخلفی انجام داد، می‌تواند برای او جریمه تعیین کنند. اگر کشف شد که شرکتی خطا کرده است، آن را تعطیل و برای افراد متخلف هم جریمه در نظر بگیرند. در هر صورت باید نیرویی هم وجود داشته باشد که اگر افراد خلاقکاری پیدا شدند، از فعالیت آنها جلوگیری کند. این مساله حادی نیست.

سرعت اینترنت، کار ما را مختل نمی‌کند. **ترابران: با این اقدام سهم بازار خود را از دست نخواهید داد؟** ■ تاثیر چندانی نخواهد داشت. تا قبل از این هم مکاتبات ما با مشتریانمان از طریق ایمیل صورت می‌گرفت. امتیاز مدل الکترونیکی این است که به طور مثال قبلا من باید به دفتر می‌آمدم تا دستوری برای اجرای یک نامه یا درخواست بدهم و زیر آن را امضا کنم تا کار به جریان بیفتد، در چنین شرایطی، اگر نمی‌توانستم دو روز به دفتر بروم و معاون من هم در انجام آن مردد می‌شد، این کار به تعویق می‌افتاد. در وضعیت قبلی ما لطمه بیشتری را متحمل می‌شدیم؛ زیرا مالک کشتی باید منتظر جواب می‌ماند که آیا پذیرفته شده است یا خیر، چه ساعتی باید به اسکله برسد، آیا اسکله داده شده یا خیر و ... ولی اکنون من هر کجا که باشم لپ‌تاپ خود را باز می‌کنم و همان لحظه جواب می‌دهم.

ترابران: لطفا درباره قوانینی که شرکت‌هایی مانند شما ملزم به رعایت آن هستند و همچنین مسائل مربوط به مالیات و بیمه کارکنان هم توضیح دهید.

■ این یکی از نکاتی است که انتظار می‌رود همه ببرسند؛ به عنوان مثال دارایی و بیمه، اما خوشبختانه من تاکنون هیچ مشکلی با دارایی و بیمه نداشتم و زمانی هم که قصد داشتم فعالیت شرکت را متوقف کنم و به سمت آنلاین شدن بروم، تمام تسویه حساب‌های قطعی را گرفتم. در مورد بیمه تامین اجتماعی هم باید بگویم این بیمه برای رفاه حال پرسنل است، بنابراین پرسنل باید از حق خودشان دفاع کنند و آن را بخواهند و طبیعتا هم این کار انجام خواهد شد.

ترابران: یعنی هیچ تعریفی از یک شرکت آنلاین و قوانین مربوط به آن وجود ندارد که شما بخواهید از آن پیروی کنید؟

■ خیر، فعلا نیست و هیچ راهی وجود ندارد که بتواند از فعالیت چنین شرکت‌هایی گزارش بگیرند اما باید مبنای کار را بر اعتماد گذاشت؛ یعنی اعتماد به گزارشی که شرکت می‌دهد.

ترابران: اگر چنین مسائلی فرضا برای دارایی حل نشده باقی بماند، آیا فکر می‌کنید ممکن است دارایی هم به عنوان سدی در مقابل فعالیت شما عمل کند؟ راهکاری برای این موضوع دارید؟

در این مسیر روبه‌رو هستید؟

■ مهم این است که سیستم بنادر ما هم الکترونیکی شود، البته اکنون در حال کار روی این مساله هستند. ما شانس آورده‌ایم که آقای سعیدنژاد فردی است که گرایش زیادی به این موضوعات دارد، اما تعجب کردم وقتی فهمیدم نامه‌ای که در این رابطه به سازمان بنادر نوشته‌ام، توسط هیچکدام از مدیران سازمان مطالعه نشده، فقط زیر نامه نوشته‌اند که بررسی شود و ظرف دو ساعت بعد از ارسال، این نامه به بخش انفورماتیک رسید، کاملا مشخص است که حتی به آن فکر هم نکرده‌اند. این بسیار دردناک است. من دیگر نیاز مالی ندارم که در این حرفه کار کنم، اما می‌خواهم این کار را انجام بدهم و بعد خود را بازنشسته کنم.

ترابران: آیا با سرعت اینترنتی که در ایران وجود دارد، می‌توانید با اعضای شرکت خود و همچنین با مشتریان خود بدون مشکل ارتباط برقرار کنید؟

■ اتفاقا در گزارش دومی که نوشتم و آن را حتی به صفحه شخصی آقای سعیدنژاد هم ارسال کردم، این موضوع را مطرح کردم. آن پرسفوری که در همایش هشت سال پیش حضور داشت گفت شما از نظر دانش دریایی با سایر کشورهای دیگر دنیا برابری می‌کنید؛ به این دلیل که تحصیلات شما در آنجا بوده، ولی مشکل بزرگ شما سرعت پایین اینترنت است که با سرعت ۵۰ سال قبل در اروپا برابری می‌کند، با این حال به شما قول می‌دهم که می‌توانید، زیرا پول، مکان و خطوط آن را دارید.

دفعه قبل که به ایران بازگشتم، به مخابرات مراجعه و با مدیر یکی از شعبه‌ها صحبت کردم و گفتم که من قصد چنین کاری را دارم اما می‌ترسم که ارتباطات اینترنتی موجود در ایران جوابگو نباشد، نظر شما چیست و چگونه می‌توانید مرا راهنمایی کنید؟ او به من تجهیزات بسیاری را نشان داد که به تازگی خریده بودند و گفت ما تا ۲-۳ سال دیگر سرعت ۲۵ تا ۳۰ گیگ را پوشش خواهیم داد. بنابراین پیش‌بینی می‌شود که بر این مشکل فائق خواهیم شد. اما با همین شرایط هم می‌توان کار کرد؛ هواپیما نیست که سرعت بالایی داشته باشد و بگویم دو ساعت دیگر می‌رسد. یک کشتی است که گاهی ۳۵ روز طول می‌کشد تا از آن سوی آسیای شرقی به ایران برسد، بنابراین این

سرمایه‌گذاری شرکت‌های خارجی در بندر ام‌القصر

بندر ام‌القصر بعد از بندر بصره، بزرگترین بندر عراق و تنها بندر عمیق این کشور است که در جنوب کشور عراق و در استان بصره و نزدیک به مرز کویت قرار دارد. این بندر در سال ۱۹۳۰ تأسیس شد و توسط اداره بنادر عراق اداره می‌شود. واقع شدن بندر ام‌القصر در کنار خور الزبیر که خود بخشی از خور عبدالله است، عامل اصلی کاهش وابستگی این کشور و حتی پشت کردن آن به آبراهه اروندرود در مرز ایران و در نتیجه ارتقای نقش عراق در تجارت بین‌المللی است.

بنا به گزارش خبرگزاری رویترز، این بندر دارای ۲۱ اسکله است و توان عملیاتی کانتینری آن در سال ۲۰۱۳ در مجموع ۵۰۰ هزار TEU بوده است. بندر ام‌القصر در حال حاضر به جابه‌جایی مایعات فله خشک، کالای عمومی و کانتینر می‌پردازد. فاصله بندر ام‌القصر تا بندر

سرمایه‌گذاران خارجی به توسعه بنادر رقیب ادامه می‌دهند

عراق هم!

تهیه و تنظیم: مسعود زارع

امروزه بسیاری از کشورهای جهان به واسطه اینکه منابع مالی داخلی آنها جهت سرمایه‌گذاری کافی نیست، تمایل زیادی به جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی پیدا کرده‌اند. کشور عراق نیز از این قاعده مستثنی نبوده و با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی خود سعی در جذب سرمایه‌های خارجی جهت ساخت و بهبود زیرساخت‌های موجود خود دارد. از جمله مواردی که عراق به دنبال جذب سرمایه‌های خارجی برای آنها است، بنادر این کشور است. اخبار منتشر شده نشان از آن دارد که کشور عراق این سرمایه‌های خارجی را برای بنداری چون ام‌القصر، خور الزبیر و المعقل جذب کرده است. در ادامه به بررسی شرایط این سرمایه‌گذاری‌های خارجی در بنادر عراق خواهیم پرداخت.



■ در سال‌های اخیر، شرکت فیلیپینی اینترنشنال کانتینر سرویس (ICTSI) در بندر ام‌القصر عراق سرمایه‌گذاری کرده است. این شرکت در سراسر جهان، به کار توسعه، مدیریت و بهره‌برداری از بنادر مشغول است و در مانیل، هنگ‌کنگ، جاکارتا، میامی، دوبی و غنا دارای نمایندگی است

■ گروه مارتید نیز یک شرکت متعلق به بخش خصوصی آلمان است که در زمینه حمل‌ونقل، مدیریت بنادر و ترمینال و خدمات پشتیبانی پروژه فعالیت دارد و صاحب دو پایانه بندری در عراق است. یکی در ام‌القصر و دیگری در خورالزبیر

ام‌القصر را ۳۰۰ هزار TEU افزایش خواهد داد. بنا به ادعای ICTSI با تکمیل پروژه و هنگامی که این بارانداز ۶۰۰ متری کاملاً ساخته شود، ظرفیت این بندر به ۹۰۰ هزار TEU افزایش خواهد یافت. از جمله فعالیت‌های بین‌المللی بندر ام‌القصر می‌توان به قرارداد اداره بنادر عراق با شرکت Almishnav & Almis Alaq جهت بازسازی و احیای یک محوطه محصور برای نگهداری کانتینرها در بندر به منظور افزایش امکانات بندری اشاره کرد. ساخت و توسعه این محوطه موجب افزایش ظرفیت بندر جهت پذیرش بیشترین تعداد کانتینر ممکن خواهد شد. علاوه بر این، قراردادهای متعددی میان اداره بنادر عراق و شرکت اماراتی Gulfatiner به امضا رسیده است. این شرکت که در زمینه بهره‌برداری از ترمینال و خدمات لجستیک فعالیت دارد به موفقیت‌های چشمگیری در بندر ام‌القصر دست یافته است. از جمله این موفقیت‌ها، می‌توان به قرارداد ساخت یک بندر خشک در شمال بندر ام‌القصر با هزینه ۱۸۳ میلیون دلار اشاره کرد. این پروژه بخشی از برنامه توسعه حمل‌ونقل عراق و اولین گام در توسعه زیرساخت‌های لجستیک این کشور بوده است و شامل ساخت یک بندر خشک در محوطه‌ای ۳۳۳ هکتاری است که دارای هشت انبار یخچال‌دار و بی‌یخچال، ساخت ساختمان مدیریت و خدمات، ساخت جاده‌های ورودی و خروجی

خرمشهر حدود ۱۲۷ مایل دریایی است و به عنوان یک رقیب چالش‌برانگیز و مهم برای بندر خرمشهر محسوب می‌شود. در سال‌های اخیر یک شرکت فیلیپینی با نام اینترنشنال کانتینر سرویس (ICTSI) اقدام به سرمایه‌گذاری در این بندر کرده است. این شرکت در سراسر جهان به کار توسعه، مدیریت و بهره‌برداری از بنادر مشغول است و در مانیل، هنگ‌کنگ، جاکارتا، میامی، دوبی و غنا دارای نمایندگی است. اینترنشنال کانتینر سرویس (ICTSI) طی قراردادی با اداره بنادر عراق برای بهره‌برداری، توسعه و گسترش بندر ام‌القصر به توافق رسید. به موجب این قرارداد حق مدیریت و بهره‌برداری از تاسیسات کانتینری موجود در اسکله ۲۳ این بندر به مدت ۱۳ سال به ICT-SI واگذار شده است. علاوه بر این، شرکت ICTSI تحت یک طرح ساخت، بهره‌برداری و انتقال (BOT) مسوولیت ساخت یک ترمینال کانتینری و کالای متفرقه جدید در این بندر را به موجب یک قرارداد امتیاز انحصاری ۲۰ ساله بر عهده گرفته است و در هر دو ترمینال کانتینری و کالای متفرقه به ارائه خدمات خواهد پرداخت. این شرکت در فاز اول این قرارداد ۱۳۳ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده است. مرحله اول این پروژه توسعه‌ای شامل ساخت ۲۳۳ متر بارانداز و محوطه انبارش است که ظرفیت بندر





از بندر ام‌القصر و ۴۸ جرثقیل و تانکر بود. مدت تکمیل این پروژه یک سال پیش‌بینی شده بود. این بندر خشک از اهمیت زیادی برخوردار است؛ چرا که موجب ارتباط عراق با جهان از طریق کانال خشک خواهد شد. همچنین بازسازی اسکله شماره ۷ بندر ام‌القصر نیز برعهده Gulfainer بوده است.

این شرکت در اسکله شماره ۸ این بندر نیز فعالیت داشته و این ترمینال هم اکنون به یک ترمینال کانتینری کاملاً عملیاتی با سرمایه‌گذاری کامل روی تاسیساتی مانند جرثقیل اسکله متحرک، تجهیزات جابه‌جایی کانتینر و محوطه‌های انبارش و راه‌های دسترسی امن و آسفالتی تبدیل شده است.

سرمایه‌گذاری شرکت NAWAH در بندر المعقل

در اکتبر سال ۲۰۱۲، هلدینگ شمال آمریکا آسیای غربی (NAWAH) توافقنامه رسمی و ۱۰ ساله‌ای را با وزارت راه و ترابری عراق و اداره بنادر این کشور برای نوسازی اسکله ۱۴ بندر المعقل (که بندر بصره نیز نامیده می‌شود) به امضا رساند. این قرارداد، ۱۴ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی را برای بندر بصره به ارمان آورد. اسکله ۱۴ در تاریخ ۲۷ اکتبر ۲۰۱۳ رسماً توسط هادی عمری وزیر راه و ترابری عراق افتتاح شد.

در آوریل سال ۲۰۱۴، مدیریت بندر NAWAH توافقنامه‌ای را با وزارت راه و ترابری عراق و سازمان بنادر این کشور به امضا رساندند که به موجب این توافقنامه بندر بصره تا چهار برابر توسعه خواهد یافت. به موجب بخشی از این توافقنامه ۱۰ ساله میان NAWAH و دولت عراق، NPM بازسازی اسکله شماره ۱۳ را برعهده گرفت که طول آن به ۱۵۰ متر می‌رسید و محوطه انبار آن به وسعت ۴ هزار متر بود. قرار بر این بود که این اسکله پس از ساخت به اسکله شماره ۱۴ بپیوندد.

پل برینکلی رییس شرکت NAWAH، همکاری با شرکای عراقی جهت رشد بندر المعقل و ظهور دوباره آن به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب را مایه افتخار خود دانسته و هدف خود از این پروژه را ساختن بندری با کلاس جهانی و استفاده از استعدادهای و پتانسیل‌های محلی اعلام کرده بود.



سرمایه‌گذاری Martrade در بندر خورالزبیر

گروه مارترید شرکتی متعلق به بخش خصوصی آلمان است که در زمینه حمل و نقل، مدیریت بنادر و ترمینال و خدمات پشتیبانی پروژه فعالیت دارد. این شرکت محموله‌هایی را از سرتاسر دنیا

به عراق حمل می‌کند. همچنین مارترید صاحب دو پایانه در عراق است. یکی در ام‌القصر است و دیگری در خورالزبیر. در ام‌القصر مدیریت یک ترمینال کانتینری چند منظوره را برعهده دارد و در خورالزبیر بیش از ۲۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری انجام داده است.

گروه حمل و نقل گسترش

(گسترش شاهد سابق)

حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا



حمل و نقل داخلی گسترش ترابری شمیم



حمل و نقل بین المللی رادین ترابری آسیا

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 ۹۳۹۱۱۱۳۲۰۷-۰۹۳

شعبه اکبرآباد (تهران) ۲۲۹۰۷۹۰۷-۰۲۱

دفتر مرکزی: تهران، خ میرداماد، خ حصار

نش کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲

تلفن: ۲۲۹۰۵۸۹۳-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۷۹۰۷

۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۷۸۷۲۳

info@radintarabarasia.com

www.radintarabarasia.com

info@gostareshttransport.com

www.gostareshttransport.com



افزایش سرمایه‌گذاری چین در بنادر جهان

به گزارش رسانه‌های آمریکا، در شرایط رکود حمل و نقل دریایی و تلاش چین برای پیشبرد جهانی شدن اقتصادی، شرکت‌های دولتی کشتیرانی چین سرمایه‌گذاری خود در بنادر جهان را افزایش داده‌اند تا حمل و نقل کالاهای چین راحت‌تر انجام شود.

براساس گزارش پایگاه اینترنتی روزنامه وال استریت ژورنال چاپ آمریکا، مقامات چین اعلام کردند که اکنون شرکت‌های کشتیرانی چین پاداش خود از سرمایه‌گذاری در بنادر جهان را دریافت خواهند کرد اما هدف مهم‌تر چین این است که شلوغ‌ترین مسیر راه تجاری دریایی را کنترل کند. این راه از آسیا شروع می‌شود و با عبور از کانال سوئز به اروپا می‌رسد. با این سرمایه‌گذاری، کشتی‌های چین از حق تردد با اولویت در بنادر امتداد این راه برخوردار می‌شوند.

به گزارش بانک توسعه ملی چین در ماه ژانویه سال جاری، ۱۸۰ میلیارد یوان وام (برابر با حدود ۲۶ میلیارد دلار) را در اختیار گروه کاسکو (COSCO) بزرگترین شرکت کشتیرانی دریایی چین گذاشته است تا از گسترش فعالیت این شرکت در جهان پشتیبانی کند.

یکی از مسوولان شرکت بندرداری یک کشور غربی اعلام کرد: شرکت خصوصی بندرداری در تنظیم برنامه سرمایه‌گذاری خود حداکثر ۱۲ ماه آینده را مد نظر می‌گیرد، اما چینی‌ها برنامه‌هایی طولانی‌تر را مد نظر دارند. اکنون شرکت‌های کشتیرانی جهان در حال تلاش برای کنترل و فعالیت در بنادر بیشتر نقاط جهان هستند تا قبل به این ترتیب از بالا رفتن هزینه حمل و نقل، سود مورد نظر خود را در آینده به دست بیاورند. در سال‌های اخیر، هزینه حمل بار در سطح بسیار پایینی قرار داشته است. همچنین به دنبال ادغام شرکت‌های کانتینریر در سراسر جهان، تعداد آن‌ها به مراتب کاهش یافته است و شرکت‌های موجود با هم اتحادیه‌ای را ایجاد کرده‌اند و در استفاده از کشتی‌ها و بنادر با هم همکاری داشته‌اند. در چنین شرایطی و در پی کاهش کشتی‌های باربری و بالا رفتن وزن کشتی‌های باربری، شرکت‌های بندرداری جهان در حال تلاش برای جلب کشتی‌ها به پهلو گرفتن در بندر تحت مدیریت خود هستند.

جانگ وی مدیر کل شرکت حمل و نقل دریایی وابسته به گروه کاسکو اعلام کرد: ما مجبوریم با بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی جهان رقابت کنیم. آنها فشارهای زیادی به ما وارد کرده‌اند، اما اگر بتوانیم با آنها همکاری کنیم، کارآیی بالاتر و درآمدی بهتر به دست خواهیم آورد.

شرکت APM Terminals، یکی از رقبای قوی گروه کاسکوی چین است. این شرکت در سال ۲۰۱۰ میلادی برای خرید بنادر در جهان ۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده است. همچنین شرکت کشتیرانی مدیریتانه دومین شرکت بزرگ کانتینربری جهان نیز در ماه ژانویه سال جاری، ۵۴ درصد سهام بزرگترین بندر کانتینر لانگ‌بیچ ایالت کالیفرنیا آمریکا را خریداری کرد. گروه کاسکو به عنوان یک شرکت بین‌المللی جذب‌کننده سرمایه شرکت‌های بندرداری خارجی در چین از سال ۲۰۱۰ تاکنون بیش از ۴ میلیارد دلار برای خرید سهام ۲۱ بندر از ۵۰ بندر بزرگ کانتینربری جهان سرمایه‌گذاری کرده است. علاوه بر این، چین نیز حدود ۴۰ میلیارد دلار در بنادر داخلی خود سرمایه‌گذاری کرده است.



دشواری‌های آموزش دریانوردی در نظام آموزشی ایران

آموختن روی آب

سپیده کریمی

کاپیتان حسن تیمورتاش، دبیر انجمن دریانوردان در خصوص نقش و حیطه اختیارات کارگروه دریایی در اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر به عنوان بازوی مشاوره‌ای بخش عملیات سازمان فعالیت دارد؛ یعنی ما به اجرای امور ورود پیدا نمی‌کنیم، ولی چند موضوع روی زمین مانده بود که به همین علت به آن ورود پیدا کردیم؛ مانند مباحث گردشگری، ایمنی و آموزش.»

وی افزود: «در واقع ما اولویت‌های کاری را با همکاری سازمان و سایر اعضای کارگروه مشخص و آنها را در اتاق فکر مطرح و بررسی می‌کنیم تا گلوگاه‌ها و تنگناها مشخص شوند. در عین حال اگر تشخیص بدهیم که در بعضی موارد، پروژه‌ای باید توسط بعضی از سازمان‌ها تعریف و اجرا شود، این پروژه‌ها را به آنها معرفی و برون‌د انجام آنها نظارت می‌کنیم. در همه این موارد هم نقش مشاوره‌ای داریم نه بیشتر.»

تیمورتاش در ادامه به فعالیت‌های این کارگروه در زمینه آموزش‌های دریایی اشاره کرد و توضیح داد: «ما ۵۷ آموزشگاه دریایی در سطح کشور داریم که سازمان بنادر به آنها مجوز داده است، اما هر کدام از آنها برنامه‌های خاص خودشان را دارند؛ آن هم بدون توجه به الزاماتی

«... بین ۱۵-۲۰ درصد از دریانوردانی که وارد کشور می‌شوند، خارجی هستند، مخصوصاً در درجه‌های پایین‌تر از افسری. تمام مالکین کشتی‌ها از افرادی استفاده می‌کنند که خارجی هستند و عموماً از بنگلادش و فیلیپین می‌آیند... ما ۵۷ آموزشگاه دریایی در سطح کشور داریم که سازمان به آنها مجوز داده است اما هر کدام از آنها ساز خودشان را می‌زنند... اکنون کیفیت نیروها بالا رفته، کشتی‌ها بزرگ شده و سیستم‌ها الکترونیکی شده‌اند، اما اساتید آموزشگاه‌های دریایی ما در این زمینه قوی نیستند و اکثراً کار با دستگاه‌های ناوبری قدیمی را آموزش می‌دهند؛ در نتیجه ما در حال تغییر تمام کتب قدیمی هستیم...»

با کاپیتان حسن تیمورتاش، رییس کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص فعالیت‌های اخیر این کارگروه، لزوم تربیت نیروی انسانی متخصص در زمینه دریایی و توجه به بحث گردشگری دریایی گفت‌وگو کرده‌ایم.



■ ما ۵۷ آموزشگاه دریایی در سطح کشور داریم که سازمان بنادر به آنها مجوز داده است، اما هر کدام از آنها برنامه‌های خاص خودشان را دارند؛ آن هم بدون توجه به الزاماتی مانند اجرای مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی. به همین دلیل در صدد ایجاد یک اتحادیه برای هماهنگی آنها و سازمان بنادر هستیم

■ اکثر هنرستان‌های دریایی ما فاقد دستگاه‌های ناوبری هستند. در حال حاضر ما سه عدد ship simulator داریم؛ یک سیمولاتور در نیروی دریایی، یکی در شرکت نفتکش و سومی در سازمان بنادر. در عین حال تعدادی سیمولاتور جدید نیز در حال وارد شدن یا ساخت هستند. درخواست ما این است که وقتی سیمولاتور و تجهیزات جدید وارد شد، این قدیمی‌ها را به هنرستان‌ها واگذار کنند

آن اکنون در کتب دبستان و دبیرستان‌ها ۱۵۰- ۱۶۰ مورد در خصوص مباحث دریایی مطالب گوناگون وارد شده است که از لحاظ فرهنگ دریایی بسیار تاثیرگذار خواهد بود.»

تیمورتاش تشریح کرد: «ما در وزارت آموزش و پرورش کمیسیونی به نام "کمیسیون تالیف کتب دریایی" داریم که افرادی از کشتیرانی، نفتکش، نیروی دریایی ارتش و سپاه و خود آموزش و پرورش در این کمیسیون حضور دارند و در آنجا کتب درسی مطابق با تکنولوژی‌های جدید بازبینی و اصلاح می‌شوند.»

رییس کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر با بیان این که سیلابس‌های درسی هنرستان‌های دریایی در کمیسیون تالیف کتب دریایی تعیین می‌شود، گفت: «در این کمیسیون غیر از اصلاح کتب هنرجویان، کتاب‌هایی نیز مخصوص معلمان تدوین می‌شود که ریزه‌کاری‌های آموزشی در آن ارائه می‌شود.»

وی افزود: «در حال حاضر اساتید هنرستان‌ها اکثرا از مجموعه نیروی دریایی و کاپیتان‌ها هستند. اما بعضی از اساتید کیفیت علمی لازم را ندارند. ما در جلسه‌ای که در شرکت ملی نفتکش داشتیم، از ۳۲ تن از اساتید و مدیران هنرستان‌ها دعوت به عمل آوردیم و فرهنگ دریایی و کنوانسیون‌های دریایی مانند MLC و STCW را به آنها آموزش دادیم. سازمان بنادر و دریانوردی نیز در شرایطی به فارغ‌التحصیلان این هنرستان‌ها گواهی‌نامه خواهد داد که آنها مواد درسی را بر اساس استانداردهایی که سازمان بنادر تعیین کرده آموزش دیده باشند.»

تیمورتاش با اشاره به این که حساسیت خاصی در مورد دریانوردان در وزارت آموزش و پرورش وجود دارد که بسیار جای تقدیر دارد و بنابراین در پاسخ به این عملکرد خوب باید ضوابط خاصی برای انتخاب اساتید این هنرستان‌ها وجود داشته باشد، اظهار داشت: «به همین دلیل ما روی این موضوع حساس هستیم که از اساتید حرفه‌ای استفاده کنیم. حتی من در جلسه اخیری که در بندرعباس در رابطه با چهاردهمین دوره مسابقات عملی رشته علوم و فنون دریایی برگزار شد، پیشنهاد دادم از بعضی از اساتید معرب و حرفه‌ای در حین آموزش فیلم برداری شده و این فیلم به صورت ویدیو کنفرانس بین ۱۳ هنرستان پخش شود. اگر هم هنرجویان

مانند اجرای مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی که در همین راستا در صدد ایجاد یک اتحادیه به جهت هماهنگی آنها و سازمان بنادر هستیم.» وی ادامه داد: «همان طور که می‌دانید کنوانسیون کار دریایی کنوانسیون مربوط به شرایط زندگی دریانوردان روی کشتی و مربوط به وزارت کار است. برای بالا بردن کیفیت کاری یک دریانورد، باید مراکز آموزشی خوبی داشته باشیم و برای داشتن مراکز آموزشی خوب، باید وسایل و تجهیزات آموزشی آن را به روز کنیم.»

رییس کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «در بعضی از هنرستان‌های دریایی نیاز است که تجهیزات جدید خریداری شود؛ به طور مثال اکثر آنها فاقد دستگاه‌های ناوبری هستند. همچنین در حال حاضر ما سه عدد ship simulator داریم؛ یک سیمولاتور در نیروی دریایی، یکی در شرکت ملی نفتکش و سومی در سازمان بنادر است. در عین حال تعدادی سیمولاتور جدید نیز در حال وارد شدن یا ساخت هستند. درخواست ما این است که وقتی سیمولاتور و تجهیزات جدید وارد شد، این قدیمی‌ها را به هنرستان‌ها بدهند تا هنرجویان بتوانند از آنها استفاده کنند. سازمان بنادر نزدیک به ۵۳ فروند یدک‌کش و لایروب دارد، کشتیرانی نزدیک به ۱۵۰ فروند کشتی و نفتکش حدود ۷۵ فروند که می‌توان برای آموزش عملی دانش‌آموزان از آنها استفاده کرد.»

او یکی از نقاط ضعف هنرجویان در هنرستان‌های دریایی را عدم تسلط بر زبان انگلیسی برشمرد و گفت: «در این خصوص با متخصصین زبان دریایی صحبت کردیم تا بتوانیم این مشکل را حل کنیم.»

تیمورتاش با اشاره به اینکه ما دیگر نمی‌توانیم افرادی را که ۲۰ یا ۳۰ سال پیش به روش سنتی این رشته را یاد گرفته‌اند جهت آموزش دریانوردان آینده و به عنوان اساتید به آموزشکده‌ها، هنرستان‌ها و دانشگاه‌های دریایی معرفی کنیم، تاکید کرد: «کتب دریایی نیز بایستی مطابق با تکنولوژی‌های جدید تالیف شوند.»

وی افزود: «در راستای همین سیاست اکنون گروه‌های مختلفی هستند که به وزارت آموزش و پرورش در این زمینه کمک می‌کنند. چندی پیش پروژه‌ای در سازمان بنادر و دریانوردی، برای فرهنگ‌سازی دریایی تعریف شد که براساس

■ ما دیگر نمی‌توانیم از افرادی که ۲۰ یا ۳۰ سال پیش به روش سنتی این رشته را فرا گرفته‌اند، به عنوان اساتید در آموزشگاه‌ها، هنرستان‌ها و دانشگاه‌های دریایی استفاده کنیم. ضمن اینکه کتب دریایی نیز باید مطابق با تکنولوژی‌های جدید تالیف شوند

■ من اخیراً پیشنهاد دادم از بعضی از اساتید مجرب و حرفه‌ای، در حین آموزش فیلم‌برداری شده و این فیلم به صورت ویدیو کنفرانس بین ۱۳ هنرستان پخش شود. اگر هم هنرجویان سوالاتی داشته باشند در همان سیستم می‌توانند سوالات خود را مطرح کنند

سوالاتی داشته باشند در همان سیستم می‌توانند سوالات خود را مطرح کنند.»
وی تأکید کرد: «اکنون دیگر مانند گذشته نیست که برای آموزش نحوه کار موتورهای کشتی، این موتورها را به صورت فیزیکی برش داده و در معرض دید و آموزش هنرجویان قرار دهند. اکنون برای آموزش چنین مباحثی فیلم‌های آموزشی و انیمیشن تهیه می‌کنند و به صورت یک CD ارائه می‌دهند. هنرجویان حتی می‌توانند این CD را در منزل تماشا کنند و تمام مراحل کار را یاد بگیرند.»
کاپیتان تیمورتاش درباره هزینه‌های تحصیلی دانش‌آموزان هنرستان‌های دریایی گفت: «اکنون برآورد درستی از هزینه‌ها ندارم ولی می‌دانم که

هزینه‌های بیشتر از هزینه یک دبیرستان معمولی نخواهند داشت. مگر زمانی که بخواهند بعد از فارغ‌التحصیلی دوره‌های خاصی را در سازمان بنادر طی کنند که در این صورت اگر بورسیه نباشند باید هزینه‌ها را خودشان پرداخت کنند.»

وی افزود: «پیش از این سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی و نفتکش در چابهار، دانشجویان دانشگاه دریانوردی را بورسیه می‌کردند. اکنون هم تعداد اندکی دانشجوی بورسیه در دانشگاه چابهار داریم. اما در سایر دانشگاه‌های دریانوردی، همچون دانشگاه‌های دیگر، هزینه‌های تحصیلی به عهده خود دانشجو است.»

این کارشناس دریایی تأکید کرد: «یکی از برنامه‌های آموزش و پرورش استفاده از افراد بومی همان مناطق است، تا به این طریق جوان‌های بومی به جای رفتن به سمت کارهای خلاف قانون یا کارهایی که مناسب آنها نیست، وارد مشاغل شوند که با خون و خانواده آنها عجین است.»

او با اظهار تأسف از این که در ایران هنرستان شبانه‌روزی نداریم، ادامه داد: «یکی از تدابیر اتخاذ شده در این زمینه تشویق به ساخت هنرستان‌های شبانه‌روزی است. در این زمینه از سازمان بنادر درخواست کمک کردیم و آنها نیز قول دادند زمینی در چابهار برای ساخت هنرستان در اختیار ما قرار دهند که برای ساخت آن نیز از خیرین کمک خواهیم گرفت. ما باید این دانش‌آموزان را با دسیپلین تقریباً نظامی بار بیاوریم؛ به طور مثال باید بدانند که می‌بایست سر وقت غذا بخورند، سر وقت بخوابند، سر وقت بیدار شوند و هوشیارانه کار خود را انجام دهند. به این منظور ما به کمک آموزش و پرورش و خیرین، بحث شبانه‌روزی کردن هنرستان‌ها را نیز در استان‌ها پیگیری خواهیم کرد.»

رییس کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر در پاسخ به سوال خبرنگار ترابران مبنی بر این که آیا نظارتی بر کار این هنرستان‌ها وجود دارد یا خیر، پاسخ داد: «بله، وقتی این افراد فارغ‌التحصیل می‌شوند، این سازمان بنادر و دریانوردی است که به آنها گواهی‌نامه می‌دهد، بنابراین به طور دائم بر عملکرد آنها نظارت دارد.»

تیمورتاش با بیان اینکه از دیگر موضوعات مورد پیگیری در اتاق فکر سازمان بنادر، بررسی تحولات ناشی از اجرای کنوانسیون آب توازن در کشور

است، خاطر نشان کرد: «همانطور که می‌دانید این یک کنوانسیون بین‌المللی است که ما عضو آن شده‌ایم و اکنون حالت اجرایی پیدا کرده و یکی از کنوانسیون‌های بسیار مهم است.»

وی اضافه کرد: «بحث دیگر موضوع سوخت پاک است. طی بررسی‌هایی مشخص شده که آلودگی در بعضی بنادر در حد آلودگی موجود در تهران است؛ زیرا گاز CO2 که توسط تجهیزات بندری، کامیون‌ها و گرد و خاک تولید می‌شود بسیار زیاد است. بنابراین تصمیم گرفتیم که یک بندر سبز درست کنیم و برای ایجاد یک بندر سبز باید از بیودیزل یا همان سوخت گیاهی استفاده شود. همچنین به منظور حفظ محیط زیست و کاهش آلودگی هوا، در بندر به هیچ عنوان نباید از سوخت فسیلی استفاده کنیم و کشتی‌ها در کنار اسکله باید حتماً از برق ساحل استفاده کرده و ژنراتورهایشان را خاموش کنند.»

تیمورتاش با اشاره به مساله پرچم‌گریزی در ایران ابراز داشت: «به دلیل مشکلاتی که کشتی‌های ایرانی از لحاظ بیمه، سوخت و امکانات دارند، این کشتی‌ها پرچم خود را عوض می‌کنند. ما باید تسهیلاتی فراهم کنیم که این پرچم‌گریزی اتفاق نیفتد. هر چقدر ناوگان ما از لحاظ کمی و کیفی قدرتمند باشد، در سازمان‌های بین‌المللی ارزش رای ما بالا خواهد رفت.»

رییس کارگروه دریایی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: «اکنون در منطقه خاورمیانه، کشورهای اطراف ایران در بسیاری از موارد از ما جلوتر هستند؛ اما ما می‌توانیم در زمینه نیروی انسانی باکیفیت با آنها رقابت کرده و دریانورد صادر کنیم؛ یعنی دریانوردان ما به اندازه‌ای باید باکیفیت عمل کنند که بتوانیم آنها را به کشورهای دیگر صادر کنیم.»

وی یادآوری کرد: «اکنون نزدیک به ۸۲ هزار فروند کشتی در سطح جهان وجود دارد و یک میلیون و ششصد هزار دریانورد در ناوگان دریایی جهان روی آنها به فعالیت مشغول هستند. بسیاری از این دریانوردان هندی، فیلیپینی و اوکراینی هستند، که روی کشتی‌های ایرانی هم مشغول به کار هستند. بنابراین باید با تربیت درست نیروی انسانی در این بخش به خودکفایی رسیده و همچنین به صدور این نیروها به کشورهای دیگر بپردازیم.»

وی اعلام کرد: «برای دریانوردان برنامه‌های خوبی داریم که انشالله در آینده اعلام خواهد شد.»

که در آینده وفور دریانورد داشته باشیم.»
در این گزارش اشاره شده که چین جای فیلیپین را در تامین بیشترین دریانورد در تجارت جهانی گرفته است. اما شرکت‌های بین‌المللی اظهار می‌کنند که دسترسی به دریانوردان چینی در مسیرهای بین‌المللی محدودتر است. فیلیپین و روسیه دو قطب تامین دریانورد در سطح جهان هستند و اوکراین و هند نیز از سایر منابع تامین نیروی انسانی صنعت دریانوردی به شمار می‌آیند.

کوبا سیزمانسکی، دبیرکل اتحادیه شرکت‌های مدیریت کشتی، گفت: «نیروی انسانی ما دارای ماست و ما نیاز داریم که راهبردی را اتخاذ کنیم که دریانوردی یکبار دیگر به انتخاب اول جوانان با استعداد آینده تبدیل شود.»

در همین خصوص، مدیر کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به آخرین گزارش شورای بین‌المللی دریانوردی بالتیک، مهمترین مشکل آموزش دریانوردان در ایران را هزینه بالای آموزش، تربیت و تامین شرایط کارورزی دانشجویان در دریا اعلام کرد.

او کاهش نیروی جوان و تک فرزندی در خانواده‌ها، مشکلات کارهای دریایی، مخاطرات دریایی مانند دزدی دریایی، عدم مزیت درآمد دریانوردی با سایر مشاغل، فقدان تمایل برخی از ملت‌ها به شغل دریانوردی و عدم رونق فعالیت‌های دریایی در سال‌های اخیر را از جمله دلایل کاهش و کمبود دریانوردان در سطح دنیا بیان کرد.



نیاز صنعت دریانوردی به ۱۵۰ هزار دریانورد

شورای بین‌المللی دریانوردی و حوزه دریای بالتیک (بیمکو) در تازه‌ترین گزارش خود درباره وضعیت نیروی انسانی صنعت دریانوردی اعلام کرد در صورتی که فعالیت‌های آموزشی برای جذب دریانوردان به میزان چشمگیری بالاتر نرود، این صنعت با کمبود شدید دریانورد مواجه خواهد شد به طوری که تا سال ۲۰۲۵ میلادی به ۱۴۷ هزار و ۵۰۰ دریانورد جدید برای فعالیت در ناوگان تجاری جهان نیاز خواهد بود.

از نرخ تقاضا برای دریانوردان خواهد بود. گزارش بیمکو خاطر نشان می‌کند که پیشرفت‌های خوبی در پنج سال گذشته در زمینه استخدام و آموزش دریانوردان حاصل شده است. اما چنانچه آموزش افزایش نیابد کمبود دریانوردان بالا خواهد رفت. پتر هینچلیف، دبیر اتاق بین‌المللی دریانوردی (ICS) که به همراه بیمکو گزارش نیروی کار دریانوردی را هر پنج سال توسعه می‌دهد، اعلام کرد: «بدون ادامه تلاش‌ها برای شناساندن مشاغل دریایی، و بهبود استخدام و حفظ دریانوردان، نمی‌توان تضمین کرد

به گزارش مارین تایمز، این گزارش که در سازمان بین‌المللی دریانوردی ارائه شد، نشان می‌دهد که کمبود فعلی صنعت دریانوردی در سطح ۲/۱ درصد است که برابر با ۱۶ هزار و ۵۰۰ نفر است. بر اساس این گزارش کمبود دریانورد در برخی از مشاغل دریایی بسیار زیاد است. این بخش‌ها شامل مهندسان در سطوح مدیریتی و افسرانی برای کشتی‌های ویژه مانند حمل مواد شیمیایی، LNG و LPG است. گرچه پیش‌بینی می‌شود میزان افزایش دریانوردان با روند ثابتی افزایش یابد اما این میزان بسیار کمتر



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.ac
Wessam@unitedsea.ac
Marzieh@unitedsea.ac



برای انجام مشاوره و دریافت نرخ از طریق ایمیل یا تلفن با ما تماس بگیرید





تا سال ۲۰۲۰ باید منتظر نسل جدید کشتی‌های
کانتینری هوشمند بود

کشتی‌های هوشمند و ناخداهای خشکی

در این گزارش به چند پرسش اساسی در مورد کشتی‌های هوشمند پاسخ داده خواهد شد. اولین سوال این است که چه تکنولوژی در این کشتی‌ها به کار رفته است و چگونه این کشتی‌ها می‌توانند به صورت خودران باشند در حالی که مایل‌ها از ساحل دور هستند؟ دومین سوال این است که امنیت این کشتی‌ها چگونه است و چه خطرات جدیدی آنها را تهدید می‌کند و این کشتی‌ها چگونه می‌توانند این خطرات را کاهش دهند؟ سومین سؤال این است که چه انگیزه‌ای برای صاحبان و مالکان وجود دارد که در این وسایل خودران سرمایه‌گذاری کنند؟

شرکت رولزرویس که رهبری طرح برنامه‌های کاربردی و پیشرفته خودران در آب (AAWA)

کشتی‌های خودران در آینده‌ای نزدیک در صنعت دریایی ظهور خواهند کرد و همان‌گونه که گوشی‌های هوشمند دنیای ارتباطات را متحول ساختند، این کشتی‌ها نیز صنعت حمل و نقل دریایی را متحول خواهند ساخت. این کشتی‌ها از طریق عرشه‌های مجازی که در خشکی تعبیه شده‌اند کنترل می‌شوند.

با ظهور این فناوری هر فرد می‌تواند چندین کشتی عظیم‌الجثه باری را کنترل نماید. با ساخت این کشتی‌ها ممکن است فرصت‌های شغلی زیادی از دست برود، اما در عوض می‌توان ناخداهایی داشت که در امنیت کامل و در خشکی، از راه دور، بارها را در شاهراه‌های دریایی از بندری به بندر دیگر منتقل می‌کنند. برنامه این است که اولین کشتی بدون هیچ‌گونه خدمه انسانی و کاملاً قابل کنترل از راه دور، تا سال ۲۰۲۰ به آب بیفتد و همچنین ظرف دو دهه آینده، قایق‌هایی خودران، بدون دخالت انسان حتی از راه دور، داشته باشیم.

■ براساس پژوهشی که شرکت بیمه آلیانز در سال ۲۰۱۲ منتشر کرد، بین ۷۵ تا ۹۶ درصد از حوادث و تصادفات دریایی نتیجه خطای انسانی هستند و این اتفاقات اغلب در اثر خستگی رخ می‌دهند، این در حالی است که کشتی‌های هوشمند خسته نمی‌شوند و ریسک صدمات و حتی مرگ خدمه و خطر از دست دادن سود یا دارایی‌ها را کاهش می‌دهند

تکرارشونده و آزمایش‌های گسترده و شبیه‌سازی شده صورت گرفته است.

۳- **ارتباطات و اتصالات:** کشتی‌های خودران هنوز هم به نیروی انسانی و ورودی‌های آنها نیازمند هستند. ارتباط بین انسان و کشتی‌های خودران باید دو طرفه، دقیق، قابل سنجش و پشتیبانی شده توسط سیستم‌های مختلف باشد تا میزان خطر را به حداقل برساند. این پروژه سعی کرده است تا بهترین فناوری موجود را برای ارتباط بین انسان و کشتی‌های خودران به کار بگیرد. در این بخش از سیستم‌های ماهواره‌ای استفاده شده است.

ایمنی و امنیت

کشتی‌های خودران و کنترل از راه دور، پتانسیل این را دارند که خطاهای انسانی را به حداقل برسانند. براساس پژوهشی که شرکت بیمه آلیانز در سال ۲۰۱۲ منتشر کرد بین ۷۵ تا ۹۶ درصد از حوادث و تصادفات دریایی نتیجه خطای انسانی هستند و این اتفاقات اغلب در اثر خستگی رخ می‌دهند، اما کشتی‌های هوشمند خسته نمی‌شوند و ریسک صدمات و حتی مرگ خدمه و خطر از دست دادن سود یا دارایی‌ها را کاهش می‌دهند.

صنعت دریایی دارای تجربیاتی در زمینه ارزیابی سیستماتیک و جامع است. با این حال، فناوری‌های در حال ظهور نیازمند آن هستند که در جهت شناخت خطرات جدید (انواع خطرات شناخته شده و ناشناخته) تحقیقات بیشتر و عمیق‌تری صورت بگیرد. شاید اولین مورد در

را برعهده دارد، به سئوالات بالا پاسخ می‌دهد. بودجه این پروژه توسط Tekes (دفتر تامین مالی فناوری و نوآوری فنلاند) تامین می‌شود. در خصوص پروژه کشتی‌های خودران می‌توان از دیگر صنایع الگوبرداری کرد مانند هواپیماهای بدون سرنشین و خودروهای بدون راننده که با گوشی‌های هوشمند کنترل می‌شوند. بررسی این صنایع می‌تواند ما را به درک درستی از وضعیت ایمنی، جنبه‌های قانونی و اقتصادی فناوری‌های کنترل از راه دور برساند.

تکنولوژی (فناوری)

برای این کار به مجموعه‌ای از حسگرهای الکترونیکی نیاز است که این حسگرها اطلاعات را به یک مغز الکترونیکی انتقال می‌دهند و این باعث می‌شود که کشتی بدون آن که به مانعی برخورد کند، رو به جلو حرکت کند. پروژه AAWA سه حوزه را مورد بررسی قرار داده است:

۱- **ترکیب سنسورها:** فناوری‌های سنسوری به خوبی توسعه یافته‌اند و می‌توان آنها را در بسیاری از وسایل خودران مشاهده کرد. پروژه AAWA سهم فناوری سنسوری در ساخت یک کشتی را که از طریق یک اپراتور از راه دور کنترل می‌شود بررسی کرده است. این سنسورها قادرند تصویر کاملی را از محیط اطراف کشتی در همه زمان‌ها و شرایط به اپراتور ارائه دهند.

با نگاهی به انواع مختلف رادار، دوربین‌ها با کیفیت بصری بالا، تصویربرداری حرارتی و LIDAR، مدیران این پروژه به این نتیجه رسیدند که ترکیب حسگرهای چندگانه می‌تواند نتایج بهتری در بر داشته باشد. سوال اصلی این است که چگونه می‌توان این فناوری‌ها را با یکدیگر ترکیب کرد تا هم به لحاظ هزینه‌ای مناسب باشد و هم به چالشی محیط زیستی در دریا تبدیل نشود؟ برای پیدا کردن جواب این سوال یک سری آزمایشات در سال ۲۰۱۶ در دریا صورت گرفته است.

۲- **کنترل‌های الگوریتمی:** پیمایش کشتی و اجتناب از برخورد به خصوص برای کشتی‌هایی که قرار است از راه دور کنترل شوند بسیار مهم است. برای برنامه‌نویسی جهت کنترل از راه دور کشتی‌ها، الگوریتم‌ها می‌توانند مهم باشند و این نیاز را برطرف نمایند. توسعه این الگوریتم‌ها جهت کنترل کشتی‌ها با استفاده از فرآیندهای



■ **شرکت رولزرویس در نظر دارد تا در اولین مرحله، یک کشتی کنترل از راه دور را تا سال ۲۰۲۰ در آب‌های محلی آزمایش کند. آنها همچنین امیدوارند تا سال ۲۰۲۵ یک کشتی کنترل از راه دور را به شکل عملیاتی بر پهنه دریا به حرکت درآورند**

■ **در کشتی‌های خودران تجهیزات مورد نیاز برای راحتی خدمه، گرمایش و سیستم فاضلاب حذف می‌شوند. این اتفاق کشتی را سبک‌تر کرده و در نتیجه مصرف انرژی و سوخت را کاهش می‌دهد. به دنبال آن هزینه‌های اپراتوری کاهش پیدا کرده و فرصت برای طراحی‌های جدید ایجاد می‌شود**

کشتی‌های خودران بحث امنیت سایبری باشد. این پروژه بهترین عملکردها در این زمینه را مورد بررسی قرار داده است؛ به طوری که امنیت سایبری در بالاترین حد امکان پذیر باشد. کشتی‌های بدون خدمه به دلیل طراحی خاص و به طور ذاتی، امنیت بیشتری از کشتی‌های سنتی خواهند داشت، چراکه به دلیل طراحی خاص، ورود به عرشه آنها بسیار دشوار است و حتی اگر دزدان دریایی خود را به عرشه برسانند، دسترسی به کنترل کشتی غیرممکن خواهد بود.

در واقع کامپیوترهای تحت هدایت، کشتی را متوقف می‌کنند و پس از ارسال پیام به صورت خودکار به نزدیک‌ترین نیروی امنیتی، کشتی را تا رسیدن نیروهای امنیتی در جای خود نگه می‌دارند و کار را برای دسترسی نیروهای امنیت دریایی به دزدان دریایی تسهیل می‌کنند. در این حالت و در چنین موقعیتی، پس گرفتن کشتی آسان‌تر از وقتی است که به شکل معمول دزدان دریایی وارد کشتی‌های سنتی می‌شوند. به دلیل اینکه هیچ خدمه‌ای برای به گروگان رفتن در کشتی نیست و بدون گروگان گرفتن خدمه، اهداف دزدان دریایی بسیار دشوارتر خواهد بود.

مزیت‌های اقتصادی

کشتی‌های خودران و کنترل از راه دور پتانسیل این را دارند که صنعت دریایی و نقش بازیگران آن را دوباره تعریف کنند. این کشتی‌ها مزایای مستقیم و غیرمستقیمی را با خود به همراه خواهند داشت. مزایای مستقیم این طرح اغلب در زمینه سطح کشتی ذکر شده‌اند از جمله:

- استفاده موثرتر از فضا در طراحی کشتی. این کشتی‌ها به دلیل نداشتن عرشه جای بیشتری برای حمل بار خواهند داشت.
- استفاده کارآتر از خدمه کشتی و مهارت‌های هریک از آنها
- استفاده موثرتر از سوخت؛ به دلیل آیرودینامیک بهتر و مقاومت کمتر در برابر باد

در عین حال، تجهیزات مورد نیاز برای راحتی خدمه، تجهیزات تهویه، گرمایش و سیستم فاضلاب می‌توانند حذف شوند. این اتفاق کشتی را سبک‌تر کرده و در نتیجه مصرف انرژی و سوخت را کمتر می‌کند و به دنبال آن هزینه‌های اپراتوری کاهش پیدا کرده و فرصت برای طراحی‌های جدید ایجاد می‌شود.

در مجموع می‌توان گفت که کشتی‌های کانتینربر هوشمند و کنترل از راه دور می‌توانند در مقایسه با شناورهای سنتی، تا حدود ۲۰ درصد هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش دهند.

مزایای غیرمستقیم کشتی‌های خودران معمولاً به شرکت‌ها و سطوح شبکه‌ای در بخش کشتیرانی برمی‌گردد. کنترل کشتی از راه دور اجازه بهینه‌سازی و بهبود عملیات و فرآیندها را می‌دهد. به عنوان مثال، فرآیندها یا عملیات براساس داده‌های زمانی واقعی باعث می‌شود تا احتمال خطای انسانی کاهش یابد و این باعث می‌شود که هم ایمنی و هم کیفیت خدمات هر دو افزایش یابند. از لحاظ بخش کشتیرانی نیز حمل و نقل کنترل شده از راه دور باعث می‌شود تا سازماندهی مجددی در تقسیم کار صورت گیرد.

اما آمدن کشتی‌های هوشمند، چه تاثیری بر آینده شغلی دریانوردان خواهد گذاشت؟ آیا گسترش این کشتی‌ها می‌تواند موج عظیمی از بیکاری را در حوزه دریایی ایجاد کند؟

اسکار لواندر مدیر بخش نوآوری‌ها و دریایی رولزرویس می‌گوید: «در همین مدت کوتاه نیز تغییرات در شیوه زندگی جذابیت‌های دریانوردی به عنوان یک تخصص را کاهش داده و تعداد کمتری از مردم می‌خواهند به عنوان دریانورد هفته‌های طولانی دور از خانه و خانواده باشند. کشتی‌های هوشمند و کنترل از راه دور نیازمند سطح بسیار بالاتری از دانش و مهارت هستند تا بتوان از خشکی آنها را در فاصله‌ای بسیار دور هدایت و کنترل کرد و این امر جذابیت بیشتری برای جوانان دارد.»

او می‌گوید: «رولزرویس در نظر دارد تا در اولین مرحله یک کشتی کنترل از راه دور را تا سال ۲۰۲۰ در آب‌های محلی آزمایش کند. همچنین امیدواریم تا سال ۲۰۲۵ یک کشتی کنترل از راه دور را واقعاً بر پهنه دریا داشته باشیم و پنج سال بعد از آن بتوانیم به یک دید مشترک درباره حضور کشتی‌های بدون سرنشین در اقیانوس برسیم.»





دانمارک ثبت کشتی‌ها را دیجیتال می‌کند

سازمان کشتیرانی دانمارک در حال اجرای آزمایشی طرحی است که براساس آن راه برای دیجیتالی شدن فرآیند ثبت کشتی‌ها هموار می‌شود.

سازمان کشتیرانی دانمارک (DMA) اعلام کرده است در حال اجرای آزمایشی طرحی است که می‌تواند راه را برای دیجیتالی کردن فرآیند ثبت کشتی‌ها در بلندمدت هموار کند.

به گزارش خبرگزاری مارین تایمز، براساس اعلام این سازمان، پروژه مذکور در جهت تقویت فرهنگ دیجیتالی در دانمارک اجرا می‌شود، چراکه امروزه نیز مسوولان کشتی‌ها باید فرم‌های لازم را دستی پر کنند و تحویل مقامات دهند.

برایان میکلسن، وزیر صنعت، تجارت و امور مالی دانمارک، گفت: «گروه استراتژی کشتیرانی پیشنهاد دیجیتالی کردن تمامی فرآیندهای ثبت کشتی را داده است. با استفاده از فن‌آوری‌های جدیدی مانند blockchain، این پروژه آزمایشی می‌تواند راه را برای ثبت راحت‌تر، ایمن‌تر و بهینه‌تر در شرکت‌های ثبت دانمارک هموار کند. این امر در صنعتی که همیشه در تلاش است که هزینه‌ها را کاهش دهد و ایجاد اعتماد نماید بسیار ضروری است.»

میکلسن افزود: «برای حفظ جایگاه خود، Blue Denmark باید فرآیندهای دیجیتالی را توسعه دهد. بنابراین ما باید در استفاده از راه‌حل‌های فناورانه پیشگام باشیم.»

سازمان دریانوردی دانمارک اعلام کرد که با استفاده از این فناوری هر کسی می‌تواند از فرآیند اطلاع یابد و کسی نمی‌تواند بدون اطلاع سایر ذینفعان در مدارک دست ببرد.

حملات سایبری؛ چالش پیش‌روی شرکت‌های کشتیرانی جهان

در شرایطی که کارشناسان نسبت به حملات سایبری خصمانه به شرکت‌های کشتیرانی جهان ابراز نگرانی می‌کنند، کشتیرانی جمهوری اسلامی می‌گوید این شرکت گام‌های مهمی را در راستای خنثی کردن این اثرات برداشته است.

به گزارش مانا، سایت لویدزلیست در گزارشی نوشته است: کارشناسان با تاکید بر این واقعیت

که شرکت‌های کشتیرانی در گذشته قربانی حملات سایبری خصمانه بوده‌اند، نسبت به این مسأله هشدار دادند که هم اکنون نیز به دلیل ماهیت کهنه و عدم انطباق‌پذیری، صنعت کشتیرانی همچنان یکی از آسیب‌پذیرترین بخش‌ها نسبت به حملات سایبری باقی مانده است، اما در این میان، کشتیرانی جمهوری



اسلامی ایران موفق شده در خنثی کردن این‌گونه حملات گام‌های ارزشمندی را بردارد. در این گزارش آمده است: اگر صنعت کشتیرانی می‌خواهد در دام حملات سایبری گرفتار نشود، باید به سرعت آسیب‌پذیری‌های تکنولوژی خود را کشف کند، به عبارت دیگر، زمان، نقش اصلی را در این مرحله برعهده دارد، چرا که باید پیش از اینکه حادثه امنیتی سایبری مهمی رخ دهد، پیشگیری لازم را صورت داد.

رییس و افسر ارشد عملیاتی در منطقه اقیانوس آسیا گفت: ما از این واقعیت باخبر هستیم که آسیب‌پذیری‌های مشخصی وجود دارد و هر شرکت روش خود را برای حل آنها اعمال می‌کند. در این گزارش همچنین آمده است: علاقه و تمایل بیشتری نسبت به امنیت سایبری در اروپا نسبت به بازارهای آسیا وجود دارد.

از سوی دیگر، توجه به این مهم در صنعت کشتیرانی ایران نیز به جد پیگیری می‌شود؛ چرا که این شرکت (IRISL) در سال ۲۰۱۱ دچار حمله سایبری قرار گرفت و هم‌اکنون گام‌های موثری از سوی این شرکت برای عدم تکرار این اتفاق برداشته شده است.

کارشناسان هم چنین تاکید می‌کنند که مدل‌های بیمه سنتی برای مقابله با پویایی حملات سایبری مناسب نیستند و بیمه‌گران همچنان با تهدیدهای متعددی دست به گریبان هستند. در ادامه این گزارش آمده است: در حال حاضر سیستم‌های ناوبری کشتی‌ها از سیستم‌های پیشرفته و پیچیده الکترونیکی و کامپیوتری که با دریافت داده‌های اطلاعاتی از طریق ایستگاه‌های واقع در خشکی و یا از طریق ماهواره‌های مخابراتی تغذیه می‌شوند، استفاده می‌شود. به همین دلیل این کشتی‌ها که از نظر مالی دارای ارزش فوق‌العاده‌ای هستند، در راس حملات سایبری قرار خواهند گرفت.

افزون بر این، برخی از مالکان کشتی کارگو و مسافربری، بنادر و برنامه‌ریزان نیز تلاش خود را برای کسب حمایت امنیت سایبری از سر گرفته‌اند.

ناگفته نماند، گروه‌های صنعتی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی، شورای دریایی بین‌المللی و بالتیک BIMCO، انجمن بین‌المللی خط‌های کروز و اتاق بین‌المللی کشتیرانی دستورالعمل‌های خود را به منظور حفظ کشتی‌ها از مشکلات و حوادث امنیت سایبری صادر کرده‌اند، این دستورات شامل اطلاعاتی درباره فهم تهدیدات سایبری، چگونگی ارزیابی و کاهش خطر، کیفیت ایجاد برنامه‌ها برای حوادث غیرقابل پیش‌بینی و تشخیص آسیب‌پذیری‌ها است.



در هنگام بررسی معضل آلودگی تهران، همیشه خودروها متهم ردیف اول هستند، اما طبق نظر کارشناسان، موتورسیکلت‌ها با همان جثه کوچک، بیش از یک چهارم آلودگی تهران را به گردن دارند. موتورسیکلت‌هایی که به دلیل نداشتن موتور مناسب و کاربراتوری بودن، با مصرف بالای سوخت و احتراق نامناسب سوخت به شدت باعث افزایش آلودگی هوا می‌شوند.

در خبرها اعلام شد که از ابتدای اردیبهشت ماه سال جاری قرار است معاینه فنی موتورسیکلت‌ها در تهران الزامی شود. به این بهانه، در خصوص چالش‌های معاینه فنی موتورسیکلت‌ها با سید نواب حسینی منش، مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی تهران گفت و گو داشتیم. به گفته حسینی منش، همه موتورسیکلت‌هایی که در تهران تردد می‌کنند قرار نیست وارد محدوده طرح ترافیک شوند و الزام به معاینه فنی برای ورود به محدوده طرح ترافیک، شاید تنها شامل ۵۰ تا ۶۰ هزار موتورسیکلت‌ها شود.

سازوکار طرح معاینه فنی موتورسیکلت‌ها که قرار است به‌زودی اجرا شود

کارت بهداشت برای اهل دود!

بهاره بوذری



■ **ساختار موتورسیکلت‌هایی که ما در سطح کشور در دست تولید و فروش داریم متعلق به جنگ جهانی دوم است. بنابراین معاینه‌فنی نمی‌تواند مشکلات اساسی موتورها را حل کند. اگر صرفاً فکر کنیم که با معاینه‌فنی کردن موتورها می‌توانیم میزان تصادفات را کاهش دهیم، باید بگوییم سربا بیش نیست!**

■ **از دیدگاه مدیریتی، من به جد، پیگیر آن هستم که این پروژه معاینه‌فنی اتفاق بیفتد، اما از نظر کارشناسی این قضیه غیرقابل کنترل و پایش است. زمانی که شما می‌توانید با یک پیچ‌گوشتی و یا هر وسیله دیگری میزان سوخت ورودی به سیلندر را از وضعیت تنظیم خارج کنید، معاینه‌فنی بی‌معنا خواهد شد**

می‌افتد. این در حالی است که گفته می‌شود عامل اساسی در بروز سرطان‌ها بنزن موجود در بنزین نسوخته است. زمانی که شما می‌توانید با یک پیچ‌گوشتی و یا هر وسیله دیگری میزان سوخت ورودی به سیلندر را از وضعیت تنظیم خارج کنید، اصلاً معاینه‌فنی بی‌معنا خواهد شد. وقتی راکب موتور را به مراکز معاینه‌فنی می‌برد، موتور را به نحوی تنظیم می‌کند که بتواند در آزمون آلاینده‌گی تایید شود و پس از دریافت معاینه‌فنی، موتور را به شرایط قبلی بازمی‌گرداند!

البته از دیدگاه مدیریتی، من به جد به دنبال آن هستم که این پروژه معاینه‌فنی اتفاق بیفتد، اما از نظر کارشناسی این قضیه غیرقابل کنترل و پایش است. تلاش ما بر این است که مردم را قانع کنیم که از موتورسیکلت‌های دارای تکنولوژی مدرن و به‌روز استفاده کنند، یا حداقل اگر از موتورهای کاربراتوری استفاده می‌کنند تنظیم موتور آن را در شرایط استاندارد حفظ کنند. بدون تردید در حال حاضر اصلاح این مساله با توجه به مشکلاتی که در خصوص وضعیت مالکیت موتورسیکلت‌ها وجود دارد و در خیلی از موارد پلاک به نام فرد مالک نیست، با ابزار قانونی و ضابطه‌ای امکان‌پذیر نبوده و اجبار و تکلیف قانونی در این حوزه کارکرد لازم را نخواهد داشت.

اگر در این بخش بخواهیم جلو برویم، بدون اینکه حساسیتی روی این موضوع به‌وجود آید، باید خود مردم علاقه‌مند شوند و نسبت به سرویس و نگهداری و انجام معاینه‌فنی موتور خود به عنوان یک وظیفه قانونی و مسوولیت اجتماعی اقدام کنند، اما در این حین نباید از سیستم کنترل مکانیزه توسط دوربین‌های سطح شهر نیز غافل شد. در حال حاضر زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری آن تامین شده و در صورت مرتفع شدن مشکلات مربوط به تعیین تکلیف وضعیت مالکیت موتور، اجرای آن عملیاتی است.

همانطور که گفتم اشکال اینجاست که پلاک برخی موتورسیکلت‌ها به نام مالک نبوده و به صورت قولنامه‌ای خرید و فروش شده است و یا پلاک به نام کمپانی تولیدکننده و شرکت‌های لیزینگ است که بدون تردید با این وضعیت اعمال قانون و جریمه برای موتورسیکلت‌های فاقد معاینه توسط دوربین امکان‌پذیر نیست. اگر تمام اینها را جمع کنیم می‌بینیم برنامه‌هایی که

ترابران: لطفاً در ابتدا، در مورد طرح معاینه‌فنی موتورسیکلت‌ها توضیح دهید.

■ **اول باید توضیح بدهم که اساساً چرا بحث معاینه‌فنی موتورسیکلت‌ها مطرح شده است. براساس آماری که اخیراً سردار مهری، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور مطرح کردند، متوجه شدیم بسیاری از تلفات جاده‌ای ما راکبین موتورسوار هستند و جای تاسف است که میانگین سنی بیشترین کشته‌ها در تلفات موتوری بین ۱۸ تا ۲۴ سال است. می‌توان از دو منظر به بحث موتورسیکلت‌ها و معاینه‌فنی آنها نگاه کرد؛ یکی بحث ایمنی موتورسیکلت‌ها و دیگر بحث آلاینده‌گی آنها.**

درباره ایمنی موتورسیکلت‌ها معاینه‌فنی نمی‌تواند هیچ کاری صورت دهد؛ چرا که طراحی و ساختار موتورسیکلت‌هایی که ما در سطح کشور در دست تولید و فروش داریم، متأسفانه متعلق به جنگ جهانی دوم است. بنابراین معاینه‌فنی نمی‌تواند مشکل اساسی موتورها را حل کند. اگر صرفاً فکر کنیم که با معاینه‌فنی کردن موتورها می‌توانیم میزان تلفات جاده‌ای را کاهش دهیم، باید بگوییم عملاً سربا بیش نیست. انتظار ما این است که وزارت صنعت و معدن و دستگاه‌های ذی‌ربط در این حوزه ورود پیدا کنند.

اما از منظر آلودگی هوا، معاینه‌فنی می‌تواند کمک کند، به‌خصوص با توجه به اینکه مطالعات ما نشان می‌دهد که در کلان‌شهری مانند تهران موتورسیکلت‌ها ۱۶/۲ درصدی در آلودگی هوا سهم دارند، بنابراین در صورتی که وضعیت سطح انتشار آلاینده‌گی موتورها براساس حدود مجاز ابلاغی سازمان حفاظت محیط‌زیست مورد کنترل قرار گیرد مطمئناً این کار می‌تواند در بهبود و کاهش آلودگی هوا نتیجه‌بخش باشد.

البته در اجرای پروژه نیز مشکلات عدیده‌ای وجود دارد. اولین مشکل اینکه حدود ۹۵ تا ۹۶ درصد از موتورهای شهری که در سطح شهر تهران و در کل کشور تردد دارند، متأسفانه کاربراتوری هستند و در موتورهای کاربراتوری میزان سوخت ورودی به سیلندر را با یک پیچ‌گوشتی یا هر چیز دیگری می‌توان کم و زیاد کرد. این در حالی است که موتور وقتی از حالت تنظیم خارج شده و میزان سوخت ورودی به سیلندر زیاد شود، احتراق به شکل ناقص انجام شده و به تبع آن خام‌سوزی اتفاق

■ پلاک برخی موتورسیکلت‌ها به نام مالک نبوده و به صورت قولنامه‌ای خرید و فروش شده است و یا پلاک به نام کمپانی تولیدکننده و شرکت‌های لیزینگ است که بدون تردید با این وضعیت اعمال قانون و جریمه برای موتورسیکلت‌های فاقد معاینه توسط دوربین امکان‌پذیر نیست

■ باید این مشکل از اساس اصلاح شود و آن چیزی جز اصلاح مکانیزم تولید موتورسیکلت‌ها نیست. واقعا امیدوار هستیم این امکان فراهم شود که این دستگاه‌ها و سیستمی که در حال حاضر موجود است کلاً از رده خارج شود و به جای آن بتوانیم موتورهای حداقل انژکتوری و یا هیبریدی و برقی با کیفیت وارد یا تولید کنیم

ما پیشنهاد می‌دهیم و در دستور کار هست یک درمان موقت است.

اصل ماجرا این است که باید این مشکل از اساس اصلاح شود و آن چیزی جز اصلاح مکانیزم تولید موتورسیکلت‌ها نیست. واقعا امیدوار هستیم به آن سمت و سو برود که این دستگاه‌ها و سیستمی که در حال حاضر موجود است کلاً از رده خارج شود و انشاءالله به جای آن بتوانیم یک موتورسیکلت حداقل انژکتوری و یا هیبریدی و برقی با کیفیت وارد یا تولید کنیم.

موضوع دیگری که شاید این کلاف را پیچیده‌تر کرده، این است که ما امروزه موتور را به عنوان وسیله‌ای برای امرار معاش پذیرفته‌ایم. بنده بسیاری از افراد را می‌بینم که از روی ناچاری و بیکاری از شهرستان‌ها می‌آیند و یک دستگاه موتور می‌خرند تا مسافر جابه‌جا کنند. ما باید به سمت و سویی برویم که عملیات Delivery و جابه‌جایی‌های درون‌شهری محموله‌های پستی به شکل نهادینه، اصلاح شود. شهرداری به تنهایی از عهده این کار برنمی‌آید و اگر توان مدیریتی آن را هم داشته باشد، ابزار لازم را ندارد.

ترابران: گفتید یکسری از دوربین‌ها برای کنترل موتورهای آماده شده‌اند، اما براساس صحبت‌های قبلی شما، تنها ۲۰۰ دستگاه موتور معاینه‌فنی دارند. چطور می‌شود این تعداد از موتورهای بدون معاینه فنی را کنترل کرد؟

■ ببینید! این همان حکایت مرغ و تخم‌مرغ است؛ یعنی ما باید بالاخره از جایی شروع کنیم تا مردم را به سمت و سوی این موضوع سوق دهیم. اصلاً هم علاقه نداریم از سیستم اجبار استفاده شود، مثل همان کاری که در طرح LEZ انجام شد که به مدت سه ماه ما به صورت ارشادی پیامک فرستادیم، در اینجا هم از ابتدای امر مردم را جریمه نخواهیم کرد. البته هنوز که این موضوع قطعی نشده و فقط در حد پیشنهاد است، اما ما واجد زیرساخت‌های اجرایی آن هستیم، فقط نیاز به مصوبات شورای عالی ترافیک کشور داریم. من شخصاً معتقدم صرف گرفتن معاینه‌فنی آن هم معاینه‌فنی که قابلیت پایایی برای این حوزه ندارد، نتیجه خوبی نخواهد داشت. بیشتر باید به سمت فرهنگ‌سازی رفت.

ترابران: بله؛ البته ایده‌آل آن است که کل ناوگان موتورسیکلتی نوسازی شود، ولی چه برنامه‌ای را می‌توان برای آن در نظر گرفت؟ باید تولیدات

داخلی داشته باشیم یا وارد کنیم؟ با چه روندی باید این ناوگان را نوسازی کرد؟

■ ببینید یک نکته بسیار جالبی وجود دارد و آن، این که موتور اکثر موتورسیکلت‌هایی که تولید داخل هستند از چین وارد می‌شود. این آماری بود که عزیزان در جلسه شورای عالی ترافیک دادند و همکاران در وزارت صنعت هم آن را تایید کردند. نزدیک به ۸۰ درصد از موتورهای این حوزه وارداتی است. فقط پلت‌فرم را در ایران می‌سازند. شاید تکنولوژی ساخت موتور در کشور موجود نباشد و برایشان صرف نکند، اما برای من به عنوان کارشناس حمل و نقل این موضوع بسیار مهم است که موتورها با ایمنی بالا و آلایندگی کمتر تولید شود. بنابراین حداقل درخواستی که از تولیدکننده داریم این است که به جای خرید تکنولوژی‌های قدیمی، نوع جدیدتر و بهتر و بالاتر تکنولوژی را وارد کنند.

بهتر است فریم موتور را از حالت نئو یا اصطلاحاً گهواره‌مانند (Single Cradle Frame) به فریم موتورهای اسکوتری یا Underbone Frame تبدیل کنند، یعنی کف آن را پایین‌تر بیاورند و موتور را به جای اینکه در زیر باک کار بگذارند، مستقیم در زیر صندلی عقب و نزدیک به محور عقب جاسازی کنند.

جالب اینجاست که فرق چندانی برای تولیدکننده داخلی نخواهد داشت؛ فقط یک مقدار تغییر و جابه‌جایی از این خط تولید به آن خط تولید، اما متأسفانه به نظر می‌رسد این کار برای آنها بسیار سخت است.

من درباره‌ی پراید یک مقاله‌ای را مطالعه می‌کردم که بسیار جالب بود. در ایران، براساس قوانین سازمان استاندارد، خط تولید یک خودرو باید بعد از ۱۰ سال عوض شود. خط تولید پراید در سال ۱۳۷۲ در کشور آغاز شد؛ یک ۱۰ سال تمدید شد، ۱۰ سال دوم نیز پر شده و حالا هم می‌گویند تا زمانی که بازار داشته باشد آن را تولید می‌کنیم! شما ببینید شرکت‌های بزرگ خودروسازی هر سه سال یکبار کل خط تولید را تغییر می‌دهند، چرا ما این کار را نمی‌کنیم.

ما در سال گذشته با انجمن صنفی تولیدکنندگان موتورسیکلت جلسه‌ای داشتیم؛ در آنجا خودشان پیشنهاد دادند که موتورهای مردم را جمع کرده و اسقاط کنند و موتور نو به آنها بدهند. هیچ تسهیلاتی هم نمی‌خواستند، فقط خواهان کمک

مسئولان بودند تا خط تولید عوض شود. بنابراین آنها هم همین را می‌خواهند.

هیچکس جز وزارت صنعت و معدن نمی‌تواند این تصمیم را بگیرد. وزارت صنعت و معدن بارها ضرب‌الاجل گذاشته و این موعد نهایی را تمدید کرده است، اما باید یک روز تصمیم بگیرند که این موتورها را حذف کنند؛ مثل سال ۸۲ که موتورهای کاربراتوری خودروها کلا حذف شد. متأسفانه باید این نکته را هم اضافه کنم که اگرچه چند ماهی است موتورهای کاربراتوری حذف شده، اما دارند موتورهای انژکتوری را روی همین موتورسیکلت قدیمی که دارای فاکتورهای ایمنی پایین هستند، می‌بندند. یعنی عملاً هیچ اتفاق خاصی نخواهد افتاد. در حال حاضر، نزدیک به ۱۲ میلیون موتورسیکلت در کشور وجود دارد که عمر ۷۰ درصد از این موتورها بیش از ۷ سال است و فرسوده محسوب می‌شوند.

ترابران: اما تولیدکنندگان مدعی هستند در صورت تغییر و به‌روزرسانی موتور و قطعات آن، قیمت تمام شده موتورسیکلت‌ها افزایش می‌یابد و دیگر کسی توان خرید آن را خواهد داشت...

اصلاً تکنولوژی صنعت می‌گوید شما هزینه تغییر خط تولید را نباید در یک بازه زمانی کوچک بررسی کنید؛ در حالی که در ایران، همیشه انتظار تولیدکننده این است که هزینه تغییر خط، در همان سال اول در سیستم مستهلک شود.

درصدی از قیمت ارزیابی شده برای هر وسیله مربوط به استهلاک هزینه‌های سرمایه‌گذاری در بخش خط تولید است که پس از گذشت چندسال این هزینه‌ها مستهلک شده و در نهایت بایستی این درصد از قیمت وسیله کسر شود. شرکت هیوندایی هر سه سال، خط تولید خود را تغییر می‌دهد.

ترابران: بحثی هم در مورد معاینه فنی برتر مطرح است. شما پیش‌تر اعلام کرده بودید سطح استانداردهای معاینه فنی پایین است و باید ارتقا یابد. مشخصات معاینه فنی برتر چیست و چرا اجرایی نمی‌شود؟

براساس مصوبه سازمان حفاظت محیط‌زیست، حدود مجاز آلودگی خودروها تغییر یافته و سختگیرانه‌تر شده است. در صورت اعمال این حدود در مراکز معاینه فنی خودرو، درصد بالایی از خودروها در این آزمون مردود خواهند شد. با

توجه به شرایط ویژه تهران از لحاظ آلودگی هوا، این مساله در شورای عالی ترافیک وزارت کشور مطرح شد که این حدود مجاز حداقل در شهر تهران از ابتدای سال ۹۶ اجرا گردد تا بازخورد آن را ببینیم و چنانچه دیدیم کار سختی نیست آن را در سراسر کشور پیاده کنیم. ما هم خودمان را آماده کردیم تا بتوانیم میزان آلودگی خودرو را در دو دور موتور (یکی در دور موتور آرام و دیگری در دور موتور بالا) بررسی کنیم، اما وزارت کشور این پروژه را ابلاغ نکرد و بنابراین کلاً این طرح اجرا نشد.

با این حال ما با دانشگاه صنعتی شریف به صورت مشترک و به طور آزمایشی و پایلوت یک تعداد از خودروهایی را که به مرکز معاینه فنی تهران مراجعه کرده بودند چک کردیم و در این خصوص مطالعه‌ای انجام دادیم. جالب بود که ۵۸ درصد از خودروها در تست آلودگی و چیزی حدود ۲۰ درصد از خودروها به خاطر تست ایمنی خودرو مثل تست ترمز و تعلیق و انحراف فرمان و ... رد شدند.

این رقم، رقم فاجعه‌آمیزی است. به همین خاطر ما به هیات دولت و وزارت کشور پیشنهاد دادیم با توجه به اینکه میزان مردودی بسیار زیاد است، این طرح را به صورت پلکانی اجرا کنیم؛ یعنی به طور مثال در ابتدا تنها در دور آرام میزان CO یا منواکسیدکربن را از ۲/۵ به ۰/۷ کاهش دهیم و ... که خب هنوز مورد قبول قرار نگرفته است. ما هم تابع قانون هستیم و از خودمان اختیاری نداریم. هر زمانی که عزیزان در وزارت کشور ابلاغ کنند، اجرا می‌کنیم، ولی باید تبعات آن را پذیرفت. در هر صورت تعداد زیادی خودرو رد می‌شوند که اکثراً به خاطر نصب و تعویض کاتالیست است. همین تعویض کاتالیست هزینه‌زا است؛ به طور مثال برای خودرو پراید یک کاتالیست ۲۰۰ هزار تومان و اکسیژن سنسور حدود ۷۰ یا ۸۰ هزار تومان هزینه دارد.

همین جاست که ما به مصوبه مجلس شورای اسلامی اعتراض داریم. ما پیشنهاد دادیم که سن معاینه فنی دو سال شود که نشد. حداقل سن گارانتی باید بیش از سن معاینه فنی باشد، اما متأسفانه این اتفاق هم نیفتاد. زیان و ضرر این کار را مردم می‌بینند، چراکه خودروساز هر قطعه‌ای که بخواهد بر سر خودرو می‌بندد و زمانی خودرو به مرکز معاینه فنی مراجعه

■ حداقل درخواستی که از تولیدکننده داریم این است که به جای خرید تکنولوژی‌های قدیمی، نوع جدیدتر و بهتر تکنولوژی را وارد کنند. فریم موتور را از حالت نئو یا گهواره‌مانند به فریم موتورهای اسکوتری تبدیل کنند، یعنی کف آن را پایین‌تر بیاورند و موتور را به جای اینکه در زیر باک کار بگذارند، در زیر صندلی عقب و نزدیک به محور عقب جاسازی کنند

■ ما در سال گذشته با انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت جلسه‌ای داشتیم؛ در آنجا خودشان پیشنهاد دادند که موتورهای مردم را جمع کرده و اسقاط کنند و موتور نو به آنها بدهند. هیچ تسهیلاتی هم نمی‌خواستند، فقط خواهان کمک مسئولان بودند تا خط تولید عوض شود

■ هیچکس جز وزارت صنعت و معدن نمی‌تواند این تصمیم را بگیرد. وزارت صمت بارها ضرب‌الاجل گذاشته و این موعد نهایی را تمدید کرده است، اما بالاخره باید یک روز تصمیم بگیرند که این موتورها را حذف کنند؛ مثل سال ۸۲ که موتورهای کاربراتوری خودروها کلاً حذف شد

■ متاسفانه اگرچه چند ماهی است موتورهای کاربراتوری حذف شده، اما در حال حاضر موتورهای انژکتوری را روی همین موتورسیکلت قدیمی که دارای فاکتورهای ایمنی پایین هستند، می‌بندند. یعنی عملاً هیچ اتفاق خاصی نخواهد افتاد

می‌کند که گارانتی ندارد و مجبور است هزینه آن را مالک خودرو متقبل شود.

ترابران: توجیه نمایندگان مجلس چه بود؟

■ مثلاً می‌گفتند مردم در صف می‌مانند و اذیت می‌شوند یا معاینه‌فنی کیفیت بالایی ندارد و ... در حالی که کیفیت مراکز معاینه‌فنی ما به خصوص در یک سال گذشته به شدت افزایش پیدا کرده است. در حال حاضر تمام مراکز معاینه‌فنی به دورین پلاک‌خوان مجهز هستند و سیستم‌ها به صورت آنلاین به سرور وزارت کشور وصل است، اصلاً دخل و تصرفی در مرکز معاینه‌فنی وجود ندارد.

فکر می‌کنم نمایندگان مجلس بسیار در این حوزه کم‌توجهی کردند. هزینه تعویض کاتالیست در یک خودرو بالا است و اتمام گارانتی خودرو پس از ۲ سال موجب می‌شود با گذشت ۴ سال و مشمول معاینه‌فنی شدن خودرو، کلیه هزینه‌های تعویض این قطعه گران، بر عهده مالک بیفتد.

در ایالات متحده، کاتالیست، کنیستر، اکسیژن سنسور یعنی قطعاتی که به آلاینده‌گی ربط مستقیم پیدا می‌کنند، تا ۸ سال گارانتی می‌شوند و در غیر این صورت، اجازه فروش در آمریکا نخواهند داشت. به گارانتی بقیه خودرو کاری ندارند و در این زمینه بازار رقابتی وجود دارد؛ یک تولیدکننده، دو سال و دیگری، پنج سال گارانتی می‌کند، اما قطعات مربوط به آلاینده‌گی حتماً باید ۸ سال گارانتی شود، ولی متاسفانه در کشور ما به این موضوع توجه نمی‌شود.

ترابران: اجرای طرح LEZ به کجا رسید؟ آیا در حال حاضر جلوی خودروهایی که معاینه‌فنی ندارند گرفته می‌شود؟

■ بله طرح LEZ در حال اجراست و در محدوده زوج و فرد، این پروژه از زمانی که آغاز شده قطع نشده و هر روزه تعداد زیادی خودرو رصد شده و به صورت میانگین چیزی حدود ۱۰ درصد خودروهای ورودی به محدوده زوج و فرد جریمه و جرایم برای متخلف از طریق پیامک ارسال می‌شود.

ترابران: وقتی اجرای طرح LEZ جدی شد، همان پیش‌بینی که در مصاحبه قبلی داشتیم اتفاق افتاد، یعنی مردم مجبور شدند ساعت‌ها در مراکز معاینه‌فنی منتظر شوند. به نظر می‌رسد بعد از آن، یک مقدار از جدیت اجرای طرح کاسته شد...

■ خیر؛ براساس همان مصوبه‌ای عمل می‌کنیم که در فاز اول وعده داده بودیم. امسال فقط معاینه‌فنی

را چک می‌کنیم و در سال آینده، خودروها از نظر میزان آلاینده‌گی و همچنین از جنبه کاربراتوری یا انژکتوری طبقه‌بندی شده و بازخوردها آماده می‌شود تا به جلسه شورای عالی ترافیک برود و در آنجا در مورد فاز دوم طرح LEZ تصمیم‌گیری شود. اما نکته اساسی‌تر و مهم‌تر این است که ما بتوانیم سید کنترلی خودمان را برای خودروها افزایش دهیم. براساس آمار پلیس، در حال حاضر، ۳ میلیون و ۸۰۰ هزار خودروی پلاک تهران در حال تردد هستند، در صورتی که سید بررسی ما ۲ میلیون خودروی مشمول معاینه‌فنی (بالای ۵ سال) است. در واقع چیزی حدود ۵۰ درصد از خودروها مشمول و ۵۰ درصد دیگر غیرمشمول هستند.

در سال گذشته در شهر تهران یک میلیون و ۲۰۰ هزار مراجعه به مراکز معاینه‌فنی صورت گرفته که حدود ۴۰۰ هزار مورد مربوط به بازدید مجدد بوده، یعنی خودروهایی که یک بار مراجعه کرده و رد شدند و دوباره برگشتند. پس فقط ۸۰۰ هزار خودرو در تهران برگه معاینه‌فنی گرفتند. حدود ۷۰۰ هزار خودروی پلاک تهران نیز در خارج از شهر تهران معاینه‌فنی دریافت کردند، پس عملاً می‌بینیم یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو از ۲ میلیون خودرو (یعنی ۷۵ درصد) معاینه‌فنی دریافت کردند و این یعنی ما نتوانستیم اکثریت خودروهای تهران را کنترل کنیم.

اگر این پوشش را بزرگتر کنیم و کل شهر تهران را تحت سیطره این پروژه قرار دهیم، مطمئناً میزان مراجعات افزایش پیدا خواهد کرد، اما این نافی مسئولیت اجتماعی مردم نیست. ما سه ماه قبل از اینکه این طرح اجرا شود، اعلام کردیم که این طرح اجرایی می‌شود، ولی همه فکر می‌کردند که این اتفاق نمی‌افتد، برای همین با صف مراجعات مواجه شدیم؛ با این حال علی‌رغم این که در اسفند ماه سال ۹۵ میزان مراجعات ما نسبت به سال گذشته افزایش داشت و حدود ۱۶۰ هزار مراجعه صورت گرفت، طول صف ما به کمتر از ۲ ساعت رسید، چون هم زمان را افزایش دادیم و هم همکاران ما اطلاع‌رسانی وسیعی انجام دادند. بنابراین ما نباید کل معاینه‌فنی را زیرسوال ببریم. متاسفانه گتتمانی که در مجلس دیدم این بود که بسیاری از بزرگواران روی همین طول صف مانور می‌دهند و با همین توجیه خواهان کنسل شدن معاینه‌فنی برتر و کامل‌تر هستند.



آیا کسی به موتورسازان برای توسعه فناوری تولید موتورسیکلت کمک می‌کند؟

رفع نقص مادرزادی

ابوالفضل حجازی درباره نظرات ستاد مرکزی معاینه فنی درباره معاینه فنی موتورسیکلت‌ها می‌گوید: «البته هر کس به موضوع از دریچه دیدگاه شخصی خود نگاه می‌کند. انجمن موتورسیکلت در بحث معاینه فنی ذی‌نفع نیست که بگوییم حتما باید این اتفاق بیفتد یا نه؛ اما طبیعتاً ما هم با معاینه فنی سالانه موتورسیکلت‌سواران موافق هستیم.»

او ادامه می‌دهد: «ما به عنوان انجمن آمادگی داریم موتورسیکلت‌های فرسوده بالای ۸ سال را در سطح تهران با موتورهای نو و موتورهای انژکتوری تعویض کنیم. در واقع، این ظرفیت وجود دارد که با همکاری دولت، هر یک از بانک‌ها یا مجموعه‌هایی که مایل هستند در این زمینه سرمایه‌گذاری کنند و عرضه موتورهای نو را با قیمت مناسب و با تخفیف گروهی در نظر بگیریم.»

رییس انجمن صنعت موتورسیکلت با اشاره به

ابوالفضل حجازی، رییس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران در واکنش به اظهارات مدیرعامل ستاد مرکز معاینه فنی تهران در خصوص آلاینده‌های بالای موتورسیکلت‌های تهران، می‌گوید: «سال‌هاست که ما به قانون‌گذار اعلام کرده‌ایم که تکنولوژی موتورسیکلت‌هایی که اکنون تولید می‌شوند مربوط به ۲۰ سال گذشته و با آلاینده‌ها بالا است و باید برای تغییر نسل موتورسیکلت‌ها به ما کمک کنند؛ اما امروز فعالان این صنعت نگران هستند که تصمیماتی که درباره فعالیت آنها گرفته می‌شود پشت درب‌های بسته است و از آنها نظرخواهی نمی‌شود.»

در ادامه، نظرات و موضع‌گیری رییس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران را در خصوص اما و اگرهای معاینه فنی موتورسیکلت‌ها می‌خوانید.

■ کسی که با موتورسیکلت برای یکی یا دو هزار تومان کار می‌کند، نمی‌تواند ۲۰ هزار تومان هزینه معاینه فنی بدهد. تازه بعد هم ده مورد اشکال بگیرند که باید هزینه رفع آن اشکالات را هم بدهد. بنابراین، یکی از بهترین تشویق‌ها رایگان کردن معاینه فنی موتورسیکلت‌هاست

■ حدود ۴ درصد از عوارض فروش موتورسیکلت‌ها و تمام قطعاتی که در کشور فروخته می‌شود متعلق به شهرداری‌ها است؛ مثلاً اگر موتورسیکلتی به قیمت ۲ میلیون فروخته شود، ۸۰ هزار تومان آن به حساب شهرداری واریز می‌شود، ولی هیچ خدماتی به صنف موتورسیکلت‌سواران ارائه نشده است

اینکه مسوولیت معاینه فنی با شهرداری‌ها است، یادآور می‌شود: «ما هم معتقدیم که کشور روزانه و سالانه، هزینه‌های کلانی به سبب آلاینده‌های موتورسیکلت‌ها پرداخت می‌کند، اما اگر می‌خواهیم معاینه فنی موتورسیکلت‌ها اجرا شود، باید به همان شیوه کلاه ایمنی عمل کرد، یعنی تشویق، چون به اجبار نمی‌توان کسی را به انجام کاری ترغیب نمود.»

حجازی اولین گام در جهت حذف آلاینده‌ها را تعویض موتورهای بالای هشت سال می‌داند و

می‌افزاید: «ما در انجمن آمادگی داریم که ظرف یکی دو سال کل موتورسیکلت‌های فرسوده تهران را تعویض کنیم که بخش عظیمی از مشکل را برطرف می‌کند؛ اما در حال حاضر، موتورهای ۲۰، ۳۰ ساله در تهران تردد می‌کنند که مقصر فعالیت آنها انجمن نیست.»

مدیرعامل شرکت تندر شهاب با بیان اینکه راکبان موتورسیکلت اغلب از اقبال محروم جامعه هستند و قدرت خرید خودرو یا هزینه‌های جابه‌جایی با وسایل حمل و نقل عمومی را ندارند، تصریح می‌کند: «در اصول قانون اساسی هم آمده که کسی نمی‌تواند حق مالکیتی را حذف کند، در عین حال قانونگذار گفته عمر مفید موتورسیکلت هشت سال است. ما باید از این قانون پیروی کنیم. بنابراین دولتمردان ما باید برای تعویض موتورسیکلت‌های فرسوده، سیاست‌های تشویقی در نظر بگیرند.»

او خاطر نشان می‌کند: «ما بارها گفته‌ایم که کمک بلاعوض نمی‌خواهیم، به واحدهای تولیدی تسهیلات ارزان‌قیمت بدهند که به صورت اقساط بلندمدت موتورهای فرسوده را تعویض کنند. ما اعتقاد نداریم بودجه‌های عمومی به صورت بلاعوض تخصیص پیدا کند، ما می‌خواهیم وام‌های ارزان‌قیمت به واحدهای تولیدی، صنعتی بدهند تا با تشویق انجمن و با همکاری سازمان‌های دیگر موتورسیکلت‌های فرسوده از چرخه فعالیت خارج شوند.»

او ادامه می‌دهد: «یکی از راهکارها می‌تواند این گونه باشد که شرکت‌های بیمه موتورسیکلت‌هایی را که عمر زیادی دارند، بیمه نکنند یا اگر پلیس آن موتور را توقیف می‌کند، دیگر اجازه ترخیص ندهند و برای اسقاط بفرستند.»

حجازی با بیان اینکه وقتی راکب موتورسیکلت بدانند که می‌تواند موتور کهنه خود را بدهد و موتورسیکلت نو بگیرد و در ابتدا نیز نیاز به سرمایه کلانی نیست مسلماً تشویق می‌شود، می‌افزاید: «در قدم دوم، موتورهایی که چند سال از تولید آنها می‌گذرد و نیاز به معاینه فنی دارند، باید به صورت رایگان معاینه فنی شوند. یعنی باید برای تشویق موتورسواران، مکان‌های مناسبی ایجاد و به صورت رایگان موتورهایشان معاینه فنی شود.»

او تأکید می‌کند: «اگر شهرداری تهران یک بار هزینه کند، نسبت به هزینه‌های جانبی که در

حوزه حفاظت محیط زیست باید داشته باشد، بسیار کمتر خواهد بود.»

رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت تأکید می‌کند: «کسی که با موتورسیکلت برای یکی یا دو هزار تومان کار می‌کند، نمی‌تواند ۲۰ هزار تومان هزینه معاینه فنی بدهد. تازه بعد هم ده مورد اشکال بگیرند که باید هزینه رفع آن اشکالات را هم بدهد. بنابراین، یکی از بهترین تشویق‌ها رایگان کردن معاینه فنی موتورسیکلت‌هاست.»

حجازی در خصوص واردات موتورسیکلت با استانداردهای روز دنیا یادآور می‌شود: «اکنون صنعت موتورسیکلت ایران در حد ۵۰ درصد خودکفا شده است و قطعاتی که تولید می‌شود کیفیتی بسیار بهتر از نمونه‌های خارجی دارد. مگر ما مدام دم از اشتغال و تولید داخلی نمی‌زنیم؟ مگر کالای خارجی چه تفاوتی با تولید ایرانی دارد؟ در مدل‌های اروپایی قیمت یک موتورسیکلت برابر با قیمت خودرو است و خرید آن برای قشر ضعیف امکان‌پذیر نیست. اگر هم قرار است موتورهای آسیایی مثل چین و هند وارد کشور شود، قطعاتی که در کشور تولید می‌شود، خطر آلاینده‌گی کمتر و استاندارد بهتری دارد.»

رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت با تأکید بر اینکه ما تکنولوژی صنعت موتورسیکلت نداریم و کپی‌سازی می‌کنیم، توضیح می‌دهد: «ما کالایی را که سال‌هاست در کشورهای دیگر تولید می‌شود، قالب‌سازی می‌کنیم و شبیه آن را با برند خودمان می‌سازیم. قطعات توسط قطعه‌سازان تولید می‌شود؛ کارخانجات می‌خرند و براساس استانداردها تولید کرده و به بازار عرضه می‌کنند.»

او در مورد تکنولوژی ساخت موتورهای داخلی می‌گوید: «تکنولوژی برخی موتورها متعلق به یکی دو سال قبل است. برخی محصولات هم شبیه موتور طرح هوندای قدیم است؛ اگرچه تغییرات بسیاری روی آن رخ داده و استانداردهای بسیاری اعمال شده است.»

مهندس حجازی با تأکید بر اینکه بازار ایران خواستار موتورسیکلت‌های نسل جدیدتر نیست، می‌گوید: «مساله موتورسیکلت شبیه پراید است، سالهاست که این خودرو در ایران تولید می‌شود و هنوز جایگزینی برای خروج از خط تولید آن نداریم. ابتدا باید جایگزینی عرضه کنیم تا تقاضای آن هم ایجاد شود. البته



■ یکی از انتقادات ما

این است که سازمان‌های مربوطه موتورهای توقیف شده را وقتی بعد از یکی دو سال که در بارندگی و آفتاب از بین می‌روند و مالکان آنها دیگر به سراغشان نمی‌آیند، به مزایده می‌گذارند، یعنی همان موتور فرسوده را با سند قانونی به فضای شهری ارجاع می‌دهند

■ یکی از راهکارها برای

نوسازی ناوگان موتوری می‌تواند این باشد که شرکت‌های بیمه، موتورهایی را که عمر زیادی دارند، بیمه نکنند یا اگر پلیس آن موتور را توقیف می‌کند، دیگر اجازه ترخیص ندهند و برای اسقاط بفرستند

سال گذشته حدود یک میلیون موتورسیکلت در کشور تولید شده باشد، شهرداری‌های کشور از این بابت حدود ۸۰ میلیارد تومان درآمد داشته‌اند، ولی هیچ خدماتی به صنف موتورسیکلت‌سواران ارائه نشده است.»

او می‌افزاید: «این مبالغ به عنوان ارزش افزوده (۴ درصد از ۹ درصد، سهم شهرداری است) دریافت می‌شود ولی شهرداری می‌تواند در زمینه جلوگیری از آلاینده‌گی‌ها و به طور ویژه در جهت نوسازی ناوگان موتورسیکلت شهری هزینه کند.»

این تولیدکننده تاکید می‌کند: «تا زمانی که شهرداری‌ها با انجمن‌های تخصصی هماهنگ نشوند، ایجاد تحولات بزرگ و مثبت غیرممکن است. انجمن خود نمی‌تواند راسا در بحث آلاینده‌گی و توقیف آلاینده‌ها وارد شود، ما فقط می‌توانیم براساس استانداردها کالای مطلوبی را به بازار عرضه و خدمات پس از فروش ارائه کنیم. بعد از تولید اگر اتفاقی بیفتد، نهادهای دیگر مانند پلیس، شرکت‌های بیمه و شهرداری‌ها دخیل هستند.»

رییس انجمن صنعت موتورسیکلت با تاکید بر اینکه آمار دقیقی از تعداد موتورهای فرسوده در تهران وجود ندارد، تصریح می‌کند: «تقریباً سه میلیون موتورسیکلت در تهران تردد دارند، ولی از آنجا که برخی موتورهایی که در تهران شماره‌گذاری می‌شود، در شهرستان‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد یا هزاران موتورسیکلت در پارکینگ‌ها خاک می‌خورند، نمی‌توان آمار دقیقی از تعداد موتورسیکلت‌های فرسوده در تهران اعلام کرد.»

او با انتقاد از برخی عملکردهای شهرداری در برخورد با موتورسیکلت‌های متخلف می‌گوید: «یکی از انتقادات ما این است که سازمان‌های مربوطه، موتورهای توقیفی را بعد از یکی دو سال که در بارندگی و آفتاب از بین می‌روند و مالکان آنها دیگر به سراغشان نمی‌آیند، به مزایده می‌گذارند و می‌فروشند؛ یعنی همان موتور فرسوده را با سند قانونی به فضای شهری ارجاع می‌دهند.»

او اضافه می‌کند: «موتورسیکلت‌های فرسوده‌ای که به پارکینگ فرستاده می‌شوند و صاحبانشان آنها را پیگیری نمی‌کنند چون به سبب جریمه زیاد ارزش ترخیص ندارند، باید به قسمت اسقاط برود و نه اینکه دوباره به چرخه توزیع

فکر می‌کنم این مشکل در مورد موتورسیکلت تا سال آینده برطرف شود و دو، سه محصول جدید وارد بازار ایران خواهد شد که جای موتورهای قدیمی را خواهد گرفت.»

مدیرعامل شرکت تندرشهاب با بیان اینکه موتورهای اسکوتر، موتورهای امنی است که آلاینده‌گی بسیار کمی دارد، ولی در ایران از آنها استقبال نشده، توضیح می‌دهد: «در کشورهای دیگر، هم آقایان و هم بانوان از اسکوتر استفاده می‌کنند ولی در ایران خانم‌ها نمی‌توانند از موتور استفاده کنند، آقایان هم چون نمی‌توانند با آن موتور مانور بدهند، علاقه‌ای به اسکوتر نشان نمی‌دهند. در حالی که اسکوتر بهترین موتورسیکلت شهری است که باید فرهنگ استفاده از آن ایجاد شود.»

وی ادامه می‌دهد: «در ایران بیشتر از موتورهایی استفاده می‌کنند که مربوط به دهه ۷۰ یا ۸۰ میلادی است؛ این در حالی است که موتورهایی که امروز در اروپا تولید می‌شوند با حجم موتور بالا و بیشتر توریستی هستند. بنابراین مجبوریم از تکنولوژی موتورهای چینی و هندی استفاده کنیم که بیش از ۶۰ درصد بازار دنیا را پوشش می‌دهند.»

حجازی در خصوص سطح همکاری انجمن صنعت موتورسیکلت با شهرداری خاطر نشان می‌کند: «شهرداری سیستم خاص و پیچیده‌ای دارد و همکاری با آن دشوار است. در واقع، هرگاه یک مجموعه دولتی با یک رویکرد غیرتخصصی بخواهد با یک مجموعه تولیدی هماهنگ شود، مشکلاتی ایجاد می‌شود.»

او با اظهار تاسف از اینکه روحیه همکاری در مجموعه‌های شهرداری وجود ندارد، اضافه می‌کند: «تاکنون در شهرداری‌ها این فرهنگ را مشاهده نکرده‌ایم که با یک مجموعه تولیدی تعامل داشته باشند؛ نه تنها در زمینه موتورسیکلت بلکه در هیچ زمینه‌ای دیگری. بیشتر تمرکز شهرداری روی ساختمان‌سازی، پروانه ساخت و فروش تراکم است.»

مدیرعامل شرکت تندرشهاب با اشاره به اینکه حدود ۴ درصد از عوارض فروش موتورسیکلت‌ها و تمام قطعاتی که در کشور فروخته می‌شود متعلق به شهرداری‌ها است، توضیح می‌دهد: «مثلاً اگر موتورسیکلتی به قیمت ۲ میلیون فروخته شود، ۸۰ هزار تومان آن به حساب شهرداری واریز می‌شود یعنی اگر

خدمات شهری برگردد.»
حجازی در پایان تاکید می‌کند: «صدا و سیما به عنوان رسانه ملی، شهرداری‌ها، سازمان حفاظت محیط‌زیست و مجموعه‌های ورزشی می‌توانند با همکاری انجمن صنعت موتورسیکلت، روند تعویض موتورسیکلت‌های فرسوده را روان و ارزان کنند.»

ضرر مالی وارد نکند. اگرچه شهرداری تهران با ۵۰ درصد سهم مبلغ آرم طرح ترافیک این خودروهای هیبریدی، از آن چه امروز هست بی‌پول‌تر یا پولدارتر نمی‌شود؛ اما سرمایه مهم‌تر و باارزش‌تر یعنی اعتماد عمومی و شهروندی را زیر پا گذاشته و از دست می‌دهد.

خودروهای هیبریدی یعنی خودروهایی که با ادغام دو یا چند پیشرانه انتقال نیرو که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به سیستم انتقال قدرت وابسته هستند، به حرکت درمی‌آیند، این خودروها جزو خودروهای پیشرو در میان انبوه خودروهای سبز در دنیا هستند؛ خودروهایی که تعداد معدودی از آنها در ابتدا با قسط‌هایی سرسام‌آور وارد ایران می‌شدند؛ اما در چند سال اخیر و با پیشرفت صنعت خودرو، تقریباً بیشتر خودروهای لوکس و گران‌قیمتی که در خارج از کشور تولید و به کشور وارد می‌شوند، هیبریدی هستند و به این ترتیب، تعداد این خودروها هم هر روز بیشتر می‌شود.

پیش‌تر و در دی‌ماه سال ۹۴ از سوی مدیر واحد صدور آرم سازمان ترافیک اعلام شده بود ثبت‌نام آرم طرح ترافیک سال ۹۵ برای خودروهای برقی و هیبریدی به منظور تشویق شهروندان به استفاده از حمل‌ونقل پاک و در راستای سیاست‌های محیط‌زیستی مدیریت شهری تهران به صورت رایگان خواهد بود، اما تاکنون این مدیر شهرداری تهران و یا هیچ یک از مدیران دیگر شهری، درباره تغییر این سیاست در سال ۹۶ و قرارداد سهمی با عنوان عوارض صحبتی به میان نیاورده‌اند.

با این حال، مدیر واحد صدور آرم شهرداری تهران این موضوع را در هر صورت مصوبه شورا می‌داند و تأکید دارد که این موضوع به تأیید شورا و فرمانداری تهران رسیده و طبق قانون اجرا شده و مشکلی وجود ندارد.

مصطفی قنبرنژاد، مدیر واحد صدور آرم شهرداری تهران در خصوص آخرین وضعیت صدور آرم‌های طرح ترافیک خودروهای هیبریدی می‌گوید: «ثبت‌نام‌های آرم سال ۱۳۹۶ از آذرماه تا ۱۵ دی ماه سال گذشته در سایت شهرداری تهران به آدرس www.tehran.ir انجام شد. بعد از بررسی درخواست‌ها نیز در ابتدای اسفندماه سال گذشته اسامی اعلام شد که واجدان شرایط دریافت طرح ترافیک تا پایان فروردین ۱۳۹۶ مدارک خود را به دفاتر خدمات الکترونیک شهر ارائه کردند. مالکان خودروهای پلاک عمومی و هیبریدی هیچ‌گونه



دود هیبریدی‌ها در چشم خریداران

در چند روز منتهی به پایان مهلت تکمیل ثبت‌نام برای آرم طرح ترافیک شهر تهران، تعدادی از شهروندان که برای تهیه آرم طرح ترافیک رایگان خودروی هیبریدی به دفاتر خدمات الکترونیک شهر مراجعه کرده بودند، با تغییر رویکرد شهرداری تهران درباره این خودروها و الزام پرداخت ۵۰ درصدی هزینه طرح ترافیک مواجه شدند. شهرداری اعلام کرده اعتراض راه به جایی ندارد، چراکه پیش‌تر شورای شهر تهران این قانون را تصویب کرده است.

برایش این قیمت اهمیتی دارد؟» اما آن چه زمینه اعتراض مردم درباره طرح‌های ترافیک خودروهای هیبریدی را فراهم کرده، پیش از قیمت و در نظر گرفتن درصدی برای پرداخت، بی‌اعتنایی و بی‌توجهی به برنامه‌ریزی و حقوق شهروندی آنها بوده است؛ حقوقی که از نظر معاون ترافیک شهردار تهران موضوع چندین مهمی به‌ویژه برای پولدارهای شهر نیست و اهمیتی برای پاسخ‌گویی و اطلاع‌رسانی به موقع ندارد! در تمام دنیا محرک‌ها و تشویق‌های مالی و اجتماعی را برای شهروندان در سطوح مختلف در نظر می‌گیرند تا در حفظ و همراهی با محیط زیست همکاری داشته باشند؛ در کشور ما هم قوانینی در این زمینه وجود دارد؛ اما به نظر می‌رسد این قوانین تا جایی اجرایی می‌شود که صرف و صلاح مالی برای شهرداری‌ها داشته باشد یا حداقل

مازیار حسینی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران، این مساله را در هر صورت مصوبه شورا می‌داند و تأکید می‌کند که این مصوبه به تأیید شورا و فرمانداری تهران رسیده و قانوناً اجرا شده و مشکلی وجود ندارد. او می‌گوید مصوبات بالاسری درباره اختصاص برخی امتیازات برای خودروهای هیبریدی، ربطی به مصوبات شهر تهران ندارد و معتقد است که این جا شهر تهران است و قوانین خودش را دارد!

از معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار می‌پرسیم آیا این تصمیم در واکنش به افزایش تعداد خودروهای هیبریدی بوده و چون دیگر برای شهرداری صرف ندارد، اخذ مجوز طرح ترافیک برای این دسته از خودروها را منتفی کرده است؟ او پاسخ می‌دهد: «بله از نظر تعداد افزایش چشمگیری داشته است. شما فکر می‌کنید کسی که خودروی هیبریدی خریده،



توضیح پلیس درباره ممنوعیت شماره‌گذاری خودروهای آمریکایی

رییس پلیس راهور ناجا در خصوص برخی اظهارات واردکنندگان مبنی بر ممانعت پلیس از شماره‌گذاری خودروهای آمریکایی بر اساس تفسیر به رای اشتباه از سخنان مقام معظم رهبری اظهار داشت: تصمیم ممانعت از ورود خودروهای آمریکایی و عدم ثبت سفارش این خودروها موضوعی است که در اختیار دولت و وزارت صنعت قرار دارد و پلیس نقشی در واردات خودروها نداشته و شماره‌گذاری خودروهای وارد شده را هم بر مبنای آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های شفاف انجام می‌دهد.

وی در واکنش به ادعای مطرح شده مبنی بر اینکه پلیس از شماره‌گذاری خودروهای ساخت داخل آمریکا در حالی سرباز زده که سایت ثبت سفارش باز بوده است گفت: «پلیس براساس قوانین و آیین‌نامه‌ها عمل می‌کند و شماره‌گذاری هر نوع خودرویی را که به صورت قانونی انجام شده و ثبت سفارش شده باشد را انجام خواهد داد.»

این در حالی است که مهدی دادفر، نایب رییس انجمن واردکنندگان خودرو، درباره شماره‌گذاری خودروهای غیرآمریکایی ساخت آمریکا که با اختلاف‌نظرهایی میان دستگاه‌ها روبه‌رو شده است، گفته بود: «انجمن واردکنندگان خودرو همیشه مطابق قانون و منویات مقام معظم رهبری عمل کرده و به هیچ عنوان حاضر به نقض قانون با واردات خودروهای آمریکایی نیست، اما در مورد شماره‌گذاری خودروهای غیرآمریکایی ساخت آمریکا برداشتهای نادرستی توسط راهنمایی و رانندگی انجام شده است.»

وی با بیان اینکه بعد از فرمایشات مقام معظم رهبری در ممنوعیت واردات خودرو، شورولتهایی که به ایران وارد شده بود برگشت داده شد، افزود: «با وجود این تصمیم، سایت ثبت سفارش خودروهای ساخت آمریکا تا بهمن ۹۵ باز بود و واردکنندگان در آن مقطع اقدام به ثبت سفارش خودرو می‌کردند.»

دادفر تصریح کرد: «به اعتقاد ما تنها مرجع ممنوعیت یا محدودیت در خصوص واردات و صادرات خودرو وزارت صنعت است و این مرجع باید در این رابطه تصمیمات لازم را اعمال کند. نکته جالب توجه آنکه وزارت صنعت طی نامه‌ای به پلیس راهور از آنها دلیل عدم شماره‌گذاری خودروهای ساخت آمریکا را سوال کرده اما آنها هیچ پاسخ قانع‌کننده‌ای ارائه نکردند.»

دادفر با تاکید بر اینکه این خودروها امکان بازگشت ندارند، اضافه کرد: «یک برداشت نادرست باعث شده تا ۱۹۱۰ دستگاه خودرو معطل شماره‌گذاری باشند، سوال واردکنندگان در ممنوعیت شماره‌گذاری این خودروها این نکته است که اگر این موضوع غیرقانونی بود چرا تا بهمن ماه سال گذشته سایت ثبت سفارش باز و مشکلی برای واردات وجود نداشت. ما اعتقاد داریم این تعداد واردکننده براساس قانون و مقررات عمل کرده و نباید درگیر برداشتهای نامعقول پلیس راهور شوند.»

محدودیتی برای ثبت نام آرم ترافیک ندارند و هر زمان که اقدام به ثبت نام کنند، بعد از تایید می‌توانند مدارک خود را به دفاتر خدمات الکترونیک شهر تحویل دهند.»

او ادامه می‌دهد: «البته نسبت به سال ۱۳۹۵ که طرح ترافیک برای خودروهای هیبریدی رایگان بود و فقط باید در سامانه شهرداری ثبت‌نام می‌کردند؛ امسال باید نصف مبلغ طرح را پرداخت کنند. این ۵۰ درصد، مبلغی حدود ۱/۵ میلیون تومان است. البته بر اساس مندرجات در سایت، درخواست مجوز طرح ترافیک منتظر تایید نیز باید باشند. ضمن اینکه دارندگان خودروهای هیبریدی باید روزهای حضور خود در محدوده طرح ترافیک را هنگام ثبت مدارک خودرو در دفاتر مشخص و اعلام کنند.»

مجاز یا غیرمجاز بودن ورود خودروهای هیبریدی به محدوده زوج و فرد و طرح ترافیک سوال بسیاری از دارندگان این خودروها است که رییس مرکز اجرائیات پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ به آن پاسخ داده است. سرهنگ مسعود جبارزاده می‌گوید: «بسیاری از فروشندگان، هنگام فروش خودرو مدعی می‌شوند که پس از خرید خودروهای هیبریدی به راحتی می‌توان وارد طرح ترافیک و زوج و فرد شد. این ادعای فروشندگان، هم درست است و هم نادرست. خودروهای هیبریدی می‌توانند وارد محدودیت‌های ترافیکی شهر تهران شوند، اما شرط آن این است که مالکان پس از شماره‌گذاری خودروی خود به واحد صدور آرم سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مراجعه کرده و نسبت به ثبت پلاک خودروی خود به عنوان خودروی دارای مجوز ورود به محدوده طرح ترافیک و زوج و فرد اقدام کنند.»

رییس مرکز اجرائیات پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ تاکید می‌کند تا پیش از ثبت پلاک خودرو، ورود خودروهای هیبریدی به محدوده زوج و فرد و طرح ترافیک غیرمجاز بوده و مشمول جریمه خواهد شد. با این وجود، خبرنگار ماهنامه ترابران به سایت برخی نمایندگان رسمی فروش خودروهای هیبرید سر زد و متوجه شد همچنان برخی از آنها به این نکات اشاره نکرده و صرفاً اعلام کرده‌اند بعد از شماره‌گذاری، این خودروها می‌توانند در محدوده طرح تردد کنند!



انجمن جهانی حمل و نقل هوایی (IATA) چندی قبل گزارشی از صنعت حمل و نقل هوایی در سال ۲۰۱۶ در بخش بار و مسافری منتشر کرد که نشان از رشد صنعت هوانوردی در جهان طی سال گذشته میلادی داشت.

براساس این گزارش، تقاضا برای سفرهای هوایی در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال ۲۰۱۵ در آسیا و اقیانوسیه رشد ۸۳ درصدی را تجربه کرد که دومین رشد بالا در میان تمام مناطق تحت بررسی است و البته بالاتر از میانگین رشد پنج ساله ۶۹ درصدی در این منطقه است. این افزایش تقاضا باعث شده ضریب اشغال در این منطقه با ۰/۴ درصد افزایش به ۷۸/۶ درصد برسد که هرچند رشد مناسبی است، اما از دو رقیب اصلی، آمریکا و اروپا پایین تر است. آنچه در ادامه می آید، بخش هایی از این گزارش است.

گزارش یاتا از صنعت هوانوردی جهان در سال ۲۰۱۶ نشان از افزایش تقاضا دارد

بر مدار صعود

■ سهم اصلی سفرهای هوایی در سال ۲۰۱۶ مربوط به آسیا و اقیانوسیه (بدون در نظر گرفتن خاورمیانه) است، بازاری که مدت‌هاست گوی سبقت را از اروپا و آمریکا ربوده است و با داشتن اقتصادهای قدرتمند و رو به رشدی مانند چین، ژاپن، کره جنوبی و هندوستان، سهم قابل توجهی از سفرهای هوایی را از آن خود کرده است

■ در اروپا نیز شاهد افزایش ترافیک هوایی بین‌المللی هستیم که میزان آن ۴/۸ درصد است؛ ضمن اینکه ظرفیت‌ها در سال گذشته معادل ۵ درصد افزایش یافته است. البته این افزایش ظرفیت در حالی روی می‌دهد که شاهد کاهش ۱/۰ درصدی ضریب اشغال هواپیماها هستیم

۲۰۱۵ شاهد بوده است. در عین حال، ظرفیت‌ها نیز در این بخش افزایش ۶/۹ درصدی نسبت به سال پیش از آن داشته است. تمامی مناطق تحت بررسی یاتا در سال ۲۰۱۶ شاهد افزایش سطح تقاضا برای سفرهای هوایی بوده‌اند.

برترین بازارهای بین‌المللی

سهم اصلی سفرهای هوایی در سال ۲۰۱۶ به آسیا و اقیانوسیه (بدون در نظر گرفتن خاورمیانه) رسید، بازاری که مدت‌هاست گوی سبقت را از اروپا و آمریکا ربوده است و با داشتن کشورهای پرجمعیتی چون چین و هند و البته اقتصادهای قدرتمند و رو به رشدی مانند چین، ژاپن، کره و هندوستان، سهم قابل توجهی از سفرهای هوایی را از آن خود کرده است.

در عین حال، یاتا پیش‌بینی کرده است در ۲۰ سال آینده، تعداد مسافران هوایی کشور چین با افزایش ۸۱۷ میلیون مسافری به بیش از ۱/۳ میلیارد نفر در سال برسد. براساس این پیش‌بینی، در سال ۲۰۲۹، تعداد مسافران هوایی این کشور از تعداد مسافران ایالات متحده آمریکا که هم‌اکنون دارای بیشترین مسافر هوایی در دنیاست، پیشی بگیرد. در سال ۲۰۱۶، منطقه آسیا و اقیانوسیه ۳۲/۹ درصد از بازار سفرهای هوایی را از آن خود کرد و با فاصله مناسبی اروپا و آمریکا را پشت سر گذاشت. روند رو به توسعه این بازار البته از مدت‌ها قبلاً آغاز شده و خطوط هوایی این منطقه و البته خطوط هوایی بین‌المللی در اروپا و آمریکا در حال توسعه مسیرها به این بخش از جهان هستند تا بتوانند سهمی از بازار پررونق آسیا را از آن خود کنند.

تقاضا برای سفرهای هوایی در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال ۲۰۱۵ در این منطقه رشد ۸/۳ درصدی را تجربه کرد که دومین رشد بالا در میان تمام مناطق تحت بررسی است و البته بالاتر از میانگین رشد پنج‌ساله ۶/۹ درصدی در این منطقه است. این افزایش تقاضا باعث شده ضریب اشغال در این منطقه با ۰/۴ درصد افزایش به ۷/۸/۶ درصد برسد که هرچند رشد مناسبی است، اما از دو رقیب اصلی، آمریکا و اروپا پایین‌تر است.

در اروپا البته وضعیت کمی متفاوت است. در اینجا هم شاهد افزایش ترافیک هوایی بین‌المللی هستیم که میزان آن ۴/۸ درصد است؛ ضمن اینکه ظرفیت‌ها در سال گذشته معادل ۵ درصد افزایش یافته است. البته این افزایش ظرفیت در حالی روی می‌دهد که شاهد کاهش ۱/۰ درصدی

صنعت هوانوردی در سال‌های اخیر دوران پرفراز و فرودی را سپری کرده است. پس از وقایع تروریستی ۱۱ سپتامبر، شاهد افول وحشتناک این صنعت بودیم؛ به‌گونه‌ای که تعدادی از باسابقه‌ترین شرکت‌های هوایی ناچار به اعلام ورشکستگی شدند و شرکت‌های باقی‌مانده هم برای بقا تلاش می‌کردند. وضعیت در حال بهبود بود که بحران اقتصادی جهان از راه رسید و باز هم شرکت‌های هوایی را با چالش روبه‌رو کرد. هر چه بود اما این دوران بد گذشت و در سال‌های اخیر و متناسب با توسعه اقتصادی در جهان و البته گسترش صنعت گردشگری، شاهد توسعه و رشد صنعت هوانوردی هستیم، رشدی که بر اساس گزارش یاتا در سال ۲۰۱۶ ادامه داشته است.

بازار سفرهای هوایی بین‌المللی

هرچند تعداد خطوط هوایی فعال در بخش بین‌المللی کمتر از خطوط هوایی فعال در پروازهای داخلی است، اما با توجه به بُعد مسافت در سفرهای بین‌المللی، به‌طور عمومی نیاز برای چنین سفرهایی همیشه بالا بوده و البته از نظر مالی نیز این بخش، گردش اقتصادی بزرگی را شامل می‌شود. یکی از عوامل موثر بر سفرهای هوایی بین‌المللی، گسترش و رونق صنعت توریسم است، امری که هرچند در سال‌های اخیر در سایه تهدیدات تروریستی در بعضی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری قرار گرفته، اما به هیچ عنوان تضعیف نشده است و به همین دلیل و متناسب با آن، شاهد رونق سفرهای هوایی در این بخش هستیم.

از سوی دیگر بخشی از نیاز به سفرهای هوایی ناشی از مرادات بین‌المللی است، امری که به‌طور مستقیم با وضعیت اقتصاد جهانی گره خورده است و در این بخش نیز هرچند اقتصادهای بزرگ مشکلاتی دارند، اما وضعیت بسیار بهتر از روزهای بحرانی اقتصاد جهانی است. مجموع این دو عامل باعث شده صنعت هوایی در بخش بین‌المللی شاهد افزایش تقاضا در بخش مسافری باشد و شرکت‌هایی که در سال‌های اخیر همواره در مرز بین سود و زیان حرکت کرده‌اند، اکنون با ثبات در افزایش تقاضا بتوانند به فکر سرمایه‌گذاری‌های آینده باشند.

بر اساس اعلام IATA، ترافیک مسافر هوایی در سال ۲۰۱۶ رشد ۶/۷ درصدی را نسبت به سال

■ بازار خاورمیانه توانسته برای پنجمین سال پیاپی بیشترین افزایش ترافیک هوایی را داشته باشد. بنابراین طبیعی است که ظرفیت پروازی در این منطقه هم رشد کند، هرچند به نظر می‌رسد سرمایه‌گذاری سنگین خطوط هوایی در این مدت کمی بیش از نیازهای منطقه است؛ چراکه با وجود افزایش ظرفیت ۱۳/۷ درصدی، ضریب اشغال ۱/۳ درصد کاهش داشته است

■ در بازار آمریکای لاتین نیز شاهد افزایش ۱/۹ درصدی ضریب اشغال و رسیدن آن به سطح ۸۱/۳ درصد هستیم. ترافیک هوایی در منطقه آمریکای لاتین رشد ۷/۴ درصدی را تجربه کرده است و ظرفیت جابه‌جایی هم با رشد ۴/۸ درصدی، در تلاش برای همراهی با این افزایش تقاضا است

ضریب اشغال هستیم. با این حال اروپا همچنان با ضریب اشغال معادل ۸۲/۸ درصد، بالاترین رقم را در بین تمامی مناطق دارد.

بازار اروپا البته در نیمه نخست سال ۲۰۱۶ وضعیت مناسبی نداشت و شاهد کاهش تعداد مسافران در این بازار بودیم، امری که شاید بتوان تا حدی آن را به اقدامات تروریستی و ترس‌های مرتبط با آن مربوط دانست، هرچند در نیمه دوم سال و با آرام شدن نسبی وضعیت، سیل توریست‌ها بار دیگر به اروپا سرازیر شدند؛ به گونه‌ای که به‌طور میانگین رشد ۱۵ درصدی را در این بخش شاهد بودیم.

بازار آمریکای شمالی همواره یکی از قوی‌ترین بازارها مسافری بین‌المللی بوده است و اگرچه در سال‌های اخیر در مقابل رقبای قدرتمند خود اندکی ضعیف شده، اما همچنان جزو مهم‌ترین بازارهای جهانی است. آمریکای شمالی در سال ۲۰۱۶ شاهد رشد تقاضا به میزان ۲/۶ درصد بود که البته بخش عمده آن در فصل دوم سال روی داد و بار اصلی این افزایش نیز به دوش پروازهای فراز آقیانوس آرام به مقصد آسیا بود و در مقابل تقاضا برای پروازهای مسیر اروپا تقریباً ثابت باقی ماند. ظرفیت پروازی در آمریکای شمالی در سال ۲۰۱۶ شاهد رشد ۳/۳ درصدی بود که البته با عدم همراهی تقاضا منجر به کاهش ۰/۵ درصدی در ضریب اشغال و رسیدن آن به سطح ۸۱/۳ درصد شد.

بازار خاورمیانه در این میان شاید یک بازار خاص باشد، بازاری که هرچند از نظر وسعت چندان بزرگ نیست، اما با جمعیت زیاد و البته اقتصادهای روبه‌رشد توانسته برای پنجمین سال پیاپی بیشترین افزایش حجم ترافیک هوایی را داشته باشد. با چنین تقاضایی طبیعی است ظرفیت پروازی در این منطقه هم رشد کند، هرچند سرمایه‌گذاری سنگین خطوط هوایی در این مدت به نظر کمی بیش از نیازهای منطقه است؛ چراکه با وجود افزایش ظرفیت ۱۳/۷ درصدی، شاهد کاهش ضریب اشغال به میزان ۱/۳ درصد هستیم که کاهش نسبتاً مهمی است؛ به‌ویژه آنکه بدانیم پیش از این هم ضریب اشغال در این منطقه چندان قابل توجه نبود و اینک این پارامتر به ۷۴/۷ درصد رسیده است.

البته بازار خاورمیانه احتمالاً در سال‌های آینده

نیز به رشد خود را ادامه می‌دهد، اما وضعیت سیاسی و امنیتی این منطقه اصلی‌ترین مانعی است که می‌تواند در آینده روند رو به رشد توسعه تقاضا را متوقف کند و به همین دلیل شاید خطوط هوایی منطقه باید با احتیاط بیشتری در این زمینه سرمایه‌گذاری کنند، هرچند بعضی از بزرگ‌ترین خطوط هوایی خاورمیانه شرکت‌های دولتی هستند که بیش از سود و زیان، با انگیزه‌های سیاسی و رقابت‌های منطقه‌ای به توسعه ناوگان خود دست می‌زنند و با این دیدگاه شاید حتی کاهش تقاضا هم نتواند آن‌ها را از روند گسترش باز دارد. خاورمیانه سهم ۹/۶ درصدی در ترافیک هوایی بین‌المللی دارد که با توجه به وسعت و جمعیت، می‌توان آنها سهمی مناسب دانست.

بازار آمریکای لاتین هم مانند بازار خاورمیانه روند رو به رشد سریعی را تجربه کرده است؛ در اینجا شاهد افزایش ۱/۹ درصدی ضریب اشغال و رسیدن آن به سطح ۸۱/۳ درصد هستیم که نشان از وضعیت مناسب پروازها در این منطقه دارد. ترافیک هوایی در آمریکای لاتین رشد ۷/۴ درصدی را تجربه کرده است و ظرفیت هم با رشد ۴/۸ درصدی، در تلاش برای همراهی با این افزایش تقاضا است.

وضعیت ترافیک هوایی از آمریکای لاتین در سال‌های اخیر همواره خوب بوده است و این در حالی است که این منطقه شاهد مشکلات سیاسی و اقتصادی است و به‌طور مشخص برزیل به‌عنوان مهم‌ترین اقتصاد این منطقه روزهای متلاطمی را سپری می‌کند، اما به نظر می‌رسد این عوامل به هیچ عنوان نتوانسته مانع از گسترش تقاضا برای سفرهای هوایی در این منطقه شود.

در نهایت نوبت به آفریقا می‌رسد، منطقه‌ای وسیع و البته با اقتصادهایی عمدتاً فقیر که سهمی ۲/۲ درصدی در بازار مسافرت‌های هوایی جهان دارد و با پیشرفت‌های اقتصادی بعضی از کشورهای این منطقه، شاهد بهترین عملکرد این قاره از سال ۲۰۱۲ و افزایش تقاضا ۷/۴ درصدی هستیم. بخش عمده سفرها از این منطقه به مقصد یا از مبدأ خاورمیانه است؛ هرچند بخش زیادی از این تقاضا توسط خطوط هوایی خاورمیانه برآورده می‌شود و به همین دلیل ضریب اشغال در این منطقه با وجود افزایش تقاضا ثابت مانده و در سطح ۶۷/۷ درصد قرار دارد.

شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابر
کیان

فورواردر - کریر



♦ دارای دفاتر نمایندگی

♦ در تمام مرزهای ایران

♦ دفتر نمایندگی

♦ در آسیای میانه، افغانستان، دبی و

هندوستان

♦ حمل کالای صادراتی، وارداتی

♦ ترانزیت از مبادی ورودی ایران

♦ به آسیای میانه، افغانستان و عراق

♦ مشاوره و انجام کلیه عملیات

♦ و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

♦ حمل به شیوه های مختلف

♦ (ترانشیب و مرکب)

♦ حمل جاده‌ای - دریایی - ریلی - هوایی

♦ مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره

♦ محبتی بهاروند

♦ با دو دهه سابقه مدیریت

♦ حمل و نقل بین المللی

♦ کارشناس رسمی دادگستری

♦ (امور حمل و نقل ترابری)

♦ مشاوره حقوقی و قضایی -

♦ پیگیری پرونده های حمل و نقل

♦ رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

♦ اتاق بازرگانی خراسان رضوی

♦ کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل

♦ دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین الملل

♦ عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

♦ ایران و خراسان رضوی

♦ دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

♦ نبش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

♦ تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (۵ خط)

♦ شماره: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

♦ همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰-۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

♦ info@btkrango.com



تمایل کشورهای اسکاندیناوی برای

گشایش راه هوایی به ایران

به گزارش رویترز، وزارت حمل و نقل و ارتباطات نروژ طی بیانیه‌ای، از مذاکره آتی کشورهای منطقه اسکاندیناوی شامل نروژ، دانمارک و سوئد برای امضای توافقنامه و برقراری پروازهای هوایی با ایران خبر داد.

بر پایه این بیانیه، نروژ، دانمارک و سوئد هشتم و نهم خردادماه با هدف نوسازی و توافق برای برقراری مسافرت هوایی تجاری مذاکره می‌کنند. این خبرگزاری درباره جزئیات این دیدار و مکان آن توضیح بیشتری نداده است.

اکنون «اس.ا.اس» مهم‌ترین شرکت حمل و نقل اسکاندیناوی و «ایرشاتل» نروژ به ایران پرواز ندارند. قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در امور بین‌الملل بیست و پنجم اردیبهشت ماه از آمادگی چند شرکت خارجی برای کمک به خرید هواپیما از سوی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران خبر داده بود. اصغر فخریه کاشان، در حاشیه پنجمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی در گفت‌وگو با خبرنگاران گفت: «۹ شرکت بزرگ مالی از ژاپن، نروژ، دانمارک، چین، ایرلند و انگلیس برای تامین مالی (فاینانس) خرید هواپیما از سوی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران اعلام آمادگی کرده‌اند.»

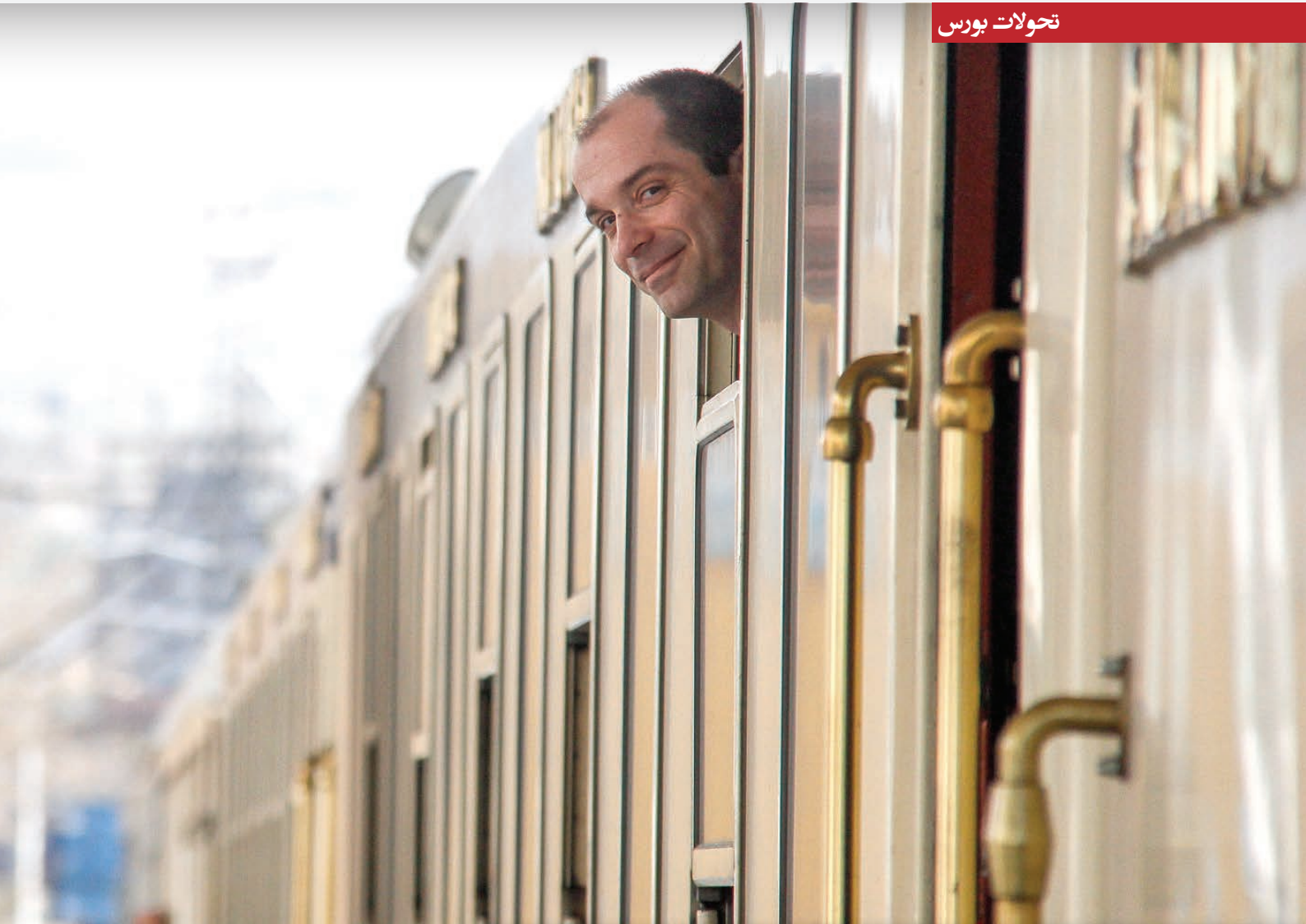
وی افزود: «اسناد مناقصه این فاینانس در دست تهیه است و امیدواریم تا یک ماه آینده منتشر شود.» بیست و هفتم اردیبهشت ماه با تحویل این چهار فروند هواپیما ATR (شرکت زیرمجموعه ایرباس) در مجموع پس از اجرای برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) و لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران، هفت فروند هواپیمای نو و بهره‌مند از فناوری روز از معتبرترین شرکت‌های هواپیماسازی جهان وارد ناوگان هوایی کشور شد.

این در حالی است که ماه گذشته آمریکا از بازبینی مجوز فروش بوئینگ و ایرباس به ایران خبر داد. فلایت گلوبال در این رابطه نوشت: وزیر خزانه‌داری آمریکا (استیون منوچین) به کمیته‌ای در کنگره گفت مجوز فروش هواپیمای تجاری به ایران تحت بازبینی قرار دارد.

مقامات آمریکایی به این موضوع اذعان دارند که برای بوئینگ از دست دادن قرارداد ایران ایر ممکن است بر تولید هواپیمای ۷۷۷ تاثیرگذار باشد، زیرا نخستین سفارش ایران‌ایر به بوئینگ که قرار است تا سال ۲۰۲۰ تحویل داده شوند، شامل ۱۵ فروند از این هواپیمای پهن‌پیکر است.

قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در این خصوص گفته است: «در حال حاضر، این مجوزها تا پایان سال ۲۰۲۰ اعتبار دارد و تا پایان آن سال نیازی به تمدید مجوز نیست؛ اما ما برای تمدید این مجوزها تا پایان سال ۲۰۲۰ از اکنون فشار وارد کرده‌ایم.»

قرار است اولین فروند از هواپیمای بوئینگ در سال ۲۰۱۸ تحویل ایران داده شود که باید منتظر بود و دید که این امر دستخوش تغییراتی خواهد شد یا خیر.



صندوق پروژه‌های ریلی تاسیس می‌شود

امید ریل به بورس

علی محسنی

سرمایه‌گذاری‌های نجومی

وزیر راه و شهرسازی اسفند ماه سال گذشته از سرمایه‌گذاری دو هزار میلیارد تومانی در صنعت حمل و نقل ریلی در سه سال گذشته خبر می‌دهد. به گفته او، این عدد سه برابر میزان سرمایه‌گذاری دولت گذشته است. عباس آخوندی اما از عددی بزرگ به عنوان نیاز این بخش برای سرمایه‌گذاری در ۵ سال آینده سخن می‌گوید: ۲۸ هزار میلیارد تومان! این عدد نسبتی با سرمایه‌گذاری‌های ریلی در سال‌های گذشته ندارد.

البته اگر به عقب برگردیم، سخن از اعدادی نجومی‌تر برای توسعه حمل و نقل ریلی به میان آمده است. محسن پورسیدآقایی مدیرعامل سابق شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در اردیبهشت ۱۳۹۴ از نیاز به ۷۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در این حوزه ظرف ۸ سال آینده خبر می‌دهد! این عدد بسیار بزرگ‌تر از عدد

برای حرکت به سوی شهرهای ریل‌پایه و جابه‌جایی و حمل مسافر و بار با خطوط ریلی به سرمایه‌گذاری‌های عظیمی نیاز است. اعدادی که مسوولان وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن برای سرمایه‌گذاری‌ها اعلام کرده‌اند، خارج از توان دولت است و نیاز به جذب منابع از مسیرهایی گوناگون است.

از همین رو است که در ۲۸ فروردین ماه گذشته، معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه‌آهن از توافق کلی با بورس تهران برای تاسیس صندوق پروژه‌های ریلی خبر داد. بورس پیش از این با انتشار اوراق و پذیرش شرکت‌های خصوصی فعال صنعت حمل و نقل ریلی به کمک تامین مالی این صنعت آمده بود و حال قرار است نقشی گسترده‌تر از قبل در این مسیر ایفا کند.

■ معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه‌آهن از بورس انتظار دارد به کمک ابزارهای مالی متنوعی که تعریف کرده، زمینه‌ساز تامین منابع لازم برای توسعه بخش ریلی باشد. به گفته او برای تاسیس صندوق مذکور و تعامل با بازار سرمایه بحث‌های کارشناسی آغاز شده است

شده از چین و روسیه برای برقی کردن دو خط ریلی تهران - مشهد و گرمسار - اینچه برون تامین مالی کند. همچنین با کمک فاینانس چین، خط ریلی سریع السیر اصفهان - قم - تهران در دست اجرا است. سرمایه‌گذاری خارجی با فاینانس دو پروژه رشت - آستارا و اصفهان - اهواز نیز با دو کشور آذربایجان و کره جنوبی در مرحله مذاکره و ارزیابی است. همچنین یک طرح ریلی با کمک صندوق توسعه ملی و به دست بخش خصوصی در استان کرمان اجرا خواهد شد.

در بخش تامین ناوگان اما به تازگی قرارداد تامین ۶ هزار دستگاه واگن باری با محوریت تولید داخل منعقد شده که از این میزان، قرار است ۴۹۰۰ واگن با مشارکت روس‌ها در داخل تولید شود و ۱۱۰۰ دستگاه نیز از خارج وارد شود. فاینانس این طرح ۱۰۰ درصد خارجی است.

در بخش ناوگان اما چشم امید به بخش خصوصی است تا با توجه به اعمال تسهیلاتی چون «کاهش یا معافیت از پرداخت حق دسترسی به ریل» و «کاهش یا حذف عوارض مربوطه به نوسازی ناوگان» بخش خصوصی ترغیب شود، ورودی گسترده‌تر به این بخش داشته باشد. این تسهیلات خود را در افزایش سودآوری شرکت‌های ریلی منعکس کرده و آنها را تشویق کرده تا با تامین مالی به توسعه و نوسازی ناوگان بپردازند.

شتاب گرفتن توسعه خطوط و توسعه ناوگان اثر خود را در تابلو بورس نیز گذاشته تا سهام بسیاری از شرکت‌های ریلی با رشد مناسب قیمت روبرو شود. ارزش سهام شرکت «مهندسی ساختمان تاسیسات راه آهن» (بالاس) از ابتدای اسفندماه گذشته، رشدی دو برابری را در مدت حدودی دو ماه داشته و سهام «ریل پرداز سیر» بازدهی حدود ۵۰ درصدی را در این مدت تجربه کرد. شرکت «آسیا سیر ارس» نیز به تازگی در بازار دوم فرابورس پذیرش شده تا این چهارمین شرکت حوزه ریلی باشد که در یک و نیم سال اخیر وارد بازار سرمایه می‌شود. بورس اما به جز پذیرایی از شرکت‌های ریلی و فراهم کردن زمینه‌هایی چون فروش سهام و افزایش سرمایه شرکت‌ها، قصد دارد در تامین مالی گسترده‌تر این صنعت نقش ایفاء کند.

استفاده از ابزارهای مالی متنوع

«نورالله بیرانوند» وقتی از تاسیس صندوق پروژه‌های ریلی سخن گفت که پیش از این،

وزیر راه است و به نظر می‌رسد سرمایه‌گذاری تمامی بخش‌ها برای ریل را شامل می‌شود. به گفته پورسیدآقایی، ۲۴ هزار میلیارد تومان از این رقم از بودجه عمومی، ۲۲ هزار میلیارد تومان از مصوبات قانونی وزارت نفت و ۲۴ هزار میلیارد تومان از بخش خصوصی باید تامین شود.

برنامه دولت افزایش چهار برابری حمل بار از طریق ریل تا سال ۱۴۰۰ است. قرار است ظرفیت حمل بار به ۸۸ میلیارد تن کیلومتر برسد. افزایش بیش از دو برابری حمل مسافر نیز در میان اهداف راه‌آهن قرار دارد.

برای این منظور برنامه‌های متنوع و گسترده‌ای پیش‌بینی شده است: برقی کردن خطوط ریلی، احداث خطوط سریع‌السیر، دو یا سه یا چهار خطه کردن خطوط، انتقال ایستگاه‌های راه‌آهن به درون شهرها، اتصال خطوط ریلی به کشورهای همسایه و دریافت سهمی درخور از ترانزیت بین‌المللی بار و نوسازی و گسترش ناوگان بخشی از برنامه‌ها است.

آن چه انجام شده است

دولت در جریان تصویب برنامه ششم توسعه کشور موفق شد به هدف مهمی برای تامین بخش مهمی از سرمایه مورد نیاز توسعه ریلی دست یابد: اختصاص یک درصد از درآمدهای حاصل از فروش نفت و گاز به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی برای انجام طرح‌ها. تصمیم مهم در بودجه سال ۱۳۹۶ کل کشور اما این بود که در این سال به چهار بخش آب، فاضلاب، محیط زیست و حمل و نقل ریلی ۱۰ هزار میلیارد تومان بودجه اختصاص یابد. مقایسه یک چهارم رقم مذکور با میزان سرمایه‌گذاری سال‌های گذشته که توسط وزیر اعلام شد، از تحول در این بخش ظرف سال جاری حکایت دارد چه این که وعده دولت این است که امسال ۵ مرکز استان به شبکه راه‌آهن سراسری متصل شوند.

در این بین، رسیدن ریل به همدان با حضور رییس جمهور در نیمه اردیبهشت جشن گرفته شد و در ماه‌های آینده کرمانشاه، رشت، ارومیه و تبریز نیز به ریل متصل خواهند شد. دولت تصمیم دارد پس از اتصال این پنج شهر به ریل، اتصال ساندج، اردبیل و بوشهر به شبکه راه‌آهن را نیز در اولویت بعد خود قرار دهد.

اما تلاش برای توسعه این بخش محدود به امکانات بودجه دولتی نبوده است. دولت موفق

دو نوبت تامین مالی خرید ناوگان توسط یک شرکت ریلی در این بازار با کمک ابزارهای مالی انجام شده بود. اوراق اجاره ۵۱ و ۴۱ میلیارد تومانی شرکت جویبار، در دو تاریخ ۱۲ اردیبهشت ۱۳۹۵ و ۱۸ دی ۱۳۹۰ در بازار سهام عرضه شده و به فروش رسیده بود.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه‌آهن اما از بورس انتظار دارد به کمک ابزارهای مالی متنوعی که تعریف کرده، زمینه‌ساز تامین منابع لازم برای توسعه بخش ریلی باشد. به گفته بیرانوند، برای تاسیس صندوق مذکور و تعامل با بازار سرمایه بحث‌های کارشناسی آغاز شده است. معاون شرکت راه‌آهن از تلاش برای کمک به شرکت‌های خصوصی خبر داده تا دارایی خود را به اوراق صکوک و به خصوص صکوک اجاره تبدیل کنند. شاید دو بار تجربه موفق تامین مالی شرکت جویبار از طریق این اوراق، راه‌آهن را واداشته تا در باب ظرفیت‌های بازار سهام تأمل بیشتری کند.



شعارها مهم‌تر از تعهدات

ترامپ تعهدات بین‌المللی و قوانین داخلی ایالات متحده را در تضاد با شعارهای خود می‌داند. از همین رو، در همان هفته‌های اول حضور در کاخ سفید به مقابله با آنها مشغول شده تا یکی از زمینه‌های چالش خود با جهان را در حوزه محیط‌زیست تعریف کند. او چهار سال پیش از آن که ناباورانه رییس‌جمهور آمریکا لقب گیرد، مدعی شده بود مفهوم گرم شدن کره زمین توسط چینی‌ها ابداع شده تا کارخانه‌های آمریکایی توان رقابت خود را از دست بدهند! شعارهای او در زمان مبارزات انتخاباتی نشان می‌داد باورهایش دستخوش تغییر نشده و پیروزی او در انتخابات نیز مانع آن نشده که از این قسمت از وعده‌های خود عقب بنشیند.

در هفته‌های نخست ریاست جمهوری، فرامین اجرایی متعددی توسط او صادر شد تا نشان

ترامپ به دنبال استانداردهای آلایندگی ساده‌تر

ذبح محیط‌زیست در پای یک شعار

روزبه ساکت

پیروزی دونالد ترامپ در انتخابات ریاست جمهوری آمریکا بیش از آن که اهالی سیاست و تجارت را ناراحت کند، فعالان محیط‌زیست را نگران کرد. سیاستمداران و فعالان کسب و کار مانند هر رویداد دیگری به تشریح سناریوهایی پرداختند که می‌تواند به سود جهان و یا به زیان ساکنان کره زمین باشد، اما در دوره‌ای که دغدغه‌های زیست محیطی به ادبیات جاری جهان بدل شده و موفقیت بزرگی چون «معاهده مقابله با تغییرات آب و هوایی پاریس» با امضای نزدیک به ۲۰۰ کشور به دست آمده، وعده‌ها و اقدامات ساکن جدید کاخ سفید عقب‌گردی آشکار در جهت حفاظت از محیط‌زیست است.

■ ترامپ چهار سال پیش از آن که ناباورانه رییس جمهور آمریکا لقب گیرد، مدعی شده بود مفهوم گرم شدن کره زمین توسط چینی‌ها ابداع شده تا کارخانه‌های آمریکایی توان رقابت خود را از دست بدهند! پیروزی او در انتخابات نیز مانع آن نشده که از این بخش از وعده‌های خود عقب بنشیند

■ در یکی از فرامین ترامپ، دستور ادامه ساخت دو خط لوله «داکوتا اکسس» و «کیستون ایکس ال» صادر شده است. این دو خط لوله، منابع نفتی عظیمی را در مسافتی دور انتقال می‌دهند و به پالایشگاه‌ها می‌رسانند. باراک اوباما در راستای سیاست‌های زیست‌محیطی خود، ساخت این دو خط لوله را به حالت تعلیق درآورد

که تولید دی‌اکسید کربن را کنترل کنند. ایالات هوادار دموکرات‌ها این برنامه را اجرا می‌کردند، اما حال با روی کار آمدن دولت جدید، میان ایالات مختلف اختلاف ایجاد شده است. برخی ایالات آمریکا در سواحل غربی و شرقی که مهم‌ترین آنها کالیفرنیا است، در تلاش هستند در برابر تصمیم‌های جدید رییس جمهوری ایستادگی کنند، اما ایالات دیگر از کاهش محدودیت‌های زیست‌محیطی و افزایش اشتغال در صنایع وابسته به انرژی خرسندند.

جمهوری خواهان از گذشته، ارتباطی قوی با صنایع انرژی این کشور داشته‌اند و از زمان طرح دغدغه آلودگی‌های زیست‌محیطی و گرمایش کره زمین، به تقابل با این دغدغه‌ها برخاسته‌اند. علاوه بر دونالد ترامپ، پل رایان که رییس کنونی مجلس نمایندگان است، بر این باور است که انرژی، سنگ زیربنای اقتصاد آمریکا است و قوانینی که توسط باراک اوباما تصویب شده، باعث می‌شود صنعت انرژی این کشور فلج شود. جالب آن که ترامپ شخصی را در راس آژانس حفاظت از محیط‌زیست نشانده که خود افکاری همسو با وی دارد و در حقیقت مخالف وجود چالش‌های جدی زیست‌محیطی است! «اسکات پرویت» گرمایش کره زمین را انکار می‌کند و فرمان اجرایی ترامپ مبنی بر کاهش بودجه سازمان متبوعش را پذیرفته و اجرا خواهد کرد!

استانداردی ساده‌تر برای خودروسازان

شاید هیچ شعاری به اندازه «بازگرداندن مشاغل به درون آمریکا» برای رای‌دهندگان به ترامپ جذاب نبود. به همین سبب او از روزهای نخست استقرار در کاخ سفید، صنایع این کشور را تحت فشار گذاشت تا جهت سرمایه‌گذاری‌های خود را از بیرون مرزها به داخل خاک این کشور تغییر دهند. در سخنرانی‌های ترامپ نیز اشاره فراوانی به این نکته وجود دارد تا نشان دهد این سیاست را با موفقیت اجرا کرده و شغل بسیاری برای هموطنانش فراهم کرده است. در حالی که آمارهای رسمی چندان حرف او را تایید نمی‌کنند!

در راستای سیاست ایجاد اشتغال، ترامپ در این

دهد در عمل به وعده‌هایش استوار است. در یکی از این فرامین، دستور ادامه ساخت دو خط لوله «داکوتا اکسس» و «کیستون ایکس ال» صادر شد. این دو خط لوله، منابع نفتی عظیمی را در مسافتی دور انتقال می‌دهند و به پالایشگاه‌ها می‌رسانند. باراک اوباما در راستای سیاست‌های زیست‌محیطی خود، ساخت این دو خط لوله را به حالت تعلیق درآورده بود.

دونالد ترامپ در اواخر ماه مارس با امضای یک فرمان اجرایی دیگر، بخشی از قوانین آب و هوایی رییس جمهور قبل را لغو کرد. لغو این قوانین با دو هدف بود که کلیدواژه‌های «استقلال» و «اشتغال» را در بطن خود داشتند. او در پی آن است که با افزایش تولید سوخت‌های فسیلی در داخل خاک آمریکا، استقلال انرژی این کشور را تامین کند و هزاران نفر را به مشاغلی که در زمینه صنایع ذغال سنگ وجود دارد، بازگرداند.

گفته می‌شود این فرمان اجرایی حتی «کاهش بودجه آژانس حفاظت محیط‌زیست» را نیز دنبال خواهد کرد. این آژانس به دنبال فرمان اجرایی رییس جمهور، موظف می‌شود فرآیند بازنویسی برنامه «برق پاک» را آغاز کند.

این برنامه محور سیاستگذاری باراک اوباما برای مقابله با گرمایش کره زمین بود. به این ترتیب با بازنگری برنامه برق پاک، محدودیت‌های در نظر گرفته شده در رابطه با استخراج و استفاده از سوخت‌های فسیلی زیرپا گذاشته خواهد شد. این فرمان تعهد آمریکا به توافق آب و هوایی پاریس را زیر سوال می‌برد.

به دنبال این فرمان، جهان به انتقاد از دولت آمریکا پرداخت. مقامات اتحادیه اروپا سردمدار این انتقادات بودند و ابراز امیدواری کردند اروپا در کنار چین و سایر کشورهای پیشرفته به تعهدات زیست‌محیطی خود با قدرت عمل کنند. آمریکایی‌ها نیز در برابر تصمیم‌های تازه دونالد ترامپ ساکت نشستند و همچون بسیاری دیگر از فرامین دیگر او، در برابر این اقدام نیز به تظاهرات خیابانی پرداختند. سران حزب دموکرات در این اعتراض‌ها در کنار فعالان محیط‌زیست قرار گرفتند.

فعالان محیط‌زیست در دوران اوباما شاهد رخداد‌های مثبت در جهت مقابله با گرمایش کره زمین بودند. برنامه انرژی پاک رییس جمهور سابق، ایالت‌های این کشور را ملزم می‌کرد

■ ترامپ در پی آن است که با افزایش تولید سوخت‌های فسیلی در داخل خاک آمریکا، استقلال انرژی این کشور را تامین کند و هزاران نفر را به مشاغلی که در زمینه صنایع ذغال سنگ وجود دارد بازگرداند. این فرمان اجرایی حتی «کاهش بودجه آژانس حفاظت محیط‌زیست» را نیز دنبال خواهد کرد

■ جالب آن که ترامپ، شخصی را در راس آژانس حفاظت از محیط‌زیست نشانده که مخالف وجود چالش‌های جدی زیست‌محیطی است! اسکات پرویت، مساله گرمایش کره زمین را انکار می‌کند و فرمان اجرایی ترامپ مبنی بر کاهش بودجه سازمان متبوعش را پذیرفته و اجرا خواهد کرد!

ماه‌ها بارها با مدیران شرکت‌های خودروساز ملاقات داشته است. یکی از توافقاتی او با خودروسازان، بازنگری در استانداردهایی است که برای آلودگی و وسایل نقلیه وضع شده است. خودروسازان بر این باورند این استانداردها سختگیرانه و مغایر با سلیقه بازار خودرو آمریکا هستند. استانداردهای ارتقای بهره‌وری مصرف سوخت یکی از کلیدی‌ترین برنامه‌های اواما برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای بود.

رییس آژانس حفاظت از محیط‌زیست آمریکا نیز این استانداردها را برای خودروسازان و مردم آمریکا پرهزینه دانسته است. او اطمینان داده که به گونه‌ای این استانداردها را بازنگری کند که همزمان حفاظت از محیط‌زیست و رضایت مصرف‌کنندگان را به دنبال داشته باشد. کاخ سفید نیز اعلام کرده با اتکاء به اطلاعاتی دقیق، این بازنگری ممکن خواهد شد، در حالی که دولت قبل استفاده از این اطلاعات را مورد غفلت قرار داده بود. گفتنی است در توافق سال ۲۰۱۲ دموکرات‌ها با خودروسازان، دولت اواما معین کرده بود خودروها تا سال ۲۰۲۵ به ازای مصرف هر گالن سوخت، پیمایشی به میزان ۵۴/۴ مایل داشته باشند. عدد قبلی وضع شده در سال ۲۰۱۰ برابر با ۲۷/۵ مایل بود. استانداردهای سال ۲۰۲۵ موجب کاهش ۶ میلیارد تنی گازهای گلخانه‌ای در طول عمر خودروهای جدید می‌شود و مصرف روزانه سوخت در این سال را ۲ میلیون گالن کم می‌کند. این استانداردها همچنین موجب صرفه‌جویی ۱/۷ میلیارد دلاری هزینه مصرف‌کنندگان می‌شود، اما ظرف دوره‌ای ۱۳ ساله، هزینه ۲۰۰ میلیارد دلاری برای خودروسازان به همراه دارد.

ترامپ در حالی می‌خواهد این استانداردها را بازنگری و برای خودروسازان ساده‌تر کند که مطابق بررسی‌ها هم اکنون مدل‌هایی چون شورولت وولت، تویوتا پریوس، شورولت اسپارک و خودرو اسمارت استانداردهای سال ۲۰۲۵ را رعایت می‌کنند و ۱۰۰ مدل خودرو سبک و شاسی‌بلند نیز در حال حاضر در بازار موجودند که استانداردهای سال ۲۰۲۰ را دارا هستند. به همین دلیل، منتقدان بر این باورند بازنگری در استانداردها بی‌دلیل است، چون

صنعت خودرو نشان داده می‌تواند به این استانداردها دست یابد. مخالفان برنامه جدید ترامپ می‌گویند صنعت خودرو در چهار سال اخیر، پیشرفت خوبی در دستیابی به این استانداردها داشته، در حالی که در این مدت، اشتغال نیز افزایش یافته و فروش در مقایسه با قبل رشد کرده است.

ایالت کالیفرنیا همچون بسیاری از چالش‌های خود با دولت مرکزی، اعلام کرده به این برنامه جدید تن نخواهد داد و از استانداردهای سال ۲۰۲۵ عقب‌نشینی نخواهد کرد. گمان می‌رود ایالت‌های دیگری نیز به کالیفرنیا بپیوندند. چالش اما آن است که برخلاف جدال موجود، گزارش‌ها نشان می‌دهد احتمال عدم دستیابی به اهداف قبلی تعیین شده، وجود دارد.

آژانس حفاظت از محیط‌زیست در زمان دولت قبل آمریکا اعلام کرد با روند موجود، بهره‌وری هر گالن سوخت در سال ۲۰۲۵ معادل پیمایش ۵۴/۸ تا ۵۲/۶ مایل خواهد بود و به عدد ۵۴/۴ مایل دست نخواهد یافت. به باور این آژانس، علت را باید در سلیقه مردم آمریکا جست که به خرید خودروهای اسپرت و مدل‌های پرمصرف علاقه دارند.

برخلاف خودروسازان که از بازنگری کاخ سفید در استانداردهای آلودگی خرسندند، جمعی از شرکت‌های بزرگ آمریکایی نگران تعلیق اجرای معاهده پاریس هستند. هم زمان با آخرین دیدار ترامپ با خودروسازان در دیترویت، ۱۰۰ شرکت آمریکایی با انتشار آگهی‌هایی در نشریات واشنگتن از او خواستند به معاهده آب و هوایی پاریس وفادار بماند و به سوی اقتصادی با آلودگی کمتر حرکت کند. این شرکت‌ها هشدار داده‌اند که توقف اجرای تعهدات زیست‌محیطی، اقتصاد آمریکا را در معرض خطر قرار می‌دهد.

حال باید منتظر سال‌ها چالش میان دولت آمریکا و حامیان درونی‌اش با بخش پردرآمدتر و با تحصیلات بیشتر جامعه این کشور باشیم. دنیا نیز در این زمینه به مقابله با ترامپ خواهد پرداخت. باید دید این روند به سود پوپولیست‌های ساکن کاخ سفید خواهد انجامید یا مخالفان بسیار قدرتمند اثبات خواهند کرد دنیا از حرکت به سوی محیط‌زیست پاک‌تر عقب نخواهد نشست.



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

دعوت از کلیه دست اندرکاران صنعت حمل و نقل کشور

خطوط کشتیرانی و نمایندگی ها شرکت های کریر و فورواردر و خدمات مرتبط با حمل دریایی
خطوط هواپیمایی و دفاتر خدمات گردشگری و کارگو خطوط هواپیمایی



شرکت های حمل سریع و حمل هوایی



شرکت های حمل ریلی و خدمات مرتبط

شرکت های خدمات حمل زمینی، جاده ای، بین المللی، درون شهری و بین شهری
اتوبار، حمل اثاث، تاکسی تلفنی و پیک موتوری، جرثقیل، آمبولانس

به حضور در سایت تخصصی www.IranTransport.ir

پشتیبانی: ۰۲۴-۳۳۳ ۶۵ ۷۷۷

پشتیبانی: ۰۲۴-۳۳۳ ۶۵ ۸۸۸





پیچیدگی‌های سوق دارایی‌های ملی
به سوی زیرساخت

حل یک نامعادله

فصلی از کتاب ثروت عمومی ملل:
مدیریت دارایی‌های عمومی،
عامل تقویت یا تضعیف رشد اقتصادی

ترجمه دکتر جعفر خیر خواهان

■ متاسفانه پول نقد بسیار زیادی صرف پروژه‌های زیرساختی ضعیف و ناکارآمد می‌شود. یک مثال عینی این که بیشتر شهرها در حال ساختن ریل برای ترن‌های هوایی یا اتوبوس برقی هستند، در حالی که اتوبوس‌های تندرو بسیار ارزان‌تر و بهتر است. واشنگتن دی‌سی دست‌کم ۱۳۵ میلیون دلار برای ساختن ریل‌های اتوبوس برقی هزینه کرده که تنها ۳/۵ کیلومتر بخش شمال شرقی شهر را دربر می‌گیرد

■ صندوق دارایی‌های ملی که به عنوان شرکت هلدینگ به نمایندگی از شرکت دولتی عمل می‌کند، روش سیاسی آسان‌تر جابه‌جایی دارایی‌های دولتی به سمت زیرساخت را به شیوه‌ای عرضه می‌دارد که بر مبنای می‌توان به اهدافی مانند جلوگیری از دسترسی مستقیم دولت‌ها به ثروت، افزایش منابع مالی زیرساخت و جای دادن تصمیمات زیرساختی بر مبنای اقتصادی سالم‌تر دست یافت

تعداد زیادی از رکورد‌های جهانی مربوط به زیرساخت‌ها، از قبیل بزرگترین پروژه برق آبی - سه سد دره (Three Gorges Dam) - و ۶۶۰۰ کیلومتر راه‌آهن سریع‌السیر به چین تعلق دارد. این کشور همچنین فرودگاه‌ها و ترمینال‌های راه‌آهن جدید در سراسر سرزمین خود احداث کرده است. این رونق زیرساخت برای مدت زمانی در آینده نیز ادامه خواهد یافت. طی ۲۰ سال آینده، کشورهای بریک (برزیل، روسیه، هند و چین) بیش از ۵۰ درصد رشد جهانی تقاضای سفرهای جاده‌ای و بیش از ۴۰ درصد رشد جهانی سفرهای هوایی را به خود اختصاص خواهند داد.

با این وجود، منظره متداول‌تر در کشورهای بریک همچنین در کشورهای ثروتمند، نبود زیرساخت و عدم نگهداری از آنها است. برای مثال، کانال آبی در ایالت آلمانی شلیویگ - هلشتاین که شلوغ‌ترین آبراهه ساخته دست بشر در جهان است و دریای شمال را به دریای بالتیک متصل می‌کند، در نظر بگیرید. بخش‌هایی از این کانال در سال گذشته بسته شد چون دو قفل فرسوده در بچه‌های کانال که در سال ۱۹۱۴ ساخته شده بود از کار افتاده بود.

اتوبان‌های مشهور آلمان به شدت شلوغ هستند که باعث می‌شود تا خودروها هشت روز کاری در سال را در ترافیک‌ها از دست بدهند. پل‌های اصلی که از روی رود راین می‌گذرند، آنچنان فرسوده شده‌اند و نیاز به تعمیر دارند که اجازه عبور کامیون‌های سنگین از روی آنها داده نمی‌شود، ضمن این که خودروهای معمولی هم باید سرعت‌شان را به ۶۰ کیلومتر در ساعت کاهش دهند.

آلمان که توان پرداخت این هزینه‌ها و حتی بیشتر از آن را به آسانی دارد، یکی از بسیار کشورهای است که در نگهداری جاده‌ها، راه‌آهن و آبراه‌ها کوتاهی کرده است (اگرچه پول زیادی صرف نوسازی بخش شرقی کمونیستی سابق خود کرد). سرمایه‌گذاری عمومی از ۱۳ درصد مخارج دولت فدرال در سال ۱۹۹۸ به کمتر از ۱۰ درصد در امروز کاهش یافته است. سرمایه‌گذاری دولتی در حال حاضر تنها ۱۵/۴ درصد از کل سرمایه‌گذاری در آلمان را تشکیل می‌دهد که این کشور را در رده ۲۵ام در بین ۳۱ کشور صنعتی جای می‌دهد.

در بیشتر کشورهای دیگر، وضعیت حتی بدتر است. با این حال، اگر مدیریت زیرساخت‌ها بهبود

همانند جاده‌ها و پل‌ها از زمان‌های دور، به راه‌آهن و خطوط هوایی تجاری نیز در روزهای اولیه ایجادشان، به عنوان بخش‌های حیاتی زیرساخت حمل و نقل یک کشور نگرسته می‌شد. غالباً این دولت‌ها بودند که مالکیت و نگهداری از زیرساخت‌های ارائه یک خدمت عمومی را برعهده داشتند، یا به سرعت آن را ملی می‌کردند. علاوه بر این، آنها کرایه‌ها و مسیرها را نیز تعیین می‌کردند و با وضع محدودیت بر ورود بنگاه‌های جدید، از دارایی‌های بنگاه‌های دولتی در برابر رقابت حمایت می‌کردند.

اکنون به مدت چندین دهه است که بیشتر کشورها سرمایه‌گذاری اندکی در زیرساخت‌های عمومی به شدت مورد نیاز از قبیل جاده، راه‌آهن، و سایر شبکه‌های حمل و نقل عمومی، همچنین آب، فاضلاب و برق می‌کنند. این اتفاق خصوصاً در کشورهای توسعه‌یافته بیشتر نمود دارد، چون فرآیند سیاسی در بیشتر اوقات اولویت را به مخارج کوتاه‌مدت به جای سرمایه‌گذاری بلندمدت می‌دهد. در همین اثنا، دیده می‌شود که کشورها همچنین در اغلب اوقات وارد سرمایه‌گذاری در پروژه‌های نمایشی پرهزینه ناکارآمد می‌شوند، بدون توجه به این که چه چیزهایی بالاترین بازده اجتماعی را عاید کشور می‌کند.

جاده، راه‌آهن و سایر زیرساخت عمومی، دارایی‌های دولتی هستند که به عنوان دارایی با آنها برخورد نمی‌شود چون که بازده مالی چندانی ندارند و نمی‌توان آنها را به آسانی فروخت یا انتقال داد. با این حال، امکان بهبود کارایی سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی موجود در بیشتر کشورها وجود دارد، بدون این که کارکرد اصلی و اولیه‌شان به خطر افتد.

آنچه در ادامه می‌خوانید فصلی از کتاب ثروت عمومی ملل تحت عنوان «مدیریت دارایی‌های عمومی، عامل تقویت یا تضعیف رشد اقتصادی» است که نشان می‌دهد چگونه شرکت‌های هلدینگ مستقل می‌توانند ابزاری برای تغییر مسیر دادن ثروت عمومی به سمت زیرساخت‌ها باشند.

■ بسیاری از کشورها نیاز شدیدی به سرمایه‌گذاری بیشتر در زیرساخت داخلی دارند، اما محدودیت‌هایی مانند مشکلات حکمرانی به سوءاستفاده از منابع گسترده منجر می‌شود. در چین شرایطی، بسیاری از این کشورها هنوز در حال توسعه زیرساخت فکری و حقوقی خود هستند و این جایی است که صندوق‌های ثروت ملی می‌توانند کمک کنند

■ سرمایه‌گذاری صندوق‌های ثروت حاکمیتی و برخی اوقات صندوق‌های دارایی‌های ملی در زیرساخت سایر کشورها، آنچنان فراگیر و البته تهدیدکننده شده که بیشتر کشورها به دلیل نگرانی از وجود انگیزه‌های سیاسی بالقوه، موانع قانونی در زمینه سرمایه‌گذاری‌های مستقیم از جانب این صندوق‌ها وضع کرده‌اند

یابد این زیرساخت‌ها به نحو ملموسی بهتر کار می‌کنند. در ادامه برخی مثال‌ها را آورده‌ایم.

شگفتی‌سازی با مدیریت بهتر زیرساخت‌ها

در برخی مکان‌ها، سرمایه‌گذاری در زیرساخت فعالیت سودآور و بی‌نهایت کارآمد بوده است، بدون این که نیاز به برنامه‌ریزی زیاد دولت باشد. راه‌آهن خصوصی شهر توکیو را با سامانه دولتی همین خدمت در آمریکا مقایسه کنید. توکیو یکی از بزرگترین کلانشهرهای جهان، با

جمعیتی ۳۵ میلیونی است. به جای هرج و مرج ترافیکی مورد انتظار، تعداد عظیمی از مردم با کارایی و با کمترین تاخیر از طریق حمل و نقل عمومی جابه‌جا می‌شوند. شبکه‌های ریلی سه منطقه از بزرگترین مناطق شهری (توکیو، ناگویا، و اوزاکا) احتمالاً کارترین‌ها در جهان هستند. خط ریلی پرسرعت اصلی این کشور، توکایدو شینکانسن، به مدت تقریباً ۵۰ سال بدون حتی یک مورد حادثه فعالیت کرده و میانگین تاخیر در حرکت آن کمتر از یک دقیقه است.

حتی شگفت‌آورتر از این محدود خطوط پرسرعت، شبکه پیچیده مترو و خطوط سفرهای هر روزه درون‌شهری است که نتیجه وجود یک بازار آزاد و فعال در بخش حمل و نقل بوده است. سنگاپور و هنگ‌کنگ نیز شرکت‌های خصوصی دارند، اما رقابت در آنجا در مقایسه با طیف گسترده بنگاه‌های مستقل ژاپنی ضعیف است و مشمول مقررات محدودکننده قیمتی و سایر مقررات‌گذاری‌ها هستند.

پس از جنگ جهانی دوم، درحالی که تقریباً همه خطوط راه‌آهن و اتوبوس‌های درون‌شهری در اروپا و آمریکای شمالی ملی شده بودند، ژاپن در مسیر پیش از جنگ خویش باقی ماند؛ به طوری که صنعت راه‌آهن موفق شد محدود بنگاه‌های خصوصی نسبتاً بزرگ خویش را حفظ کند. راه‌آهن‌های خصوصی ثابت کردند که بسیار کارتر از راه‌آهن‌هایی هستند که دولت اداره می‌کند، راه‌آهن‌های دولتی حتی در ابرشهرهای فشرده و متراکم جمعیتی خط توکایدو هم زیانده بودند.

بنابراین در سال ۱۹۸۷، دولت خطوط راه‌آهن ملی ژاپن را خصوصی‌سازی کرد که در همه نوع جریان‌های حمل و نقل به استثنای تراموا و متروهای درون شهری فعالیت می‌کردند. راه‌آهن‌های ژاپنی شرقی، مرکزی و غربی، سه بنگاه زایشی فعال به ترتیب در پیرامون توکیو، ناگویا و اوزاکا، به شکلی مناسب و سودآور پدیدار شدند. خصوصی‌سازی بعدها برای مترو توکیو هم به‌کار رفت که بزرگترین شبکه زیرزمینی در این شهر است.

این را با پروژه ریلی سریع‌السیر اوپاما مقایسه کنید. با وجود مخارج تقریباً ۱۱ میلیارد دلاری دولت اوپاما از ۲۰۰۹ تاکنون برای توسعه ترن‌های مسافربری سریع‌تر، این پروژه‌ها عمدتاً به جایی نرسیده است و آمریکا هنوز بسیار عقب‌تر از اروپا و چین است. منتقدان می‌گویند دولت اوپاما به

جای این که ۱۱ میلیارد دلار را مستقیماً درون این پروژه‌ها هزینه کند، مرتکب این اشتباه شد که پول را بخش‌بخش کرده و برای ارتقای شبکه موجود آمتراک (Amtrak) به‌کار برد که به ترن‌ها اجازه نمی‌دهد با سرعتی بیش از ۱۸۰ کیلومتر حرکت کنند. هیچ پولی در ابتدا برای تامین نیازهای خریدور شمال شرق که محتمل‌ترین مکان برای ریل پرسرعت است اختصاص نیافت.

در خریدور بسیار شلوغ نیویورک به واشنگتن، میانگین سرعت قطار سریع‌السیر آسلا (Acela) تنها ۱۳۰ کیلومتر است و برنامه‌ریزی برای این که سرعت آن به سطح قطارهای فشنگی ژاپنی نزدیک شود (۳۶۰ کیلومتر در ساعت) به ۱۵۰ میلیارد دلار بودجه و ۲۶ سال زمان نیاز دارد.

اوپاما در سخنرانی سالانه وضعیت کشور آمریکا (State of the Union address) در سال ۲۰۱۱ گفت: «در فاصله ۲۵ سال، هدف ما این است که به ۸۰ درصد آمریکایی‌ها امکان دسترسی به قطار پرسرعت را بدهیم» آسلا نخستین قطار پرسرعت موفق آمریکا بود و بیشتر روزها صندلی‌هایش پر هستند. این قطار زمان سفر بین واشنگتن، نیویورک، و بوستون را کاهش داده است، اما خطوط و پل‌های قدیمی شامل تونل ۱۰۰ ساله بالتیمور جایی که ترن‌ها با سرعت پایین حرکت می‌کنند از سرعتش کاسته است. زمان سفر از نیویورک به واشنگتن با آسلا ۱۶۵ دقیقه طول می‌کشد اما اگر در خطوط جدید از قطار فشنگی استفاده می‌شد، تنها ۹۰ دقیقه زمان می‌برد.

یک مشکل اساسی این است که تامین مالی منابع آمتراک (مهمترین شرکت راه‌آهن آمریکایی) به مبالغ اختصاصی سالانه از کنگره گره خورده است و این شرکت را بدون منبع پولی بلندمدت باقی می‌گذارد. پس از این که آمتراک در سال ۱۹۷۰ به‌وجود آمد، قرار بود یارانه‌های پرداختی به آن موقتی باشد، اما این مورد هرگز اتفاق نیفتاد و آمتراک به مدت بیش از ۳۰ سال خدمت ریلی درجه دو و کم کیفیت ارائه داده است، در حالی که بیش از ۳۰ میلیارد دلار یارانه‌های فدرال را مصرف کرده است.

اصلاحات در جاهای دیگر نشان می‌دهد خدمات ریلی مسافربری خصوصی خوب کار می‌کند، اما شرکت راه‌آهن عمومی نیز اگر مدیریت حرفه‌ای و کاردان داشته باشد و در معرض رقابت قرار گیرد، می‌تواند خود را به

■ پرداخت هزینه‌های پروژه‌های زیرساختی که از لحاظ تجاری سودآور نیستند، اما ارزش اجتماعی خالص مثبت دارند، باید از سوی دولت‌های ایالتی یا محلی به شکل «پرداخت در قبال استفاده» باشد. برای مثال، کنسرسیومی که در مالکیت صندوق ثروت ملی است، می‌تواند به تنهایی یا همراه با مالکان خصوصی، قراردادی با دولت ایالتی یا محلی منعقد کند تا این کنسرسیوم جاده بسازد و ایالت هم متعهد به پرداخت ورودیه بابت استفاده سالانه شود

مشابه است. تقریباً همه بنادر آمریکا در مالکیت دولت‌های ایالتی و محلی هستند. بسیاری از آنها زیر استانداردهای جهانی فعالیت می‌کنند چون قوانین کار انعطاف‌ناپذیر اتحادیه‌ای و دردهای اداری دارند. یک گزارش اداره نیروی دریایی هشدار می‌دهد که: «بنادر آمریکا کاملاً عقب‌تر از دیگر دروازه‌های حمل و نقل بین‌المللی از قبیل بنادر سنگاپور و رتردام هستند.» بنادر ناکارا از موانع قطعی برای توسعه صادرات به حساب می‌آیند.

خصوصی‌سازی بنادر اغلب نسبتاً موفق بوده است. در بریتانیا، ۱۹ بندر در سال ۱۹۸۳ خصوصی‌سازی شدند و انجمن بنادر بریتانیا (Associated British Ports) را تشکیل دادند. حتی در یونان، پیرائوس یکی از معدود خصوصی‌سازی‌های موفقیت‌آمیز است. شرکت کشتیرانی کاسکو، با وجود اینکه یک شرکت دولتی چینی است، نیمی از بندر را خریداری کرد و گردش مالی و کارایی آن را در کمتر از دو سال به سه برابر افزایش داد. هاتچینسون و امپوا (Hutchinson Whampoa)، شرکت بخش خصوصی واقع در هنگ‌کنگ، موفق به تملک بنادر متعددی در سطح جهان شده و اکنون مالک ۳۰ بندر در ۱۵ کشور است.

بگذارید صندوق‌های ثروت ملی، دارایی‌های دولتی را به زیرساخت‌ها سوق دهند

صندوق ثروت ملی که به عنوان شرکت هلدینگ به نمایندگی از شرکت دولتی عمل می‌کند، روش سیاسی آسان‌تر جابه‌جایی دارایی‌های دولتی به سمت زیرساخت را به شیوه‌ای عرضه می‌دارد که بر مبنای می‌توان به اهدافی مانند جلوگیری از دسترسی مستقیم دولت‌ها به ثروت، افزایش منابع مالی زیرساخت و جای دادن تصمیمات زیرساختی بر مبنای اقتصادی سالم‌تر دست یافت.

برخی کشورها، مانند کانادا، پیشینه طولانی از تاسیس صندوق‌های بازنشستگی دارند که در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری می‌کنند. هرچند از آنجا که سرمایه‌گذاری‌های زیرساخت اغلب پروژه‌های بزرگی هستند، این صندوق‌ها به ندرت بیش از ۱۰ درصد دارایی‌های خود را در زیرساخت سرمایه‌گذاری می‌کنند. عجیب آنکه تعدادی از صندوق‌های ثروت ملی وجود دارند که سرمایه‌گذاری سنگینی در زیرساخت-

نحو قابل ملاحظه‌ای اصلاح کند. متأسفانه پول نقد بسیار زیادی صرف پروژه‌های زیرساختی می‌شود که سرمایه‌گذاری‌های ضعیف و ناکارایی هستند. یک مثال عینی در این مورد توجه به این واقعیت است که بیشتر شهرها در حال ساختن ریل برای ترن‌های هوایی یا اتوبوس برقی هستند، در حالی که اتوبوس‌های تندرو (BRT) بسیار ارزان‌تر و بهتر است. واشنگتن دی.سی. دست‌کم ۱۳۵ میلیون دلار برای ساختن ریل‌های اتوبوس برقی هزینه کرد که تنها ۳/۵ کیلومتر بخش شمال شرقی شهر را دربر می‌گیرد.

دست‌کم ۱۶ شهر آمریکا سامانه‌های مشابهی ساخته‌اند و ده‌ها شهر دیگر در حال کار روی آنها هستند. حتی دیترویت ورشکسته شروع به کار روی یک خط ریلی اتوبوس برقی پنج کیلومتری کرده است که انتظار می‌رود ۱۳۷ میلیون دلار هزینه دربرداشته باشد. بیشتر پژوهش‌های اقتصادی به این نتیجه رسیدند که هزینه اتوبوس برقی چندین برابر هزینه اتوبوس‌های تندرو است بدون این که مردم را با هزینه کمتر یا سریع‌تر جابه‌جا کند. سرعت آهسته و توقف‌های زیاد اتوبوس‌های برقی به این معناست که اغلب باعث شلوغی و ترافیک بیشتر می‌شوند.

یک دلیل مهم ساخته شدن مسیرهای اتوبوس برقی این بوده است که یارانه‌های دولت فدرال مشوق چنین کاری است. در دولت باراک اوباما، وزارت حمل و نقل کمک‌های مالی تا سقف ۷۵ میلیون دلار در دسترس پروژه‌های «کوچک» می‌گذارد که وعده رونق‌بخشی به مناطق شهری و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای را می‌دهند، اما این سیاست معمولاً به نفع مسافران طبقات مرفه‌تر از قبیل گردشگران و مصرف‌کننده‌های طبقه متوسط به بالا تمام می‌شود.

ساکنان فقیرتر شهرها به صرفه‌تر می‌بینند سوار اتوبوس تندرو بشوند. یک نمونه روشن در این زمینه، خدمات اتوبوس تندرو در کلوند است، که توانست در طول مسیر ۱۰ کیلومتری خود ۵/۸ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خصوصی جذب کند. این پروژه در سال ۲۰۰۸ با حدود ۵۰ میلیون دلار ساخته شد که یک سوم هزینه قطار برقی آن بود.

مثال‌های ما تا اینجا روی راه‌آهن متمرکز بود. اما در سایر حوزه‌های زیرساختی نیز داستان

در کشورهایی به جز کشور خودشان - می‌کنند. یک مثال مشهور شرکت DP World امارات متحده عربی است که در سال ۲۰۰۶ می‌خواست در شش بندر مهم در آمریکا سرمایه‌گذاری کند. این تصمیم باعث ایجاد نگرانی در آمریکا شد که شرکت می‌تواند از سرمایه‌گذاری‌های خود برای تاثیرگذاری بر مسیرهای کشتیرانی استفاده کند. در انتها، کنگره آمریکا اجازه نداد DP World شرکتی را که مالک بنادر بود به تملک درآورد و DP World سرانجام دارایی‌های آمریکایی را که تملک کرده بود به ای.آی.جی فروخت. مثال‌های دیگر شامل شرکت سرمایه‌گذاری چین، چهارمین صندوق ثروت حاکمیتی بزرگ جهان است که ۱۰ درصد از سهم‌الشکره در هلدینگ فرودگاه هیثرو را خریداری کرد، ضمن این که گزارش می‌شود سازمان سرمایه‌گذاری

■ هنگامی که مراجع دولتی، مالک زمین موردنظر باشند راهبرد هوشمندانه سرمایه‌گذاری زیرساختی، همراه با تغییراتی در طراحی استفاده از زمین، می‌تواند بخش‌های زیادی از هزینه‌های سرمایه‌گذاری را دوباره تحصیل کند و در برخی موارد کل هزینه‌ها، می‌تواند از محل افزایش ارزش زمین و متعاقب آن فروش زمین بازیابی شود

این صندوق‌ها وضع کرده‌اند به طوری که موانع تنظیمی و مقرراتی که این صندوق‌ها مواجه هستند اغلب اوقات بسیار سخت‌تر از مثلا صندوق‌های بازنشستگی است. صندوق‌های ثروت حاکمیتی برای رفع چنین نگرانی‌هایی شروع به بهبود شفافیت خویش از طریق سرمایه‌گذاری مشترک با صندوق‌های بازنشستگی و سایر صندوق‌های دارای اعتبار بین‌المللی تثبیت شده کرده‌اند.

بسیاری از این کشورها نیاز شدیدی به سرمایه‌گذاری بیشتر در زیرساخت داخلی دارند. اما محدودیت‌هایی مانند مشکلات حکمرانی وجود دارد که به سوءاستفاده از منابع گسترده منجر می‌شود. در چنین شرایطی، بسیاری از این کشورها هنوز در حال توسعه زیرساخت فکری و حقوقی خود هستند و این جایی است که صندوق‌های ثروت ملی می‌توانند به آنها کمک کنند تا پنجره‌ای به سمت استفاده از بهترین رویه‌های بین‌المللی بر روی آنها گشوده و مدیریت و تجربه عملی در اختیارشان گذاشته شود.

صندوق‌های ثروت حاکمیتی در جایگاه مالی برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی بزرگ هستند، اما موضوع مهم اینست که آیا آنها دارای آن صلاحیت و شایستگی که سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی موفق بدان نیاز دارند هستند یا خیر. معمولا تخصص آنها مالی است به جای این که ساختاری باشد.

به نظر می‌رسد سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ملی را می‌توان تقویت کرد تا بهتر مدیریت شود. البته اگر به صندوق ثروت ملی اجازه دهیم تا اقدام به جابه‌جایی یا فروش دارایی‌های دولتی در سایر هلدینگ‌های تجاری کنند و در کنسرسیوم‌های زیرساختی در کشور خودشان سرمایه‌گذاری نمایند. برای انجام چنین کاری، باید به سه معیار توجه داشت.

نخست این که، صندوق ثروت ملی که در زیرساخت سرمایه‌گذاری می‌کند باید تمرکز خود را بر سودآوری و نه چیزی دیگر بگذارد. وظیفه صندوق، مدیریت کردن ارزش دارایی‌های عملیاتی، تضمین منطق و سلامت اقتصادی و تلاش به انجام معاملات ساختارمندی است که سودآوری را افزایش دهد. برای مثال بسیاری از سرمایه‌گذاری‌ها در جاده‌ها و راه‌آهن‌ها سودآور خواهد شد اگر بتوانیم افزایش ارزش زمین

پیرامون این پروژه‌های سرمایه‌گذاری را درونی کنیم (یعنی این افزایش ارزش به سرمایه‌گذاران و سازندگان پروژه تعلق بگیرد).

دوم، باید پرداخت هزینه‌های پروژه‌های زیرساختی که از لحاظ تجاری سودآور نیستند، اما ارزش اجتماعی خالص مثبت دارند، از سوی دولت‌های ایالتی یا محلی به شکل «پرداخت در قبال استفاده» باشد. برای مثال، کنسرسیومی که در مالکیت صندوق ثروت ملی است، می‌تواند به تنهایی یا همراه با مالکان خصوصی، قراردادی با دولت ایالتی یا محلی منعقد کند تا این کنسرسیوم جاده بسازد و ایالت هم متعهد به پرداخت مبلغ ورودیه بابت استفاده سالانه شود که می‌تواند با توجه به میزان دسترسی راه و سایر پارامترهای کیفیت تغییر کند. این مدلی متداول در بیشتر پروژه‌های شراکت عمومی - خصوصی است.

چنین شیوه‌ای توجه دولت‌ها را به ارزش یک خدمت برای مصرف‌کننده متمرکز می‌کند، به جای این که گرفتار تصمیمات سرمایه‌گذاری بسیار دشوار شوند که وسوسه‌هایی برای فساد به وجود می‌آورند. برای مثال، بزرگراه لکی-ایپی (Lekki Epe) در نزدیکی شهر لاگوس در نیجریه که به صورت پروژه شراکت عمومی - خصوصی ساخته شده است، از بسیاری از فسادهای متداول در سایر پروژه‌های زیرساختی این کشور مصون بوده است.

سوم، یک موسسه مستقل باید سودآوری اجتماعی خدمات زیرساختی را که دولت‌ها خریداری می‌کنند پیوسته ارزیابی کند. بدین منظور آنها باید از ابزارهای پذیرفته شده بین‌المللی برای تعیین این که چگونه ارزش‌های محیط زیستی و اجتماعی را در نظر بگیریم استفاده کنند. اگرچه توصیه‌های چنین موسساتی احتمالا نمی‌تواند خیلی الزام‌آور باشد، به دولت‌هایی که در پروژه‌های نمایشی بی‌فایده سرمایه‌گذاری می‌کنند هزینه‌های سیاسی سنگینی تحمیل خواهد کرد.

زیرساخت‌های هوشمندتر

صندوق ثروت ملی همچنین از این مزیت برخوردار است که می‌تواند به نوآوری در تامین مالی زیرساخت‌ها از طریق خلق ارزش منتهی شود. برای مثال، اتوبان‌ها بیشتر اوقات نمونه‌هایی شرم‌آور از فرصت‌های ازدست رفته هستند. اما در تعدادی از ایالت‌های آمریکا اتوبان‌هایی ساخته شده یا در حال ساخت

قطر در حال بررسی استفاده از بخشی از ۱۷۰ میلیارد دلار دارایی خود برای ایجاد زیرساخت‌های عمرانی در هند است.

در همین اثنا، شرکت‌های چینی در حال ساختن جاده و راه‌آهن در آفریقا، نیروگاه‌های برق و پل در جنوب شرق آسیا و مدارس و پل‌ها در آمریکا هستند.

در جدیدترین فهرست پیمانکاران بزرگ جهانی که در خبرنامه Engineering Record گردآوری شده است، شرکت‌های چینی چهار شرکت از بیست و پنج شرکت برتر را به خود اختصاص دادند. شرکت مهندسی ساخت دولت چین مسوولیت بیش از ۵ هزار پروژه در حدود ۱۰۰ کشور متفاوت را برعهده گرفته و ۲۲/۴ میلیارد دلار درآمد در سال ۲۰۰۹ به دست آورد. ساینو هیدرو (Sinohydro) چین بیش از نصف بازار جهانی برای ساخت پروژه‌های برق آبی را در کنترل دارد.

در واقع، سرمایه‌گذاری‌های صندوق‌های ثروت حاکمیتی و برخی اوقات صندوق‌های ثروت ملی در زیرساخت سایر کشورها آنچنان فراگیر و ظاهرا تهدیدکننده شده است که بیشتر کشورها به دلیل نگرانی از وجود انگیزه‌های سیاسی بالقوه، موانع قانونی علیه سرمایه‌گذاری‌های مستقیم از جانب

■ نوع دیگر خلق ارزش،
ایجاد سامانه عوارض جاده‌ای
برای کاهش راهبندان است.
به جای اخذ هزینه بابت
دسترسی به بزرگراه‌های
خاص یا پل‌ها، سامانه
حمل‌ونقل به خوبی مدیریت
شده و عوارض بالاتری
طی ساعات راهبندان
و شلوغی وضع می‌کند تا
از ترافیک شدید بکاهد.
این روش در استکهلم
موفقیتی غیرمنتظره داشت

برقرار است. چندین بررسی نشان می‌دهد که این
مبالغ، عمدتاً با ترغیب برخی رانندگان از خودداری
از تردد در ساعات پرازدحام، به کاهش
راهبندان کمک می‌کند. درآمد ناخالص
این طرح در لندن در ۱۰ سال نخست
۲/۶ میلیارد پوند بود، در حالی که حدود
۱/۲ میلیارد پوند از درآمد خالص (۴۶
درصد) طرح در پروژه‌های حمل‌ونقل
عمومی سرمایه‌گذاری شد؛ هرچند
در بیشتر کشورها، چنین تغییراتی در
ساختار عوارض برای مصرف‌کنندگان،
یا عوارض برای بهره‌برداران حمل و
نقل که باید بابت استفاده از راه‌آهن و
سایر زیرساخت‌ها بپردازند، مشمول
چانه‌زنی سیاسی شدیدی است.
خلاصه اینکه، عرصه گسترده‌ای برای
تدارک کاراتر زیرساخت‌های عمومی
وجود دارد و بسیاری از کشورها
دلایل خوبی برای انتقال دارایی‌های
عمومی از شرکت‌های دولتی به
سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها دارند.
صندوق ثروت ملی ایزار سیاسی
برای چنین جابه‌جایی را فراهم
می‌سازد و می‌تواند عنصر عقلانیت
اقتصادی را به سرمایه‌گذاری‌های
زیرساختی وارد کند.

استان هونان (Hunan) چین، بیش از نصف
منابع مالی برای احداث جاده کمربندی هشت
بانده از فروش زمین‌های دولتی مجاور آن (و
استقراض موقتی در ازای ارزش قطعه زمین‌های
حاشیه‌ای) به دست آمد.

نوع دیگر خلق ارزش، ایجاد سامانه عوارض
جاده‌ای برای کاهش راهبندان است. به جای
گرفتن هزینه بابت دسترسی به بزرگراه‌های خاص
یا پل‌ها، سامانه حمل و نقل به خوبی مدیریت شده،
عوارض بالاتری طی ساعات راهبندان و شلوغی
وضع می‌کند تا از ترافیک شدید بکاهد. این روش
در استکهلم موفقیتی غیرمنتظره داشت. مدیریت
شهری برای خودروهایی که طی ساعات اوج
ترافیک رانندگی می‌کنند عوارض خاصی وضع
کرد که به کاهش ۲۰ درصدی ترافیک در ساعات
راهبندان انجامید. بیشتر ساکنان شهر در ابتدا
مخالف بودند، اما اکنون ۷۰ درصد جمعیت از
عوارض بر راهبندان پشتیبانی می‌کنند.

برای مثال، لندن هزینه راهبندان را در سال ۲۰۰۳
معرفی کرد که در مرکز لندن از ۷ صبح تا ۶ عصر

هستند که به شکل خصوصی تامین مالی و
بهربرداری شده‌اند.

دالس گرینوی (Dulles Greenway) در ایالات
ویرجینیای شمالی یک شاهراه خصوصی ۲۳
کیلومتری است که در سال ۱۹۹۵ افتتاح گردید
و از محل انتشار اوراق قرضه خصوصی و
عرضه سهام تامین مالی شد. در همان منطقه،
فلور-ترانس اوربان (Fluor-Transurban) در
حال ساختن مسیر کمربندی به پهنای ۲۳ کیلومتر
است که عمدتاً از محل دریافت عوارض تامین
مالی شده است. رانندگان برای استفاده از مسیر،
عوارض را به صورت الکترونیکی می‌پردازند
که هزینه ۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری را تامین
می‌کند. در دیگر ایالت‌های آمریکا نیز پروژه‌های
بزرگراهی خصوصی مشابهی تکمیل شده است
یا در حال انجام است.

با این حال، فرصت اصلی نه در دریافت عوارض در
هر کدام از جاده‌ها، بلکه در خلق ارزش کلی مرتبط
با بزرگراه‌هاست. زمین برخلاف سایر دارایی‌های
فیزیکی می‌تواند ابزاری برای ارزش یافتن سرمایه

مدیریت شده باشد؛ به خصوص
هنگامی که دولت‌ها خودشان منبع
اصلی تخصیص حقوق آبدانی زمین
و ایجاد زیرساخت عمومی مورد نیاز
برای افزودن ارزش به زمین باشند.
هنگامی که سازمان‌ها و مراجع دولتی
با ساختن راه‌ها، دسترسی زمین‌های
جدید به بازارها را ممکن می‌کنند،
خدمات زیرساختی فراهم می‌سازند
یا ادارات عمومی را تغییر مکان
می‌دهند، ارزش‌های افزایش‌یابنده
برای زمین خلق می‌شود که گاهی به
مبالغ بسیار هنگفت می‌رسد.

هنگامی که مراجع دولتی مالک زمین
مربوطه باشند، راهبرد هوشمندانه
سرمایه‌گذاری زیرساختی، همراه
با تغییراتی در طراحی استفاده از
زمین، می‌تواند بخش‌های زیادی از
هزینه‌های سرمایه‌گذاری را دوباره
تحویل کند، و در برخی موارد کل
هزینه‌ها، می‌تواند از محل افزایش
ارزش زمین و متعاقب آن فروش
زمین بازاریابی شود.

برای نمونه، در Changsha، مرکز

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com



بسیاری معتقدند صنعت خودرو، لوکوموتیو صنایع در هر کشوری محسوب می‌شود، اما شاید علاوه بر این لقب، حداقل برای خودرو تجاری بتوان آمار تولید را نشانه‌ای از رونق اقتصادی در کشور نیز دانست. اکنون هم در حالی که اقتصاد کشور به آرامی از زیر بار رکود چندساله کمر راست می‌کند، خودروسازان تجاری هم متناسب با این رشد به آرامی و در دنده سنگین در حال صعود هستند.

صنعت خودرو کشور در سال ۱۳۹۵ با رشد ۳۸ درصدی و در مجموع با تولید ۱ میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو، توانست روند صعودی خود را با قدرت ادامه دهد و به این ترتیب می‌رود تا به روزهای اوج خود و آمار تولید بیش از ۱/۶ میلیون دستگاهی نزدیک شود. در این میان خودروسازان تجاری شامل تولیدکنندگان مینی‌بوس، میدل‌باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده نیز شاهد رشد تولید بودند و همگی آنها رشد بیش از ۵۰ درصدی را در مقایسه با سال ۱۳۹۴ ثبت کردند.

بررسی روند تولید خودروهای تجاری در سال ۱۳۹۵

همچنان در دنده سنگین

بابک وفایی

■ مینی بوس و میدل باس

تولیدکنندگان مینی بوس و میدل باس (هرچند مدتی است تولید میدل باس تقریباً از خطوط تولید رخت بر بسته) در سال‌های اخیر دوران سختی را پشت سر گذاشته‌اند و این سختی حتی فراتر از وضعیت عمومی بازار خودرو بوده است. البته در سال ۹۵ تولیدکنندگان مینی بوس و میدل باس در مجموع با تولید ۸۷۵ دستگاه، افزایش ۵۱ درصدی را نسبت به سال پیش به نام خود ثبت کردند که از این نظر می‌توان این بخش را موفق دانست به‌ویژه که فراموش نکنیم رشد متوسط صنعت خودروسازی در سال گذشته ۳۸ درصد بوده است. این البته روی روشن سکه است؛ چراکه تولیدکنندگان این بخش، از ظرفیت‌های تولیدی خود دور هستند.

تولیدکنندگان مینی بوس و میدل باس در سال ۹۰ و در دوران اوج تولیدات خود به تیراژ ۳۶۴۰ دستگاه رسیده بودند و این مساله نشان می‌دهد آنها در بهترین شرایط با کمتر از یک سوم ظرفیت تولیدی خود در حال کار هستند. وضعیت وقتی بدتر می‌شود که بدانیم در سال ۹۰ هم بعضی از شرکت‌های تولیدکننده از وجود ظرفیت‌های خالی می‌گفتند و در فاصله سال ۹۰ تا ۹۵ تعدادی تولیدکننده جدید به این بخش اضافه شده‌اند.

مشکل بزرگ تولیدکنندگان مینی بوس، وابستگی زیاد آنها به دولت است. بزرگ‌ترین بازار مینی بوس‌ها در ایران، طرح نوسازی ناوگان فرسوده مینی بوس‌ها است، طرحی که چند سالی است مطرح می‌شود، اما عملاً اتفاق خاصی در آن رخ نداده و دولت به سبب محدودیت بودجه از پرداخت هزینه نوسازی مینی بوس‌ها ناتوان بوده است.

با وجود همه مشکلات، موفقیت بزرگ در این بخش از بازار را باید به نام ایران خودرو دیزل نوشت، شرکتی که با تولید ۲۹۵ دستگاه، رتبه نخست تولیدکنندگان در این بخش را از آن خود کرد. ایران خودرو دیزل البته تا دو سال پیش در میان برندگان جای نداشت و به‌زحمت می‌توانست خطوط تولیدی خود را سرپا نگهدارد اما با عرضه مینی بوس آرین که با نشان ملی (و البته بر اساس مینی بوس‌های هیوندای) به بازار عرضه شد توانست جایگاه خود را ارتقا دهد و در سال ۹۴ رشدی نزدیک به ۲۰۰ درصد را نسبت به سال ۹۳ به نام خود ثبت کرد. روند رشد البته در سال ۹۵ کندتر بود، اما در نهایت توانست ایران خودرو را به جایگاه اول بازار برساند و بالاتر از گروه بهمن قرار دهد. مزیت بزرگ مینی بوس ایران خودرو، قیمت نسبتاً مناسب آن (به دلیل فناوری نه‌چندان به‌روز) و البته در دسترس بودن قطعات یدکی آن است.

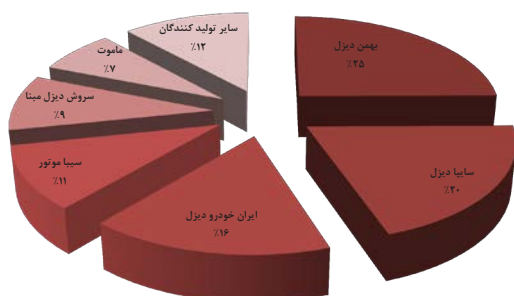
رتبه دوم بازار به سروش دیزل مینا رسیده است، شرکتی که با عرضه ون‌های هیوندای توانست حضور قدرتمندی در بازار داشته باشد. ون‌های بزرگ پیش از این هیچ‌گاه نتوانسته بودند سهم بالایی از بازار از آن خود کنند و تجربه ون‌های فیات و ایویکو، سرمایه‌گذاری در این حوزه را خطرناک می‌کرد. بازار ایران تعریف مشخصی از مینی بوس دارد و همین مساله باعث شده خریداران هم ریسک خرید خودرویی با ظاهری متفاوت در این کلاس را نکنند.

سروش دیزل اما با عرضه ون‌های هیوندای در مدل‌های باری و مسافری توانست حضور قدرتمندی در این بازار داشته باشد و در مقاطعی از سال حتی رتبه یک را نیز از آن خود کرده بود هرچند در نهایت با کاهش تولید در ماه‌های آخر سال به رتبه دوم رسید.

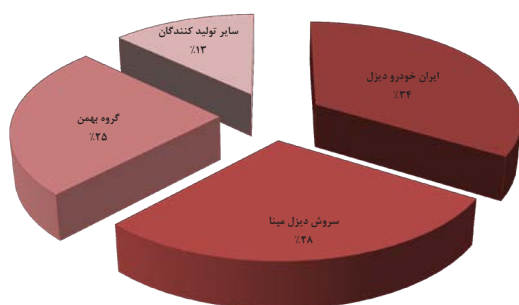
سروش دیزل با انتخاب محصولات هیوندای یک هوشمندی دیگر هم نشان داد چراکه بر اساس شنیده‌ها توانسته مجوز صادرات به کشورهای منطقه را نیز

■ تولیدکنندگان اتوبوس در سال گذشته در میان سه گروه تجاری سازان بالاترین سطح رشد را با ۵۹ درصد تجربه کردند. با این حال، همچنان از ظرفیت‌های خود در این صنعت دور هستند، این شرکت‌ها در دوران اوج تولید به ظرفیت تولید ۲۵۰۰ دستگاه رسیده‌اند و در حال حاضر با تولید ۱۱۵۸ دستگاهی، از نصف توان اوج خود استفاده می‌کنند

سهام تولیدکنندگان از تولید کامیونت، کامیون و کشنده در سال ۱۳۹۵



سهام تولیدکنندگان از تولید مینی بوس و میدل باس در سال ۱۳۹۵



از آن خود کند و به گفته مدیرعامل این شرکت، بخشی از تولیدات به کشور عراق صادر شده است.

رتبه سوم تولیدکنندگان بازار مینی بوس در کشور به گروه بهمن رسید، شرکتی که با عرضه مینی بوس ایسوزو، انتظار موفقیت بیشتری را داشت، اما در نهایت با تولید ۲۱۸ دستگاه و کاهش ۱۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال پیش، نتوانست رتبه‌ای بهتر از سوم را از آن خود کند. بهمن البته در اواخر سال حضور پررنگی در بازار داشت، اما این حضور پررنگ نتوانست افت میانه‌های سال این شرکت را جبران کند.

غیر از مشکلات عمومی که در بازار مینی بوس‌ها وجود دارد، بهمن در سال گذشته شاهد تغییر در ساختار مدیریتی خود نیز بود، تغییری که هرچند مالکین جدید تلاش کردن به آرامی انجام شود، اما در نهایت تاثیر خود را بر روند تولید این گروه چه در بخش سواری و چه در بخش تجاری باقی گذاشت. از سوی دیگر، هرچند بهمن با کمک نشان ایسوزو بر پیشانی مینی بوس‌های خود توانسته جایگاه مناسبی در بازار به دست آورد، اما مینی بوس‌های این

شرکت همچنان از مشکل قیمت بالاتر نسبت به رقیب رنج می‌برند و هرچند در قبال این قیمت بالاتر، کیفیت بالاتری هم عرضه می‌کنند، اما این برتری در روزهای بی‌رونقی بازار تا حد زیادی رنگ می‌بازد. البته بهمن (احتمالاً به واسطه روابطش به‌ویژه در دوران مدیریت قبلی) توانسته تعدادی از محصولات خود را به ارگان‌های دولتی و نظامی بفروشد اما این روند پایدار نبود تا در نهایت بهمن دیزل نتواند موفقیت سال پیش خود را تکرار کند.

■ اتوبوس

تولیدکنندگان اتوبوس هم در سال گذشته شاهد رشد تولید بودند و در میان سه گروه تجاری‌سازان بالاترین سطح رشد را با ۵۹ درصد تجربه کردند. اتوبوس‌سازان البته همچنان از ظرفیت‌های خود در این صنعت دور هستند، اما از این جهت وضعیت بهترین نسبت به مینی‌بوس دارند؛ چراکه این شرکت‌ها در دوران اوج تولید به ظرفیت تولید ۲۵۰۰ دستگاه رسیده‌اند و در حال حاضر با تولید ۱۱۵۸ دستگاهی، از نصف توان اوج خود استفاده می‌کنند.

بخشی از مشکلات تولیدکنندگان اتوبوس در سال‌های اخیر شبیه به مشکلاتی است که مینی‌بوس‌سازان با آن درگیر بوده‌اند؛ چراکه در بخش اتوبوس‌های درون‌شهری عملاً خریدار اصلی دولت است که باید برای توسعه ناوگان و نوسازی اتوبوس‌های فرسوده شهری در کشور دست به جیب شود.

در کنار این و در بخش اتوبوس‌های بین‌شهری، یکی از دلایل کاهش تقاضا، قیمت بالای این اتوبوس‌ها و عدم تقاضای سفر برای آنها است. از سوی دیگر به دلیل آشفتگی‌های سیاسی و امنیتی در کشورهایی همچون عراق و سوریه و حتی ترکیه، تقاضا برای سفر به این کشورها (که روزگاری یکی از اصلی‌ترین مقاصد سفرهای خارجی زمینی و البته یکی از منابع اصلی درآمد اتوبوس‌های بین‌شهری ایران بود) بازهم شاهد کاهش چشم‌گیر درخواست سفر با اتوبوس هستیم.

در کنار این‌ها، قیمت بالای خرید این اتوبوس‌ها هم مسأله‌ای مهم است که مانع از ورود رانندگان جدید به این حوزه و البته مانع از نوسازی ناوگان توسط مالکین می‌شود. قیمت اتوبوس‌های بین‌شهری در ایران این روزها در حال نزدیک شدن به مرز یک میلیارد تومان است، عددی بسیار بزرگ در مقایسه با قیمت بلیت‌ها آن هم در شرایطی که در بسیاری از خطوط، رانندگان از کمبود مسافر گلایه‌مند هستند.

در این بخش البته برخلاف مینی‌بوس‌سازان ظرفیت به‌یکنواختی توزیع نشده است؛ چراکه عقاب‌افشان به‌عنوان شرکت اول این بخش به‌تنهایی ۷۱ درصد از بازار را در اختیار دارد و کمتر از ۳۰ درصد بازار میان ۵ شرکت دیگر تقسیم شده است. عقاب‌افشان با تولید اتوبوس‌های اسکانیا مدت‌ها است توانسته در غیاب رقبای اصلی خود، ولو و مرسدس بنز در بازار، یکه‌تاز باشد و به‌ویژه در بخش اتوبوس‌های بین‌شهری عملاً تنها رقیبش MAN است که فاصله معناداری در فروش با اسکانیا دارد. عقاب‌افشان البته سال گذشته به‌طور کامل از بازار اتوبوس‌های شهری خارج شد و تنها به تولید اتوبوس‌های شهری پرداخت، امری که به نظر می‌رسد از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت و دولت، مدیریت شده تا شرکت‌های دیگر بازار هم بتوانند وارد گوی رقابت شوند و سطح تولید متعادل باقی بماند.

در این بخش همچنین شاهد بازگشت ایران‌خودرو دیزل به دنیای تولید اتوبوس هستیم، شرکتی که در سال‌های دورتر با محصولات بین‌شهری و درون‌شهری بنز یکی از بزرگان بازی بود و به‌مرور با حذف اتوبوس‌های

بین‌شهری، از قدرت آن کاسته شد، تا اینکه بار دیگر و در سال گذشته با برند یوتانگ توانست وارد بازار شود و با تولید ۱۳۹ دستگاه به رتبه دوم رسید. در رتبه سوم جدول شاهد حضور آکیا دوپچ هستیم، شرکتی که به لطف اتوبوس‌های شهری خود مدت‌ها است جزو بازیگران این عرصه است.

عقاب‌افشان با تولید ۸۲۰ دستگاه اتوبوس که همه آن‌ها از نمونه‌های بین‌شهری هستند توانسته در سال گذشته رشد ۱۰۲ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۴ به نام خود ثبت کند. این شرکت البته در سال‌های گذشته در زمینه تولید اتوبوس شهری هم حضور داشت و به‌عنوان نمونه در سال ۱۳۹۴ تعداد ۱۰۶ دستگاه از این نوع اتوبوس‌ها را تولید کرده بود، اما در سال گذشته عملاً این بخش را تعطیل و به‌طور کامل بر روی اتوبوس‌های بین‌شهری تمرکز کرد.

هرچند فعلاً خبری از تغییرات بزرگ در این بخش از بازار نیست اما شنیده‌ها نشان می‌دهد رانیران قرار است بار دیگر با محصولی جدید از ولوو به بازار بازگردد، اتفاقی که شاید بتواند معادلات در این بخش از بازار را بر هم بزند. آن‌گونه که شنیده می‌شود رانیران که مدت‌ها است فعالیتی نداشته قصد دارد با عرضه سری ۹۸۰۰ ولوو بار دیگر به تولید اتوبوس بازگردد.

از سوی دیگر باید به حضور یاوران خودرو شرق نیز اشاره کرد، شرکتی که هرچند در بازار تازه‌کار نیست، اما فعالیت خود را در یک سال اخیر افزایش داده است و با حمایت بیشتری که از سوی MAN آلمان دریافت می‌کند قصد دارد حضور خود را در بازار پررنگ‌تر کند. بار اصلی تولید در این شرکت بر دوش مدل R07 است که البته چند سالی از تولید آن می‌گذرد و براساس آنچه در نمایشگاه حمل‌ونقل سال پیش گفته شد، این شرکت قصد دارد مدل جدیدتری از آن را به بازار عرضه کند. ضمن اینکه این شرکت در حال کار بر روی عرضه نمونه‌های شهری از محصولات MAN در ایران نیز هست و نمونه‌هایی از این محصولات آزمون‌های لازم را هم در خیابان‌های تهران پشت سر گذاشته‌اند. در بازار اتوبوس‌های شهری شاید امسال شاهد حضور یک مهمان جدید باشیم، مهمانی از ترکیه؛ شرکت تمسا ترکیه یکی از نام‌های بزرگ در زمینه تولید اتوبوس در جهان است و شرکت کارمانیا ارونند قصد دارد محصولات این شرکت را به بازار عرضه کند، محصولاتی که از قوای محرکه آشنای DAF بهره می‌برند.

■ کشنده، کامیونت و کامیون

همچون سال‌های گذشته، تولیدکنندگان کشنده، کامیون و کامیونت (هرچند شاید یکپارچه در نظر گرفتن آن‌ها با توجه به اختلاف قیمت بالای کامیونت‌ها نسبت به کشنده‌ها چندان مناسب نباشد) بیشترین سهم را در میان تولیدکنندگان خودروهای تجاری به خود اختصاص داده‌اند و مانند دیگر گروه‌ها، رشد بیش از ۵۰ درصدی را در سال گذشته نسبت به سال ۹۴ به نام خود ثبت کرده‌اند که بالاتر از رشد متوسط بازار است.

البته همانند دیگر گروه‌ها در این بررسی، تولیدکنندگان کشنده، کامیون و کامیونت هم فاصله زیادی با ظرفیت‌های تولیدی خود داشته‌اند، چراکه در سال ۱۳۹۰، تولیدکنندگان در این بخش در مجموع بیش از ۳۴ هزار دستگاه انواع خودرو را تولید کردند و به این ترتیب با تولید ۱۵,۰۲۲ در سال گذشته، حتی به نیمی از تولیدات خود در ۵ سال پیش هم نرسیدند.

بخشی از این مشکل در بازار کمپرسی‌ها (که یکی از پررونق‌ترین بخش‌ها در سال‌های قبل بوده) به رکود در بخش ساختمانی و عمرانی بازمی‌گردد. از سوی دیگر در زمینه کامیون‌های باری و کشنده‌ها هم مشکلات ناشی از رکود

■ **صدرنشین تولیدکنندگان خودروهای تجاری در بخش کشنده، کامیون و کامیونت، گروه بهمن است، گروهی که با زیرمجموعه‌های خود بهمن دیزل و سیبا موتور در مجموع ۵۳۱۴ دستگاه تولید داشت و به این ترتیب بیش از ۳۰ درصد از تولیدات در این بخش در اختیار این گروه است**

■ **تولیدکنندگان کشنده، کامیون و کامیونت فاصله زیادی با ظرفیت‌های خود تولیدی دارند، چرا که در سال ۹۰ تولیدکنندگان در این بخش در مجموع بیش از ۳۴ هزار دستگاه انواع خودرو را تولید کردند و به این ترتیب با تولید ۱۵,۰۲۲ در سال گذشته، حتی به نیمی از تولیدات خود در پنج سال پیش هم نرسیدند**

۱۹۲۴ و ۲۶۲۴ مرسدس بنز است، خودروهایی که چند دهه است در سبد تولیدات ایران خودرو دیزل جای دارند و همچنان هم محبوب بازار هستند. این دو کامیون (در انواع کمپرسی و شاسی باری) بیش از ۱۶۰۰ دستگاه از تولیدات ایران خودرو دیزل را به خود اختصاص داده‌اند.

ایران خودرو دیزل البته در سال‌های اخیر تلاش‌هایی در زمینه نوسازی خطوط تولید خود کرده است تا در کنار محصولات شریکش سینوتراک (با برند HOWO) بتواند محصولاتی با برند ملی را هم عرضه کند، محصولاتی که بخشی از آن‌ها بر پایه محصولات سینوتراک بنا شده‌اند و برخی نیز بر پایه پلتفرم‌های قدیمی مرسدس بنز تولید می‌شوند هرچند در نهایت خودروهایی مانند فراز و دنیز موفقیت چندانی کسب نکردند. ایران خودرو دیزل البته همکاری خود را با مرسدس بنز توسعه داده است و در دو سال اخیر شاهد تولید کامیون و کشنده آکسور در این شرکت هستیم، هرچند کامیون‌ها در سال پیش تولید نشدند و کشنده آکسور (که نمونه‌ای قدیمی‌تر از کشنده‌های روز مرسدس بنز است) هم با آمار تولید ۲۳۹ دستگاه عملکرد متوسطی داشت تا در مجموع ایران خودرو همچنان چشم به موفقیت و البته دوام عمر محصولات قدیمی مرسدس بنز در خطوط تولیدی خود بدوزد.

در این بخش باید به عملکرد موفق ماموت دیزل هم اشاره کرد، شرکتی که توانسته بود در روزهای رکود حضور اروپایی‌ها در صنعت تجاری ایران، با تولید محصولات اسکانیا، پرچم سوئد را در این بخش بالا نگهدارد. این شرکت با همکاری مستقیم اسکانیا سوئد، طیف گسترده‌ای از کامیون‌ها، کمپرسی‌ها و کشنده‌های اسکانیا را در ایران عرضه می‌کند و با تولید ۱,۰۸۴ دستگاه انواع محصولات اسکانیا و البته افزایش ۱۲۷ درصدی، یکی از بازیگران بزرگ در این بخش از بازار است که توانسته با اتکا به یک برند (برخلاف ایران خودرو و سایپا) حضور قدرتمندی در بازار داشته باشد.

در تولید و تجارت دلیل اصلی عدم رونق است. در این بخش از صنعت، عامل اصلی رونق را می‌توان کامیونت‌ها دانست، خودروهایی که در سال‌های اخیر با تغییر فرهنگ پخش و خرده‌فروشی و البته ایجاد کاربری‌های جدید بر روی آنها، شاهد رونق در تولیدشان هستیم.

صدرنشین تولیدکنندگان خودروهای تجاری در بخش کشنده، کامیون و کامیونت، گروه بهمن است، گروهی که با زیرمجموعه‌های خود بهمن دیزل و سیبا موتور در مجموع ۵۳۱۴ دستگاه تولید داشت و به این ترتیب بیش از ۳۰ درصد از تولیدات در این بخش در اختیار این گروه است.

در این میان سهم بهمن دیزل با تولید ۳۷۳۸ دستگاه (عمدتاً محصولات ایسوزو) بیشتر از دیگر شرکت این گروه است و حتی بدون در نظر گرفتن سیبا موتور، بهمن دیزل هم به‌تنهایی پیشرو بازار کشنده، کامیون و کامیونت در کشور است. در بهمن دیزل، بار اصلی بر دوش کامیونت‌های ایسوزو است و کامیون این برند هرچند نشان ایسوزو را یکدک می‌کشد اما نتوانسته جایگاه بالایی را از آن خود کند و از میان بیش از ۳,۷۰۰ دستگاه خودروی تولید شده در بهمن دیزل، سهم این کامیون‌ها تنها ۱۲۵ دستگاه است تا کامیونت‌های NPR همچنان اصلی‌ترین محصول بهمن دیزل باشد.

بهمن دیزل در سال‌های اخیر تلاش‌هایی را برای کاهش وابستگی به ایسوزو انجام داده که آخرین نمونه آن را می‌توان در تولید کامیونت شیلر با قوای محرکه کامینز دانست، هرچند این محصول موفقیت چندانی را به دست نیاورد و عملاً سهمی بسیار اندک در تولیدات این شرکت را در اختیار داشت.

گروه بهمن (شامل بهمن دیزل و سیبا موتور) در قیاس با سال ۹۴ رشد ملایمی داشته و تنها ۱۹ درصد افزایش را نسبت به سال ۹۴ شاهد بوده است که بخش عمده آن مربوط به افزایش تولید در سیبا موتور است و البته بازهم دلیل اصلی افزایش، عرضه کامیونت‌ها در این شرکت است.

در این بررسی، سیبا موتور را به‌عنوان عضوی از خانواده گروه بهمن و در کنار بهمن دیزل در نظر گرفتیم، هرچند همان‌گونه که عنوان شد بهمن دیزل حتی بدون حضور سیبا موتور هم قدرت اول بازار کشور است. سیبا موتور در ابتدا کار خود را با کشنده و آغاز و بعدها کامیونت را وارد تولیدات خود کرد. البته در حال حاضر کامیونت‌های سیبا موتور بیشترین سهم را در تولیدات این شرکت دارند، اما کشنده‌ها هم همچنان پا به پای آن‌ها به پیش می‌روند. سیبا موتور که محصولات FAW را تولید می‌کند، با تولید ۱,۵۷۶ دستگاه انواع کامیونت، کامیون و کشنده هرچند بزرگ‌ترین تولیدکننده این بخش نیست، اما به‌خوبی توانسته خود را در میان بزرگان جای دهد.

در رتبه دوم جدول، سایپادیزل ایستاده است، شرکتی که با تولید ۳۰۰۰ دستگاه، رشدی بیش از ۳۰ درصد را تجربه کرده است. در اینجا هم کامیونت‌ها نقش اصلی را دارند چراکه ۲۰۰۲ دستگاه از تولیدات سایپا را کامیونت‌های فوتون تشکیل می‌دهند. بعد از کامیونت‌ها، کشنده‌ها نقش کلیدی در سایپادیزل دارند و در این میان، ورود کشنده‌های ولوو را باید یک موفقیت بزرگ برای سایپادیزل دانست چراکه از میان ۹۵۰ کشنده تولید شده در این شرکت، بیش از ۶۰۰ دستگاه از کشنده‌های FH تشکیل می‌دهد.

در رتبه سوم جدول هم مطابق پیش‌بینی، ایران خودرو دیزل جای دارد. ایران خودرو دیزل در سال ۹۵ در مجموع ۲۴۵۹ دستگاه انواع کشنده، کامیون و کامیونت تولید کرد. بار اصلی تولیدات در ایران خودرو دیزل همچون سال‌های اخیر بر دوش محصولات مرسدس بنز و به‌طور مشخص کامیون‌های قدیمی



تعرفه‌های خدمات مرزی و گمرکی محمولات فورواردی در سال ۱۳۹۶

آنچه در ادامه می‌آید بخشنامه انجمن صنفی شرکت‌های بین‌المللی ایران است درباره تعرفه خدمات فورواردی در سال جاری. لازم به ذکر است چنانچه گیرنده کالا در اسناد حمل، شرکت حمل و نقل بین‌المللی دیگری باشد نرخ‌های مندرج در جداول، مشمول ۳۰ درصد تخفیف است و مالیات بر ارزش افزوده برای هر مورد وصول خواهد شد.

انجمن صنفی شرکت‌های بین‌المللی ایران در بخشنامه خود به شرکت‌های عضو غیر عضو تاکید کرده در مواردی که کالاهای وارداتی به صورت پس‌کرایه از طرف فورواردر خارجی حمل شود و شرکت حمل و نقل بین‌المللی ایران نقشی در عملیات اجرایی حمل نداشته و یا هیچ قرارداد حملی با گیرنده کالا در ایران منعقد نکرده باشد، صاحب کالا مکلف است مبلغ پس‌کرایه حمل را عیناً به حساب اعلام شده از طرف فورواردر خارجی حواله نماید و در غیر این صورت صاحب کالا می‌تواند به هنگام دریافت قبض انبار و ترخیصیه پس‌کرایه مربوطه را به علاوه هزینه‌های حواله با نماینده شرکت فورواردر در ایران توافق و پرداخت نماید. گفتنی است با اجرایی شدن این بخشنامه کلیه بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های قبلی در خصوص هزینه‌های خدماتی (مرزی- گمرکی) محمولات فورواردری لغو می‌شود.

جدول (الف)- تعرفه خدمات مرزی و گمرکی (فورواردی) محمولات وارداتی که به وسیله کامیون وارد کشور می‌شود سال ۱۳۹۶

ملاحظات	تخلیه در مناطق آزاد تجاری و اقتصادی- ریال	تخلیه خارج از تهران و شهرستان- ریال	تخلیه در تهران- ریال	نوع کالا/ کامیون
به ازای هر دستگاه کامیون	۸,۳۴۰,۰۰۰	۷,۰۲۰,۰۰۰	۵,۲۲۰,۰۰۰	معمولی / دربست
به ازای هر دستگاه کامیون	۱۰,۲۰۰,۰۰۰	۸,۸۲۰,۰۰۰	۶,۴۲۰,۰۰۰	خطرناک / یخچالی / دربست
به ازای هر دستگاه کمرشکن	۹,۳۶۰,۰۰۰	۸,۰۴۰,۰۰۰	۶,۵۴۰,۰۰۰	ترافیکی / کمرشکن بالای سه محور
به ازای هر قبض انبار	۲,۱۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰,۰۰۰	۹۰۰,۰۰۰	معمولی / خرده‌بار
به ازای هر قبض انبار	۲,۴۸۵,۰۰۰	۱,۵۰۰,۰۰۰	۱,۰۸۰,۰۰۰	خطرناک / خرده‌بار

* بابت خدمات مرزی و گمرکی (فورواردی) در مورد محمولات خرده‌بار ردیف‌های ۴-۱ و ۵-۱ علاوه بر مبالغ مذکور مبلغ ۲۶۰ ریال برای هر کیلو (با احتساب یک تن معادل ۳ متر مکعب) قابل وصول می‌باشد.

* تعرفه خدمات به کامیون‌ها ۲ و ۳ مقصده که قسمتی از محمولات آنها در ادامه مسیر پس از مقصد اول در گمرکات، منطقه آزاد یا ویژه اقتصادی تخلیه می‌گردند ۵۰ درصد به تعرفه‌های فوق اضافه می‌گردد.

توضیحات:

- ۱- تعرفه‌های فوق صرفاً شامل محمولات وارداتی می‌شود که به وسیله کامیون از مرزهای زمینی وارد کشور می‌شود.
- ۲- هزینه‌های گمرکی شامل: دیمانند، مأمور بدرقه، آزمایشگاه، اصلاح قبض انبار، خدمات فوق‌العاده گمرکی و تخلیه کالا در انبارهای عمومی و گمرکات برابر تعرفه یا عرف محلی و همچنین هزینه‌های (تخلیه در مناطق آزاد، ویژه اقتصادی و انبارهای اختصاصی) تحت کلید گمرک (در صورتی که سازمان تحویل گیرنده خود راساً نسبت به نقل و انتقال کالا اقدام ننماید) علاوه بر جدول فوق با تسلیم قبوض مربوطه قابل وصول می‌باشد.
- ۳- در صورت صدور قبض انبار جداگانه برای محمولات فله و یا اضافه تخلیه از کامیون‌های دربست بیش از وزن مجاز برابر جدول فوق هزینه قابل وصول خواهد بود.
- ۴- بارگذاری اطلاعات الکترونیک در سیستم یکپارچه گمرک (EPL) برای هر بارنامه مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال قابل وصول خواهد بود.
- ۵- چنانچه بنا به درخواست گیرنده کالا اصلاحیه‌ای در خصوص تعرفه گمرکی کالا (کد HS) و یا هرگونه اصلاحیه دیگری مورد نیاز باشد، علاوه بر مبالغ پرداختی به کریر یا فرواردر خارجی و یا هر ارگان دیگری (طبق رسید) مبلغ ۷۵۰,۰۰۰ ریال نیز بابت هزینه‌های فرواردی جهت اصلاحات اسنادی و بارگذاری مجدد قابل وصول می‌باشد.

جدول (ب)- تعرفه خدمات بندری و گمرکی (فرواردی) محصولات وارداتی که به وسیله کشتی وارد کشور می‌شود سال ۱۳۹۶

ردیف	شرح خدمات	مبلغ - ریال	ملاحظات
۱	محمولات غیر کانتینری	۱,۸۰۰,۰۰۰	در مواردی که نوع کالا وسیله نقلیه باشد، علاوه بر مبلغ تعیین شده، به ازای هر دستگاه وسیله نقلیه مبلغ ۱,۸۴۸,۰۰۰ ریال قابل دریافت می‌باشد.
۲-الف	محمولات کانتینری LCL	۲,۷۰۰,۰۰۰ صدور ترخیصیه ۲,۱۰۰,۰۰۰ هزینه خدمات فرواردی	مبالغ تعیین شده در این بند به ازای هر بارنامه و مربوط به مواردی است شرکت فرواردر خود مستقیماً اطلاعات کالا را از طریق EDI به بندر ارسال می‌دارد یا راساً نسبت به تفکیک ترخیصیه و قبض انبار اقدام می‌نماید.
۲-ب	محمولات کانتینری LCL	۲,۱۰۰,۰۰۰	مبلغ تعیین شده در این بند به ازای هر بارنامه و مربوط به مواردی است که شرکت فرواردر در تشریفات اسنادی انجام داده و ترخیصیه و قبض انبار دریافتی از کشتیرانی را پس از ظهنویسی (در صورت لزوم) در اختیار صاحب کالا قرار می‌دهد.
۳	محمولات کانتینری FCL	۴۵۰,۰۰۰	مبلغ تعیین شده به ازای هر واحد کانتینری (TEU/ معادل ۲۰ فوت) بوده و برای برنامه‌هایی که تعداد آن تا ۱۰ TEU می‌باشد. در مورد بارنامه‌هایی که تعداد کانتینرهای آن بیش از ۱۰ TEU باشد نسبت به مازاد برای هر کانتینر TEU مبلغ ۱۸۰,۰۰۰ ریال قابل وصول می‌باشد.

- * حداقل تعرفه خدمات بندری و گمرکی برای محمولات کانتینری FCL به ازای هر ترخیصیه / قبض انبار مبلغ ۲,۲۵۰,۰۰۰ ریال تعیین می‌گردد.
- * تعرفه خدمات فرواردی جهت کانتینرهای ویژه (یخچالی / ایزوتانک / Flat Rack) با ۲۰ درصد افزایش نسبت به جدول فوق اعمال می‌گردد.

توضیحات:

- ۱- محدوده خدمات فرواردی شامل پیگیری، مبادله اسنادی و ظهنویسی قبوض انبار یا ترخیصیه‌های کشتیرانی در قبال اخذ اصل بارنامه حمل سراسری از گیرنده (صاحب کالا) می‌باشد.
- ۲- منظور از LCL (Less Than Container Load) کالای خرده‌بار در کانتینر، FCL (Full Container Load) کانتینر دربست و TEU واحد شمارش کانتینری (هر کانتینر ۲۰ فوت یک TEU و هر کانتینر ۴۰ فوت ۲ TEU) می‌باشد.
- ۳- چنانچه در یک بارنامه حمل کالای FCL و LCL توامان وجود داشته باشد و برای آن ترخیصیه مجزا صادر گردد، هر بخش مشمول تعرفه خود می‌گردد.
- ۴- کلیه هزینه‌های پرداختی به کشتیرانی‌ها، طبق اسناد مربوطه و هزینه اصلاح اسناد به عهده صاحب کالا است.
- ۵- چنانچه بنا به درخواست گیرنده کالا اصلاحیه‌ای در خصوص تعرفه گمرکی کالا (کد HS) و یا هرگونه اصلاحیه دیگری مورد نیاز باشد علاوه بر مبالغ پرداختی به شرکت‌های کشتیرانی یا فرواردر خارجی و یا هر ارگان دیگری (طبق رسید) مبلغ ۷۵۰,۰۰۰ ریال بابت هزینه‌های فرواردی جهت اصلاح از گیرنده کالا قابل دریافت می‌باشد.

جدول (ج) - تعرفه خدمات فرودگاهی و گمرکی (فورواردی) محصولات وارداتی که به وسیله هواپیما وارد کشور می‌شوند سال ۱۳۹۶

ردیف	شرح خدمات / مقصد	مبلغ - ریال	ملاحظات
۱	ظهنویسی و تحویل قبض انبار / فرودگاه‌های پیام و امام خمینی	۳,۲۰۰,۰۰۰	به ازای هر قبض انبار
۲	ظهنویسی و تحویل قبض انبار / فرودگاه شهرستان‌ها	۳,۲۰۰,۰۰۰	به ازای هر قبض انبار
۳	صدور قبض انبار فوری	۷۵۰,۰۰۰	به موارد بالا اضافه خواهد شد
۴	تفکیک قبض انبار (مشروط به درخواست صاحب کالا)	۱,۵۰۰,۰۰۰	شامل کارمزد و متفرقه برای هر قبض انبار فرعی
۵	حمل یکسره	۳,۴۵۰,۰۰۰	به ازای هر بارنامه

۱- محدوده خدمات فورواردی شامل ظهنویسی و تحویل قبض انبار بوده و لذا کلیه هزینه‌های مندرج در قبوض رسمی مربوط به هواپیمایی یا خدمات فرودگاهی و گمرکی تماماً به عهده صاحب کالا خواهد بود.

۲- بارگذاری اطلاعات الکترونیک در سیستم یکپارچه گمرک (EPL) برای هر بارنامه مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال قابل وصول خواهد بود.

۳- چنانچه بنا به درخواست گیرنده کالا اصلاحیه‌ای درخصوص تعرفه گمرکی کالا (کد HS) و یا هرگونه اصلاحیه دیگری مورد نیاز باشد، علاوه بر مبالغ پرداختی به کریر یا فورواردر خارجی و یا هر ارگان دیگری (طبق رسید) مبلغ ۷۵۰,۰۰۰ ریال نیز بابت هزینه‌های فورواردی جهت اصلاحات اسنادی و بارگزاری مجدد قابل وصول می‌باشد.

۴- هزینه‌های تحویل کالای تجاری به صورت (DOOR TO DOOR)

۴-۱- کالای تجاری (اظهاری نامه): کارمزد معادل ۲ درصد ارزش سیف کالا (CIF) حداقل ۵,۹۶۰,۰۰۰ ریال به ازای هر بارنامه

۴-۲- کالای غیرتجاری: کارمزد تا صد کیلوگرم حداقل ۲,۳۸۵,۰۰۰ ریال به ازای هر بارنامه؛ و از صد کیلوگرم بیشتر ۴,۴۷۰,۰۰۰ ریال به ازای هر بارنامه (با رعایت نسبت وزن به حجم هر کدام بیشتر باشد).

۴-۳- محاسبه هزینه (MAA) درخصوص محصولات صادراتی ۸ درصد کرایه حمل و حداقل ۲۰۰/۰۰۰ ریال و حداکثر ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد.

جدول (د) - تعرفه خدمات مرزی و گمرکی (فورواردی) محصولات وارداتی که به وسیله واگن وارد کشور می‌شود در سال ۱۳۹۶

ردیف	نوع واگن / مرز ورودی	مبلغ - ریال	ملاحظات
۱	خارجی - تحویل در مرز سرخس	۱,۰۰۰,۰۰۰	به ازای هر دستگاه واگن
۲	خارجی - وارده در مرز رازی	۲,۱۰۰,۰۰۰	به ازای هر دستگاه واگن
۳	خارجی - وارده ترانزیت داخلی و تحویل قبض انبار در تهران	۵,۲۲۰,۰۰۰	به ازای هر دستگاه واگن
۴	خارجی - وارده ترانزیت داخلی و تحویل قبض انبار در شهرستان‌ها	۷,۰۲۰,۰۰۰	به ازای هر دستگاه واگن

توضیحات:

۱- محدوده خدمات فورواردی شامل صدور ترخیصیه ظهنویسی قبض انبار در قبال اخذ اصل بارنامه حمل سراسری می‌باشد.

۲- خدمات فورواردی برای واگن‌های از چهار محور به بالا و واگن‌های خاص (یخچالی / خطرناک / ...) ۳۰ درصد به مبالغ جدول فوق اضافه می‌گردد.

۳- وصول هزینه خدمات فورواردی برای محمولات صادراتی و ترانزیتی بر حسب توافق یا قرارداد فی مابین فورواردر با فرستنده یا گیرنده (صاحب کالا) خواهد بود. با این وجود، اگر توافق یا قرارداد مکتوبی در بین نباشد، جدول فوق به عنوان ملاک وصول هزینه خدمات فورواردی خواهد بود.

۴- هزینه‌های گمرکی شامل بن بیمه ترانزیت، دیماندا، مامور بدرقه، آزمایشگاه، خدمات فوق‌العاده گمرکی و تخلیه کالا در انبارهای عمومی و گمرکات و ایستگاه‌های زیر کلید گمرک برابر تعرفه یا عرف محلی با تسلیم قبوض مربوطه علاوه بر جدول فوق قابل وصول خواهد بود.

۵- کلیه هزینه‌های راه‌آهن با توجه به قرارداد حمل یا راهنامه ریلی و مقررات راه‌آهن‌های مسیر از جمله عوارض مرزی، خط فرعی، امدادی و حق توقف غیره تماماً به عهده صاحب کالا خواهد بود.

۶- بارگذاری اطلاعات الکترونیک در سیستم یکپارچه گمرک (EPL) برای هر بارنامه مبلغ ۵۰۰,۰۰۰ ریال قابل وصول خواهد بود.

۷- چنانچه بنا به درخواست گیرنده کالا اصلاحیه‌ای درخصوص تعرفه گمرکی کالا (کد HS) و یا هرگونه اصلاحیه دیگری مورد نیاز باشد، علاوه بر مبالغ پرداختی به کریر یا فورواردر خارجی و یا هر ارگان دیگری (طبق رسید) مبلغ ۷۵۰,۰۰۰ ریال نیز جهت اصلاحات اسنادی قابل وصول می‌باشد.



شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

K A L A B A R

International Transport & Shipping Services

● زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت ●

- سرویس مستقیم و منظم کامیون ایرانی (۱۸۰ دستگاه) در خطوط اروپایی و ترکیه
- ناوگان کامیون یخچالی فعال در خطوط اروپا و آسیای میانه
- سرویس حمل دریایی کانتینری، خورده بار و فله از کشورهای اروپایی و خاور دور به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هوایمایی ایرانی و غیر ایرانی
- سرویس ترانزیت خارجی بوسیله کامیون، کانتینر و قطار از طریق کلیه مرزهای ورودی و خروجی مجاز کشور
- سرویس ترانزیت داخلی از مرزها و بندر ورودی به مقصد گمرکات، مناطق آزاد و ویژه داخل کشور
- ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل
- تعیین مسیر و وسیله مناسب حمل با توجه به نوع و خصوصیات کالا به منظور به حداقل رساندن هزینه حمل

دارای انبار اختصاصی در بلغارستان جهت حمل محصولات صادراتی و وارداتی کشورهای اروپایی به ایران و بالعکس



تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰، نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

دفتر بلغارستان: ۰۳۵۹۲۴۱۹۸۲۶۴

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی 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 ترابری

صفحه	حمل و نقل بین المللی	راه گستر فارس	نیرو ترابری	رشید بار بندر	مینو دریای خلیج فارس
۱۱۵	آبیه	راه وند	توسعه حمل کالا	سلمان جنوب	ندای ساحل جنوب
۱۲۷	آذر تیر ارس	روان راه	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	نجات بندر	نگین بارآوران دریا
۱۱۴	آرش تیر زرین	روانسر ترابری	آرتگ نگین	ممتاز ترابری خلیج فارس	نماینده های کشتیرانی بنیاد
۱۲۷	آرنامه	روشن تیر	باربیجان	نیک ترابری بندر	هفت دریا
۱۲۰	اسفند ترابری	ره انجام	بهامین ترابری	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	هماهنگ دریای پارس
۱۱۷	آسیا	رهیاد ابریشم	شهاب سحر آذر	ترکیب بار	یکتا مارین
۱۱۴	اسوع ترابری	زمره راه سعادت	دور رو	ترکیب حمل و نقل	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
۱۲۰	آفتاب دریا	هزاد ترابری	صیوران ترابری	سنی	خلیج بزم
۱۱۷	آریا ترابری راد	ساربان صفا	های بازگان	سنگین بار عادل	دریای آبی خلیج فارس
۱۲۲	آلفاتیر	سینا ترابری	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل	سنگین ترابری	سینا (بنیاد بارانداز)
۱۱۵	الیت آریا جم	سپهران ترابری	بادی اردبیل	حمل و نقل ریلی	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
۱۱۶	امید اندیش	سپهر گیتی ساعی	بار اندیش	راه آهن حمل و نقل	آرمان بنید
۱۲۴	امیر ترابری آسیا	سندباد بحری	نگار ترابری زرین	سفیر ریل آسیا	اوستا ترخیص
۱۱۵	امین ترابری	سورچی ترابری	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	سینا ریل پارس	آذرنگار ساوالان
۱۱۷	ایران سریع	سی بنی ترابری	آسا ترابری شرق	واکن بار	بازرگانی تحویل داری
۱۴۳	ایران زمین	سیروان ترابری ماد	آسی ران	خدمات دریایی و کشتیرانی	بازرگانی ایشی
۱۲۲	ایران برودت بار	سرعت ترابری ایرانیان	آینا راه طوس	آرا باختر	بازرگانی برادران جعفرپور
۱۴۵	ایران دهر	سینا صدر	اترک بار خراسان	آریا بندر سمنتا	بازرگانی کوچه باغی
۱۱۵	باربران ایران	شامخ فرابر	ادب ترابری	آریا دیزل اروند	بازرگانی نور الدین بدری
۱۱۸	باربد	شاهو ترابری پارس	امین تارا	آداک مارین	بازرگانی جهانی
۱۱۷	بارجو	شاهین ترابری	بانای راه توس	ادمیرال لجستیک	گروه بازرگانی حتی
۱۳۷	بارفرابری آراز	شهاب ترابری آریا	بهمن ترابری طوس	ادمیرال فیدرز	بازرگانی خامه زر
۱۱۸	بارفرابری کامیاران	شهاب ثاقب	پارت ترابری خراسان	امواج آبی ایرانیان	بازرگانی راد ترخیص
۱۲۴	بارفرابری ستارگان	صحرا ترابری	جواهر نگار توس	الماض دریای شرق آسیا	بازرگانی سنایی فر
۱۱۸	پارکالا	صفا راه آریا	چابک ران توس	امرات راه دریا	بازرگانی فاروقی
۱۲۸	پوتان ران	فرارانان تهران	ره تاش توس	امیدان ساحل پارسین	بازرگانی قاسمی
۱۱۴	بی تا ترابری	فراسو بار	زهره شب	ایران ترابری	بازرگانی کرناقی
۱۲۰	پهروش سریع	فریال	سورتمه ترابری	ایرانیان غلات پارسه	بازرگانی وارسته فر
۱۲۳	پارسا ترابری پرشیا	کاسپین	شایان کار خراسان	ایرسا مارین	بازرگانی یعقوبی
۱۲۳	پارسا ترابری کاسپین	کارگو اطلس	شگبیر بار طوس	ایرسا مارین	بازرگانی غفوری
۱۳۶	پارس ترابری	کارینا ترابری کیان	کالا گذر پارس	ایرسا مارین	پردیس هگمتانه نوید
۱۲۰	پارس سیر	کالابر	کالا سپید ترابری	ایرسا مارین	پویا پاشا تهران
۱۱۹	پارس سما کالا	کالایرسان آسیا	میچکا ترابری شرق	ایرسا مارین	خدمات گمرکی نوری
۱۱۹	پارس گیتا	کالای سریع	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	برو بحر ایران	کیان ترخیص
۱۲	پارس سووین	کالویان کالا	افتخار ترابری	بینا تجارت دریا	کوشا ترخیص
۱۱۸	پرشیا راد	کزال ترابری	حنا ترابری شرق	پرتو آسیا	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۱۸	پرشیا سپید ترابری	کوله بار	رهنان	پریان دریای جنوب	آمد راه
۱۲۱	پژوهش	کیان مهر ترابری	صبا ماهان مشهد	تاجران دریا کالا	بی تا پرواز
۱۱۸	یل	گروه شرکت های آوارس	ماکا ترابری	تندیس خلیج فارس	مسافری داخلی و بین المللی
۱۲۷	یل وان ترابری	گروه شرکت های حامل	حمل و نقل بین المللی استان فارس	حمل دریایی ایران	ایران پیمان
۱۲۳	یئغ اقلیم	گروه شرکت های راهبران	ارم ترابری	خط استوا مارین	ایران پیمان آبادان
۱۲۲	پیوند ترابری آسیا	گیتی رسان کالا	حمل و نقل بین المللی استان کردستان	خط آبی بی تا	پیک صبا
۱۲۶	پیام عتقا	لاینر ترانسپورت کیش	ایران ویج	خدمات بندر جنوب	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)
۱۱۸	پیروز رانان جهان	ماد ترابری	حمل و نقل بین المللی استان گلستان	خدمات ساحلی ایران	ترابری تی.بی. تی ایلام
۱۲۱	پیش بر	ماکو سیر	پرشین ایرانیان	خورشید دریای آبی	کاسپین سفر ایرانیان کرج
۱۱۸	پیشرو حمل کالا	مژده ترابری	دشت نوردان	دریا سرعت	میهن نور آریا زاهدان
۱۲۳	پیشرو ناوگان سیراف	مشکین	چیحون ترابری	دریا منظر مروارید	همسفر شمس
۱۲۱	پیشستانان	ملک ترابری	گودرز گرگان	دریا محور تیرازه	عدل فارس
۱۲۴	تات فرابر	محک رانان	حمل و نقل داخلی ایران	دریای نقره آبی کاسپین	خدمات بیمه
۱۲۰	ترابری بین المللی T.B.T	میهن ترابری	آرمین بازگان	دورقی	بیمه آسیا (بویه رز)
۱۲۲	توبه بر	نامداران ترابری	اراک بار پویا	راهیان دریای سعادت	بیمه سایه امن البرز
۱۲۴	توزال تکرو آسیا	ناوگان بار	پیک کویر	راهبران	خدمات بسته بندی
۱۲۸	تیزباد سپهر	ناوگان پارس جم	پرستوهای مهاجر	روشاک دریا	جهان کالا
۱۴۷	تیزکاران	ناویان	ساحل ترابری پارس	زیما سپهر دریا	صنعت و خدمات
۱۱۴	تهران تیر	نوارا ترابری آسیا	حمل و نقل پتروشیمی	ساحل نمایان بندر	جهان کالابر
۱۲۸	تهران راهوار	نیک تک	راهرانان	ستاره بندر سفید	نرم افزار کالابر
۱۱۹	تهران مارین	نوید راسا آذر	سیراف دریا لیان	سیسزاک	شهاب آذر ارس
۱۲۱	تندیس ترابری	وفاراه	سیما مارین	سینا	مشاور حمل و نقل هادی
۱۱۶	جاده ابریشم	ودود ترابری	فانوس دریای نیلگون	فانوس دریای نیلگون	فروش کانتینر
۱۳۹	جاده طلایی	ویسمان	فرغ فرخ جنوب	فرغ فرخ جنوب	Tarabar Guide
۱۲۶	جهان جاده	هاگ بار	کشتی و کالا	کشتی و کالا	shahin Tarabar 154
۱۱۴	جهان سیر ترابری	هوایا ترابری	کیهکشان کالای دریا	کیهکشان کالای دریا	Pole One Trans 154
۱۲۰	جهان یخچال بار	یاسمن	کیهان بحر جنوب	کیهان بحر جنوب	Bita Tarabar 154
۱۳۱	حمل واردات ایران	نیکان ترابری	ماروس ترابری	ماروس ترابری	Hamel 154
۱۱۴	خز ترابری	یکه تاز سریع	مدیریت بار و دریا	مدیریت بار و دریا	Admiral 154
۱۲۲	خیام ترابری	یگان ترابری	محور تیرازه	محور تیرازه	Mazand Darya 154
۱۱۴	خیام ترابری	یونیبیک	موج مد	موج مد	South Port Services 154
۱۱۸	دالاهو ترابری شایان	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	Sapra Tarabar 154
۱۱۶	دانیال ترابری	ایل ترک ارس	احسان هرمزگان	احسان هرمزگان	
۱۲۱	دریا زمین اروند	ایده آل راه	دوستان هرمزگان	دوستان هرمزگان	
۱۲۲	درین راه آریا	تربوه			
۱۱۵	دلنا بار	ترنم تبریز			
۱۲۱	دلنا گرد	ساربان گستر سیلان			
۱۴۵	دومان ترابری	سرافراز ترابری			
۱۱۹	دی ترابری	کالجار			
۱۲۶	راتوک				



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazartarabar
International Transport Co.
P.R.I.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
نمبر: 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 آی کون
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 (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
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۲۶۸۲۱
javadi@barkalaint.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



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: ۴۴۳۷۴۶۵۲-۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷-۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲
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) ۰۲۰۷ ۲۱ ۶۱۶۱ +۹۸
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۲
فکس: ۸۸۹۱ ۱۷۱۹ ، ۰۲۰۷ ۲۱ ۶۱۶۱ +۹۸
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابر
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



شرکت نمایندگی
کشتیرانی و بار فرابری

فراسوبار

(با مسئولیت محدود)
• 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



International Forwarding
Transport Co.LTD

مژده ترابر

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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،
برج اداری باران، طبقه ۴، واحد ۴۰۵
تلفن: ۴۵۸۴۲
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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 مفتح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸
Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ثاقب

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹
تلفن: ۸۸۸۱۰۰۱۰۲-۲ و ۸۸۸۲۲۷۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸
E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

نیکتک

• حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی،
ترکیبی • ترانزیت (داخلی و خارجی)
• خدمات گمرکی و ترخیص کالا
• مدیریت پروژه های خاص
• خدمات امور نمایشگاهی
• انبارداری و توزیع
• سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
• مشاوره لجستیک
تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از
خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸
تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰، فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲
بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹
www.niktak.com
info@niktak.com

حمل و نقل بین المللی پرشین ایرانیان

حمل و نقل بین المللی جهان کارگو

دفتر مرکزی: گرگان، خیابان مطهری شمالی، جنب پاساژ شهرداری، ساختمان شریفی،
طبقه اول واحد شمالی

تلفن: ۳۲۱۵۴۵۴۲ (۰۱۷) ، فکس: ۳۲۱۵۴۵۲ (۰۱۷)
نمایندگی بندرعباس: بلوار امام خمینی، میدان یادبود، ساختمان صیدکیش-طبقه سوم، پلاک ۲۷
تلفن: ۳۳۵۸۱۴۱۷-۳۳۵۶۰۰۴۹ (۰۷۶) ، فکس: ۳۳۵۶۰۷۵۴ (۰۷۶) ، همراه: ۰۹۱۷۱۶۳۲۹۳۰
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

فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: بازگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،

تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،

بندر امام، بوشهر، دوغارون، چابهار

و مراکز شهرستان ها

E-mail: douraghi_g@dpimail.net



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی

بیتا پرواز

نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط

هوایی داخلی و خارجی

ارایه خدمات تورهایی

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 ۲۸، پلاک ۵۵

تلفن: ۴۲۸۸۴۰۰۰ (۳۰ خط)

www.bitaprovaz.com



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲ - ۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۳۳۸۱۲۶۶۲ / ۰۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

● حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

● دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۵۱

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

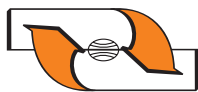
تلفکس: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرایی

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،

مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶

تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸

نمابر: ۶۶۹۷۲۲۸۴

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



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: 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 (۵ خط)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل 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

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

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (۱۰ خط) فاکس: 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
موال 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.rahzadtarabarrozblog.com

rahzad.tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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



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
نیش 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 (شهیدا)،

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: ۳-۸۸۷۳۹۵۱۱ فاکس: ۸۸۷۳۹۵۱۴

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فوروردی و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان سپهروردی جنوبی، خیابان شهید حسام زاده، پلاک ۱۷

طبقه پنجم، واحد ۱۳،

تلفن: ۵-۸۸۲۶۶۹۴-۲۱

info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی کریو - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق - افغانستان) برای کلیه شرکت های حمل و نقل بین المللی ترانزیت سوخت

نشانی: تهران، خیابان شهید مظفر (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



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی

صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت

از ایران به آسیای میانه بلعکس

تهران: سعادت آباد ابتدای بلوار دریا، پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

تلفن: ۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰

نمابر: ۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸

sales2@kamyaran.co

manager@kamyaran.co



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



ودود 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارتنیا سپید ترابر

کریو - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲

info@persiasapidtarabar.com

www.persiasapidtarabar.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱

۶۶۷۲۵۹۹۲

فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.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



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

persiarad@yahoo.com

www.persiarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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: ۸۸۷۵۵۲۲۰
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



Pars Gita
INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD.
پارس گیتا
حمل و نقل بین المللی
شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا
تهران: خیابان قائم مقام فرحانی، بالاتر از
میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱
تلفن: ۸۸۳۰۴۰۳۲-۲ / ۸۸۳۲۵۵۸۵-۶
نمبر: ۸۸۸۴۴۵۴۳
E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



RAVAN RAH CO. Ltd
International Freight
Forwarder
روان راه
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران: خیابان خرمشهر (آبادانا)، خیابان عربعلی،
خیابان ششم، پلاک ۳۸
کد پستی: ۱۵۵۷۶۴۳۴۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۳۷۴۷ ، ۸۸۷۵۶۲۱۱-۲
فکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹
info@ravanrah.com



Sepehr Giti Sae
INT'L Transport Co
سپهر گیتی ساعی
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۱
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹
info@sepehrgiti.com
www.sepehrgiti.com



پارس سما کالا
(با مسئولیت محدود)
زمینی، دریایی، هوایی
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷
طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com



Tehran Marine
International Transport Co. Ltd.
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران مارین
تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر.
پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲
تلفن: 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
fararanan_tehran_co@yahoo.com



آتاشپا
ATASHPA International
Transport & Shipping Co.
شرکت حمل و نقل
بین المللی و کشتیرانی
♦ حمل و نقل و ترانزیت محمولات کانتری
و فله در سراسر جهان (وارداتی و صادراتی)
♦ بهترین سرویس حمل خودروهایی وارداتی
و ترانزیتی از بنادر حوزه خلیج فارس
و سایر بنادر کشورهای خارجی
در کوتاه ترین زمان با بیمه کامل
تهران، خیابان آفریقا، چهارراه
جهان کودک، کوی کیش، پلاک ۴۸
تلفن: ۸۸۷۸۳۸۰۶ / ۸۸۷۷۱۴۹۵
۸۸۸۸۱۱۱۸
فکس: 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
مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،

کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،

خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹

تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱

فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹

email: info@hbtc.biz



بهروش سریع

شرکت حمل و نقل بین المللی

◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

◀ استفاده از سرویس های کامیون

کشتی، ریلی و هواپیما

◀ بسته بندی، بیمه و ترخیص کالا

◀ دارای نمایندگی در کلیه گمرکات و بنادر کشور

تهران: خیابان دکتر بهشتی، خیابان

پاکستان، کوچه هشتم، پلاک ۹

طبقه سوم، کد پستی: ۱۵۳۱۷

تلفن: ۳-۸۸۷۴۱۵۶۱-۰۲۱

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 کرویژ از اقصی نقاط

اروپا به ایران

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان

صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)،

طبقه دوم، واحد ۲۱

تلفن: ۳-۲۲۳۶۰۹۷۱-۰۲۱

نمابر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴

cargoatlas@yahoo.com

www.cargoatlas.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی

انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت

زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی

دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و

کلیه گمرکات مرزی کشور

آدرس: تهران، خیابان شهید قرنی، بالاتر از

تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی

تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵

فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtco.ir



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس

◀ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس

◀ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا

◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)

◀ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱

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 خوردور 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



شرکت ترابری بین المللی

TARABARI AFTAB DARVA (TAD)

International Transport

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 کشنده ها در خصوص

محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی

و حمل مرکب

• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی

و ترکیبی.

• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان

بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...

تهران، خیابان شهید فندی (پالیزی)،

ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵

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 نوپخت، شماره ۲۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

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: ۸۸۳۹۰۷۶۳ - ۶ - ۸۸۹۹۴۷۰۴
فاکس: 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: ۱۶۱۳۹۳۵۶۳۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فاکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۲۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail:info@pishtazan.net



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهمن 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 لوند،
پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

تلفن: ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵

فاکس: 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، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان فریمان، پلاک ۲۷، طبقه دوم شمالی

تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴-۳۵، ۶۶۴۶۲۴۹۸

فاکس: ۶۶۹۵۷۷۳۶، ۶۶۴۰۶۷۴۰

ترمینال کرج: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱-۱۲

www.pazhoohesh-transport.com

info@pazhoohesh-transport.ir



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



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
 در زمینه حمل دریایی
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹
 ۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
 تلفن: ۲۲۰۵۶۰۸۶ - ۲۲۰۵۵۰۲۱
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران ترابر

متخصص در امور فورواردینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
 تلفن: ۲۲۰۲۸۷۸۱-۵
 شماره: ۲۲۰۲۸۷۸۰
info@sepehrun.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارسا ترابر پرشیا

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

در منطقه آسیا و خاور دور
 تهران: سپهرودی شمالی، هویزه غربی، نیش خیابان ویدا، پلاک ۱
 تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱
 فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: **info@pasargas.com**



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی
 ▲ خدمات حمل Door to Door
 ▲ خدمات حمل پروژه ای

آدرس: خیابان دکتر بهشتی - نیش میرعماد
 شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

تلفن: ۸۸۷۵۰۳۵۳-۶ شماره: ۸۸۷۵۷۸۸۱ نامبر:

www.5continents.ir info@5continents.ir



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: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱
 شماره: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



سرعت ترابر ایرانیان

- دارای نماینده فعال و امکانات لجستیکی و خدمات ترانزیت در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- حمل تخصصی انواع مایعات و مواد شیمیایی با استفاده از تانکر استیل و چهار مواد داشتن امکانات ویژه متخصص جهت حمل انواع محمولات سنگین (کمرشکن و بوزی)
- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- انجام پروژه های ترکیبی و خدمات حمل و نقل دریایی، وارداتی، صادراتی، کانتینر دربست و گروپاژ
- دارای پایانه اختصاصی به مساحت ۱۰ هکتار با کلیه امکانات جهت واردات و صادرات در اسکله شهید رجایی

آدرس: خیابان آفریقا (جردن)، جنب پمپ بنزین، کوچه نور، پلاک ۱۳، طبقه اول، واحد ۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۲۳۱۰ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۱۲۴۳ کدپستی: ۱۹۱۷۷۴۵۱۹۱

info@soratarabariranian.com



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: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰ شماره: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه: ۱۹ و ۳۲۷۵۵۵۱۷-۴۴
 نمایندگی مشهد: ۳۷۲۷۷۲۳۵ / ۳۷۲۶۶۲۳۰-۵۱

www.kalabar.net info@kalabar.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
بارفرابری ستارگان
STARS FORWARDING (Ltd)

ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
 حمل محمولات پروژه ای (ترافیکی و سنگین)
 حمل محمولات وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
 دارای شبکه گسترده نمایندگیها در اکثر کشورها

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲
 تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ نمابر: ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰
 info@starsforwarding.com
 info@starsforwarding.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
راه گستر فارس (سهامی خاص)
 کریبر - 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
 (کریبر - 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

کریبر 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 عربعلی (نوبخت)،
 نبش کوچه هفتم، پلاک ۲۴، طبقه ۶، واحد ۱۱
 تلفن: ۸۸۵۰۰۱۶۱ / ۸۸۵۰۰۱۶۷ / ۸۸۵۰۱۹۸۵۵ / ۸۸۵۰۱۹۴۲۱ - 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)
 کریبر - فورواردر Carrier - Forwarder

♦ ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخلی کشور،
 آسیای میانه، آذربایجان، افغانستان، عراق و بالعکس
 ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی توسط کامیون، کشتی
 ♦ ترخیص قطعی کالا از کلیه بنادر و گمرکات کشور

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فاکس: ۸۸۴۶۷۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com

دفتر نمایندگی ترکیه

DEVCO LOJISTIK

International Transport Co.Ltd

Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3
 d:13 kucubakkakoy atasehir/istanbul
 Tel: +90 216 575 51 34 - 35
 Fax: +90 216 575 51 41
 GSM: +90 530 171 63 26
 E-mail: devcolojistik@gmail.com
 www.devcolojistik.com

دفتر نمایندگی آلمان:

phonix handels
 Add: dusseldorf-Germany
 Tel&fax: 004921193892516

مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران
Sareban Safa

sarebansafa@yahoo.com

شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۲۵۹۲۲۳

واردات - صادرات کالا به

ایتالیا، ترکیه، لبنان، گرجستان، اکراین، بلغارستان که به صورت پروژه،
 گروپاژ، ترافیکی، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک
 اقتصاد نوین، پلاک ۱۱۵، 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 کیاموتورز

تلفن: ۰۲۱-۷۷۳۳۳۴۵۰۵ (+۹۸) فکس: ۰۲۱-۷۷۳۳۳۴۵۰۶ (+۹۸) موبایل: ۰۹۱۷۱۰۲۷۰۰۲ (+۹۸)

www.Binaseatrade.com

Bina_Sea_Trade@yahoo.com



کشتیرانی پرشیا اهرام Persia Ahram Shipping

فورواردر رسمی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی والفجر
واردات و صادرات کالا - حمل دریایی فورواردرینگ

چارترینگ - حمل گروپاژ - ترانزیت داخلی و خارجی
حمل هوایی - ترخیص کالا در بنادر و گمرکات کشور

ارائه خدمات EXWORK از کشورهای اروپایی

دارای نمایندگی در بنادر ایران

آدرس: تهران، خیابان قائم مقام، کوچه ماگنولیا، پلاک ۱۵، طبقه ۴، واحد ۱۹

تلفن: ۸۸۳۲۹۱۱۶ تلفکس: ۸۸۳۲۹۱۱۷

مدیریت: احمد قاسمی ۰۹۱۳۱۹۹۴۹۳۰

persiaahram_co@yahoo.com



IRSA MARINE SHIPPING Co.
شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (انحصاری)

Email: info@irsa-marine.com

حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانشیپ
چارترینگ انواع هواپیما
خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰

دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

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 نمابر: ۸۸۷۰۳۰۹۰

info@meshkin.co

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 گروپاژ 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: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹

www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org

فروش کانتینر ۲۰ فوت و ۴۰ فوت با قیمت مناسب

در تهران - بندر عباس - 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، خاور دور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹ / ۰۲۱-۸۸۹۳۵۹۳۳-۳۵-۸۴

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 - ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰

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: ۰۲۱-۴۵۵۷۰۲۲ - ۰۲۱-۲۲۶۰۹۸۳۸ فاکس: ۰۲۱-۲۲۰۰۵۹۳۷

www.mahkranan.com

E-mail: mhkcoop@parsonline.net

info@mahakranan.com



Jahan Jaded

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۱۴۵۸۰ - ۰۲۱ - ۸۸۸۹۹۶۸۹ / ۰۲۱ - ۸۸۸۹۹۶۸۹

info@jahan-jaded.com

www.jahan-jaded.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ترانزیت ایران و ترکیه

- ♦ خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی ♦ حمل کالاهای وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)،
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی ♦ ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور ♦ حمل کلیه محمولات ترافیکی
- ♦ سنگین و فوق سنگین ♦ دارای دفتر اختصاصی در ترکیه

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۸۰۹۰ / ۰۲۱-۸۸۸۰۷۷۳۱

همراه: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳

info@iranturkey.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیام عنقا



تهران: خیابان وزراء، کوچه سوم، پلاک ۲۴، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۰۵۷۳۳ - ۰۲۱-۸۸۵۵۸۰۱۳ / ۰۲۱-۸۸۷۰۱۹۲۸

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 ، ۸۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۲۲ ، ۲۳ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، 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 الیت

♦ 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

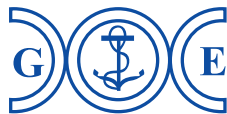
فاکس: ۲۱ - ۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۲۲۲۵۴۴۸۰ - ۲۲۲۵۴۴۸۱ - ۷۶

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: ۸۸۴۳۱۷۶ ، ۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵ - ۸۸۳۶۶۶۴ ، ۸۸۳۴۷۵۸ ، ۸۸۲۷۱۰ ، ۸۸۲۵۱۳۳

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 ارس



Azar Tir Aras

International Transport Co. Ltd,

تهران: خیابان سهوردی شمالی، بالاتر از خیابان خرمشهر، کوچه توپچی

پلاک ۴۲، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۵۲۲۶۹۷ - ۸۸۵۲۲۶۹۶ - ۸۸۵۲۵۱۷۲

Tel: +9821-88522697 / 88522696

Fax: +982188525172

www.azartiraras.com

info@azartiraras



UNIPACK S.A.

International Movers &
Freight Forwarders

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

شرکت یونپاک

بسته بندی لوازم منزل و میلمان

بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین الات و انار هنری

ساخت صندوق های جویی

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 اسیا



www.unipack.ir

info@unipack.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تامین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیایی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فوروردی در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فوروردی)
- امکان صدور بارنامه داخلی در شهرهای تهران، کرمانشاه، اراک، خرم آباد، شیراز، آبادان، عسلویه، مشهد و اصفهان



حمل و نقل بین المللی و داخلی بوتان ران

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۹۸۹۴
۰۲۱-۸۸۵۰۰۸۹۰

گواهینامه ها

www.butanerun.com info@butanerun.com

عضویت ها



شرکت حمل و نقل بین المللی ناوگان پارس جم

کریبر - فورواردر - ترانزیت

- ♦ حمل محمولات نفتی از عراق و بالعکس
- ♦ حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک
- ♦ مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- ♦ دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
- ♦ تهران، خیابان ترکمنستان، کوی نارون، پلاک ۳، طبقه همکف
- ♦ تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۱۹۵۸-۸۸۴۶۱۹۴۷ 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: ۰۲۱ ۶۹ ۳۱۳۰ فکس: ۰۲۱ ۶۹ ۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir
tstco1381@hotmail.com



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریبر - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۰۶۳۴۰-۴۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net
info@tehranrahvar.net

amadrah

International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

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: ۰۲۱-۸۸۶۳۶۱۸۶-۸



یکتا مارین

نماینده کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات کانتینری به بنادر چین، اروپا، آفریقا، کانادا، آمریکای شمالی و بالعکس
- ♦ حمل کلیه محمولات وارداتی از اروپا با سریع ترین زمان حمل
- ♦ حمل بارهای گروپاژ و هوایی به ایران با کوتاهترین زمان
- ♦ حمل تخصصی کلیه محمولات صادراتی یخچالی با کانتینر از بنادر ایران

تهران: خیابان ملاصدرا، خیابان 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 - ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳
www.maroos.net maroos@maroos.net



شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران



نماینده انحصاری خط کشتیرانی SIMATECH در ایران



دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱

تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰ (خط ۱۵) فاکس: ۸۸۷۷۱۱۵۳
بندرعباس: تلفن: ۰۶۵۱-۵۵۵۸۰۶۵ (خط ۵) فاکس: ۰۷۶۱-۵۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی: تلفن: ۰۶۵۱-۲۲۲۵۰۰۶ فاکس: ۰۶۵۱-۲۲۴۴۱۳۶
خرمشهر: تلفن: ۰۶۳۲-۴۲۲۷۷۰۲ فاکس: ۰۶۳۲-۴۲۲۷۷۰۲

Email: ils-teh@iranlandservice.com
www.iranlandservice.com



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 - ۰۲۱-۸۸۰۵۸۹۸۳
info@emertatshipping.com www.emertatshipping.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 کانتینر و ترانزیت محمولات از مبدا به مقصد نهایی
- ❖ داشتن امکانات وسیع، نیروهای مجرب و متخصص
- ❖ دارای نمایندگی های رسمی، کارآموزده و با سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۷۸۲۹۸ فاکس: ۰۲۱-۸۸۴۷۷۶۰۵
www.koolehbar.com info@koolehbar.com
nikpour.infolondon@yahoo.com nicolenikpour@yahoo.co.uk



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 دیپو اختصاصی در تهران با تجهیزات کامل و تیم مجرب در بهترین موقعیت (بین گمرک شهریار و غرب)
- آماده ارائه سرویس به محمولات صادراتی شما از درب کارخانه به کلیه مقاصد شامل حوزه خلیج فارس، آفریقا، خاور دور و اروپا
- ارائه کلیه سرویس های کانتینری جهت محمولات صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان مطهری، میرزای شیرازی، کوچه هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۷، طبقه ۵، واحد ۶
تلفن: ۵۵۲۴۱۰۰۸-۹ - ۸۸۸۰۵۹۱۵ - ۸۸۴۹۸۶۰-۵ - 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
Shipping Agency (P.J.S)

نماینده انحصاری خط کشتیرانی PERMA SHIPPING LINE در ایران

- ♦ حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ حمل تخصصی مایعات غیر خطرناک با استفاده از FLEXI TANK

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول
 تلفن: 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

نماینده انحصاری خط Alpha Shipping جهت ارائه سرویسهای منظم کانتینری NVOCC از برزیل

- ♦ دارای نماینده های انحصاری در کشورهای اروپایی، آمریکای جنوبی، آفریقا و خاور دور و خاورمیانه
- ♦ حمل محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین ♦ چارترینگ، 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 جفزه، 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)

* نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق

* ترخیص کالا * چارترینگ

* حمل از مبدأ تا مقصد * حمل چند وجهی

* حمل کالای پروژه های * حمل و نقل بین المللی

دارای دفاتر و شعب در:

بندر عباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر
خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزالی

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

info@seasark.com
www.seasark.com



S.A.F.A.R.A
Safa Rah Aria

شرکت حمل و نقل بین المللی

سفاراه آریا

کریر - فورواردر

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



مهیار ایران

حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)

MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



راهبران پیام

حمل و نقل بین المللی کالا

RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران

PAYAM TERMINAL



یامی لاین جلوبال

للتجارة العامة ش.ذ.م.م

YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C



مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

◀ حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده عربی به بنادر ایران و بالعکس

◀ ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، ترکیه، اروپا و بالعکس

◀ دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری

◀ دارای نمایندگی های فعال در چین، دویی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس، تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران، خیابان مطهری، خیابان مفتح 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 بنادر ایران و بالعکس

• دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی

• حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا

• ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده

تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصیر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ - ۸۸۷۶۰۱۸۳ نمابر: ۸۸۷۶۰۱۸۳

www.iranatarabar.com



کژال ترابر

Kazhal Transport

حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی

• دریایی، زمینی، هوایی

• نمایندگی کلیه خطوط هوایی

تهران، بزرگراه جلال آل احمد، پلاک ۱۳۷ واحد ۳

تلفن: ۸۶۰۱۶۲۶۵ - ۸۶۰۱۶۲۷۱

۸۸۲۸۱۷۲۳۳ - ۸۸۲۴۷۲۱۴

info@kazhaltransport.com
www.kazhaltransport.com



کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

TPG

TANDIS SHIPPING CO

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 (چارترینگ)

♦ **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



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 / ۵۲۲۲۴۳۲۷

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 C&S و بالعکس
- حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی

تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹



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 سرفراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۱-۵۵ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



RAH TARABAR TRANSPORT CO.

راه ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق العملکاری، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بار فرابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۴۱۱۴۵ / ۳۳۳۴۲۶۳۶ / نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۴۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفر بار 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 سرفراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۷۵۰-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com

info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.com



YASAMAN

شرکت حمل و نقل بین المللی

یاسمن

(زمینی، دریایی، هوایی)

- خدمات گمرکی
- ترخیص کالا
- حمل محمولات وارداتی و صادراتی
- ترانزیت کالا
- حمل یکسره
- دارای نمایندگی در کلیه نقاط دنیا
- دارای دفاتر در کلیه شهرها، گمرکات و مرز های کشور

تهران: خیابان وزرا، نیش کوچه سوم،

پلاک ۲۷، طبقه ۵، واحد ۸

تلفکس: ۸۸۷۱۷۱۲۸ / ۸۸۷۲۱۷۹۰

۸۸۷۲۳۹۷۸

miraj@jasminlogestic.com

www.jasminlogestic.com



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 گروپاژ
- ◀ تحول کالا Door to Door
- با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر تهران: خیابان مطهری، نیش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (۱۵ خط)
- نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
- www.rdsshopping.com
- info@rdsshopping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

(بامسئولیت محدود)

- ♦ نماینده کشتیرانی داخلی و خارجی
- ♦ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای حوزه خلیج فارس، مالک شناور
- ♦ دارای شعب در کلیه بنادر و جزایر جنوب ایران
- ♦ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی، ساختمان 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 ارمنیان غربی، پ ۳ و ۳، ۶۶
 تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷
 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

● حمل انواع کالاهای جنرال، فله خشک و غیر خشک و پروژه های به مقاصد مورد نظر در سطوح بین المللی
 ● نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه جهانی
 ● انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت های زیر گروه
 ● عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
 ● دارای نمایندگی های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳ شعبه: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندرعباس
 تلفن: ۲۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۲۶۲۸۴۹
 شماره: ۲۲۹۱۲۶۸۵
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: ۳-۲۶۱۱۱۲۹۲-۲۱
 شماره: ۲۱-۲۶۱۱۱۳۴۱
info@ospico.com **www.ospico.com**

شرکت خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی
 (با مسئولیت محدود)
 B.S.S. Shipping Services Co. Ltd. Blue Sea Sun Shipping Service 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 بندر 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 نمایندگی خطوط کشتیرانی **هماهنگ دریای پارس**

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰
 تلفن: ۷۵۹۹۲ شماره: ۲۶۷۰۵۷۹۱
ss@hamahanghdaryaypars.com
info@hamahanghdaryaypars.com

ستاره
 (با مسئولیت محدود)
 STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:
 محمد مهدی عسگری بهبهانی
 زمینه فعالیت:
 ● نمایندگی خطوط کشتیرانی و چارترینگ
 ● نماینده انحصاری خط عربستان سعودی **Bahri Mitsui O.S.K.Line (MOL)**

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار، خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه سوم، واحد ۱۲
 کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۴۸
 تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸
 شماره: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
www.starmarine.net
info@starmarine.net

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی مینو دریای خلیج فارس

مدیر عامل: حمیرا علوی
 ● نمایندگی شناورهای داخلی و خارجی
 ● حمل و نقل دریایی
 ● صادرات و واردات

شعبه های دیگر استان بوشهر:
دلوار، دیلم، بوالخیر، گناوه

دفتر مرکزی بوشهر: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳۰ / ۳۳۳۸۹۵۸-۰۷۷
 بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷ / ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲ دیر:
 خارگ: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲



کشتیرانی بین المللی آریا بندر سپنتا

دریایی، زمینی، هوایی

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۸۸۵۲۷۹۸۰ فکس: ۸۹۷۷۵۲۳۸

www.absshipping.com
info@absshipping.com



کشتیرانی فانوس دریایی 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

info@bls-co.com www.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: ۴۴۱۵۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴
نمابر: ۰۲۱-۴۴۱۳۱۸۲۶
همراه: ۰۹۱۳۳۱۱۷۷۱۵



دلفین

نمایندگی کشتیرانی و خدمات فراساحلی

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی (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



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



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: (۷ خط) 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

نماینده گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

آدرس: خیابان سعدی، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه ششم، شماره ۸

تلفن: ۷۷۶۲۵۱۶۸-۹ / ۷۷۶۱۳۵۰۵ / ۷۷۶۱۲۱۵۳ / ۷۷۶۱۰۸۸۳

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: ۲ - ۸۸۱۹۴۴۶۱

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 ۸۲۷۳۷

• باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات

بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با

حذف نیروی انسانی در خن کشتی

و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات

تخلیه و بارگیری

بندر عباس: بلوار پاسداران،

روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،

پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷

sahelnamyan.bnd@gmail.com



ادمیرال فیدرز

• ارائه سرویس فیدری از بنادر ایران به بنادر مهم منطقه

• ارائه سرویس TBL از بنادر ایرانی به بسیاری از بنادر دنیا

• دارای ناوگان مدرن و به روز

• حمل کانتینرهای معمولی و خاص

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱



دنیا بار

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

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند،

خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن:

۸۸۷۷۴۸۵۳-۴

۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱

فکس:

۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com

info@donyabar.com



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



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر- فورواردر

◀ دریایی - زمینی - هوایی ◀ صادرات - واردات - ترانزیت

◀ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم

◀ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی

◀ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبدقزنی، ساختمان ۷۶

طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantir@gmail.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: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳-۷ / ۰۲۱-۸۸۷۱۹۵۱۴

www.abcgroup.ir

www.ara-bakhtar.com

info@arabakhtar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابر

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR

International Transport

◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج

از کشور

◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان

بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



ایرانین غلات پارسه

کشتیرانی بارگانی بین المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پروفورما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷
نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳
ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۴۲
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 بنادر
- 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: ۵۸-۸۸۵۷۶۴۵۶

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 کانتینری RCL 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تهران: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafraztarabar.com

info@sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com



مدیریت: مجتبی دلگشایی

عملیات خدمات بندری در کلیه بنادر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

(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: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۳

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: ۰۷۷-۳۳۳۲۰۶۸۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

info@spmco.co www.spmco.co



شرکت حمل و نقل بین المللی

صبوران ترابار

- حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت داخلی و خارجی از گمرکات و بنادر 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 بنادر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

- حمل سریع و مطمئن و ایمنی در حمل

- مجهز به تریلی های کانتینر چادری، بونکر، تانکر و سواری کش.

دفتر مرکزی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار آزادی، جنب گمرک، رو به روی بانک تجارت

همراه: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳ / ۰۴۱-۱۴۱-۰۹۱۴ (صدیقی)

دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۹۴

دفتر بازرگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۰۸-۴۴۸۲۵۵۰۶-۱۳ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۴۹۱ / ۳۳۳۳۸۳۹۸

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 شماره: 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

فیروزرخش

فروش و اجاره کانتینر / انبار
اختصاصی کالا
ترمینال کانتینری و دیو کشتیرانی
(قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)
به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی
بندرعباس
تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانگه،
روبروی تالار تندیس
تلفن: ۵۵۲۴۴۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳
همراه: ۰۹۱۲۳۲۵۶۸۸۵



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
سهراه فاطمی، کوچه صدر، شماره ۴۷، واحد ۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۷۰۸۳
۸۸۸۰۲۲۲۳
فکس: ۸۸۸۰۲۲۲۴
www.rahanjam.ir
info@rahanjam.ir



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

تهران: میرداماد، میدان احمدی روشن،
بن بست کاملیا، پلاک ۷
فکس: ۲۲۹۰۵۷۲۵
تلفن: ۲۲۹۰۵۵۱۳-۱۵
دفتر مرکزی: بندر عباس،
منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶-۵
شماره: 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 خودرو از امارات به ایران
◆ حمل انواع خوردو سواری از کلیه نقاط اروپا، روسیه و ترکیه به ایران
◆ حمل و ترانزیت انواع خودرو از کلیه بنادر ایران، امارات، عراق، آذربایجان، ترکمنستان،
قزاقستان، قرقیزستان، روسیه، گرجستان، ارمنستان

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳ و ۱ تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۸۸۵۱۳۵۸۶-۷
نمابر: 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: ۰۵۷-۰۵۸۹۸۵ / 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.atrackbarhorasan.com
msh-office@atrackbarhorasan.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: ۰۹۱۵۱۳۴۱۰۱ / 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.adibtarabar-sepehr.com - info@adibtarabar-sepehr.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 فراج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com


شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان و کردستان



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
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱
m.parttarabar@gmail.com



امین تارا
شرکت حمل و نقل بین المللی
(TIR)
کریر - فورواردر
(جاده ای، دریایی، ریلی)

♦ ترانزیت، صادرات و واردات به
کشورهای آسیای میانه، افغانستان،
اروپا و بالعکس

نشانی: مشهد، انتهای خیابان سنا باد غربی
بین سنا باد ۵۸ و ۶۰، شماره ۸۱۶،
ساختمان امین تارا، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۵-۷
فاکس: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴
همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۶۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰
amintara50@yahoo.com
www.amintara.ir
www.amintara.com



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچ
کردستان

دفتر مرکزی: سنندج
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،
سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷
تلگرام: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳
iranvichoo@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سورتمه ترابر خراسان
کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به
کشورهای آسیای میانه
افغانستان، عراق، پاکستان
مشهد: خیابان ملک الشعراى بهار، بهار ۱۷،
پلاک ۱۱۸، طبقه ۲، واحد ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۳۰۹۱۹
نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۲۷۷۰۱

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹
info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

International Transport.Co (LTD)

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: ۰۵۱-۳۷۴۵۷۸۱۰ / ۰۵۱-۳۷۶۱۴۴۶۴
نمابر: 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
نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸
همراه: ۰۹۱۵۱۱۰۷۰۹۶
www.zohreshab.com r.ahmadyar7096@gmail.com



SHAYAN KAR KHORASAN
TRANSPORTATION ■ FORWARDING ■ LOGISTICS

شایان کار خراسان (سهامی خاص)
ترابری بین المللی

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع،
ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل های پروژه ای و ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

آدرس دفتر مرکزی: مشهد خیابان آیت الله عبادی ۴۷ شماره ۱
E-mail: info@shayankar.com
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ / ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳ / فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳
Zip Code: 91458-65553



شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس
کریر - فورواردر

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان،
طبقه اول
تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ / ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ / موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳
Emial: bidel@abanrahtos.com - khavari@abanrahtos.com
www.abanrahtos.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

رهنان
International Transport Co.

(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 / نمابر: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ / همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی

اتیران
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
(با مسئولیت محدود)
شماره ثبت ۱۹۰۴۵
۰۹۸۰ - ۰۹۱۵ ۵۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ / فاکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹
بخش کریر تر کمستان (عفتی): ۰۵۱۳۸۴۴۷۴۲۰۰ - ۰۹۱۵۵۰۲۱۱۴۲
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰۸۵۰ - ۰۹۱۵۱۵۲۰۰۱۲
حمل و نقل داخلی کالا / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰ / ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸
atiran@ymail.com

- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات ، صادرات و ترانزیت گاز مایع بنزین ، گازونیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گاز مایع تحت نظارت گمرک ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی



گودرز گرگان

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری
ساختمان سینا خط ویژه: ۹۰۹۰ ۰۱۷ ۳۴۵۲ فاکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

www.Goodarzgorgan.com
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران : خیابان وزراء ، خیابان سوم ، پلاک ۲۶ ، واحد ۷
تلفن: ۴۹۴۳ ۸۸۷۰ ۰۲۱ - ۴۹۵۲ ۸۸۷۰ ۰۲۱ فاکس: ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱



شرکت نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد
BONYAD SHIPPING AGENCIES CO.

ارائه دهنده خدمات جامع کشتیرانی و نمایندگی در کلیه بنادر تجاری و نفتی ایران

دفتر مرکزی : تهران ، خیابان گاندی ، کوچه ششم ، پلاک ۳۸
تلفن : (۵ خط) ۸۸۷۹۵۲۱۱ فاکس: ۸۸۷۷۶۹۵۱

مدیر عامل : مجید لواسانی

شعب : بندر امام خمینی ، 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 کشور
♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنند، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا بارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹

saadat_tarabar@ymail.com

www.saadattarabar.com



شرکت اهورا بار بندر امام

عملیات تخلیه و بارگیری مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- ♦ عملیات محوطه بندری
- ♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- ♦ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- ♦ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- ♦ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰-۴ 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، نرسیده 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 / فکس: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۴۵۹

میدان تره بار: تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱ / فکس: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۷۴

دفتر عملیات شهرک حمل و نقل صدور بارنامه: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۲۵۳۰

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: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

بیمه پاسارگاد

آرامش شما، هدف ما

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،

جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷



شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)

◀ کربر - 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: ۰۳۳۲۲۳۷۰۳-۳۳۲۱۹۵۶۴ (۰۵۴)

فکس: ۰۳۳۲۲۳۶۰۵ (۰۵۴)

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 / ۰۷۶-۳۳۲۲۰۵۱۷

آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ / تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۲۶

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 - ۲۴۳۷۴۳۱۶

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 ریلی و 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 ترابرزین



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی نگار ترابرزین با برخورداری از ناوگان جاده ای، کفی، بونکر، کانتینربر، تانکری و همچنین کادری مجرب و فعال در مرزهای آبی و خاکی آماده عقد قرارداد برای ارائه خدمات کشتیرانی، کربری و 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: ۰۴۵-۳۳۸۴۳۳۳۶ 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: ۴۳۸۵۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰
 فاکس: ۴۳۸۵۹۱۴۴

info@kahkeshank-kd.com www.khakeshank-kd.com / E-mail: info@iranzamincorp.com www.iranzamincorp.com

سافیر



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



شرکت رعد تبریز

شرکت هنیاء

شرکت ریل آذربایجان

شرکت مهتاب میرجم

شرکت واهیا ریل

شرکت راه آهن شرقی بناد

جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

نمبر: ۸۶۰۷۱۷۳۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۵۷

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، ۵، پلاک ۱۹

www.safirrail.com info@safirrail.com



شماره ثبت: ۸۸۳۰

شرکت کشتیرانی پریان دریای جنوب

تامین نیرو و تجهیزات، بکارگیری، اجاره شناور و ارائه خدمات به سکوها و بنادر نفتی

بوشهر: خیابان ولی عصر، ساختمان حاجیانی، طبقه ۳، واحد ۱۵

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۷۰

فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۳۳

www.pdjco.ir



شرکت حمل و نقل داخلی و بین المللی

ارم ترابری

(زمینی-دریایی)

ارائه کلیه امور حمل و نقل

(داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش چهارراه راهنمایی

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷

فکس: ۰۷۱-۳۲۲۲۴۵۸۲

دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۰۱۰-۳۲۲۲۳۰۱۱

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 (۰۴۴)

barpichan623@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

کالجار (سهامی خاص)

International Transport & Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

نماینده گی هواپیمایی ماهکس MahEx آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، فلائی دوی

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵

فرودگاه تبریز، جنب ترمینال بار

ایران ایر فکس ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲

www.kaljar.co

kaljar_co@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهامین ترابری

(با مسئولیت محدود)

فورواردر- کریر

بازرگان: بلوار امام

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۰-۴

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 و ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@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 دور-رو

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۳۵۹-۳۴۳۷۲۲۸۹۵

۳۴۳۷۲۲۴۸۰-۳۴۳۷۵۰۶۸۰۹

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۷۰

همراه: ۰۹۱۲۱۷۵۴۰
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)
- خريد و ترخيص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری
- اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک

دفتر مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، تقاطع فلسطین شمالی، کوچه راد، ساختمان راد، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۲۴۶۶ / ۸۸۸۰۳۳۶۶-۸۸۸۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتیمس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴-۳۲۲۳۸۳۵۵

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

جیحون ترابر

Jeyhoon Tarabar

کربر - فورواردر
حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه
گنبد کاووس، خیابان امام خمینی شمالی، ساختمان شمسایی، طبقه سوم، واحد ۳۱ کد پستی: ۴۹۷۱۶۳۴۸۷۸
تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۲۴۱۸۳
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: ۰۷۶-۳۲۲۱۲۳۵۷-۹
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵
همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲
۰۹۱۷۳۵۷۶۵ / ۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲
www.doostanhormozgan.ir
info@doostanhormozgan.ir



افتخار ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
EFTEKHAR TARABAR

کربر- فورواردر- ترخیص کالا ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
زاهدان: خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲
۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ / ۳۳۲۳۶۴۳۱
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هادی بازرگان

HADI BAZARGAN
International Transport co.

مدیر عامل: محمد بایزاد
همراه: ۰۹۱۴۱۵۹۲۶۶
دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی
تلفن: ۲۰ - ۰۴۴)۳۴۳۷۴۶۱۵
Mob: +98 914 115 92 66
Head Office: Emam Khomeini Blvd Bazargan-IRAN
Tel/Fax: +98 443437 46 15 - 20
hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایران دهر

کربر - 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 (۸ خط) / ۸۸۹۰۴۸۹۴ / ۸۸۹۲۷۸۱۲
Info@irandahr.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

حنان ترابر شرق

HANNAN TARABAR SHARGH
Int.Transport.co

(سهامی خاص)
(کربر- فورواردر- ترخیص کالا)
دفتر مرکزی: زاهدان، خیابان آزادی ۶، شماره ۲
تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۸۲۹۳
فکس: ۰۵۴)۳۳۲۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



دومان ترابر

Duman Tarabar
Int'l Transport Co.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
زمینی- دریایی- هوایی
تهران: خیابان مطهری، خیابان لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸
dumantarabar@apadana.com
info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
جواهر نگار طوس

کربر - 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 / ۳۸۴۴۲۹۷۱
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ره تاش توس

کربر - 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

کربر - 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



مدیرعامل: مهندس مظفری فرد

شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و

مخزن دارمخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود- اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلبنکر و ...
- حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک
- حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، 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
شماره: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴
E-mail: info@wagonbar.com

گروه شرکت های ایل ترک ارس IL TURK ARAS GROUP



شهاب سحر آذر (فرواردر - 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

قرل یول کیامکی حمل و نقل داخلی کالا

حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور



شهاب آذر ارس

مجموعه انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس

جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰
تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸-۷ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸-۴۱
ilturkarasgroup@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**دشت نوردان
گرگان**

کریر - فرواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای آسیای: ترکمنستان، قزاقستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان و تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی، ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

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 بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی
- حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو و انجام کلیه خدمات راهبردی قطارهای باری و مسافری

www.rwt.ir info@rwt.ir

دفتر مرکزی: تهران: خیابان کارگر شمالی، خیابان نصر، شماره ۱۲۴

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷-۷۳۳۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۷۵۶۸۲۱-۲ شماره: 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

شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی و جادهای



(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
- حمل محمولات ترافیکی و تخصص در تناژهای فوق سنگین و حساس
- دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا
- حمل محمولات گروپاژ و حساس از سراسر دنیا به ایران بالعکس
- 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: ۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱+

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۱۰-۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۷۶۲۵۹۰ / ۲۱-۸۸۷۶۲۵۹۰ / ۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۲ / ۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۲
www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

کریر-فورواردر

- ♦ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان
- ♦ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- ♦ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق / اربیل، آذربایجان / باکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس / تلفن: 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

بارفرابری آراز

International Carriage Company



- حمل دریایی به صورت کانتینری (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 دربست
- 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 سهروردی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۸۱۶۵ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۲۱-۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۲۱-۸۸۷۳۸۱۶۵

arya.forward@gmail.com



شماره ثبت: ۶۹۷۱ شرکت حمل و نقل بین المللی

کالارسان 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: ۰۳۲۲۱۳۸۳۳ - ۰۵۴ همراه: ۰۹۱۵۳۴۹۰۷۰۳ / علی ناروئی

Kalaresan.asia@gmail.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جادهای

نیک ترابر بندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۳۸

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۴ / ۳۳۵۵۳۵۴۳-۴ / ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۸۴ / ۳۳۵۵۳۵۴۳-۴
مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۲۳۴ همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com

niktarabar.bandar@gmail.com

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

• 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 و وزن و ترافیکی

• 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

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ / ۳۴۴۵۳۷۸۹ / ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹

tarivehco@yahoo.com

**موسسه خدمات
گمرکی نوری**

حق العمل کار رسمی گمرک ایران
با مرکزیت سرخس

Nouri Customer Services
Institute
The Official Contractor
Of Iran Customs
Administration In Sarakhs

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت

و صادرات توسط واگن

♦ مجری مجاز تشریفات

حمل و نقل ریلی

♦ پذیرش نمایندگی از

شرکت های حمل و نقل

بین المللی و بازرگانی

♦ تهیه قرنطینه از کشورهای

آسیای میانه و الکرانس افغان

♦ تهیه واگن خالی و تنظیم

بارنامه CIS

♦ ارائه پروفرم انواع ورق از

قزاقستان به صورت نقدی ♦

یوزانس

♦ تخلیه و بارگیری واگنهای

ترکیه در مرز ترکمنستان

♦ تهیه کد مسیر و مجوزهای

کشورهای CIS و برگشت

کانتینر خالی

♦ ترخیص واگن های گندم

و کنجاله به صورت حمل یکسره

♦ تخلیه و بارگیری کامیون های

ترکمن در سرخس

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمنستان

تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به
کامیون خارجی در سرخس

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی

شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gamil.com
csnoori_a@yahoo.com



شرکت بازرگانی
پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

Pardis Hegmatane N Avid
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس، میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

www.pardis-hn.com pardis_hn@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 تلفاکس: ۸۸۵۵۵۶۷۵

۲۴ و ۸۸۵۵۲۶۲۳ / ۹ - ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com



**دفتر حق العملکاری
کوشا ترخیص**

♦ کارگزار رسمی گمرک

♦ ترخیص از بندر عباس، خرمشهر و تهران

♦ ترخیص تخصصی خودرو

♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت

♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۴

همراه: ۰۹۱۲۶۴۷۶۲۶۷

www.kooshatarkhis.com

info@kooshatarkhis.com



پویا یاشار تهران
POOYA YASHAR TEHRAN

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، پاشماق، مهران)

♦ قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین
المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۲۶۱۶۴۵۳۹

۰۹۱۸۷۳۰۶۰۰۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹

bazargani.yaghoobi@gmail.com



**گروه بازرگانی
سنایی فر**

کارگزار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران

♦ دارای نمایندگی رسمی در مرزهای

ماهیرود (میل ۷۸)، میلک زابل و دوغارون

♦ صادرات، واردات، ترخیص، ترانزیت و

بازاریابی کالا

♦ پذیرش نمایندگی از شرکت های

حمل و نقل بین المللی برای انجام کلیه

رویه های گمرکی

♦ صادرات تخصصی سوخت و سایر

فرآورده های نفتی و اخذ مجوز خروج برای

تانکرهای حامل فرآورده های نفتی

تلفن: ۰۵۶۳۲۴۴۱۵۱۵

نمابر: ۰۵۶۳۲۴۴۰۱۹۰

همراه: ۰۹۱۵۱۶۱۳۵۸۹

www.sanaeefar.com

sanaeefar88@gmail.com



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)۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۵۳۳۴۱

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۵۶۷۸۵

موبایل: ۰۹۱۵-۱۱۵۲۹۶۱

سرخس: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۹۶۹-۳۴۵۲۵۶۵۷

بیش از ۴۸ سال حضور در بنادر
شمالی کشور



ایر سوتر (سهامی خاص)

مدیر عامل: دکتر محمد ساطعی

شرکت چند وجهی امور حمل و نقل
ایران و روسیه

- ♦ بزرگترین ارائه دهنده خدمات حمل و نقل کانتینری در دریای خزر به مقصد کلیه کشورهای CIS
- ♦ ارائه دهنده خدمات سرویس رو - رو از بندر انزلی به سایر بنادر دریای خزر

شعب خارجی: آستاراخان روسیه، مسکو، باکو، 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، جلفا، آستارا، بیله سوار، بازرگان و سرخس

کد پستی: ۱۷۵۱۳-۱۵۷۶۹

تهران، خیابان استاد مطهری، نیش سهروردی، شماره ۸۹

همراه مدیریت: ۰۹۱۲۱۰۵۳۴۲۷ | info@irsotr.ir | www.irsotr.ir | تلفن: ۸۸۷۴۳۳۹۲ / نامبر: ۸۶۰۴۳۶۱۳



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 بامناسب ترین قیمت
 - خرید و فروش چوب روسی
- تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۴۲۸
فکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۷۴۶
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۳۰۲



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا، افریقا و آمریکای لاتین خدمات زنجیره تامین و بارفرابری دریائی، زمینی و هوائی تحویل درب کارخانه

با خدمات ما، چالشهای حمل و نقل را به برتری واقعی زنجیره تامین خود تبدیل کنید

تهران: میدان آرژانتین، نیش خیابان ۲۱، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۴، طبقه ۲، واحد ۱
تلفن: ۵-۸۸۷۰۰۳۶۴
نامبر: ۸۸۵۵۲۱۳۶
www.sinbadlogistics.com
info@sinbadlogistics.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: ۰۱۳-۴۴۴۶۱۷۰۵ / نامبر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴
همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵
rahimabshi@yahoo.com



با بیش از یک دهه تجربه موفق در ارائه:

ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت ها و موسسات تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

دارنده گواهینامه های ISO 10002-2004 / ISO 9001-2008 / ISO 1004:2010

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶
تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱
www.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 پایبندر 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 / نامبر: 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: ۰۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲ / نامبر: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲

دفتر انزلی:

انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،
طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱ / ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۳ / نامبر: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۳

info@mohtashamkhh.com www.mohtashamkhh.com



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



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: ۸۸۶۰۷۶۹۵ / نامبر: ۸۸۰۳۴۲۳۲ / ۸۸۰۳۲۹۶۲

reza_haggi@yahoo.com haggi_trading@yahoo.com

بازرگانی و حق العملکاری

خامه زر

مدیر عامل: علیرضا خامه زر

♦ صادر کننده نمونه استانی و سابقه ۱۰ ساله در امر صادرات
♦ ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس
♦ نمایندگی درمبادی ورودی افغانستان

(دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)

♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۴۸۶۱۸

همراه مدیری: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



بازرگانی احمد فولادی نشتا

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی
ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،
پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۸۰۰ / ۸۸۵۲۱۷۶۵-۶ / ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷ / نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷

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 ترابرس 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

paiekkavir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای
کستان تجارت خلیج فارس

انجام کلیه فعالیتهای لجستیکی و حمل کالا
دفتر مرکزی: بندرعباس میدان شهدا (یادبود) - برج ارم - طبقه ۶- واحد ۶۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۳۸
مدیریت: یعقوب برادر همراه: ۰۹۱۷۱۶۴۳۳۳۷

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: ۰۷۷-۱۳۷-۵۲۱۹
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

pnm.tco@gmail.com



شرکت حمل و نقل داخلی
راهرانان

شرکت حمل و نقل راهرانان اولین
شرکت در سطح استان البرز بوده که
دارای ایزوهای ۹۰۰۱ و ۱۴۰۰۱ می باشد
که توانایی حمل هر گونه بار به اقصی
نقاط کشور در اسرع وقت و با بهترین
خدمات با بارنامه رسمی و بیمه نامه
معتبر می باشد را دارد.

استان البرز: کرج، کیلومتر ۲۷ جاده مخصوص
تهران- کرج، جنب پل روگذر مترو
تلفن: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۰-۵۵
فکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱
rahranan11391@yahoo.com



مهدی ران
شرکت حمل و نقل مهدی ران

با مسئولیت محدود
حمل مواد غذایی فاسد شدنی و هر نوع
کالای تجاری به تمام نقاط کشور و حمل
هر نوع کالای درون شهری از گمرکات
به انبار و کارخانجات تهران و حومه
دفتر مرکزی: تهران، خیابان مفتح،
خیابان ورزنده، پلاک ۳۴، واحد ۲.
تلفن: ۸۸۸۳۶۱۱۷-۸۸۳۰۰۲۳۷
فکس: ۸۸۸۲۷۹۲۱
ترمینال اختصاصی جاده قدیم کرج،
جنب انبارهای عمومی (گمرک غرب)
تلفن: ۶۶۱۸۰۶۰۶
فکس: ۶۶۱۸۰۶۰۷
تلفن: ۴۴۵۴۳۸۰۳-۴
موبایل: ۰۹۱۲-۱۶۹۳۹۳۷

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل

♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و ترابلهای سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سپهان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱

ferdosbar_tabriz@yahoo.com



شرکت 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

بیمه گر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، طبقه ۸، واحد ۲۵ تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ / ۸۸۷۴۱۸۲۷ / ۸۸۷۴۱۸۲۷ شماره: ۸۸۵۲۶۹۳۷
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 شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



شرکت حمل و نقل 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 قالیچویی، ساختمان میلاد
کد پستی: ۷۴۸۹۸ - ۷۱۷۶۷

تلفن: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴ فاکس: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.

سنگین ترابار

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 فتحی 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

info@tarkibhamlonaghli.ir www.tarkibhamlonaghli.ir



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



ایران پیما
شرکت تعاونی
مسافربری شماره یک
آبادان

مدیرعامل: مهرا ن امانی
نشانی: آبادان، میدان طیب،
شرکت ایران پیما آبادان
دفتر فروش بلیط: (۰۶۱)۵۳۳۲۰۰۰۶
ترمینال: (۰۶۱)۵۳۲۵۵۰۱۰
همراه: ۰۹۱۶۱۳۱۳۶۲۴



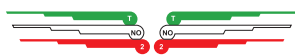
شرکت مسافربری
همسفر شمس

زاهدان
مدیرعامل: سید شمس موسوی
سرویس دهی به کلیه
نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافربری
انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت مسافربری
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 مسافربری شماره (۲)
(پی.ام.تی)
شماره ثبت: ۳۷۷۰
مدیرعامل: منصور ملاصالحی
تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱۰۴
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱
www.pmtco.ir
pmt.t2co@gmail.com



شرکت حمل و نقل فجر جهاد

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

فجر جهاد

ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای در تمام نقاط کشور
ترمینال و دفتر مرکزی: تهران ۵ کیلومتر ۵ جاده ساوه ابتدای اسماعیل آباد
تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴
نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶
دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸
شعبه:
شعبه تهران: پایانه اکبرآباد غرفه شماره ۲۰۵-۶ ۵۵۲۹۵۸۹۳-۶ نمابر: ۵۵۲۹۵۸۹۵
شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶
شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶ شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۳۲۳۸۱۲۰
شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸
شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴
شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵ نمابر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷
www.fajr-jahad.com email:info@fajr-jahad.com



شرکت مسافربری
پیک صبا تهران
(تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:
۵۵۱۸۵۵۲۶
تلفن رزرو پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۴۱۵-۲۲
انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴
ترمینال غرب:
۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳
دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱
انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸
پارک سوار بهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا
۸۸۵۴۳۴۲۵-۶، ۸۸۵۴۳۴۲۷
دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵
www.peykesaba.net



حمل و نقل درون شهری
و برون شهری
T.B.T
(تی.بی.تی)

شرکت مسافربری
تعاونی شماره ۱۵
ترازوی بی تا ایلام
مدیریت: اصغر عینعلی پور ۳۶ ۳۴۱ ۳۴۱ ۹۱۸
ایلام: خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان
دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۳۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۶۴۹۲
اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۶۷۷۴۵
ترمینال: ۱-۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۰
انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۲
مهران: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۲
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۱
www.tbtilam.ir



شرکت مسافربری عدل
عدل فارس

شماره ثبت: ۵۲۸۲
تعاونی ۷
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۳۲۷۰۷۷۱
همراه مدیرعامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲
(محمد علی پیر احمدیان)
فروش اینترنتی
www.shiraz-adlco.ir



شرکت مسافربری
گیتی پیما کرج

مدیر مسئول: ناصر زارع
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳
کرج: ترمینال شهید کلانتری
تلفن: ۰۲۶-۳۲۷۱۶۹۱۴
۰۲۶-۳۲۷۰۱۸۱۳



شرکت تعاونی مسافربری
میهن نور آریا
زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹
مدیریت: عبدالله گمشادزهی
زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،
پایانه مسافربری 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



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit2 , No. 18 , Abbasi Anari Ave. , North Motahari St. ,
Darya Blvd. , Shahrak Gharb , Tehran / Iran

Tel: (+9821) 88569610 **Fax:** (+9821) 88569617

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.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



- 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
Tel: +9821 888 78 501-4 **Fax:** +9821 8977 7654

www.admiralline.com



Int'l Transport Logistics Services

add: No1, 8th Alley, Sarafraz (Daryai-e-Noor) ST,
Motahari Ave, Tehran, Iran

Tel: (+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 داریا (ماستورایب 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

هر روز

۶ کودک

مبتلا به سرطان

تحت حمایت محک
قرار می گیرند.

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

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

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

از اینکه به پیام ما توجه می کنید، سپاسگزاریم.

تلفن بازدید از محک: ۰۲۱-۲۳۵۰۱۲۱۰



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org



We would like hereby to introduce our company as one of the leading international transportation companies in Slovenia.

Our company was found in 2006 and we are having a very good experience in the transportation of any kind of commodities with a short transit time at the most competitive freight cost to Iran and vice versa.

Thanks to our long experience in transportation ,We are pleased to offer you the following services:

- Weekly groupage and full load service from all EU, Switzerland, Norway and Ex-Yugoslavia countries to Iran and vice versa,

- Oversized transport via Trieste port and Sofia Bulgaria,

-Transportation of different types of vehicles,

- Container service from all major European ports to Bandar Abbas and all other ports in Persian gulf,

- Air service to IKA, Shiraz and Mashhad Airport,

- Having Customs bounded warehouse in Ljubljana and being able to handle (repacking) cargo from all EU and non EU countries without paying import taxes,

-Distributing the customer cargos to whole EU according your orders,

- Having Import and Export customs clearance facilities, issuance of TBL, FBL , Cargo inspection service and all necessary shipping documents is a part of our expertise.

Please visit our Website for more information and do not hesitate to contact us if you require any further information

Mr.Velimir Glamocanin (CEO)
VIT Logistics d.o.o - WIT Logistics Ltd
Tel: + 386 152 49001
Fax: +386 152 49003
Mobile: +386 31 344 564
Skype: velimir.glamocanin
ICQ: 596-495-700
<http://www.wit.si/>
Email: vg@wit.si

این شرکت در سال ۲۰۰۶ در کشور اسلوانی تاسیس گردید، و ضمن برخورداری از پرسنل مجرب، آماده ارائه خدمات حمل و نقل با پایین ترین قیمت و کوتاهترین زمان حمل بین ایران و کلیه کشورهای اروپایی می باشد.
اهم زمینه های فعالیت این شرکت بشرح زیر می باشد:

- حمل بارهای گروپاژ و کامیونی کامل بصورت هفتگی از کلیه مبادی اروپایی شامل سوییس ، نروژ و یوگوسلاوی قدیم و غیره به ایران و بالعکس

-حمل و نقل بارهای با ابعاد بزرگ و کانتینری از طریق بندر Trieste و نیز از طریق صوفیه بلغارستان

- حمل و نقل انواع خودرو ها از کلیه کشور های اروپایی به ایران

- ارائه خدمات حمل کانتینری از بنادر بزرگ اروپایی به بندرعباس و دیگر بنادر در خلیج فارس

- ارائه خدمات هوایی به مقاصد فرودگاه های امام خمینی ، شیراز و مشهد

- برخورداری از انبارهای مسقف در شهر لوبلیانا و امکان انجام کلیه عملیات لجستیکی و بسته بندی مجدد کالاهای کشورهای اروپایی حوزه EU و نیز کالاهای خارج از حوزه کشورهای EU.

- انجام عملیات واردات و صادرات کالاها ، صدور TBL ,FBL ، و نیز ارائه خدمات بازرسی کالا در صورت لزوم .

در پایان جهت اطلاع بیشتر از زمینه فعالیت های این شرکت میتوانید به وب سایت این شرکت ([WWW.WIT.SI](http://www.wit.si)) مراجعه نموده و یا در صورت لزوم با ما تماس حاصل نمایید.

- کورش پناهی

مدیر بازاریابی خاورمیانه

تلفن: ۰۹۱۲۳۴۵۲۲۵۶

فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۰۰۳

ایمیل: kp@wit.si

شرکت دریایی

هدایت کشتی خلیج فارس



PERSIAN GULF PILOT
MARINE SERVICES CO.



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea

خدمات کلی :

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



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

IFL



شرکت حمل و نقل بین المللی ساپرا ترابر
Sapra Tarabar International Transportation Co.



Carrier-Forwarder

- ارائه دهنده خدمات تخصصی در زمینه صادرات، واردات، ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Door to Door شامل حمل و نقل مرکب، خدمات بیمه ای، بازرگانی و ترخیص کالا
- دارای نماینده های معتبر در آسیا، اروپا و خاور دور
- ارائه خدمات مشاوره ای و حمل کالای خاص



© + ۲۱۸۸۵۶۹۶۱۰
☎ + ۲۱۸۸۵۶۹۶۱۷

24 HOURS ۴۱۸۰۶

Email: Info@sapratarabar.com
WWW: www.sapratarabar.com

آدرس: شهرک غرب، بلوار دریا، خیابان مطهری شمالی، خیابان عباسی اناری پلاک ۱۸ واحد ۲