

نگارخانه

۱۵۰

۱۸۰۰۰ تومان

تیر ۱۵۶/۹۶ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابی

- سراب ایمنی
- ایمنی، مساله امنیتی نیست!
- حادثه خیر می‌کند
- چرخ‌دنده‌های ناموزون
- باز شدن جبهه صاحبان کالا
- در مسیر هوشمندی
- سیاست خلق نان‌خور اضافی
- تقابل مشتریان بی‌پول و خودروهای گران



کتمان



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

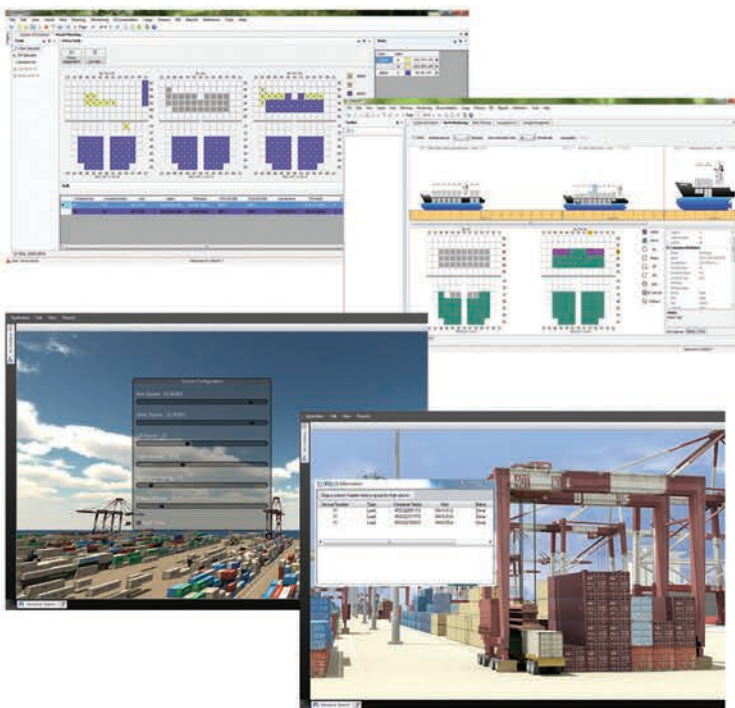
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

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

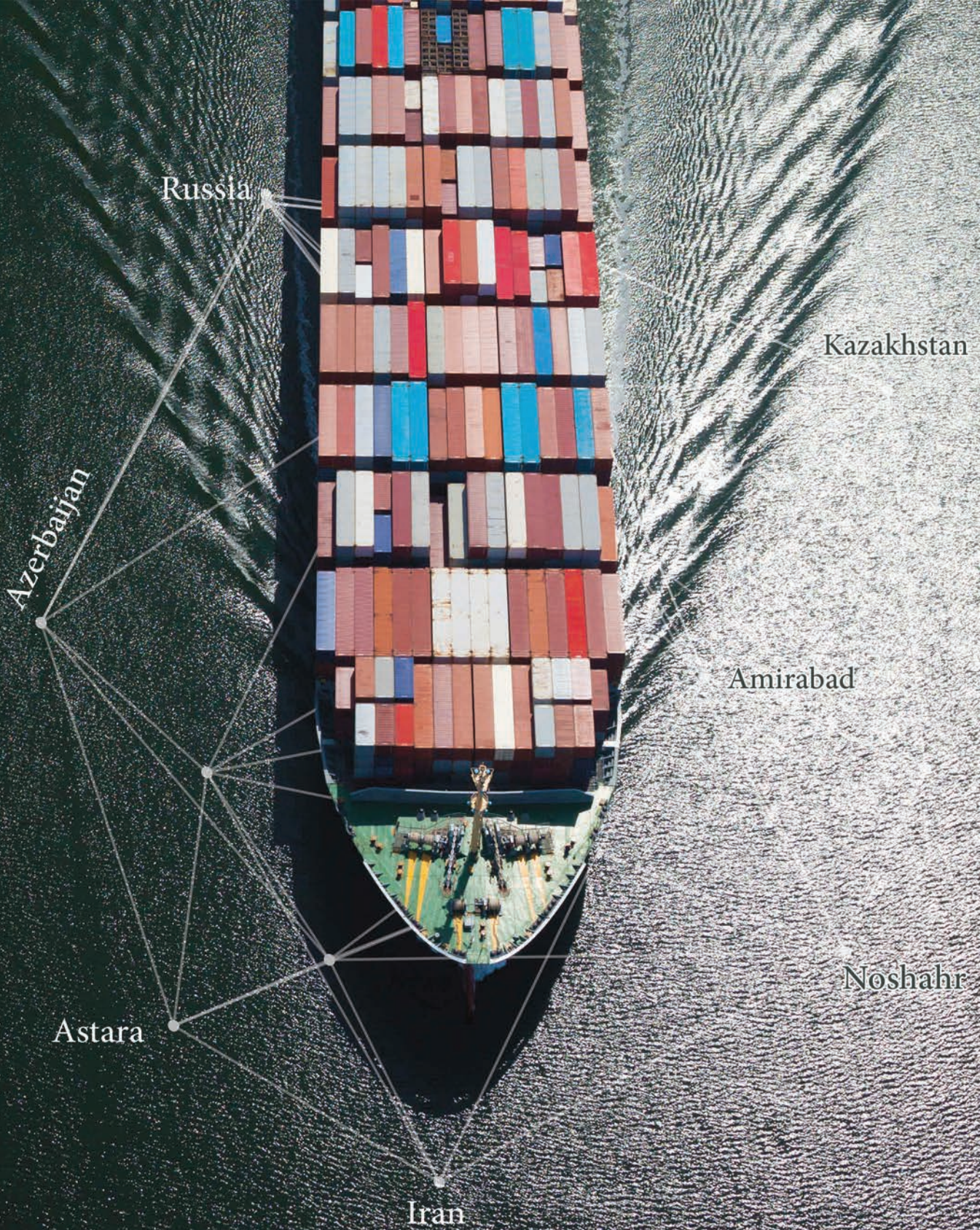
آدرس: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: www.rahyaab.ir

پست الکترونیک: info@rahyaab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲



“صحت، دقت و سرعت”

دفتر مرکزی: تهران: خیابان مطهری، تقاطع سه‌رودی،

شماره ۸۹ ————— تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۲۹۷

www.irsotr.ir

info@irsotr.ir



I R S O T R

شرکت چند وجهی امور حمل و نقل ایران و روسیه



(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)

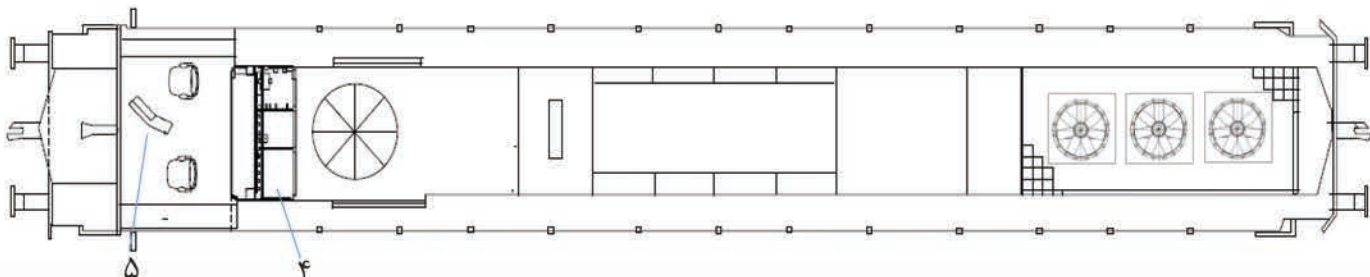
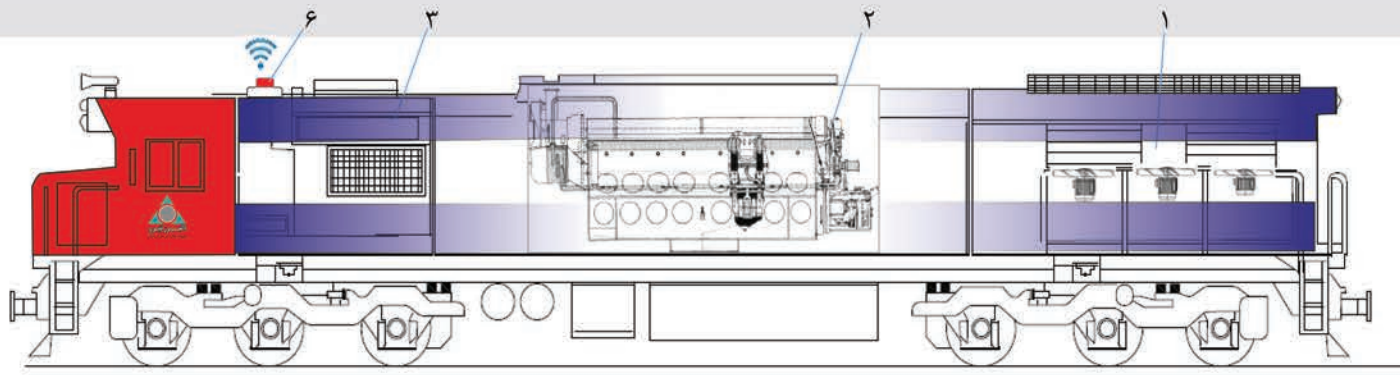
شعبه اهواز ۲۷-۳۳۹۰۷۵۲۵-۰۶۱ - شعبه بندرعباس ۳۳۵۶۳۴۳۲-۰۷۶
 شعبه اراک ۳۳۶۷۶۹۵۰-۰۸۶ - شعبه اصفهان ۳۳۸۶۲۷۴۰-۰۳۱
 شعبه بندرانزلی ۴۴۴۳۸۶۶۰-۰۱۳ - شعبه ارومیه ۳۲۷۲۳۸۳۰-۰۴۴
 شعبه سیرجان ۰۹۳۹۱۱۱۳۲۰۷ - شعبه اکبرآباد(تهران) ۲۲۹۰۷۹۰۷-۰۲۱

دفتر مرکزی: تهران، خ میرداماد، خ حساری - نبش کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲
 تلفن: ۲۲۲۷۸۷۲۳-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۹۰۵۸۹۳-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۷۹۰۷

info@gostareshttransport.com
 www.gostareshttransport.com

info@radintarabarasia.com
 www.radintarabarasia.com

پروژه های انجام شده و در دست اقدام شرکت البرز نیرو برای بهسازی و مدرنسازی لکوموتیوهای GT26C به تکنولوژی قرن بیست و یکم



۱) سیستم خنک کاری موتور دیزل: افزایش ۳۰٪ توان خنک کاری رادیاتورهای لکوموتیو با اضافه شدن فن سوم و قابلیت کارکرد تادمای محیط ۵۰ درجه سلسیوس

۲) گاورنر الکترونیکی: کنترل بهینه موتور با هماهنگی با سیستم کنترل لکوموتیو و حفاظت از اجزای گرانیقیمت موتور.

۲*) تجهیز موتور ها به سیستم کامان ریل: کاهش مصرف سوخت حداقل به میزان ۸ درصد بعلاوه مزایای پیش گفته برای گاورنر الکتریکی

۳) سیستم ترمز دینامیک گسترده: افزایش محدوده موثر ترمز دینامیک بهمراه افزایش توان و سلف لود کامل موتور بهمراه محافظت کامل از مقاومتها و فن دینامیک

۴) کابینت الکتریکال سیستم میکروپرسور: افزایش ضریب چسبندگی به میزان حداقل ۲۵ درصد نسبت به حالت اولیه، افزایش توان کششی تا ۱۰ درصد، کاهش اجزای الکترومکانیکی و افزایش زمان قابل توجه بین خرابیهای الکتریکی

۵) کابین و کنسول راننده: نوسازی کابین راننده با هدف افزایش رفاه لکوموتیوران با حفظ ملاحظات ایمنی و ارگونومی، استفاده از صفحات نمایش دیجیتال بهمراه بهبود دسترسی به فرامین کنترلی لکوموتیو.

۶) سیستم LRMS (سیستم پایش برخط): با نصب این سیستم ضمن کنترل لحظه به لحظه تمامی پارامترهای اجزاء مختلف لکوموتیو (۲۰۰ پارامتر) و اطمینان از سلامتی آنها امکان رصد موقعیت لکوموتیو و مسافت پیموده شده وجود خواهد داشت.



البرز نیرو

تجهیزات ناوگان ریلی (سهامی خاص)

www.alborzniroy.ir



منوی ویژه مراسم جشن
سمینار و همایش ، ختم



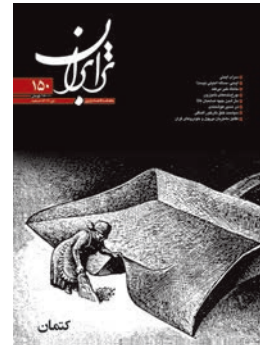


تلفن : ۲۲۲۹۳۷۵۶

 farmanieh_club

خیابان فرمانیه ، نرسیده به پاسداران ، شماره ۱۰

www.farmaniehclub.com



- صاحب امتیاز: شرکت ایرسوتر
- مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج نیا
- مدیر عامل: عامر آران
- تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران
- گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه نوری، آئوش رحام، محمد ساطعی، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک رضا ملک پور، محمدرضا منتظری، حوران دخت عمادزاده
- گزارشگران: بهاره بوذری، سپیده کریمی، ابراهیم زارع، بابک وفایی، ماهان هوشیار، مسعود زارع، علی محسنی
- آتلیه: محمد صادق بهشتی

- بازرگانی: شهریار اردلان، ساناز سفلاطون
- مدیر امور مالی: مریم حسین زاده
- امور مالی: نفیسه دلیلی واحد
- ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی
- انفورماتیک: سید حسین حسینی

- امور اشتراک: سحر یعقوبی
- روابط عمومی: بهناز قوام پور
- امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا

■ چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

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

تلفن: ۰۴۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۸۹۴۳۱۲-۸۸۹۲۵۹۳۷

دور دست از نزدیک

کتمان

... جرات می‌کنیم به باغبان بگوئیم آفتی را در دل شاخه‌ای در گوشه باغش دیده‌ایم، اما به سلاطین نمی‌توان گفت خوره‌ای در بساط حکومتشان وجود دارد؟ چرا سرپرست کارخانه می‌تواند به مالک آن اعلام کند فلان سقف در حال ریزش است، اما یک خلبان یا مدیر دایره پرواز واهمه دارد درباره وجود نقص حرف بزند؟ چرا مدیر او در پذیرش وجود نقص این پا و آن پا می‌کند؟ چرا مدیر ارشدتر آن را نفی می‌کند؟

گزارش اول

سراب ایمنی



روی کاغذ همه چیز درست است: مطابق مقررات ایکائو، براساس بخشنامه‌های داخلی، منطبق بر عقل سلیم... عقل سلیم؟! البته این یکی را نباید با اطمینان گفت. حداقل اهل پرواز چنین نمی‌گویند. نادیده‌ها، ناگفته‌ها و ناشنیده‌هایی زیر باند فرودگاه‌ها، در برج‌های مراقبت و در جلسات مدیریت صنعت هوانوردی کشور دفن شده است که گاهی استعاره قدیمی زبان پارسی را به یاد می‌آورد: سیخ شدن مو بر تن.

ترابری جاده‌ای

در مسیر هوشمندی



حدود پنج ماه از اجرای آزمایشی طرح جریمه هوشمند در محور قم-کاشان می‌گذرد. براساس این طرح نیاز به توقف وسایل نقلیه سنگین برای اعمال جریمه از بین می‌رود. در واقع رانندگانی که برای حمل کالا، بارنامه دریافت کرده‌اند به‌صورت سیستمی از ناوگان متخلف تفکیک می‌شوند و بدون توقف جهت کنترل بارنامه، تمام مسیر خود را طی خواهند نمود. در این طرح با کمک سیستم WIM که از آن با عنوان «توزین در حرکت» یاد می‌شود، وزن و همچنین تصویر ناوگان مشخص می‌گردد و اگر کامیونی حامل بار بدون بارنامه و یا دارای اضافه بار باشد، از طریق سیستم پلیس راهور با جریمه مواجه می‌شود.

تحولات گمرک

خرچنده‌های ناموزون

اخیرا اخبار مربوط به ایجاد صف‌های طولانی برای عبور کامیون‌های ترانزیتی در گمرک شهید رجایی به کرات از سوی فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی مطرح می‌شود. از یکی از کارگزاران گمرکی فعال در این بندر خواستیم تا از دید خدمات‌گیرندگان گمرکی، جزئیات بیشتری از دلایل کندی عملیات در این بندر در اختیارمان بگذارد. او عمده اعتراضات را در نحوه ارزیابی کانتینرها، اسکن ناوگان، مشکلات نرم‌افزاری سامانه جامع گمرکی، هوشمند نبودن، همراه با قطعی‌های مکرر سیستم فهرست می‌کند.

ترابری درون‌شهری

سبقت غیرمجاز!

۲۲ خرداد ماه مردم تهران در برنامه زنده تلویزیونی شبکه پنج سیما توانستند شاهد بهره‌برداری از خط هفت مترو باشند. اما ظاهراً آنچه در واقع اتفاق افتاد افتتاح شتابزده این پروژه به شکل ناقص و ناتمام و پس از ۲۷ ماه تأخیر بود. با این حال در روز افتتاح تقریباً همه سخنرانان در مراسم اصرار بر بیان این نکته داشتند که اگر هر کس از این پروژه یا پروژه‌های دیگر شهری انتقاد کند اغراض سیاسی دارد ... گزارشی از روند افتتاح و بهره‌برداری از این خط

سیاست خلق نان‌خور اضافی



۲۸ خرداد ماه جمعی از کارکنان شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه در داخل محوطه ساختمان اداری آن در تقاطع (پل کالج) تجمع کردند. آنان به آن چه «مدیریت نادرست مالی» شرکت مترو خواندند و همچنین عدم رسیدگی به مطالبه بازنشستگان، عدم اعمال سختی کار واحدهای دارای شرایط، پرداخت نشدن پاداش‌ها و کارانه، مشکلات صندوق مسکن، صندوق تعاون، قراردادهای سیاحتی و بیمه تکمیلی معترض بودند. به این بهانه گفت‌وگویی با چند نفر از معترضان انجام دادیم.

سیکل معیوب



اگرچه بحث واگذاری در راه‌آهن ایران از سال‌های ۸۰ و ۸۱ آغاز شد، اما این واگذاری در بخش‌های مختلف همواره با اما و اگرهایی همراه بوده است. مساله این است که بازگشت سرمایه در حوزه حمل ریلی گاه نزدیک به ۳۰ سال طول می‌کشد. بنابراین شاید تنها علتی که شرکت‌های خصوصی را کماکان در این صنعت نگه داشته است، تسهیلات ارزان قیمت باشد. در این بین، مشکلات لکوموتیواران سخت‌تر است. گفت‌وگویی با مدیرعامل شرکت البرز نیرو انجام دادیم.

محک ایمنی

در ایران هیچ موسسه‌ای برای امتیازدهی به وضعیت ایمنی خودروها وجود ندارد و آمارهای منتشر شده نیز آنچنان موثق نیستند و نمی‌توان با اطمینان کامل به آنها رجوع کرد. با این حال با باید به تجربیات شخصی دیگران اعتماد کرد و یا به امتیازات کسب شده از سوی موسسات تست ایمنی. در این گزارش، ایمنی خودروهای داخلی براساس معیارهای موسسات بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفته است.

صنعت خودرو

ترابری درون شهری



درباره حداقل‌ها

« نباید براساس شرایط کنونی قضاوت کنیم. یکسری موضوعات، سابقه در گذشته دارد و یک شبه هم برطرف نمی‌شود... اینها برش‌هایی از گفته‌های مدیرکل ایمنی سازمان هواپیمایی است. قابل پیش‌بینی بود که در گفت‌وگو با مدیران سازمان هواپیمایی به دلایل مختلف نمی‌توان انتظار صراحت چندانی داشته باشیم، با این حال توضیحات آنها کم‌وبیش بر بعضی مشکلات مرتبط با ساختارهای سازمانی صحنه می‌گذارد.



ایمنی، مساله امنیتی نیست!

بحران مدیریت، شعارهای تبلیغاتی بی‌ثمر، نداشتن چشم‌انداز توسعه، عدم شایسته‌سالاری و ... از جمله انتقاداتی است که از سوی بعضی کارشناسان در مورد عملکرد شرکت فرودگاه‌های کشور در حوزه ایمنی مطرح می‌شود. با این همه، مدیرعامل شرکت پشتیبانی قطعات هوایی کشور، نبود ساختار تشکیلاتی منسجم را مهمترین معضل شرکت فرودگاه‌های کشور می‌داند و معتقد است با وجود هرم مدیریتی ناکارآمد در فرودگاه، مظلوم‌ترین بخش و نخستین قربانی ایمنی خواهد بود.

حادثه خبر می‌کند!

طبق آخرین گزارش‌های باتا دو فرودگاه پرتردد ایران دومین و سومین فرودگاه خطرناک شناخته شده‌اند. این موضوع بهانه‌ای بود برای پیگیری ضریب ایمنی و امنیت فضای کشور. پای صحبت دبیر جامعه متخصصین مراقبت پرواز و عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه و ترویج ایمنی هوانوردی نشستیم. آنها معتقدند ریشه خطرات در محیط‌های عملیاتی را باید در اتاق‌های ستاد بخش‌های مختلف صنعت جست‌وجو کرد.

۳۰ ۵۴

۲۴ ۴۲

۱۴ ۴۹

ترابری دریایی



یک بومی بین‌المللی

شرکت اطلس راهبر دریا، شرکتی دانش‌بنیان در زمینه سیستم‌های مدیریت یکپارچه ناوگان دریایی است که اولین سیستم مدیریت یکپارچه شناور را در ایران طراحی و پیاده‌سازی کرده است. به گفته مدیرعامل شرکت « سیستم نرم‌افزار مدیریت کشتی ساختار مشخصی دارد؛ یعنی اگر شما می‌خواهید مدیریت کشتی را انجام دهید، باید در درون آن بحث عملیات، فنی، نگهداری و تعمیرات، مدیریت خدمه و اموال و انبار را بکنجانید. از این موارد ما دو مازول آن را داشتیم و سه مازول دیگر را هم به آن اضافه کردیم، مازول مدیریت عملیات و خدمه را نیز بهینه کردیم.»

باز شدن جبهه صاحبان کالا

اواخر خرداد ماه، کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران طی نامه‌ای به مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل و نقل و مدیریت بحران وزارت راه، با اشاره به اشکالات موجود در روش محاسبه و اخذ کرایه حمل بار با ناوگان خارجی موسوم به عوارض حق پرچم و شکوایه انجمن کشتیرانی، انجمن نساجی ایران و همچنین انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی، خواهان اصلاح روش‌ها به منظور کاهش هزینه‌های تمام‌شده نهاده‌های وارداتی شد. در همین ارتباط با نایب رییس انجمن سنگ آهن ایران و نائب رئیس انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی گفت‌وگو کرده‌ایم.



مثل یک ساعت!

آنچه خدمات‌گیرندگان گمرکی به عنوان دلایل کندگی و توقف عملیات ترانزیت عنوان می‌کنند، با معاون امور گمرکی در حوزه صادرات و ترانزیت گمرک شهید رجایی در میان گذاشتیم. او در مجموع منکر توقف ناوگان به دلیل عملکردهای گمرکی است؛ « من تقریباً بیست سال است که در این گمرک خدمت می‌کنم و از این مدت حدود ۱۸ سال را در حوزه ترانزیت فعالیت کرده‌ام؛ اما تاکنون موردی را به خاطر ندارم که به دلیل قطعی یا مشکلات سیستم، باری ۲۴ ساعت خوابیده باشد. من با قاطعیت می‌گویم که این مساله غیرممکن است...»

ترابری ریلی

... بسیار خوشبین هستم

«فعال‌سازی کریدورهای جدید یکی از مهمترین مواردی است که ما برای توسعه بازار صادراتی و وارداتی خودمان دنبال می‌کنیم و امیدوار هستیم ظرف یک سال آینده شاهد نتایج این پیگیری‌ها باشیم.» رییس کمیته ترانزیت راه آهن از آخرین تحولات و سیاست‌گذاری‌های لازم برای رونق بیشتر ترانزیت ریلی از جمله راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای، بهسازی خطوط، متنوع کردن کریدورهای ترانزیتی و رقابت‌پذیر شدن تعرفه‌ها خبر داده است.



ایرلاین‌ها چگونه مسافری را به خود وفادار می‌کنند؟

تلاش برای جلب وفاداری مسافری یکی از برنامه‌های اصلی ایرلاین‌ها جهت حفظ مشتریان خود است. مدیریت ارتباط با مشتری (CRM) یکی از مباحثی است که هدف آن توانمند کردن سازمان برای مدیریت بهتر مشتریان از طریق معرفی فرآیندها و خدمات مختلف برای جلب اعتماد آنها است. از جمله تکنیک‌های مورد استفاده در مدیریت ارتباط با مشتریان توسط ایرلاین‌ها، ایجاد باشگاه مشتریان است. در این مطلب خلاصه‌ای از خدمات باشگاه مشتریان ایرلاین‌های داخلی و خارجی را ارائه می‌دهیم.

ترابری هوایی

نقش هرج و مرج بر بوم آسمان



پس از آنکه دونالد ترامپ به مقام ریاست جمهوری ایالات متحده آمریکا رسید، اقدامات زیادی را به بهانه افزایش تمهیدات امنیتی در آمریکا صورت داد که بخشی از آنها تأثیرات زیادی بر صنعت هوانوردی جهان داشت. این در حالی است که اگر هر یک از تکه‌های این پازل را کنار یکدیگر قرار دهیم، یک نقاشی به سبک دادنیسم را مشاهده می‌کنیم که یکی از واضح‌ترین برداشتهای آن، برنامه‌های طراحی شده برای هدف قرار دادن ایرلاین‌های برتر جهان در منطقه خاورمیانه است. در مطلب حاضر به دلایل اقتصادی که در پشت سیاست‌های به ظاهرا سیاسی آمریکا وجود دارد، نگاهی داشته‌ایم.

۱۱۱ ۱۰۴

۱۱۴ ۹۱

۱۰۰ ۹۴

سرمایه‌گذاری



افزایش ۶۴ درصدی ورود سرمایه خارجی به ایران

بر اساس گزارش آنتکاد، ایران گرجه در سال‌های اخیر و به دلیل اعمال تحریم‌ها، روند نزولی را در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی طی کرد، اما با اجرای برجام، راه برای ورود سرمایه‌گذاری خارجی همپا شده است؛ در گزارش جدید آنتکاد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور طی سال ۲۰۱۶ در مقایسه با سال گذشته ۶۴ درصد رشد نشان می‌دهد، هر چند این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با میزان سرمایه ورودی خارجی در سال ۲۰۱۲ همچنان فاصله‌ای ۱ میلیارد و ۲۹۰ میلیون دلاری دارد.

در تکاپوی قبولی ناپلئونی

زیرساخت‌های کارآمد همواره یکی از شروط رقابت‌پذیری بنگاه‌های تولیدی در عرصه کسب و کار به شمار می‌روند. از جمله این زیرساخت‌ها می‌توان به برخورداری کشورها از شبکه مناسب بودن کیفیت جاده‌ها و شاهراه‌ها، خطوط راه‌آهن مدرن، بنادر مجهز و خطوط هوایی منظم اشاره کرد. در این گزارش به دنبال آن هستیم تا وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشورهای منطقه را مورد بررسی قرار دهیم.



تقابل مشتریان بی‌پول و خودروهایی گران

براساس گفته‌ها و شنیده‌ها، چالش‌هایی از جمله قیمت، داخلی‌سازی و صادرات در راس مسائل مهم همکاری‌های جدید است. ذی‌نفعان بزرگی چون مدیران، سهامداران و مسوولان بیشتر دغدغه داخلی‌سازی و صادرات را در اولویت می‌بینند، اما بزرگترین گروه مخاطبان یعنی مشتریان، پیگیر قیمت خودروهای جدیدی هستند، اما هنوز تولید هیچ خودرویی با قیمت کمتر از این رقم قطعی نشده است!

در یکسال گذشته ۲ شرکت بزرگ کشتیرانی با مالکیت یا مدیریت ۹۸ و ۱۰۵ فروند کشتی
اعلام ورشکستگی نمودند

سیاهچاله غرق شرکت‌های کشتیرانی قابلیت بیمه شدن ندارد



شرکت بر و بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی

نماینده خطوط WAN HAI

www.iranlandsea.com



شرکت کشتیرانی خود را
آگاهانه انتخاب کنید

کتمان

روی کاغذ همه چیز خوب بود: یک ارتش صد هزار نفره، توپ‌های انگلیسی، تفنگ‌های نو و برق افتاده، هواپیما و حتی ناو جنگی. از زمان نادر به این سو کسی اینقدر احساس اطمینان به نفس نکرده بود. در دوران فتحعلی شاه، ارتشی که حدود یک دهه در مقابل روسیه قدرتمند تزاری مقاومت کرده بود، شماری ۲۰ هزار نفره داشت، حال با این ارتشی که تعداد نفرت آن به ۵ برابر می‌رسید، حتما کسی را یارای مقاومت یا سودای حمله نبود.

اما این توهمی بیش نبود. روز واقعه که رسید، به قول برخی تاریخ‌نویسان، ارتش شاهنشاهی طی چند ساعت از شمال و جنوب از هم پاشید، نه ساز و برگی ماند و نه استراتژی و تاکتیکی. در خراسان واهمه و ازهم‌پاشیدگی آنقدر شدید بود که معروف است فرماندهان از طریق کویر چنان به سرعت گریختند که سر از کناره‌های خلیج فارس درآوردند... تا پادشاه به خودش بجنبند، روس‌ها و انگلیسی‌ها از شمال و جنوب به دروازه پایتخت رسیده بودند و فرمان عزل و تبعیدش صادر شده بود. گریز و تسلیم ارتش ایران در مقابل ارتش متفقین، از فصول تلخ و عبرت‌آمیز تاریخ معاصر است. در تاریخ آمده که رضا خان با دیدن این وضع شلاق و سپس شمشیر کشید و به جان امرای ارتش خود افتاد و عده‌ای را راهی مریضخانه کرد.

برخی از این امرای همان‌هایی بودند که به هشدارهایشان توجه نشده بود. برخی کسانی بودند که جرات نکرده بودند آنچه را درباره وضع ارتش نوین فهمیده بودند به زبان آورند. حتی سپهبد امیراحمدی، امیرمورد علاقه رضاخان، این را که اوضاع ارتش خراب است و از درون پوسیده، فقط به کسانی که معتمد می‌دانست اظهار می‌کرد و نه به شاهی خودشیفته که طاقت شنیدن نداشت. تصور مستبد از خودش و دستاوردهایش قابل خدشه توسط عناصر فرودست نیست. فرودستان دستگاه دولت باید سکوت پیشه کنند.

چرا جرات می‌کنیم به باغبان بگویم آفتی را در دل شاخه‌ای در گوشه باغش دیده‌ایم، اما به سلاطین نمی‌توان گفت خوره‌ای در کنج محبوب‌ترین تکه از بساط حکومتشان وجود دارد؟ چرا یک سرپرست کارخانه می‌تواند به راحتی به مالک آن اعلام کند فلان سقف در حال ریزش است، اما یک خلبان یا مدیر دایره پرواز یک فرودگاه واهمه دارد درباره وجود نقص ریسک‌آفرین در تاسیسات حرف بزند؟ چرا مدیر او در پذیرش وجود نقص این پا و آن پا می‌کند؟ چرا مدیر ارشدتر اساسا آن را نفی می‌کند؟ همینطور که بالا می‌رویم و به حضور پادشاه می‌رسیم، اشاره به وجود نقص به گناه تبدیل می‌شود؟

همیشه یک نفر هست که نباید نقص‌ها را به خاطرش آورد، چون در حال نیل به بزرگترین دستاوردهای تاریخ بشر یا یک ملت است. یکی دارد عظمت دوران عثمانی را بازسازی می‌کند، دیگری دوران هخامنشی را، یکی بزغاله مصنوعی می‌رویاند، یکی دیگر ماهواره هوا می‌کند یا زبانم لال در حال ساخت هواپیمای پهن‌پیکر است... و بنابراین نباید به خاطر مسائل پیش‌پافتاده مزاحمش شد. وقتی به چنین کارها و اقدامات لوکس و مشعشعی مشغولی، خشمگین خواهی شد از اینکه شوخ پیش چشمت بیاورند. هرچند فرق است بین باغ آن باغبان و مُلک آن مُلک که نقصانش می‌تواند زبان یک ملت باشد، اما راستش در ناکجاآبادها همه ما همان شیخ بوسعید مهنه هستیم: دوست نداریم دلاک‌ها چرک پشت ما را پیش چشمان آورند. زنجیره‌ای از پنهانکاری، ندیدن، نگفتن و نشنیدن، تا زمان فاجعه واقعه. مسبب آن آشکارا استبداد است، هرچند مقصر آن را معمولاً این مدیر یا آن مسوول می‌دانیم.

بین اراده قدرت و قدرت مدیریت، رابطه‌ای کاملاً معکوس وجود دارد. تفاوتی نمی‌کند رضاخان باشی یا کس دیگر. در همه ناکجاآبادها اراده بر عقل حکمفرماست.



آیا فرودگاه‌های ما ایمن هستند؟

سراب ایمنی

روی کاغذ همه چیز درست است: مطابق مقررات ایکائو، براساس بخشنامه‌های داخلی، منطبق بر عقل سلیم... عقل سلیم؟! البته این یکی را نباید با اطمینان گفت. حداقل اهل پرواز چنین نمی‌گویند. نادیده‌ها، ناگفته‌ها و ناشنیده‌هایی زیر باند فرودگاه‌ها، در برج‌های مراقبت و در جلسات مدیریت صنعت هوانوردی کشور دفن شده است که گاهی استعاره قدیمی زبان پارسی را به یاد می‌آورد: سیخ شدن مو بر تن.

عوامل فنی باعث می‌شدند که هواپیما سقوط کند یا بخش‌های مختلف هواپیما دچار نقص فنی شود. این عصر از سال ۱۹۰۰ تا ۱۹۶۰ ادامه پیدا می‌کند. در این عصر ایکائو هواپیماها را از نظر فنی و تکنیکی ارتقا می‌دهد و نقایص را شناسایی و برطرف می‌کند تا این که در سال ۱۹۵۰ شیب سوانح - که نقص فنی عامل اصلی آن بوده - به سمت پایین می‌آید.

سپس از اوایل سال ۱۹۵۰ تا اواسط سال ۱۹۷۰ ایکائو عصر دیگری را برای ایمنی تعریف می‌کند که عصر عوامل انسانی است. در این عصر طبق گزارشات ایکائو، این عوامل انسانی هستند که باعث سقوط هواپیما می‌شدند یا سانحه ایجاد می‌کردند. بنابراین روی عوامل انسانی کار می‌کند و در این زمینه نیز به نتایج خوبی می‌رسد و باز هم شیب سوانح را در بحث عوامل انسانی کاهش می‌دهد.

عصری که ما در آن قرار داریم و از اواسط سال ۱۹۹۰ شروع شده، عصر عوامل سازمانی است. ایکائو معتقد است که امروزه سازمان‌ها هستند که موجب سانحه هواپیما می‌شوند و نقش موثری در بروز سوانح دارند. در ادامه صحبت‌ها به این موضوع اشاره خواهیم کرد که چگونه یک تصمیم در سازمان، ایمنی را در فرودگاه، صنعت و ایرلاین تحت تاثیر خود قرار می‌دهد.

ترابران: منظور شما از این که ما نمی‌دانیم کجای کار هستیم، چیست؟ آیا منظور شما این است که تکلیف ما با هیچ کدام از این سه دوره مشخص نیست؟

■ **رحیمی:** دو عامل در ایمنی بسیار مهم است؛ یکی فرهنگ و دیگری فرآیند ایمنی. شخصی که در این صنعت فعالیت می‌کند؛ چه در بخش شرکت هواپیمایی، چه در بخش فرودگاه، چه در بخش سرویس‌های ترافیک هوایی، اگر بداند که واقعا کجا قرار گرفته و در چه صنعتی کار می‌کند و این صنعت چقدر اهمیت دارد، به مرور دچار تغییر نگرش و بینش می‌شود. گاهی کارمندهایی که در این صنعت مشغول به کار هستند، اصلا نمی‌دانند که این صنعت؛ هم به لحاظ گردش مالی و هم به لحاظ اهمیت استراتژیک، چه جایگاهی دارد و چگونه باید با آن برخورد کنند. ما در یک کارخانه تولیدی کار نمی‌کنیم که اگر یک قطعه خراب شد، آن را دور بیندازیم و برویم سراغ قطعه جایگزین. این قطعه اگر در حین پرواز خراب شود، ممکن

سقوط هواپیما، تصادف اتومبیل نیست

حادثه خبر می‌کند!

باخبر شدیم براساس آخرین گزارش‌های یاتا درباره فرودگاه‌های خطرناک (به لحاظ ایمنی) در خاورمیانه، دو فرودگاه پرتردد ایران یعنی مشهد و شیراز، دومین و سومین فرودگاه خطرناک شناخته شده‌اند. این خبر بهانه‌ای بود برای پیگیری ضریب ایمنی و امنیت فضای کشور. سعی ما این بود که موضوع را طی یک نشست تخصصی مورد بررسی قرار دهیم، اما علی‌رغم تمامی تلاش‌ها موفق به این کار نشدیم. بنابراین گفت‌وگوها به طور مجزا صورت گرفت. در گفت‌وگوی حاضر پای صحبت مهندس امیرحسین رحیمی، دبیرکل جامعه متخصصین مراقبت پرواز ایران و کاپیتان مسعود میلانی، عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه و ترویج ایمنی هوانوردی نشستیم. آنها معتقدند ریشه خطراتی که در محیط‌های عملیاتی وجود دارد، باید در اتاق‌های ستاد بخش‌های مختلف صنعت جست‌وجو شود. به گفته آنها تفکر حاکم در کشور ما، فرودگاه ما، ایرلاین ما و حتی در بخش حاکمیتی و رگولاتوری ما، یک تفکر واکنشی است که در تمام دنیا منسوخ شده است؛ نه ایمنی پیش‌بینانه و یا حتی پیشگیرانه.

در فرودگاه، چه در ایرلاین و چه در شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات زمینی، با چالش‌های فعلی در صنعت روبه‌رو است؛ این است که ما اصلا نمی‌دانیم کجا هستیم و کجا کار می‌کنیم، نمی‌دانیم که در چه صنعتی هستیم، در یک کارخانه تولیدی کار می‌کنیم یا در یک شرکت خدماتی. ایکائو برای این که دلیل اهمیت ایمنی را نشان دهد، در سند ۱۰۰۰۴ خود آمار بسیار خوبی ارائه می‌دهد؛ می‌گوید این صنعتی است که به طور مستقیم و غیرمستقیم ۵۷۶ میلیون نفر در آن کار می‌کنند. این آمار را می‌دهد تا بدانیم که کجا هستیم و کجا کار می‌کنیم. این صنعت دو تریلیون دلار در تولید ناخالص جهانی نقش دارد و سالانه ۲/۵ میلیارد مسافر از طریق این صنعت جابه‌جایی شوند و سهم کارگو از این آمار ۵/۳ تریلیون دلار است. مسلم است که در صنعتی با این حجم فعالیت و دامنه کاری، ایمنی باید در رأس همه کارها باشد. درک این مطلب در همه جای دنیا بسیار مهم است. اما بیایید ببینیم اساسا ایمنی در این صنعت چگونه شروع شده است؟ ایکائو سه دوره برای ایمنی در صنعت هوانوردی تعریف می‌کند: عصر اول، عصر تکنیکال یا عوامل فنی است؛ در آن عصر

ترابران: از نظر شما فرودگاه‌های ما از نظر ایمنی در چه شرایطی قرار دارند؛ چه از نظر نشست و برخاست، چه از نظر تجهیزات ناوبری و فضای پروازی و...

■ **امیرحسین رحیمی:** اول از همه باید توضیح بدهم که من دبیر کل صنف مراقبت پرواز ایران هستم. ۲۵ سال در این صنعت سابقه کار دارم که ۲۳ سال از آن در مراقبت پرواز بوده و پست‌های اجرایی بسیاری داشتم. در این ۲۳ سال اخیر هم در فرودگاه مهرآباد بوده‌ام و تقریبا تمام سلسله مراتب اداری را پله‌پله بالا آمده‌ام و مانند بعضی از مدیران به صورت آسانسوری ارتقا نیافته‌ام. از کارشناس شروع کردم، کنترلر بودم، کارشناس مسئول، معاون و رییس اداره، معاون مدیر کل و مدیر. بنابراین از نزدیک با مشکلات آشنا هستم و از دور دستی بر آتش ندارم.

و اما در مورد ایمنی در فرودگاه‌ها. این بحث بسیار مهمی است و بحث روز ایکائو نیز هست. ایکائو چهار هدف را در دنیا و کشورهای عضو دنبال می‌کند؛ اولین هدف آن ایمنی، دوم امنیت، سوم کارایی و چهارمین هدف، حفظ محیط زیست است. به عقیده من یکی از دلایلی که ایمنی؛ چه

■ امیرحسین رحیمی: عصری که ما در آن قرار داریم و از اواسط سال ۱۹۹۰ شروع شده، عصر عوامل سازمانی است. ایکائو معتقد است دیگر عصر عوامل انسانی و نواقص فنی در این صنعت به پایان رسیده و امروزه سازمان‌ها هستند که نقش موثری در بروز سوانح دارند

■ ... ایکائو به هیچ‌وجه تفکر واکنشی در خصوص ایمنی و کاری که ما انجام می‌دهیم ندارد. این تفکر سال‌هاست کنار گذاشته شده که شما منتظر باشید هوایما به زمین برخورد کند، بعد بگویید خلبان مقصر بوده و از فردا برای او آموزش بگذارید، دستگاه کنترل ترافیک هوایی خراب بوده و فردا یک دستگاه بخرید

است جان صدها نفر را در همان لحظه به مخاطره بیندازد. به همین دلیل است که ایکائو می‌گوید توجه کنید که کجا هستید و کجا کار می‌کنید.

این بینش در بسیاری از بخش‌های این صنعت وجود ندارد. دیگر عصر عوامل انسانی و نواقص فنی در این صنعت به پایان رسیده و امروز تصمیم‌سازان هستند که باعث سوانح هوایی می‌شوند. ایکائو روی این مساله بحث‌های بسیاری داشته است. چرا امروز فرودگاه مهم است؟ زیرا ایکائو دیگر در آسمان دغدغه‌ای ندارد. از جولای ۲۰۰۲ که دو هوایما در اورلینگن (DLH 767) و توپولف بشتکین ایرلاین) با هم برخورد کردند، ما دیگر هیچ سانحه‌ای در آسمان نداشتیم؛ یعنی هیچ دو هوایمایی روی آسمان هم برخورد نکردند و ایکائو دیگر در آسمان دغدغه‌ای به لحاظ ارتقای سیستم‌های نظارتی و تجهیزات داخل هوایما ندارد. در حال حاضر دغدغه ایکائو تنها فرودگاه، باند و ایمنی باند است و این را به عنوان اولین هدف در استراتژی ۱۵ ساله خود تعریف می‌کند.

■ کاپیتان مسعود میلانی: همان‌طور که مهندس توضیح دادند، در همه صنایع سه عامل وجود دارد؛ ابزار، قوانین و نیروی انسانی. از دید من به عنوان یک خلبان، این مساله جای خوشحالی دارد که قوانین هوانوردی قوانینی بین‌المللی است؛ یعنی ما به هیچ وجه نمی‌توانیم در ساختار آن ورود کنیم؛ وگرنه در این بخش‌ها هم دچار مشکل می‌شدیم. ما در اجرای قوانین و استفاده از ابزار مشکل داریم، آن هم در صنعتی که عوامل محیطی در آن بسیار متنوع است؛ از تغییرات آب و هوایی، دما، فشار و جهت باد گرفته تا نفراتی که در مرکز کنترل، در هوایما و در مدیریت با هم کار می‌کنیم.

چیزی که به نظر من ضعف ما محسوب می‌شود، عامل انسانی و تاثیر حضور نیروی انسانی در صنعت است. در مورد دو فرودگاه مشهد و شیراز که براساس گزارش‌های یاتا جزو فرودگاه‌های خطرناک شناخته شده‌اند؛ اگر اشتباه نکنم، شیراز به دلیل شرایط جغرافیایی و مشهد به دلیل نوع ساختار فرودگاهی خطرناک محسوب می‌شود؛ اما نکته اینجاست که فرودگاه‌های بسیار خطرناک‌تری از لحاظ جغرافیایی در دنیا وجود دارد که نام آنها در این لیست ذکر نشده است. چرا؟ چون در آنجا براساس دستورالعمل‌های بسیار دقیق و فکر شده عمل می‌کنند. به عنوان نمونه، در سوییس

فرودگاهی داریم که بسیار خطرناک است؛ زیرا در یک دره واقع شده و ورود به این دره مستلزم عبور از سه دره دیگر است، اما با استفاده از دقیق‌ترین تجهیزات و به کمک نیروی انسانی کاملاً حرفه‌ای و آموزش‌دیده برای کار در چنین فرودگاه‌هایی، هوایماها به راحتی در آنجا نشست و برخاست می‌کنند.

شما پرسیدید ما در کدام مرحله مشکل داریم. من می‌گویم از شرکت‌های هوایمایی تا نهاد ناظر. آیا شرکت‌های هوایمایی ما بیش از نسبت به اهمیت ایمنی در این صنعت دارند؟ آنها حتی در مورد کار اقتصادی خودشان هم دارای هدف مشخص و برنامه نیستند. پایین‌ترین راندمان اقتصادی در دنیا متعلق به صنعت هوانوردی است. چگونه در کشوری که صنعت ساخت‌وساز، بالای صد درصد سود دارد، این تعداد متقاضی برای ورود به این صنعت پرسرریک وجود دارد؟ من جوابی برای این سوال ندارم، اما می‌توان مطمئن بود- همان‌طور که آقای رحیمی گفتند- این سرمایه‌گذاران به اهمیت جایگاه و ریسک صنعتی که به آن ورود کرده‌اند واقف نیستند. ما شرکت‌های بسیار زیادی را داشته‌ایم که وام گرفتند، هوایما خریدند، نفرات استخدام شدند، اما هوایما پروازی نداشته، شرکت ورشکست شده و اکنون هوایمای آن شرکت، گوشه فرودگاه پارک شده است!

ما ۲۴ شرکت هوایمایی داریم، اما برای پرواز به خارج از این مملکت شاید تنها چهار شرکت تلاش می‌کنند. چرا؟ مطمئن باشید همه آنها مشتاق به‌دست آوردن پول پروازهای خارجی هستند، اما وارد بازی استانداردهای آن نمی‌شوند؛ چون نمی‌توانند استانداردهای لازم برای این کار را به دست آورند.

این نگاه مدیریتی ما است که مشکل دارد. فرض کنید فرودگاهی وجود دارد که یک شرکت هوایمایی طبق یک استاندارد مشخص می‌گوید من تحت این شرایط نمی‌توانیم به چنین فرودگاهی پرواز داشته باشم، یک شرکت دیگر می‌گوید من می‌روم و به این دلیل که قبول می‌کند به آن فرودگاه پرواز کند، توسط مطبوعات و خبرنگاران و صدا و سیما مورد تحسین قرار می‌گیرد، اما هیچ شخصی از کسی که حاضر به پرواز به آن فرودگاه نبوده سوال نمی‌کند که چرا به آن فرودگاه نرفت.

گاه یک فرودگاه ساخته می‌شود، بعد برای این که توجیه ساخت پیدا کند، باید برای آن پرواز



■ **رحیمی: می‌گویید ایمنی مانند آبشار است؛ اگر در آن بالا این تفکر وجود نداشته باشد، آب پایین نخواهد ریخت. تعهد مدیریت مهمترین چالش ایمنی در تمام دنیا است. اگر این مساله وجود نداشته باشد و اگر اعتقاد عملی به ایمنی وجود نداشته باشد، ما در مورد ایمنی هیچ کاری نمی‌توانیم انجام دهیم**

■ **ایکائو می‌گوید وقتی یک هواپیما سانحه می‌دهد، قبل از آن، صدها بار مقررات زیر پا گذاشته شده است، استانداردها نادیده گرفته شده، تخلفی صورت گرفته و بعد در نهایت یک سانحه اتفاق می‌افتد. ایکائو می‌گوید به ازای هر ۶۰۰ حادثه و رویداد، یک سانحه رخ می‌دهد**

آن از بالا به سمت پایین می‌آید، اگر در آن بالا این تفکر وجود نداشته باشد، آب پایین نخواهد ریخت. تعهد مدیریت مهمترین چالش ایمنی در تمام دنیا است. اگر این مساله وجود نداشته باشد و اگر اعتقاد عملی به ایمنی وجود نداشته باشد، ما در مورد ایمنی هیچ کاری نمی‌توانیم انجام دهیم.

ایکائو پس از ۵۰ سال که ۱۸ انکس (Annex) و ۲۵۰ Document منتشر کرده که وجوه مربوط به ایمنی در تک تک آنها بسیار پررنگ است و تماما منتج به ایمنی پرواز، ایمنی هواپیما و ایمنی فرودگاه‌ها شده است، به این نتیجه رسید که هنوز کافی نیست، بنابراین در سال ۲۰۰۳ انکس ۱۹ و Document ۹۸۵۹ را منتشر کرد و سپس سند ۱۰۰۰۴ را که در واقع برنامه ایمنی جهانی است. در این سند، یک استراتژی ۱۵ ساله تا سال ۲۰۲۷ برای دنیا تعریف و کشورها را متعهد کرده است که براساس این استراتژی عمل کنند.

حال این استراتژی در چه راستایی است؟ تبیین یک سیستم ایمنی پیشگیرانه و آینده‌نگر؛ در حالی که تفکر حاکم در کشور ما، فرودگاه ما، ایرلاین ما و حتی در بخش حاکمیتی و رگولاتوری ما، یک تفکر واکنشی وجود دارد که در تمام دنیا منسوخ شده است؛ زیرا بهای تفکر واکنشی خون انسان‌ها است. وقتی سانحه‌ای در ایران رخ می‌دهد و کسی کشته نمی‌شود، می‌گوییم به خیر گذشت و وقتی کسی جانش را از دست می‌دهد، می‌گوییم عمرش تمام شده بود! شعاری هم که همه ما در همه جا می‌بینیم و سر می‌دهیم این است که «سانحه خبر نمی‌کند» در حالی که کاملا برعکس است. اتفاقا سانحه خبر می‌کند.

ایمنی که ایکائو در مورد آن صحبت می‌کند و این اسناد را براساس آن تبیین کرده، ایمنی پیشگیرانه و در نوع پیشرفته‌تر آن ایمنی پیش‌بینانه است. امروز در ایکائو تیمی به نام FAST به معنای Future Aviation Safety Team تشکیل شده است. این تیم پیش‌بینی می‌کند که تا ۱۰ سال دیگر احتمال دارد این صنعت با چه خطراتی مواجه شود؛ چه در ایرلاین، چه در فرودگاه و چه در کنترل ترافیک هوایی. آنها می‌گویند ما باید به دنبال آن چیزی باشیم که نمی‌دانیم چیست و در آینده به عنوان خطر در صنعت خود را نشان خواهد داد. ایکائو به هیچ وجه تفکر واکنشی در خصوص ایمنی و کاری که ما انجام می‌دهیم ندارد. این تفکر سالیان سال است که کنار گذاشته شده که

بگذاریم، حال که پرواز گذاشتیم، باید برای آن مسافر تولید کنیم، حال که می‌خواهیم مسافر برای آن تولید کنیم، یک شرکتی از آن حمایت می‌کند، بعد یک شرکت ساخته می‌شود که به این فرودگاه سرویس بدهد که این دیگر بدتر از بد است.

ترابران: آیا ما در زمینه ابزار، تجهیزات و امکانات ناوبری مشکلی نداریم؟

■ **میلانی:** طبیعتا به دلیل تحریم و محدودیت‌هایی که برای ما برقرار شد، مشکلات بسیاری داریم، اما اجازه بدهید یک مثال ساده بزنم، مشکل حوادث رانندگی در خیابان‌های ما عدم تولید و فروش خودروهای آنچنانی و لوکس مانند پورشه و بنز نیست، مشکل کسی است که می‌خواهد پشت آن پورشه و بنز بنشیند، اگر بخواهد با پورشه از وسط جدول رد شود، رد می‌شود، اگر بخواهد آن ماشین را در پیاده‌رو پارک کند، پارک می‌کند...

■ **رحیمی:** در بحث فرودگاه، باید ببینیم در کدام بخش سانحه بیشتر است و بعد سراغ آن بروید. اکنون سوانحی که در فرودگاه اتفاق می‌افتد به تجهیزات ناوبری ارتباطی ندارد. این در تمام آمارهای ایکائو و دفتر منطقه‌ای موجود است، امروزه دیگر سیستم‌های ILS یعنی Instrument Landing System یا VOR باعث سقوط هواپیما نمی‌شوند. طبق تحقیقاتی که یاتا در خاورمیانه، آفریقا و آسیا پاسیفیک در خصوص ایمنی و سیستم‌های مدیریت ایمنی انجام داده، معلوم شده مهمترین عامل سوانح، عدم استقرار سیستم مدیریت ایمنی است، این همان نکته‌ای است که کاپیتان میلانی به آن اشاره کردند و اینکه تعهد مدیریت (Management Commitment) در قبال ایمنی وجود ندارد.

اگر شما این شرط را در سیستم خود نداشته باشید، امکان ندارد که در ایمنی بتوانید حتی یک میلیمتر حرکت کنید. وقتی اعتقاد عملی و قلبی به این مساله وجود نداشته باشد، راه به جایی نخواهید برد. به همین دلیل است که در اسناد ایکائو اعلام می‌شود که این مدیر ارشد یک فرودگاه است که به صورت مستقیم در ایمنی عملیات مسوول است. درست است که همه افراد در قبال ایمنی مسوول هستند، ولی یک مدیر وظیفه خطیرتری دارد. او که پول، منابع، اختیار و قدرت دارد، باید پاسخگو باشد، در حالی که این مساله هنوز برای ما جا نیفتاده است.

می‌گویید ایمنی مانند آبشار است؛ یعنی تفکر

■ **رحیمی: ما در صنعت هوانوردی کشور و در فرودگاه‌هایمان فرآیندهای ایمنی نداریم یا اگر وجود دارد معیوب بوده و مبتنی بر سیستم مدیریت ایمنی نیست. ما رویدادهای مشابه بسیاری در کشور داریم. در برخی بخش‌ها و حتی فرودگاه‌ها چندین مورد حادثه و سانحه داشتیم که عامل همه آنها یک چیز بوده است. این از نظر ایکائو اصلاً پذیرفته نیست**

■ **... یکی از چالش‌های ایرلاین‌ها، فرودگاه‌ها و شرکت‌های هندلینگ، نداشتن و تجهیز نبودن به سیستم مدیریت ایمنی (SMS) است. امروزه تمام فعالیت‌های دنیا در این صنعت SMS Base شده است؛ از جمله استخدام، آموزش، فعالیت‌های فرودگاهی و ... اما متأسفانه علیرغم الزام ایکائو، هیچ بخشی از صنعت ما سیستم مدیریت ایمنی ندارد**

شما منتظر باشید هواپیما به زمین برخورد کند، بعد بگویید خلبان مقصر بوده و از فردا برای او آموزش بگذارید، دستگاه کنترل ترافیک هوایی خراب بوده و فردا یک دستگاه بخرید. این تفکر در دنیا هیچ جایی ندارد.

ترابران: ما حتی این کار را هم نکردیم. در مورد حادثه فرودگاه شیراز مدت‌ها قبل هشدار داده شده بود که آن دکل‌ها ممکن است حادثه ایجاد کنند ولی ما هیچ کاری نکردیم و اتفاق افتاد.

■ **رحیمی: بله؛ البته مقام صلاحیت‌دار در خصوص بررسی سانحه و اعلام نتیجه آن، سازمان هواپیمایی کشوری است. ایکائو می‌گوید وقتی یک هواپیما سانحه می‌دهد، قبل از آن، صدها بار مقررات زیر پا گذاشته شده است، استانداردها نادیده گرفته شده، تخلفی صورت گرفته و بعد در نهایت یک سانحه اتفاق می‌افتد. ایکائو می‌گوید به ازای هر ۶۰۰ حادثه و رویداد، یک سانحه رخ می‌دهد.**

«تبین سیستم ایمنی پیشگیرانه و آینده‌نگر جهت بهبود همیشگی ایمنی و رسیدن به ایمنی پایدار» برای ایکائو بسیار مهم است. ایکائو رویکردی استراتژیک جهت نظارت بر فرآیندهای ایمنی دارد. اما ما در صنعت هوانوردی کشور و در فرودگاه‌هایمان فرآیندهای ایمنی نداریم و اگر وجود دارد معیوب بوده و مبتنی بر سیستم مدیریت ایمنی نیست. اصل استقرار یک سیستم مدیریت ایمنی، فرآیندهای ایمنی است. این استراتژی به صورت کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت تعریف شده است. استراتژی کوتاه‌مدت، تا سال ۲۰۱۷ تعریف شده است که ما در حال گذشتن از آن هستیم. استراتژی که تا سال ۲۰۱۷ تعریف کرده است، پیاده‌سازی سیستم مدیریت ایمنی است.

پس از آن، استراتژی میان‌مدت ایکائو تا سال ۲۰۲۲ تعریف شده است. این استراتژی، اجرای چارچوب برنامه ایمنی کشور یا همان (State Safety Program) S.S.P است که ما در آن قسمت نیز آن‌طور که ایکائو مد نظرش بوده به جایی نرسیده‌ایم.

ما در تهیه اسناد و documentation در خاورمیانه در جایگاه اول بودیم که اکنون در جای دوم قرار گرفته‌ایم. در سال ۲۰۱۰ ما امتیاز ۹۴/۴۹ را در documentation ایکائو به‌دست آوردیم و در آن سال در خاورمیانه اول شدیم. بعد از آن امارات از ما پیشی گرفت، اما در مورد این که این اسناد چقدر به اجرای موثر منتج شده باشد،

هیچ ارزیابی نداریم؛ یعنی به ما گفتند که شما Emergency Plan دارید؟ گفتیم داریم، گفتند RCC (مرکز تجسس نجات) دارید؟ گفتیم بله، گفتند شما دستورالعمل Security دارید؟ گفتیم بله، اما اینها تا چه میزان در صنعت هوانوردی کشورمان و فرودگاه‌های ما کاربردی شده و اجرا می‌شوند؟ میزان رویدادهای پروازی در کشور کاملاً این مساله را نشان می‌دهد.

ما در کشور رویدادهای مشابه بسیاری داریم. در برخی بخش‌ها و حتی فرودگاه‌ها چندین مورد حادثه و سانحه داشتیم که عامل همه آنها یک چیز بوده است. این از نظر ایکائو اصلاً پذیرفته نیست. اگر در فرودگاهی یک حادثه برای بار دوم یا بیشتر تکرار شود، ایکائو یا فرودگاه را تعطیل می‌کند، یا فعالیت شرکت هواپیمایی و آن هواپیما را به حالت تعلیق درمی‌آورد. در برخی فرودگاه‌ها نیز چند سانحه داشتیم که سانحه‌ها یک عامل مشترک داشتند. ما در فرودگاهی از سال ۹۱ چهار رویداد داشتیم که همه آن رویدادها به یک شکل بوده‌اند، این مساله هیچ‌جا قابل قبول نیست.

ترابران: در مورد تبریز من مکاتباتی دیدم که گفته شده بود حتی برج مراقبت در محل مناسبی قرار نگرفته است؛ یعنی به پرواز اشراف ندارد.

■ **رحیمی: فرودگاه‌های قدیمی ما اساساً Master Plan (طرح جامع) در گذشته نداشتند. آنها مانند خانه‌های قدیمی هستند که پدر و مادرها در آن زندگی می‌کردند، بعد بچه‌ها که بزرگ می‌شدند یک اتاق بالای آن خانه یا ته حیاط می‌ساختند و برای زندگی به بچه‌ها می‌دادند، برخی از فرودگاه‌های ما دقیقاً به این شکل است. البته چند سال است که طرح جامع فرودگاه‌ها نوشته شده است و بدون آن طرح ساخت‌وسازی صورت نمی‌گیرد، اما قبلاً به این شکل نبوده است.**

ترابران: برگردیم به استراتژی‌های ایکائو.

■ **استراتژی سومی که ایکائو آن را تا سال ۲۰۲۷ تعریف کرده است، پیاده‌سازی سیستم نظارتی ایمنی پیشرفته است که شامل مدیریت ریسک و پیش‌بینی گرایانه می‌شود. بر اساس این استراتژی، ما باید ببینیم در فرودگاه چه ریسک‌هایی وجود دارد، این ریسک‌ها چگونه باید ارزیابی و کاهش داده شوند. این مسائل، مسائل فوق‌العاده مهمی در دنیا هستند. در این استراتژی، اولویت‌هایی وجود دارد که اولین مورد آن بهبود ایمنی باند است.**



■ رحیمی: در سال ۲۰۱۰ ما رنکینگ ۹۰/۴۹ را در داکيومنتیشن کسب کردیم، غافل از اینکه این امتیاز، امروز مسوولیت بزرگی بر دوش صنعت هوانوردی ایران است. ایکائو اعلام کرده کشورهایی که بیش از ۶۰ درصد از داکيومنتیشن ایکائو را فراهم کرده‌اند تا پایان سال ۲۰۱۷ باید سیستم مدیریت ایمنی را در شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌هایشان پیاده کنند

■ ... اغلب فرودگاه‌های بین‌المللی ما در سال‌های گذشته، گواهی‌نامه فرودگاهی گرفتند، اما مشروط به پیاده‌سازی سامانه مدیریت ایمنی، با این حال، چون نتوانستیم در فرودگاه‌های بین‌المللی خود SMS را پیاده‌سازی کنیم، تمام گواهی‌نامه‌های فرودگاهی ما باطل شد

داده‌اند و در آن مصاحبه رسماً اعلام کردند که ما بی‌سوادترین خلبان‌های دنیا را داریم! من نمی‌گویم ما بی‌سواد هستیم یا باسواد، اما کدام صاحب سرمایه به صنعتی ورود می‌کند و در روز ورود خود به آن صنعت اعلام می‌کند که متخصصین این صنعت، بدترین در دنیا هستند! پس چرا وارد این صنعت شده است؟!

هواپیمایی یونایتد به خلبان خود ۲۰ هزار دلار دستمزد می‌پردازد. چرا؟ به چه کسی این دستمزد را می‌پردازد؟ آیا حاضر است به من این دستمزد را بپردازد؟ خیر، اصلاً مرا نمی‌خواهد، او من را به محک آزمایشی خواهد برد، آموزش و دانش من را چک خواهد کرد و ... ما در هر ۱۶ شرکت هواپیمایی فعال در ایران مشکل آموزش داریم. به جای این که مدیر به من فشار بیاورد که چرا کلاس آموزشی برای کارکنان نمی‌گذارم، من باید برای انجام هر کلاس، ده‌ها جلسه بگذارم تا مدیر را متقاعد کنم که اگر این خلبان یا مهمان‌دار این آموزش را نیندند، به هیچ دردی نمی‌خورد. بعد به من می‌گوید شرکت رقیب کلاسی که من در ۱۰۰ روز برگزار می‌کنم را طی دو روز انجام داده است!

در دنیا این طور نیست، به عنوان مثال کتابی را در نظر می‌گیرند و مشخص می‌کنند که آن کتاب را نمی‌توان در کمتر از ۴۰ ساعت آموزش داد، اما در ایران شرکتی می‌گوید من این را ظرف دو ساعت آموزش می‌دهم! جالب است که در سطح ملی نیز تشویق می‌شود و به عنوان نابغه هم از آن نام برده می‌شود.

■ رحیمی: حتی ساختار ما به لحاظ هوانوردی با

دلیل اهمیت آن، این است که حدود ۸۷ درصد از سوانح هوایی، در فرودگاه و شعاع ۱۰ کیلومتری آن اتفاق می‌افتد. دومین اولویت ایکائو در برنامه کاهش تعداد سوانح، مربوط به CFIT یا Control Flight into Terrain است؛ یعنی هواپیما به موانع فیزیکی (به عنوان مثال کوه) برخورد می‌کند. سومین اولویت ایکائو، کاهش سوانح مربوط به از دست دادن فرامین کتتری هواپیما داخل پرواز است. اما همانطور که گفتم، اولین اولویت ایکائو بهبود ایمنی باند است. به این دلیل که براساس آمارها، بیشترین سوانح در فرودگاه‌ها رخ داده است.

ترابران: گویا اکنون یکی از باندهای مهرآباد در حال بتنی شدن است. آیا اساساً بتنی کردن باند فرودگاه روش معقولی است؟

■ رحیمی: بله، در فرودگاه‌هایی مانند فرودگاه مهرآباد که بارندگی بسیار و جریان‌های آب زیرزمینی وجود دارد؛ تنها راه‌حل، یا زه‌کشی اطراف باند فرودگاه است که هزینه بسیار بالایی دارد و نتیجه خوبی هم نمی‌دهد، یا استفاده از باندهای بتنی که بهترین نتیجه را می‌دهد.

مزیت باندهای بتنی از نظر فرودگاهی، هزینه کمتر، مقاوم بودن و طولانی بودن عمر آن است. منتهی مشکل یکی از مسیرهای خزش (تاکسی وی) فرودگاه مهرآباد و همچنین باند ۳۰ راست تبریز که بتنی شده‌اند، اعوجاج بسیار در سطح آن است؛ در صورتی که در روسیه نمونه‌های بسیاری از آن را می‌بینید، ترکیه نیز باندهای بتنی زیادی دارد که از آنها استفاده می‌کند.

■ میلانی: من به فرودگاه‌های متعددی در کشور شوروی سابق پرواز کردم که سطح اکثر آنها بتن است و هیچ مشکلی ندارند. در ایران نیز فرودگاه قلعه‌مرغی بتن است و باند آن سال‌ها بدون کوچک‌ترین اتفاقی سرویس می‌دهد. فرودگاه عسلویه و فرودگاه شیراز هم بتنی است و مشکلی هم ندارند، مساله همان بحث بین پورشه و پراید است.

زمانی می‌گفتند با میزان آسفالتی که ما در کشور برای ساخت جاده‌ها مصرف می‌کنیم، می‌توان دور کره زمین را جاده کشید. همین مساله را در صنعت هواپیمایی نیز داریم. این یعنی سوءمدیریت. وقتی ما در صنعت هوانوردی نقشه و برنامه‌ای نداریم، نمی‌توانیم موفق شویم. دو نفر از مدیرعامل‌های شرکت‌های هواپیمایی اخیراً مصاحبه‌ای انجام

■ **رحیمی: در هیچکدام از اسناد ایکائو گفته نشده که ایمنی باید همیشه در حال تعامل و یا مامشات باشد. ایمنی Authority است و باید اقتدار داشته باشد. در آمریکا نهاد ایمنی و بررسی سانحه زیر نظر رییس جمهور است. در برخی کشورهای اروپایی نیز همین طور است. چرا؟ به این دلیل که از قدرت کافی برای بررسی سانحه و موشکافی برخوردار باشند**

■ **... شرکت فرودگاهها از شهریور ۹۴ با ابلاغ مدیرعامل بخش ایمنی را از دفتر استانداردهای فرودگاهی جدا کرد و برای آن مدیریت مجزایی تشکیل داد. این ساختار اکنون در سازمان مدیریت تصویب شده و کمیته‌ای مامور تدوین ساختار و تشکیلات تفصیلی این بخش شده، اما در حال حاضر در شرکت فرودگاهها، ساختار تدوین شده‌ای به نام مدیریت ایمنی وجود ندارد**

دنیای متفاوت است. شما در چند کشور می‌توانید ساختاری مانند ساختار ما پیدا کنید؟ طبق تعریف دنیا، فرودگاه یک مال و مرکز تجاری بزرگ است که در آن باند پرواز وجود دارد. این تعبیر امروز دنیا از فرودگاه است. در تمام دنیا یا CAO به عنوان هواپیمایی کشوری همراه با Air Navigation Service Provider یعنی سرویس ترافیک هوایی و ناوبری تعریف می‌شود، یا این که ANSP خودش یک شرکت مجزا است که این مدل، از لحاظ کیفیت و ایمنی بسیار موفق بوده است. در ساختاری که ما امروز در ایران داریم Authority یکی است و Airport و Air Navigation Service Provider در یک جا جمع شده است که به ندرت می‌توانید چنین مدلی را در دنیا پیدا کنید. امروزه تمام فرودگاهها در دنیا شرکت هستند و این طور نیست که ۵۶ فرودگاه با هم یک کمپانی را تشکیل بدهند، البته در مالزی چنین است، منتهی این بخشها جدا از هم کار می‌کنند.

ایکائو یک الزام دیگر نیز برای کشورها ایجاد کرده است. ایکائو از سال ۲۰۰۵ اعلام کرده که باید سیستم مدیریت ایمنی یا Safety Management System را استقرار دهند. شاید یکی از چالش‌های ایرلاین‌ها، فرودگاهها و شرکت‌های هندلینگ، نداشتن و تجهیز نبودن به سیستم مدیریت ایمنی (SMS) است. امروزه تمام فعالیت‌های دنیا در این صنعت SMS Base شده است؛ از جمله استخدام، آموزش، فعالیت‌های فرودگاهی و ... در این سیستم ایمنی به صورت خاص و سیستماتیک تعریف شده، خطرات به طور مرتب شناسایی، ارزیابی و آنالیز می‌شود، اقدامات اصلاحی انجام می‌گیرد و محتوا به وجود می‌آورد، اما متأسفانه علیرغم الزام ایکائو، هیچ بخشی از صنعت ما سیستم مدیریت ایمنی ندارد.

■ **میلانی: البته ظاهراً آن را داریم؛ یعنی داکيومنت‌های آن را داریم.**

ترابران: مگر ما در فرودگاهها و فضای پروازی کشور تحت نظارت ایکائو فعالیت نمی‌کنیم. چرا تاکنون برای اصلاح سیستم تحت فشار قرار نگرفته‌ایم؟

■ **رحیمی: اکنون ممیزی سال ۲۰۱۷ ایکائو به نام CMA- continues Monitoring Approach را در پیش داریم. این ممیزی می‌گوید ایران که در سال ۲۰۱۰ در داکيومنتری امتیاز ۹۰/۴۹ را کسب**

کرده، حالا باید نتایج عملکرد خود را به ما نشان دهد. در سال ۲۰۱۰ که ما رنکینگ ۹۰/۴۹ را در داکيومنتیشن کسب کردیم، همه جا تبلیغ کردیم و اعلام کردیم که در خاورمیانه نفر اول شده‌ایم، غافل از این که این ۹۰/۴۹ امروز مسولیت بزرگی بر دوش صنعت هوانوردی ایران گذاشته است در حالی که هیچکس واقعا نمی‌داند چه باید بکند.

ایکائو اعلام کرده کشورهایی که بالای ۶۰ درصد از داکيومنتیشن ایکائو را به دست آورده‌اند، تا پایان سال ۲۰۱۷ باید سیستم مدیریت ایمنی را در بخش‌های مورد الزام از جمله شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌هایشان پیاده‌سازی کنند. این آخرین فرصت ما است، در صورتی که در هیچ بخش از صنعت ما به طور واقعی سیستم مدیریت ایمنی استقرار پیدا نکرده است.

تا پایان سال ۲۰۱۸، باید ۷۵ درصد از فرودگاه‌های بین‌المللی ما Certified Aerodrome باشد؛ یعنی گواهی‌نامه فرودگاهی داشته باشند؛ یعنی گواهی‌نامه فرودگاهی یکی دیگر از الزامات ایکائو است. در اجلاس ۲۰۱۵ قاهره، نماینده پاتا اعلام کرد که برخی از شرکت‌های بزرگ هواپیمایی خاورمیانه از سال ۲۰۱۷ به فرودگاه‌هایی که Certified Aerodrome نباشند و گواهی‌نامه فرودگاهی نداشته باشند، پرواز نخواهند کرد. این مساله مهمی است.

اغلب فرودگاه‌های بین‌المللی ما در سال‌های گذشته گواهی‌نامه فرودگاهی گرفتند، اما مشروط به پیاده‌سازی سامانه مدیریت ایمنی (گواهی‌نامه فرودگاهی پنج بخش دارد؛ بخش اول تعاریف است، بخش دوم و سوم آن مندرجات AIP است، از جمله این که مختصات فرودگاه و باند چگونه است، عرض آن چقدر است و ... بخش چهارم آن Procedure است، مانند emergency Plan و سایر دستورالعمل‌های فرودگاهی و بخش پنج آن Safety Management Manual)، به این دلیل که ما نتوانستیم در فرودگاه‌های بین‌المللی خود SMS را پیاده‌سازی کنیم، تمام گواهی‌نامه‌های فرودگاهی ما باطل شد. هنوز هم این بخش مغفول مانده؛ در صورتی که تضمین‌کننده ایمنی است.

وقتی یک فرودگاه، گواهی‌نامه فرودگاهی دارد، یعنی خطرات در آنجا شناسایی می‌شود، Strip آن امن است، موانع کنترل می‌شوند، دستورالعمل اضطراری دارد، خطرات شناسایی و ریسک‌ها کاهش پیدا می‌کند و ارزیابی ریسک دارند. همه



■ مسعود میلانی: از دید من به عنوان یک خلبان، جای خوشحالی دارد که قوانین هوانوردی قوانینی بین المللی است و ما به هیچ وجه نمی توانیم در ساختار آن ورود کنیم؛ وگرنه حتما در این بخش ها هم دچار مشکل می شدیم. ما در اجرای قوانین و استفاده از ابزار مشکل داریم، آن هم در صنعتی که عوامل محیطی در آن بسیار متنوع است

■ ... شما پرسیدید ما در کدام مرحله مشکل داریم. من می گویم از شرکت های هواپیمایی تا نهاد ناظر. آیا شرکت های هواپیمایی ما بینشی نسبت به اهمیت ایمنی در این صنعت دارند؟ آنها حتی در مورد کار اقتصادی خودشان هم دارای هدف مشخص و برنامه نیستند

سانحه زیر نظر رییس جمهور است. در برخی کشورهای اروپایی نیز همین طور است.

چرا؟ به این دلیل که از قدرت کافی برای بررسی سانحه و موشکافی برخوردار باشند. اسناد ملی و بین المللی می گویند ایمنی باید به راس هرم بچسبد. حتی می گویند مدیر ایمنی یک شرکت هواپیمایی، یک فرودگاه و یک کمپانی مانند شرکت فرودگاه ها باید با مدیرعامل در ارتباط و تعامل مستقیم باشد. اصلا به او تلفن نزنند، بلکه درب اتاق او را باز کند و به طور مثال بگوید از منظر ایمنی، مشکلی در فرودگاه شیراز وجود دارد که اگر همین الان درباره آن تصمیم نگیریم تا شب یک هواپیما به آن برخورد می کند.

مدیر ایمنی، مدیر فرآیندها و نماینده مدیریت در همه حوزه ها است. امروز شاید مدیر ایمنی خطری را تشخیص بدهد که ریشه آن در تخصیص منابع، آموزش و یا ساختمان باشد؛ به همین دلیل است که می گویند مدیر ایمنی نماینده تام الاختیار مدیریت در همه حوزه ها است و از نظر ساختاری باید به مدیرعامل و بالاترین مقام اجرایی یک مجموعه چسبیده باشد. متأسفانه این ساختار در بیشتر بخش های این صنعت یا وجود ندارد یا اگر هم باشد به معنای واقعی آن اجرا نمی شود و روزها طول می کشد که حتی مدیر ایمنی یک مجموعه بتواند با مدیر آن مجموعه ملاقات داشته باشد!

■ میلانی: شکل آن وجود دارد، شخص آن وجود دارد، Document آن وجود دارد، اما چه کسی می تواند به کسی که از او حقوق می گیرد، بگوید شما اشتباه می کنید؟

■ رحیمی: در کتاب منتشر شده از ایکائو هم همین موضوع عنوان شده که می گوید از آنجا که مدیرعامل و رییس فرودگاه به دلیل کارهای متعددی که دارند، فرصت رسیدگی به امور دیگر از جمله ایمنی را ندارند، باید شخص دیگری به عنوان مدیر ایمنی انتخاب کرد که نماینده تام الاختیار مدیریت باشد و اختیارات لازم را هم داشته باشد. شرکت فرودگاه ها از شهربور ۹۴ با ابلاغ مدیرعامل، بخش ایمنی را از دفتر استانداردهای فرودگاهی جدا کرد و برای آن مدیریت مجزایی را تشکیل داد. این ساختار اکنون در سازمان مدیریت تصویب شده و کمیته ای مامور تدوین ساختار و تشکیلات تفصیلی این بخش شده، اما در حال حاضر در شرکت فرودگاه ها، ساختار تدوین شده ای به نام

اینها برای یک شرکت هواپیمایی که به این فرودگاه می رود، مهم است. این یکی از الزاماتی است که ما تا سال ۲۰۱۸ داریم. این مساله را من بارها در صحبت های خود با تمام رسانه ها گوشزد کردم. منتهی این یک داستانی دارد؛ روزی موشی در خانه یک تله موش دید، به گاو و گوسفند و مرغ گفت که من یک تله موش دیدم، آنها گفتند این مشکل توست و به ما ربطی ندارد. ماری در این تله گیر کرد، زن صاحب خانه رفت تله موش را بردارد، مار او را نیش زد، مرغ را کشتند و برای آن زن سوپ درست کردند و گوسفند را برای ناهار عیادت کننده ها قربانی کردند، زن خوب نشد و مرد، گاو را برای مراسم عزا کشتند و موش همچنان در سوراخ می نگرست و می گریست.

در رنکینگ دفتر منطقه ای ایکائو در شهر قاهره، فرودگاه مشهد دومین فرودگاه پرمخاطره خاورمیانه است و فرودگاه شیراز سومین فرودگاه. اولین فرودگاه خطرناک در این رنکینگ راس الخیمه در امارات است. این که چرا آنها در آن زمان به عنوان فرودگاه های پرمخاطره منظور شده اند، به لحاظ گزارشی است که شرکت های هواپیمایی از این فرودگاه ها به یاتا داده بودند که ما هر وقت در این فرودگاه ها می نشینیم، نمی توانیم Stabilized Approach انجام دهیم؛ خلبان در ضلع آخر فرود که فاینال است، فقط باید خلبانی بکند و دیگر نباید مجبور به کاهش ارتفاع بیش از حد تعریف شده و یا متمایل به چپ و راست شود. فرودگاه مشهد و فرودگاه شیراز این خاصیت را نداشتند و بعضا هواپیماها در موقع نشستن، انصراف از تقرب داده اند.

باند ۱۳ فرودگاه مشهد به دلیل نوع طرح تقرب و موانع اطراف و فاینال آن، این محدودیت را دارد و هواپیما مجبور است با ارتفاع بالا تا نزدیک باند بیاید و بعد شیب فرود بالاتر از حد معمول داشته باشد و در نهایت هم برخی مواقع نتواند بنشیند. فرودگاه شیراز نیز همین مشکل را داشت.

ترابران: آیا ساختار تشکیلاتی و هرم مدیریتی بخش ایمنی در سازمان هواپیمایی و شرکت فرودگاه ها به درستی چیده شده است؟

■ رحیمی: این هم یکی از بزرگترین چالش هایی است که وجود دارد. در هیچکدام از اسناد ایکائو گفته نشده که ایمنی باید همیشه در حال تعامل و یا ماموشات باشد. ایمنی Authority است و باید اقتدار داشته باشد. در آمریکا نهاد ایمنی و بررسی

■ میلانی: وقتی من نوعی را برای طی کردن دوره‌های آموزشی و یا شرکت در جلسات بین‌المللی به خارج می‌فرستند. اصلاً از من نمی‌پرسند که چه گذشت؟ چه مسائلی مطرح شد؟ چه چیزی یاد گرفتی؟ و ... می‌دانید اولین سوال چیست؟ خوش گذشت؟! ما هنوز در مفاهیم اولیه ایمنی مانده‌ایم. تفکر، ایمن نیست چون آموزش‌هایمان اثربخش نیست

■ ... ما در هر ۱۶ شرکت هواپیمایی فعال در ایران مشکل آموزش داریم. به جای این که مدیر به من فشار بیاورد که چرا کلاس آموزشی برای کارکنان نمی‌گذارم، من باید برای انجام هر کلاس، ده‌ها جلسه بگذارم تا مدیر را متقاعد کنم که اگر این خلبان یا مهمان‌دار این آموزش را ببیند، به هیچ دردی نمی‌خورد

مدیریت ایمنی وجود ندارد.

در بحث ایمنی، وقتی یک ارزیاب ریسک صلاحیت‌دار یا همان Risk Assessor ریسک یک خطر را محاسبه می‌کند و می‌بیند شدت و احتمال خطر، در رنکینگ قرمز قرار گرفته است، Stop Operation یا توقف عملیات می‌دهد و می‌گوید هیچ کسی نباید پروازی داشته باشد. این در تمام دنیا اتفاق می‌افتد، اما مدیر ایمنی در صنعت هوانوردی این قدرت را ندارد. به عنوان

مثال هواپیما در شرایطی است که اصلاً نباید پرواز کند، اما رییس عملیات می‌گوید باید پرواز کنید و در غیر این صورت استعفا بدهید! مراقبت پرواز می‌گوید رادار برای ۱۷ سال قبل است و False Target دارد و مدام Error می‌دهد، اما کار کنترل ترافیک با وجود چنین شرایطی ادامه می‌یابد.

ضامن ایمنی در صنعت هوانوردی، فرودگاهی و ایرلاین، بحثی است به نام «سامانه مدیریت ایمنی» که تمام دنیا به آن رسیده‌اند. اما تفکری که اکنون در بخشی از صنعت ما وجود دارد، تفکر ترمی‌نالی و ساخت‌وساز است. ایمنی ویتترین ندارد، بنابراین به آن توجه ویژه و در خور آن نمی‌شود. باند فرودگاه یک حاشیه ایمنی و سطوح بی‌خطری دارد. باید یک مستطیل دور باند باشد که ابعاد این مستطیل ۱۵۰ متر از دو طرف خط مرکزی و ۳۵۰ متر از اول تا آخر باند است. داخل این حاشیه ایمن نباید هیچ مانعی وجود داشته باشد، اگر هم هست باید شکنده بوده و خاصیت ارتجاعی داشته باشد، باید کاملاً مسطح بوده و نباید برجستگی یا چاله‌ای داشته باشد. اگر بخواهید این حاشیه ایمن را برای یک باند ۴ کیلومتری زیرسازی کنید، هزینه آن بالای ۱۵ میلیارد تومان خواهد شد. در نهایت آنچه می‌بینید تنها یک محوطه خاکی است، یعنی تمام این هزینه هنگفت صرف ساخت یک زمین خاکی شده است که نمود بیرونی ندارد؛ به همین دلیل است که می‌گوییم ایمنی ویتترین ندارد!

به عقیده من دو عامل در کشور می‌تواند ایمنی را فعال کند که در همه کشورها نیز نهادینه شده و عبارت است از «فرهنگ ایمنی و فرآیند ایمنی». بیش از بیست بار در سند ۹۸۵۹ ایکائو از فرهنگ صحبت شده و ۴۸۰ بار از فرآیند. به این دلیل که فرهنگ یک مقوله زمان‌بر است. ایکائو در این مورد بحث کرده که نباید منتظر باشیم و ببینیم که مدام هواپیما به زمین بخورد تا این که فرهنگ نهادینه شود. باید روی فرهنگ کار کنید اما قبل از آن بهتر است روی فرآیندهای ایمنی کار شود. ایکائو می‌گوید باید به تمام بخش‌ها بروید تا ببینید شرایط پنهان خطر چه هستند.

در سیستم مدیریت ایمنی اسلایدی داریم که یک کوه یخی را روی دریا نشان می‌دهد که تنها بخش کوچکی از این کوه یخی از آب بیرون زده است، ایمنی دقیقاً به همین شکل است. در بحث ایمنی، شرایط پنهان خطر باید ارزیابی شده و روی آن کار شود. اگر تصمیم‌گیرها و تصمیم‌سازها تفکر ایمن

نداشته باشند، امکان ندارد که شما تغییراتی در خصوص ایمنی ببینید.

یکی از خطراتی که در فرودگاه‌ها وجود دارد و اخیراً ضربه‌های اقتصادی فراوانی به این صنعت زده، خطر حیات وحش و به‌خصوص برخورد پرنده‌ها است. حالا ببینید ما در بحث ایمنی چه اندازه با دنیا تفاوت داریم؛ من در هلند شاهد بودم که آنها برای این موضوع راداری ساخته‌اند که تا ارتفاع ۱۰ هزار پا و ۱۵ مایل تمام پرنده‌های اطراف فرودگاه را نشان می‌دهد، اما ما در بخش کنترل و کاهش خطرات حیات‌وحش در فرودگاه‌ها هیچ دستورالعملی نداریم، سازمان هم تاکنون به‌طور جدی دنبال این موضوع نبوده است.

یکی از راه‌های مقابله با خطرات حیات‌وحش در این صنعت Food Management یا مدیریت غذا است؛ یعنی این که ببینید منبع غذایی که برای این پرنده در فرودگاه وجود دارد چیست تا آن را به جای دیگری منتقل کنند، اما امروز کارمندهای مشغول به کار از تمامی بخش‌ها در فرودگاه‌های ایران، باقی‌مانده غذای خود را کنار باند فرودگاه می‌ریزند که پرنده‌ها به عنوان غذا آن را بخورند! امروز در دنیا هیچکس پرنده، آهو یا گراز را شکار نمی‌کند، دیگر در فرودگاه‌ها به جای شکارچی، اکولوژیست و بیولوژیست استخدام می‌کنند.

ما در فرودگاه‌ها مشکل برخورد پرنده را بسیار داشته‌ایم و آخرین حادثه در پروازهای بین‌المللی حدوداً چند ماه قبل بود که باعث شد هواپیمای لوفت‌هانزا در فرودگاه امام ۵۲ ساعت زمین‌گیر شود. با این حال در خصوص این مساله هیچ اقدام جدی نشده است، زیرا تنها به مسائلی توجه می‌شود که نمود بصری داشته باشد.

■ میلانی: در حال حاضر، دیگر ایمنی‌مداری و آموزش‌مداری مورد توجه دنیا قرار دارد.

■ رحیمی: بله دقیقاً همین‌طور است. اکنون بحثی به نام A.S.Q یا Airport Quality Services در دنیا و شرکت فرودگاه‌ها مطرح شده که این بحث متعلق به ACI است. ACI یا اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها با زوری سوم مشورتی ایکائو است.

خانمی به نام آنجلا گیتنس، رییس ACI است. این خانم قبلاً کارمند چرخ‌دستی فرودگاه مونترال بوده و امروز بیش از ۱۵۰۰ فرودگاه بزرگ دنیا زیرمجموعه ACI کار می‌کنند. ما در ایران در ACI به دنبال ASQ (کیفیت خدمات) رفته‌ایم؛ البته این بحث باید وجود داشته باشد و حق مسافر

■ یکی از خطراتی که
ضربه‌های اقتصادی فراوانی
به این صنعت زده، خطر
حیات وحش و به‌خصوص
برخورد پرنده‌گان است.
ما در بخش کنترل و یا
کاهش خطرات حیات‌وحش
در فرودگاه‌ها هیچ دستورالعملی
نداریم، در حالی که مشکل
برخورد پرنده بسیار داشته‌ایم.
آخرین حادثه در پروازهای
بین‌المللی حدوداً چند
ماه قبل بود که باعث شد
هواپیمای لوفت‌هانزا
در فرودگاه امام خمینی
۵۲ ساعت زمین‌گیر شود

است در اثر آموزش‌های گذشته، کنترلر به درستی متوجه منظور خلبان نشود. این خطر است. ایکائو می‌گوید حتی در بهترین سازمان‌ها، شرایط پنهان خطر از تصمیم‌سازها نشات می‌گیرد. به عقیده من، به عنوان متخصصی که چندین سال است در این صنعت کار کرده، امروزه ریشه خطراتی که در محیط‌های عملیاتی وجود دارد، در اتاق‌های ستاد بخش‌های مختلف صنعت است.

■ رحیمی: یکی از چالش‌های ما در مقوله ایمنی این است که تصمیم‌گیرها و تصمیم‌سازها از گذشته، تصمیماتی برخلاف ایمنی گرفته‌اند و نتیجه کاری هم که الان انجام می‌دهند، در آینده نمودار خواهد شد. من با نمونه‌های مختلف این مساله مواجه بودم؛ به طور مثال امروز بخش مراقبت پرواز ایران با کمبود پرسنل مواجه است. چرا ایکائو می‌گوید اکنون عصر تاثیر سازمان‌ها بر ایمنی است و سازمان‌ها هستند که باعث برخورد هواپیما به زمین می‌شوند؟ ایکائو معتقد است وقتی سانحه‌ای در فرودگاه اتفاق می‌افتد کسانی در این سانحه دخیل هستند که از نظر زمانی و مکانی از خود سانحه بسیار عقب‌ترند. ایکائو درست می‌گوید. در خصوص ایمنی هم همینطور است. ما اکنون در مراقبت پرواز کمبود نیرو داریم، ریشه آن کجاست؟ حذف بورسیه‌ها در سال ۸۹.

در مراکز آموزشی و دانشکده صنعت هوانوردی فرآیند انتخاب اساتید و دانشجو، یا وجود ندارد و یا اگر هم وجود دارد معیوب است. برخی اساتید به درستی انتخاب نمی‌شوند؛ به طور مثال اساتیدی به یک خلبان یا کنترلر آموزش می‌دهد، اما این آموزش از کیفیت لازم برخوردار نیست و فرضاً آن دانشجو، زبان انگلیسی را به خوبی یاد نمی‌گیرد، فردا این شخص در بخشی از صنعت مثل فرودگاه مشغول به کار شده و یک پرواز بین‌المللی را هدایت می‌کند، اما خلبان با لهجه انگلیسی یا آمریکایی صحبت می‌کند و ممکن

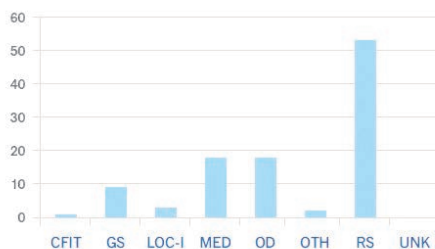
است، اما ما نمی‌توانیم فرودگاه‌هایی را به لحاظ کیفیت خدمات مسافری در رنکینگ ACI ببریم و بگوییم به طور مثال با فرودگاه هیتروی لندن در یک رنکینگ قرار داریم، بعد در گزارشات دفتر منطقه‌ای، این فرودگاه جزو پرمخاطره‌ترین فرودگاه‌های خاورمیانه باشد. اینها تضادهایی هستند که در اغلب بخش‌های صنعت هوانوردی با آن روبه‌رو هستیم.

■ میلانی: این شعار که می‌گفتند آموزش هزینه نیست، مربوط به سال ۱۹۹۰ است. اما ما هنوز در این بحث مشکل داریم. در مورد ایمنی وضع از این هم بدتر است؛ زیرا ایمنی واقعا هزینه است. به طور مثال شرکت تویوتا چند سال قبل برای یک و نیم میلیون ماشین فراخوان داد تا قطعه‌ای را تعویض کند که گفته می‌شد در هر هزار بار، می‌تواند باعث خاموش شدن اتومبیل و ایجاد یک سانحه احتمالی شود. این یک نگاه ایمنی است. اما ما یک هواپیمای از رده خارج را با توجیه این که قصد داریم سرویس بدهیم، وارد خطوط هوایی می‌کنیم و بعد می‌گوییم دیدید که مردم سوار شدند و این همه آدم جابه‌جا شد!

وقتی من نوعی را برای طی کردن دوره‌های آموزشی یا شرکت در جلسات بین‌المللی به خارج می‌فرستند، اصلاً از من نمی‌پرسند که خب چه گذشت؟ چه مسائلی مطرح شد؟ چه چیزی یاد گرفتی؟ و... می‌دانید اولین سوال آنها چیست؟ خوش گذشت؟!

ما هنوز در مفاهیم اولیه ایمنی مانده‌ایم. تفکر ایمن نیست چون آموزش‌هایمان اثربخش نیست. نمونه‌های مختلف از دلایل آن را می‌توانم برایتان بگویم؛ یک راننده اتوبوس مسافربری در فرودگاه حداکثر می‌تواند ۳۰ کیلومتر در ساعت در فرودگاه رانندگی کند، بعد همین شخص در اتوبان قم که حداکثر سرعت ۱۱۰ کیلومتر در ساعت است، با ۱۴۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کند. مشخص است که این آموزش، آموزش خوبی نبوده است؛ در غیر این صورت وقتی می‌دید که حداکثر سرعت در این اتوبان ۱۱۰ است، بیشتر از ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت حرکت نمی‌کرد. در کشورهای دیگر اگر بخواهند به شما اجازه پرواز با هواپیماهای مسافربری را بدهند حتی جرایم رانندگی شما هم مدنظر قرار می‌گیرد و اگر ببینند سرعت غیرمجاز، عدم توجه به علائم رانندگی و... داشته‌اید برای این شغل فرد باصلاحیتی تشخیص داده نمی‌شود.

Chart 5: Accidents by Category



Accident Categories

- Controlled Flight into Terrain (CFIT)
- Loss of Control in-Flight (LOC-I)
- Runway Safety (RS)
- Ground Safety (GS)
- Operational Damage (OD)
- Injuries to and/or Incapacitation of Persons (MED)
- Other (OTH)
- Unknown (UNK)

Full details of categories can be found in Appendix 3





مدیریت فرودگاهی در ترازوی ایمنی فرودگاهی

ایمنی، مساله امنیتی نیست!

ساختار تخصصی را نمی‌توان با مدیر سیاسی اداره کرد

بحران مدیریت، شعارهای تبلیغاتی بی‌ثمر، عدم شایسته‌سالاری و نداشتن چشم‌انداز توسعه از جمله انتقاداتی است که از سوی بعضی کارشناسان در مورد عملکرد شرکت فرودگاه‌های کشور در حوزه ایمنی مطرح می‌شود. با این همه، کاپیتان سیدجواد هاشمی‌تهرانی، کارشناس صنعت هوانوردی و مدیرعامل شرکت پشتیبانی قطعات هوایی کشور، نبود ساختار تشکیلاتی منسجم را مهم‌ترین معضل شرکت فرودگاه‌های کشور می‌داند. او معتقد است با وجود هرم مدیریتی ناکارآمد در فرودگاه، مظلوم‌ترین بخش و نخستین قربانی ایمنی خواهد بود چون هزینه‌زاترین بخش نیز همین است.

سازمان جهانی به طور مداوم در همکاری نزدیک با کل جامعه حمل‌ونقل هوایی تلاش می‌کند تا میزان ایمنی حمل‌ونقل هوایی را بهبود بخشد و در عین حال سطح بالایی از ظرفیت و بهره‌وری را در صنعت به دست آورد. این سازمان، توسعه استراتژی‌های جهانی موجود را در طرح‌های ایمنی جهانی صنعت هواپیمایی خصوصا در برنامه جهانی ناوبری هوایی جستجو می‌کند.

این برنامه‌ها و استانداردها با بیش از ۵۰ دفترچه راهنما و مدارک تکمیل شده است. ایکائو در تمام فعالیت‌های ایمنی بسیار هماهنگ شده خود، تلاش می‌کند تا اقدامات عملی را برای بهبود ایمنی و کارایی در تمامی بخش‌های سیستم حمل‌ونقل هوایی پیاده سازی کند. این رویکرد تضمین‌کننده تمامی دستاوردهای ایمنی در سطح عالی بوده و هواپیمایی را از یک شبکه حمل‌ونقل هوایی عادی به یک نقطه قابل توجه و ایمن و کارآمد تبدیل کرده است؛ اما موفقیت در همه این برنامه‌ها به مدیریت استراتژیک و مدیریت و کنترل ایمنی (Safety Management) در شرکت خصوصا شرکت فرودگاه‌ها به عنوان متولی فرودگاهی و فضای کشور برمی‌گردد.

با توجه به افزایش پیچیدگی سیستم حمل‌ونقل هوایی جهانی و فعالیت‌های مربوط به آن، ایکائو از تکامل مستمر یک استراتژی پیشگیرانه برای بهبود عملکرد ایمنی حمایت می‌کند. حال آنکه ما در کشور نه تنها فاقد هرگونه استراتژی پیشگیرانه

در مقوله فرودگاهی بدانیم تا متوجه شویم در کدام سطح از این برنامه هستیم و باید خود را به کجا برسانیم، مشکلات کجاست و دقیقا به کدام بخش برمی‌گردد.

براساس پلان و استراتژی پنجگانه ایکائو، Safety اولین مقوله و هدف این سازمان بوده که ایران به عنوان یکی از متعهدین و امضاکنندگان کنوانسیون شیکاگو باید توجه ویژه‌ای به آن داشته باشد. این

ترابران: در حال حاضر، وضعیت ایمنی فرودگاه‌ها چطور ارزیابی می‌کنید؟ آیا این وضعیت تامین‌کننده امنیت نشست و برخاست هواپیماها در فرودگاه‌های کشور است؟

■ ارزیابی وضعیت ایمنی فرودگاه‌ها مقوله‌ای بسیار حساس، پیچیده و در عین حال حیاتی است. در ابتدای بحث باید به زبان ساده تعریف و انتظارات سازمان جهانی ایکائو از ایمنی هوایی را خصوصا



■ به نظر من، اگر ملاک را استانداردهای ایکائو در نظر بگیریم، ما فاصله زیادی با اهداف و استراتژی سازمان جهانی ایکائو داریم. اینکه فقط فرودگاه بسازیم و بعد بگوییم مطابق با انکس ۱۴ کار کرده‌ایم، پس همه چیز مرتب است، کافی نیست

■ در مواقع بروز سانحه همیشه خلبان متهم است و آنچه به صورت کامل از نظر کارشناسان مغفول می‌ماند نقش فرودگاه و مدیریت آن و مدیریت ایمنی آن در بروز این سوانح است. به نظر من، با نگاهی به سوانح سال‌های اخیر، باید ضلعی به اضلاع سه‌گانه سوانح اضافه شود و آن هم نقش مدیریت فرودگاهی در بروز سانحه است



داوطلبانه ایمنی، قدم مهمی در اجرای برنامه Annual Safety Report برداشته که امیدواریم شرکت‌ها نیز با درک عمیق از اهمیت ایمنی و عدم بهره‌برداری از موضوعات سیاسی (همانند موانع متاثر از تحریم‌ها) در این خصوص گام بردارند و اجازه اجرای این برنامه‌ها را به سازمان بدهند. مدیریت ایمنی سازمان، پنجره‌ای را در سایت سازمان ایجاد کرده و از همه خواسته، هر اشکال ایمنی که می‌بیند بدون ذکر نام گزارش کنند تا سریعاً رسیدگی شود. اسم این پنجره هم «گزارش داوطلبانه دفتر ایمنی» است. برای هر گزارش ارسالی نیز شماره پیگیری می‌دهند.

مدیر این دفتر و همکارانش علی‌رغم حملات غیرمنصفانه و نقدهای غیرعلمی و بعضاً هدفمند، در حد اختیاراتی که دارند به خوبی رسیدگی می‌کنند؛ اما عملکرد فردی فایده‌ای ندارد.

به نظر من، اگر ملاک را استانداردهای ایکائو در نظر بگیریم، ما در حداقل استانداردها قرار گرفته و فاصله زیادی با اهداف و استراتژی‌های سازمان جهانی ایکائو داریم. با این وضعیت، با شعار دادن به جایی نمی‌رسیم. اینکه فقط فرودگاه بسازیم و بعد بگوییم مطابق با انکس ۱۴ کار کرده‌ایم، پس همه چیز استاندارد است، کافی نیست. ما باید با حضور در مجامع و به‌روزرسانی دانش خود، اقدامات خود را تنظیم کنیم.

مادر بخش مهم و حیاتی Safety Management به علت عدم آموزش مناسب و عدم شایسته‌سالاری

مستمر هستیم، بلکه به اذعان همکاران مسوول حتی برنامه کوتاه‌مدت در این خصوص نداریم. اساس این استراتژی ایمنی پیشگیرانه بر پایه اجرای یک برنامه ایمنی دولتی (SSP) است که به طور سیستماتیک خطرات ایمنی را مورد توجه قرار می‌دهد. اما به علل فراوان، شرکت‌ها خصوصاً شرکت‌های دولتی ما، با توجهات غیرقابل قبول، از این برنامه سر باز زده و در مقابل اجرای آن توسط سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نماینده حاکمیت و همچنین ایکائو مقاومت می‌کنند.

طرح ایمنی جهانی حمل‌ونقل هوایی (GASP) یک استراتژی بهبود مستمر را برای دولت‌ها فراهم می‌کند که اهداف آن و جدول زمانی پیشنهاد شده بدین ترتیب است:

الف) برنامه کوتاه‌مدت (تا سال ۲۰۱۷) پیاده‌سازی سیستم‌های نظارت بر ایمنی موثر
ب) برنامه میان‌مدت (تا سال ۲۰۲۲) پیاده‌سازی برنامه‌های ایمنی دولتی (SSP)
ج) برنامه طولانی‌مدت (تا سال ۲۰۲۷) مدیریت ریسک پیش‌بینی شده

ترابران: آیا ما برنامه کوتاه‌مدت ایکائو برای سال ۲۰۱۷ (پیاده‌سازی سیستم‌های نظارت بر ایمنی موثر) را انجام داده‌ایم یا در حال انجام آن هستیم؟

■ سازمان هواپیمایی کشوری بر اساس ماموریت ذاتی خود، خوشبختانه از سال گذشته با انتصاب مدیریت مستقل ایمنی و اجرای برنامه گزارش‌های

■ حالا با این وضعیت ایجاد ۷ هزار کیلومتر مسیر هوایی جدید را هم دنبال می‌کنیم. سوال اول این است که از فضای فعلی چه استفاده‌ای شده است؟ پیگیری مسیرهای جدید مانند این است که وقتی هنوز پرترددترین اتوبان ما یعنی آزادراه تهران-شمال نیمه‌تمام مانده، در مسیر یزد و یا طبس اتوبان جدید بزنند

مدیریت فرودگاهی در بروز سانحه است. من ایمنی در بخش فرودگاهی را به چند بخش تقسیم می‌کنم: یکی از بُعد سخت‌افزاری فرودگاه، مانند باند، ترمینال و تجهیزات ناوبری و ... و دوم از لحاظ ساختار تشکیلاتی و نیروی انسانی و نهایتاً مدیریت فرودگاهی. مشکل اساسی، در نبود ساختار و تشکیلات منسجم و متعاقباً نبود استراتژی و پلان مشخص در شرکت فرودگاه‌ها است. بر اساس قوانین، نماینده حاکمیت در صنعت هوانوردی سازمان هواپیمای کشوری است، اما شرکت فرودگاه‌ها با مستقل کردن خود، موارد بی‌شماری از اختلاف نظر را به وجود آورده؛ به طوری که گاه سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نماینده حاکمیت و ایکائو یک سیاست را در پیش گرفته و شرکت فرودگاه‌ها تصمیم دیگری را عملی کرده است و این موضوع منتج به کاهش نظارت سازمان بر فعالیت‌های شرکت و متعاقباً کاهش ایمنی شده است.

البته در حال حاضر، چون مدیران دو مجموعه از یک خاستگاه سیاسی برخوردارند، شاهد تلاش برای نزدیکی دو سیستم هستیم، اما این نزدیکی در حد مسائل سیاسی و کلان مدیریتی و همسو با همان خاستگاه است، نه در حد ساختارها، قوانین و برنامه‌ها. گاهی حتی این نزدیکی باعث هماهنگی در چشم‌پوشی در اجرای قوانین و مقررات حاکمیتی شده است. هماهنگی در اجرای برنامه‌های دقیق و کارشناسانه جای خود را به تعامل و چشم‌پوشی از اجرای بسیاری از قوانین داده که این یک معضل اساسی است

ترابران: دقیقاً منظور شما از ایرادات یا مسائلی که از آنها چشم‌پوشی می‌شود چیست؟

■ موارد بسیار زیاد است که باید مدیریت عامل شرکت فرودگاه‌ها و معاونان ایشان به جای مسافرت‌های تجاری مداوم خود، به این سوالات پاسخ دهند. من ساختار ایمنی مورد تقاضای ایکائو و سازمان هواپیمایی کشوری را می‌گویم و بعد می‌پرسم این ساختار کجاست؟ ایکائو در بخش ایمنی ناوبری هوایی در چارچوب عناصر ذیل عمل می‌کند:

۱- سیاست کاری و استانداردها

(Policy & Standardization)

۲- نظارت بر ایمنی و زیرساخت‌ها

(Safety & Infrastructure Monitoring)

۳- تحلیل ایمنی و زیرساخت‌ها

(Safety & Infrastructure Analysis)

۴- ایمنی و اجرای زیرساخت‌ها

(Safety & Infrastructure Implementation)

پایه و اساس یک شرکت بر اساس نیروی انسانی آن است حال خود همکاران در شرکت فرودگاه‌ها در جلسات و مکاتبات صراحتاً اعلام می‌کنند که نیروی انسانی ما ساختار تشکیلاتی مناسبی ندارد. پس چگونه بدون ساختار شما می‌خواهید اصول بالا را اجرایی کرده تا ایمنی مورد درخواست و انتظار برقرار شود؟

به اعتقاد من، ما در این بخش هرم مدیریتی نداریم و این هرم نه تنها درست چیده نشده، بلکه بر پایه روابطی خارج از صنعت هوانوردی بنا شده است. وقتی ما سیستم مدیریتی نداریم، سیستم ایمنی Safety Management System هم نخواهیم داشت.

آیا مدیریت شرکت فرودگاه‌ها توضیح می‌دهد که درباره «برنامه بحران و پاسخ سریع» یا (CRR) چه برنامه‌ای دارد و آیا تاکنون مشاوره‌های تخصصی در زمینه ریسک، مدیریت بحران و کاهش آن دریافت کرده‌اند؟ وقتی سانحه‌ای رخ می‌دهد ما شاهد هرج و مرج زیادی هستیم. برنامه The CRR (Crises and Rapid Response) برنامه‌ای است که در ۹۰ روز اول پس از یک بحران بزرگ حمل و نقل هوایی (سانحه) نقش هماهنگی ایفا می‌کند. آیا مدیران شرکت فرودگاه‌ها اصلاً نقشی در این خصوص دارند؟ از آخرین رویداد (سانحه هوایی) ما نزدیک به سه سال گذشته اما رفتار مسوولین در قبال CRR چه بوده است؟ همه مسوولان هم می‌خواهند روی مشکلات سرپوش بگذارند. در حالی که نمی‌دانند اطلاع‌رسانی درست و مدیریت بحران، نقش اساسی و حیاتی در آینده ایمنی ایفا می‌کند.

اجازه می‌خواهم یک نمونه ساده از بی‌برنامگی‌ها در این حوزه را یادآوری کنم: نمونه آخر این‌گونه حوادث در فرودگاه مشهد بود که برف آمد و هواپیماها گرفتار شدند. در نهایت، قاضی دستور داد که خلبانان را دستگیر کنند! در حالی که این موضوع ربطی به خلبان نداشت. خلبانان در یک فرودگاه کلاس یک، بدون اجازه برج مراقبت حتی نمی‌توانند موتور هواپیمای خود را روشن کنند. وقتی برج مراقبت تأییدیه پرواز می‌دهد، معنی و مفهوم آن این است که همه شرایط فرودگاهی مهیا

نتوانسته‌ایم خود را به‌روز نگه داریم. اجلاس‌ها و کنفرانس‌های مختلفی به‌طور مستمر در سطح دنیا برگزار می‌شود مانند CANSO, IFATCA, ACI و ICAO و ... اما چه تعداد نفرات متخصص ما و با چه برنامه و پلانی در این برنامه‌ها شرکت کرده‌اند؟ آیا غیر از این است که فقط تعداد محدودی مدیر آن هم به صورت چرخشی و دائم در جلسات شرکت کرده و حتی از ارائه گزارش جلسات و نتایج آن خودداری می‌کنند؟! خوب این چه دردی را دوا می‌کند؟ آیا این مدیریت منطبق بر برنامه‌ها و اهداف ایکائو است؟

در مواقع بروز سانحه نیز همیشه خلبان متهم است و آنچه به صورت کامل از نظر کارشناسان مغفول می‌ماند، نقش فرودگاه و مدیریت آن و مدیریت ایمنی آن در بروز این سوانح است. به نظر بنده، با نگاهی به سوانح سال‌های اخیر، باید ضلعی به اضلاع سه‌گانه سوانح اضافه شود و آن هم نقش

■ ... طوری رفتار کرده‌اند که نگاه‌ها به شرکت فرودگاه‌ها به جای یک ساختار تخصصی کاملاً سیاسی باشد. یک واژه امنیتی را به این حوزه وارد کرده‌اند و با همین توجیه، افراد سیاسی در سمت‌های مدیریتی صنعت می‌نشانند. مگر می‌شود شخصی که معلم فرزندی یکی از آقایان سیاسی بوده یا فلان شخص را که دارای تحصیلات حوزوی است، وارد چرخه مدیریت صنعت کرد یا از سازمان گوشت، مدیر وارد سیستم کرد؟!

اوج فاجعه وقتی است که چون تعریفی از ایمنی و فواید بی‌شمار آن ندارید، تلاش کنید این قوانین را bypass کرده و به‌ظاهر هزینه‌ها را کاهش دهید. و این شروع همه مصیبت‌ها است. من بارها شاهد بوده‌ام که تقریباً در تمامی سوانح، عامل مادی و اقتصادی ریشه اصلی سانحه بوده و پاسخ مسوولین در قبال چرایی عدم رعایت استانداردهای لازمه ایمنی، وجود هزینه‌های فراوان و گران بودن ایمنی است که این ناشی از عدم درایت و صلاحیت مدیر و عدم شناخت از صنعت است.

بگذارید حال که بحث به اینجا رسید، موضوع را بیشتر تشریح کنیم. در اهداف پنجگانه ایکائو (ICAO'S Strategic Objectives) موضوع مهمی تحت عنوان Economic Development دیده شده است که این هدف استراتژیک، اهمیت هماهنگ‌سازی چارچوب حمل هوایی متمرکز بر سیاست‌های اقتصادی را نشان می‌دهد. آیا سازمان هواپیمایی کشوری ما نماینده ایکائو و حاکمیت نیست؟ آیا در سیستم مادر یعنی سازمان هواپیمایی کشوری ایران، اصلاً در این خصوص چارچوبی تعریف شده است؟

مگر نباید هواپیمایی کشوری ما در چارچوب برنامه‌های ایکائو پیش برود؟ آیا اساساً دفتری به نام توسعه بازرگانی در این سازمان وجود دارد؟ جواب روشن است: خیر. در حالی که سازمان هواپیمایی کشوری باید منطبق بر پلان و استراتژی خود، افق را مشخص و تعریف کند تا بحث انتفاع شرکت‌ها که مبنای وجودی تشکیل آنان است مهیا گردد، اما متأسفانه نه تنها این امر محقق نشده، بلکه در این شرایط شرکت‌های سرگردان در این بازار، در اولین قدم ایمنی را قربانی می‌کنند.

همین موضوع در شرکت فرودگاه‌ها نیز حاکم است، شرکتی که حسب وظیفه مادر تخصصی بوده و تمامی مسائل فرودگاهی کشور در انحصار آن است. این شرکت را درآمد هزینه اعلام کردند که این امر مبارکی است، اما به نظر من، آنها به جای حرکتی درست و به‌روز و کارآمد در مسیر صحیح بازرگانی، منطبق بر نیاز جامعه، قوانین ایکائو و سازمان هواپیمایی کشوری خصوصاً بخش ایمنی، حرکتی معکوس داشته‌اند و به علت نبود ساختار، به بهانه درآمدزایی موارد بی‌شماری از مقررات ایمنی را زیر پا گذاشته‌اند.

حالا با این وضعیت ایجاد ۷ هزار کیلومتر مسیر هوایی جدید را هم دنبال می‌کنیم. سوال اول

است و خلبان با این پیش‌فرض که فرودگاه را برف‌روبی کرده‌اند، حرکت کرده، اما وقتی جلوتر رفته، در وسط برف‌ها گیر کرده و مسافران گرفتار شده‌اند. نه راه پس داشته و نه راه پیش، ۹ ساعت معطل مانده‌اند و در نهایت، خلبان را بازداشت کرده‌اند. درحالی‌که این موضوع به خلبان ربطی نداشت. چه کسی مقصر است؟ خلبان؟ شرکت که دستورالعمل ایمنی را جدی نمی‌گیرد؟ فرودگاه که احتمالاً اصلاً نمی‌داند باید چه کار کند؟ ستاد بحران کشور؟ یا اصلاً مسافران مقصرند که در این هوا سفر کرده‌اند!

ترابران: به مشکلات ساختاری اشاره کردید. منظور شما این است که چارت سازمانی و هرم مدیریتی اشکال دارد یا شرح وظایف به‌درستی تعریف نشده است؟

■ به نظر من هر دو؛ هر دو لازم و ملزوم یکدیگر هستند. چون من هر دو را به‌روز نمی‌دانم. ساختار مدیریتی باید بر دو چیز منطبق باشد یکی بر اساس نیاز صنعت (که بر اساس نیاز مسافر و بازار شکل می‌گیرد) و دیگری بر اساس دستورالعمل‌هایی که سازمان جهانی ایکائو صادر می‌کند.

سازمان جهانی هواپیمایی کشوری تا سال ۲۰۲۷ سند چشم‌انداز خود را تنظیم کرده است، ولی ما برای فردا هم برنامه‌ریزی نداریم و دچار روزمرگی شده‌ایم. شرکت فرودگاه‌ها دچار بحران مدیریت است و به علت انحصار کامل در چرخه مرگ مدیریتی گرفتار شده که نهایتاً هیچ آینده روشنی منطبق با سندها و چشم‌اندازهای کشور یا اسناد بالادستی یا استراتژی‌های رقابتی دنیا نخواهد داشت. اساساً یک سوال این است که شرکت‌های هواپیمایی برای چه به وجود می‌آیند؟

ترابران: برای اینکه در مقابل ارائه خدمات عمومی به انتفاعی برسند.

■ دقیقاً؛ پس وقتی بحث انتفاع به میان می‌آید، خواسته یا ناخواسته حرکت و افق دید همه فعالان صنعت باید به سمت سودآوری و رشد باشد و این نیازمند ساختارهای مشخص و تعریف شده مدیریتی است. یکی از برنامه‌های شرکت‌ها کاهش هزینه‌ها برای رسیدن به سودآوری بیشتر است و ایمنی یکی از مقوله‌های پرهزینه در هر سیستمی است. هرچند این ظاهر قضیه است، زیرا شما با اجرای ایمنی، در واقع سرمایه‌گذاری خویش را بیمه کرده و شرکت خود را در مسیر درست بازار سرمایه به حرکت درمی‌آورید.

این است که از فضای فعلی چه استفاده‌ای شده است؟ پیگیری مسیرهای جدید مانند این است که وقتی هنوز پرتردترین اتوبان ما یعنی آزادراه تهران-شمال نیمه‌تمام مانده، در مسیر یزد و طبس اتوبان جدید بزنند. شاید دوستان بگویند پیش‌بینی کرده‌اند، ولی من این حرف را قبول ندارم چون حدود چهار ماه پیش تازه یک قرارداد با شرکت هلندی بسته‌اند و آن شرکت دو سال فرصت خواسته تا فضای کشور را بازمهندسی کرده و بعد از آن اقدام به تعریف فضا و کریدورهای جدید کنند. پس یا آن قرارداد نمایشی بوده یا این حرف کریدورهای جدید دروغین است.

تعریف کریدورهای جدید کاری است که مرتباً باید در بازه زمانی کوتاه انجام شود، چون بازارها مدام در حال تغییر هستند و انعطاف زیادی در این زمینه لازم است. ما باید شرکت‌های هواپیمایی کشورهای اطراف را رصد و نظاره کنیم و ببینیم

■ **لازمه تجهیز کردن یک فرودگاه داشتن استراتژی و دانستن نیاز آینده بازار رقابتی و همچنین داشتن علم روز در خصوص سیستم‌های آتی فرودگاهی است.** به عنوان مثال، وسایل پرنده نسل جدید همه **Integrated** و هوشمند هستند، اما تجهیزات فرودگاهی ما همه از این موضوع عقب هستند

که پولی که از توریست به دست می‌آید حتی از درآمدهای نفتی بیشتر است، بنابراین هر کدام در حال بازآفرینی یک سیستم جدید هستند. آیا ایران هم به موازات این کشورها در حال فعالیت است؟

همین است که می‌گویم چرا سازمان هواپیمایی تعریفی و افقی مشخص برای انتفاع شرکت‌ها در آینده ندارد؟ روی همین قضیه می‌پرسم که در مورد ایجاد هفت هزار کریدور جدید چه کسی مطالعه و بررسی کرده است؟ در چه بازه زمانی این کار عظیم انجام شده است؟ اگر توانایی انجام این امر را داریم پس چرا بازمهندسی فضای کشور را به یک شرکت هلندی سپرده‌ایم؟ این تشکیلات کجاست؟ شما نمی‌توانید بگویید بازرگانی و بازاریابی چه ربطی به ایمنی دارد! همه چیز کاملاً به هم مرتبط است. اگر یک کفه ترازو پایین بیاید، تعادل به هم می‌خورد. وقتی منافع یک شرکت هواپیمایی تأمین نشود، مطمئن باشید مظلوم‌ترین بخش ایمنی خواهد بود و اول از همه آن را قربانی می‌کنند چون هزینه‌زاترین بخش نیز هست.

در عین حال طوری رفتار کرده‌اند که نگاه‌ها به مقوله ساختار شرکت فرودگاه‌ها، به جای یک ساختار تخصصی، یک نگاه کاملاً سیاسی باشد. یک واژه امنیتی را به این حوزه وارد کرده‌اند و با همین توجیه، افراد سیاسی در سمت‌های مدیریتی صنعت می‌نشانند، نه افراد متخصص را. مگر می‌شود شخصی که معلم فرزند یکی از آقایان سیاسی بوده یا فلان شخص را که دارای تحصیلات حوزوی است به واسطه سفارش فلان سیاستمدار وارد چرخه مدیریت صنعت کرد یا از سازمان گوشت، مدیر وارد سیستم کرد؟ پس ساختار نداریم.

ساختار کامل ایمنی نیازمند آموزش کامل و مداوم است. باید تجهیزات و سخت‌افزارها فراهم شود. باید نیرو تربیت کرد، سال‌ها هزینه کرد و ... به عنوان مثال، هر شرکت هواپیمایی، باید خلبانان و کروی پروازی خویش را در دوره‌های زمانی مشخص و پیوسته برای آموزش و بازآموزی بفرستد و همه اینها هزینه دارد. چرا سازمان در خصوص مساله حیاتی Rest گروه‌های پروازی از شرکت‌های که پرواز بین‌المللی دارند سؤالی نمی‌کند؟

چرا شرکت فرودگاه‌ها برای کاهش بخشی از این هزینه‌ها همانند تمامی فرودگاه‌های موفق و اقتصادی دنیا اقدام به مهیا کردن این

امکانات رفاهی نمی‌کند و ... به نظر من شرکت فرودگاه‌ها اکنون نقشی در ایمنی شرکت‌ها ایفا نمی‌کند. بلکه خود شرکت‌ها برای حفظ منافع حداقلی خود به صورت شکسته بسته، ایمنی را رعایت می‌کنند.

قراردادهای منعقد فی‌مابین شرکت فرودگاه‌ها با شرکت‌های استفاده‌کننده از خدمات فرودگاهی، تاییدکننده این بحث است.

شرکت فرودگاه‌ها و مدیریت آن یک فضای بسته و حاکمیتی و امنیتی را بر فضای فرودگاهی کشور حاکم کرده‌اند که هرگونه تحقیق مستقل و مفید محققان و اهل فن در هر حوزه فرودگاهی خصوصاً در حوزه ایمنی را غیرممکن کرده است. چند وقت پیش، تیم بازرسی و ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری شروع به بازرسی دوره‌ای فرودگاه‌های کشور کرد، اما به فرودگاه سوم نرسیده، شرکت فرودگاه‌ها با ترفندهای خاص جلوی کار آنها را گرفت! به چه دلیل؟ شرایط کنونی برآیند عملکرد چندین و چندساله است که روی هم تلنبار شده و به نقطه کنونی رسیده است. اگر خواستار ارتقای سیستم هستیم باید به جای اتهام‌زنی اجازه بدهیم که ایرادات مشخص شود.

ترابران: این صنعت ویژگی‌های منحصر به فردی دارد. یعنی جدا از رده‌های نظارتی در داخل کشور، ناظر جهانی هم وجود دارد که باید به او نیز پاسخگو بود. یعنی خلبان اگر در هر شرایطی به این نتیجه برسد که ایمنی پرواز در خطر است، می‌تواند به سادگی از پرواز خودداری کرده و حتی موضوع را به نهاد بین‌المللی گزارش کند و هیچ پیگرد قانونی هم متوجه او نباشد ...

■ صحبت شما درست است، در صنعت هوانوردی بازرش‌ترین موجودی یک شرکت، نیروی انسانی متخصص آن است، اما در ایران با اوضاع متفاوتی روبرو هستیم. متقاضیان خود خرج تحصیلشان را می‌دهند و به همین علت بسیاری از موارد مرتبط به ایمنی، به صورت اتوماتیک حذف می‌شود. از طرفی خلبانان ما امنیت شغلی ندارند، به استثنای دو شرکت، در بقیه شرکت‌ها، قراردادهایشان رسمی نیست و به راحتی تهدید به اخراج می‌شوند و علی‌رغم کمبود نیرو، هیچ نهاد صنفی از حقوق آنها حمایت نمی‌کند (ده‌ها نفر سودجو که هیچ تحصیلاتی در حوزه هوانوردی ندارند اقدام به

که چه می‌خواهند تا بر اساس آن خدمات بدهیم و خدمات بخواهیم. تنها در این صورت به سوددهی خواهیم رسید.

تا ده سال پیش کشورهای حوزه خاورمیانه به غیر از ترکیه توجه ویژه‌ای به توریست نداشتند، اما اکنون کشورهایی مانند آذربایجان و ترکمنستان به تکاپو افتاده‌اند. خود ترکیه درآمدش آنقدر از توریست بالاست که حاضر است بابت حفظ این درآمد، از خیلی از مسائل دیگر کوتاه بیاید، ولی بازار گردشگری این کشور لطمه‌ای نبیند.

کشورهای تاجیکستان، ترکمنستان، گرجستان و حتی افغانستان شروع به بازسازی ناوگان خود کرده‌اند. اقلیم کردستان عراق به شدت دنبال فعال کردن پروازهای فرودگاه‌های اربیل و کرکوک است تا توریست جذب کند، یعنی تمام کشورهای اطراف ما به این نتیجه رسیده‌اند

■ به عنوان کسی که به واسطه شرکت پشتیبانی قطعات هوایی کشور، به طور مستقیم درگیر فرآیند خرید است، به صراحت می‌گویم بسیاری از خریدها براساس نیاز نیست. خرید می‌شود، اما خرید درستی صورت نمی‌گیرد. به طور مثال، فلان سیستم را خریده‌اند که ده سال است دیگر هیچ فرودگاهی از آن استفاده نمی‌کند

وجود کم و کاستی در سیستم‌ها و یا تعهدات و یا دستورالعمل‌ها و ... هستند تا سریعاً بازار را از دست ما خارج کنند.

ترابران: اگر من در مقام یکی از مسولان شرکت فرودگاه‌ها باشم، می‌گویم اگر نکاتی که شما می‌گویید درست باشد، ما باید همراه شاهد حوادث بی‌شماری باشیم ...

■ **بله**، انگار یک دست غیبی از همه چیز مراقبت می‌کند. ببینید! خلبانان و همکاران ما به این بی‌نظمی‌ها و توجیهاات و بی‌توجهی‌ها عادت کرده‌اند. مجموعه منظمی از بی‌نظمی‌ها که هر کدام کار خود را می‌کنند و چرخ را می‌چرخانند، ولی وای به روزی که اتفاقی بیفتند! آن وقت است که مثل دومینو همه چیز پشت سر هم خراب می‌شود. در ضمن باید قبول کرد که آسمان پروازی ما ابدا آسمان پرتراپیک نیست. اگر قرار بود تراپیک می‌شابه کشورهای دیگر داشته باشیم، آن وقت متوجه و خامت اوضاع می‌شدیم.

بد نیست بدانید براساس قوانین سازمان هواپیمایی، تمام فرودگاه‌ها و شرکت‌های فرودگاهی که در حوزه صنعت هوانوردی خدمات می‌دهند (خدمات ناوبری و زمینی و ...) باید از سازمان هواپیمایی کشوری مجوز گرفته باشند، اما اکثر قریب به اتفاق فرودگاه‌های کشور مجوزی از سازمان هواپیمایی ندارند. (البته ظاهراً به تازگی سازمان شروع به اعطای این مجوز به بعضی از فرودگاه‌ها کرده است) یعنی سالیان طولانی فرودگاه‌های ما ...

ترابران: لطفاً بیشتر توضیح دهید.

■ ببینید! ما در کشور سه مدل مالکیتی فرودگاه داریم. ۱- فرودگاه‌هایی که در اختیار شرکت فرودگاه‌های کشور است؛ ۲- فرودگاه‌هایی که در دست واحدهای نظامی است و ۳- فرودگاه‌هایی که در اختیار سایر سازمان‌ها همانند وزارت جهاد کشاورزی و وزارت پست و ... است.

فرودگاه‌های نظامی قاعدتاً تکلیفشان روشن است و از بحث ما خارج است. اصلی‌ترین فرودگاه‌های کشور هم در مالکیت شرکت فرودگاه‌های کشور است که به تازگی یک‌به‌یک به ترتیب اولویت در حال دریافت پروانه عملیاتی هستند، اما در خصوص فرودگاه‌های دسته سوم می‌توان به فرودگاهی مانند پیام که در مالکیت وزارت پست است یا فرودگاه قزوین که در مالکیت وزارت جهاد کشاورزی بوده و مرکز عملیات شرکت هواپیمایی خدمات سم‌پاش

ایجاد تشکل‌های مختلف هوانوردی کرده‌اند، اما این تشکل‌ها فقط دنبال سوءاستفاده از شرایط و بهره‌برداری از امتیازات شغلی خلبانان و سایر مسائل هستند) پس چه باید کرد؟

البته هستند خلبانان متعهد و شجاعی که از حق و حقوق خود بگذرند و بگویند ما با این شرایط پرواز نمی‌کنیم؛ اما نمی‌شود از قاطبه آنها با وجود مشکلاتی که پیش‌تر گفتم، چنین انتظاراتی داشت. ذکر این نکته حیاتی است که همین حالا هم به نظر من رشادت، هنر و تخصص این خلبانان باعث شده شاهد اتفاقات و حوادث زیادی نباشیم؛ وگرنه نهادهای مسوول هیچ نقشی در جلوگیری از سوانح ندارد.

ترابران: آیا در مورد تجهیزات ناوبری نیز با مشکل مواجه هستیم؟

■ لازم‌ه تجهیز کردن یک فرودگاه داشتن استراتژی و دانستن نیاز آینده بازار رقابتی و همچنین داشتن علم روز در خصوص سیستم‌های آتی فرودگاهی است. به عنوان مثال، وسایل پرنده نسل جدید همه Integrated و هوشمند هستند، اما تجهیزات فرودگاهی ما همه از این موضوع عقب هستند.

مدیران تدارکات مدعی هستند خریده‌ها را براساس نیاز واحدهای عملیاتی مانند اداره الکترونیک و مخابرات، مرکز فنون و ... انجام می‌دهند، اما چنین رویکردی در علم روز دنیا، مطرود شده است. اولاً باید خودشان دوره دیده باشند و تجهیزات روز دنیا را بشناسند تا متوجه باشند آیا درخواست واحد عملیاتی منطبق بر نقشه راه شرکت است یا خیر و اگر هم هست، باید چه چیزی بخرند که سال‌ها شرکت را بی‌نیاز از خرید مجدد کند.

این در حالی است که بخش تدارکات شرکت فرودگاه‌ها اصطلاحاً خرید کاتالوگی و سنتی می‌کند. به عنوان کسی که به‌واسطه شرکت پشتیبانی قطعات هوایی کشور، به طور مستقیم درگیر فرآیند خرید هستم صراحتاً می‌گویم بسیاری از خریدها بر اساس نیاز نیست. خرید می‌شود، اما خرید درستی صورت نمی‌گیرد. بارها هم اعتراض کردیم. به طور مثال، فلان سیستم را خریده‌اند که ده سال است دیگر هیچ فرودگاهی از این استفاده نمی‌کند، ولی بازمی‌خرند. در مورد سیستم‌های رادیویی و راداری و سایر موارد نیز هم همین‌طور.

فراموش نکنیم که سال ۲۰۱۸ سال آدیت ایران از سوی ایکائو است و تمام رقبای منطقه‌ای ما منتظر

است اشاره کرد. مجوز اینها کجاست؟ همین فرودگاه پیام که ۱۰ آموزشگاه خلبانی در آن در حال عملیات است و پروازهای باری بسیاری دارد، بعد از ۲۰ سال هنوز مجوز ندارد، یعنی کسی که در برج مراقبت این فرودگاه دستور می‌دهد، هیچ اجازه‌ای برای این کار ندارد. پس مسوولیت سوانحی که در آن رخ می‌دهد با کیست؟ فرودگاه پیام یک باند دارد و ده‌ها هواپیما در آن پرواز می‌کنند. برج مراقبت بر اساس کدام دستورالعمل و مجوز فرمان عملیاتی می‌دهد؟

در صنعت هوانوردی هر کس حتی مارشالر باید صلاحیت و گواهینامه مربوطه را داشته باشد. در فرودگاهی که اصلاً مجوز نداشته، چطور به شرکت‌های هواپیمایی اجازه پرواز داده‌اند. این مسائل باید ریشه‌یابی شود. شرایط در فرودگاه قزوین و آزادی که بدتر است.

مدیرکل دفتر ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری:
مشکلات ایمنی یک شبه حل نمی‌شود

درباره حداقل‌ها!

«... نباید براساس شرایط کنونی قضاوت کرد. یکسری موضوعات، سابقه در گذشته دارد و یک شبه هم برطرف نمی‌شود. بخشی از مسائل نیز مربوط به سیاست‌های کلی کشور است و سازمان هواپیمایی کشوری نمی‌تواند در آن موضوعات نقش‌آفرینی خاصی داشته باشد...»

اینها برش‌هایی از گفته‌های هادی مهرجو، مدیرکل ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری است. اگرچه شنیدن پاسخ از مسوولان همیشه به سختی و با معذوریت‌های بسیار انجام می‌شود، اما تمام تلاش خود را صرف کردیم تا پاسخ‌های مسوولان پشت میز را هم بشنویم.

قابل پیش‌بینی بود که در گفت‌وگو با مدیران سازمان هواپیمایی، به دلایل مختلف نمی‌توان انتظار صراحت چندانی داشت، با این حال توضیحات آنها نیز - علی‌رغم اینکه تاکید داشتند در این گونه مسائل نباید به دنبال یک مقصر خاص بود - کم و بیش بر وجود بعضی مشکلات از جمله محدودیت‌های قانونی و مشکلات مرتبط با ساختار سازمانی صحنه می‌گذارد. در ادامه، نظرات مدیرکل دفتر تازه تاسیس ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری و معاون وی، مهرداد مسلمی را خواهید خواند.





■ تا سال گذشته در سازمان هواپیمایی کشوری، دفتر ایمنی همراه با دفتر بررسی سوانح، یک واحد را تشکیل می‌دادند، ولی از آبان ماه پارسال، دفتر ایمنی به صورت مجزا رسماً کار خود را آغاز کرده است. در گذشته با توجه به یکپارچگی این دو دفتر، بیشتر وقت ما صرف بررسی سوانح می‌شد و مجال زیادی برای تمرکز بر موضوعات ایمنی نمی‌ماند

هوایی نیز هست تا با یک شناخت درست و جامع، نوع نقش نظارتی سازمان برای هر یک از آنها تعیین شود. البته همانطور که گفتیم، دفتر ایمنی نوپا است و با صدور ابلاغیه این دفتر در خرداد ماه سال ۹۵، به موازات انجام وظایف محوله، سیر استصوابی ساختار مربوطه نیز انجام شده است.

ترابران: یعنی پیش از شروع به کار مستقل این دفتر، مباحث ایمنی چندان پیگیری نمی‌شد.

■ چرا؛ در دفتر ایمنی و بررسی سوانح، روی پیشگیری از بسیاری از حوادث کار شد، اما به هر حال ترکیب این دو بخش با هم همخوانی نداشت و شاهد بازدهی خوبی نبودیم. تا اینکه خود سازمان به این نتیجه رسید که باید این دو موضوع را از هم جدا کند.

خویش را در قالب فرم‌های مربوطه منعکس کند تا براساس این اطلاعات، ریشه مشکلات شناسایی و اقدام اصلاحی صادر شود. سپس براساس این اطلاعات و آمارها موضوعاتی که بیشترین پیامد و مشکل (Top Theme) را ایجاد کرده، مد نظر قرار می‌گیرد و برنامه‌ای تنظیم می‌شود مبتنی بر اینکه چطور می‌توان این خطرات را برطرف کرد یا دست‌کم تحت کنترل قرار داد.

موضوع سومی هم که اکنون وجود دارد، رویکرد پیشگیرانه (Predictive) با استفاده از نرم‌افزار است. مثلاً با نصب Quick Access Recorder روی FDR هواپیماها یا حتی بدون آن و با استفاده از فضای وب، امکان دانلود پارامترهای اطلاعات پروازی و فنی هواپیما روی لپ‌تاپ و آنالیز آنها فراهم می‌شود و عملاً همه چیز تحت نظارت سازمان هواپیمایی کشوری قرار می‌گیرد. راجع به پارامترهای مربوط به موتور هواپیما نیز این کار با استفاده از ECTM میسر می‌شود.

رویکرد اولی که ذکر شد در خصوص سوانح و حوادث جدی، به دفتر ایمنی مربوط نیست و دفتر بررسی سوانح، این مسائل را بررسی می‌کند، اما مسئولیت رسیدگی به حوادث و دو رویکرد دیگر بر عهده دفتر ایمنی است (اضافه کنم که در چند سال اخیر حتی این بحث هم مطرح شده که اساساً دفتر بررسی سوانح، از سازمان هواپیمایی کشوری جدا شود تا به صورت مستقل و بدون وابستگی سازمانی فعالیت کند).

از سال گذشته، پیگیر آن هستیم که اطلاعات خود را درباره یکسری موضوعات به سطح قابل قبولی برسانیم که خود شامل مواردی با پیامدهای کم یا پیامدهای زیاد می‌شود تا با استفاده از این شاخص‌ها بتوانیم وضعیت ایمنی شرکت‌ها را تشخیص دهیم. همین موضوع، اکنون در دنیا هم مطرح است.

تا سال ۲۰۰۵ میلادی، ایمنی بر روی موضوعات صلاحیت پروازی، عملیات پروازی و مجوزهای پرسنل فنی و عملیات متمرکز بود، اما در حال حاضر، به غیر از دو انکس مربوط به Security، ۱۷ انکس دیگر مربوط به استانداردهایی است که سازمان هواپیمایی کشورها را در سایر حوزه‌ها تحت ممیزی قرار می‌دهند. با این حال، جهت جلوگیری از برخی ظاهرسازی‌ها، پارامترهای دیگر عملیاتی نیز به آن اضافه شده تا نهایتاً امکان Risk Management و تعیین وضعیت ایمنی کشورها فراهم شود که این پروسه شامل حال بهره‌برداران

ترابران: برای شروع، کمی درباره استانداردهایی که در زمینه ایمنی پرواز و نشست و برخاست فرودگاهی وجود دارد، توضیح دهید. ما چقدر با این استانداردها فاصله داریم؟

■ اساساً فلسفه توجه به مقوله ایمنی، ریشه در گسترش صنعت هوانوردی دارد. در ابتدا، تنها مشکلات فنی مطرح بود، یعنی هنوز صنعت به درجه‌ای از ارتقای تکنولوژی نرسیده بود که بتواند به عملکرد وسائل پرنده خویش اعتماد کند، ولی به مرور زمان، این مساله به چگونگی استفاده از آنها و اهمیت آموزش و مباحث ارگونومی تبدیل شد و با افزایش مجموعه‌های دست‌اندرکار صنعت، لزوم انسجام در ساختارها با استفاده از استانداردها و شناسایی مخاطرات افزایش پیدا کرد.

در چند سال اخیر، اسناد زیادی توسط ایکائو در خصوص ایمنی منتشر و در نهایت، انکس ۱۹ با عنوان سیستم مدیریت ایمنی به کشورهای متعاقد کنوانسیون شیکاگو از جمله ایران اعلام شد که مفاد آن لازم‌الاجراست. تا سال گذشته در سازمان هواپیمایی کشوری، دفتر ایمنی همراه با دفتر بررسی سوانح، یک واحد را تشکیل می‌دادند، ولی با توجه به اهمیت رویکردهای پیشگیرانه، از آبان ماه پارسال، دفتر ایمنی به صورت مجزا رسماً کار خود را آغاز کرده است. در مقاطع گذشته با توجه به یکپارچگی ایمنی با دفتر بررسی سوانح، بیشتر وقت این دفتر صرف بررسی سوانح می‌شد و مجال زیادی برای تمرکز بر موضوعات ایمنی نمی‌ماند، ولی با توجه به جدا شدن ایمنی و الزاماتی که در انکس‌های ایکائو به آنها اشاره شده، در حال حاضر تحقق ایمنی با سه رویکرد در حال انجام است.

رویکرد اول، واکنشی (Reactive) است یعنی وقتی سانحه اتفاق می‌افتد، سازمان موظف به ریشه‌یابی موضوع و طرح اقدامات اصلاحی است تا آن سانحه تکرار نشود. رویکرد دوم، (Proactive) یا پیش‌بینانه است؛ در این روش با استفاده از گزارش‌های عوامل فنی و عملیاتی درباره شناسایی مخاطرات ایمنی و همچنین ممیزی‌های ایمنی امکان پیشگیری از تبدیل پتانسیل خطر بالقوه به بالفعل فراهم می‌شود. مثلاً وقتی خلبانی در پرواز خود با خطر یا تهدیدی مواجه شود، موظف است این موارد را در فرم‌های خاصی به نام Air Safety Report یادداشت و گزارش کند. بخش فنی نیز موظف است مخاطرات مربوط به حوزه کاری

■ دفتر ایمنی سازمان هواپیمایی با استفاده از سازوکارهای موجود فقط موظف به اعلام مشکلات و مخاطرات به واحد مربوطه در سازمان است، ولی معمولاً موضوعات حاد در کمیته عالی ایمنی که ریاست آن بر عهده رییس سازمان هواپیمایی کشوری است، مطرح و نتیجه به واحدهای مربوطه منعکس می‌شود

Certification فرودگاه‌ها نیز از جمله آنهاست؛ همین امر، حضور پررنگ کشور در تصمیم‌سازی این مجامع بین‌المللی را بیش از پیش می‌طلبد. ترابران: براساس گزارش‌های یاتا، دو فرودگاه پر رفت و آمد ما، مشهد و شیراز، جزو فرودگاه‌های خطرناک هستند. از طرف دیگر، انتقاداتی وجود دارد مبنی بر اینکه سازمان هواپیمایی نظارت کافی روی کار فرودگاه‌های کشور ندارد و شاید بتوان گفت مماشانی در این میان اتفاق می‌افتد. نظر شما در این زمینه چیست؟

■ مسوولیت صدور گواهینامه و بحث‌های نظارتی در فرودگاه‌های کشور بر عهده دفتر نظارت بر عملیات هوانوردی فرودگاه‌هاست. ما روی مباحث ایمنی و شناسایی مخاطرات فعالیت می‌کنیم. ترابران: بسیار خوب، شما مخاطرات را شناسایی می‌کنید و به شرکت فرودگاه‌ها اعلام می‌شود و آنها موظف به انجام اصلاحات هستند. بعد از آن آیا در مسیر رفع معضلات از طرف شما نظارتی صورت می‌گیرد یا خیر؟

■ این کار جزو وظایف واحدی است که مسوولیت صدور گواهینامه را بر عهده دارد. دفتر ما با استفاده از سازوکارهای موجود فقط موظف به اعلام مشکلات و مخاطرات به واحد مربوطه در سازمان است، ولی معمولاً موضوعات حاد در کمیته عالی ایمنی که ریاست آن با رییس سازمان هواپیمایی است، مطرح و نتیجه به واحدهای مربوطه منعکس و از سوی این دفتر نیز پیگیری می‌شود.

ترابران: این به چه معنا است؟ مثالی می‌زنم؛ در بحث فرودگاه شیراز و برخورد هلی‌کوپتر به دکل مخابرات، ظاهراً از مدت‌ها قبل این هشدار داده شده بود که این دکل خطرناک است، اما ایمن‌سازی اتفاق نیفتاد و حادثه‌ای دقیقاً بر اثر وجود همان دکل رخ داد. نظارت بر اجرای این ایمنی برعهده کدام مسوول است؟ ظاهراً همه مسوولان به هشدار دادن اکتفا کرده‌اند.

■ می‌خواهم بگویم همیشه نباید براساس شرایط کنونی قضاوت کنیم. یکسری موضوعات، سابقه در گذشته دارد و یک شبه هم برطرف نمی‌شود. در مورد همین موضوعی که شما اشاره کردید، یکی از مشکلات ما نداشتن **Enforcement Manual** است. در سازمان‌های دیگر مثل سازمان بازرسی کل کشور، حتی پیشنهادها هم لازم‌الاجراست و اگر اجرا نشود، امکان برخورد نیز وجود دارد، ولی در سازمان هواپیمایی کشوری هنوز این موضوع به

نتیجه نرسیده است.

ترابران: چرا هنوز به نتیجه نرسیده است؟

■ تخصصی بودن موضوعات در این حوزه، نقش به‌سزایی در تاخیر در وضع یا به‌روزرسانی قوانین از سوی مجلس یا مقررات و آیین‌نامه‌ها از سوی هیات وزیران داشته است. به نظر می‌رسد با تفویض برخی از امور تخصصی، مشابه سازمان نظام پزشکی یا نظام مهندسی و یا همانند اروپا و آمریکا به نهادهایی همچون **EASA** و **FAA**، می‌توان این مساله را حل کرد. به هر حال، این موضوع شاید ناشی از نداشتن حق قانونی در اعمال نظارت کارشناسی باشد.

ترابران: این دفتر در زمینه ساخت و ساز فرودگاهی مثل باندها هم نظارت دارد؟

■ برای این موضوع و قبل از بهره‌برداری، انجام مدیریت ریسک ضروری است، ولی استقرار سامانه مدیریت ایمنی و نظارت این دفتر، فقط در مرحله بهره‌برداری از بخش‌هایی همچون آموزشگاه‌های خلبانی، ایرلاین‌ها، فرودگاه‌ها، شرکت‌های خدمات فرودگاهی، مراکز طراحی و ساخت و مراکز تعمیر و نگهداری است. در زمینه مکان‌یابی فرودگاه‌ها نیز دفتر نظارت بر عملیات هوانوردی و کمیته عالی فضای کشور تصمیم‌گیری می‌کند.

ترابران: از نظر تجهیزات ناوبری و ایمنی در چه موقعیتی هستیم؟ آیا تجهیز آتمان به‌روز است؟

■ تا آنجا که می‌دانم، از نظر حداقل الزامات ایکائو مشکلی نداریم، اما اطلاعات در این مورد، در اختیار دفتر ما نیست.

ترابران: نظر شما به عنوان یک کارشناس، در مورد ساختار تشکیلاتی ما در حوزه ایمنی هوانوردی چیست؟ آیا نیاز به بازنگری دارد؟

■ رویکردهای ایمنی که خدمت شما عرض کردم، مقوله‌های تازه‌ای هستند و سازمان هواپیمایی کشوری هم به این نتیجه رسیده است که فقط با انجام بازرسی یا ممیزی نمی‌توان به کنه مسائل پی برد و حتماً باید پارامترهای ملموس دیگری هم مدنظر قرار گیرد تا بتوان راجع به مجموعه‌ای تصمیم‌گیری کرد. ما به نوبه خود داریم در این مسیر حرکت می‌کنیم. کار دریافت گزارش‌های حوادث هوایی با استفاده از نرم‌افزار **ECCAIRS** از ابتدای سال ۹۴ شروع شده و در حال جمع‌آوری اطلاعات از منابع مختلف و ریشه‌یابی آنها هستیم. موضوعات اگر در دسته‌بندی سوانح باشد دفتر بررسی سوانح هوایی سازمان آن را بررسی خواهد کرد و در بقیه

ترابران: ظاهراً تا پایان سال ۲۰۱۷ باید تمام فرودگاه‌های بین‌المللی ما مجوز فرودگاهی داشته باشند، وگرنه پرواز خارجی به این فرودگاه‌ها انجام نخواهد شد...

■ ۹ فرودگاه بین‌المللی کشور در برنامه صدور گواهینامه فرودگاهی قرار دارند که اخیراً فرودگاه یزد موفق به اخذ این گواهینامه شده است.

البته در مورد **Certification** فرودگاه‌ها و الزامی که ایکائو به وجود آورده است، یک نکته مهم وجود دارد که برای قضاوت عملکرد باید به آن هم توجه کرد. همانطور که می‌دانید کشورهای عضو ایکائو منطقه‌بندی شده‌اند و ما در بخش خاورمیانه ایکائو هستیم که دفتر آن هم در قاهره مستقر است. یکسری از کشورهای حوزه خلیج فارس هم جزو همین منطقه هستند. فرق اساسی هوانوردی ایران با آنها در تعداد هواپیما، عمر ناوگان و به‌خصوص تعداد فرودگاه‌هاست. از آنجا که این کشورها از اکثریت آراء برخوردارند، تصمیم‌گیری‌ها معمولاً براساس شرایط موجود آنها گرفته می‌شود. موضوع

■ مدتی است سامانه‌ای را تحت عنوان گزارش‌های داوطلبانه در پرتال سازمان راه‌اندازی کرده‌ایم. گزارش‌های بسیار خوبی هم به دست ما رسیده که در حالت عادی محال بود به دست ما برسد. دسترسی به آن هم تنها در اختیار این دفتر است، ولی به دفاتر تخصصی و مراکز مرتبط، برای اقدام لازم منعکس می‌کنیم

انسانی مرتبط با این بخش را از نظر کمی و کیفی چطور ارزیابی می‌کنید؟

■ اتفاقاً این سوالی بود که در سال ۲۰۱۰ ممیزان ایکائو از ما پرسیدند. در آن زمان من مدیرکل دفتر نظارت بر طراحی و ساخت وسایل پرنده بودم. از من پرسیدند چه اطمینانی وجود دارد که مثلاً ده سال دیگر یکی مثل شما یا بهتر از شما، عهده‌دار این مسئولیت خواهد بود و می‌تواند کار شما را ادامه دهد. این همان مدیریت منابع انسانی و یا Human Resource Management است.

ترابران: خوب! جواب شما چه بود؟ آیا در حال حاضر، نیروی انسانی متخصص برای ده سال دیگر آموزش داده می‌شود؟

■ یکسری مسائل مربوط به سیاست‌های کلی کشور است و سازمان هواپیمایی کشوری نمی‌تواند در آن موضوعات نقش آفرینی خاصی داشته باشد. مثلاً یک دفعه می‌بینید در دوره‌ای دولت تصمیم می‌گیرد استخدام رسمی را ممنوع کند. جذب نیرو باید با مجوز هیات وزیران باشد و به راحتی امکان به‌کارگیری افراد ممکن نیست. بنابراین، این خلأهای نیروی انسانی اتفاق می‌افتد و در برخی مواقع دردساز می‌شود.

من هم اعتقاد دارم که باید در بازه‌های زمانی مشخص، در بخش‌های تخصصی، افراد جذب شوند و در یک سیستم بهره‌وری قرار گیرند. بعد از چند سال آموزش و کارآموزی در بخش‌های مختلف، یکسری کارشناس، بدون حب و بغض در مورد آنها اظهار نظر کنند که هر کدام به درد کدام بخش می‌خورند تا بالاترین کارایی را در مجموعه داشته باشیم.

ترابران: به نظر می‌رسد کل سیستم مشکل دارد، ربطی هم به این یا آن دولت ندارد...

■ به طور کل، با توجه به تمام شرایطی که وجود دارد، ما در حوزه ایمنی خوب کار کردیم. همین سامانه‌های گزارش‌های داوطلبانه واقعا موثر است و بسیاری از تغییراتی که در حال رخ دادن است از همین گزارش‌ها نشأت می‌گیرد. ما در بوق و کرنا نمی‌کنیم، ولی اصلاحات زیادی در حال انجام است. الان هم زمانه‌ای نیست که بتوان در همه جا حضور فیزیکی داشت. در همین ۶۰ فرودگاه باید چند نفر کارمند داشته باشیم که بر تک تک آنها نظارت داشته باشیم.

ترابران: در مجموع شما فضای فرودگاهی کشور را ایمن ارزیابی می‌کنید؟

موارد، واحد مدیریت ایمنی شرکت‌ها موظف به ریشه‌یابی و انجام اقدامات اصلاحی می‌شوند.

در بحث گزارش‌های داوطلبانه، مدتی است سامانه‌ای را در پرتال سازمان راه‌اندازی کرده‌ایم. گزارش‌های بسیار خوبی هم به دست ما رسیده که در حالت عادی محال بود به این مشکلات پی ببریم. دسترسی به آن هم تنها در اختیار این دفتر است ولی به دفاتر تخصصی و مراکز که لازم باشد برای اقدام لازم منعکس می‌کنیم. اگر هم لازم باشد، خودمان به موضوع ورود خواهیم کرد. نتایج خیلی خوبی هم از این موضوعات به دست آورده‌ایم. در کنار آن بازرسی و ممیزی هم در حال انجام است. آنالیز داده‌های پروازی و پارامترهای موتور هواپیما نیز با استفاده از نرم‌افزار در شرکت‌های هواپیمایی و با نظارت این دفتر در حال انجام است. این بدان معناست که دفتر ایمنی پایبند به انجام وظایف محوله است، ولی تا شرایط ایده‌آل هنوز فاصله داریم.

ترابران: وقتی گزارشی درباره خطرناک بودن فرودگاه‌های ما منتشر می‌شود، وظیفه سازمان هواپیمایی در این میان چیست؟ آیا اصلاح آن را صرفاً به شرکت فرودگاه‌ها ارجاع می‌دهد و دیگر هیچ؟

■ سازمان هواپیمایی با برخورداری از قوانین و مقررات، ساختار سازمانی، دستورالعمل‌های لازم، نیروی انسانی کارآمد خود به همراه آموزش‌های تخصصی، سه وظیفه اساسی بر عهده دارد، یکی صدور گواهینامه، مجوز و تاییدیه است.

وظیفه دوم در بخش نظارت بر عملکرد دارندگان این گواهینامه‌ها، مجوزها و تاییدیه‌هاست. وظیفه سوم، حل و فصل نگرانی‌های مربوط به ایمنی در این حوزه‌هاست که نظارت عالی بر بخش سوم توسط دفتر ایمنی و با راهبری ریاست سازمان هواپیمایی کشوری صورت می‌گیرد. دفاتر عملیات پرواز، دفتر گواهینامه و امور پرسنلی، دفتر صلاحیت پروازی و دفتر نظارت بر عملیات فرودگاهی وظیفه صدور مجوز و نظارت بر دارندگان آنها را برعهده دارند.

حال اگر سازمان مطمئن شود موردی وجود دارد که پرواز یک هواپیما در اثر مخاطرات موجود در فرودگاه به خطر افتاده و ریسک آن قابل کنترل نیست، دفتر صادرکننده گواهینامه در سازمان می‌تواند گواهینامه فرودگاه را محدود، معلق و یا ابطال کند.

ترابران: شما به عنوان کارشناس، نیروی

■ مهرجو: حداقل الزامات ایکائو برآورده شده است.

■ مهرداد مسلمی: من می‌خواهم به صحبت‌های آقای مهندس چند نکته اضافه کنم، برای اینکه بگویم فرودگاهی از نظر عملیات پروازی ایمن یا خطرناک است، ابتدا باید شاخصه‌ها و شرایط مربوطه را تعریف کنیم و بعد بر اساس این شاخص‌ها، فرودگاه‌ها ارزیابی می‌شوند. در اینجا لازم است برای روشن شدن موضوع مثالی بزنم، از نظر شما یک لیوان آب خنک خوب است یا بد؟ طبیعی است که نوشیدن آن برای یک فرد سالم در زمان تشنگی بسیار لذت‌بخش است و به سلامتی او نیز کمک خواهد کرد، اما برای کسی که دارای مشکلات بدنی و خون‌ریزی داخلی است، یک جرعه از آن آب هم خطرناک بوده و باعث وخامت حال می‌شود.

حال برگردیم به وضعیت ایمنی فرودگاه‌ها، از منظر شما شاخصه‌های خطرناک بودن فرودگاه کدام است؟ طبق آنچه که سازمان هواپیمایی

■ با توجه به تمام شرایطی که وجود دارد، ما در حوزه ایمنی خوب کار کردیم. همین سامانه گزارش‌های داوطلبانه واقعا موثر است و بسیاری از تغییراتی که در حال رخ دادن است از همین گزارش‌ها نشأت می‌گیرد. ما در بوق و کرنا نمی‌کنیم، ولی اصلاحات زیادی در حال انجام است

فعالیت در عرصه‌های مختلف این صنعت بوده‌ایم، اما این موضوع نشانگر صنعت هوایی بدون مشکل نیست. در چنین شرایطی ابتدا باید اثرات ناشی از جرح را از پیکره صنعت هوایی درمان کرد و پس از آن به دنبال استفاده از ویتامین‌های لازم برای تقویت آن بود. در حقیقت بایستی ابتدا با برطرف کردن خونریزی داخلی علائم حیاتی را ثابت کرد و بعد به دنبال تقویت آن باشیم.

ترابان: اکنون در مورد فرودگاه‌های خطرناک چه اقداماتی در دست دارید؟

■ **مسلمی:** با توجه به توضیحات قبلی، ما فرودگاه خطرناک عملیاتی نداریم. به عبارت دیگر، هر زمان که شاخصه‌های ایمنی در فرودگاه به سطح تعریف شده بر اساس استانداردهای بین‌المللی نزدیک شده یا روند نزولی حاکی از کاهش آن باشد، بلافاصله فعالیت عملیاتی متوقف خواهد شد.

به همین منظور و برای یکپارچه شدن روش‌ها و دستورالعمل‌های فعالیت فرودگاه‌ها در سراسر دنیا، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در سال ۲۰۰۱ طرح یکنواختی فعالیت‌های فرودگاهی را در قالب صدور گواهینامه فرودگاهی Aerodrome Certificate براساس انکس ۱۴ ارائه و با گذشت زمان با صدور اصلاحیه‌های بعدی نسبت به تکمیل آن اقدام کرد.

نهایتا مقرر شد تا در فاز اول کلیه فرودگاه‌های بین‌المللی دنیا نسبت به مهیا کردن شرایط و اخذ گواهینامه فرودگاهی اقدام کنند. طبیعتا کشور ما نیز به عنوان یکی از اعضای ایکائو ملزم به رعایت و استقرار شرایط اعلامی بوده و برنامه‌ریزی برای اخذ این گواهینامه برای تمامی ۹ فرودگاه بین‌المللی از طریق شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و با نظارت سازمان هواپیمایی کشوری در حال اقدام است.

ترابان: هنگامی که فرودگاه‌های بین‌المللی گواهینامه‌های خود را از مراجع داخلی اخذ کردند، آیا ایکائو نحوه اخذ این گواهینامه‌ها را راستی‌آزمایی می‌کند؟

■ **مسلمی:** سازمان هواپیمایی کشوری در هر کشوری متعهد به اجرای کنوانسیون شیکاگو مصوب ۱۹۴۵ است. در حقیقت ما نماینده ایکائو در کشور و متعهد به پیمان و رعایت تمام ضوابط آن (انکس‌ها) هستیم. زمانی که سازمان هواپیمایی کشوری تاییدیه‌ای را صادر می‌کند، ایکائو هم تاییدیه سازمان را قبول دارد. البته ممکن است گاهی

خودشان هم بازرسی داشته باشند. همان اتفاقی که سال ۲۰۱۰ افتاد و ما در رتبه‌بندی ایکائو رتبه دهم را در دنیا به دست آوردیم که کار بسیار بزرگی بود. بنابراین، به عنوان یکی از کشورهای متعاقد در کنوانسیون شیکاگو هر گواهینامه‌ای که توسط سازمان هواپیمایی کشوری صادر می‌شود، مورد تایید و قبول ایکائو خواهد بود.

در مورد پیگیری‌های دفتر ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری هم باید توضیح دهم، ما برای جمع‌آوری اطلاعات روش‌های مختلف داریم مانند جمع‌آوری اطلاعات از طریق سامانه گزارش‌های داوطلبانه که قابل دسترس در سایت سازمان است. یکی دیگر از روش‌های اطلاع‌رسانی نیز خود فرودگاه‌ها و برج‌های مراقبت هستند، اطلاعات حوادثی که به ما منتقل می‌شود از طریق سیستم اطلاع‌رسانی On Call که ۲۴ ساعته صنعت هوایی را رصد می‌کنند، از طریق پیامک به مدیرکل ایمنی سازمان اعلام و پس از بررسی جهت اطلاع ریاست سازمان و مدیران ذی‌ربط ارسال می‌شود.

روش دیگر اطلاع‌رسانی خود شرکت‌های فعال در صنعت هوانوردی هستند که به محض وقوع رویداد، حادثه یا سانحه، با نرم‌افزارهای معرفی شده مانند ECCAIRS اطلاعات را به سامانه‌های دفتر ایمنی منتقل می‌کنند.

حتی اتفاق افتاده که با این گزارش‌ها و ارجاع آنها به مراجع ذی‌ربط، مدیران و معاونان برخی شرکت‌ها از سمت خود تعلیق شده‌اند.

■ **مهرجو:** به هر حال، ایمنی وجود دارد. ما براساس انکس‌های ۱۹ گانه ایکائو حداقل شرایط لازم مطابق با استانداردها را برای انجام پروازهای ایمن مهیا می‌کنیم. البته سطح توقع و هدف این دفتر ارتقای سطح ایمنی در کلیه فعالیت‌های هوانوردی است، اما ارتقای ایمنی نیاز به ایجاد بستر مناسب برای سهولت فعالیت‌های مرتبط در این حوزه را دارد. به عنوان نمونه قانون سازمان هواپیمایی کشوری مربوط به سال ۱۳۲۸ است که جوابگوی نیازهای امروز ما نیست. ما باید قوانین را به‌روز کنیم. این طرح را باید به هیات دولت تقدیم کنیم تا دولت لایحه آن را به مجلس ببرد و به تصویب برساند تا به صورت قانون دربیاید و لازم‌الاجرا شود. در این زمینه هم فعالیت‌های بسیاری در زمان‌های مختلف انجام شده، ولی چون قانون مذکور بایستی جامع‌الشرایط باشد، مرتبا در حال اصلاح بوده و اکنون در حال آماده‌سازی است.

کشوری در انکس ۱۴ ایکائو، ملزم به نظارت بر رعایت آن توسط بهره‌برداران فرودگاه‌ها شده است، در حال حاضر وضعیت فرودگاه‌ها در شرایط خوبی قرار دارد.

در ضمن هر دو فرودگاهی که شما به آنها اشاره کردید جزء فرودگاه‌های پرتردد ما هستند و قاعدتا از نظر اقتصادی نیز درآمدزایی خوبی دارند. طبیعتا اگر این فرودگاه‌ها از نظر ایمنی در شرایط مطلوبی نبودند، امکان ارائه خدمات گسترده نیز نداشتند. البته ممکن است گاهی شرایطی برای کاهش سطح ارائه خدمات بنا به دلایل مختلف به وجود آید که آن نیز معمولا با تلاش پرسنل و کارشناسان دست‌اندرکار در اسرع وقت بر طرف می‌شود.

ترابان: اما با توجه به تمام مشکلاتی که وجود دارد، به نظر می‌رسد ما آن شخصی هستیم که خونریزی داخلی دارد...

■ **مسلمی:** به دلیل تحریم‌های غرب در طی سالیان گذشته صنعت هوایی ما دچار مشکلاتی شده بود که با همت فعالان و کارشناسان خبره، موفق به ادامه

آه از غم تو، هزار آه از غم تو

مهرداد خواجه‌نوری

بامدادی بود که پیام تلگرامی همایون ذرقانی را (نقل شده از دیگری و حتما می‌دانید که او سر دبیر ماهنامه تخصصی دیگری است در همین زمینه "ترابران") دریافت کردم، که از درگذشت آن «ذهن زیبا» (ریاضی‌دان برجسته ایران و جهان) مریم میرزاخانی خبر می‌داد با این شعر:

مرگ آمد و داشت پاره‌سنگی در مشت

وز کینه و کبر، کوله‌باری بر پشت

از خانه جاهلان یکایک رد شد

تا دید چراغ دانشی را، زد کشت

تا بعد که مطالب گزارش اصلی این شماره را دریافت کردم، با عنوان «سراب ایمنی» با موضوع «ایمنی پرواز و عملیات فرودگاهی». چه سینه سوخته‌ای دارد، آن عضو هیات مدیره انجمن توسعه و ترویج ایمنی هوانوردی، وقتی نقل می‌کند که پس از فرستاده شدن برای طی دوره‌های آموزشی و یا شرکت در جلسات بین‌المللی به خارج، موقع بازگشت «اصلا از من نمی‌پرسند که خوب چه گذشت؟ چه مسائلی مطرح شد؟ چه چیزی یاد گرفتی؟ و ... می‌دانید اولین سوال آنها چیست؟ خوش گذشت؟!»

عمد دارم که توجه شما را به صحبت‌های دبیر کل جامعه متخصصین مراقبت پرواز ایران و آن کارشناسی که یک موسسه آموزش هوانوردی را مدیریت می‌کند و جزئیاتی درباره استراتژی پنجگانه ایکائو می‌گوید جلب کنم که با چه درد و فشاری (۱۰ سال دیگر، کی جانشین این کارشناسان خواهد شد؟) وقتی راجع به دو فرودگاه مشهد و شیراز می‌گویند و این که در غیاب اقدام سریع و صحیح و به‌موقع، از این خریدهای هواپیماهای جدید (از دستاوردهای برجام) ممکن است، صرفه لازم را نبریم، چون حداکثر تا سال ۲۰۱۸ میلادی، ممکن است با عدم انطباق رعایت‌های ایمنی (مساله امنیتی نیست) شرکت‌های هوایی خارجی، اصلا به فرودگاه‌های ما هم نیایند. بدن آدمی می‌لرزد.

غم از دست دادن مریم میرزاخانی، یا بی‌توجهی به «امنیت هوایی» همه‌اش ضرر به خود است. بخوانید با چه جزئیاتی سخن می‌گویند: اجرشان را کم نکنید.

سال‌ها پیش از یکی از مدیران مرتبط با حمل و نقل هوایی شنیدم که «این همه کشته و مجروح در حمل جاده‌ای داریم (یا گفت: دارید؟) سر یک سانحه هوایی که مگر چقدر کشته داده، گریه و مویه کافیست!»

«چشم‌ها را باید شست»

تیر ۱۳۹۶

تکرار داستان ادغام و انتزاع در بخش راه

نقطه؛ سر خط

ایجاد و انحلال متوالی و ادغام و تقسیم بلاوقفه، عمده‌ترین رفتار دولت‌های ایران در زمینه ساختارهاست. وزارت صنایع، وزارت معادن، وزارت صنایع و معادن، وزارت صنایع سنگین، وزارت صنایع و تجارت... درست مثل تغییرات سلولی سرطانی که در اسرع وقت، به رفتار خارج از قاعده ادامه می‌دهد. رفتاری نه از روی محاسبه و فکر و برنامه، که کاملاً دلبخواهی و کورکورانه، و غالباً خودسرانه و بی‌مطالعه.

سر دولت‌های ما، به ادغام و تقسیم وزارتخانه‌ها و ساختمان‌های شیک و عالی برای مجلس و دولت گرم است و نقش ایوان. آنهایی که در رویارویی با تصمیم خلق‌الساعه احمدی‌نژاد (این نماد عالی دستگاه دولت در ایران) برای ادغام دو وزارتخانه راه و مسکن، آن را نه حتی یک برنامه هنوز کارشناسی‌نشده، بلکه حاصل تحرکاتی با چشم بسته و کشمکش‌های بیمارگونه در جمجمه او و فلج مغزی سیستم و مجلس در برابر رفتار باج‌خواهانه‌اش ارزیابی می‌کردند، پریبراه نرفته بودند... دوباره در اول این دور باطل هستیم و این بار با استدلال‌هایی از جمله اصلاح خطای پیشین.

مطبوعات و از جمله ما، نمی‌توانند چیز تازه‌ای درباره این بازی پربرچسب منفی بگویند. بار قبل در پایان عملیات ادغام و تکثیرهای دوران احمدی‌نژاد، آنچه را باید گفتیم، بنابراین به جای تکرار آن، فقط سرنخ‌هایش را برای همراهانی که علاقمند به رجوع دوباره به ارزیابی‌ها و تحلیل‌های کارشناسی آن شماره ترابران (شماره ۱۱۸ - شهریور ۹۲) هستند، در مقابل شما قرار می‌دهیم.

زبان

۱۱۸

۱۵۰۰۰ تومان

ماهنامه اقتصادداری شهریور ۱۳۹۲ / ۱۵۲ صفحه

کوردی

- گزارش یک ازدواج برنامه‌ریزی نشده!
- گواهی‌های یک شاهد برکنار شده
- لطفاً قبلاً فکر کنید!
- در باب بدآموزی‌های سال‌های اخیر
- عرش‌شی که فرش شد
- پس گرفتن یک غنیمت





حدود ۵ ماه از اجرای آزمایشی طرح جریمه هوشمند در محور قم-کاشان می‌گذرد. براساس این طرح نیاز به توقف وسایل نقلیه سنگین برای اعمال جریمه از بین می‌رود. در واقع رانندگانی که برای حمل کالا، بارنامه اخذ کرده‌اند به صورت سیستمی از ناوگان متخلف تفکیک می‌شوند و بدون توقف جهت کنترل بارنامه، تمام مسیر خود را طی خواهند کرد.

در این طرح با کمک سیستم WIM که از آن با عنوان «توزین در حرکت» یاد می‌شود، وزن و همچنین تصویر ناوگان مشخص شده و اگر کامیونی حامل بار بدون بارنامه و یا دارای اضافه بار باشد، از طریق سیستم پلیس راهور با جریمه مواجه می‌شود.

با شهرام آدم‌نژاد، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در باره این سیستم گفت‌وگو کرده‌ایم. او این پروژه را یکی از اولویت‌های اصلی در حوزه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اعلام می‌کند.

نگاهی به روند اجرای آزمایشی سامانه جریمه هوشمند

در مسیر هوشمندی



■ سامانه جریمه هوشمند، به کمک یک دستگاه W.I.M (توزین در حال حرکت) که در کف جاده نصب شده، مشخص می‌کند که آیا کامیون موردنظر بار دارد یا خیر، اگر دستگاه نشان دهد که آن ماشین بار دارد، اطلاعات پلاک آن ثبت و کنترل می‌شود؛ اگر بارنامه داشته باشد و وزن آن درست باشد، بدون مشکل رد می‌شود و در غیر اینصورت جریمه خواهد شد

■ ما باید حس نظارت را در طول جاده به راننده و کاربر القا کنیم. این در حالی است که علاوه بر جریمه پلیس، در گام بعد ارگان‌های ناظر بر قاچاق نیز می‌توانند از طریق این سیستم، ماشین‌هایی را که بارنامه ندارند با ظن قاچاق بودن بار و کالا ردگیری و کنترل کنند

مالکیت مانند فاکتور است و ویژگی‌های فاکتور را هم دارد. بنابراین اهمیت بارنامه از این منظر که بتواند تمام مشخصات و معیارهای ایمنی و راحتی را کنترل کند، الزامی است و به همین دلیل است که قانون هم وجود آن را اجباری کرده است.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در خصوص نحوه عملکرد سامانه جریمه هوشمند چنین توضیح داد: «برای انجام یک نظارت جامع ما سیستم IFS یا سامانه جریمه هوشمند را اجرا کردیم. این سیستم ماشین‌هایی را که بارنامه ندارند شناسایی و جریمه می‌کند. ساختار این سیستم از لحاظ فنی اینگونه است که یک دستگاه W.I.M (توزین در حال حرکت) در کف جاده نصب می‌کنیم که وقتی ماشین از سطح آن رد می‌شود، مشخص می‌کند که آیا این ماشین بار دارد یا خیر، اگر بار نداشته باشد، فقط آن تردد ثبت می‌شود که از این طریق آمار یک سر خالی را محاسبه می‌کنیم (و اکنون تمام آمارگیری‌هایی که در سطح کشور انجام می‌دهیم از این طریق صورت می‌گیرد) اما اگر دستگاه نشان دهد که آن ماشین بار دارد، توسط یک دوربین پلاک‌خوان که در آن نصب شده است، اطلاعات پلاک آن ماشین ثبت و کنترل می‌شود؛ اگر بارنامه داشته باشد و وزن آن درست باشد، ماشین بدون مشکل رد می‌شود و کد رهگیری می‌گیرد که نشان می‌دهد صاحب ماشین چه شخصی است و آدرس آن کجاست و ... در کل اطلاعات حدود ۱۸ آیتم را می‌تواند در همان لحظه برای شما ارسال کند که از اطلاعات به دست آمده می‌توان داده‌کاوی کرده و میزان جریان تردد را به دست آورد.»

وی در پاسخ به این سوال که اگر مشخص شود ماشین حامل بار، بارنامه ندارد، چه اقداماتی انجام خواهد شد، اعلام می‌کند: «در این خصوص در حال هماهنگ کردن با پلیس هستیم تا بتوانیم آن ماشین را جریمه کنیم. به این روش که وقتی شماره پلاک آن ماشین خوانده می‌شود و مشخص می‌شود که بارنامه نگرفته است، از آنجا که اطلاعات راننده و شماره همراه او را هم داریم، به صاحب وسیله نقلیه پیام می‌دهیم که جریمه شده است. این در حالی است که هم اکنون این امر به صورت فیزیکی و توسط مامورین پلیس راهور انجام می‌شود،

شهرام آدم‌نژاد، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در پاسخ به سوال خبرنگار ترابری درباره لزوم اجرای طرح جریمه هوشمند می‌گوید: «ما کشور بسیار وسیعی با حدود یک میلیون و ششصد هزار کیلومتر مربع وسعت و هشتاد میلیون جمعیت هستیم. طبعاً برای داشتن یک زندگی ایده‌آل نیاز به جابه‌جایی‌های متعدد داریم؛ چه جابه‌جایی‌های مربوط به کالا و چه در رابطه با مسافر. طبعاً این جابه‌جایی‌ها در این وسعت عظیم که عمدتاً نیز در حمل و نقل جاده‌ای اتفاق می‌افتد، باید توسط نظامی مدیریت شود که جزء به جزء آن را بشناسد و بتواند جزء به جزء آن را اصلاح کرده و به صورت یکپارچه و به عنوان یک محصول خوب بیرون دهد. در زنجیره تامین هم همینطور است؛ به عنوان مثال نمی‌توان در تمام کشور گندم کاشت، بنابراین باید محصولات در سطح کشور جابه‌جا شوند، همچنین لزوم توجه به تنوع کالاها، ارزش افزوده‌ها و بازارهای جدید، نیاز به جابه‌جایی‌های بیشتر را الزامی می‌سازد و طبیعتاً این نظام بسیار بزرگ با مقیاسی عظیم، نیاز به یک نظام توزیع مناسب دارد.»

او ادامه می‌دهد: «در بخشی از اینها ما کارهایی را طی چند سال گذشته شروع کردیم؛ به عنوان مثال در خصوص ایمنی که یکی از خروجی‌های اصلی حوزه حمل و نقل است، همچنین راحتی، اطمینان و بهره‌وری. ما هر کدام از این چهار بخش را به یک سری اسناد؛ مانند بارنامه متصل کرده‌ایم. در حال حاضر تمام عملیات حمل بیمه شده است، آموزش رانندگان نیز با جدیت ادامه دارد و یکی از گلوگاه‌هایی که باید تمام این مسائل در آن کنترل شود، بارنامه است. همچنین دوره‌های مربوط به صحت سلامت و آزمایش‌های پزشکی که سلامت راننده را برای هدایت وسیله نقلیه تایید می‌کند و موارد دیگر، در بارنامه قید می‌شود. بنابراین ما بخش ایمنی و معاینه فنی را به بارنامه وصل کرده‌ایم و این ساختار از طریق بارنامه کنترل می‌شود.»

آدم‌نژاد اظهار داشت: «طی دو سال گذشته، صدور بارنامه به شکل آنلاین انجام می‌شود که کار بسیار بزرگ و پیچیده‌ای بود. ما هر ساله ۲۷ میلیون بارنامه صادر می‌کنیم؛ یعنی روزی حدوداً ۸۰ هزار بارنامه در اقصی نقاط کشور صادر می‌شود. بارنامه در واقع سند حقوقی کاشف از مالکیت است. سند حقوقی کاشف از

آنها را به صد دستگاه می‌رسانیم و با نصب ۱۰۰ دستگاه تقریباً ۷۵ درصد از شبکه شریانی را کنترل خواهیم کرد.»

او توضیح می‌دهد: «فعلاً اجرای این سیستم را به صورت آزمایشی شروع کردیم و با پلیس در حال بررسی‌های لازم هستیم تا مشکلات را حل کرده و آن را اصلاح کنیم. پلیس هم همکاری بسیار خوبی در این زمینه داشته و امیدواریم با همیاری آنها بتوانیم کار توزین بار را نیز انجام دهیم. به عبارت دیگر، در آینده از طریق این سیستم، اضافه تناژ آن را نیز کنترل خواهیم کرد، اما در حال حاضر فقط برای کنترل بارنامه استفاده می‌شود.»

او می‌گوید: «از لحاظ ساختاری این دستگاه اکنون نیز وزن کامیون را نشان می‌دهد البته با خطا، اما وقتی این ساختار به طور کامل نصب شد، اضافه تناژ را هم که برای ما بسیار حائز اهمیت است، کنترل خواهیم کرد.»

آدم‌نژاد تاکید می‌کند: «ما سالانه هزاران میلیارد تومان برای روکش جاده‌ها هزینه می‌کنیم و بیش از چند هزار میلیارد تومان خرابی رویه جاده‌ها ناشی از اضافه تناژی است که در جاده‌ها وجود دارد و اینها همه سرمایه‌های مملکت است که از بین می‌رود. بنابر تحقیقات انجام شده در کشور آمریکا در سال ۱۹۹۵ ثابت شد تخریب جاده با توان چهارم اضافه تناژ در رابطه است.»

به گفته آدم‌نژاد: «این سیستم بخش‌های مختلفی دارد؛ تولید اطلاعات و وظیفه ما است، بخش بهره‌برداری آن به عهده سازمان راهداری است و بخش انضامی آن که طبق قانون می‌تواند ماشین‌ها را جریمه کند، به عهده پلیس است. تا مرحله ثبت تخلف را ما انجام می‌دهیم و زمانی که تخلف ثبت شد، آن را به سرور پلیس انتقال داده و مراحل اعمال جریمه را با هم انجام می‌دهیم، اما با نظارت و تایید آنها. اکنون میزان جریمه‌هایی که در ارتباط با سرعت انجام می‌شود را سازمان راهداری مشخص می‌کند و در اختیار پلیس قرار می‌دهد، در صورتی که آنها تایید کنند، ما آن جریمه را اعمال می‌کنیم، این که چه میزان جریمه‌ای باید در نظر گرفته شود نیز در قانون کاملاً مشخص شده است.»

او توضیح می‌دهد: «این سیستم فعلاً در مسیر قم-کاشان به صورت پایلوت نصب شده، اما زمانی که تکمیل و رفع اشکال شد و سیستم را ارتقا دادیم، در تمام کشور اجرایی خواهد شد. ما تا پایان امسال تمام مراحل نصب و اجرای این دستگاه‌ها را انجام



شکل ۱

اما ائتلاف نیروی انسانی کارآمد، تنش‌های فردی بین رانندگان متخلف و ماموران راهنمایی و رانندگی، امکان خطاهای انسانی، مشکلات روش جاری است.»

مهندس آدم‌نژاد سپس از روی صفحه مانیتور دفتر خود نحوه کنترل ناوگان را نشانمان می‌دهد: «به عنوان مثال طبق آنچه روی مانیتور می‌بینید، پلاک یک میلیون و ششصد و بیست و هشت هزار و... دستگاه کامیون توسط این سیستم خوانده شده که از این تعداد، هشت هزار و سیصد و بیست و نه ماشین تخلف سرعت داشتند که هفت هزار و چهارصد و شصت و شش ماشین را به پلیس معرفی کرده‌ایم.» (شکل یک)

او می‌افزاید: «ما اکنون هر ترددی را در خاک ایران رصد کرده و ثبت می‌کنیم. هر کدام از دایره‌های رنگی روی نقشه یک دوربین هستند. دایره‌های سبز رنگ نشان‌دهنده دوربین‌هایی است که اکنون در حال کار هستند، دایره‌های زرد رنگ نشان‌دهنده دوربین‌هایی است که داده‌های آن با تاخیر ارسال می‌شود و دایره‌های قرمز، دوربین‌هایی را نشان می‌دهد که یا هنوز به بهره‌برداری نرسیده‌اند یا خراب هستند.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ادامه می‌دهد: «این سیستم به سامانه بارنامه وصل شده و بنابراین تمام هشتاد هزار بارنامه‌ای که روزانه در کشور ثبت می‌شود، در این برنامه نشان داده می‌شود.»

آدم‌نژاد با بیان این که تاکنون ۳۵ دستگاه از این سیستم در جاده‌ها نصب شده است، می‌گوید: «۶۵ دستگاه دیگر هم در حال نصب هستند و در نهایت

■ در حال حاضر از سامانه جریمه هوشمند فقط برای کنترل بارنامه استفاده می‌شود، اما امیدواریم با همکاری پلیس بتوانیم در آینده کار توزین بار و جریمه اضافه تناژ را نیز انجام دهیم. تاکنون ۳۵ دستگاه از این نوع سیستم در جاده‌ها نصب شده و ۶۵ دستگاه دیگر هم در حال نصب است که به این ترتیب تقریباً ۷۵ درصد از شبکه شریانی کنترل خواهد شد

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در بخشنامه‌ای متذکر شد

هشدار به رانندگان و شرکت‌های حمل

انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران طی بخشنامه‌ای از تمامی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خواسته با توجه به افزایش گزارش‌های رسیده از شرکت‌های حمل که به موجب آنها چهره جدیدی از قاچاق موادمخدر از طریق اختفای آن در جوف کالای صادراتی ظهور کرده، در راستای صیانت از وجهه و اعتبار بین‌المللی ناوگان ملی در رویارویی با این تهدید غیرمستقیم فراملی و به منظور کاهش ریسک‌های موجود و پیش‌گیری از بروز موارد مشابه، در هنگام انعقاد قرارداد حمل موارد ذیل را مورد توجه قرار دهند.

- ۱- هویت صاحب کالا، آدرس و نشانی دقیق وی و محل بارگیری مورد بررسی دقیق قرار گیرد تا در صورت بروز مشکل، قابل دسترسی باشد.
- ۲- آگاهی از این‌که، محموله با کارت بازرگانی خود صاحب کالا اظهار می‌شود و یا از طریق کارت بازرگانی اشخاص غیر، در صورت اخیر، حصول اطمینان از هویت قانونی و جایگاه فرستنده بسیار حائز اهمیت خواهد بود.
- ۳- تصویر پشت و روی کارت ملی صاحب کالا و همچنین کارت بازرگانی وی تهیه و در سوابق نگهداری گردد.
- ۴- توجه به این نکته که حمل یک یا دوقره محموله در طول سال، برای یک صاحب کالا، متضمن اعتبار وی برای حمل‌های بعدی نبوده و نباید موجب کاهش در اعمال دقت‌های لازم گردد.
- ۵- در صورتی که صاحبان کالا مقیم کشورهای خارجی بوده و یا شرکتی را در خارج از کشور به ثبت رسانده و به هر دلیلی از این طریق اقدام به ارسال کالا می‌نمایند، حصول اطمینان از صحت ثبت شرکت مزبور و نشانی آن از ضروریات می‌باشد.
- ۶- نوع، وزن و ارزش کالا و همچنین وجود بازار جذب در کشور مقصد برای کالای مورد نظر، باید مورد توجه و دقت قرار گیرند. به‌عنوان مثال، مبلمان دست دوم، کاشی، سرمایه‌کم ارزش و یا سیمان در حجم‌های ناچیز، می‌توانند شبهه برانگیز تلقی گردند.
- ۷- در بارگیری آهن‌آلات یا ماشین‌آلات دوجداره مانند دستگاه‌های پخت‌نان، خامه‌سازی، چاپ، خمیرگیری و امثالهم، دقت بیشتری مبذول شود. همین امر در مورد حمل سنگ نیز صادق است که توجه گردد سنگ‌ها به وسیله چسب به هم متصل نشده باشند.
- ۸- به رانندگان اکیدا توصیه کنند در صورت بارگیری در کارخانه‌های بزرگ، حتما فیلم بارگیری را از ابتدا تا انتها به همراه مهر و امضای مسئول کارخانه دریافت نمایند. بدیهی است حضور راننده در تمام مراحل بارگیری ضروری است.
- ۹- در صورت بارگیری چند نوع محموله به صورت تلفیقی، از اقلام بارگیری شده فهرستی توسط راننده تهیه و برای شرکت کریر ارسال گردد تا با لیست عدل‌بندی دریافت شده از سوی فرستنده تطبیق داده شده و در صورت هرگونه مغایرت، مورد بررسی دقیق قرار گیرد.
- ۱۰- بارگیری در انبارهای متروکه، ناشناس و در حاشیه شهرها خطرناک بوده و می‌بایست به راننده توصیه شود در هنگام بارگیری اثر انگشت از خود به جا نگذاشته و همچنین از تمام مراحل بارگیری با موبایل خود فیلم و یا عکس تهیه نماید.
- ۱۱- در صورت جاسازی مواد مخدر در اوزان قابل توجه، معمولا عاملان قاچاق، مبادرت به تدارک اسکور در کشورهای مسیر می‌کنند که همین امر می‌تواند شبهه‌برانگیز بوده و اعلام خطر تلقی شود.

خواهیم داد و مانعی برای اجرای آن وجود نخواهد داشت. البته این صد دستگاه که تا پایان سال اجرایی خواهد شد، کل کشور را پوشش نمی‌دهد. برای پوشش کل شبکه شریانی کشور ما به حدود ۱۶۰ دستگاه نیاز داریم.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: «این دستگاه کاملا ایرانی است و شرکت توزین الکترونیک با فارغ‌التحصیلان ایرانی در این زمینه، اجرای آن را به عهده داشته است. این شرکت نصب ۶۵ دستگاه را در مناقصه، برنده شده است که به این ترتیب تا پایان سال ما ۱۰۰ دستگاه را نصب و راه‌اندازی خواهیم کرد. همانطور که گفتیم برای تکمیل شبکه شریانی کل کشور ما نیاز به ۱۶۰ عدد از این دستگاه داریم، اما فعلا نصب ۱۰۰ دستگاه را در برنامه خود داریم و هنوز برای مابقی آن تصمیمی گرفته نشده است.»

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری تاکید می‌کند: «مشاهده می‌کنید که با این روش چه ارزش افزوده‌ای می‌توانیم در کشور به وجود آوریم. ما می‌توانیم حتی جریان تردد را نسبت به بازار بسنجیم که مثلا پنجشنبه‌ها سیب بیشتر به کدام شهرها حمل می‌شود، یا کامیون یخچالی شرکت تولیدکننده‌ای که کارخانه آن در قزوین است، روزهای دوشنبه و سه‌شنبه بیشتر در کدام محورها جنس خود را حمل می‌کند. بدین ترتیب می‌توان در صنعت مارکتینگ نیز از اطلاعات این سامانه استفاده کرد.»

او معتقد است: «ما می‌بایست حس نظارت را در طول جاده به راننده و کاربر القا کنیم. این در حالی است که علاوه بر جریمه پلیس، در گام بعد ارگان‌های ناظر بر قاچاق نیز می‌توانند از طریق این سیستم، ماشین‌هایی را که بارنامه ندارند با ظن قاچاق کالا ردگیری و کنترل کنند.»

آدم‌نژاد در پایان یادآوری می‌کند: «در رابطه با ضرورت اجرای این طرح باید بگویم، اولاً نیاز است که اضافه تناژ را در کشور کنترل کنیم زیرا اضافه تناژ جاده‌ها را خراب می‌کند و به ایمنی ضرر می‌رساند. نکته دوم این‌که تمام موارد ایمنی ماشین‌ها در بارنامه آنها ثبت می‌شود؛ از جمله معاینه فنی، بیمه، مهار ایمن بار، امضای مدیر فنی، صحت سلامت راننده و کارت هوشمند و...؛ بنابراین طبیعی است که باید این کنترل را انجام دهیم. به نظر من، این پروژه یکی از اولویت‌های اصلی در حوزه وظایف و اهداف سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است.»



اواخر خرداد ماه، کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران طی نامه‌ای به مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل و نقل و مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی، با اشاره به اشکالات موجود در روش محاسبه و اخذ کرایه حمل بار با ناوگان خارجی موسوم به عوارض حق پرچم و شکواییه انجمن کشتیرانی، انجمن نساجی ایران و همچنین انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی، خواهان رسیدگی و اصلاح روش‌ها بر مبنای واقعیت به منظور کاهش هزینه‌های تمام‌شده نهاده‌های وارداتی شد.

در همین ارتباط نیز نایب رییس انجمن سنگ آهن ایران و نایب رییس انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی در آخرین جلسه کمیسیون مذکور حضور پیدا کرد تا به شکل مشروح مشکلات اعضای هر دو انجمن را با نمایندگان بخش خصوصی در میان بگذارد. آنچه در ادامه می‌خوانید توضیحات پروا سلطانی درباره جزئیات مشکل در گفت‌وگو با خبرنگار ترابرن است.

اعتراض به مقررات حمل و نقل
از حوزه فعالان صنعت حمل فراتر رفت

باز شدن جبهه صاحبان کالا

دیدگاه‌های انتقادی نایب رییس انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی درباره زبان‌های اقتصادی مقررات سازمان‌های دولتی در حوزه حمل و نقل



■ هزینه‌های بالایی که دولت اعمال می‌کند، شرکت‌های صادرکننده را از رقابت بازمی‌دارد. هزینه دیماندا امسال ۶۵۰۰ تومان است. این رقم سال گذشته ۴۰۰۰ تومان، سال قبل از آن ۳۰۰۰ تومان و سال قبل تر ۱۵۰۰ تومان بوده است. چگونه یک سازمان این اختیار را به دست می‌آورد که در طول چهار سال چنین هزینه‌ای را با این شیب تند افزایش دهد

■ یک سازمان ایرانی برای محاسبه هزینه‌هایی که می‌خواهد از صاحب کالا در کشور خودش اخذ کند، مبنای دلاری تعیین کرده است! هزینه دیماندا در واقع هزینه خدماتی است که بندر برای امکانات بارگیری مطالبه می‌کند. در حالی که این خدمات را پیمانکاران ما انجام می‌دهند و ما به آنها هم جداگانه پول پرداخت می‌کنیم

کالا هم هزینه یاد شده را به پیمانکاران پرداخت می‌کند و هم دیماندا را به سازمان بنادر؛ مضاف بر اینکه پیمانکاران هزینه انبارداری کالاهای موجود در محوطه‌های مورد اجاره را نیز به سازمان پرداخت می‌کنند. در واقع صاحب کالا مجبور است هزینه دیماندا را دو بار پرداخت کند.»

نایب‌رییس انجمن سنگ آهن ایران افزود: «در حال حاضر هزینه دیماندا پرداختی به سازمان بنادر و دریانوردی از قرار هر تن حدود ۶۵۰۰ تومان در هر تن کالا است. همانطور که می‌دانید، کالاهایی که به صورت فله بارگیری می‌شوند حجیم هستند، اما ممکن است ارزش ریالی چندانی نداشته باشند و هزینه‌های جانبی در هزینه تمام شده آنها بسیار تاثیرگذار خواهد بود.»

سلطانی با تاکید بر اینکه هزینه‌های تحمیل شده از سوی دولت شرکت‌های صادرکننده را از رقابت بازمی‌دارد، اعلام کرد: «هزینه دیماندا امسال ۶۵۰۰ تومان است که این رقم سال گذشته حدود ۴۰۰۰ تومان، سال قبل از آن حدود ۳۰۰۰ تومان و سال‌های قبل تر از آن ۱۵۰۰ تومان بوده است و هیچ معلوم نیست چگونه یک سازمان این اختیار را به دست می‌آورد که در طول چهار سال چنین زیرمجموعه هزینه‌ای را با این شیب تند افزایش دهد.»

او می‌گوید: «نکته جالب دیگر در مورد هزینه‌های تحمیل شده از سوی سازمان بنادر این است که هزینه دیماندا برحسب دلار محاسبه می‌شود. مایه تعجب است که سازمانی ایرانی برای محاسبه هزینه‌هایی که قصد دارد از صاحب کالا در کشور خودش اخذ کند، مبنای دلاری تعیین می‌کند. اهمیت این مساله از این جهت است که سازمان بنادر هزینه دیماندا کالا را از فرد صادرکننده اخذ می‌کند و هزینه دیماندا کشتی را هم از صاحب کشتی که تعرفه این بخش از تخصص من خارج است. یک کشتی در بندر ایران پهلو می‌گیرد و کالایی در آن بارگیری می‌شود و این هزینه دیماندا در واقع هزینه خدماتی است که بندر برای امکانات بارگیری مطالبه می‌کند. البته لازم به تکرار است که این خدمات را پیمانکاران ما انجام می‌دهند و ما هم به آنها جداگانه پول پرداخت می‌کنیم.»

نایب‌رییس انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی در مورد هزینه‌های دریافتی سازمان بنادر و کشتیرانی در حوزه واردات اظهار می‌کند: «هزینه‌های تحمیل شده از سوی سازمان

پروا سلطانی، نایب رییس انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی درباره انتقادات مطرح شده در زمینه حمل و نقل دریایی و زمینی توضیح می‌دهد: «با توجه به رکود اقتصادی که اکنون در کشور حاکم است و وضعیت نابسامان اقتصادی که اقشار مختلف مردم با آن درگیر هستند، موضوعاتی وجود دارد که فکر می‌کنم دولت باید نگاهی جدی به آنها داشته باشد؛ به‌خصوص که در دولت یازدهم بحث بهبود فضای کسب و کار بسیار مطرح شد. بهبود فضای کسب و کار در واقع به معنی تسهیل کار بخش خصوصی و فعالیت‌های اقتصادی است. این تسهیل ابتدا باید از خود دولت و بدنه دولت اتفاق بیفتد.»

سلطانی با تاکید بر این که مباحث مطرح شده در جلسه کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران منحصر به صنف خاصی نیست، گفت: «از آنجا که تخصص من بازرگانی بین‌المللی در هر دو حوزه صادرات و واردات است و در تشکل‌های مختلف نیز فعالیت می‌کنم، آنچه مطرح می‌شود، برآیند نظرات و دغدغه‌های اغلب همکاران ما چه در حوزه واردات و چه در حوزه صادرات است.»

نایب رییس انجمن سنگ آهن ایران با انتقاد از عملکرد سازمان بنادر افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی در ردیف‌های بودجه‌ای، یک سازمان خودگردان معرفی شده است؛ یعنی باید خود هزینه‌هایش را پوشش دهد و اگر درآمدی حاصل شد، از آن درآمد، نسبت به تعمیر و تجهیز بنادر و ساخت اسکله‌های به‌روز و تخصصی اقدام کند. سازمان بنادر درآمدهای کلانی دارد، اما هیچ واحد نظارتی وجود ندارد تا بررسی کند که به عنوان مثال چطور این سازمان تعرفه‌ها را از سالی به سال بعد، ۱۰۰ درصد، ۱۲۰ درصد و حتی ۴۰۰ درصد افزایش می‌دهد.»

وی در توضیح هزینه‌های دریافتی توسط سازمان بنادر می‌گوید: «یکی از هزینه‌هایی که از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی به صادرکنندگان تحمیل می‌شود هزینه دیماندا است. دیماندا هزینه‌ای بوده که در سال‌های بسیار دور به دلیل فعالیت کارکنان این سازمان در تخلیه و بارگیری کشتی‌های فله اخذ می‌شده، اما در حال حاضر این عملیات توسط پیمانکاران بخش خصوصی که مستاجرین این سازمان هستند، انجام می‌گیرد و سازمان در هیچ نوع فعالیت فیزیکی دخیل نیست. لذا صاحب

■ THC همان خدمات تخلیه کانتینر است که آن هم به دلار محاسبه می‌شود. در حال حاضر واردکننده به ازای هر کانتینری که به بندر می‌آورد، باید ۱۴۰ دلار به سازمان بنادر پرداخت کند و من به تازگی شنیده‌ام که این تعرفه هم در حال افزایش است. هیچ نظارتی هم روی اخذ این هزینه‌ها وجود ندارد که آیا این افزایش تعرفه براساس نرخ تورم است یا دلخواه

■ وقتی قیمت تمام شده ماده اولیه وارداتی به دلیل نحوه عملکرد دولت‌ها افزایش می‌یابد، چه انتظاری از صنعتگر وجود دارد که بتواند به راحتی مواد اولیه خود را خریداری کند و چه انتظاری از مصرف‌کننده هست که به جای کالایی که نمونه خارجی آن در داخل کشور و ارزانتر وجود دارد، به تولید داخل روی بیاورد

بنادر تنها محدود به صادرکنندگان نیست؛ این سازمان در حوزه واردات نیز دو نوع هزینه را بر عهده واردکنندگان می‌گذارد.

سلطانی در خصوص نحوه عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه واردات گفت: «یکی از هزینه‌هایی که سازمان بنادر در حوزه واردات اخذ می‌کند، THC یا همان خدمات تخلیه کانتینر است که به دلار محاسبه می‌شود. این هزینه همانند دیماندی که در حوزه صادرات به آن اشاره کردم، هر سال در حال افزایش است؛ یعنی واردکننده به ازای هر کانتینری که به بندر می‌آورد، ملزم است معادل ۱۴۰ دلار به سازمان بنادر و کشتیرانی پرداخت کند و من به تازگی شنیده‌ام که این تعرفه در حال افزایش است. در حالی که هیچ نظارتی روی اخذ این هزینه‌ها وجود ندارد که آیا این افزایش تعرفه براساس نرخ تورم است یا به صورت دلخواه تعیین می‌شود.»

وی ادامه داد: «بند دوم هزینه‌ای که اداره بنادر اخذ می‌کند، هزینه انبارداری است. در واقع کانتینرهایی که از کشتی تخلیه می‌شوند، در محوطه اداره بنادر می‌مانند تا صاحب کالا کارهای گمرکی آن را انجام دهد و بعد کانتینر خود را از آنجا منتقل کند. برای روزهایی که کانتینر در محوطه سازمان بنادر است، هزینه انبارداری اخذ می‌شود. از آنجا که این سازمان یک واحد دولتی است، در گذشته برای هزینه انبارداری ۱۰ روز معافیت در نظر گرفته شده بود؛ یعنی بازرگان تا ۱۰ روز مجاز بود بدون پرداخت هزینه، کالای خود را از گمرک خارج کند، اما این سازمان در چند سال اخیر بدون ضابطه‌ای مشخص این بند را به ۵ روز تقلیل داده است؛ با این توجیه که ۵ روز معافیت تخفیفی بوده که ما به بازرگانان می‌دادیم و الان دلمان نمی‌خواهد تخفیف بدهیم! جالب این است که مبنای محاسبه این ۵ روز از زمان رسیدن و پهلو گرفتن کشتی در بندر در نظر گرفته می‌شود؛ یعنی زمانی که هنوز کانتینر روی کشتی است و در محوطه بنادر کشور تخلیه نشده است؛ در صورتی که قانوناً باید از زمان صدور قبض انبار کانتینر این محاسبه اتفاق بیفتد.»

نایب رییس انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی با تاکید بر کم بودن سرعت ترخیص کالا در گمرکات ایران می‌گوید: «تاجری که ماده اولیه‌ای را وارد می‌کند، ممکن است در هر بار ۳۰ تا ۵۰ کانتینر را به بندر منتقل کند و با توجه

به سرعت پایین ترخیص کالا در گمرکات ایران، عملاً توانایی کاهش دوره ۱۰ روزه به ۵ روز را ندارد؛ حتی اگر این کاهش ممکن باشد، با محاسبه دوره معافیت از زمان پهلو گرفتن کشتی، عملاً این شانس از تاجر گرفته می‌شود که بتواند کالای خود را سریع‌تر از ۵ روز تخلیه کند و از پرداخت هزینه انبار معاف شود.»

پروا سلطانی می‌افزاید: «باید توجه داشته باشیم که وقتی هیچ شرکتی قادر به استفاده از این معافیت‌ها نباشد، عملاً بهبود فضای کسب‌وکار ممکن نخواهد شد. این نکته را هم نباید از یاد ببریم که منظور ما از واردکننده، واردکننده مواد اولیه است که مواد اولیه مورد نیاز صنعت کشور را که از آن کالایی تولید شده و به دست مصرف‌کننده می‌رسد، تأمین می‌کند. وقتی قیمت تمام شده ماده اولیه وارداتی به دلیل نحوه عملکرد دولت‌ها افزایش می‌یابد، چه انتظاری از صنعتگر وجود دارد که بتواند به راحتی مواد اولیه خود را خریداری کند و چه انتظاری از مصرف‌کننده هست که به جای کالایی که نمونه خارجی آن در داخل کشور با کیفیت‌تر و ارزان‌تر وجود دارد، به تولید داخل روی بیاورد.»

این عضو انجمن واردکنندگان کاغذ، مقوا و فرآورده‌های سلولزی ایران، در مورد نمونه دیگری از هزینه‌های دریافتی توسط وزارت راه اظهار داشت: «هزینه دیگری که وزارت راه دریافت می‌کند، هزینه حق پرچم است. در دهه شصت کامیون‌های خارجی که وارد مرز ایران می‌شدند، از گازوئیل سوبسیددار ایران استفاده می‌کردند، به همین دلیل، بندی در قانون گنجانده شد که این کامیون‌های خارجی باید حق پرچم پرداخت کنند، یعنی می‌بایست مابه‌التفاوت هزینه سوخت سوبسیدی را به دولت ایران پرداخت می‌کردند و این کاملاً منطقی بود. اما مشخص نشد که چه زمانی و کجا، یکی از کارشناسان در این بند، کشتیرانی و هواپیمایی را هم گنجانند. در صورتی که کشتی و هواپیمای خارجی که وارد ایران می‌شود، با نرخ دلار آزاد سوخت‌گیری می‌کند. البته اضافه کنم که این حق پرچم را هم صاحب کالا پرداخت می‌کند؛ یعنی به صاحب کالا می‌گویند اگر شما بار خود را با یک کشتی یا ایرلاین خارجی وارد ایران کنید، باید حق پرچم بپردازید.»

او تاکید می‌کند: «حق پرچم براساس گران‌ترین هزینه حملی که شاید در تاریخ سی‌ساله مملکت

■ در گذشته برای هزینه‌های انبارداری ۱۰ روز معافیت در نظر گرفته شده بود؛ اما سازمان بنادر در چند سال اخیر این معافیت را به ۵ روز تقلیل داده؛ جالب اینکه مبنای محاسبه این ۵ روز را نیز از زمان پهلو گرفتن کشتی در بندر در نظر می‌گیرند؛ یعنی زمانی که هنوز کانتینر در محوطه سازمان بنادر تخلیه نشده است!

■ در دهه ۶۰، کامیون‌های خارجی، از گازوئیل سوپسیدار ایران استفاده می‌کردند، به همین دلیل بندی در قانون گنجانده شد مبنی بر اینکه باید مابه‌التفاوت هزینه سوخت سوپسیدی (حق پرچم) را به دولت ایران پرداخت کنند، اما مشخص نشد که چه زمانی کشتیرانی و هواپیمایی را هم در این بند گنجانند؛ در حالی که کشتی و هواپیمایی خارجی که وارد ایران می‌شود، با نرخ دلار آزاد سوخت‌گیری می‌کند

ازای دریافت این هزینه‌های کلان از صادرکنندگان و واردکنندگان کالا، چه تسهیلی در کار بازرگانی ایجاد کرده است؟»

سلطانی با بیان این که حمل‌ونقل زمینی و ترانزیت کالا نیز بحثی است که باید به صورت جداگانه به آن پرداخته شود، گفت: «مساله اصلی که در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی با آن برخورد داریم، موضوع کمبود واگن و کامیون است که به شدت هزینه حمل داخلی را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. در تمام دنیا حمل‌ونقل ریلی ارزان‌ترین شیوه حمل‌ونقل است، اما در ایران متأسفانه حمل‌ونقل ریلی از حمل‌ونقل جاده‌ای گران‌تر است. توسعه حمل‌ونقل زمینی در کشور ما به شدت نیازمند توسعه زیرساخت‌هاست و وزارت راه و شهرسازی قاعدتا باید درآمدهای خود را در این بخش‌ها هزینه کند. البته وزارتخانه برای انجام این کار ردیف بودجه دارد، ولی روند سرعت بسیار کند است.»

این فعال بخش خصوصی در مورد حمل‌ونقل جاده‌ای تصریح کرد: «در باره حمل کامیونی نیز باید گفت تن/کیلومتری که کامیون‌های ما در جاده‌ها خالی حرکت می‌کنند، بسیار بالا است و به این معنی است که ما ظرفیت سوخته‌ای را سرگردان رها کرده‌ایم و آن را مدیریت نمی‌کنیم. یک کامیون باید کیلومترها تا بندرعباس خالی برود تا بتواند از بندرعباس باری را بگیرد و به مقاصد داخل کشور حمل کند که این در واقع نتیجه سوء مدیریت است. از طرفی می‌بینید که صاحبان کالا چه در بندرعباس و چه در داخل کشور به هر نقطه‌ای که می‌خواهند کالا حمل کنند، عموماً با کمبود کامیون مواجه هستند و همین مساله باعث می‌شود که کرایه حمل داخلی از کرایه حمل منطقی (که متناسب با هزینه‌ای است که راننده کامیون متحمل می‌شود و با درآمدهای او برای خود متصور است همخوانی دارد) بسیار بالاتر باشد. مضاف بر این که در برخی از ترمینال‌های حمل‌ونقل کامیونی، یک سری باندهایی وجود دارد، به طوری که بعضی کامیون‌ها ۱۰ روز در بندرعباس در صف گرفتن کالا می‌مانند و بعضی دیگر بعد از دو روز بارگیری می‌کنند. اینها همه موضوعاتی هستند که سوءمدیریت را در این حوزه نشان می‌دهند و این سوءمدیریت چیزی نیست جز هزینه برای کشور، بازرگان، صنعتگر و در نهایت مصرف‌کننده نهایی.»

وجود داشته است اخذ می‌شود؛ به عنوان مثال اگر کرایه حمل کانتینری از بنادر چین به ایران ۷۰۰ دلار باشد، میزان حق پرچم که ۱۰ درصد از هزینه حمل است قاعدتا باید ۷۰ دلار باشد، اما در حال حاضر مبلغ ریالی معادل ۲۵۰ دلار به ازای هر کانتینر اخذ می‌شود (یعنی کرایه حمل معادل ۲۵۰۰ دلار مازاد مورد محاسبه قرار گرفته است). توجه داشته باشید که در واقع صاحب کالا ۱۰ درصد از کرایه حمل را نمی‌پردازد، بلکه ۱۰ درصد آنچه آقایان در سازمان بنادر تصویب کردند را می‌دهد. حال ما هر چه می‌پرسیم این مواخذ قیمتی را از کجا آورده‌اید، کسی پاسخگو نیست. اصلاً برای چه این هزینه دریافت می‌شود؟ مگر این کشتی‌ها سوختی با سوپسید ایران را استفاده می‌کنند؟ اینها یک سری ایرادات قانونی است و من نمی‌دانم ناظر وزارت راه چه سازمان یا نهاد ذی‌ربطی است که تمام تجارت این مملکت را زیر هزینه سنگین بردند، بدون آنکه به بهبود فضای کسب‌وکار توجهی داشته باشند.»

او خاطر نشان می‌کند: «بهبود فضای کسب‌وکار زمانی اتفاق خواهد افتاد که دولت از بدنه خودش شروع کند و ذره‌بین را روی سازمان‌هایی که قرار است خودگردان باشند نه درآمدزا، بگذارد.»

به اعتقاد این کارشناس و فعال بازرگانی، مشکل دیگری که صادرکنندگان و واردکنندگان ایرانی با آن مواجه می‌شوند، این است که در بنادر اصلی کشور، مانند بندر شهید رجایی و شهید باهنر، فقط کشتی‌های هندی‌مکس قادر به پهلوگیری هستند، یعنی کشتی‌هایی با حداکثر ۵۰ هزار تن ظرفیت. البته در بندر بارکو کشتی‌هایی با ظرفیت ۷۰ هزار تنی هم می‌توانند بارگیری کنند، ولی امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگتر وجود ندارد؛ این در حالی است که بنادر دنیا کشتی‌های ۴۰۰ هزار تنی را هم می‌پذیرند. حال چرا این امکان در بنادر کشور ما وجود ندارد؟ به این دلیل که بنادر ما لایروبی نشده و توسعه داده نشده است.»

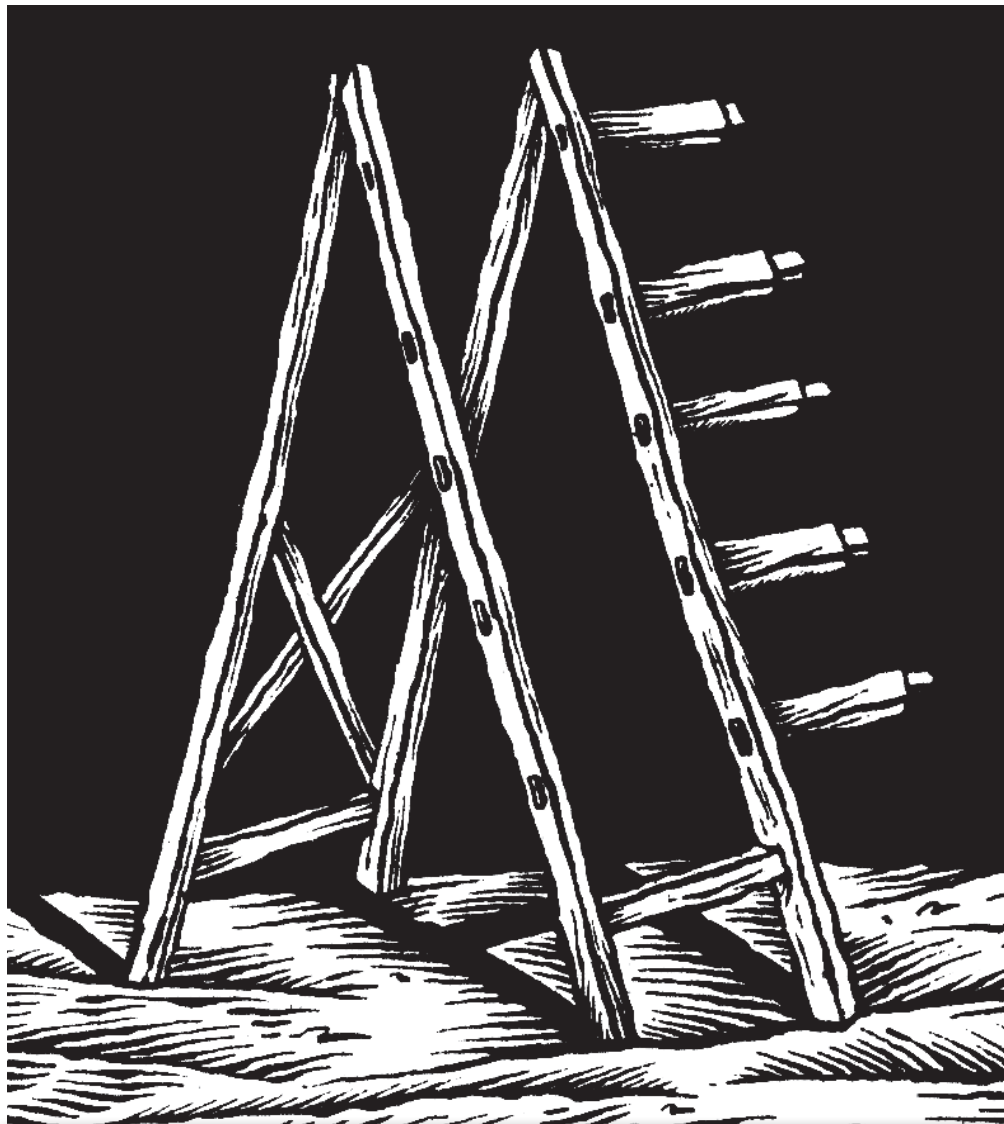
او افزود: «سوال ما این است که سازمان بنادر با هزینه هنگفتی که از بازرگانان می‌گیرد و با این درآمدی که برای خود ایجاد کرده است، چه خدماتی را در مقابل انجام داده و هزینه‌های دریافتی را صرف توسعه کدام بخش می‌کند؟ آنچه که ما در کمسیون حمل‌ونقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران مطرح کردیم این بود که در

مجید سنبلی، کارگزار رسمی گمرک در بندر شهید رجایی درباره مسائل و مشکلات موجود در زمینه ترانزیت چنین می‌گوید: «باید مشکلات ترانزیت کشور را دسته‌بندی کنیم. بعضی مشکلات سیستمی و نرم‌افزاری است که به طراحی آن و باکس‌های اضافه در این سیستم مربوط می‌شود؛ یعنی برای ورود اطلاعات یک سری باکس‌ها ایجاد کرده‌اند که به جای این که روند کار را تسریع کند، این روند را کند کرده است. ضمن اینکه قطعی سیستم هم از جمله مسائلی است که مشکلات عدیدهای به وجود آورده است.»

او با اشاره به اینکه اکنون گمرک سیستمی به نام EPL راه‌اندازی کرده و تمام رویه‌های گمرکی را در این سامانه قرار داده، می‌گوید: «اما این حجم بالای اطلاعات مربوط به رویه‌های واردات، صادرات، ترانزیت و کشتیرانی در یک سامانه، باعث کندی و قطعی سیستم شده است، در صورتی که باید سامانه این رویه‌ها را از هم جدا می‌کردند.»

این فعال حوزه ترانزیت در ارتباط با دیگر مشکلات ترانزیت‌کنندگان، به موضوع اسکن کانتینرها اشاره می‌کند: «اکنون بیش از ۶۰ درصد از واردات و ترانزیت ایران از طریق گمرک بندرعباس انجام می‌شود، اما در آنجا تنها یک دستگاه اسکن برای چک کردن محموله ماشین‌ها وجود دارد که آن یک دستگاه هم در اکثر مواقع خراب و در حال سرویس است؛ آن هم در شرایطی که قرار است از همین یک دستگاه اسکن، هم برای واردات، صادرات و هم ترانزیت استفاده شود. اکنون در بخش ترانزیت در گمرکات ۹۰ درصد کالاها را اسکن می‌کنند؛ در صورتی که نیاز به این کار نیست و می‌تواند از هر بارنامه یا هر ۱۰ کانتینر، یک کانتینر را به صورت رندوم انتخاب کرده و آن را اسکن کنند. در عین حال زمانی که کانتینرها در بندرعباس اسکن شده و مغایرتی مشاهده نمی‌شود و کانتینرها با پلمپ سالم به مرز می‌رسند، واقعا چه نیازی است که در مرز هم اسکن مجدد انجام شود؛ آن هم تمامی کانتینرهای موضوع یک اظهارنامه ترانزیتی.»

سنبلی می‌گوید: «در واردات و صادرات، اسکن ماشین‌ها به صورت رندوم صورت می‌گیرد، اما در زمینه ترانزیت عمده کالاها اسکن می‌شوند که این کار در امور ترانزیت وقفه بسیاری ایجاد می‌کند. گمرک با تمام درآمدی که دارد، حداقل طی بیست سالی که من در بندرعباس هستم، تنها یک دستگاه اسکن دارد و تا به حال به فکر افزایش



گمرک شهید رجایی از نگاه ناظر بیرونی

چرخ‌دنده‌های ناموزون!

اخیرا اخبار مربوط به ایجاد صف‌های طولانی برای عبور کامیون‌های ترانزیتی در گمرک شهید رجایی به کرات از سوی فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی مطرح می‌شود. از یکی از کارگزاران گمرکی فعال در این بندر خواستیم تا از دید خدمات‌گیرندگان گمرکی، جزئیات بیشتری از دلایل کندی عملیات در این بندر در اختیارمان بگذارد. او عمده اعتراضات را در نحوه ارزیابی کانتینرها، اسکن، مشکلات نرم‌افزاری سامانه جامع گمرکی، قطعی‌های مکرر سیستم، هوشمند نبودن بخش‌هایی از آن و ... فهرست می‌کند.

■ یک کارگزار گمرکی:
در حال حاضر، گمرک ایران
۹۰ درصد کامیون‌های ترانزیتی
را اسکن می‌کند؛ در صورتی
که می‌توانند از هر بارنامه
یا هر ۱۰ کانتینر، یک کانتینر
را به صورت رندوم انتخاب
و آن را اسکن کنند. در عین
حال، زمانی که کانتینرها در
بندرعباس اسکن شده
و مغایرتی مشاهده نمی‌شود
چه نیازی است که در مرز
هم اسکن مجدد انجام شود؛
آن هم تمام کانتینرهای
موضوع یک اظهارنامه
ترانزیتی ...

داخلی را وارد کنیم، در صورتی که اصلا نیازی به این کار نیست؛ وقتی پروانه ترانزیت صادر می‌شود، گمرک مبدا می‌تواند آن اطلاعات را در سامانه وارد کرده و گمرک مقصد را مشخص کند.»
سنبل می‌افزاید: «وقتی از شرکت کشتیرانی قبض انبار می‌گیریم، در اینجا وظیفه کشتیرانی تمام شده است، اما بعد از این که عملیات ترانزیت را انجام دادیم و بار به گمرک مقصد رسید، گمرک ما را موظف می‌کند که دوباره به شرکت کشتیرانی مراجعه کنیم و در سیستم کشتیرانی، مقصد را به گمرک مقصدی که بار به آنجا ترانزیت شده است تغییر دهیم؛ در صورتی که اگر سیستم آنها به معنای واقعی هوشمند باشد، باید وقتی ترانزیت انجام شد و من در اظهارنامه خود به عنوان مثال بندر مقصد را بندر نوشهر یا گمرک سلفچگان انتخاب کردم، سیستم به طور هوشمند آن پورت را به نوشهر تغییر دهد.»

این کارگزار گمرکی در تشریح موضوع چنین می‌گوید: «شرکت‌های کشتیرانی که کالا را از کشور مبدا خارجی حمل می‌کنند، مقصد خود را در بارنامه بندر مبدا مشخص می‌کنند که در اینجا بندرعباس یا بندر بوشهر است؛ یعنی مقصد نهایی از نظر آنها مقصدی است که در آنجا کانتینر را به ترانزیت‌کننده تحویل می‌دهند و دیگر وظیفه آنها خاتمه پیدا می‌کند. حال وقتی ترانزیت‌کننده در سیستم جامع امور گمرکی اظهارنامه خود را پر می‌کند، متأسفانه این سیستم آنقدر هوشمند نیست که مقصد را در سیستم اصلاح کند. بنابراین باید به شرکت کشتیرانی حامل کانتینر رجوع کنیم تا آنها که اساسا وظیفه چنین کاری را ندارند، مقصد را برای ما اصلاح کنند؛ زیرا در سیستمی که ترانزیت‌کننده اظهارنامه خود را پر می‌کند، گزینه تغییر مقصد تعریف نشده است؛ در صورتی که می‌توانند این دسترسی را برای شخص ترانزیت‌کننده ایجاد کنند که زمان واگذاری قبض انبار به صاحب کالا بعد از پایان ترانزیت، بتواند مقصد نهایی را نیز اصلاح کند. اما این کار را انجام ندادند و بنابراین هزینه و اتلاف وقت را به ما تحمیل کرده‌اند.»

او تأکید می‌کند: «موضوع ارجاع به شرکت‌های کشتیرانی یک هزینه مضاعف به ما تحمیل می‌کند؛ زیرا شرکت‌های کشتیرانی بابت هزینه اصلاحیه در سیستم، ۲۰۰ هزار تومان از ما دریافت می‌کنند و همچنین باید منتظر باشیم تا کالا به مقصد برسد،

دستگاه اسکن نبوده‌اند. در حالی که درآمد گمرک به هیچ‌وجه کم نیست و از محل مبالغی که به عنوان تن/کیلومتر و دیماند واریز می‌شود و دیگر درآمدهایی که دولت از طریق ترانزیت به دست می‌آورد، می‌تواند این دستگاه‌ها را تهیه کرده و روش‌ها را بهبود داده و روان‌سازی کنند.»

او ادامه می‌دهد: «اکنون ۱۰۰ درصد بارهایی که به افغانستان منتقل می‌شود، اسکن می‌شوند؛ زیرا احتمال دارد که پیش‌ساخت مواد مخدر در بارها وجود داشته باشد؛ اما به این ترتیب ترخشک با هم می‌سوزند و ترانزیت مختل می‌شود. کامیون‌ها مجبور هستند ۴ یا ۵ روز در صف منتظر شوند و کامیونی که باید در ماه سه‌الی چهار سرویس کار کند، گاهی به اندازه یک سرویس کاری در صف اسکن منتظر می‌ماند. همین امر باعث شده که کرایه‌ها افزایش پیدا کند و این افزایش کرایه، در مشتریان خارجی نارضایتی به وجود آورده، بنابراین مسلمان به دنبال راه‌حل خواهند رفت.»

به گفته این کارگزار گمرکی «راه‌حلی که اکنون افغان‌ها پیدا کرده‌اند، این است که بار ترانزیتی را که پیش از این از مسیر ایران عبور می‌دادند، از بندر کراچی وارد پاکستان می‌کنند و در آنجا یک هزینه اسکورت می‌دهند تا بارشان سالم به مقصد افغانستان برسد. هزینه اسکورت و حمل بار از پاکستان، قبلا گران‌تر از ایران بود و به همین دلیل ایران را ترجیح می‌دادند، اما اکنون به‌صرفه‌تر از مسیر ایران شده است. بنابراین ما عملا در حال از دست دادن بازار ترانزیت ایران هستیم که آن هم به دلیل عملکرد گمرک است.»

سنبلی راه‌حل برون رفت از مشکلات این موضوع را تغییر رویکرد گمرک می‌داند: «گمرک باید منصفانه‌تر برخورد کند؛ باید به جای رفتن به دنبال راحت‌ترین کار یعنی ارزیابی‌های فیزیکی، کارشناسی و دقت خود را در اسناد بیشتر کنند، باید فقط کالاهای مشکوک اسکن شوند؛ به عنوان مثال وقتی می‌بینند قرار است کالای خوددروی مستعمل برش‌خورده از افغانستان ترانزیت شود، قطعا باید مشکوک شوند و ارزیابی کنند، اما از ۱۰-۱۵ کانتینر برنج می‌توانند سه کانتینر را برای اسکن بفرستند.»

او درباره مشکلات دیگر سیستم می‌گوید: «وقتی ما یک عملیات ترانزیت را از بندرعباس به گمرکات داخلی کشور انجام می‌دهیم، بعد از این که ترانزیت انجام شد، باید وارد این سایت شده و کد گمرک

سپس چند روز هم در نوبت کشتیرانی منتظر باشیم، درخواست بدهیم، هزینه بدهیم تا آنها کد مقصد نهایی را در سیستم اصلاح کنند.»
مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی راشا تراپ دربار راهکار حل این مشکل معتقد است: «اگر قرار است سیستم اتوماتیک باشد، دیگر نیازی نیست اطلاعات دستی وارد شود؛ یعنی وقتی من در بندرعباس اظهارنامه ترانزیت را در این سیستم تنظیم کرده و گمرک مقصد خود را نوشهر انتخاب می‌کنم، سیستم باید به طور اتوماتیک کد گمرک مقصد را در سیستم اصلاح کند، نه این که مجبور باشم به شرکت کشتیرانی مراجعه کنم تا آنها کد موردنظر را به صورت دستی برای من اصلاح کنند. البته کشتیرانی‌ها هم به نوعی محق هستند. در آنجا سند‌هایشان را به من نشان داده و گفتند

■ گمرک باید به جای رفتن به دنبال راحت‌ترین کار یعنی ارزیابی‌های فیزیکی، کار کارشناسی و دقت خود را در اسناد بیشتر کند، باید فقط کالاهای مشکوک اسکن شوند؛ به عنوان مثال وقتی می‌بینند قرار است کالای خودروی مستعمل برش خورده از افغانستان ترانزیت شود، قطعاً باید مشکوک شوند، اما از ۱۰-۱۵ کانتینر برنج می‌توانند سه کانتینر را برای اسکن بفرستند

مجازی که فعالین گمرکی در آن عضو هستند اعلام کرده‌ایم، اما هیچ رسیدگی به این موضوع نشده است و بسیار قاطعانه به ما پاسخ می‌دهند که کشتیرانی باید آن را اصلاح کند. انجمن نیز در این زمینه اقداماتی انجام داده، اما به نظر من کافی نیست.»

سنبللی با بیان این که انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران تاکنون اقدامات مثبتی در این زمینه انجام داده است، تصریح می‌کند: «انجمن تاکنون جلسات متعددی برگزار و شرکت‌های حمل و نقلی را موظف کرده تا تعرفه حمل بار از همان مبدا در بارنامه اعلام شود؛ زیرا این مساله مشکلات بسیاری ایجاد می‌کرد. در گذشته، کد تعرفه‌های مبدا با مقصد فرق داشت و به همین دلیل همیشه با گمرک مشکل داشتیم.»

او می‌افزاید: «کد تعرفه‌های اروپا ۱۰ رقمی و کد تعرفه‌های ماهنوز هشت رقمی است. انجمن ایران برای حل این مساله مکاتباتی انجام داد و گمرک را قانع کرد که این تعرفه باید توسط اظهارکننده قابل اصلاح و ویرایش باشد. این موضوع به ظاهر ساده، یکی از معضلاتی بود که در زمینه ترانزیت و ترخیص کالا واقعا دست و پاگیر شده بود که به کمک پیگیری‌های انجمن رفع شد.»

این فعال حوزه ترانزیت با بیان این که حداکثر زمان مطلوب برای یک ترانزیت ۲۴ ساعت در نظر گرفته شده است، می‌گوید: «اما اکنون هر عملیات ترانزیت ۴ الی ۵ روز زمان می‌برد که علت اصلی آن به سیستم‌های گمرک برمی‌گردد. همانطور که خدمت شما عرض کردم، بار به گمرک مقصد می‌رسد، اما ما باید به کشتیرانی رفته و کد کشور مقصد را اصلاح کنیم. این مساله هم هزینه‌بر است و هم زمان‌بر و هزینه‌های آن نیز فقط مادی نیست بلکه هزینه‌های اتلاف وقت نیز وجود دارد.»

ظاهراً بعضی از شرکت‌های حمل خواهان اجازه ترانسشیپمنت از کانتینر به کامیون چادری در محوطه تحت پوشش گمرک بندرعباس برای محمولات ترانزیتی هستند. سنبللی در این باره معتقد است: «از نظر شخص من این مساله مشکلی ندارد و اتفاقاً بسیار خوب است. چند سالی است که گمرک اجازه تغییر کانتینر به کامیون چادری را نمی‌دهد. در گذشته بیشترین تخلفات توسط کامیون‌های چادری صورت می‌گرفت که گمرک جلوی این قضیه را گرفت. این رویه خوبی است و طی آن کالا با همان روشی که با کانتینر وارد ایران

می‌شود، با همان کانتینر و همان پلمپ از ایران عبور می‌کند و این روند اتفاقاً برای شرکت‌های حمل و نقل خوب است.»

او می‌گوید: «کانتینر نسبت به کامیون یک محفظه فلزی امن‌تر دارد و در کامیون چادری دسترسی به کالا بسیار راحت‌تر از کانتینری است که به صورت پلمپ شده از مبدا آمده است. بنابراین این یک رویه خوب و استاندارد جهانی است و شخصاً نسبت به آن هیچ اعتراضی ندارم و موافق نیز هستم که کالا با همان کانتینری که آمده، با همان وسیله بتواند حمل شود و به وسیله حمل دیگری منتقل نشود. البته این روند هزینه‌هایی را به هزینه‌های حمل اضافه کرده است، اما به هر حال برای امنیت بیشتر باید هزینه‌هایی نیز پرداخت شود.»

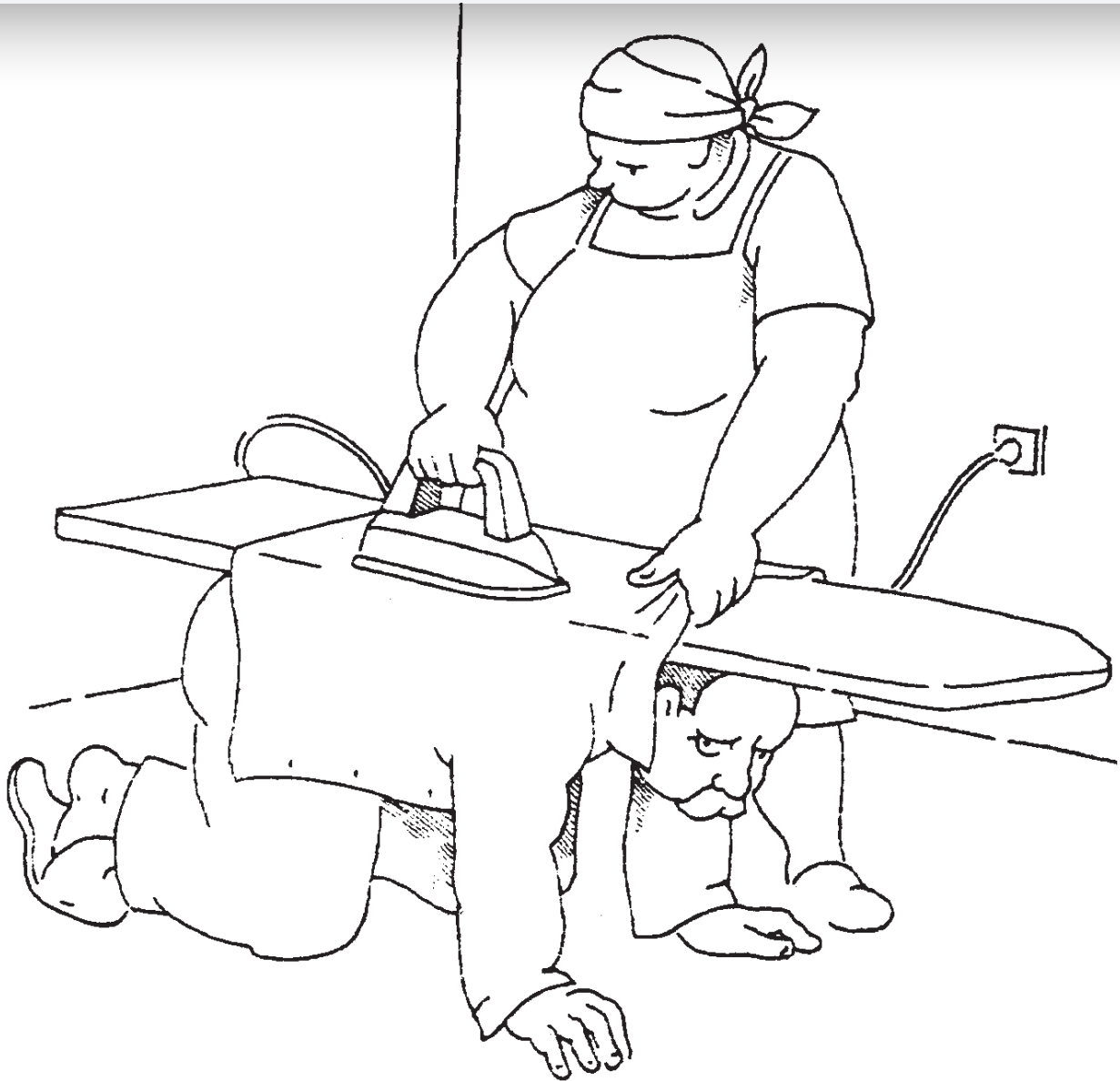
مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی راشا ترابر درباره ترانزیت داخلی کالا معتقد است: «در بحث ترانزیت داخلی اگر کامیون‌ها ساماندهی شوند و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی مجاز به حمل کالاهایی که مسئولیت ترانزیت آن را دارند، توسط ناوگان تحت پوشش خود باشند، قاچاق کالا کمتر خواهد شد. به نظر من سازمان راهداری در سال‌های اخیر اشتباهاتی داشت و به عنوان مثال به طور بی‌رویه مجوز صادر کرد، در نتیجه قیمت مجوزهای حمل و نقل به شدت پایین آمد و اکنون هر راننده یک شرکت خریده است. به نظر من شعار سازمان "هر راننده؛ یک شرکت" شده است که این افزایش تعداد شرکت‌ها باعث تخلفات و رقابت‌های ناسالم شده‌اند. راننده‌ها بدون این که شرکت در جریان باشد برای خودشان بار می‌گیرند و وقتی با شرکت تماس گرفته می‌شود، اظهار بی‌اطلاعی می‌کنند. شرکت‌ها از وضعیت رانندگان خود بی‌اطلاع هستند و...»

سنبللی ادامه می‌دهد: «به دلیل صدور بی‌رویه مجوزهای حمل و نقل و این که شرکت‌ها موظف نیستند حتماً پای قرارداد را امضاء کرده و یک نسخه از آن را به سازمان ارائه دهند و تاکید نداشتن بر این که نسخه CMR در مبدا صادر شود، همه این مشکلات به وجود آمده است. سازمان و انجمن می‌توانند بر این کار نظارت داشته باشند، اما هیچ نظارتی نیست و به صورت بسیار غیرسیستمی این حمل انجام می‌شود که همین موضوع نیز باعث تخلفات بسیاری می‌شود و شرکت‌ها ناخواسته درگیر مسائل پرونده‌سازی در دادگاه‌ها می‌شوند.»

روزانه ۲۲۰۰ ترخیصیه صادر می‌کنند. از این تعداد، ۱۰۰۰ ترخیصیه مربوط به ترانزیت است؛ یعنی روزانه هزار نفر باید بعد از صدور ترخیصیه به آنجا مراجعه کرده و صف بایستند تا به صورت دستی کد گمرک مقصد برای آنها در سیستم اصلاح شود. این رویه بسیار اشتباهی است.»

پیشنهاد او این است که: «حداقل به خود ما که در سیستم اظهارنامه پر می‌کنیم، باید این حق دسترسی داده شود که بتوانیم مقصد را در سیستم تغییر دهیم و دیگر نیازی به مراجعه به شرکت کشتیرانی نباشد، اما متأسفانه نه سیستم هوشمند است و نه این دسترسی را به ما داده‌اند. این حق دسترسی تنها به حامل اولیه کالا داده شده است، در صورتی که ما به عنوان ترانزیت‌کننده که حامل دوم کالا هستیم، باید دسترسی داشته باشیم و این جزو وظایف ما است.»

سنبللی تاکید می‌کند: «ما این مسائل را در شبکه‌های



حبیباله جناغ، معاون امور گمرکی صادرات و ترانزیت گمرک شهیدرجایی در خصوص سامانه هوشمند ترانزیت در این گمرک گفت: «از نیمه دوم سال ۹۰ و در راستای اجرای برنامه‌های مکانیزاسیون گمرک و استفاده از سامانه‌های هوشمند به‌جای سیستم‌ها و نرم‌افزارهای متعدد و جزیره‌ای، گمرک با همکاری دانشگاه تهران اقدام به طراحی و بهره‌برداری از یک برنامه جامع و مدرن، تحت عنوان سامانه هوشمند ترانزیت کرده و گمرک شهید رجایی به‌عنوان یکی از گمرکات بزرگ و فعال در بخش ترانزیت و به‌عنوان اولین گمرک بهره‌بردار از این سامانه انتخاب شد.» او توضیح داد: «این سامانه برخلاف سیستم‌ها و نرم‌افزارهای قبلی تحت وب و به‌صورت آن‌لاین شروع به فعالیت کرده و به‌تدریج با تکمیل شدن این سامانه سایر گمرکات مبدا و مقصد ترانزیت در کشور به آن متصل شدند

گمرک شهید رجایی از نگاه ناظر درونی

مثل یک ساعت!

آنچه را که خدمات‌گیرندگان گمرکی به‌عنوان دلایل کندی و توقف عملیات حمل و نقل و ترانزیت عنوان می‌کنند، با معاون امور گمرکی در حوزه صادرات و ترانزیت گمرک شهید رجایی در میان گذاشتیم.

او در مجموع منکر توقف ناوگان به دلیل عملکردهای گمرکی است: «من تقریباً بیست سال است که در این گمرک خدمت می‌کنم و از این مدت حدود ۱۸ سال را در حوزه ترانزیت فعالیت کرده‌ام؛ اما تاکنون موردی را به‌خاطر ندارم که به دلیل قطعی یا مشکلات سیستم، باری ۲۴ ساعت خوابیده باشد. من با قاطعیت می‌گویم که این مساله غیرممکن است، زیرا راه‌های دیگری داریم که بتوانیم این مشکلات را دور بزنیم. البته موارد استثنا وجود دارد...»

■ **قطعی‌های مقطعی اینترنت و سامانه هیچ‌گاه باعث توقف فرآیندهای گمرکی برای مدت زمان طولانی نشده و هیچ‌گاه بیش از دو الی سه ساعت توقف نداشته‌ایم، خصوصاً در حوزه ترانزیت کالا با به‌کارگیری روش‌های جایگزین در مواقع قطعی سامانه یا کاهش سرعت اینترنت گمرک توانسته، پاسخگوی مراجعه‌کنندگان باشد**

■ **در هنگام بهره‌برداری از نسخه‌های جدید و ارتقا یافته سامانه هوشمند گمرکی، ممکن است برای مدت کوتاهی سامانه با کندی سرعت مواجه یا از مدار خارج شود که مسوولان در بخش فناوری گمرک سعی کرده‌اند تا این کار در ساعات پایانی فعالیت گمرک و در کوتاهترین زمان ممکن صورت گیرد**

و در نهایت این سامانه امروز تمامی گمرکات ترانزیتی کشور را در مرزهای زمینی، دریایی و هوایی به یکدیگر متصل کرده است و مبادله اطلاعات مربوط به کالاهای ترانزیتی به‌طور هم‌زمان و با کیفیتی بسیار مطلوب بین گمرکات مبدا و مقصد در جریان است. با بهره‌برداری از این سامانه ضمن پایان یافتن روش‌های سنتی و کاغذی، انجام تشریفات گمرکی کالاهای عبوری، سرعت و دقت بیشتری یافته و با رصد محموله‌های عبوری توسط گمرکات مبدا و مقصد، از رسوب کالاهای ترانزیت در داخل کشور و قاچاق کالا جلوگیری می‌شود.»

او درباره انتقادات و برخی نارضایتی‌ها از قطعی مکرر این سامانه اظهار داشت: «سامانه هوشمند ترانزیت نیز همانند سایر سیستم‌ها و سامانه‌های موجود در کشور بر بستر اینترنت فعالیت می‌کند؛ لذا به‌طور طبیعی نوسانات سرعت اینترنت و نیز قطع شدن مقطعی اینترنت ممکن است در مقطعی از زمان بر فعالیت این سامانه تاثیرگذار باشد که امری اجتناب‌ناپذیر و خارج از اراده گمرک است، اما با پیش‌بینی‌های صورت گرفته در بخش فناوری اطلاعات گمرک، نوسانات و قطعی‌های مقطعی اینترنت و سامانه هیچ‌گاه باعث توقف فرآیندهای گمرکی برای مدت زمان طولانی نشده و هیچ‌گاه بیش از ۲ الی ۳ ساعت توقف نداشته‌ایم، خصوصاً در حوزه ترانزیت کالا با به‌کارگیری روش‌های جایگزین در مواقع قطع شدن سامانه یا کاهش سرعت اینترنت، گمرک توانسته است پاسخگوی مراجعه‌کنندگان باشد.»

جناغ همچنین خاطر نشان کرد: «ناگفته نماند که سامانه هوشمند ترانزیت نیز همانند هر سیستم نرم‌افزاری دیگری نیاز به ارتقا و به‌روزرسانی دارد و این طبیعت سامانه‌های هوشمند است؛ لذا در هنگام بهره‌برداری از نسخه‌های جدید و ارتقا یافته این سامانه، ممکن است برای مدت کوتاهی سامانه با کندی سرعت مواجه شده یا از مدار خارج شود که مسوولان مربوطه در بخش فناوری گمرک سعی کرده‌اند تا این کار در ساعات پایانی فعالیت گمرک و در کوتاهترین زمان ممکن صورت گیرد تا وقفه‌ای در فعالیت‌های جاری ترانزیت کالا در گمرکات پیش نیاید.»

جناغ در رابطه با مزیت‌های سامانه هوشمند ترانزیت خصوصاً نسخه‌های جدید و تکمیل شده آن یادآور شد: «در گذشته، برای انجام تشریفات

گمرکی ترانزیت کالا باید ابتدا به واحدی تحت عنوان واحد ورود اطلاعات مراجعه می‌کردید که این واحد متشکل از تعدادی اپراتور رایانه بود و توسط بخش خصوصی اداره می‌شد. در آنجا با تکمیل فرم‌های پیش‌نویس اظهارنامه و پرداخت هزینه‌های مرتبط، مبادرت به صدور اطلاعات کالا به سامانه‌های گمرک و چاپ دو نسخه اظهارنامه می‌شد و سپس این اظهارنامه‌ها به واحد دیگری که آن هم توسط بخش خصوصی اداره می‌شد می‌رفت و با پرداخت یک هزینه دیگر، اظهارنامه را لاک و مهر می‌کردند. پس از آن تازه وظیفه کارشناسان مستقر در سالن‌های ارزیابی گمرک شروع می‌شد. این فرآیند زمان زیادی را به خود اختصاص می‌داد و گاهی به دلیل شلوغی این واحدها زمان صدور اطلاعات و تنظیم اظهارنامه به قدری به درازا می‌کشید که ادامه تشریفات گمرکی عملاً به روز بعد موکول می‌شد.»

او توضیح داد: «با بهره‌برداری از فازهای تکمیلی سامانه و تسهیلات فراوانی که گمرک برای خدمات‌گیرندگان در حوزه ترانزیت ایجاد کرده، امروزه با اعطای سطح دسترسی و اجازه ورود به سامانه گمرک به اظهارکنندگان، صاحبان کالا و نمایندگان قانونی آنها با استفاده از سامانه EPL و سطح دسترسی‌های تعریف شده برای آنان، به سهولت و بدون هیچ‌گونه مشکلی از محل کار خود و با استفاده از رایانه‌های شخصی و در هر ساعت از شبانه‌روز اقدام به ورود اطلاعات کالاهای ترانزیتی به سامانه و اخذ کد رهگیری کرده و سامانه به‌صورت آنلاین اطلاعات وارد شده را به سرور مرکزی انتقال داده و از این طریق این اطلاعات در دسترس گمرکات مبدا و مقصد، انبارهای محل نگهداری کالا، سازمان پایانه‌ها و..... قرار می‌گیرد.»

به گفته جناغ «اخیراً نیز به دستور ریاست کل گمرک جمهوری اسلامی ایران، چاپ و تحویل اظهارنامه‌های کاغذی به گمرک حذف شده و کلیه عملیات گمرکی برای ترانزیت یک محموله و عبور آن از قلمرو کشور به‌صورت دیجیتالی و بدون نیاز به اسناد کاغذی انجام می‌گیرد.»

معاون امور گمرکی صادرات - ترانزیت گمرک شهید رجایی در پاسخ به انتقاداتی از سوی برخی افراد که معتقدند انجام فرآیند تشریفات گمرکی و کلیه رویه‌های گمرکی روی یک سیستم و سامانه واحد جامع امور گمرکی باعث کندی و قطعی



■ امروزه شاخ و برگ‌های سامانه هوشمند ترانزیت همانند چتری بر سر کلیه سازمان‌ها، ادارات و نهادهایی که به نحوی در فرآیند ترانزیت کالا دخیل هستند سایه انداخته و گمرک، بنادر، کشتیرانی، انبارهای عمومی، سازمان راهداری، قرنطینه‌ها، استانداردها و بیمه‌ها و ... به صورت آنلاین به این سامانه دسترسی دارند

است؛ گمرک بنادر، کشتیرانی، انبارهای عمومی، سازمان راهداری و پایانه‌ها، قرنطینه‌ها، استاندارد، بیمه‌ها و ... همه و همه به صورت آنلاین به این سامانه دسترسی داشته و با گمرک مبادله اطلاعات می‌کنند.

وی همچنین یادآور شد: «ترانزیت‌کنندگان حتما به یاد دارند که در گذشته بعد از خروج کالا از گمرک برای هماهنگی با نیروی انتظامی و ممهور کردن ظهر پروانه‌های عبوری به مهر آن نیرو برای عبور از ایستگاه‌های بازرسی، می‌بایست به نیروی انتظامی مراجعه کرده و پس از صرف وقت - به دلیل حجم زیاد کالاهای عبوری - موفق به ممهور کردن پروانه‌های ترانزیت می‌شدند، اما امروزه نیروی انتظامی و پاسگاه‌های ایست و بازرسی در محورهای خروجی استان با دسترسی به سامانه هوشمند ترانزیت و نیز با استفاده از سامانه پیامکی، در همان لحظه ورود کامیون به پاسگاه، در تمام ساعات شبانه‌روز قادر به استعلام اطلاعات کالا از گمرک و در نتیجه عدم توقف کالا می‌شوند.»

جناخ مدعی است تشریفات خروج کالاهای ترانزیت از گمرک تنها در برخی از مواقع طولانی می‌شود. او در خصوص پروسه انجام این تشریفات توضیح داد: «بر اساس قانون امور گمرکی و نیز قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو کشور، کلیه کالاهای عبوری از قلمرو کشور از دریافت هر گونه مجوز برای عبور معاف هستند؛ به استثنای محصولات دامی و نباتی که عبور آنها از خاک کشور مستلزم اخذ مجوز از سازمان‌های قرنطینه نباتی و دامی است؛ در این صورت اگر به هر دلیلی مجوزهای یاد شده با تاخیر صادر شود، دیگر از حیثه اختیارات گمرک خارج است.»

معاون امور گمرکی صادرات - ترانزیت گمرک شهید رجایی در رابطه با کنترل‌های گمرک بر کالاهای عبوری و تاثیر این کنترل‌ها بر تاخیر در خروج کالا از گمرک گفت: «کنترل‌های گمرکی روی کالاهای عبوری اساسا به چند دسته تقسیم می‌شود که گمرک بر حسب مورد و ضمن رعایت ضوابط و مقررات قانونی سعی دارد تا این کنترل‌ها در کوتاه‌ترین زمان ممکن صورت گیرند.»

وی در خصوص انواع کنترل‌های گمرکی در بحث ترانزیت کالا عنوان کرد: «از جمله

سیستم می‌شود، گفت: «این موضوع به هیچ وجه صحت نداشته و اساسا دور از تصور است که مسوولین فناوری گمرک موضوع تفکیک بخش‌های مختلف فعالیت سامانه جامع را در نظر نگرفته باشند و اختلال در یک قسمت از سامانه، باعث توقف فعالیت کل سامانه شده باشد.»

وی افزود: «چنین نگرشی ناشی از یک تصور سطحی از عملکرد سامانه جامع امور گمرکی است؛ زیرا بارها مشاهده شده که بخش‌هایی از سامانه به دلایل مختلف با کندی سرعت و یا وقفه مواجه شده، در حالی که سایر بخش‌ها طبق روال عادی به فعالیت خود ادامه داده‌اند؛ به عنوان مثال ممکن است در مقطعی بخش‌هایی از سامانه در حوزه واردات کالا برای مدت کوتاهی دچار وقفه شده است، اما در همان مقطع فعالیت سامانه در حوزه ترانزیت فعال بوده و هیچ گونه وقفه‌ای نداشته است.»

معاون امور گمرکی صادرات - ترانزیت گمرک شهید رجایی در ادامه درباره ویژگی‌های سامانه هوشمند ترانزیت افزود: «در گذشته و در دوره استفاده از دفاتر ثبت و ضبط اطلاعات مربوط به کالاهای ترانزیت و ارائه اظهارنامه‌ها و اسناد حمل و خرید کالای ترانزیتی به گمرک، شاهد سوء استفاده افراد خاطی و جعل اسناد، دستکاری در محتوای اسناد خرید و حمل و در نتیجه اظهار خلاف کالای ترانزیت به گمرک و نیز جعل نامه‌های اعلام وصول کالا به گمرکات مرزی و در نتیجه قاچاق و رسوب کالاهای ترانزیت در کشور بودیم، ولی امروزه با حذف سوابق کاغذی و عدم صدور گواهی اعلام وصول به صورت کاغذی و عدم اتکا کارشناسان گمرک به اسناد کاغذی و استفاده از اطلاعات دیجیتالی، فرصت سوء استفاده از افراد متخلف سلب شده است.»

جناخ همچنین در خصوص توسعه سامانه و گسترش حوزه فعالیت آن گمرک اظهار داشت: «در سال ۹۰ وقتی برای اولین بار سامانه هوشمند ترانزیت طراحی و به اجرا درآمد، ابتدا در گمرک شهید رجایی و صرفا برای رویه ترانزیت و آن هم در محدوده گمرک شهید رجایی بود و سیستم به صورت محلی فعالیت می‌کرد، اما امروزه شاخ و برگ‌های سامانه هوشمند ترانزیت همانند چتری بر سر کلیه سازمان‌ها، ادارات و نهادهایی که به نحوی در فرآیند ترانزیت کالا دخیل هستند سایه افکنده و همه آنها را تحت پوشش قرار داده

■ دستگاه‌های ایکس‌ری موجود در گمرک شهید رجایی به دلیل محدودیت در ظرفیت تنها می‌توانند روزانه حدود ۲۰۰ دستگاه کانتینر را اسکن کنند، به همین دلیل گمرک ایران یک دستگاه ایکس‌ری پرسرعت با توان اسکن روزانه بیش از ۱۴۰۰ دستگاه کانتینر خریداری کرده است. با راه‌اندازی این دستگاه، شاهد تشکیل صف کامیون‌ها برای اسکن نخواهیم بود

صاحبان کالاها به دلیل آسیب دیدن بسته‌بندی کالا در هنگام بازرسی می‌شد، اما امروز در گمرک شهید رجایی با بهره‌گیری از دو دستگاه ایکس‌ری کامیونی، ضمن سرعت بخشیدن به فرآیند کنترل گمرک و افزایش دقت کار، میزان بازرسی‌های فیزیکی و رویت کالا به حداقل ممکن کاهش یافته است.

جناغ در رابطه با مباحث مطرح شده در روزهای اخیر در خصوص خرابی دستگاه ایکس‌ری اظهار داشت: «دستگاه ایکس‌ری یا همان اسکنرهای کانتینر نیز همانند هر ماشین ابزار دیگری نیاز به تعمیر و نگهداری داشته و در مقاطعی هم ممکن است به دلیل فرسودگی قطعات، برای مدتی از مدار خارج شده و نیاز به تعمیر داشته باشد. این امری طبیعی بوده و بلافاصله اقدامات لازم جهت بازسازی و فعال‌شدن مجدد آن‌ها توسط گمرک انجام می‌گیرد که البته به دلیل وارداتی بودن این دستگاه‌ها و اینکه تعمیر و نگهداری آن‌ها باید توسط پیمانکار کشور سازنده انجام شود، ممکن است گاهی تعمیر و راه‌اندازی مجدد این دستگاه‌ها یا تعویض قطعات فرسوده آن‌ها یک یا دو روز به طول انجامد، اما گمرک با بهره‌گیری از توان نیروی انسانی ارزیاب خود و اولویت‌بندی کنترل‌های محموله‌ها سعی در انجام وظایف کنترلی خود و خروج به موقع کالا از گمرک را دارد. البته این اتفاقات دائمی نبوده و ممکن است در طول سال یک یا دو بار اتفاق بیفتد.»

این مقام مسوول در حوزه ترانزیت گمرک در پاسخ به این سؤال که گمرک برای افزایش تعداد دستگاه‌های ایکس‌ری و کاهش زمان توقف کالا در گمرک چه برنامه‌هایی دارد، افزود: «دستگاه‌های ایکس‌ری موجود در گمرک شهید رجایی به دلیل محدودیت در ظرفیت اسکن کانتینرها، قادر به پاسخگویی به نیاز گمرک نبوده و در حال حاضر روزانه حدود ۲۰۰ دستگاه کانتینر به وسیله این دو دستگاه اسکن می‌شود، لذا ما شاهد تشکیل صف کامیون‌ها در مسیرهای منتهی به واحد ایکس‌ری هستیم؛ به همین دلیل گمرک ایران در سال جاری اقدام به خرید دستگاه‌های جدید از خارج از کشور و نیز سفارش ساخت به کارخانجات داخلی جهت اسکنرهای جدید کرده و دستگاه‌های جدید در حال ورود به کشور هستند.»

وی تشریح کرد: «از جمله این خریدها، خرید یک دستگاه ایکس‌ری پرسرعت با توان اسکن روزانه بیش از ۱۴۰۰ دستگاه کانتینر است. با راه‌اندازی این دستگاه به طور قطع می‌توان اعلام کرد که بعد از این هرگز شاهد تشکیل صف کامیون‌ها برای اسکن شدن نخواهیم بود.»

جناغ همچنین با اشاره به مشکلات اخیر در مرز افغانستان برای عبور محموله‌های ترانزیت و تشکیل صف طولانی کامیون‌ها در این مرز افزود: «در روزهای پایانی ماه مبارک رمضان به دلیل مشکلات به وجود آمده در مرزهای کشور افغانستان، مأمورین این کشور در مرز دوغارون با مأمورین گمرک جمهوری اسلامی ایران همکاری لازم را در امر عبور کامیون‌ها به داخل کشور افغانستان نداشتند و لذا این امر باعث توقف کامیون‌های ترانزیت شده از مبدأ گمرک شهید رجایی و سایر گمرکات کشور به مقصد کشور افغانستان در مرز و ایجاد نارضایتی برای رانندگان کامیون شده بود که گمرک ایران ضمن هماهنگی با دستگاه‌های ذی‌ربط و مذاکرات متعدد با طرف افغانی موفق به حل مشکل شد. لذا هم‌اکنون وضعیت عبور کامیون‌ها از مرز یادشده به حالت عادی بازگشته و در این رابطه مشکلی وجود ندارد.»

جناغ در پاسخ به این سؤال که چرا گمرک به پلمپ کشور مبدا کانتینرهای حامل کالای ترانزیتی اعتماد نمی‌کند و در موارد زیادی مبادرت به فک پلمپ و بازرسی فیزیکی محموله‌ها می‌کند، گفت: «اساساً سیاست گمرک ایران اعتماد به پلمپ مبدا محموله‌های عبوری و عدم دخالت در فک مهر و موم محموله‌ها بوده و معتقد به ایجاد تسهیلات و روان‌سازی مسیر عبور محموله‌های عبوری است، ولی متأسفانه همواره عده‌ای در پی سوءاستفاده از اعتماد گمرک هستند که نمونه‌های بارز آن کشف چندین محموله پیش‌ساز مواد مخدر در کانتینرهای ترانزیت به مقصد افغانستان در گمرک شهید رجایی است؛ لذا مجبور به اعمال کنترل‌ها و بازرسی محموله‌های عبوری هستیم. البته این کار در کمال دقت و به صورت رندوم صورت می‌گیرد؛ به طوری‌که با اعمال مدیریت ریسک از یک محموله چند کانتینری تعداد محدودی انتخاب و جهت کنترل به واحد ایکس‌ری یا همکاران ارزیاب ارجاع می‌شود.»

وظایف گمرک، کنترل محموله‌های عبوری برای جلوگیری از عبور کالاهای ممنوعه قانونی و بین‌المللی مانند اسلحه و مهمات، مواد مخدر و روان‌گردان‌های صنعتی و نیز مواد شیمیایی مشخص شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی و همچنین کنترل کالاهای عبوری به مقصد کشور افغانستان جهت جلوگیری از انتقال پیش‌سازهای مواد مخدر است.»

جناغ همچنین در خصوص نحوه انجام این کنترل‌ها یادآور شد: «در سال‌های گذشته و قبل از بهره‌گیری گمرک از دستگاه‌های ایکس‌ری، کنترل‌های گمرکی منحصر به فک پلمپ محموله‌ها و بازرسی فیزیکی کالا بود که این کار هم باعث اتلاف وقت، توقف کالا، فرسایش نیروی انسانی و نیز نارضایتی

تشریفات گمرکی صادرات کالا کاهش می‌یابد

مسعود کرباسیان، رییس کل گمرک ایران در ماه‌های گذشته از برنامه جدید گمرک برای کاهش تشریفات گمرکی صادرات کالا و ارائه تسهیلات جدید به صادرکنندگان در گمرک خبر داده بود؛ به همین منظور بخشنامه‌ای در خصوص کاهش تشریفات گمرکی صادرات کالا و تسهیلات جدید صادراتی جهت اجرا به گمرکات سراسر کشور ابلاغ شده است و از ۱۷ تیر ماه در تمامی گمرکات اجرایی خواهد شد.



بر اساس بخشنامه جدید گمرک، جهت تسریع و تسهیل انجام تشریفات گمرکی که منجر به بهبود فضای کسب و کار خواهد شد، موارد ذیل جهت اجرا در رویه صادرات به گمرکات سراسر کشور ابلاغ شده است:

- ۱- مسیر اظهارنامه‌های صادراتی در سه بخش کنترل سطح یک (سبز)، کنترل سطح دو (زرد) و کنترل سطح سه (قرمز) در سیستم انتخاب مسیر تعیین می‌شود.
 - ۲- واحدهای تولیدی در صورت تمایل می‌توانند در زمان اظهار محموله‌های صادراتی خود، آیتم «ارزیابی در محل» را انتخاب کرده (انتخاب این آیتم به منزله درخواست سیستمی «ارزیابی در محل» می‌باشد) تا در صورت تعیین مسیر کنترل سطح سه، عملیات ارزیابی، در محل انجام شود.
 - ۳- در خصوص اظهارنامه‌های صادراتی که در کنترل سطح یک و کنترل سطح دو قرار گرفته و یا محموله‌های صادراتی متقاضی ارزیابی در محل که در کنترل سطح سه قرار می‌گیرند، نیازی به ورود حامل‌ها به داخل گمرک مبدأ صادرات (به استثناء اظهارنامه‌هایی که گمرک مبدأ و مرز خروج یکسان باشد) و نیز نیازی به توزین در گمرک مبدأ (داخلی) نیست.
 - ۴- در سامانه جامع امورگمرکی، فرآیندهای کارشناسی و ارزیابی ادغام شده و بررسی اظهارنامه‌ها در یک مرحله انجام می‌شود.
 - ۵- بررسی اسنادی اظهارنامه‌های کنترل سطح دو توسط گمرک مبدأ انجام می‌پذیرد.
 - ۶- در خصوص حامل‌های مربوط به اظهار کالاهای کنترل سطح یک و کنترل سطح دو الزامی به الصاق پلمپ نخواهد بود.
 - ۷- به استثنای اظهارنامه‌هایی که در مسیر کنترل سطح سه قرار گرفته و در گمرک داخلی تشریفات گمرکی آنها صورت می‌گیرد، در سایر موارد در خروج گمرکات مبدأ غیرفعال است.
 - ۸- در اظهارنامه‌های «ارزیابی در محل» که در کنترل سطح سه قرار می‌گیرند الصاق پلمپ و ثبت شماره آن توسط گمرک مبدأ صادرات صورت می‌پذیرد.
 - ۹- در اظهارنامه‌های صادراتی که در کنترل سطح یک یا دو قرار گرفته یا محموله‌های صادراتی متقاضی ارزیابی در محل که در کنترل سطح سه قرار می‌گیرند، اطلاعات مربوط به حامل‌ها و بیجک‌ها باید توسط صاحب کالا یا اظهارکننده در سیستم پنجره واحد تجارت فرامرزی (EPL) ثبت شود.
 - ۱۰- در مورد تمامی محموله‌های صادراتی که در گمرکات داخلی اظهار می‌شوند و مطابق ضوابط جاری، صادرات آنها موکول به اخذ مجوز یا گواهی از سازمان‌های همجوار است، سیستم تا وصول مجوز، اجازه ثبت اطلاعات حامل را به صاحب کالا (اظهارکننده) نخواهد داد.
 - ۱۱- در مورد کالاهای مشمول کنترل سطح یک و کنترل سطح دو که از گمرکات مبدأ به گمرکات مرزی ارسال می‌شود، اعم از اینکه یکسره یا ترانشیپمنت از کشور خارج می‌شوند، الصاق پلمپ (عنداللزوم)، کنترل و بررسی کالا با اظهارنامه در مرز خروج صورت می‌پذیرد و در خصوص کالاهای مشمول کنترل سطح سه نیز طبق مقررات مربوطه اقدام می‌شود.
 - ۱۲- در صورت کشف هرگونه مغایرت در اطلاعات مندرج در اظهارنامه‌های صادراتی، ویرایش اطلاعات اظهارنامه پس از بررسی و تأیید طبق مقررات توسط گمرک مرز خروج، در همان گمرک مرزی قابل انجام بوده و نیازی به بازگردانی اظهارنامه به گمرک مبدأ صادرات نیست.
 - ۱۳- صدور پروانه الکترونیکی صادرات، موکول به تأیید خروج محموله از مرز خواهد بود.
 - ۱۴- نحوه اعلام وصول سیستمی محموله‌های صادراتی در گمرکات مرز خروج بدین صورت خواهد بود:
- الف: در گمرکات دریایی، تسویه وزنی در خصوص کالاهای فله با استفاده از اطلاعات «درافت سوری»، کالاهای مایع با استفاده از اطلاعات «اولیج سوری» و مابقی کالاها بر اساس وزن مندرج در مانیفست صورت گرفته و تاییدیه خروج پروانه بر اساس پروانه حرکت (پاس خروجی) کشتی صورت می‌گیرد.
- ب: در گمرکات زمینی (اعم از اینکه به صورت یکسره یا ترانشیپمنت باشد)، تسویه وزنی و تاییدیه خروج پروانه باید براساس کامیون‌های خروجی از در خروج مرزی انجام شود.



پیاده‌سازی اولین سیستم مدیریت یکپارچه شناور در ایران

یک بومی بین‌المللی

سپیده کرمی

یسری حویزای درباره فعالیت این شرکت به خبرنگار ترابران گفت: «ما یک شرکت نرم‌افزاری- دریایی هستیم که از سال ۹۰ کار خود را در این زمینه آغاز کردیم. حدود پنج سال پیش سیستمی را به نام See Master طراحی کردیم که نسخه اول آن در سال ۹۲ وارد بازار شد. وقتی طراحی سری اول این سیستم تمام شد و آن را به تعدادی از مالکان کشتی ارائه دادیم، متوجه شدیم که این سیستم نواقصی دارد، بنابراین فروش آن را متوقف کردیم و تمام تلاش خود را به کار بردیم تا نواقص کار را برطرف کنیم. طی سه سال گذشته تلاش بسیاری کردیم که آن را به استانداردهای بین‌المللی برسانیم و اکنون سری دوم این سیستم توانسته استانداردهای لازم را اخذ کند و اگر یک شناور از این سیستم استفاده کرده و به آب‌های بین‌المللی برود و بازرس خارجی آن را ارزیابی کند، مورد تایید او خواهد بود.»

مدیرعامل شرکت اطلس راهبر دریا در توضیح کاربرد سیستم See Master گفت: «این سیستم برای مدیریت یکپارچه شناور در شرکت‌های کشتیرانی طراحی و پیاده‌سازی شده است؛ یعنی شناور در حال حرکت در دریا تحت کنترل مدیریت یکپارچه ناوگان قرار می‌گیرد.» او در مورد مراحل اولیه فعالیت خود چنین

شرکت اطلس راهبر دریا، شرکتی دانش‌بنیان در زمینه سیستم‌های مدیریت یکپارچه ناوگان دریایی است که اولین سیستم مدیریت یکپارچه شناور را در ایران طراحی و پیاده‌سازی کرده است. به گفته یسری حویزای، مدیرعامل این شرکت: «سیستم نرم‌افزار مدیریت کشتی ساختار مشخصی دارد؛ یعنی اگر شما می‌خواهید مدیریت کشتی را انجام دهید، باید در درون آن بحث عملیات، فنی، نگهداری و تعمیرات، مدیریت خدمه و اموال و انبار را بگنجانید. از این موارد، ما دو ماژول را داشتیم و سه ماژول دیگر را هم به آن اضافه کردیم، علاوه بر این، ماژول مدیریت عملیات و خدمه نیز نواقص بسیاری داشت که آن را نیز بهینه کردیم.»

او معتقد است: «این سیستم توانسته استانداردهای لازم را اخذ کند و اگر یک شناور از این سیستم استفاده کرده و به آب‌های بین‌المللی برود و بازرس خارجی آن را ارزیابی کند، مورد تایید او خواهد بود.»



■ سیستم ما هم به صورت آف لاین و هم به صورت آن لاین قابل اجرا است. به دلیل سرعت اینترنت در ایران و این که اکثر شناورها نمی توانند اینترنت آن لاین داشته باشند تا دیتاها را به دفتر مرکزی انتقال دهند، سیستم را به نحوی طراحی کرده ایم تا شناورها بتوانند اطلاعات خود را به صورت آف لاین تکمیل کنند و زمانی که اینترنت دارند اطلاعات را به دفتر مرکزی انتقال دهند

■ ما می دانستیم با چه محدودیت هایی روبه رو خواهیم بود؛ به عنوان مثال می دانستیم که اینترنت کشتی ها محدود است، بنابراین طوری برنامه نویسی کردیم که فایل ها به قدری ریز و فشرده شوند که بتوان با حجم بسیار پایین و سرعت بالا آنها را انتقال داد و به پهنای باند بالایی نیاز نداشته باشند

شرکت در ایران هستند که حدود ۱۵ سال است با نمونه های خارجی این نرم افزار، ناوگان خود را مدیریت می کنند، افزود: «سیستم مدیریت یکپارچه کشتی بحث جدیدی در صنایع دریایی ایران است؛ زیرا صنایع دریایی کشور برای انجام امور خود هنوز چندان وارد مسائل سیستماتیک و استفاده از نرم افزار نشده است، اما ما در این بین متوجه شدیم که در سایر کشورهای توسعه یافته این بحث بسیار مهمی تلقی شده و یک تجارت بین المللی است که هر شرکتی نیز نمی تواند در آن ورود کند؛ زیرا کار بسیار سختی است و نمونه های خارجی آن بسیار گران هستند. اما به قدری نیاز به این سیستم در کشور وجود داشت که شرکت های بزرگ، با نمونه های خارجی را با پرداخت میلیون ها دلار خریداری می کردند، یا مجبور بودند یک تیم نرم افزاری استخدام کنند تا برای آنها برنامه بنویسند.»

مدیرعامل شرکت اطلس راهبر دریا خاطر نشان کرد: «ما برای ساخت این سیستم از یک نرم افزار خاص الگوبرداری نکردیم، زیرا در این صورت حالت تقلید را به خود می گرفت. قصد ما این بود که چارچوب را یاد بگیریم و بدانیم که در ساختار یک نرم افزار مدیریت کشتی چه مواردی مهم است؛ به همین دلیل چند نمونه نرم افزار مدیریت کشتی را کنار هم گذاشتیم و ساختار نرم افزارهای نگهداری و تعمیرات دریایی، مدیریت انبار و اموال، خدمه و این که چه ماژول هایی باید داشته باشد و این ماژول ها چگونه باید به صورت یکپارچه در کنار هم کار کنند را بررسی کردیم و در نهایت به یک جمع بندی رسیدیم و سپس از روی آن جمع بندی ساختار سیستم خود را ایجاد و آن را تولید کردیم.»

او افزود: «از لحاظ نرم افزارهای بین المللی، سیستم نرم افزار مدیریت کشتی ساختار مشخصی دارد؛ یعنی اگر شما می خواهید مدیریت کشتی را انجام دهید، باید در درون آن بحث عملیات، فنی، نگهداری و تعمیرات، مدیریت خدمه و اموال و انبار را بگنجانید. از این موارد، ما دو ماژول را داشتیم و سه ماژول دیگر را به آن اضافه کردیم، علاوه بر این، ماژول یک و دو را نیز بهینه کردیم؛ یعنی مدیریت عملیات و خدمه نیز نواقص بسیاری داشت که آن را نیز بهینه کردیم.»



توضیح داد: «من در رشته مهندسی فناوری اطلاعات و ارتباطات تحصیل کرده ام. پیش از این در یک شرکت کشتیرانی کار می کردم و اطلاعات بسیاری در خصوص مباحث عملیات، فنی و شناور کسب کردم و با بسیاری از مشکلات و کاستی هایی که وجود داشت درگیر بودم؛ زیرا همه امور به صورت سنتی انجام می شد؛ بنابراین احساس می کردم این پیچیدگی ما را بسیار عقب انداخته و کار را سخت کرده است. بنابراین به فکر افتادم که باید به نحوی IT را در صنایع دریایی که هنوز در کشور ما به صورت سنتی اداره می شود، وارد کنیم؛ زیرا این روش سنتی به شدت در حال ضربه زدن به جریان فعالیت های ما است؛ به عنوان مثال شناور در یک بندر به دلیل اتمام اعتبار گواهینامه توقیف شده و متحمل هزینه های بسیاری می شود تا گواهی نامه آن را تمدید کنند، در حالی که اگر این سیستم وجود داشت، در زمان مناسب تاریخ گواهی نامه تمدید می شد و دیگر نیاز به پرداخت جریمه نبود یا مسائل دیگر که می تواند کوچک به نظر برسد، اما ضرر و زیان بسیاری ایجاد می کند. بنابراین شروع به ایده پردازی در این زمینه کردم.»

حویزروی با اشاره به اینکه اکنون تنها ۲ تا ۳

■ **قیمت یکی از نمونه‌های خارجی این نرم‌افزار برای هر کشتی حدود ۴۰ هزار دلار است، اما قیمت نرم‌افزار ما تقریباً یک پنجم این مبلغ است، دقیقاً با همان کارایی و همان استانداردها. ما حتی بین‌المللی را هم کسب کرده‌ایم و تنها تفاوت این است که نمونه‌های خارجی روی شناورهای بیشتری راه‌اندازی شده‌اند**

■ **حدود یک سال و نیم است که به دنبال اخذ گواهی‌نامه بین‌المللی هستیم، ابتدا به دلیل تحریم‌ها موافقت نمی‌کردند، بعد از پیگیری‌های متعدد، در حدود ۵۰۰ صفحه اسناد مختلف به آنها ارائه دادیم و فرآیند سختی را پشت سر گذاشتیم. اکنون از لحاظ ساختاری سیستم ما تایید شده است، اما مشخص نیست دقیقاً چه زمانی این تاییدیه را به ما خواهند داد**

حویزروی با بیان این که نرم‌افزارهایی که در صنایع دریایی هستند باید از موسسات رده‌بندی، دارای تاییدیه باشند، گفت: «ما این تاییدیه را برای ورژن اول خود از موسسه آسیا اخذ کردیم و برای ورژن دوم نیز که اکنون تکمیل شده، از موسسه رده‌بندی ایرانیان گواهینامه type approval گرفتیم. اکنون نیز در حال اقدام برای گرفتن تاییدیه از یک موسسه بین‌المللی هستیم.»

او توضیح داد: «type approval یک گواهی‌نامه معتبر است و برای اخذ این گواهی‌نامه آنها به مدت طولانی سیستم ما را آنالیز و بررسی کردند، جلسات متعددی برگزار و در نهایت احراز صلاحیت شد.»

مدیرعامل شرکت اطلس راهبر دریا در پاسخ به این سوال که با وجود مشکل سرعت اینترنت در ایران آیا تاکنون برای اجرای این نرم‌افزار با مشکلی مواجه نشده‌اید، به خبرنگار ترابران گفت: «سیستم ما هم به صورت آفلاین و هم به صورت آنلاین قابل اجرا است. به دلیل سرعت اینترنت در ایران و این که اکثر شناورها در ایران نمی‌توانند اینترنت آنلاین داشته باشند تا دیتاها را به دفتر مرکزی انتقال دهند، سیستم را به نحوی طراحی کرده‌ایم که شناورها بتوانند اطلاعات خود را به صورت آفلاین تکمیل کنند و زمانی که اینترنت دارند اطلاعات را به دفتر مرکزی انتقال دهند.»

او درباره نحوه ارائه این نرم‌افزار بیان کرد: «این سیستم باید برای هر کشتی به صورت جداگانه نصب شود؛ یعنی ساختار ثابتی دارد، اما مانند یک ظرف خالی است که با اطلاعات آن کشتی تکمیل و براساس ساختار آن، شخصی‌سازی می‌شود و این اطلاعات توسط مالک کشتی یا توسط شرکت ما می‌تواند در نرم‌افزار ثبت شود. به این منظور ما کشتی را بازرسی می‌کنیم و بر اساس نوع کشتی، آن اطلاعات را وارد نرم‌افزار می‌کنیم؛ به طور مثال در شرکتی که دارای چند شناور است، این نرم‌افزار می‌تواند روی هر کشتی به صورت مجزا راه‌اندازی و بعد اطلاعات از دفتر مرکزی برای تک تک کشتی‌های آن ناوگان ارسال شود تا دفتر مرکزی اطلاعات کل ناوگان را داشته باشد.»

حویزروی در مورد هزینه‌هایی که تاکنون صرف این پروژه شده است، اعلام کرد: «ما تمام درآمدهایی را که از پروژه‌های دیگر به

دست آورده بودیم صرف هزینه‌های پروژه Sea Master کرده‌ایم؛ زیرا این پروژه بسیار بزرگی است. علاوه بر این، توانستیم از حمایت‌های صندوق نوآوری و شکوفایی که زیر نظر معاونت علمی ریاست جمهوری است نیز استفاده کنیم؛ زیرا ما یک شرکت دانش بنیان محسوب می‌شویم و می‌توانیم از این صندوق، تسهیلات دریافت کنیم.»

وی تاکید کرد: «اکنون یکی از شرکت‌های تولیدکننده خارجی، این نرم‌افزار را برای هر کشتی به مبلغ ۴۰ هزار دلار می‌فروشد. اما قیمت نرم‌افزار ما تقریباً یک پنجم آن مبلغ است، دقیقاً با همان کارایی و همان استانداردها. ما حتی همان استانداردهای بین‌المللی را هم کسب کرده‌ایم و تنها تفاوت این است که نمونه‌های خارجی تاکنون روی شناورهای بیشتری راه‌اندازی شده است و تجربه بیشتری در این زمینه دارند.»

مدیرعامل اطلس راهبر دریا درباره مزیت‌های رقابتی این نرم‌افزار در مقایسه با نمونه‌های خارجی اظهار کرد: «اولین مزیت آن بحث رقابت مالی آن است؛ این سیستم از لحاظ قیمت بسیار پایین‌تر از نمونه‌های خارجی است. یکی دیگر از اقدامات ما در این زمینه، تلاش برای گرفتن استانداردها و گواهی‌نامه‌های مهم بود و توانستیم تاییدیه‌هایی را که از نظر شرکت‌های ایرانی مورد قبول باشد اخذ کنیم.»

وی افزود: «ما روی دو نوع شناوری که بسیار حجیم و عظیم هستند این نرم‌افزار را راه‌اندازی کردیم. به عنوان مثال یکی از شرکت‌هایی که این نرم‌افزار را از ما خریده است، دارای یک شناور کابل‌گذار است. شناور کابل‌گذار حدود ۱۰ هزار تجهیزات دارد. شناور دیگری که این سیستم را روی آن نصب کردیم، یک شناور تانکر بود. این شناورها هم تجهیزات بسیار زیاد و پیچیدگی بالایی دارند. اکنون آنها در حال کار با این نرم‌افزار هستند و می‌توانند به عنوان یک معرف برای کارایی این نرم‌افزار محسوب شوند.»

حویزروی تاکید کرد: «بازارهای ایران تنها یک قسمت از برنامه کاری ما است و ما بیش از هر چیز در جهت بین‌المللی شدن تلاش می‌کنیم؛ زیرا به هیچ وجه قصد نداریم محصولی را به بازار ارائه دهیم که کیفیت متوسط داشته باشد.»



کشتیرانی MOL هوشمند شد

شرکت MOL ژاپن (Mitsui OSK Lines) اعلام کرد که مرکز کشتیرانی هوشمند این شرکت از ابتدای دسامبر ۲۰۱۶ میلادی فعالیت خود را آغاز کرده است.

به گزارش مارین تایمز، کشتیرانی MOL اعلام کرده است که مرکز کشتیرانی هوشمند می‌کوشد که پروژه Smart Ship را از طریق نوآوری و با استفاده از فناوری‌های اطلاعاتی و ارتباطی (ICT) توسعه دهد و معرفی کند.

مرکز کشتیرانی هوشمند MOL به انجام پیشرفته‌تر عملیات شناور و مدیریت کشتی مبادرت می‌کند. مرکز کشتیرانی هوشمند این کار را بوسیله ترکیب تجربه MOL با فناوری‌های ICT انجام می‌دهد. این مرکز همچنین قصد دارد خدمات کشتیرانی ارائه شده توسط MOL را برای مشتریان راحت‌تر کرده و ارزش افزوده جدیدی برای آنها ایجاد کند.

کشتیرانی MOL در بیانیه‌ای در این باره آورده است: «مرکز کشتیرانی هوشمند همچنین بر روی یک مفهوم تکنولوژیک پیشرفته دیگر به نام فناوری‌های حمایتی پیشرفته برای عملیات ایمن کشتی‌ها تمرکز خواهد کرد که هدف نهایی آن کشتیرانی اتوماتیک و بدون نیاز به دخالت انسان است.» شرکت MOL همچنین افزود که پیشرفت‌های فناورانه‌ای که در این پروژه یا پروژه استفاده از فناوری برای کاهش تاثیرات آب و هوایی به دست بیاید، با مشتریان و ذینفعان این کشتیرانی به اشتراک گذاشته می‌شود.

استفاده چین از سامانه مدیریت هوشمند ناوگان

شرکت Sinochem چین قصد دارد از سامانه مدیریت هوشمند ناوگان شرکت DNV GL در تمامی کشتی‌های خود استفاده می‌کند.

شرکت Sinochem International Logistics مالک کشتی‌های حمل مواد شیمیایی از سامانه مدیریت هوشمند ناوگان شرکت DNV GL به نام ShipManager در تمامی کشتی‌های ناوگان خود استفاده می‌کند. به گزارش مارین تایمز، ناوگان Sinochem متشکل از ۸۰ فروند کشتی حمل مواد شیمیایی است. هدف این شرکت از بهره‌گیری از ShipManager بهبود عملکرد و افزایش بهره‌وری است. این اقدام در ادامه توافق شرکت‌های Sinochem و DNV GL صورت می‌گیرد. شرکت Sinochem کشتی‌های خود را از طریق دفاتر زیرمجموعه خود در شانگهای، سنگاپور و ژاپن هدایت می‌کند.

ژانگ ژین، معاون شرکت Sinochem اعلام کرده است: «ما به سامانه مدیریت جهانی برای اداره کشتی‌های خود به شکلی با کیفیت و متفاوت نیاز داریم تا مطمئن شویم همه بخش‌ها در آن یکپارچه شده است.»

او افزود: «کار ما وابسته به سامانه مدیریت انعطاف‌پذیر، هوشمند، و استاندارد است. بنابراین تصمیم گرفتیم که پروژه‌ای را با همکاری DNV GL در این زمینه اجرا کنیم. به کمک این شرکت سامانه ShipManager را نصب و اجرا می‌کنیم تا به نیازهای حال و آینده خود پاسخ دهیم.»

او با انتقاد از نبود فرهنگ استفاده از تکنولوژی‌های به‌روز در ایران عنوان کرد: «اگر بخواهید در سطح بین‌المللی به قضیه نگاه کنید، هر شناوری باید به صورت سیستماتیک دارای چنین سیستم‌هایی باشد، اما اگر بخواهیم به بازار داخل - آن هم به شکل واقع‌بینانه - نگاه کنیم، استفاده از این نرم‌افزار برای شرکت‌های کشتیرانی سنتی یا شناورهای بسیار کوچک، هنوز زود است؛ به طور مثال اکنون در هلند یک شرکت کشتیرانی قصد دارد برای شناور ۲۰ متری خود سیستم نصب کند، اما در ایران حتی بسیاری از شرکت‌های بزرگ هنوز لزوم وجود سیستم را درک نکرده‌اند. به نظر من باید در این زمینه فرهنگ‌سازی شود؛ زیرا شرایط ایران به نحوی است که اگر این تغییرات صورت نگیرد، ما در مقایسه با سایر کشورها، بیش از حد عقب خواهیم افتاد.»

حویزروی اصلی‌ترین اقدام جهت ورود به بازارهای بین‌المللی را اخذ تاییدیه‌های بین‌المللی دانست: «به عنوان مثال type approval را از شرکت‌های رده‌بندی ایرانی گرفتیم، حال باید یک تاییدیه هم از یک شرکت رده‌بندی بین‌المللی اخذ کنیم. تمام سیستم‌های بین‌المللی دارای این type approval هستند، بنابراین به این روش می‌توانیم فعالیت خود را بین‌المللی کنیم.»

او اضافه کرد: «اکنون در مراحل نهایی جهت اخذ یک گواهی‌نامه بین‌المللی هستیم. حدود یک سال و نیم است که به دنبال اخذ این گواهی‌نامه هستیم، ابتدا به دلیل وجود تحریم‌ها موافقت نمی‌کردند، بعد از پیگیری‌های متعدد، از ما اسناد بسیار زیاد و گوناگونی خواستند و در حدود ۵۰۰ صفحه اسناد مختلف به آنها ارائه دادیم و فرآیند سختی را پشت سر گذاشتیم. اکنون از لحاظ ساختاری سیستم ما تایید شده است، اما مشخص نیست که دقیقاً چه زمانی این تاییدیه را به ما خواهند داد.»

حویزروی با تاکید بر اینکه در اجرای این نرم‌افزار در ایران هیچ‌گاه با مشکلی روبه‌رو نشده‌ایم، دلیل آن را چنین عنوان کرد: «ما درباره همه مسائل فکر کرده‌ایم؛ زیرا می‌دانستیم که با چه محدودیت‌هایی روبه‌رو خواهیم بود؛ به عنوان مثال می‌دانستیم که اینترنت کشتی‌ها محدود است، بنابراین طوری برنامه‌نویسی کردیم که فایل‌ها به قدری ریز و فشرده شوند که بتوان با حجم بسیار پایین و با سرعت بالا آنها را انتقال داد و به پهنای باند بالایی نیاز نداشته باشند.»

رییس کمیته ترانزیت راه آهن می گوید به دنبال عملیاتی کردن ترانزیت ریلی ۵ میلیون تنی از کشور هستند

... بسیار خوشبین هستیم

بهاره بوذری

«فعال سازی کریدورهای جدید یکی از اصلی ترین مواردی است که ما برای توسعه بازار صادراتی و وارداتی خودمان دنبال می کنیم و امیدوار هستیم ظرف یک سال آینده شاهد نتایج این پیگیری ها و توسعه ترانزیت و صادرات در عمل باشیم.»

حسین عاشوری، عضو هیات مدیره و رییس کمیته ترانزیت راه آهن، در گفت و گو با ترابران از آخرین تحولات در ترانزیت راه آهن و سیاست گذاری های لازم برای رونق بیشتر ترانزیت ریلی از جمله راه اندازی قطارهای برنامه ای، بهسازی خطوط، متنوع کردن کریدورهای ترانزیتی و رقابت پذیر شدن نرخ های تعرفه خبر داده است.

ترکمنستان و محصولات فلزی و گندم، از عمده کالاهایی هستند که از قزاقستان به سمت بنادر جنوبی ما ترانزیت می شود.

ضمن اینکه انواع و اقسام کالاها از مواد غذایی، مواد شوینده، روغن، قطعات یدکی نیز طی سال های گذشته از سمت خلیج فارس به سمت آسیای میانه جابه جا می شده که البته طی یک دهه گذشته به دلیل مشکلات ناشی از تحریم روند کاهشی داشته است و با تلاش هایی که طی چند سال اخیر صورت دادیم، مجددا توانستیم مسیر کریدور آسیای میانه به خلیج فارس را فعال کنیم و حجم جابه جایی کالا را افزایش دهیم.

ترابران: مسیر جایگزینی که در زمان تحریم انتخاب کردند کدام مسیر بود؟

■ از آسیای میانه به ترکمن باشی و آذربایجان و گرجستان می رفتند و از گرجستان به سمت کشورهای اروپایی و حتی کشورهای آسیای جنوب شرقی یعنی یک مسیر طولانی را دور می زدند و به سمت کشورهای آسیای جنوب شرقی می آمدند.

ترابران: آیا در حال حاضر نیز این مسیر فعال است؟

■ بله آن مسیرها هنوز هم فعال است، ولی بسیار کمتر شده، چون به هر حال مسیر ایران برای رسیدن به هند، بنگلادش و یا دیگر کشورهای آسیای جنوب شرقی، مسیر کوتاه تری است. هم اکنون اشتیاق صاحبان بار به استفاده از مسیر ما بیشتر شده، اما به این

جنوب شرقی آسیا، هند و حوزه خلیج فارس برسانند نیاز دارند که به دریا و سرزمین آبی وصل شوند. به همین خاطر ایران طی سال های گذشته بهترین مسیر برای جابه جایی کالا بین کشورهای آسیای میانه و خلیج فارس بوده و عملا هر ساله حجم زیادی پنبه و کود شیمیایی از ازبکستان، کالاهایی مانند شمش آلومینیوم و محصولات کشاورزی از تاجیکستان، گوگرد و کود شیمیایی، مازوت و گاز از کشور

ترابران: در ابتدا لطفا بفرمایید قدیمی ترین مسیرهای ترانزیت ریلی ما کدامها هستند؟

■ عمده بار ترانزیتی راه آهن ایران به صورت سنتی، بارهایی بوده که از کشورهای آسیای میانه به خلیج فارس می آمد. کشورهای آسیای میانه مثل تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان کشورهایی هستند که به آب های آزاد متصل نیستند و برای اینکه بتوانند کالاهایشان را به دست مصرف کننده اروپایی،





■ طی چهار سال گذشته تعرفه‌های ترانزیتی و صادراتی را افزایش ندادیم و انواع و اقسام تخفیف‌ها را هم اعمال کرده‌ایم؛ خصوصاً در زمینه بارهای صادراتی، هر کدام از تجار که بار عمده‌ای داشتند و به راه‌آهن مراجعه کردند؛ بسته به مسیر و حجم بار، بین ۵ تا ۵۰ درصد تخفیف در تعرفه‌های ریلی دریافت کردند

جابه‌جا شده اما در سال ۲۰۱۶ این رقم به ۲۰ هزار تن رسیده، اما ادامه همین روند رشد در سال ۲۰۱۷، نوید دهنده آن است که ما در آینده شاهد جابه‌جایی حجم بالایی از کالا در مرز میرجاوه خواهیم بود.

ترابران: ترانزیت ریلی در سال‌های اخیر با چه تحولاتی روبه‌رو بوده است؟

■ ما در یک سال اخیر علاوه بر کالاهای صادراتی مثل قیر، سیمان و گوگردی که از مرز میرجاوه به پاکستان صادر کردیم، شاهد ترانزیت گوگرد از کشور ترکمنستان و کود ازبکستان از مسیر ایران به پاکستان بودیم. همینطور برای اولین بار کالای کشاورزی مثل سیب‌زمینی و مرکبات را از پاکستان به قزاقستان ترانزیت کردیم. در حال حاضر با همکاری‌های تجاری که به‌وجود آمده، امیدوار هستیم در سال ۹۶ شاهد رشد قابل توجهی بار اعم از بار صادراتی و ترانزیتی در مرز میرجاوه باشیم.

علاوه بر این، ما به دنبال آن هستیم که مسیر اسلام‌آباد- تهران - استانبول (یعنی کریدوری را که تقریباً شش سال قبل در سازمان همکاری‌های اقتصادی آکو روی آن توافق شده) عملیاتی کنیم. جلسات متعددی را با راه‌آهن ترکیه و پاکستان برگزار کردیم و امیدوار هستیم ظرف چند ماه آینده شاهد شروع جابه‌جایی کالا بین کشور پاکستان و ترکیه از طریق ایران باشیم.

برنامه بعدی، بحث جابه‌جایی کالا از کشور چین به ایران است. به صورت سنتی هر ساله

معنا نیست که همه بار از این مسیر می‌آید. البته ظرفیت و پتانسیل کشور ما فقط منحصر به این کریدور نیست، این قابلیت وجود دارد که ما در مسیرهای مختلف شمال به جنوب و غرب به شرق از ظرفیت شبکه راه‌آهن ایران برای ترانزیت و توسعه صادرات استفاده کنیم. به همین خاطر طی چند سال اخیر مذاکرات متعددی با راه‌آهن‌های منطقه صورت گرفت تا فعال‌سازی کریدورهای دیگر نیز در دستور کار قرار بگیرد.

یکی از قدیمی‌ترین اتصالات نقطه مرزی ما در بحث ریلی، خط‌آهن ایران به پاکستان است. مرز میرجاوه به عنوان نقطه اتصال ریلی، طی سال‌های گذشته به دلیل مشکلات تامین امنیت در منطقه کویته پاکستان، کیفیت پایین خطوط ریلی پاکستان و عدم هماهنگی و همکاری‌ها برای تبادل کالا بین دو راه‌آهن، کمترین میزان جابه‌جایی بار را داشته، اما خوشبختانه با تلاش جمعی مسوولان سیاسی و مدیران راه‌آهن و جلسات مستمری که بین راه‌آهن ایران و پاکستان برگزار شد و همچنین اطلاع‌رسانی به صاحبان بار و تجار، شاهد آن هستیم که مرز میرجاوه به عنوان یک مرز ریلی فعال، در سال ۲۰۱۶ در مقایسه با سال ۲۰۱۵ با یک رشد ۱۰ برابری جابه‌جایی کالا مواجه شود.

البته اشاره به رشد ۱۰ برابری به معنای حجم زیاد کالا نیست، وقتی به سال ۲۰۱۵ نگاه می‌کنیم می‌بینیم در مجموع ۲ هزار تن کالا



■ به دنبال آن هستیم که مسیر اسلام‌آباد - تهران - استانبول؛ یعنی کریدوری را که تقریباً شش سال قبل در سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو روی آن توافق شده، عملیاتی کنیم. امیدوار هستیم ظرف چند ماه آینده شاهد شروع جابه‌جایی کالا در این مسیر باشیم

■ در یک سال اخیر، علاوه بر کالاهای صادراتی مانند قیر، سیمان و گوگردی که از مرز میرجاوه به پاکستان صادر کردیم، شاهد ترانزیت گوگرد از ترکمنستان و کود از پاکستان از مسیر ایران به پاکستان بودیم. همچنین برای اولین بار کالای کشاورزی مثل سیب‌زمینی و مرکبات را از پاکستان به قزاقستان ترانزیت کردیم

حجم زیادی کالا از کشور چین وارد ایران و یا برعکس صادر می‌شود که عمده این انتقال نیز از طریق بنادر جنوبی کشور به بنادر چین است. یکی از اقداماتی که کشور چین طی چند سال اخیر شروع کرده، توسعه حمل و نقل ریلی به سمت اروپا، آسیا و خاورمیانه است، همچنین بحث احیای جاده ابریشم را به عنوان یک سیاست دنبال می‌کند. ما نیز ظرف دو سال گذشته جلسات مختلفی را با راه‌آهن چین، قزاقستان و ترکمنستان برای فعال‌سازی کریدور بین چین و ایران از مسیر قزاقستان و ترکمنستان داشتیم. ماحصل این جلسات و توافقات این بود که در سال گذشته اولین قطار چین به ایران را به صورت آزمایشی راه‌اندازی کردیم. این قطار یک مسیر ۱۰ هزار و ۴۰۰ کیلومتری را در عرض ۱۴ روز طی کرد، اما در ادامه به صورت مستمر فعال نشد.

دلیل اصلی اینکه جذابیت لازم را برای صاحبان بار نداشت، این بود که قیمت تعرفه حمل در این مسیر با راه‌آهن هنوز بالا است. طی سال گذشته جلسات متعددی برای کاهش تعرفه‌های مسیر برگزار شد تا جذابیت لازم را برای صاحبان بار ایجاد کنیم. همانطور که می‌دانید، هماهنگی بین چند کشور برای کاهش تعرفه‌ها و ایجاد مطلوبیت برای صاحبان بار کار راحتی نیست. به همین خاطر مذاکرات طولانی شد و نهایتاً ماه گذشته، آلمانی قزاقستان میزبان اجلاس چهارجانبه‌ای بین چین، قزاقستان، ترکمنستان و ایران برای تعیین نرخ‌های جدید حمل بود.

براساس هماهنگی‌هایی که صورت گرفته امیدوار هستیم از مردادماه امسال شاهد راه‌اندازی عملیاتی قطار چین به تهران باشیم. این قطار هم برای کالاهای وارداتی از چین به ایران و هم برای کالاهای صادراتی از ایران به سمت چین است. ضمن اینکه کشور چین و خود ما به دنبال ادامه این مسیر از طریق ایران به سمت ترکیه و اروپا در آینده هستیم تا به معنای واقعی جاده ابریشم را به صورت جاده ریلی احیا کنیم. اکنون چین، از طریق روسیه و قزاقستان می‌تواند از سمت بالای دریای خزر کالاهایش را به اروپا صادر کند و باید از نظر زمان و تعرفه به گونه‌ای عمل کنیم که جذابیت لازم را داشته باشد.

مسیر دیگری که به دنبال فعال‌سازی آن هستیم بحث کریدور شمال به جنوب است. ما حدود ۱۴ سال پیش براساس توافقی که بین مسوولان کشورهای روسیه، ایران و هند صورت گرفت، تفاهنامه کریدور شمال به جنوب را امضا کردیم، اما در طول ۱۴ سال گذشته، به معنای واقعی کلمه، شاهد جابه‌جایی کالا در کریدور شمال به جنوب نبودیم. یکی از دلایلی که این مسیر فعال نشد، عدم ساخت خط‌آهن قزوین - رشت - آستارا بود. در حال حاضر خط آهن قزوین - رشت رو به اتمام است، اما چند سالی طول خواهد کشید تا ادامه مسیر (رشت - آستارا) ساخته شود و به بهره‌برداری برسد.

سال گذشته در اجلاس سه جانبه‌ای که بین روسای راه‌آهن ایران، آذربایجان و روسیه برگزار شد، توافق کردیم با توجه به اینکه تکمیل مسیر ریلی چند سال زمان خواهد برد، به انتظار تکمیل مسیر ریلی نباشیم و بحث حمل و نقل ترکیبی را در این مسیر دنبال کنیم. بعد هم از بُعد عملیاتی و برای اینکه ببینیم در عمل باید به چه شکل اقدام کرد، توافق شد تا محموله‌ای به صورت آزمایشی و ترکیبی از بمبئی هند تا مسکو حمل شود. این کار را در سال گذشته انجام دادیم و بار را با همکاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از بمبئی به بندرعباس آوردیم و از طریق راه‌آهن تا قزوین حمل، سپس با کامیون از قزوین تا آستارای آذربایجان و با راه‌آهن از آستارای آذربایجان تا مسکو طی ۲۲ روز جابه‌جا کردیم. بدین ترتیب ثابت شد که این کار امکان‌پذیر بوده و نیز از نظر زمان - نه کاملاً مناسب - ولی کم و بیش قابل قبول است، هرچند بر اساس بررسی‌های انجام یافته می‌توان این جابه‌جایی را در حدود ۱۸ روز انجام داد.

ترابران: این مسیر از نظر هزینه چه مزیتی دارد؟

■ در مقطع تست بحث هزینه زیاد مطرح نبود، فقط می‌خواستیم بدانیم به صورت عملیاتی چقدر زمان می‌برد تا این کالا را جابه‌جا کنیم. بعد از تست موفقیت‌آمیز جابه‌جایی بار، جلساتی برگزار شد تا در مورد نرخ تعرفه‌ها مذاکره کنیم، پس از چندین جلسه در تهران، مسکو و باکو حدود سه ماه پیش بود که

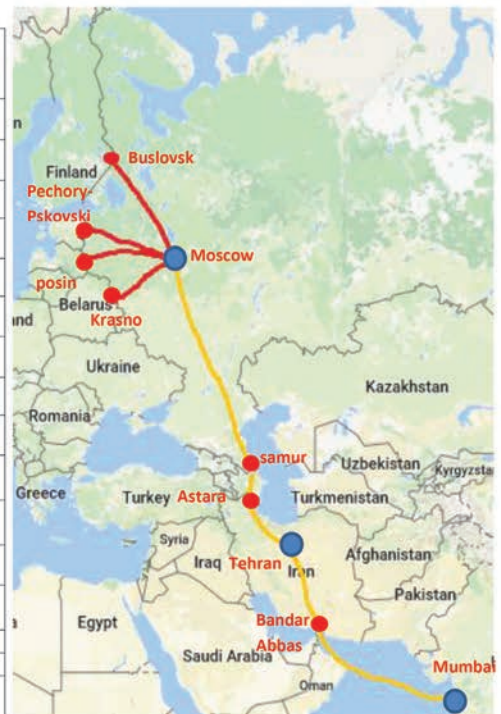
■ همزمان با تکمیل راه‌آهن قزوین - رشت طی چند ماه آینده، مسیر ساخت آستارا - آستارا نیز با کمک راه‌آهن آذربایجان شروع شده و به‌زودی ایستگاه آستارای ایران به بهره‌برداری می‌رسد و بنابراین در آینده فقط در مسیر رشت تا آستارای ایران جابه‌جایی از طریق جاده صورت خواهد گرفت

یکی دیگر از مسیرهایی که طی یک سال اخیر به صورت جدی به دنبال فعال‌سازی آن هستیم مسیر ترکیه به اروپا و همینطور مسیر آذربایجان - گرجستان به سمت اروپا است. عمده کالاهایی که طی سال‌های گذشته بین ایران و اروپا جابه‌جا شده، یا از طریق دریا بوده و یا از طریق جاده‌ای و از مسیر ترکیه، اما طی چند سال اخیر به دلیل مشکلات امنیتی در ترکیه، تردد کامیون‌های ما در این کشور با مشکل مواجه شده و بنابراین بحث تعیین مسیر جایگزین، جزو مسائل دارای اهمیت و اولویت محسوب می‌شود. به همین دلیل ایجاد کریدوری جدید از مسیر دریای سیاه به سمت اروپا جزء پیگیری‌هایی بوده که در این چند سال اخیر صورت گرفته و راه‌آهن همزمان با اینکه به دنبال فعال‌سازی کریدور ایران و اروپا از طریق ترکیه بوده، کریدور آذربایجان - گرجستان به سمت کشورهای اروپایی را هم دنبال کرده است. در خصوص کریدور خلیج فارس و دریای سیاه، ما سال گذشته با راه‌آهن آذربایجان و گرجستان توافق کردیم که مسیر بندرعباس به

نرخ‌های ۲۰۱۷ به تصویب رسید. هم‌اکنون در مرحله‌ای هستیم که باید به تجار، فورواردرها و صاحبان بار درباره امکان جابه‌جایی بار در این مسیر برای کالاهایی که از هند به روسیه و از روسیه به هند و یا کالاهایی که از ایران به روسیه می‌رود، اطلاع‌رسانی می‌کنیم. خوشبختانه همزمان با تکمیل مسیر قزوین - رشت که طی چند ماه آینده اتفاق خواهد افتاد، مسیر ساخت آستارا - آستارا نیز با کمک و مساعدت راه‌آهن آذربایجان شروع شده و به‌زودی ایستگاه آستارای ایران به بهره‌برداری می‌رسد و در آینده فقط در مسیر رشت تا آستارای ایران جابه‌جایی از طریق جاده صورت خواهد گرفت. یکی از توافقاتی که با راه‌آهن روسیه صورت گرفت این بود که مسیر مذکور را از مسکو به سمت دریای بالتیک ادامه دهیم. برای عملیاتی کردن این کار قرار شد با کشور فنلاند، استونی، لتونی و بلاروس جلساتی برگزار شود تا آنها نیز به این کریدور ریلی بپیوندند و زمینه جابه‌جایی کالا بین خلیج فارس و دریای بالتیک و کشورهای اسکاندیناوی فراهم شود.

Tariffs for transportation of containers on Iranian, Azerbaijan and Russian railways

	From	To	Railway	Days	Distance (km)	\$/TEU	\$/FEU
1	Bandar Abbas	THC	RAI	2		150	230
2	Bandar Abbas	Qazvin	RAI	3	1535	246	492
3	Qazvin	THC	RAI			50	75
4	Qazvin	Astara	RAI	1	380	561	561
5	Astara	THC	AZB	1		100	150
6	Astara	Yalama	AZB	2	504	106	212
7	samur	Moscow(Vorsino)	RZD	5	2260	331	609
8	samur	Buslovskaya(Finland)	RZD	7	3373	473	945
9	samur	Krasnoe(Belarus)	RZD	6	2475	347	693
10	samur	Posin(Latvia)	RZD	8	2895	405	811
11	Samur (Azerbaijan)	Pechory-Pskovskie(Estonia)	RZD	9	3083	432	864
Overall	CIF Bandar-Abbas-FOR Moscow			14	4679	1544	2329
	CIF Bandar-Abbas-DAF Buslovskaya			16	5792	1686	2665
	CIF Bandar-Abbas-DAF Krasnoe			15	4894	1560	2413
	CIF Bandar-Abbas-DAF Posion			17	5314	1618	2530
	CIF Bandar-Abbas-DAF Pechory-Pskovskie			18	5502	1645	2584





■ به احتمال زیاد از مرز اداسال قطار چین به تهران عملیاتی می‌شود. ضمن اینکه هم چینی‌ها و هم ما به دنبال ادامه این مسیر از طریق ایران به سمت ترکیه و اروپا هستیم تا به معنای واقعی، جاده ابریشم به صورت جاده ریلی احیا شود

بنادر پوتی و باتومی گرجستان فعال شود تا در ادامه از طریق اوکراین، رومانی و بلغارستان بتوانیم به کشورهای اروپایی دسترسی داشته باشیم.
خلاصه اینکه؛ اتصال ایران به اروپا از طریق چند مسیر به صورت موازی دنبال می‌شود؛ اول کریدور شمال به جنوب که زمینه اتصال ما را به اروپای شرقی و دریای بالتیک فراهم می‌کند، مسیر ترکیه ما را به اروپای غربی و شرقی می‌رساند و از طریق مسیر آذربایجان به گرجستان نیز می‌توان به کشورهای اروپای شرقی و در ادامه اروپای غربی متصل شد.
ماه گذشته ما در تفلیس گرجستان جلسه‌ای برای فعال‌سازی کریدور خلیج فارس به دریای سیاه داشتیم که براساس توافقی که صورت گرفت مقرر شد اجلاس پنج‌جانبه‌ای نیز بین راه‌آهن ایران، آذربایجان، گرجستان، اوکراین و لهستان برگزار شود تا بتوانیم بارهایی را از منطقه خلیج فارس و از طریق گرجستان و دریای سیاه به اوکراین و در ادامه از اوکراین به

کشور لهستان بریم و لهستان به عنوان هاب توزیع کالا در منطقه عمل کند.
ترابریان: در زمینه ایجاد جذابیت در این کریدورها چه اقداماتی صورت گرفته است؟
■ ما در زمینه ایجاد جذابیت برای حمل بار ریلی علاوه بر اینکه طی چهار سال گذشته تعرفه‌های ترانزیتی و صادراتی را افزایش ندادیم، انواع و اقسام تخفیف‌ها را اعمال کرده‌ایم؛ خصوصاً در زمینه بارهای صادراتی، هر کدام از تجار که بار عمده‌ای داشتند و به راه‌آهن مراجعه کردند - بسته به مسیر و حجم بار - بین ۵ تا ۵۰ درصد تخفیف در تعرفه‌های ریلی دریافت کردند و گماکان این آمادگی را داریم تا برای کمک به توسعه صادرات همکاری‌هایمان را تداوم دهیم.
از دیگر اقدامات ما راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای باری برای تسریع در حمل بارهای ترانزیتی و صادراتی است که باعث جلب رضایت مشتریان شده است.
در ادامه صحبت‌های قبلی، اضافه کنم که ما

راه آهن ایران ماه گذشته در نمایشگاه حمل و نقل و لجستیک آلمان حضور پیدا کرد. این نمایشگاه بزرگترین نمایشگاه در زمینه حمل و نقل و لجستیک در دنیا است و معمولاً حدود ۲۰۰۰ شرکت از بیش از ۱۰۰ کشور در آن حضور پیدا می کنند. حضور راه آهن ایران در آن نمایشگاه باعث شد مراجعات زیادی از شرکت های مختلف حمل و نقلی بین المللی به غرفه راه آهن ایران داشته باشیم.

برای تعداد زیادی از این شرکت ها، پتانسیل و امکانات حمل و نقل ریلی ایران ناشناخته بود؛ هر چند با امکانات دریایی ما آشنایی داشتند. من فکر می کنم در همه بخش های حمل و نقل اعم از ریلی، دریایی، جاده ای و هوایی باید ارتباط با صاحبان بار و شرکت های حمل و نقل بین المللی بیشتر شود. ما طی ماه های اخیر، جلسات خوبی با شرکت های اروپایی مانند DB SCHENKER, HUPAC, DHL و DB CARGO و شرکت های مختلف حمل و نقلی ترکیه، روسیه و هند داشتیم.

تلاش ما بر این است که هم ظرفیت ها و پتانسیل ها را معرفی کنیم و هم با شنیدن دیدگاه های صاحبان بار و شرکت های حمل و نقلی انتظارات آنها را برآورده سازیم.

ترابران: سخن آخر؟

■ جمع بندی من این است که تلاش های زیادی برای توسعه ترانزیت و صادرات ریلی انجام می شود و خودم به سال های آتی بسیار خوشبین هستم. ما سال گذشته یک و نیم میلیون تن بار ترانزیتی داشتیم اما این قابلیت وجود دارد که به راحتی و ظرف چند سال آینده این رقم را به پنج میلیون تن برسانیم. امیدوارم این تلاش ها به بار بنشیند و شاهد عملیاتی شدن اهداف تنظیم شده باشیم. ضمن اینکه جا دارد به نهادهایی که کمک کننده و موثر هستند؛ به خصوص همکاری خوب گمرک ایران با راه آهن اشاره کنم. طی چند سال اخیر هماهنگی ها و جلسات خوبی نیز با بنادر کشور داشتیم، مرزبانی کشور نیز همکاری بسیار خوبی با راه آهن داشته است. در مجموع در چند سال اخیر شاهد همگرایی خوبی حداقل با راه آهن هستیم که انشاء الله نتیجه آن توسعه ترانزیت و صادرات کشور خواهد بود.

میزان جابه جایی بار ما با ترکیه رشد خوبی داشته است. پیش بینی ما این است که اگر همکاری هایی که در حال حاضر بین راه آهن ایران و ترکیه وجود دارد، ادامه داشته باشد، دستیابی به این یک میلیون تن امکان پذیر است. ما چندی پیش در آنکارا جلسه ای برای بررسی عملکرد پنج ماهه اول سال ۲۰۱۷ داشتیم و اینکه برای دستیابی به این یک میلیون تن با چه مشکلاتی روبرو هستیم و به چه شکل می شود مشکلات را برطرف کرد. همچنین توافق شد برای بررسی مشکلات مسیر در تیرماه سال جاری جلسه مشترکی با حضور مسوولان راه آهن ترکیه و تجار و فرواردهای ایرانی که در مسیر ترکیه کار می کنند در تهران برگزار شود.

یکی از گلوگاه هایی که در مسیر ریلی وجود دارد بحث کشتی های فری بوتی است که در دریاچه وان تردد دارند. کشتی هایی که در حال حاضر در آنجا مستقر هستند ظرفیت پایینی دارند و همزمان می توانند تنها ۸ و ۹ واگن را جابه جا کنند، اما آنها کشتی جدیدی خریداری کرده اند که ظرفیت حمل ۵۰ واگن را دارد، با این حال بخش اسکله ای برای پهلوگیری این کشتی هنوز کامل نشده است. امیدوار هستیم طی چند ماه آینده با قول هایی که طرف ترک داده کار اسکله ها نیز به پایان برسد تا این نقطه گلوگاهی برطرف شود. در مجموع همکاری راه آهن ترکیه در یک سال اخیر بسیار خوب بوده است.

ترابران: در مسیر توسعه ترانزیت ریلی با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

■ سطح انتظار ما بسیار بیشتر از این است. ما تلاش خودمان را می کنیم اما قانع کردن صاحبان بار به تغییر مسیر بارشان کار راحتی نیست. باید به صورت مداوم جلساتی ترتیب داد و با ایجاد انگیزه های مالی (در زمینه تعرفه) و کاهش زمان سیر جذابیت لازم را ایجاد کرد. من فکر می کنم این دوران، دوران بسیار با اهمیتی است برای اینکه بتوانیم این ظرفیت ها و پتانسیل ها را معرفی و زمینه توسعه بازار را فراهم کنیم. اما مطمئناً چیدن میوه اش یک یا دو سال زمان می برد. چون همانطور که گفتم، جلب اعتماد صاحبان بار راحت نیست و به هماهنگی بین سازمانی زیادی نیاز دارد.

در حال کار روی فعال سازی چند نقطه مرزی یا کریدور دیگر نیز هستیم؛ اولی بحث اتصال خواب به هرات افغانستان است. طی ماه های گذشته خط ریلی ما تا مرز افغانستان در منطقه شمتیخ رسید و در ادامه، هم اکنون خط ریلی از مرز تا داخل افغانستان به سمت هرات در حال ساخت است.

امیدوار هستیم اولین ایستگاه مرزی در داخل افغانستان که حدود ۱۲ کیلومتر از مرز ایران فاصله دارد تا قبل از پایان امسال کاملاً به بهره برداری برسد و بتوانیم تبادل کالای ریلی را به راحتی در این مسیر هم برای کالاهای صادراتی ایران و هم کالاهای ترانزیتی از کشورهای مثل ترکیه یا سایر کشورها به سمت افغانستان عملیاتی کنیم.

نقطه مرزی دیگری که به دنبال فعال سازی آن هستیم نقطه مرزی شلمچه به سمت بصره عراق است. ما چند سال پیش خط ریلی را از خرمشهر به مرز شلمچه ساختیم و در حال حاضر تا نقطه صفر مرزی خط ریلی داریم، اما از نقطه مرزی شلمچه تا شهر بصره عراق که حدود ۳۸ کیلومتر است خط ریلی وجود ندارد. طی چند سال اخیر توافقاتی با طرف عراقی برای ساخت این مسیر انجام شد، ولی به دلایل مختلف از مشکلات امنیتی گرفته تا کمبود منابع مالی در عراق هنوز این خط ساخته نشده است. امیدوار هستیم ظرف دو سال آینده این مسیر ساخته شود تا اتصال ریلی کامل شود. در حال حاضر ما کالاها را از طریق ریلی تا مرز شلمچه می بریم و ادامه مسیر از مرز شلمچه به داخل عراق توسط کامیون های عراقی حمل می شود.

یکی دیگر از پروژه های با اهمیتی که کمک به توسعه ترانزیت می کند بحث کریدور چابهار به سمت زاهدان است که در حال حاضر پیشرفت این پروژه در حد ۲۰ درصد است. **ترابران: ترکیه در بخش ترانزیت ریلی چقدر همکاری می کند؟ در بخش جاده ای که چندان با طرف ایرانی همکاری ندارد.**

■ میزان جابه جایی بار ریلی ایران و ترکیه در سال ۲۰۱۶ حدود ۳۶۰ هزار تن بوده و هدف گذاری که روسای راه آهن ایران و ترکیه برای سال ۲۰۱۷ توافق کردند رساندن این عدد به یک میلیون تن است. ظرف چند ماه اخیر

اگرچه بحث واگذاری در راه آهن جمهوری اسلامی از سال‌های ۸۰ و ۸۱ به صورت رسمی آغاز شد و ده سال به طول انجامید، اما این واگذاری در بخش‌های مختلف همواره با اما و اگرهایی همراه بوده است. مساله این است که بازگشت سرمایه در حوزه حمل و نقل ریلی قابل مقایسه با دیگر صنایع نیست و گاه نزدیک به ۳۰ سال طول می‌کشد، یعنی نزدیک به عمر مفید یک واگن و یا یک لکوموتیو.

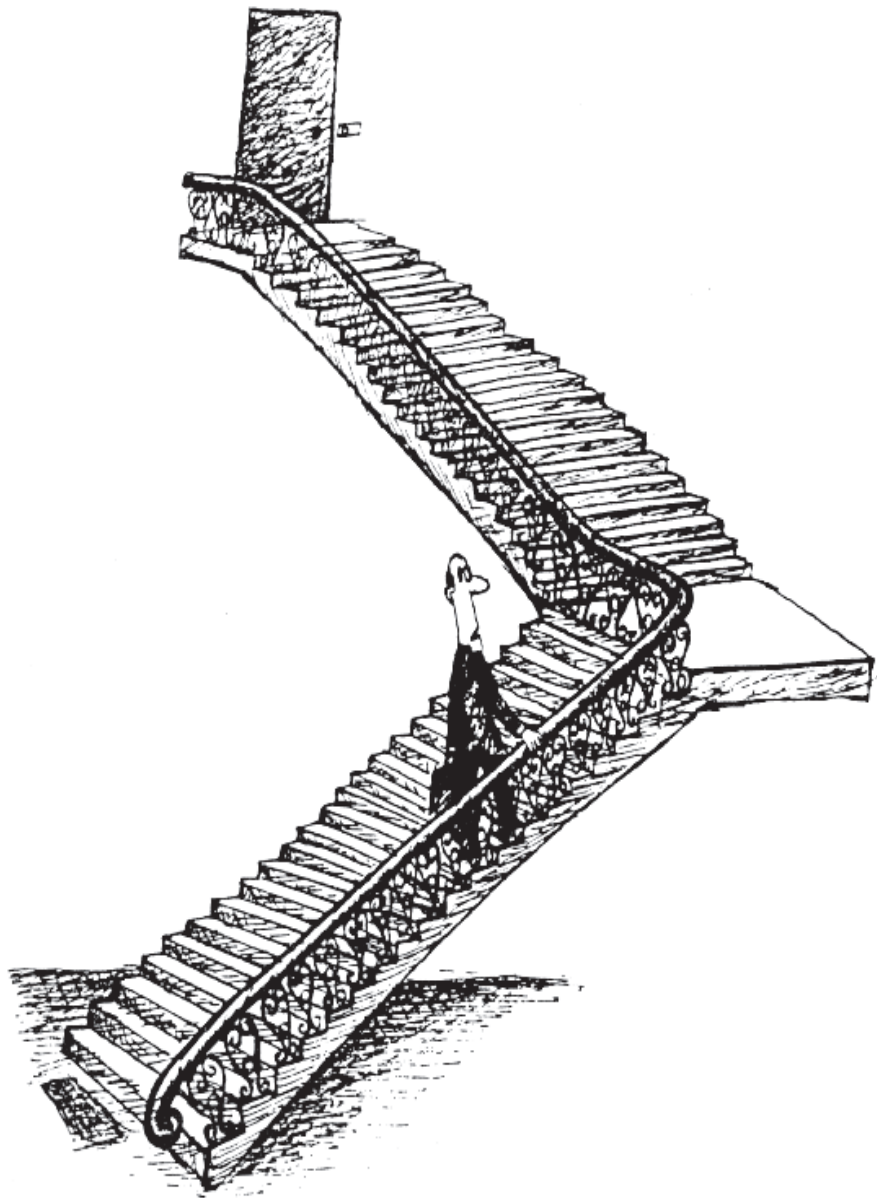
بنابراین شاید تنها علتی که شرکت‌های خصوصی را کماکان در این صنعت نگه داشته است، تسهیلات ارزان‌قیمت برای خرید واگن یا لکوموتیو است که آن هم با فاصله گرفتن از مبدا زمانی دریافت این تسهیلات، حلاوت خود را از دست می‌دهد و در سال‌های آینده تنها بازار رقابت است که بازده واقعی سرمایه‌گذاری در این بخش را رقم می‌زند.

در این بین، مشکلات لکوموتیو داران به دلیل انباشت مطالبات‌شان از سال ۱۳۹۴ بسیار سخت‌تر شده و سرمایه‌گذاری‌های جدید در این حوزه را ناممکن کرده است. در این باره، گفت‌وگویی با مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو انجام دادیم.

ترابریان: وضعیت مالی شرکت‌های مالک لکوموتیو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا در حال حاضر وضعیت قراردادهای بین مالکان لکوموتیو و مالکان واگن که حدود دو سال مشکل‌ساز بوده، حل شده است؟

■ اگر بخواهیم وضعیت قراردادهای را مرور کنیم باید ابتدا به شکل، نحوه استفاده و اجاره لکوموتیوها بپردازیم. شکل قراردادهای ابتدای سال ۱۳۹۴ تغییر کرده و شرکت‌های مالک لکوموتیو علی‌رغم میل باطنی موظف شدند با شرکت‌های مالک واگن قرارداد ببندند.

متأسفانه ارزیابی که از عملکرد این شیوه در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ در دست داریم منفی است، زیرا در برخی مقاطع، شرکت‌های مالک لکوموتیو بین ۵۰ تا ۶۰ درصد از پول دو سال قبل را دریافت کرده‌اند؛ یعنی بیش از صد میلیارد تومان باقی‌مانده تا به آنها پرداخت شود؛ تازه این



مشکلات نوسازی و توسعه ناوگان لکوموتیو در کشور
در گفت‌وگو با مدیرعامل البرز نیرو

سپیکل معیوب

پویا مهرابی



■ طبق قراردادهای جدید، مالکان لکوموتیو باید مستقیماً با شرکت‌های مالک واگن، قرارداد منعقد کنند، اما عملکرد این شیوه منفی بوده است. حتی در برخی مقاطع زمانی، لکوموتیوآوران تنها موفق شده‌اند ۵۰ تا ۶۰ درصد از پول دو سال قبل را دریافت کنند؛ تازه این مبلغ بدون محاسبه هزینه‌های سوخت است

■ در قراردادهای جدید مشخص نشده اگر صاحبان واگن پولی به مالک لکوموتیو پرداخت نکردند چه باید کرد. مالکان واگن از گذشته با راه‌آهن فرمول‌های بده‌بستانی داشتند و برخی از آنها مدعی هستند پول استفاده از لکوموتیوهای خصوصی را به راه‌آهن پرداخت کرده‌اند. جدا از درست یا نادرست بودن این ادعا، دود این اتفاق به چشم مالکان لکوموتیو می‌رود

کندی پیش می‌رود، کار آنها به کجا رسید؟
 ■ شرکت البرزنیرو پروژه ساخت اولین کارخانه خصوصی سرویس و نگهداری لکوموتیو در استان اصفهان (در منطقه محروم سیستان) را دارد که براساس جدول زمان‌بندی باید در اردیبهشت ماه ۱۳۹۶ به بهره‌برداری می‌رسید، اما ما حتی فاز اول پروژه را به اتمام نرسانده‌ایم. حدود هشت میلیارد تومان تاکنون برای آن پروژه هزینه کرده‌ایم، اما کمبود نقدینگی باعث شده که نتوانیم به علت گردش ضعیف مالی از بانک‌ها تسهیلات دریافت کنیم. ضمن این که اگر هم می‌گرفتیم نمی‌توانستیم بازگردانیم، چون حتی قادر نیستیم پول خود را وصول کنیم. در عمل این پروژه مهم با تاخیر بسیار زیادی مواجه شده است، اما امیدواریم بتوانیم آن را در سال ۱۳۹۷ به بهره‌برداری برسانیم.
ترابران: لطفاً کمی هم درباره قرارداد جدید البرزنیرو جهت تامین ۵۰ دستگاه لکوموتیو که در نمایشگاه ریلی منعقد شد توضیح دهید.

■ امسال نمایشگاه ریلی از همه سال‌ها بهتر بود. مذاکرات خوبی داشتیم و چند موافقتنامه امضا کردیم که یکی از آنها تولید لکوموتیو چینی و اروپایی با شرکت واگن پارس بود که اگر بتوانیم تسهیلاتی برای فاینانس بگیریم قرار است ۵۰ لکوموتیو بسازیم. برآورد هزینه این پروژه ۸۰ میلیون یورو است. قرار است برای این پروژه از صندوق توسعه ملی استفاده شود. گزارش‌های این قرارداد به راه‌آهن ارسال شده و قرار است نامه معرفی به صندوق توسعه ملی را دریافت کنیم. قرار است این ۵۰ لکوموتیو طی مدت سی ماه تحویل داده شوند. واگن پارس برای معوقه‌هایش توانسته زمان بگیرد و مشکلی در انجام این پروژه ندارد.

اگر بخواهیم در رابطه با تامین ناوگان باری که زمینه فعالیت شرکت البرزنیرو است صحبت کنیم باید بگوییم که در حیطه تامین لکوموتیوهای باری سال‌ها است که هیچ اقدامی صورت نگرفته و به شکل دقیق‌تر آخرین پروژه‌ای که در راه‌آهن صورت گرفته پروژه خرید لکوموتیو آلتستوم بوده که مربوط به دهه هفتاد می‌شد و از سال ۱۳۸۵ تا به امروز هیچ لکوموتیو باری به شبکه اضافه نشده است. به علت مشکلات تحریم نمی‌توانیم لکوموتیو با تکنولوژی بالا خریداری کنیم.

مبلغ بدون محاسبه هزینه سوخت است. بنابراین وضعیت مالی شرکت‌های مالک لکوموتیو در دو سال اخیر ضعیف بوده است. کمبود نقدینگی در کل صنعت احساس می‌شود، اما این شیوه عقد قرارداد باعث شده است مشکلات لکوموتیوآوران مضاعف شود. تقریباً کسی در راه‌آهن نیست که نداند شرکت‌های مالک لکوموتیو با کمبود بسیار شدید نقدینگی مواجه و از این طریق ضررهای زیادی متحمل شده‌اند. تقریباً تمام پروژه‌هایی که این شرکت‌ها در دست اجرا داشتند، معلق شد و روی امور مربوط به تعمیر و نگهداری تأثیر منفی گذاشت و سال‌های سختی را پشت سر می‌گذرانند. البته با توجه به این که راه‌آهن ایران این شرایط را در اوایل سال جاری ارزیابی کرده، صحبت‌هایی در رابطه با تغییر فرمت این قرارداد انجام شده و در نتیجه امیدواریم تا به شیوه سال‌های گذشته برگردیم.

از اواخر سال ۱۳۹۵ راه‌آهن به این موضوع توجه بیشتری داشت و این امر باعث شد شرایط بین ۱۰ تا ۲۰ درصد بهتر شود و اگر این فرمت جدید قرارداد پیاده‌سازی شود، احتمالاً در سال ۱۳۹۶ طلب سال‌های قبل به میزان بیشتری وصول خواهد شد.

ترابران: چه مواردی در این قرارداد مشکل‌ساز بوده است؟

■ در آن قراردادهای مکانیسمی مبنی بر این که اگر صاحبان واگن پولی پرداخت نکردند چه می‌توان کرد؛ پیش‌بینی نشده است و این موضوع حتی برای صاحبان واگن هم روشن نیست. مالکان واگن از گذشته با راه‌آهن فرمول‌های بده‌بستانی داشتند و برخی از این شرکت‌ها مدعی هستند که پول استفاده از لکوموتیوهای خصوصی را هم به راه‌آهن پرداخت کرده‌اند و ما باید برای دریافت مطالبات به راه‌آهن مراجعه کنیم. در این جا یک سری پیچیدگی‌ها به وجود می‌آید که در برخی موارد ادعای مالکان واگن ممکن است درست و در برخی مواقع نادرست باشد، اما در هر حال دود این اتفاق به چشم مالکان لکوموتیو می‌رود. در هر حال پول وصول نشده، یا در دست صاحب بار است یا مالک واگن و یا راه‌آهن.

ترابران: سال پیش اعلام کرده بودید طرح‌های توسعه‌ای جهت ساخت کارگاه‌های تعمیراتی در برنامه دارید که به علت مشکل نقدینگی به

■ در گذشته هم که راه‌آهن می‌داد، هیچ وقت نمی‌توانست درصد بالایی از مطالباتش را از صاحبان بار دریافت کند. راه‌آهن در آن زمان با فاصله اعتباری دو ماهه این کار را انجام می‌داد. اما الان این بحث اعتبار دو ماهه مخدوش شده است. بخش زیادی از بدهی‌ها هم مربوط به کارخانجات ذوب‌آهن است

■ سال‌هاست که اقدامی در مورد تامین لکوموتیوهای باری در کشور صورت نگرفته است؛ آخرین اقدام مربوط به پروژه خرید لکوموتیوهای آلستوم بوده که مربوط به دهه ۷۰ شمسی می‌شود. ضمن اینکه به دلیل مشکلات مرتبط با تحریم نمی‌توانیم لکوموتیو با تکنولوژی بالا خریداری کنیم

می‌شناسیم در عمل چندان هم در داخل ساخته نمی‌شود و بخش عمده‌ای از آنها وارداتی است. ایده ما این است که لکوموتیوی را با شرکتی چینی کار کنیم و ساخت داخل آن را هم واگن پارس انجام دهد، البته اگر فاینانس آن فراهم شود و دولت هم کمک کند، از پلت‌فرم چینی استفاده خواهد شد، اما تجهیزات اصلی از کشورهایی با تکنولوژی بالاتر از جمله کشورهای اروپایی تامین می‌شود.

ترابران: عمر ناوگان لکوموتیو باری در کشور چند سال است؟

■ عدد دقیقی ندارم، اما طبق آماری که یکی از مشاوران راه‌آهن از قول D.B ارائه کرده بود، ناوگان ایران چندان هم قدیمی نیست و اگر حتی با برخی کشورهای اروپایی مقایسه کنیم عمر مناسبی دارند. لکوموتیوها در دنیا مدام بازسازی و مدرنیزه می‌شوند.

در اروپا ممکن است لکوموتیو ۵۰ سال و بیشتر هم ببینید چون مدام یا بازسازی می‌کنند یا موتور را تعویض و استانداردهای زیست محیطی را رعایت می‌کنند. تا زمانی که استفاده از لکوموتیو اقتصادی باشد قطعات مدام عوض می‌شود و به غیر از بدنه حتی کابلهای را هم تعویض و از آن استفاده می‌کنند. اگر ضرورت تکنولوژیک نباشد، مشکلی پیش نمی‌آید.

ترابران: طبق طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن فکر می‌کنید به چه تعداد لکوموتیو نیاز داریم؟ آیا لکوموتیوهای موجود پاسخگوی نیاز کشور هستند؟

■ خیر، پاسخگوی برنامه توسعه‌ای کشور نیست. راه‌آهن برای امسال رشد بالایی در حدود ۴۰ درصد را پیش‌بینی کرده که بخشی از آن از محل بهره‌وری است و بخشی دیگر از محل افزایش واگن و به طبع افزایش لکوموتیو. برای افزایش واگن باری برنامه‌ای وجود دارد که همان تهیه شش هزار دستگاه از روسیه است که اگر این تعداد اضافه شود به ازای هر ۶۰ واگن به یک لکوموتیو نیاز داریم، یعنی صد دستگاه لکوموتیو با قدرت خوب نیاز است تا گردش واگن‌ها در شبکه به خوبی صورت گیرد.

ترابران: از نظر تعمیر و نگهداری لکوموتیوها در چه وضعیتی هستیم؟ با توجه به این که وضعیت نقدینگی زیاد خوب نیست، آیا نگهداری و

تعمیرات به موقع صورت می‌گیرد؟

■ بازار تعمیر و نگهداری در ایران رونق بیشتری از تولید لکوموتیو دارد. خیلی هم بومی‌تر و داخلی‌تر از ساخت آن است. به عنوان مثال، در مورد لکوموتیوهای ساخت داخل، ۸۰ درصد از مبلغ قرارداد به طرف خارجی می‌رسد، اما بازار تعمیر و نگهداری برعکس است و ممکن است تنها ۲۰ درصد به طرف خارجی تعلق بگیرد (به طور متوسط ۶۰ به ۴۰ درصد). تحریم‌ها نیز شرکت‌های داخلی را توانمند کرده و شاید به غیر از موتور اصلی لکوموتیو بتوانیم مابقی را تعمیر کنیم.

البته مشکلات مالی و کمبود نقدینگی روی تعمیرات و نگهداری هم تاثیر منفی گذاشته است. شرکت‌های رده بعدی که بعد از مالکان واگن و لکوموتیو قرار می‌گیرند، همین شرکت‌های تعمیراتی هستند و چون ما دارای نقدینگی مناسبی نیستیم، در نتیجه بدهی‌های کلانی به این شرکت‌ها داریم. شرکت البرز نیرو در حال حاضر حدود هشت میلیارد تومان به این شرکت‌ها بدهکار است. کمبود نقدینگی باعث می‌شود هم سفارش‌ها کوچک شود و هم سفارش‌های کمتری به شرکت‌های تعمیر و بازسازی بدهیم. اگر نقدینگی باشد هم سائز بازار بزرگتر می‌شود و هم میزان سفارش‌ها افزایش می‌یابد.

ترابران: به نظر شما، حلقه مفقوده‌ای که باعث شکل‌گیری این چرخه ناقص در گردش مالی شرکت‌های ریلی به‌خصوص در بخش لکوموتیو شده است، چیست؟

■ این موضوع سابقه قدیمی دارد و در گذشته هم که راه‌آهن به تنهایی کارها را انجام می‌داد هیچ وقت نمی‌توانست درصد بالایی از مطالباتش را از صاحبان بار دریافت کند، به این دلیل که حمل و نقل بار در راه‌آهن به صورت نسبی است، اما در جاده کسی که بار حمل می‌کند همان ابتدا پولش را دریافت می‌کند. راه‌آهن در آن زمان با فاصله اعتباری دو ماهه این کار را انجام می‌داد. اما الان این بحث اعتبار دو ماهه مخدوش شده و برخی از صاحبان بار چون پول ندارند به تعهدشان عمل نمی‌کنند.

هر جا صحبت می‌کنید متوجه می‌شوید بخش زیادی از این بدهی‌ها مربوط به ذوب‌آهن است که نمی‌تواند پولش را بدهد؛ حال این که چرا

مشکلات تحریم در این بخش جدی است. خرید لکوموتیو که به صورت نقدی نیست و باید فاینانس شود و چون سیستم بانکی تحریم است امکان فاینانس وجود ندارد. علاوه بر این یک سری مشکلات بابت مقررات داخلی مثل ساخت داخلی داریم که خوب است در این جا یک انتقاد هم بکنم. در واقع لکوموتیوی که به عنوان ساخت داخل

■ راه آهن برای امسال رشد بالایی در حدود ۴۰ درصد را پیش بینی کرده که بخشی از محل بهره‌وری و بخش دیگری از محل افزایش واگن و به تبع آن افزایش لکوموتیو حاصل خواهد شد. برای افزایش واگن باری برنامه‌ای وجود دارد که همان تهیه ۶ هزار دستگاه از روسیه است. اگر این برنامه عملی شود، به ازای هر ۶۰ واگن به یک لکوموتیو نیاز خواهیم داشت

■ مشکلات مالی و کمبود نقدینگی روی تعمیرات و نگهداری هم تاثیر منفی گذاشته است. ما دارای نقدینگی مناسبی نیستیم و در نتیجه بدهی‌های کلانی به این شرکت‌ها داریم. کمبود نقدینگی باعث می‌شود هم سفارش‌ها کوچک شود و هم سفارش‌های کمتری به شرکت‌های تعمیر و بازسازی بدهیم

و صاحبان بار را اصلاح کند. کل حمل و نقل ریلی از این جهت ضرر بسیاری دیده است. به عنوان مثال یک سری از شرکت‌ها پولشان را دریافت می‌کنند و یک سری دیگر دست خالی می‌مانند و برخی از شرکت‌ها به تعهداتشان در قبال شرکت‌های دیگر عمل نمی‌کنند. در چنین فضای کسب و کاری مشخص نیست چه کسی خوب کار می‌کند و چه کسی بد. شرکتی

معمولا تا پنج سال بیشتر از درآمدش خواهد بود و شاید بعد از پنج سال بتوان روی بازگشت هزینه‌ها حساب باز کرد.

این نکته را هم اضافه کنم که استاندارد و گواهی‌نامه‌های لکوموتیورانی را راه آهن تدوین کرده است و تمام مراحل کنترل و سیر درجات توسط راه آهن صورت می‌گیرد.

ترابران: با توجه به این که اشاره کردید، شرایط مالی چندان خوب نیست، آیا شرکت البرز نیرو طرح توسعه‌ای جدید و سند چشم‌انداز هم دارد؟

■ طرح توسعه البرز نیرو ده ساله است که از دو سال پیش شروع شده است. این طرح برای تامین ۹۵ دستگاه لکوموتیو جدید است و قرار است تا ۱۴۰۵ به سرانجام برسد که قدم اولش همین ۵۰ دستگاه و یک مجموعه چهار دستگاهی است، اما متأسفانه با تاخیر مواجه هستیم، چون مطالعات این طرح‌ها مربوط به قبل از سال ۱۳۹۵ است. اگر وضعیت نقدینگی تغییر نکند یا اگر وضعیت فاینانس آن درست نشود، خرید لکوموتیو به صورت انبوه یا در تعداد بالا امکان‌پذیر نیست.

باید برای این چنین طرح‌هایی مکانیزم مالی درست کرد، چون هیچ شرکت بخش خصوصی نمی‌تواند چنین خریدهایی را به صورت نقدی انجام دهد. در گذشته هم این چنین بوده حتی راه آهن هم خریدهایش را با فاینانس انجام می‌داده است.

ترابران: سازوکار این تامین مالی و یا فاینانس باید چگونه باشد؟

■ دو شیوه برای خرید وجود دارد؛ خرید با اعتبار فروشنده یا اعتبار خریدار.

در گذشته از فاینانس‌های خارجی استفاده می‌شد؛ به این صورت که بین بانک ایرانی و بانک خارجی یک خطوط اعتباری وجود داشت که شرکت‌های معتبر خارجی از این اعتبارات استفاده می‌کردند و از این طریق خریده‌ها صورت می‌گرفت، اما الان که یک چنین خط‌ها اعتباری وجود ندارد، یا باید از سرمایه‌گذاری خارجی استفاده کرد که در کوتاه‌مدت بعید است اتفاق بیفتد یا باید چشم امید به صندوق توسعه ملی داشت.

ترابران: صحبت آخر....

■ راه آهن باید زمان بیشتری بگذارد تا روابط اقتصادی بین راه آهن، شرکت‌های حمل و نقل

ذوب آهن نمی‌تواند بدهی‌هایش را بپردازد موضوع دیگری است. از گذشته مشتری اصلی راه آهن معادن و کارخانه‌های فولادی بودند که چون با کمبود نقدینگی مواجه هستند، تاثیر آن در همه شرکت‌های ریلی پراکنده شده است. بخش دیگری از مشکلات مربوط به دولت می‌شود؛ دولت یکسری تعهدات در خصوص پرداخت یارانه برای توسعه صنعت حمل و نقل ریلی به راه آهن داده بود، اما نتوانست به آن تعهدات در دو سال گذشته عمل کند و نبود آن مشکل‌ساز شد.

ترابران: سهم لکوموتیو از هزینه‌های حمل چند درصد است؟ تعداد لکوموتیوهای بخش خصوصی از جمله شرکت شما یعنی البرزنیرو چه تعداد است؟

■ سهم لکوموتیوهای بخش خصوصی از هزینه حمل چیزی بین ۳۲ تا ۳۳ درصد است. تعداد لکوموتیوهای بخش خصوصی ۱۱۱ دستگاه است که شرکت ما ۳۹ دستگاه دارد. البته بخشی از سهام شرکت الوند هم متعلق به ماست که اگر آن را هم حساب کنیم ۴۷ دستگاه لکوموتیو می‌شود. در واقع بزرگ‌ترین مجموعه لکوموتیوی در اختیار شرکت ما است.

ترابران: با توجه به این که شرکت البرزنیرو تجربه بسیاری در تربیت و آموزش راهبران لکوموتیو دارد، در خصوص نحوه استخدام و آموزش آنها نیز توضیح دهید؟

■ حدود ۲۰۰ لکوموتیوران خصوصی در کشور فعالیت دارند که حدود ۱۰۰ نفر از آنها در البرز نیرو فعال هستند و این یعنی این که در بخش خصوصی، شرکت ما دارای بزرگ‌ترین نیروی لکوموتیوران در کشور است. تجربه خوبی در تربیت لکوموتیورانان داریم و نزدیک به شش سال است که این کار را انجام می‌دهیم.

افرادی را انتخاب کرده‌ایم و آنها دوره‌های مربوطه را گذرانده‌اند. ضمن اینکه آموزش حین خدمت هم وجود دارد، چون لکوموتیورانی تا حدی نیز تجربی است و باید نیروهای متخصص با مکانیزم خاص و آموزش‌های پیوسته حین کار تربیت شوند.

برنامه آموزشی برای ۳۰۰ نفر دیگر هم داریم تا نیاز خود را برطرف کنیم. اما به صورت تدریجی این رویه پیش خواهد رفت؛ چرا که پرهزینه است. به عبارت دیگر، هزینه تربیت لکوموتیوران



در جلسه مدیرکل بازرگانی و بازاریابی داخلی راه آهن
و بخش خصوصی عنوان شد

بررسی دلایل کاهش حمل بار ریلی از مبادی حمل و راهکارهای افزایش آن

مرتضی احمدی مدیرکل بازرگانی و بازاریابی داخلی راه آهن اعلام کرد: شرکت‌های حمل و نقل ریلی تدابیر لازم را جهت تقویت بخش بازرگانی و بازاریابی خود و بارهای جدید به‌ویژه در مسیرها و محورهای کم ترافیک اتخاذ می‌کنند.

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، در جلسه مدیرکل بازرگانی و بازاریابی داخلی راه آهن و بخش خصوصی، دلایل کاهش حمل بار ریلی از مبادی حمل و راهکارهای افزایش حمل بار از ابتدای سال تا دوازدهم خردادماه سال جاری بررسی و عملکرد نسبت به مدت مشابه سال گذشته مقایسه و مورد بحث قرار گرفت.

در این جلسه، مرتضی احمدی، با بیان اینکه سیاست ارتباط مستمر با شرکت‌ها و ارزیابی بازار ریلی از ابتدای سال با انجمن صنفی در دستور کار این اداره کل قرار گرفته است، افزود: «در جلسه فوق، مهم‌ترین مشکلات پیش روی شرکت‌های حمل و نقل ریلی شامل کاهش حجم بار، افت چشمگیر عملکرد برخی شرکت‌ها، بالا بودن نرخ تعرفه ریلی در مقایسه با جاده و مشکلات مالی شرکت‌ها بررسی شد.»

احمدی اظهار داشت: «کنترل تعرفه ریلی در مقایسه با جاده در مسیرهای مهم موجود و برای بارهای جدید توسط اداره کل بازرگانی، برنامه‌ریزی شرکت‌های حمل و نقل ریلی برای خروج سریع‌تر واگن‌های تعمیراتی از خطوط تعمیر و اجرای برنامه سالانه تعمیرات اساسی از جمله تصمیم‌هایی بود که در این جلسه گرفته شد.»

مدیرکل بازرگانی و بازاریابی داخلی راه آهن اضافه کرد: «طی این جلسه مقرر شد شرکت‌های حمل و نقل ریلی تدابیر لازم جهت تقویت بخش بازرگانی و بازاریابی خود و بارهای جدید به‌ویژه در مسیرها و محورهای کم ترافیک که اداره کل بازرگانی و بازاریابی اعلام داشته، اتخاذ کنند.»

همچنین اداره کل بازرگانی اعلام کرده است، طرح افزایش حجم بار ماهانه نسبت به متوسط ماهانه مدت مشابه سال قبل هر شرکت را با اعمال تسهیلاتی از قبیل افزایش مدت اعتبار بازپرداخت حق دسترسی و اعمال تخفیف ویژه جهت جذب بارهای جدید بالاخص در مسیرهای کم ترافیک را در دست مطالعه و تصویب دارد.

ظاهراً مقرر شده برای جلسه‌های آتی، عملکرد شرکت‌های حاضر در جلسه در قالب سربرگ عملکرد هر شرکت به تفکیک مشتری (صاحبان کالا)، نوع کالا، نوع واگن، سهم از بازار در درآمد، تناژ و تن - کیلومتر مورد ارزیابی دقیق‌تری قرار گیرد.

جلسه فوق با حضور چهار شرکت حمل و نقل ریلی به‌تاش سپاهان، ریل‌پرداز سیر، آسیاسیر ارس و توکاکشش و با حضور دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و نماینده اداره کل سیر و حرکت راه آهن برگزار شد

هم اکنون مشغول به فعالیت است که ۴۰ تا ۵۰ میلیارد پول دیگر شرکت‌ها را پرداخت نکرده و خیلی راحت به کارش ادامه می‌دهد و کسی جریمه‌اش نمی‌کند و حتی طرح‌های توسعه‌ای هم در دست اجرا دارد تا واگن‌های جدید بخرد. در واقع، این شرکت‌ها به نوعی از اعتباری ناخواسته یا به عبارت دقیق‌تر از رانت استفاده می‌کنند. شرکت‌هایی هم هستند که با وجود محق بودن، به سختی خودشان را اداره می‌کنند. یک سری از شرکت‌ها هم هستند که کار می‌کنند و به موقع بدهی‌های خود را می‌پردازند. در نتیجه شرکت‌ها باید دسته‌بندی شوند، باید بین شرکت‌ها تفاوت قائل شد.

به عنوان مثال شرکت‌هایی مانند توکاریل که به موقع به تعهداتشان عمل می‌کنند، باید توسط سیستم شناسایی شده و به توسعه فعالیت‌هایشان کمک شود. کار کردن با کسانی که بدهی‌ها را پرداخت نمی‌کنند، دائم نسیه کار می‌کنند و نسیه هم پرداخت نمی‌کنند و به‌خاطر تاخیرشان جریمه نمی‌شوند، کل سیستم را دچار مشکل می‌کند.

بعضی شرکت‌ها بهانه‌های مختلفی می‌آورند، شاید درست هم می‌گویند، اما اگر پولشان را دریافت نکرده‌اند، به قرارداد خودشان مربوط می‌شود، اما باید به قراردادی که با ما دارند عمل کنند. شرکت ما سال گذشته حدود هفت میلیارد تومان هزینه‌های مالی متحمل شده است چون یک عده به تعهدات مالی خود عمل نکرده‌اند. از این شرکت‌ها جریمه هم نمی‌توانیم بگیریم مگر این که برویم دادگاه.

به هر حال فکر می‌کنم فضای پرداخت‌ها و کار با این شرکت‌ها شرایط عجیبی را به وجود آورده که باید نظم پیدا کند و سازماندهی و جهت‌گیری شود. خوب‌ها از بدها باید جدا شوند. مدیریت این فضا در دست راه آهن است.

در این خصوص بحث‌هایی در «کمیته وصول مطالبات راه آهن» صورت گرفته است که امیدواریم به سمت درستی برود و گرنه در چنین شرایطی رشد متناسبی نخواهیم داشت و استعدادهای مشخص نمی‌شوند و برخی با رانت کار خود را پیش می‌برند و صدمه‌ای نمی‌بینند، اما در مقابل به راه آهن و بخش خصوصی آسیب می‌رسانند.

آیا به ثبت شرکت در آلمان و تجارت بین ایران و آلمان فکر کرده‌اید؟

ما شما را یاری می‌کنیم تا به اهدافتان در صنعتی‌ترین کشور اروپا برسید.

با ثبت شرکت در آلمان و آغاز یک تجارت بین‌المللی، اقامت شما و خانواده‌تان امکان‌پذیر خواهد بود، اگر با ما مشاوره کنید.

گروه بوذری، با کادری مجرب، مشاور معتبر و با سابقه در زمینه ویزای دانشجویی و تجاری

☎ 0049 -201-89940451

☎ 0049 -201-95979422

☎ 0049-201-89940453

🌐 www.bouzary-essen.de

📧 @eghamatalmanbouzary



Bouzary Management
Seyed Behzad Bouzary



شرکت بازرگانی

پارديس 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





داستان از آنجا شروع شد که با روی کار آمدن ترامپ، شرکت‌های بزرگ هواپیمایی در آمریکا خواستار تجدید نظر در برخی از بندهای قرارداد آسمان‌های آزاد با کشورهای حوزه خلیج فارس شدند. از منظر آنان، امتیازات بالایی که در دوره ریاست جمهوری اوباما به ایرلاین‌های این مناطق داده شده بود، بازار ایرلاین‌های بومی آمریکا را تحت تاثیر قرار داده بود، اما پاسخ عرب‌ها با به رخ کشیدن سرمایه‌گذاری‌های عظیم آنها در آمریکا با سفارش هواپیماهای بویینگ، راه را برای پرداختن به این غائله بست.

چندی نگذشت که با فرمان اختصاصی مهاجرتی ترامپ، مبنی بر ممنوعیت ورود مسلمانان تبعه هفت کشور به ایالات متحده با رویکردی امنیتی، بسیاری از ایرلاین‌های جهان از جمله ایرلاین‌های خاورمیانه که بیشترین تعداد مسافران این کشورها را به مقصد آمریکا جابه‌جا می‌کردند، تا تعلیق این فرمان توسط دادگاه عالی، افت قابل توجهی در تعداد مسافران خود در مسیرهای به سمت آمریکا را تجربه کردند. با این حال تلاش دوباره ترامپ برای اجرایی کردن

در باب تاثیرات قانون جدید آمریکا مبنی بر ممنوعیت حمل دستگاه‌های الکترونیکی در داخل کابین هواپیما

نقش هرج و مرج بر بوم آسمان

مهندس فرنوش جهرمی

کارشناس ارشد هوافضا و تحلیلگر صنعت هوانوردی

پس از آنکه دونالد ترامپ به مقام ریاست جمهوری ایالات متحده آمریکا رسید، اقدامات زیادی را به بهانه افزایش تمهیدات امنیتی در آمریکا صورت داد که بخشی از آنها تاثیرات زیادی بر صنعت هوانوردی جهان داشت. این در حالی است که اگر هر یک از تکه‌های این پازل را کنار یکدیگر قرار دهیم، یک نقاشی به سبک دادائیسیم را مشاهده می‌کنیم که یکی از واضح‌ترین برداشتهای آن، برنامه‌های طراحی شده برای هدف قرار دادن ایرلاین‌های برتر جهان در منطقه خاورمیانه است.

■ تحت تاثیر قرار گرفتن مستقیم ایرلاین‌های برتر دنیا همچون امارات، الاتحاد، قطر، ابرویز و ترکیش ایرلاینز با اعمال قانون جدید ممنوعیت حمل دستگاه‌های الکترونیکی در داخل کابین هواپیما برای هشت کشور در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، کمی بعد از اعتراضات اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها به یارانه‌ها و سهم بالای پروازهای ایرلاین‌های خاورمیانه در این دو قاره رخ داد

■ بهترین ایرلاین‌های جهان هر کدام با مانور تبلیغاتی روی سیستم IFE یا همان مانیتورهای تعبیه شده بر روی صندلی‌ها و قابلیت‌های آن، تاکید کرده‌اند که با وجود امکانات این تجهیزات، مسافران نیازی به لپتاپ و تبلت نخواهند داشت. ضمن اینکه هواپیمایی امارات، الاتحاد و قطر ابرویز، در فرست کلاس و بیزینس کلاس خود، تا رسیدن به مقصد لپتاپ‌های رایگان در اختیار مسافران قرار می‌دهند.

روی دست گذاشتند. هر یک از آنها با مانور تبلیغاتی ویژه بر روی سیستم IFE یا همان مانیتورهای تعبیه شده بر روی صندلی‌ها و قابلیت‌های آن، به این موضوع تاکید کردند که با وجود امکانات بالای این تجهیزات، مسافران نیازی به لپتاپ و تبلت برای سرگرم شدن در ساعات طولانی پرواز نخواهند داشت. علاوه بر آن، هواپیمایی امارات، الاتحاد و قطر ابرویز، در کلاس پروازی فرست کلاس و بیزینس کلاس، لپتاپ‌های رایگان را تا رسیدن به مقصد در اختیار مسافران خود قرار می‌دهند.

فرودگاه دوبی که یکی از فرودگاه‌های مهم مشمول این قانون است، با سرعت قابل توجهی در حال رشد و پیشرفت بوده و در تلاش است تا از فرودگاه آتلانتا آمریکا پیشی بگیرد. پس از ابلاغ این قانون، فرودگاه دبی سرویس هندلینگ مخصوص دستگاه‌های الکترونیکی را معرفی کرد تا مسافران در سالن ترانزیت نیز بتوانند از لپتاپ و تبلت‌های خود استفاده کرده و پیش از سوار شدن به هواپیما آن را به مأمورین امنیتی پرواز تحویل دهند.

با این حال، گویا در این مورد خاص، بار «امنیت» پرواز نسبت به «ایمنی» آن سنگینی می‌کند. در یک سال اخیر، سازمان بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در خصوص خطرات باتری‌های لیتیومی در قسمت بار هواپیما، به مسافران و ایرلاین‌ها هشدارهای جدی داده و تاکید کرده‌اند تا برای پیشگیری از گسترش آتش‌سوزی احتمالی ناشی از اتصال کوتاه این باتری‌ها، وسایل الکترونیکی همچون موبایل، لپتاپ، تبلت و دوربین را با خود به داخل کابین ببرند. در حالی که با قانون جدید ایرلاین‌ها مجبور به کنار هم قرار دادن صدها باتری لیتیومی در قسمت بار هواپیما شده‌اند.

یاتا که در واکنش به این قانون سکوت پیشه کرده بود، پس از مطرح شدن بحث گسترش این طرح توسط آمریکا و اروپا سکوت چندین ماهه خود را شکست و اعلام کرد بهتر است کشورها برای افزایش امنیت پروازها به دنبال راهکارهای منطقی باشند تا ایمنی پروازها به خطر نیفتد. در ادامه طی جلسه آمریکا و اتحادیه اروپا در بروکسل با هدف بررسی برای گسترش این طرح، چند روز پیش اعلامیه جدید دولت آمریکا در خصوص افزایش امنیت پروازها منتشر شد.

این فرمان، مجدداً با بن‌بست روبه‌رو شد. پس از آن، کابینه ترامپ قانون جدیدی را تحت عنوان ممنوعیت حمل دستگاه‌های الکترونیکی در داخل کابین هواپیما را برای هشت کشور در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا وضع کرد تا شوک دیگری را به صنعت هوانوردی جهان وارد کند. طبق این قانون، مسافرانی که با ایرلاین‌های غیرآمریکایی از ۱۰ فرودگاه در کشورهای امارات، قطر، عربستان، کویت، مصر، مراکش، ترکیه و اردن به سمت آمریکا پرواز می‌کنند، اجازه حمل دستگاه‌های الکترونیکی بزرگتر از موبایل مانند لپتاپ و تبلت به داخل کابین را به داخل کابین نخواهند داشت.

این بار بهانه آمریکا برای صدور این قانون، تهدیدهای امنیتی از سوی گروه‌هایی همچون القاعده اعلام شد که قصد دارند با جاسازی مواد منفجره در باتری لپتاپ‌ها، اقدامات تروریستی در پروازها صورت دهند. پیرو نگرانی به وجود آمده در آمریکا، بریتانیا نیز قانون مشابهی را برای کشورهای ترکیه، لبنان، مصر، عربستان، اردن و تونس وضع کرد. قانونی که روی تصمیم مسافران برای انتخاب ایرلاین، در پروازهای طولانی مدت به سمت این کشورها موثر بوده و روزانه روی ۱۸ هزار مسافر، در ۵۰ مسیر پروازی از ۱۰ فرودگاه مطرح جهان به شهرهای آمریکا و ۳۹۳ پرواز هفتگی که معادل ۲/۷ درصد از پروازهای بین‌المللی به مقصد بریتانیا است، تاثیرگذار خواهد بود.

تحت تاثیر قرار گرفتن مستقیم ایرلاین‌های برتر دنیا همچون امارات، الاتحاد، قطر ابرویز و ترکیش ایرلاینز با اعمال این قانون، کمی بعد از اعتراضات اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها به یارانه‌ها و سهم بالای پروازهای ایرلاین‌های خاورمیانه در این دو قاره رخ داد.

قانونی که در شرایط مشابه شامل ایرلاین‌های بومی آمریکا و بریتانیا نمی‌شود و بریتیش ابرویز را که در پروازهای بین لندن و دوبی محبوبیت و لود فکتور مسافر کمتری نسبت به هواپیمایی امارات دارد منتفع می‌کند. ضمن اینکه خبر خوشایندی برای لوفت‌هانزا و کی‌ال‌ام-ایرفرنس است که خواستار تجدید نظر اتحادیه اروپا در یارانه‌ها و تعداد پروازهای ایرلاین‌های خلیج فارس به اروپا شده بودند.

با این حال بهترین ایرلاین‌های جهان نیز دست

■ آمریکا به ۲۸۰ فرودگاه
در ۱۵۰ کشور جهان
و ۱۸۰ شرکت هواپیمایی
هشدار داده که تا ۱۲۰
روز مهلت دارند با افزایش
بازرسی مسافران، دستگاه‌های
الکترونیکی و بارهای آنها
و گسترش تشریفات امنیتی
اطراف فرودگاه‌ها، تمهیدات
امنیتی را افزایش دهند؛
در غیر این صورت یا
مشمول قانون ممنوعیت
حمل دستگاه‌های الکترونیکی
در پرواز شده و یا امکان
پرواز به شهرهای آمریکا
را نخواهند داشت

بر این اساس آمریکا به ۲۸۰ فرودگاه در ۱۵۰ کشور جهان و ۱۸۰ شرکت هواپیمایی هشدار داده که تا ۱۲۰ روز مهلت دارند با افزایش بازرسی مسافران، دستگاه‌های الکترونیکی و بارهای آنها و گسترش تشریفات امنیتی اطراف فرودگاه‌ها و به‌کارگیری سگ‌ها برای بازرسی، تمهیدات امنیتی را در پروازها افزایش دهند؛ در غیر این صورت یا مشمول قانون ممنوعیت حمل دستگاه‌های الکترونیکی در پرواز شده و یا امکان پرواز به شهرهای آمریکا را نخواهند داشت. این شرایط در طول یک شبانه‌روز، ۳۲۵ هزار مسافر در ۲۱۰۰ پرواز ورودی به این کشور را تحت تاثیر قرار می‌دهد.

همزمان قانون مهاجرتی جدید آمریکا نیز با تغییراتی نسبت به فرمان اولیه اجرایی شد. در این قانون شهروندان ایران و ۵ کشور مسلمان دیگر، در صورتی می‌توانند ویزای آمریکا را دریافت کنند که یا یکی از اقوام درجه یک آنها در آمریکا زندگی کند و یا تعهدات کاری و حرفه‌ای در این کشور داشته باشند.

با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه منطقه خاورمیانه، سالانه صدها میلیون مسافر از طریق این منطقه و ایرلاین‌های آن به نقاط مختلف دنیا سفر می‌کنند. بر اساس آنچه که شرح داده شد می‌توانیم یکی از اهداف اصلی قوانین جدید ایالات متحده را تلاش غربی‌ها برای کاستن قدرت ایرلاین‌هایی همچون امارات، الاتحاد، قطر ابرویز، رویال جردنین و ترکیش ایرلاینز بدانیم. تلاشی که به قول آنها برای جلوگیری از رقابت نابرابر و غیرمنصفانه در حال انجام است. اما آیا حقیقتاً می‌توان نام این تقابل را رقابت گذاشت؟

نگاهی مختصر به تعداد و عمر ناوگان مسافربری و بلند برد سه ایرلاین بزرگ آمریکا و سه ایرلاین بزرگ خلیج فارس شامل هواپیماهای 777، A350، B787-9 و A380 و همچنین کیفیت محصولات و خدمات ارائه شده در پروازهای این ایرلاین‌ها می‌تواند استفاده از واژه «رقابت» در این مورد را به چالش بکشد:

دلتا ایرلاینز: ۱۸ فروند B777 با میانگین سنی ۱۲/۳ سال.

آمریکن ایرلاینز: ۶۷ فروند B777 با میانگین سنی ۱۲/۴ سال و ۸ فروند B787-9 با میانگین سنی ۷ ماه.

یونایتد ایرلاینز: ۸۲ فروند B777 با میانگین سنی ۱۶/۳ سال، ۲۰ فروند B787-9 با میانگین سنی ۲ سال.

قطر ابرویز: ۴۳ فروند B777 با میانگین سنی ۵ سال، ۸ فروند A380 با میانگین سنی ۲/۴ سال، ۱۷ فروند A350 با میانگین سنی ۱/۳ سال.

هواپیمایی امارات: ۱۵۰ فروند B777 با میانگین سنی ۶ سال و ۹۴ فروند A380 با میانگین سنی ۳/۸ سال.

هواپیمایی الاتحاد: ۲۴ فروند B777 با میانگین سنی ۶/۴ سال، ۱۰ فروند A380 با میانگین سنی ۱/۸ سال و ۱۴ فروند B787-9 با میانگین سنی ۱/۲ سال.

با همه اعتراضات و بهانه‌گیری‌ها، به وضوح مشخص است برنامه‌ریزی‌های حساب شده و آینده‌نگری کشورهای همسایه در به‌کارگیری مناسب دانش و تکنولوژی غربی‌ها و داشتن سهم در بازار ایرلاین‌های جهان، تا چه حد در رشد سریع و چشمگیر آنها موثر بوده و آنها را کیلومترها از غربی‌ها پیش انداخته؛ تا جایی که تا کنون موفق شده‌اند در هر حرکت این بازی شطرنج، راه را بر همتایان غربی خود ببندند، به حیات خود ادامه دهند و باز هم در ایرشو ۲۰۱۷ پاریس، در رده برترین ایرلاین‌های جهان جای بگیرند.

هر لحظه‌ای که پشت سر گذاشته می‌شود، به تاریخ می‌پیوندد. حال در این مورد خاص، ما چه درسی از این معلم بزرگ می‌توانیم بگیریم؟ پر واضح است که تجارت هوانوردی در دنیای امروز، به یکی از رکن‌های اساسی اقتصاد کشورهای تبدیل شده است و جدال و هزینه‌های زیادی برای قرارگیری در راس بازار این صنعت صورت گرفته و انجام شده است، تا جایی که نقشه‌های زیادی برای کنار زدن برترین‌های آن کشیده شده است.

کشورهای ثروتمند و نفت‌خیز همسایه، توانسته‌اند با درآمدهای قابل توجه این صنعت، علاوه بر ایجاد اشتغال و افزایش تولید ناخالص داخلی، تکیه خود را از روی درآمدهای نفتی بردارند.

حال ما به عنوان کشوری با پتانسیل‌های فراوان در این زمینه، تا چه حد در توسعه و رشد این صنعت همدل بوده‌ایم و به متخصصان آن اعتماد کرده‌ایم تا تحول عظیمی را در چرخه اقتصاد کشور ایجاد کنیم؟!

امبرائر حتی زودتر از بوئینگ وارد مذاکره با شرکت‌های ایرانی شد، اما دیرتر از همگان به قرارداد رسید. محمدرضا زنوزی مطلق که مالک شرکت هواپیمایی آتا ایرلاین است، اعلام کرده: «ما ۱۰ هواپیمای جدید ۵۰ نفره خریدیم که تا شش ماه دیگر به ما تحویل داده خواهد شد. با ورود این تعداد هواپیمای سبک ۵۰ نفره که توان نشست و برخاست از باندهای با مسافت کوتاه را نیز به خوبی دارا هستند، شبکه ناوگان هوایی مویرگی برای فرودگاه‌های کوچک کشور تشکیل می‌شود.»

زنوزی مطلق توضیح داده است، آتا ایرلاین مدل ERJ ۱۴۵ امبرائر را که یک هواپیمای منطقه‌ای تک راهرو کوچک محسوب می‌شود و برای مسیرهای کم مسافر یا فرودگاه‌های کوچک بیشتر کاربرد دارد، سفارش داده و قصد دارد با خرید این هواپیمای شهرهای کوچک و کم مسافر را به فرودگاه‌های اصلی و بزرگ متصل کرده و از این طریق، هواپیمای پهن‌پیکر را برای سفرهایی با برد بالا تغذیه کند.

او افزوده است: «این سیستم، فرودگاه‌های کوچک کشور را به فرودگاه‌های بزرگ متصل کرده و امکان پرواز از این شهرها به مقصدهای مختلف داخلی و خارجی را فراهم می‌کند که در اولویت نخست شهرهای آذربایجان از جمله اردبیل، مراغه، ماکو را برای پروازهای داخلی و خارجی تحت پوشش قرار می‌دهد. هواپیمای خریداری شده توان چهار ساعت پرواز بدون وقفه را دارند و می‌توانند علاوه بر شهرهای شمالغرب، پروازهای تهران و حتی استانبول و باکو را هم پوشش دهند.»

شرکت هواپیمایی آتا در ابتدا با سه فروند هواپیمای راه‌اندازی شد، اما در حال حاضر با داشتن هشت فروند MD، سه فروند ایرباس و ۴ فروند هواپیمای ۷۳۷، مجموعاً دارای ۱۵ هواپیمای است که به زودی ۱۰ فروند نیز به آن اضافه خواهد شد. آتا هم اینک روزانه با ۸۰ سورتی پرواز، پس از ایران‌ایر و ماهان و آسمان در جایگاه چهارم ایرلاین‌های کشور قرار دارد. مدیرعامل این شرکت هواپیمایی می‌گوید: «امروزه علاوه بر پروازهای روزانه به استانبول، خطوط پروازی آتا به شهرهای نجف، باکو، تفریس، ازبک و دنیلی نیز برقرار است. قرار بود با آغاز سال آینده میلادی پرواز ورودی هامبورگ- تبریز نیز راه‌اندازی شود که در تلاش هستیم لایسنس مورد نظر را از آلمان دریافت کنیم.»

امبرائر ERJ ۱۴۵، از دو موتور رولزرویس آئی ۳۰۰۷ بهره می‌برد. این موتور توربو فن در کنار بدنه در بخش انتهایی هواپیمای قرار گرفته است. این در حالی است که در سال‌های اخیر از این روش به دلایل ایمنی، کمتر استفاده می‌شود. موتور این هواپیمای، مدلی است که بر روی پهباد فوق پیشرفته آر کیو چهار نیز استفاده می‌شود. این هواپیمای با طول ۲۹ متر دارای حداکثر سرعت ۷۸ صدم ماخ (۸۳۳ کیلومتر در ساعت) است.

هم اکنون شرکت امبرائر برای فروش هواپیمای نو با شرکت‌هایی مانند زاگرس ایر در حال مذاکره است و خبرگزاری‌های داخلی از احتمال فروش ۵۰ فروند از این هواپیمایا به ایران خبر داده‌اند. از سوی دیگر، چندی قبل شرکت کیش ایر اقدام به خرید چهار فروند از هواپیمایا دست دوم امبرائر کرده است.

امبرائر هم به ایران هواپیمای فروخت

هواپیماساز برزیلی بالاخره با فروش ۱۰ فروند هواپیمای مدل ERJ 145 به شرکت آتا ایرلاین وارد بازار ایران شد. این ۱۰ هواپیمای ۵۰ نفره تا شش ماه دیگر تحویل داده خواهد شد.



BAR ISTA TAVAN TARABAR
INTERNATIONAL TRANSPORTATION & FORWARDING COMPANY LTD.

شرکت حمل و نقل بین المللی بار ایستا توان ترابار

تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱ (۰۲۱)
فکس: ۸۸۸۴۷۲۱۲ (۰۲۱)
ایمیل: info@baristatrans.com

www.baristatrans.com



ایرلاین‌ها چگونه مسافری را به خود وفادار می‌کنند؟

باشگاه مشتریان ایرلاین‌ها با ارائه کارت‌های عضویت در سطوح مختلف، امکاناتی را بر اساس مبادله امتیاز در اختیار آنها قرار می‌دهد. کسب امتیاز بر حسب مسافت پروازی مسافر و کلاس پروازی، استفاده از هتل‌های همکار، خرید از مراکز مشخص، استفاده از مراکز تفریحی و خرج امتیازها به صورت متقابل از طریق همین روش‌ها و همچنین امکان دریافت بلیت رایگان برای اعضای باشگاه و اخذ تسهیلات برای خانواده آنها را امکان‌پذیر می‌کند.

باشگاه مسافران وفادار هما تحت عنوان «اسکای گیفت» با ارائه سه کارت عضویت آبی، نقره‌ای و طلایی خدمات مختلفی را به مسافری عضو این باشگاه ارائه می‌دهد. بر اساس آنچه که در سایت اسکای گیفت آمده است، اعضای این باشگاه، امکان رزرو صندلی در پرواز بعدی خود پس از خرید بلیت را خواهند داشت. دارندگان کارت آبی با کسب ۲۵۰۰ امتیاز، می‌توانند به کارت نقره‌ای ارتقا پیدا کنند. دریافت اضافه بار رایگان تا سقف مشخص، اولویت در دریافت بار در فرودگاه‌ها، اولویت رزرو بلیت و دریافت ۲۵ درصد امتیاز بیشتر بعد از هر پرواز، از جمله مزایای کارت نقره‌ای اسکای گیفت هما است. با کسب ۲۵۰۰ امتیاز با کارت نقره‌ای، کارت طلایی

تلاش برای جلب وفاداری مسافران یکی از برنامه‌های اصلی ایرلاین‌ها جهت حفظ مشتریان خود است. مدیریت ارتباط با مشتری (CRM) یکی از مباحثی است که هدف آن توانمند کردن سازمان برای مدیریت بهتر مشتریان از طریق معرفی فرآیندها و خدمات مختلف برای جلب اعتماد آنها است، اما بدون شک این ایجاد اعتماد یک شبه اتفاق نمی‌افتد و نیازمند بررسی، بازبینی و بازنگری شاخص‌های ریشه‌ای و اساسی همچون سیاست و عملکرد ایرلاین، شناخت مشتری و فرهنگ او، نیازسنجی از مشتریان، آموزش ویژه کارکنان و دریافت بازخورد از خدمات ارائه داده شده است. در حقیقت CRM تعیین استراتژی برای تمرکز بر ایجاد و حفظ ارتباط با مشتریان است.

از سوی دیگر، حفظ این ارتباط باید به نحوی باشد که در صورتی که مسافر حتی برای مدتی با هواپیما سفر نکند، بتواند به نحوی درگیر با ایرلاین باشد. از جمله تکنیک‌های مورد استفاده در مدیریت ارتباط با مشتریان توسط ایرلاین‌ها، ایجاد باشگاه مشتریان است. این باشگاه‌ها طی همکاری با مراکز مختلف، به ارائه خدمات گوناگون و اعطای امتیازات به مسافری می‌پردازند. در ادامه خلاصه‌ای از خدمات باشگاه مشتریان ایرلاین‌های داخلی و خارجی را ارائه می‌دهیم.

گروه حمل و نقل گسترش

(گسترش شاهد سابق)

حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا



حمل و نقل داخلی گسترش ترابری شمیر



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 حساری

نش کوجه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲

تلفن: ۰۲۹-۰۵۸۹۳-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۷۹۰۷

۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۷۸۷۲۳

info@radintarabarasias.com

www.radintarabarasias.com

info@gostareshttransport.com

www.gostareshttransport.com

راه‌های دیگر کسب امتیاز است. حال سری هم به هواپیمایی حامل پرچم کشور همسایه، یعنی قطرایرویز می‌زنیم. اعضا باشگاه مشتریان Qmiles on airline، همانند باشگاه دیگر ایرلاین‌ها به ازای هر سفر امتیاز بیشتری را کسب می‌کنند. دریافت خدمات فرودگاهی، بار اضافه تا میزانی مشخص و خرید با کارت‌های این باشگاه از فروشگاه‌های فرودگاه حمد دوحه از جمله مزایای عضویت در کیو مایلز است.

این امتیازات شامل دارندگان کارت‌های چهار سطح بنفش، نقره‌ای، طلایی و پلاتین می‌شود. اعطای بلیت رایگان به ازای میزان امتیازات موجود، چک-این (CHECK IN) از طریق گیت‌های بیزینس و فرست کلاس، بهره‌مندی اعضای خانواده مسافر تا حداکثر ۹ نفر از تسهیلات ارائه شده، استفاده از سالن استراحت بیزینس و فرست کلاس فرودگاه حمد، پرداخت هزینه اقامت در هتل‌های همکار هواپیمایی قطر ایرویز همچون مجموعه Accor Hotels با داشتن ۳۴۰۰ هتل در جهان نیز از برخی دیگر از فرصت‌هایی است که اعضای این باشگاه می‌توانند امتیازات خود را از این طریق استفاده کنند.

البته صرفنظر از اصول مشترکی که در بسیاری از باشگاه‌های ایرلاین‌ها وجود دارد، برخی از آنها با گره زدن اهداف خود به مسائل غیرتجاری، ایده‌های خلاقانه‌ای را به کار گرفته‌اند.

اعضای باشگاه مسافری هواپیمایی ایربالتیک با ثبت میزان ورزش و فعالیت جسمانی خود در اپلیکیشنی مشخص در راستای ارتقای سلامتی، می‌توانند میزان امتیازات خود را افزایش دهند. اعضای باشگاه مسافری هواپیمایی کوانتاس نیز با تلاش برای داستان‌نویسی در طول پرواز و ارائه داستان سفر خود می‌توانند به امتیازات کارت خود اضافه کنند.

با بررسی این چند نمونه و بسیاری از نمونه‌های دیگر درمی‌یابیم اساس کار این مجموعه‌ها تقریباً یکسان است، اما آنچه که می‌تواند آنها را از یکدیگر متمایز کند، کیفیت خدمات ارائه شده، پایداری به وعده‌های داده شده، تسهیل دسترسی به امکانات و البته دریافت بازخوردهای مسافری در جهت بهبود نحوه ارائه خدمات است.

ماخذ: گروه تحلیلی ایرونوز

به مسافر تعلق خواهد گرفت. دارندگان کارت‌های طلایی اسکای گیفت، علاوه بر برخورداری از مزایای اضافه بار رایگان در پروازهای بین‌المللی هم، دریافت ۵۰ درصد امتیاز بیشتر بعد از هر پرواز، امکان استفاده رایگان از تاکسی‌های درون‌شهری از فرودگاه‌های بین‌المللی ایران و بهره‌برداری از سالن مخصوص پذیرایی در پروازهای خارجی را نیز خواهند داشت. دریافت بلیت رایگان بر اساس امتیازهای کسب شده و اعطای ۵۰ درصد از امتیازات به یکی از اعضای خانواده درجه یک مسافر، راه‌های استفاده از کارت اسکای گیفت است.

ماهان اند مایلز (Mahan & Miles)، باشگاه مشتریان هواپیمایی ماهان دارای سه رنگ کارت سبز، نقره‌ای و طلایی است. خدمات این باشگاه به پروازهای برنامه‌ای و بین‌المللی روی کلاس اکونومی و بیزینس تعلق گرفته و امتیازات شامل پروازهای غیربرنامه‌ای، فول چارتر و بلیت‌های تخفیف نمی‌شود. در پروازهای داخلی، اعضای باشگاه با خرید بلیت در مسیرهای تهران به شیراز، مشهد، اهواز، بندرعباس، زاهدان، کرمان و برعکس از دریافت امتیاز نیز بهره‌مند خواهند شد. مسافری پس از ثبت‌نام در سایت، انجام سه پرواز و کسب ۱۵۰۰ امتیاز، کارت سبز ماهان را دریافت می‌کنند و با افزایش امتیازها، کارت آنها تا رنگ طلایی ارتقا می‌یابد. تسهیلاتی که در اختیار اعضای کلپ Mahan & Miles در سه سطح سبز، نقره‌ای و طلایی قرار می‌گیرد، مانند تسهیلات ارائه شده در اسکای گیفت هما تعریف می‌شود. مسافری کثیرالسفر ماهان با جمع‌آوری امتیاز به ازای پروازهای بیشتر می‌تواند برای یکی از اعضای خانواده خود نیز بلیت رایگان دریافت کنند، گرچه دریافت بلیت رایگان شامل تعطیلات نوروز و ایام خاص نمی‌شود.

استفاده از خدمات فرودگاهی شامل ترانزیت، پذیرایی در فرودگاه و اضافه‌بار رایگان تا مقدار مشخص و تعیین‌شده از جمله راه‌های استفاده از امتیازهاست. از سوی دیگر، نحوه جمع‌آوری امتیازها نیز تنها با خرید بلیت صورت نمی‌گیرد؛ دارندگان کارت‌ها با خرید از برخی فروشگاه‌ها و رستوران‌های معرفی شده در وبسایت کلپ Mahan & Miles می‌توانند امتیازات خود را افزایش دهند.

استفاده از هتل‌های همکار ماهان اند مایلز نیز از

یکی از راه‌حل‌های مدیریت ترافیک شهری که تاکنون مدنظر مدیریت شهری تهران بوده است تلاش برای حل معضل ترافیک از طریق توسعه معابر در سطح شهر است که به شکل ساخت بزرگراه یا خیابان‌های جدید، تعریض خیابان‌ها، احداث پل روگذر یا ایجاد زیرگذر در محل‌های تقاطع، احداث تونل، دو طبقه کردن بزرگراه‌ها و مانند آن بوده است؛ این همان رویکردی است که پنج دهه پیش در کلان‌شهرهای جهان مورد توجه قرار گرفت، اما اکنون حدود سه دهه از منسوخ شدن آن در کلان‌شهرهای توسعه‌یافته دنیا می‌گذرد. رویکرد امروزی مورد قبول در دنیا برای رفع مشکلات ترافیکی شهرها نه تنها توسعه معابر را راه‌حل مشکل ترافیک نمی‌داند، بلکه توسعه معابر را عاملی می‌دانند که خود باعث ایجاد ترافیک می‌شود.

مشاهدات و مطالعات اخیر بیانگر این نکته جالب هستند که ترافیک‌زایی ساخت معبر جدید به چند سال بعد یا چند ماه بعد یا چند هفته بعد از افتتاح معبر جدید نمی‌رسد، بلکه چندماه قبل از افتتاح آن، آثار ترافیکی آن کاملاً در سطح شهر هویدا می‌شود؛ چرا که اطلاع از ایجاد یک معبر جدید، منجر به اثر ذهنی افزایش تقاضا و سپس روانی ترافیک در آن محل و ترافیک‌زایی در محل‌های دیگر خواهد شد!

مشاهدات بارزی از اینکه توسعه معابر نه تنها باعث حل مشکل ترافیک نشده‌اند، بلکه خود عامل افزایش ترافیک هستند، وجود دارد؛ از جمله تجربه ایجاد بزرگراه طبقاتی صدر، ایجاد زیرگذر جلال آل احمد-کارگر شمالی و مانند آنها در شهر تهران.

به عنوان یک تجربه شکست‌خورده از توسعه معابر شهری می‌توان به ایجاد اتوبان‌های طبقاتی در دنیا اشاره کرد که علیرغم صرف هزینه‌های گزاف برای ساخت آنها، مدیریت برخی کلان‌شهرها مانند لوس آنجلس، سانفرانسیسکو، ریودژانیرو، تورنتو و سئول اقدام به تخریب آنها کرده‌اند و اتفاقاً مورد استقبال شهروندانشان نیز قرار گرفته‌اند. به عنوان نمونه، بزرگراه چندطبقه سئول در دهه ۱۹۷۰ بر روی رودخانه چونگی چون ایجاد و در آن زمان به عنوان سمبل پیشرفت، مدرنیسم و صنعتی شدن کره تلقی شد، اما در سال ۲۰۰۰، منطقه چونگی به عنوان شلوغ‌ترین و آلوده‌ترین منطقه سئول شناخته



نقدی بر سیاست‌های مدیریت شهری در کنترل

ترافیک شهری و توسعه کلان‌شهرها

حق شهروندی زیر آسفالت معابر

مجتبی سلیمانی سدهی - مدیرعامل موسسه آمادگران

با نگاهی به چهره کنونی شهری مثل تهران درک این نکته دشوار نخواهد بود که توسعه پایتخت بیشتر بر پایه توسعه معابر به منظور تسهیل رفت‌وآمد خودروها و افزایش تراکم ساختمان‌های قد و نیم‌قد به منظور ایجاد درآمد بوده است بدون آنکه در این توسعه، خود شهروندان پایتخت جایگاهی داشته باشند.

این رویکرد به خصوص در یکی دو دهه اخیر به عنوان راهبرد مسلط شهرداری تهران مورد نظر و استفاده بوده است و متأسفانه حتی از آن به عنوان سند افتخار یاد می‌شود. حال آنکه به نظر نگارنده ریشه اصلی مشکلات اساسی و بحرانی کنونی کلان‌شهر تهران در همین رویکرد و نگاه غالب است.

■ یکی از راه‌حلهایی که تاکنون مدنظر مدیریت شهری تهران بوده، تلاش برای حل معضل ترافیک از طریق توسعه معابر در سطح شهر است که به شکل ساخت بزرگراه یا خیابان‌های جدید، احداث پل روگذر یا ایجاد زیرگذر در محل‌های تقاطع، احداث تونل، دو طبقه کردن بزرگراه‌ها و مانند آن دنبال می‌شود؛ این رویکردی است که حدود سه دهه از منسوخ شدن آن در کلانشهرهای توسعه‌یافته دنیا می‌گذرد

■ ترافیک‌زایی ساخت معبر جدید، به چند سال یا چند ماه و یا چند هفته بعد از افتتاح معبر جدید نمی‌رسد، بلکه چندماه قبل از افتتاح آن، آثار ترافیکی آن کاملاً در سطح شهر هویدا می‌شود؛ چرا که اطلاع از ایجاد یک معبر جدید، منجر به اثر ذهنی افزایش تقاضا و سپس روانی ترافیک در آن محل و ترافیک‌زایی در محل‌های دیگر خواهد شد!

که در خیابان‌های داخل محدوده در حرکت است به‌گونه‌ای است که اگر طرح ترافیکی هم نباشد، شاهد همان تراکم خواهیم بود؛ چرا که به قول معروف: «نیست بالاتر از سیاهی رنگ». به عبارت دیگر، نقطه تعادل ترافیک در داخل محدوده در حالت بدون طرح ترافیک نیز همان خواهد بود که اکنون است.

مصادق دیگری از سیاست‌های اشتباه مدیریت شهری تهران، اولویت داشتن تسهیل حرکت خودروهای شخصی به جای ناوگان ترابری عمومی شهر در توسعه معابر بوده است. شهرداری تهران به جای صرف بودجه عمرانی شهر در توسعه زیرساخت‌های تسهیل‌کننده حمل‌ونقل عمومی (همچون: توسعه مویرگی خطوط مترو، ایجاد پایانه‌های اتوبوس و تاکسی در محل ایستگاه‌های مترو، تخصیص مسیرهای ویژه برای ناوگان عمومی) متأسفانه بخش قابل توجهی از بودجه عمرانی را در توسعه معابر خودروهای شخصی صرف کرده است. حال آنکه توسعه حمل‌ونقل عمومی در واقع ارائه خدمت به کلیه شهروندان محسوب می‌شود، ولی توسعه معابر خودروهای شخصی ارائه خدمت به بخشی از شهروندان (که از خودروی شخصی استفاده می‌کنند) و تشویق شهروندان به استفاده از خودروهای شخصی برای بهره‌مندی از این خدمات است.

با اندکی تأمل در موارد مطرح شده می‌توان دریافت که علت اصلی پدیدار شدن چنین معضلات بعضاً مزمنی در بافت شهری پایتخت، به نگاه و رویکرد مدیران ارشد شهری تهران برمی‌گردد که در توسعه شهری، نگاه «شهروند محوری» ندارند.

با عنایت به انتخابات اخیر شورای شهر که مردم تهران با حضور پررنگ و تحسین‌برانگیز خود به روش مدیریت شهری قبلی «نه» بزرگی گفتند؛ امید است تا اعضای جدید شورای شهر تهران پیام شهروندان تهرانی را به خوبی دریافته باشند و با تغییر رویکرد مدیریت شهری از «خودرو محوری» و «معیب محوری» به «شهروند محوری» زمینه‌ساز تبدیل شدن تهران به شهری امن، راحت و لذت‌بخش برای شهروندان پایتخت شوند.

باید دانست که درس گرفتن از تاریخ گذشته خیلی کم‌هزینه است اما دوباره تجربه کردن آنچه گذشته، بسیار پرهزینه!

شد و نیاز به نوسازی و بهسازی این ناحیه از طرف مردم به‌شدت دنبال می‌شد، با این حال، تا زمانی که بزرگراه مذکور فعال بود، تغییری در منطقه اتفاق نیفتاد. آقای لی مینگ بک در سال ۲۰۰۱ با وعده حذف کردن این بزرگراه و برگرداندن آن به حالت اول یعنی برقراری جریان رودخانه چونگی چون، از طرف مردم به عنوان شهردار سئول انتخاب شد. او بعد از انتخاب شدن، با قاطعیت این پروژه را دنبال کرد و در سال ۲۰۰۵ اتوبان طبقاتی چونگی چون را که با هزینه هنگفتی طی چند دهه احداث شده بود و روزانه صدها هزار اتومبیل از آن تردد می‌کردند تخریب کرد. جالب اینجاست که حدود ۸۰ درصد مردم ساکن شهر سئول نیز از این اقدام شهردار پشتیبانی کردند. ۱۴ کیلومتر BRT در آن راه‌اندازی شد و آلودگی هوا از ۲۴ به ۱۲ درصد تقلیل یافت. سرانجام آقای لی در سال ۲۰۰۷ به عنوان رییس جمهور کره جنوبی در انتخابات پیروز شد.

همه این شکست‌های تجربه شده می‌توانستند تجربه‌ای ارزشمند برای جلوگیری از صرف هزینه‌های گزاف در خصوص ایجاد اتوبان طبقاتی صدر برای شهرداری تهران باشد که متأسفانه بدان‌ها توجه نشد و اکنون پس از گذشت زمان اندکی از راه‌اندازی اتوبان طبقاتی صدر، معضلات و نارسایی‌های فراوان آن برای شهروندان تهرانی در حال پدیدار شدن هستند. همان معضلات و نارسایی‌هایی که در تجربه‌های شکست خورده جهانی نیز وجود داشتند!

نمونه دیگری از سیاست‌های اشتباه مدیریت شهری در کنترل ترافیک شهری که باعث ایجاد مزاحمت و گرفتاری برای شهروندان تهرانی شده است را می‌توان «محدوده طرح ترافیک» ذکر کرد. هدف اصلی که از روز نخست تاکنون برای توجیه طرح ترافیک تهران (که بعدها خیلی از کلان‌شهرهای ایران نیز از آن الگو برداری کردند) عنوان شده است، کمک به کاهش آلودگی هوای تهران و کاهش ترافیک بوده است، اما اکنون و با گذشت نزدیک به چهار دهه از اجرای این طرح، آیا واقعاً توانسته است در رسیدن به هدف خود موفق شود؟ آیا اکنون نیز همچنان دلیل اصلی تحمیل محدوده طرح ترافیک بر مردم در جهت حمایت از شهروندان و کاهش آلودگی است؟ تراکم و حجم اتومبیلی

دو روز بعد از آغاز به کار رسمی خط هفت متروی تهران، عده‌ای از شهروندان از وضعیت کنونی بهره‌برداری آن غافلگیر شدند. به گزارش خبرنگار ترابریان، بعد از افتتاح خط هفت متروی تهران به علت اطلاع‌رسانی ناکافی مقامات شهری، عده‌ای از شهروندان که تصور می‌کردند خط هفت مترو تهران مانند سایر خطوط از ساعات اولیه صبحگاه به مسافران خدمت‌رسانی می‌کند، با مراجعه به ایستگاه‌هایی که مورد بهره‌برداری قرار گرفته، با کرکره بسته ورودی مترو روبه‌رو شدند و تصاویری از این وضعیت نیز در شبکه‌های اجتماعی منتشر شد. هر چند شرکت بهره‌برداری مترو در اطلاعیه‌ای همزمان با مراسم افتتاح این موضوع را رسانه‌ای کرده بود، اما بسیاری از شهروندان از کیفیت بهره‌برداری خط هفت مطلع نبودند و به همین خاطر از تعطیلی بی‌وقت ایستگاه‌ها غافلگیر شدند.

غافلگیری دوم مسافران در خط جدید مترو از زمان انتظار بسیار زیاد در ایستگاه نشأت گرفته است. سرفاصله قطارهای مترو در این خط طی فعالیت روزانه فعلی، ۳۰ دقیقه اعلام شده بود که عملاً در روزهای ابتدایی فعالیت آن، این وعده محقق نشد و مسافران باید حدود ۴۵ دقیقه برای رسیدن قطار، در ایستگاه انتظار می‌کشیدند. سرفاصله متعارف در سایر خطوط مترو تهران در ساعات پر استفاده، بین ۴ تا ۸ دقیقه است.

موضوع اختلاف میان هزینه‌های اعلام شده احداث خط هفت مترو توسط مدیران شهری نیز چالش برانگیز بوده است. دو رقم ۳ هزار و ۶ هزار میلیارد تومان که به‌عنوان هزینه احداث خط هفت اعلام شده، با یکدیگر اختلاف زیادی دارند که سوال برانگیز است. هر چند از آنجا که هزینه احداث هر کیلومتر خط مترو حدود ۲۲۰ میلیارد تومان است، رقم ۶ هزار میلیارد به واقعیت نزدیک‌تر به نظر می‌رسد، با این حال دو سناریو درباره علت این که مدیرعامل شرکت مترو تهران روی رقم ۳ هزار میلیارد تومان در مراسم افتتاحیه پافشاری کرده، وجود دارد.

نخست این که نیمی از هزینه ساخت به‌صورت تهاتر و در قالب بودجه غیرنقد پرداخت شده که با توجه به درج ردیف‌های غیرنقدی در بودجه



افتتاح ناقص خط ۷ مترو تهران در آخرین روزهای قالبیافت

سبقت غیرمجاز!

روزها بود که بسیاری از تابلوهای تبلیغاتی در سطح شهر از بهره‌برداری خط هفت مترو در خرداد ماه ۹۶ خبر می‌دادند تا اینکه در ۲۲ خرداد ماه، مردم تهران در برنامه زنده تلویزیونی شبکه پنج سیما توانستند شاهد بهره‌برداری از خط هفت مترو باشند، اما ظاهراً آنچه در واقع اتفاق افتاد، افتتاح شتابزده این پروژه به شکل ناقص و ناتمام و پس از ۲۷ ماه تاخیر بود.

در روز افتتاح تقریباً همه سخنرانان در مراسم، اصرار بر بیان این نکته داشتند که اگر هر کس از این پروژه یا پروژه‌های دیگر شهری انتقاد کند اغراض سیاسی دارد؛ تا جایی که شهردار تهران گفت: «برای غیرکارشناسان یا کارشناسانی که با اغراض سیاسی قلم می‌زنند، متأسفم! در شرایط بسیار سخت مالی و تحریم‌ها توانستیم خط هفت مترو را تکمیل کنیم... برخی همواره در برابر این کار با عظمت، انگشت اتهام می‌گیرند، در حالی که وقتی به زندگی این منتقدان نگاه می‌کنیم حتی یک متر هم سازندگی نداشته‌اند. ما به تونل، بزرگراه، زیرگذر و ... احتیاج داریم. آنهایی که می‌گویند پروژه‌های شهری از جمله احداث پل صدر، بدون مطالعه انجام شده، رفتار سیاسی دارند، تصور کنید اگر بزرگراه صدر و نیایش نبود چه می‌شد؟ چطور حاضرید ابتدایی‌ترین موضوعات فنی را زیر سوال ببرید؟»

■ در شرایطی که خطوط فعلی متروی تهران فاقد قطار کافی است، چه اصراری وجود داشت که این خط تنها با استفاده از سه رام قطار به بهره‌برداری برسد؟ با توجه به این که این خط در مسیری پر رفت و آمدی همچون بازار قرار دارد، بهره‌برداری از این خط تنها با ۲۴ واگن، چه اندازه می‌تواند پاسخگوی نیاز شهروندان باشد؟

■ رحمت‌الله حافظی، عضو شورای شهر تهران می‌گوید براساس گزارش‌ها، برای ۲۲ کیلومتر از کل خط، فقط یک هواکش و راه فرار پیش‌بینی شده، اما عضو کمیته حمل و نقل شورای شهر این ادعا را رد می‌کند و تأکید دارد خط ۷ دارای سه هواکش ابتدایی، انتهایی و میانی است و خود قطار نیز مثل پیستون موتور عمل کرده و در تهویه و جابه‌جایی هوا تأثیرگذار است

جای هواکش وجود نداشته باشد غیرممکن است، چراکه هر موضوع در مترو، از طریق ۷ یا ۸ مشاور دنبال می‌شود. اما او قول می‌دهد که موضوع را پیگیری کند و علت را جویا شود. برای این که متهم به سیاسی‌کاری نشویم در ادامه چند سوال اساسی در خصوص این پروژه نیمه‌کاره را مطرح خواهیم کرد:

چرا این خط که در ابتدا قرار بود در سال ۱۳۹۳ افتتاح شود با ۲۷ ماه تأخیر و پس از ده سال در خرداد ۱۳۹۶ و آن هم به‌صورت ناتمام

یکی از مشکلات این خط، واگن‌های قرضی ایستگاه‌های دیگر است.»
افتتاح نمایشی و زود هنگام ۲۲ کیلومتر از خط ۷ مترو توسط شهردار تهران در حالی انجام شده که هیچ واگن جدیدی به شبکه اضافه نشده و قرار است در فاز آزمایشی سه قطار از ناوگان سایر خطوط کسر شود، اما ابراهیمی معتقد است که از ۱۰ قطار برای خط ۷ در زمان افتتاح رونمایی شده که ظاهراً خبری از آنها نیست و حالا اغلب ایستگاه‌ها بدون واگن به بهره‌برداری رسیده‌اند، اگر چه ظاهراً مدیران شهری وعده استفاده از ۲۰ قطار را در خط ۷ داده‌اند که قرار است از سایر خطوط در حال بهره‌برداری تأمین شود.

به گفته ابراهیمی، سیستم کنترلی و چکینگ خط ۷ هم دارای مشکلات زیادی است و اگر حادثه‌ای مشابه مترو طرشت بیفتد که به علت خاموش بودن سیستم کنترلی روی داد، خسارات زیادی وارد می‌شود. علاوه بر اینکه این سیستم باید اتوماتیک باشد، اما دستی انجام می‌شود. رحمت‌الله حافظی، عضو شورای شهر تهران هم تأکید می‌کند که براساس گزارش‌ها، برای ۲۲ کیلومتر از کل خط، فقط یک هواکش و راه فرار پیش‌بینی شده است.

با این حال ابوالفضل قناعتی، عضو کمیته حمل و نقل شورای شهر تهران خلاف این ادعا را دارد. او می‌گوید که مگر می‌شود چنین طرح عظیمی بدون در نظر گرفتن نکات ایمنی و مباحث فنی جلو برود. او تأکید می‌کند خط ۷ دارای هر سه هواکش؛ ابتدایی، انتهایی و میانی است و حتی خود قطار هم مثل پیستون موتور عمل کرده و در تهویه و جابه‌جایی هوا تأثیرگذار است. او همچنین به بازدیدهای مکرر کمیسیون عمران شورا از طرح خط ۷ اشاره کرده و معتقد است که چنین مشکلاتی وجود ندارد. قناعتی معتقد است: «خط ۷ مترو مطابق با استانداردهای روز دنیا ساخته شده است و از منتقدان می‌خواهم زمانی را که صرف انتقادات بی‌اساس می‌کنند صرف پیگیری وصول مطالبات از جمله واگن‌های متروی خط ۷ از دولت کنند.»

اقبال شاکری دیگر عضو شورا هم که از خط ۷ بازدید داشته، می‌گوید که زمان افتتاح به علت همین بحث هواکش‌ها به تعویق افتاد و اینکه

سالانه شهرداری، این احتمال بعید است. طبق سناریوی دوم، مدیریت شهری نیمی از هزینه ساخت مترو را از طریق تسهیلات بانکی تأمین مالی کرده و معادل ۳ هزار میلیارد تومان بر بدهی مدیریت شهری افزوده است، اما از بیان شفاف این موضوع که به معنای بدهکارتر شدن شهرداری در دوره آتی است، خودداری می‌کند. پروژه خط هفت به شیوه EPCF اجرا شده است. در سال ۱۳۹۵ کنسرسیومی تشکیل شد که علاوه بر شرکت سپاسد به عنوان پیمانکار، بانک شهر نیز به عنوان عامل تأمین مالی به این کنسرسیوم اضافه شد و در بحث تأمین مالی پروژه کمک کرد.

واکنش‌ها به افتتاح خط ۷

محسن هاشمی در واکنش به افتتاح خط ۷ مترو تهران توسط شهردار تهران گفته است: «افتتاح زودرس خطوط مترو برای امنیت شهروندان خطرناک است و شهردار جدید تهران در اولین روز کاری خود باید این چنین خطوطی را تعطیل کند.»

در واکنش به این سخنان، سایت خبری «شهر نوشت» وابسته به شهرداری تهران چنین نوشت: «چرا اصلاح‌طلبان نگران اداره پایتخت بعد از قالیباف هستند؟ اگر مترو تهران ایمنی کافی را نداشت خطوط بهره‌برداری شده تاکنون خطرناک شده بود.» این سخنان در حالی است که چندی پیش تصادف شدید قطار در ایستگاه طرشت چندین مصدوم به جا گذاشت. ابراهیمی، کارشناس حمل و نقل مشکلات خط ۷ را مشابه خط ۳ دانسته و یکی از ایرادات اساسی را در این زمینه به «عدم بهره‌برداری کامل از همه ایستگاه‌ها» مربوط می‌داند.

او با بیان اینکه خط ۷ جز در بخش تونل، در زمینه ایستگاه و تجهیزات ناقص است، می‌گوید: «متأسفانه در این خط هم همانند خط ۳، ساختمان هواکش ساخته نشده و این خط از هواکش برخوردار نیست، در حالی که در فاصله بین هر دو ایستگاه باید ۳ هواکش در ابتدا، انتها و قسمت میانی هر ایستگاه وجود داشته باشد. به همین علت هواسازی داخل ایستگاه‌ها و پمپاژ هوا مثل خط یک انجام نمی‌شود و هوای داخل ایستگاه‌ها غبارآلود است. علاوه بر این تجهیزات آتش‌نشانی هم وجود ندارد و البته

■ عبور از تونل توحید و وجود خاک سست، خانه‌های فرسوده و حفره‌های زیرزمینی باعث شده که خط هفت متروی تهران در عمیق‌ترین نقطه ممکن حفر شود. در این مسیر میانگین عمق حفر تونل ۳۰ متر است، اما بعضی از ایستگاه‌ها تا عمق ۴۰ متری حفر شده‌اند از جمله ایستگاه برج میلاد و یا در محدوده تونل توحید و دامپزشکی

کیلومتر خواهد بود، تعداد ایستگاه‌ها نیز در حال حاضر ۲۲ ایستگاه است (در طرح توسعه آن نیز سه ایستگاه پیش‌بینی شده است). کمترین عمق خط ۱۴ متر، بیشترین عمق خط ۵۶ متر، تعداد ایستگاه‌های تبدلی ۶ عدد، تعداد قطار پیش‌بینی شده ۲۰ ست ۸ تایی، بازه زمانی انتظار برای رسیدن قطار ۲ دقیقه، تعداد هواکش‌های میان تونلی ۱۸ عدد و قطر داخلی تونل حفاری شده توسط دستگاه TBM ۸/۱۵ متر. تهران شهری است که در گذشته آب مورد نیاز خود را از طریق قنات و چاه‌ها تامین می‌کرد. همین قنات‌ها است که امروز مشکلات زیادی را برای ساخت مترو ایجاد می‌کنند زیرا هیچ کدام دارای شناسنامه و نقشه مشخصی نیستند. علاوه بر خط هفت در خطوط دیگر نیز این مشکل وجود داشته است. به گفته مهندسانی که احداث خط هفت مترو را انجام می‌دادند، در زمان حفاری، هر روز شاهد نشست‌های زیادی بودند و بیش از نیمی از انرژی آنها صرف نگهداری خیابان‌ها و ساختمان‌های فرسوده این مسیر شده است.

به گفته آنها، در این منطقه ساختمان‌هایی قدیمی وجود دارد که هیچ گونه اصول مهندسی برای ساختشان مورد استفاده قرار نگرفته و برخی حتی فاقد فونداسیون بودند. این خط جنوب شرق شهر را به شمال غرب متصل می‌کند. خط هفت از ورزشگاه تختی آغاز و در امتداد شرق به غرب بزرگراه محلاتی ادامه می‌یابد و بعد از عبور از زیر بزرگراه امام علی وارد خیابان مولوی و قیام می‌شود. از مهمترین خصوصیات این خط عبور از منطقه بازار تهران است. این خط در ادامه از خیابان مولوی وارد میدان محمدیه می‌شود و تا میدان هلال احمر ادامه دارد و از آن جا به سمت شمال تغییر مسیر داده و وارد بریانک در نواب می‌شود. با عبور از زیر بزرگراه نواب و تونل توحید به میدان توحید می‌رسد، در گیشا و چمران تقاطع دارد و سپس به برج میلاد و بیمارستان میلاد می‌رسد و پس از آن با گذر از زیر بزرگراه همت وارد شهرک غرب می‌شود. در ادامه از میدان شهرک غرب به سمت پاک‌نژاد و دادمان می‌رود و در نهایت به میدان کتاب سعادت آباد می‌رسد. برنامه فاز بعد آن توسعه خط هفت به سمت جنت‌آباد است.

از خصوصیات مهم خط هفت تقاطع با خط شش در دو ناحیه، یکی در تقاطع گیشا و دیگری در تقاطع هفده شهریور است. با خط یک در میدان محمدیه، با خط سه در تقاطع مولوی و ولیعصر، با خط دو در ایستگاه شهید نواب صفوی و در نهایت با خط چهار در تقاطع نواب و آزادی (ایستگاه توحید) که نقطه پرمسافر است تلاقی دارد.

خط هفت اولین خط متروی تهران است که کل مسیر آن توسط دو دستگاه TBM حفر شده است. در زمان حفاری با TBM به علت سختی مسیر توقف‌های طولانی به وجود می‌آمد. به عنوان مثال طول هر رینگ برای نگهداری تونل ۱۵۰ سانتیمتر است و معمولاً با نصب هر ۲۰ رینگ، ریزشی در سطح خیابان اتفاق می‌افتاد. برای به حداقل رساندن این موضوع کارشناسان تصمیم گرفتند برای به حداقل رساندن این موضوع ۲۰۰ متر جلوتر از دستگاه حفاری کار تزریق و تحکیم در سطح خیابان‌ها را انجام دهند تا با کمترین خسارت و نشست در خیابان مولوی از آن عبور کنند. در حقیقت کار TBM در خیابان مولوی بسیار پیچیده و پرهزینه اما

یک کار بزرگ و پروژه ملی بود. خط هفت به چند دلیل عمده عمیق‌ترین خط مترو تهران است و عبور از تونل توحید و وجود خاک سست، خانه‌های فرسوده و حفره‌های زیر زمینی باعث شده که در عمیق‌ترین نقطه ممکن حفر شود. در خط هفت میانگین عمق حفر تونل ۳۰ متر است، اما بعضی از ایستگاه‌ها تا عمق ۴۰ متری حفر شده‌اند از جمله ایستگاه برج میلاد و یا در محدوده تونل توحید و نیز محدوده دامپزشکی.

معضل قنات‌های تهران

همانطور که گفته شد، وجود قنات بسیار در مسیر خط هفت که هیچ سازمانی از آن اطلاع نداشته، بسیار مشکل‌ساز بوده است. نقشه قنات‌های مسیر از سازمان قنات گرفته و با بررسی نقشه‌های اولیه مسیر حرکت آنالیز شد، اما مهندسان پروژه می‌گویند در مسیر به قنات‌های جدیدی برخوردند که در نقشه وجود نداشت. ۴۰ سال پیش در محدوده مولوی خندقی وجود داشته که در عمق ۲۰ متری فعلی با خاک دستی پر شده است. در زمان حفاری

افتتاح شد؟ در شرایطی که خطوط مترو تهران فاقد قطار کافی برای پاسخگویی نیاز شهروندان هستند، چه اصراری وجود داشت که این خط تنها با استفاده از سه رام قطار به بهره‌برداری برسد؟ این سه رام در حالی مورد استفاده قرار می‌گیرد که این خط برای ۲۰ ست هشت تایی طراحی شده است، یعنی یک هفتم توان شبکه. همچنین با توجه به این‌که این خط در مسیری پرتقاضا و پرفرت‌وآمد مانند بازار قرار دارد و به گفته مدیران شهری، شمال و جنوب را به هم متصل می‌کند، بهره‌برداری از این خط تنها با ۲۴ واگن، چه اندازه می‌تواند پاسخگوی نیاز شهروندان باشد؟

مشخصات کلی خط هفت

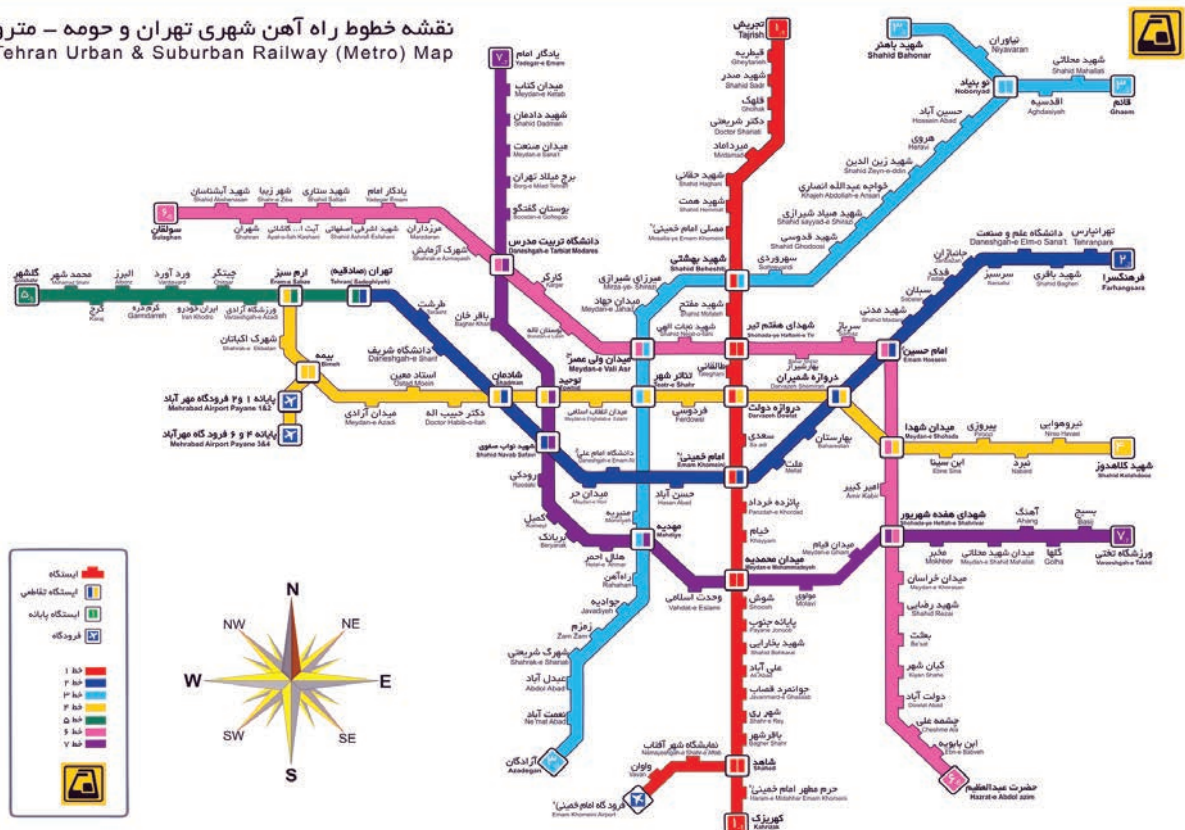
به هر حال به جهت ارج گذاشتن زحمات مهندسان و کارگرانی که روزها و هفته‌ها در این پروژه مشغول به کار بودند در ادامه به تشریح مشخصات فنی و مهندسی این خط خواهیم پرداخت. طول خط هفت، ۲۷ کیلومتر است که با احتساب ۵ کیلومتر طرح توسعه، در مجموع ۳۲

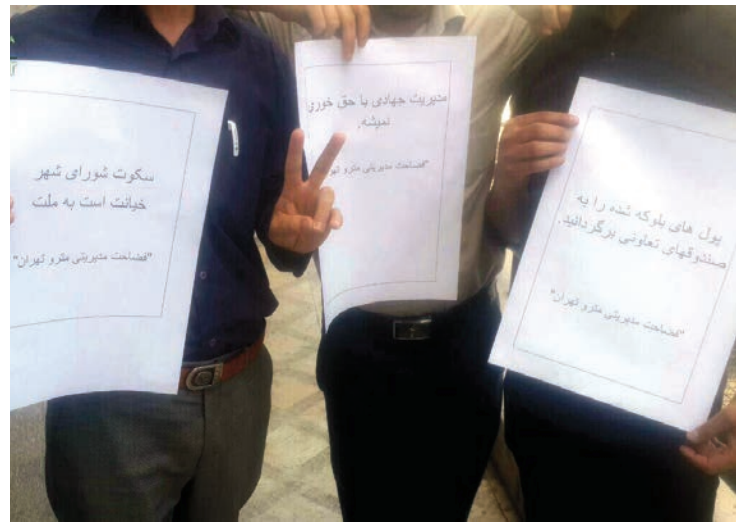
■ قنات‌های شهر تهران مشکلات زیادی را برای ساخت مترو ایجاد کردند زیرا هیچکدام دارای شناسنامه و نقشه مشخصی نیستند. به گفته مهندسانی که احداث خط هفت مترو را انجام داده‌اند، در زمان حفاری، هر روز شاهد نشست‌های زیادی بودند و بیش از نیمی از انرژی آنها صرف نگهداری خیابان‌ها و ساختمان‌های فرسوده این مسیر شد

را از روی سطح دنبال می‌کردند که ببینند به کجا ختم می‌شود. علاوه بر این، کانال‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی با قدمت بالای ۳۰ سال در مسیر وجود داشت که کار جمع‌آوری آب سطحی از شمال تهران به جنوب را انجام می‌داد و به علت فرسودگی شاهد نشست آب از آنها بودند. این مساله باعث شد به دفعات این کانال‌ها را بازسازی و ایزوله کنند تا خطر از محدوده کارگاهی خط مترو دور شود. شهرداری مدعی است با توجه به عمق زیاد این خط و شیب بالای آن در بخش شمالی-جنوبی، سیستم تهویه با بالاترین استانداردها و مطابق با آخرین ویرایش استاندارد NFPA طراحی شده است. این در حالی است که همانطور که پیش‌تر گفته شد عدم تهویه مناسب که منجر به دودگرفتی برخی ایستگاه‌ها می‌شود، مسافران این خط را کلافه کرده است. حتی گفته شده استشمام بوی گچ و سیمان و خاک به قدری غیرقابل تحمل و آزاردهنده است که صدای ماموران و راهوران مترو را هم درآورده و آنها را مجبور به استفاده از ماسک کرده است.

و در عمق ۲۵ متری به دیواره‌ها و ساختمان‌های آجری آن برخورد کردند. ساکنان قدیمی مولوی ادعا کردند که در قدیم شهری در محدوده مولوی بوده که به دلیل سیلاب، مدفون شده است. در حفاری به آثار باقی‌مانده و دیوارهای حیاط آن شهر برخورد کردند که صحت ادعای ساکنان قدیمی در خصوص وجود این شهر را تایید می‌کرد. در خیابان مولوی علاوه بر ساخت مترو، خدمات شهری نیز به آن محدوده ارائه شده است. برای مثال از چهار راه مولوی تا ۱۷ شهریور در محدوده ۵ تا ۶ کیلومتری زیر ساختمان‌های فرسوده به روش تزریق، مقاوم‌سازی شده است. به گفته مهندسان پروژه، با مراجعه به سازمان‌های آب، برق، گاز و حتی مخابرات، تمامی نقشه‌های نواحی مورد نظر دریافت شد، اما در ۶۰ درصد موارد نقشه‌هایی که در اختیار آنها قرار گرفت ناقص بود. در این منطقه به لوله‌های گازی برمی‌خوردند که در نقشه نبود و یا لوله آب‌هایی پیدا کردند که سرگردان بودند و سازمان مورد نظر از آن اطلاع نداشت، بنابراین لوله یا کانال

نقشه خطوط راه آهن شهری تهران و حومه - مترو
Tehran Urban & Suburban Railway (Metro) Map





یکی از معترضان به ترابریان می‌گوید: «متاسفانه از سال ۱۳۹۰ علاوه بر تغییرات مدیریتی پی در پی؛ استخدام‌های بی‌رویه و بی‌ضابطه‌ای انجام شده است که در نتیجه پرسنل شرکت را از ۳ تا ۵ هزار نفر به ۱۳ هزار نفر در همان سال افزایش داده و باعث فربه شدن و در نتیجه زیان‌دهی سیستم شده است. این پرسنل بابت کارهایی که وجود نداشت استخدام شدند و با این که در سال‌های اخیر خطوط مترو تهران افزایش یافته است، اما آن قدر نیرو مازاد داریم که صندلی برای نشستن هم ندارند! متاسفانه خیلی از این نیروها تحصیل کرده نیستند و به دلیل نداشتن مهارت و توانایی نمی‌توانند برای کارهای تخصصی به خدمت گرفته شوند.»

با تجمع‌های صنفی؛ امنیتی برخورد می‌شود

او می‌گوید: «این که تاحالا نتوانسته‌ایم از یک خبرگزاری یک عکاس بیاوریم تا از تجمع‌های ما عکاسی کند همین امنیتی برخورد کردن حراست شرکت است. ما مشکلاتمان را از طریق نمایندگان مجلس شورای اسلامی، شورای شهر تهران، وزارت کار و سازمان بازرسی و دیوان عدالت اداری پیگیری کرده‌ایم و در برخی موارد نتوانسته‌ایم رای هم به نفع خود بگیریم، اما از آن جا که نمی‌خواهند این موضوعات علنی شود، نمی‌گذارند صدای ما به گوش مردم یا مسوولان برسد. به عنوان مثال، سازمان بازرسی کل کشور، در سال ۱۳۹۲ مستنداتی را به شورای شهر تهران ارسال کرد، اما هنوز به نتیجه

استخدام‌های فله‌ای نیروهای غیرمتخصص در متروی تهران
به مشکلات مالی این مجموعه افزوده است

سیاست خلق نان‌خور اضافی!

۲۸ خرداد ماه جمعی از کارکنان شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه در داخل محوطه ساختمان اداری آن در تقاطع (پل کالج) تجمع کردند. آنان به آن چه «مدیریت نادرست مالی» شرکت مترو خواندند و همچنین عدم رسیدگی به مطالبه بازنشستگان، عدم اعمال سختی کار واحدهای دارای شرایط، پرداخت نشدن پاداش‌ها و کارانه، مشکلات صندوق مسکن، صندوق تعاون، قراردادهای سیاحتی و بیمه تکمیلی معترض بودند. از دیگر خواسته‌های تجمع‌کنندگان، مشخص شدن وضعیت فیش‌های حقوقی، واریز به موقع اقساط کسر شده از فیش حقوقی توسط بانک، درخواست برای اعمال شدن حق سختی کار - که به اکثر واحدهای مترو به صورت قانونی باید تعلق بگیرد- و برقراری حق کمک هزینه مسکن بود.

به این بهانه گفت‌وگویی با چند نفر از معترضان انجام دادیم. آنها می‌گویند مشکلات از سال ۱۳۹۰ و با استخدام‌های بی‌رویه در این شرکت شروع شده و سال‌هاست مطالبات و خواسته‌های حداقلی آن از طرف مدیران این شرکت مورد بی‌توجهی قرار می‌گیرد. برای حفظ امنیت شغلی مصاحبه‌شوندگان از ذکر نام آنان معذور هستیم. متاسفانه هیچ یک از مدیران شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه نیز حاضر به پاسخگویی به خبرنگار ترابریان نبودند و آن را موضوعی خانوادگی و کوچک می‌دانستند.



■ یکی از معترضان: ما مشکلی با استخدام کارمندان جدید نداریم، اما نیروهای جدید تخصص کافی ندارند، بعضی زیردیپلم هستند و برخی هم سن بالای ۴۰ سال دارند؛ آن وقت به دلیل بعضی ارتباطات، در مشاغل حساسی مانند رییس بخش، سرپرست و رییس ایستگاه به کار گمارده شده‌اند

■ ... از سال ۹۰، علاوه بر تغییرات مدیریتی پی در پی؛ استخدام‌های بی‌رویه و بی‌ضابطه‌ای انجام شده که در نتیجه پرسنل شرکت را از ۳ تا ۵ هزار نفر به ۱۳ هزار نفر در همان سال افزایش داده و باعث زیان‌دهی سیستم شده است. آن قدر نیروی مازاد داریم که حتی صندلی برای نشستن هم ندارند!

و رسید ما همان فیش حقوقی بود که مربوط به چهار ماه قبل است، اما هنوز هم از حقوق ما کسر می‌شود؛ بدون آن که در جایی درج شود. مساله این است که وقتی نمایندگان مسکن که در این تجمع هم حضور دارند، اسامی پرسنل را برای دریافت وام ارائه می‌کنند، شرکت وام نمی‌دهد.»

یکی از کارکنان شرکت مترو مدعی است: «حتی در فیش حقوقی مشکلاتی داریم. برخی از کارمندان از جمله من، از سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۳ معوقه داریم که در فیش حقوقی ذکر نشده، در پاره‌ای از موارد در فیش حقوقی ذکر شده، اما به حساب واریز نشده است و یا گاهی فیش حقوقی یک مبلغ است، اما بعد از واریز، مبلغ آن تغییر کرده و افزایش می‌یابد تا بگویند معوقه‌ها پرداخت شده است در صورتی که این گونه نیست.»

معارض دیگری می‌گوید: «کارت خریدی به نام پارسیان داریم که به عنوان مزایای غیر نقدی محسوب می‌شود و در مناسبت‌های مختلف از طرف شهرداری تهران شارژ می‌شود، هزینه طبق پروتکل شهرداری به حساب شرکت بهره‌برداری واریز می‌شود، اما به حساب کارکنان واریز نمی‌شود و حتی گاهی بن‌هایی هم که شهرداری می‌دهد به پرسنل داده نمی‌شود. قبل از سال ۱۳۹۱ سالی دو بار کارانه می‌گرفتیم یعنی دو برج حقوق دریافت می‌کردیم که الان تبدیل شد به یک ماه. الان ما چند کارانه از شرکت طلب داریم، اما کماکان پرداخت نشده است.»

به گفته او «حتی بازرسی کل کشور در شرکت بهره‌برداری مترو طی مدت چند ماه تمامی

مشخصی نرسیده است.» او اضافه می‌کند: «ما مشکلی با استخدام کارمندان جدید نداریم، اما مساله این است که نیروهای جدید تخصص کافی ندارند، بعضی حتی زیردیپلم هستند و برخی هم سن بالای ۴۰ سال دارند؛ آن وقت به دلیل بعضی ارتباطات، در مشاغل حساسی هم مانند رییس بخش، سرپرست و رییس ایستگاه به کار گمارده شده‌اند. این موضوعات انگیزه‌ها را کاهش داده، با بروز اشتباهات مکرر و ناخواسته، جان مسافران را تحت تاثیر قرار می‌دهد و سیستم را دچار چالش و هزینه‌های اضافی می‌کند.»

یکی دیگر از معترضان نیز می‌گوید: «از فیش حقوقی پرسنل بابت بیمه تکمیلی مبلغی کسر می‌شود ولی بیمه تکمیلی هزینه‌ای پرداخت نمی‌کند چون شرکت، هزینه‌ها را به بیمه تکمیلی نمی‌پردازد، این مشکل از سال ۱۳۹۰ به وجود آمده و به همین دلیل هر سال بیمه تکمیلی ما عوض می‌شود.»

او به مشکل مسکن کارکنان اشاره می‌کند: «شرکت بهره‌برداری یک صندوق مسکن دارد که از زمان آقای ربیعی و هاشمی روسای پیشین مترو شهر تهران تشکیل شده است و نزدیک به ۲۰ میلیارد تومان ذخیره دارد. پرسنل خودشان پول می‌گذاشتند و به نوبت وام می‌گرفتند. اما از آن جایی که شرکت زیانده است، نمی‌تواند پول پرسنل را تقبل کند. در این صندوق هر پرسنل نزدیک به ۴ میلیون ذخیره دارد. در گذشته در فیش حقوقی ذکر می‌شد، اما الان ما هیچ مدرکی نداریم که شرکت چهار میلیون از حقوق ما را بابت صندوق مسکن کم کرده است. صندوق اعلام می‌کند که باید رسید داشته باشید

■ ... از فیش حقوقی پرسنل بابت بیمه تکمیلی مبلغی کسر می‌شود، ولی بیمه تکمیلی، هزینه‌ای پرداخت نمی‌کند، چون شرکت، هزینه‌ها را به بیمه نمی‌پردازد، این مشکل از سال ۱۳۹۰ به وجود آمده و به همین دلیل هر سال بیمه تکمیلی ما عوض می‌شود

■ ... کارت خرید پاریس به عنوان مزایای غیرنقدی در مناسبت‌های مختلف از طرف شهرداری تهران شارژ و هزینه آن به حساب شرکت بهره‌برداری واریز می‌شود، اما به حساب کارکنان واریز نمی‌شود و حتی گاهی بن‌هایی را هم که شهرداری می‌دهد به پرسنل نمی‌دهند

مدارک تخلفات را لیست کرد و به شورای شهر ارائه داد و این تخلفات در شورای شهر هم مطرح شد ولی به نظر با ساده‌انگاری از کنار آن گذشتند. با این شرایط باید روز به روز شاهد حوادث بیشتری در مترو باشیم. در این شغل جدا از این که با فشار عصبی مواجه هستیم، ساعت کار نیز زیاد است چون قانون سختی کار به درستی اعمال نمی‌شود.

طبق قانون کار سن بازنشستگی و مزایای سختی کار به افرادی که ۲۰ متر زیر زمین، داخل تونل، جای تاریک و آلوده کار می‌کنند تعلق می‌گیرد. اما راهبران مترو می‌گویند سختی کار مورد توجه مدیران مترو نیست و هیچ قانون خاصی برای سختی کار راهبران مترو وجود ندارد ... با محجوب نماینده مجلس و سرخو و حافظی نماینده شورای شهر تهران صحبت کرده‌ایم. سرخو وعده‌هایی داد و نامه‌نگاری‌هایی انجام داد که هنوز به نتیجه نرسیده است. نزدیک به ۱۳ هزار نفر پرسنل رسمی این شرکت حتی یک تشکل صنفی، یا نماینده کارگری و شورای اسلامی کار ندارند و همه چیز دست کارفرما است و ما هیچ اختیاری نداریم.

یکی از راهبران در خط چهار از آلودگی و استرس کار می‌گوید: «به علت آلودگی محیطی در تونل مترو که پر از ماده‌ای بسیار سرطان‌زا به نام آزبست است و نیز محیط تونل که پر از براده‌های ریل است باید روزانه به ما شیر بدهند. در گذشته به راهبرها صبحانه می‌دادند که همراه با آن شیر هم بود که پس از مدتی بسته صبحانه قطع شد، اما به تازگی فقط به افرادی که شیفت صبح هستند یک نان لواش و مقداری پنیر می‌دهند و بسته شیر هم به طور کامل قطع شده است.»

این راهبر اضافه می‌کند که موضوع سختی کار به مجلس رفته و تصویب شده است. اما شرکت مترو می‌گوید چون بار مالی زیادی دارد، بیمه تامین اجتماعی هزینه آن را قبول نمی‌کند!

او می‌گوید: «آسیب‌های داخل تونل بسیار زیاد است. ریل زرد رنگ وسط، که به ریل سوم معروف است ۷۵۰ ولت دی.سی برق دارد، پس به صورت دائم راهبرها داخل میدان مغناطیسی هستند. آلودگی هوا بسیار زیاد است، وقتی که ترمز می‌گیریم حدود ۵۶ عدد لنت همزمان درگیر می‌شوند و حجم بسیار بالایی آزبست در هوا متصاعد می‌شود. فقط زمانی که مدیران

برای بازدید از خط می‌آیند تونل را می‌شورند. هر مسیر فقط هفت یا هشت دستگاه تهویه دارد که بعضی از آن‌ها کار نمی‌کنند. طبق قانون همه ایستگاه‌ها باید هواساز داشته باشد ولی در این خط بعضی از ایستگاه‌های هواساز ندارد.» یکی دیگر از معترضان می‌گوید: «تمامی ارگان‌ها و سازمان‌ها دارای واحد امور رفاهی کارکنان خود هستند، ولی واحد رفاهی مترو امکانات لازم در اختیار کارکنان خود نمی‌گذارد، بعضی همکاران ما چند سال پیش به مشهد رفتند ولی تا پنج یا شش سال دیگر نمی‌توانند به مشهد بروند چرا؟ چون پرسنل زیاد است. نزدیک ۱۳۰۰ راهبر در تهران مشغول به کار هستند.»

استراحت نمی‌کنیم تا خرج زندگی را تامین کنیم

حرف‌های یکی دیگر از راهبران نیز شنیدنی است: «اتاق راهبر باید کاملاً ایزوله باشد اما گاهی اوقات حتی شیشه در اتاق راهبر را با چسب چسبانده‌اند! کابین باید کاملاً ایزوله باشد اما آن‌قدر کار کرده است که از حالت ایزوله خارج شده است. صندلی که راننده روی آن نشسته است، اصلش ساخت شرکت "گرامر" آلمان بوده است اما این‌جا مدل ایرانی آن را ساخته‌اند که ۱۰ درصد آن صندلی خارجی هم کیفیت ندارد. همکاران ما گردن درد دارند، ستون فقراتشان مشکل دارد، زانوهایشان مشکل دارد. متأسفانه هواکش اکثر کابین‌ها یک فن است که فقط صدا دارد و بادی که تولید می‌کند هوای تازه نیست. این کار بین‌المللی است اما ما ایرانی‌وار جلو می‌بریم. همکاران ما در استرالیا به پول ما حدود ۲۰ میلیون تومان درآمد دارند یا در کشور امارات هم وضعیت شغلی مناسبی دارند. در حالی که در این‌جا علاوه بر حقوق پایین حتی گواهینامه‌های خیلی از راهبرها را هم تحویلشان نمی‌دهند که مبادا در کشور دیگری مشغول به کار شوند!»

او می‌گوید: «به صورت شیفتی کار می‌کنیم؛ دو روز، روز کار هستیم و دو روز بعد از ظهر کار و دو روز هم آزاد هستیم. اما دو روز مرخصی را هم مجبوریم بباییم، چون حقوق دریافتی راهبرها پایین است. با اضافه کار ۱۲۰ ساعت بدون حتی یک ساعت مرخصی در ماه بین دو میلیون و ۵۰۰ هزار تومان تا سه میلیون تومان

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

(ترانشیپ 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،

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (۵ خط)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷-۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰

info@btkrango.com

آزمون استخدامی و مصاحبه علمی و رعایت مفاد آیین نامه استخدامی شرکت بهره برداری مترو جذب شده‌اند.

وی با بیان اینکه شرکت مترو دارای آیین نامه استخدامی است و باید بر اساس آیین نامه اقدام می‌شود، تاکید کرد: «در طبقه بندی مشاغل این شرکت، سه گروه اضافه به برخی افراد داده شد که توضیح و محل قانونی ندارد.»

همچنین در جلسه سید و پنجاه و دوم شورای شهر در گزارش سازمان بازرسی کل کشور، استخدام‌های سال ۱۳۹۲ شرکت بهره برداری مترو در شورا بررسی شد. در این جلسه علیرضا دبیر، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه در واکنش به گزارش معاون شهردار در خصوص استخدام‌های مترو با بیان اینکه بر اساس قانون باید شهرداری سالانه چهار درصد تعدیل نیرو داشته باشد گفت: «به نظر می‌رسد در بحث استخدام‌ها باید کمیته‌ای تشکیل شود تا صحت و سقم آن مشخص شود و مشخص شود چه کسانی استخدام شده‌اند و در چه شرکت و سازمان‌هایی به کار گرفته شده‌اند.»

محسن سرخو، رئیس کمیته حمل و نقل نیز در خصوص استخدام در شرکت بهره برداری مترو با بیان این که استخدام‌های فله‌ای در یک مقطع زمانی معین انجام شد افزود: «پس از آن که این اتفاق افتاد و در جلسات مختلف کمیته حمل و نقل پس از بررسی‌های مختلف جمع بندی شد که استخدام در مترو ممنوع شود، ضمن اینکه قرار شد این افراد را طی دوره‌های آموزشی برای به کارگیری در سایر خطوط آموزش دهند.»

وی با بیان این که استخدام‌های فله‌ای در سال ۱۳۹۲ بوده است، گفت: «علاوه بر این تبعیض در پرداخت‌ها همچون ایاب و ذهاب و ... و عدم دریافت مزایای یکسان باعث نارضایتی و ایجاد احساس تبعیض بین پرسنل شده است.»

وی با بیان این که در استخدام‌های سال ۱۳۹۲ با اسم و مشخصات می‌توانم بگویم که چه افرادی نباید استخدام می‌شدند، گفت: «فرزند هنرپیشه معروف و یا دو فرزند مدیرکل یکی از سازمان‌ها که در فعالیتهای انتخاباتی نیز حضور داشته، جذب مترو شده و بدون طبقه بندی مشاغل بعد از دو ماه حکم ریاست گرفته‌اند؛ باید بگویم این مسائل است که باعث سرخورگی پرسنل می‌شود و باید فکری به حال آن کرد.»

در یافت ماهانه داریم. اگر آن دو روز آزاد را سر کار نیایم و اضافه کاری پر نشود حقوق دریافتی راهبرها می‌شود حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار تومان. اگر بخواهیم مرخصی بگیریم حتما باید کسی را جای خود بگذاریم.»

این راهبر اضافه می‌کند: «در قانون آمده که راهبران مترو باید حق جذب هم داشته باشند. حق جذب برای کارهایی است که اگر از آن اخراج شوی جای دیگری نمی‌توانی مشغول به کار شوی و این حق جذب رقمی حدود ده تا ۱۵ درصد پایه حقوق است، اما مدت‌ها است که دیگر آن‌را به راهبران پرداخت نمی‌کنند.»

یکی از معترضان به موضوع خودکشی در مترو و استرس روحی که به کارکنان وارد می‌شود اشاره می‌کند: «پارسال یکی از همکاران وقتی وارد ایستگاه می‌شود دختری خود را زیر قطار می‌اندازد، اما کشته نمی‌شود و همان موقع سینه‌خیز از زیر ریل می‌آید بالا و به راننده می‌گوید نگران نباش من زنده‌ام! راهبر بنده خدا فکر می‌کند روح دختره است! ببینید چه فشاری به این راهبر وارد می‌شود. وقتی آن راهبر درخواست مرخصی و سفر به مشهد می‌دهد، می‌گویند چون آن دختر کشته نشده به تو سفر تعلق نمی‌گیرد! راهبر می‌گوید استرس این حادثه که به من وارد شده است. سرانجام با پیگیری‌های زیاد توانست سه روز به مشهد برود.»

استخدام ۴۲۰۰ نفر بدون برگزاری آزمون استخدامی

اظهارات بعضی از اعضای شورای شهر بر ادعاهای کارکنان معترض صحنه می‌گذارد. رئیس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران، با بیان اینکه ۴۲۰۰ نفر در شرکت مترو بدون برگزاری آزمون و مصاحبه استخدام شده‌اند، می‌گوید: «از تیرماه سال ۱۳۹۲ تغییرات وسیعی در حوزه معاونان و مدیران شرکت بهره برداری مترو ایجاد شده به نحوی که در برخی موارد افراد غیرمتخصص و دارای مدرک تحصیلی غیرمرتبط جایگزین افراد متخصص و با تجربه شده‌اند.»

رحمت‌اله حافظی اعلام کرد: «در بند ۲ گزارش یکی از نهادهای نظارتی در خرداد سال ۱۳۹۳ آمده است که تعداد ۴۲۰۰ نفر بدون برگزاری هرگونه



در ایران هیچ موسسه اختصاصی برای رتبه‌بندی و امتیازدهی به وضعیت ایمنی خودروها وجود ندارد و آمارهای منتشر شده نیز آنچنان موثق نیستند و نمی‌توان با اطمینان کامل به آنها رجوع کرد. با این شرایط دو راه پیش روی خریداران قرار می‌گیرد؛ یکی اعتماد به تجربیات شخصی سایر رانندگان است و دیگری توجه به امتیازات کسب شده از سوی خودروها در موسسات معتبر تست ایمنی.

در این گزارش که توسط دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تهیه شده، ایمنی خودروهای ساخت داخل به خصوص خودروهای تولید مشترک در قراردادهای جدید صنعت خودروسازی کشور، براساس معیارهای موسسات بین‌المللی شناخته‌شده از جمله NCAP مورد بررسی قرار گرفته است. گفتنی است که حداقل امتیاز یک ستاره و حداکثر ۵ ستاره است. امتیاز کمتر از سه ستاره بیانگر این است که ایمنی خودرو بسیار مناسب نیست.

ارزیابی ایمنی خودروهای ساخت داخل و تولید مشترک
در قراردادهای جدید صنعت خودروسازی کشور

محک ایمنی

تهیه و تدوین: سعید شجاعی

است. فیلم تست تصادف این خودرو نشان می‌دهد در خودرو هنگام تست، باز می‌شود و ستون‌های سقف هم تاب بر می‌دارد که نشان می‌دهد وضعیت ایمنی خودرو مناسب نیست و احتمالاً به سختی بتواند دو ستاره ایمنی را به دست آورد.



۵- **تندر ۹۰:** سطح ایمنی تندر ۹۰ در سطح مناسبی قرار دارد و توانسته است سه ستاره ایمنی را به خود اختصاص دهد. قطعات داخلی تندر ۹۰، طوری طراحی شده که هنگام تصادف فشرده شود. همچنین از آنجا که مخزن سوخت در کف خودرو و به دور از کمک فنرها قرار گرفته، اگر تصادف از عقب رخ بدهد، احتمال کمی برای سوراخ شدن آن توسط اجزای کمک فنر وجود دارد. وجود یک میله عرضی در پشت صندلی عقب، خطر ورود اشیا از صندوق عقب به کابین را محدود می‌کند. ضمناً ساختار لانه زنبوری داشبورد که از پلی‌پرویلین جاذب نیرو ساخته شده، در اثر ضربه از جلو، خطر آسیب به زانو را کاهش می‌دهد.



۶- **پژو پارس:** یکی از مهمترین نقص‌هایی که خودروی پژو پارس دارد و می‌تواند راننده را مورد خطر جانی نیز قرار دهد، این است که در تصادف، میل فرمان و پدال‌ها به داخل اتاق خودرو وارد شده و احتمال آسیب به سرنشینان زیاد است. البته قسمت‌های زیرین خودرو مثل شاسی و قسمت زیرین کلاف بدنه، مقاومت خوبی دارند، ولی قسمت‌های بالایی بدنه چندان از استحکام برخوردار نبوده و می‌تواند هنگام واژگونی خودرو به سرنشینان آسیب وارد کند. البته این خودرو از نظر هندلینگ تعادل خوبی دارد. پژو پارس با توجه به پلت‌فرم مشابه با خودرو ۴۰۵ احتمالاً به سختی می‌تواند حائز سه ستاره از موسسه EuroNCAP شود.



۷- **زانتیا:** زانتیا هم یکی از همان خودروهای پرطرفدار در ایران است که با وجود این‌که ظاهرش کاملاً محکم به نظر می‌رسد؛ در آزمایش تصادف، تنها یک و نیم ستاره دریافت کرده که به نسبت قیمت و اندازه‌اش به هیچ وجه امتیاز خوبی محسوب نمی‌شود. با وجود این‌که وجود کیسه هوا در این خودرو، میزان تلفات و خسارات را کاهش می‌دهد، اما با این حال شاسی خودرو خم می‌شود و حتی ستون خودرو تاب بر می‌دارد. یکی از مهمترین نقاط ضعف



۱- **پراید:** در نتایج تست موسسه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا، خودرو پراید بدترین خودرو سواری شناخته شده که می‌تواند جان سرنشینانش را به طرز وحشتناکی به خطر بیندازد. پراید در تست تصادف، دچار انحراف شدید در ستون، درب‌ها و سقف می‌شود. کابین سرنشینان تاب برمی‌دارد، در خودرو باز می‌شود و داشبورد هم صدمه شدید به پای راننده می‌زند. جلوی خودرو به شکلی جمع می‌شود که بسیاری از قطعات کاپوت مانند موتور هم در تصادف شدید وارد کابین می‌شود. در تست تصادف، خودروی پراید به سختی امتیاز ۲ ستاره از ۵ ستاره را به خود اختصاص می‌دهد.



۲- **پژو ۲۰۶:** خودرو پژو ۲۰۶ از نظر ایمنی، سه ستاره از پنج ستاره موسسه EuroNCAP را گرفته است. از جمله ویژگی‌های ایمنی پژو ۲۰۶ این است که در هنگام وقوع سانحه رانندگی و تخریب کاپوت خودرو، جابه‌جایی موتور به سمت داخل کابین نبوده و به سمت زمین (پایین) جابه‌جا می‌شود و در نتیجه به راننده و سرنشین کنارش آسیب وارد نمی‌کند.



۳- **سمند:** تست تصادف سمند به دلیل بومی بودن آن، توسط موسسات معتبر اروپایی و آمریکایی انجام نگرفته؛ اما چون پلت‌فرم این خودرو شبیه پژو ۴۰۵ است، احتمالاً اگر مورد تست موسسه EuroNCAP قرار گیرد، به سختی حائز سه ستاره خواهد شد. تست تصادف سمند در شرکت مایر انگلستان انجام شده و در این تست، سقف سمند تاخورد (خمیدگی به داخل اتاق) و نیز رکاب باعث شکستگی پای آدمک تست شده است. ایربگ آن به موقع کار کرده و خوشبختانه به خاطر این‌که وزن عقب و جلوی سمند متناسب است، حین تصادف عقب، خودرو بلند نمی‌شود. سالم ماندن ستون‌ها و خرد نشدن شیشه‌های جلو، موجب شده سمند از سوی شرکت انگلیسی مایر، استانداردهای ایمنی را کسب کند.



۴- **تیبا:** تیبا که ترکیبی از ریو و پراید است نیز مورد تست تصادف قرار گرفته

از سرنشین بزرگسال داشته است. این خودرو از تجهیزات ایمنی همچون کنترل پایداری الکتریکی (ESC) یادآور کمربند ایمنی و سیستم محدودکننده سرعت برخوردار است، اما تجهیزاتی همچون ترمز بحرانی (AEB)، سیستم‌های کمک راننده در حفظ مسیر حرکت (System Assist Lane) در آن تعبیه نشده است.

پژو ۲۰۸ ساخت برزیل در تست LatinNCAP عملکرد بسیار ضعیفی در تست جانبی داشته و از طرفی تنها توانسته سه ستاره برای حفاظت از خردسال و چهار ستاره برای حفاظت از بزرگسال کسب کند. براساس نتایج این تست، متوسط ستاره‌های کسب شده توسط محصولات پژو در آمریکای لاتین از سال ۲۰۱۰ میلادی تاکنون برای حفاظت از بزرگسالان و کودکان زیر سه ستاره (۲/۳ ستاره) بوده است.



۱۲- پژو ۲۰۰۸: این خودرو به لحاظ ساختار تقریباً با پژو ۲۰۸ یکسان و در کلاس خودروهای سوپرمینی است. این خودرو توانسته از نظر سطح ایمنی پنج ستاره را از موسسه EuroNCAP دریافت کند. با توجه به وجود ایربگ‌های جلو و ایربگ‌های جانبی بدن (بالاتنه بدون لگن) و سر برای راننده و سرنشین جلو، بهترین عملکرد را در حفاظت از سرنشین بزرگسال داشته است به گونه‌ای که در تصادف از روبرو تنها ضربه بسیار اندکی به قفسه سینه و ساق پای راننده وارد شده است و همچنین در تصادف از عقب، ضربه کمی به گردن راننده وارد شده است.

از طرف دیگر در بخش حفاظت از عابر پیاده هم عملکرد مناسبی داشته؛ به گونه‌ای که تنها کناره و پایین شیشه جلوی خودرو عملکرد نسبتاً پایینی داشته و بقیه قطعات با ایمنی بالا، در تست مورد نظر نمره قبولی گرفته‌اند. همچنین این خودرو با داشتن تجهیزات ایمنی همچون کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، یادآور کمربند ایمنی، سیستم محدودکننده سرعت و دوربین عقب، توانسته همه پنج ستاره سطح ایمنی را کسب کند. از نقاط ضعف این خودرو این است که مجهز به ترمز بحرانی خودکار (AEB) و سیستم‌های کمک راننده در حفظ مسیر حرکت (Lane Assist System) نیست.



۱۳- پژو ۳۰۱: این ماشین به لحاظ ساختار تقریباً با سیتروئن سی - الیزه (Citroen C- Elysee) یکسان است. این خودرو در کلاس خودروهای خانوادگی کوچک است. پژو ۳۰۱ به لحاظ سطح ایمنی، سه ستاره را از موسسه EuroNCAP دریافت کرده است. این خودرو علیرغم دارا بودن ایربگ‌های جلو، جانبی بالاتنه و سر برای راننده و سرنشین جلو، نتوانسته در

زانتیا تصادف از بغل است که اگر چنین اتفاقی بیفتد، بیشترین آسیب را هم به خودرو و هم به سرنشین‌ها وارد خواهد کرد و بالاتنه و پاهای راننده حین تصادف بیشترین احتمال آسیب را خواهند داشت. این خودرو زمانی وارد بازار ایران شد که تولیدش در اروپا به علت ضعف ایمنی، متوقف شده بود.



۸- رنو مگان: در تست تصادف، شاسی این خودرو انحرافی پیدا نکرد و ستون‌هایش دچار خمیدگی شدید نشده است. ترمزها هم از سیستم ضدقفل و توزیع الکترونیکی نیروی ترمز در چرخ بهره می‌برند که در مواقع اضطراری، عملکرد خوبی از خود نشان می‌دهند. کیسه‌های هوا هم در این خودرو نقش خود را به خوبی بازی می‌کنند. رنو مگان دارای امتیاز ایمنی ۴ از ۵ است.



۹- مزدا ۳: مزدا ۳ هم مانند مگان ایمنی خوبی دارد. کیسه‌های هوایی که برای راننده و سرنشین‌ها و همچنین کیسه‌های جانبی تعبیه شده، یکی از مهمترین علت‌های بالا رفتن امتیاز آن از نظر سطح ایمنی است. مزدا ۳ توانسته است چهار ستاره ایمنی را به خود اختصاص دهد.



۱۰- سوناتا: این ماشین توانسته از نظر سطح ایمنی چهار ستاره را از موسسه EuroNCAP دریافت کند. سوناتا نیز مهمترین امتیازش به خاطر کیسه‌های هواست. از نظر احتمال آسیب ندیدن سر، گردن و قفسه سینه حین تصادف، در سطح متوسط گزارش شده، اما از نظر سطح ایمنی پا و زانو در سطح خوبی قرار دارد.



۱۱- پژو ۲۰۸: این خودرو که در کلاس خودروهای سوپرمینی است، توانسته از نظر سطح ایمنی پنج ستاره را از موسسه EuroNCAP دریافت کند. این خودرو با داشتن ایربگ‌های جلو و ایربگ‌های جانبی بالاتنه و جانبی سر، برای راننده سرنشین جلو بهترین عملکرد (۸۸ درصد) را در حفاظت

■ بررسی‌ها نشان می‌دهد هیچ‌کدام از خودروهای تولید داخل با قیمت زیر ۵۰ میلیون تومان، دارای امنیت بالایی نیستند (بالا تر از سه ستاره ایمنی)؛ به‌عنوان مثال خودروهای پژو ۲۰۶، سمند (با فرض پلت‌فرم یکسان با پژو ۴۰۵)، تندر ۹۰ و پژو پارس از نظر ایمنی موسسه EuroNCAP می‌توانند در سطح سه ستاره قرار گیرند

■ از بین خودروهایی که قرار است براساس قراردادهای جدید شرکت‌های ایران خودرو و سایپا با شرکت پژو سیتروئن، در داخل کشور تولید شوند، پژو ۲۰۸ و ۲۰۰۸ از نظر ایمنی بالاترین سطح یعنی پنج ستاره را از موسسه EuroNCAP دریافت کرده‌اند. البته پژو ۲۰۸ ساخت برزیل، عملکرد ضعیفی در تست جانبی داشته و توانسته تنها سه ستاره از موسسه LatinNCAP دریافت کند

با مانع سخت از روبه‌رو، میزان حفاظت از قفسه سینه و گردن راننده و مسافر عقب، کافی بوده است. سیتروئن C3 بیشترین امتیاز را در تست تصادف جانبی به‌دست آورده و همه اعضای بحرانی بدن در سلامت مانده‌اند. این خودرو سیستم ترمز بحرانی خودکار ندارد. طبق نتایج به‌دست آمده از تست LatinNCAP، متوسط ستاره‌های کسب شده توسط محصولات سیتروئن در آمریکای لاتین از سال ۲۰۱۰ میلادی تاکنون برای حفاظت از بزرگسالان ۴ ستاره و برای حفاظت از کودکان ۲ ستاره بوده است.

سطح ایمنی خودروهای چینی



۱- MVM 110: در تست LatinNCAP خودروی MVM 110 نتوانسته هیچ ستاره‌ای دریافت کند. در تست صورت گرفته مشخص شده علاوه بر اینکه سقف آن خم می‌شود، درهای آن باز شده و احتمال اینکه سرنشین‌ها به بیرون خودرو پرتاب شوند افزایش می‌یابد. علاوه بر

حفاظت از سرنشین بزرگسال، عملکردی در سطح پژو ۲۰۰۸ و ۲۰۸ داشته باشد؛ به‌گونه‌ای که در تصادف روبه‌رو به نواحی قفسه سینه و پایین تنه راننده به میزان کمی ضربه وارد می‌شود. همچنین در تصادف جانبی، ضربه شدیدی به بالاتنه (قفسه سینه) راننده و در تصادف از عقب به گردن سرنشین ردیف پشتی ماشین، وارد می‌شود. از نقاط ضعف این ماشین عملکرد بسیار پایین آن در تجهیزات ایمنی است و هیچ‌کدام از سیستم‌های ترمز بحرانی خودکار (AEB) و سیستم‌های کمک راننده برای حفظ مسیر حرکت خودرو و سیستم محدودکننده سرعت را ندارد.



۱۴- رنو کوئید: رنو کوئید که به تازگی در سبد خودروهای ایرانی جای گرفته است و قرار است جای پرآید را بگیرد، از نظر ایمنی وضعیت چندان مطلوبی ندارد. در سال ۲۰۱۵، تست تصادف رنو کوئید ساخته شده برای هندوستان که شامل یک کیسه هوا برای راننده بود، در تست تصادف هیچ ستاره‌ای دریافت نکرد. پس از به‌دست آمدن نتیجه تست، شرکت رنو این خودرو را تقویت و شاسی آن را اصلاح کرد. در نسخه صادراتی رنو کوئید به برزیل، شاسی خودرو و تجهیزات ایمنی آن نسبت به هندوستان بهبود یافته و پیش‌بینی می‌شود در صورت تست این خودرو با طراحی جدید، حداکثر بتواند یک ستاره ایمنی را کسب کند.

دو نمونه از آن مورد تست قرار گرفته؛ یکی با ایربگ و دیگری بدون ایربگ، که در هر دو مورد تنها توانسته برای حفاظت از کودک دو ستاره دریافت کند، اما برای حفاظت از بزرگسال موفق به دریافت هیچ ستاره‌ای نشده است. در نمونه بدون ایربگ ضربات شدیدی به سر و قفسه سینه راننده و همچنین در حال نمونه با ایربگ نیز ضربات شدیدی به سینه و بالاتنه وارد می‌شود. در حال حاضر سؤال مهمی که درخصوص ایمنی این خودرو در داخل وجود دارد، این است که تولید داخل این خودرو از کدام نوع طراحی بهره می‌برد.



۱۵- سیتروئن C3: این ماشین در کلاس سوپرمینی است و از نظر سطح ایمنی، چهار ستاره را از موسسه EuroNCAP دریافت کرده است. این ماشین دارای ایربگ سر برای راننده و سرنشین‌های جلو و عقب و ایربگ جانبی بالاتنه برای راننده و سرنشین جلو است. در این ماشین تجهیزات ایمنی همچون یادآور کمربند ایمنی برای راننده و سرنشینان جلو و عقب و سیستم محدودکننده سرعت و سیستم کمک راننده برای حفظ مسیر حرکت خودرو وجود دارد. در تست تصادف از روبه‌رو، سرنشینان در سلامت باقی مانده‌اند. در تصادف

پژو ۲۰۰۸*	ستاره ۵	تندر ۹۰	ستاره ۳
سیتروئن C۳*	ستاره ۴	پژو پارس	ستاره ۳
مزد ۳	ستاره ۴	سمند	ستاره ۳
رنو مگان	ستاره ۴	پراید	ستاره ۲
پژو ۳۰۱*	ستاره ۳	تیبا	ستاره ۲
سیتروئن سی-الیزه (C-Elysee)	ستاره ۳	رنو کوئید	صفر ستاره

* خودروهایی که طبق قراردادهای جدید شرکت‌های ایران خودرو و سایپا با شرکت پژو سیتروئن در داخل کشور تولید خواهند شد.
* خودروهای دارای درجه ایمنی کمتر از سه ستاره، ایمن محسوب نمی‌شوند.

جدول ۲- میانگین ستاره‌های کسب شده چند خودروی چینی براساس تست موسسه LatinNCAP از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵

نوع خودرو	تعداد ستاره برای حفاظت از کودکان	تعداد ستاره برای حفاظت از بزرگسالان	تعداد ستاره برای سطح ایمنی کلی*
جک (Jac)	۲ ستاره	۱ ستاره	۱ ستاره
جیلی (Geely)	۲ ستاره	صفر ستاره	صفر ستاره
لیفان (lifan)	صفر ستاره	صفر ستاره	صفر ستاره
چری (chery)	صفر ستاره	صفر ستاره	صفر ستاره

* خودروهای دارای درجه ایمنی کمتر از سه ستاره، ایمن محسوب نمی‌شوند

جدول ۳- سطح ایمنی تعدادی از خودروهای وارداتی در ایران

نام خودروی وارداتی	سطح ایمنی براساس EuroNCAP*	نام خودروی وارداتی	سطح ایمنی براساس EuroNCAP*
هیوندای سانتافه ۲۰۱۶	۵ ستاره	ولوو V40	۵ ستاره
هیوندای ix35	۵ ستاره	ولوو XC60	۵ ستاره
هیوندای i40*	۵ ستاره	میتسوبیشی لنسر	۵ ستاره
کیا اسپورتیج ۲۰۱۶	۵ ستاره	میتسوبیشی اوت لندر	۵ ستاره
توسان ۲۰۱۶	۵ ستاره	میتسوبیشی ASX	۵ ستاره
کیا سورتو ۲۰۱۶	۵ ستاره	ام جی ۶	۴ ستاره

این، قطعات داخلی جلوی خودرو، صدمه شدیدی به سرنشین‌ها خواهد زد؛ به طوری که آسیب وارد شده به آدمک تست راننده در ناحیه سر، گردن و بالاتنه در حد قرمز است که نمی‌تواند وضعیت خوبی باشد.



۲- **Geely Emgrand EC7**: این خودرو در کلاس خودروهای خانوادگی بزرگ است. این خودرو تنها خودروی تست شده از برند Geely در EuroNCAP است و توانسته با عملکرد نسبتاً خوبی در حفاظت از بزرگسالان و کودکان و همچنین تجهیزات ایمنی، ۴ ستاره ایمنی را کسب کند. اما این خودرو در قسمت ایمنی عابر پیاده عملکرد بسیار ضعیفی داشته است.



۳- **MG6**: خودروی MG6 در کلاس خودروهای خانوادگی کوچک است و در اروپا تنها در بریتانیا به فروش می‌رسد. این خودرو نیز در تست EuroNCAP عملکردی نسبتاً مشابه با Geely EC7 داشته است. اگرچه عملکرد خودرو MG6 در حفاظت از بزرگسالان، کودکان و تجهیزات ایمنی ضعیف‌تر از Geely EC7 بوده، اما توانسته ۴ ستاره ایمنی را کسب کند. در قسمت ایمنی عابر پیاده هر دوی این خودروها عملکرد ضعیف و مشابهی داشته‌اند.



۴- **JAC**: این خودرو براساس تست موسسه LatinNCAP یک ستاره برای حفاظت از بزرگسالان و ۲ ستاره برای حفاظت از کودکان کسب کرده است. در تست جلوی این خودرو، ضربات شدیدی به ران و مچ پاهای راننده و همچنین ضربات نسبتاً شدیدی به سینه و سر راننده وارد می‌گردد.

جدول ۱- سطح ایمنی تعدادی از خودروهای ساخت داخل

نام خودرو	سطح ایمنی براساس EuroNCAP	نام خودروی ساخت داخل	سطح ایمنی براساس EuroNCAP
پژو ۲۰۰۸*	۵ ستاره	پژو ۲۰۶	۳ ستاره

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 بین المللی

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 هتل بنزرت رایگان
- بنزرت نی پذیرد
- استعلام کرایه هتل سولنتور از ترکمنستان
- استعلام کرایه هتل و اتران کوده شیمیایی
- از ازبکستان
- تخلیه و اتران کفی لوله در ترکمنستان به
- زاتن روسی
- تخلیه و اتران ترکید بند 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: شهید، سرخس، بلوار طالقانی شرقی
روبروی هتل ابریشم.

تلفن: ۰۵۱۲۴۵۲۲۴۲۷ - فکس: ۰۵۱۲۴۵۲۹۵۸۰

هتراه: ۰۹۱۵۱۱۲۷۰۶۱ - ۰۹۱۵۱۱۲۶۰۴۵

Email: csnoori@gmail.com

Email: csnoori_a@yahoo.com

تاریخچه تست های ایمنی خودرو



اولین کمپانی خودروسازی که روی محصولات خود تست های ایمنی خودرو انجام داد، شرکت DKW یا همان «آئودی» امروزی بود که حدود ۷۷ سال پیش در شهر اینگولستد (Ingolstadt) آلمان یک خودروی آئودی FV را از تپه به پایین پرتاب و سپس مقاومت و استحکام قطعات و بخش های مختلف آن را بررسی کرد.

آئودی برای اولین بار «نواحی مجاله شده» را مطرح کرد که بعدها به عنوان یکی از مشخصات استاندارد تصادف NSU Prinz ۱۹۵۸ معرفی شد. همچنین این کمپانی کاربرد آدمک های مصنوعی را در تست های تصادف (Crash Test) اروج داد و در سال ۱۹۷۰ اولین مرکز تست تصادف خودرو را در شهر اینگولستد آلمان تاسیس کرد. شرکت آئودی در سال ۱۹۹۸، واحد تحقیقات تصادف آئودی را نیز راه اندازی کرد.

امروزه خودروهای تولید شده در شرکت های خودروسازی آمریکا و اروپا، تحت آزمون های تصادف و ایمنی قرار می گیرند که در کشور آمریکا، این تست ها توسط «موسسه ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ها» (NHTSA) انجام می شود، ولی در کشورهای اروپایی خودروها توسط «برنامه ارزیابی خودروهای جدید اروپایی» (NCAP Euro) به صورت داوطلبانه مورد آزمون قرار می گیرند که معتبرترین موسسه بررسی ایمنی خودرو در جهان است.

تمام خودروهای تولیدی شرکت های خودروسازی معتبر، باید آزمون استاندارد جاده را بگذرانند تا استانداردهای ایمنی را دریافت کنند. موسسات مختلفی وجود دارند که خودروهای گوناگون را با استفاده از عوامل متنوعی از لحاظ ایمنی، رتبه بندی می کنند. موسسه ایمنی ترافیک بزرگراه های ملی (NHTSA)، موسسه بیمه ایمنی بزرگراه (IIHS)، موسسه برنامه ارزیابی خودروهای جدید (NCAP) و گزارش های مصرف کنندگان که ترکیبی از رتبه بندی این آژانس هاست، می تواند در ارزیابی ایمنی خودروها کمک شایانی کند.

اغلب سازمان های رتبه بندی ایمنی خودرو، دامنه وسیعی از اطلاعات را برای آزمایش های خود به کار می گیرند؛ با این حال معیارهای سنجش ایمنی در موسسات مختلف متفاوت است. در برخی از کشورها، شرایط حداقلی برای ایمنی وسیله نقلیه در نظر گرفته شده است. این حداقل ها مربوط به راهکارهای فعال و غیرفعال وسیله نقلیه می شود. راهکارهای فعال مانند سیستم توزیع کننده نیروی ترمز الکترونیکی (EBD)، سیستم ترمز ضد قفل (ABS) و راهکارهای غیرفعال مانند کمربند ایمنی و کیسه هوا است.

در گذشته آدمک های تست در اندازه انسان واقعی و از جنس فوم های لاستیکی و فولاد ساخته می شدند، ولی امروزه استخوان ها از فولاد محکم و پلاستیک و دنده ها از لاستیک و فولاد ساخته می شوند که ترکیبی از لاستیک، وینیل و فوم روی آنها را پوشانده است. آزمون استاندارد ایمنی خودرو مجموعاً شامل شش مرحله است که توسط آنها، میزان امنیت خودروها سنجیده شده و براساس استحکام بدنه و ایمنی کابین خودرو، نمره ای از ۱ تا ۵ به آن داده می شود.

نتیجه آزمون در اختیار موسسه بیمه امنیت جاده ای (IIHS) قرار می گیرد تا خودروها از لحاظ کیفی نیز در یکی از چهار طبقه عالی، خوب، متوسط و ضعیف رتبه بندی شوند. در رتبه بندی و نمره دهی ایمنی خودروها در تست ایمنی موسسه NCAP چهار معیار مختلف محافظت از کودکان، ایمنی عابران پیاده و تجهیزات ایمنی خودرو مورد بررسی قرار می گیرند و بر این اساس خودروها از لحاظ ایمنی در کلاس خود رتبه بندی می شوند.



اگر دو محصول کوچک I10 و I20 هیوندای را که در زمستان گذشته بر روی خطوط تولید کرمان موتور قرار گرفت نادیده بگیریم، سوت قطار عرضه خودروهای پسابرجامی را پیش‌فروش پژو ۲۰۰۸ به صدا درآورد. برجام تاکنون سه قرارداد و یک تفاهنامه نصیب صنعت خودرو ایران کرده و با گذشت ۱/۵ سال از اجرایی شدن این توافق سیاسی، هنوز نام‌های زیادی در صف همکاری با خودروسازان داخلی و یا حضور مستقل در بخش تولید این صنعت شنیده می‌شود، اما ذی‌نفعان صنعت هنوز چنین روندی را منجر به رفع چالش‌های جدی صنعت خودرو ایران نمی‌دانند.

براساس شنیده‌ها، چالش‌هایی مانند «قیمت»، «داخلی‌سازی» و «صادرات» در راس مسائل مهم همکاری‌های جدید است. ذی‌نفعان بزرگی چون مدیران، سهامداران و مسوولان بیشتر دغدغه داخلی‌سازی و صادرات را در اولویت می‌بینند، اما بزرگترین گروه مخاطبان یعنی مشتریان، پیگیر قیمت خودروهای جدیدی هستند.

آنها به قاعده معروف «۸۰-۲۰» وفادارند، اما در حالی بیش از ۸۰ درصد آنان، مشتری خرید خودروهایی با قیمت کمتر از ۵۰ میلیون تومان هستند که آخرین آمارها نشان می‌دهد در سال گذشته کمتر از ۲۰ درصد، خریدار خودروهایی با قیمت بیش از این عدد بوده‌اند. قاعده ۸۰-۲۰ اما در قراردادهای فعلی و قراردادهای احتمالی آینده، عملکردی معکوس داشته و سهم بزرگتر را نصیب خودروهای گران‌تر از ۵۰ میلیون تومان کرده است. نکته جالب این که هنوز تولید هیچ خودرویی با قیمت کمتر از این رقم قطعی نشده و قطعی‌شدگان همگی در زمره خودروهای گران‌قیمتی هستند که در وسع مشتریان اقلیت می‌گنجند!

صنعت خودرو در کشاکش همکاری‌های گسترده با جهان با چالشی بزرگ روبه‌رو است

تقابل مشتریان بی‌پول و خودروهای گران

علی محسنی

سیمای بازار ۱۳۹۵

برای اطلاع از ترکیب دقیق‌تر خریداران خودرو در ایران به سراغ بررسی آمار نهایی تولید و واردات خودرو در سال گذشته می‌رویم. در سال ۱۳۹۵ بازار خودرو ایران شاهد تولید یک میلیون و ۲۵۵ هزار و ۲۱۱ دستگاه خودرو سواری بود، در حالی که ۶۲ هزار دستگاه خودرو نیز در این سال وارد کشور شد.

ترکیب واردات که به طور کامل در اختیار خودروهای گران‌قیمت است، اما در بخش تولید داخل، سهم اندکی از تولید در اختیار این خودروها بوده است.

شرکت ایران‌خودرو در میان تولید ۶۳۴۴۸۱ دستگاهی خود تنها تولید ۳۳۸۷ دستگاه خودروی هایما و ۲۶۴۵ دستگاه سوزوکی را گزارش کرده و بدین ترتیب تنها حدود یک درصد تولید این شرکت، سهم خودروهای گران‌تر از ۵۰ میلیون تومان بوده است!

اوضاع در سایپا نیز چندان متفاوت نیست و در آمار تولید ۵۱۷۸۳۹ دستگاهی این مجموعه، تولید ۴۶۸۶ دستگاه خودرو چینی چانگان و ۱۳۱۹۷ دستگاه کیا سراتو دیده می‌شود. در شرکت زیرمجموعه یعنی پارس‌خودرو نیز رنو و برلیانس قیمتی بیش از ۵۰ میلیون تومان دارند که به نظر می‌رسد مجموع این تولیدات به ۲۰ هزار دستگاه نیز نمی‌رسد. بخشی از تولید شرکت بن‌رو نیز در حوزه خودروهای این چینی می‌گنجد. بنابراین مجموعه سایپا نیز حدود ۸ درصد تولید خود را به خودروهای گران‌قیمت اختصاص داده است.

در میان سایر خودروسازان اما کرمان موتور، گروه بهمن و کارمانیا به طور تقریبی تمام تولیدات خود را در بازه قیمتی بیش از ۵۰ میلیون تومان می‌بینند. این سه شرکت، حدود ۴۶ هزار دستگاه خودرو در سال گذشته تولید داشته‌اند، اما شرکت مدیران خودرو که بزرگترین تولیدکننده بخش خصوصی صنعت در سال گذشته بوده، حدود ۶۰ درصد از تولید ۵۵ هزار دستگاهی را در بخش خودروهای گران‌قیمت قرار داده است. به این ترتیب مجموع تولید و واردات خودروهایی با نرخ بیش از ۵۰ میلیون تومان به ۲۰۰ هزار دستگاه نیز نمی‌رسد تا این میزان وزنی حدود ۱۵ درصدی در مجموع تولید و واردات یک میلیون و ۳۱۷ هزار دستگاه خودرویی در سال ۹۵ داشته باشند.

در سودای مشتریان پولدار

آمار فروش ۲۰۰ هزار دستگاهی خودروهای گران را اگر در کنار قراردادهای پسابرجامی قرار دهیم، متوجه تناقضی بزرگ می‌شویم. مجموع سه قرارداد و یک تفاهمنامه‌ای که تاکنون منعقد شده، نوید عرضه ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو را می‌دهد که بسیار بعید است در این میزان تولید، سهمی نصیب مشتریان کم‌آمدتر شود. این بدین معنا است که خودروسازان، یا بزرگ شدن سهم مشتریان پولدارتر را انتظار می‌کشند و یا خود راهکارهایی برای افزایش این طیف از مشتریان در سر دارند. اینها البته در شرایطی است که فرض کنیم در دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده، عزمی جدی دارد.

اما تاکنون چه خودروسازانی وارد خطوط تولید داخلی شده‌اند:

۱- پژو: در بجنوبه عقد تفاهمنامه‌ها در روزهای نخست آغاز اجرای برجام، این خودروساز فرانسوی موفق شد قرارداد حضور خود را نهایی کند.

شاید اگر بمب خبری خرید بیش از ۱۰۰ فروند هوایمای ایرباس در روز اجرای برجام رسانه‌ها را فرا نمی‌گرفت، خبر عقد قرارداد همکاری با پژو در سفر رییس جمهور به فرانسه مهم‌ترین خبر آن روزها لقب می‌گرفت. پژو در سال ۱۳۹۵ شرکت مشترک خود با ایران‌خودرو را با نام «ایکاپ» تأسیس کرد. در اواخر این سال، مقدمات تولید مدل ۲۰۰۸ فراهم شد و خط تولید در اوایل سال ۹۶ افتتاح شد. پیش فروش این خودرو اما در روزهای اول و سوم تیرماه صورت پذیرفت تا بازار خودرو ایران به طور رسمی وارد مرحله تازه‌ای شود.

حاشیه‌ها اما اجازه ایجاد روندی آرام را در تولید و عرضه پژو ۲۰۰۸ ندادند. از داخلی‌سازی پایین در آغاز روند تولید تا قیمت عرضه - در زمره مهم‌ترین این حاشیه‌ها بودند. در نهایت نیز برخی اخبار از استقبال کمتر از انتظار از پیش فروش این خودرو حکایت داشتند که عواملی چون «میزان بالای ودیعه»، «روند پیش‌بینی شده کند تحویل خودرو» و «عدم تعیین قیمت نهایی» از دلایل این استقبال کم عنوان شد. مسوولان وزارت صنعت و ایران‌خودرو سعی کردند شایعه قیمت ۱۲۰ میلیون تومانی خودرو را تکذیب کنند، اما آن چه به نظر قطعی می‌آمد این بود که وعده‌های اولیه

■ اگر آمار فروش ۲۰۰ هزار دستگاهی خودروهای گران‌قیمت را در کنار قراردادهای پسابرجامی قرار دهیم، متوجه تناقضی بزرگ می‌شویم. مجموع سه قرارداد و یک تفاهمنامه که تاکنون منعقد شده، نوید عرضه ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو را می‌دهد که بسیار بعید است در این میزان تولید، سهمی نصیب مشتریان کم‌آمدتر شود

مبنی بر قیمت ۷۵ تا ۹۰ میلیون تومانی عرضه ۲۰۰۸ تحقق نخواهد یافت!

پژو برنامه دستیابی به تولید ۲۰۰ هزار دستگاهی را در قالب ایکاپ دنبال می‌کند؛ در حالی که بازه قیمتی مدل‌های ۳۰۱ و ۲۰۸ که در آینده تولید و عرضه خواهد شد، نیز بیش از ۵۰ میلیون تومان عنوان شده است. البته برخی خبر از عرضه مدل ارزان‌قیمت‌تر ۳۰۱ در قیمتی کمتر از این سطح داده بودند، اما فعلاً کمتر کسی چنین خبری را باور می‌کند. حتی خبر تلاش برای دستیابی به ساخت داخل ۴۰ درصد در سال اول و ۷۰ درصد در سال سوم نیز جای امید چندانی برای مشتریان با بودجه کمتر باقی نمی‌گذارد. ایکاپ البته واردات دو مدل گران‌قیمت‌تر پژو را نیز دنبال می‌کند.

۲- سیتروئن: حضور پژو در ایران شاید توجیه حضور بال دیگر مجموعه پژو - سیتروئن در ایران باشد. فرانسوی‌ها به همکاری با ایران‌خودرو قناعت نکردند و برنامه مشارکت با کارخانجات

■ **پژو در ایران، برنامه دستیابی به تولید ۲۰۰ هزار دستگاهی را در قالب شرکت مشترک خود با ایران خودرو دنبال می‌کند؛ در حالی که بازه قیمتی مدل‌های ۳۰۱ و ۲۰۸ نیز بیش از ۵۰ میلیون تومان عنوان شده است. البته برخی خبر از عرضه مدل ارزان قیمت‌تر ۳۰۱ را داده بودند، اما کمتر کسی این خبر را باور می‌کند**

سایپا را نیز پی‌ریزی کردند.

پس از رفت‌وآمدها و عقد تفاهمنامه، مدیرعامل سایپا در اواخر اسفند ۱۳۹۵ از واریز قسط اول خرید ۵۰ درصد از سهام سایپا کاشان از سوی سیتروئن خبر داد و با نصب تابلو سایپا سیتروئن بر سر در سایپا کاشان در اواخر اردیبهشت، مشارکت با این خودروساز فرانسوی وارد مرحله‌ای جدی‌تر شد. به این ترتیب پس از دهه‌ها، سهام یک خودروساز وطنی به شرکتی خارجی فروخته شد و این رویداد نوید مشارکتی جدی‌تر را به صنعت خودرو ایران داد. مقام‌های سایپا خبر از تولید و عرضه اولین خودرو سیتروئن در سال آینده داده‌اند.

قائم‌مقام پژو سیتروئن در خاورمیانه در حاشیه برگزاری یک نمایشگاه خودرو در ایران ضمن اعلام برنامه فروش یک میلیون دستگاهی این مجموعه در سال‌های آینده در منطقه خاورمیانه، سهم تولید را در این میزان ۷۰ درصد اعلام کرد و نیمی از این میزان را از آن تولید ایرانی دانست. به گفته او، ۲۰۰ هزار دستگاه پژو و ۱۵۰ هزار دستگاه سیتروئن در ایران تولید خواهد شد. اخبار از عرضه سه مدل سیتروئن حکایت دارد و گرچه این مدل‌ها و قیمت‌شان مشخص نیست، اما عرضه در بازه قیمتی کمتر

از ۵۰ میلیون تومان بسیار دور از ذهن به نظر می‌رسد؛ چرا که مجموعه خودروساز فرانسوی تولید لوکس‌تر را تحت برند سیتروئن انجام می‌دهد.

البته این احتمال جدی وجود دارد که مدل‌های تولیدی سیتروئن بر روی پلتفرم مشترک با محصولات ایرانی پژو باشند که در این صورت امید به تولید با ساخت بالاتر داخلی افزایش می‌یابد و احتمال تاثیر بر روی قیمت وجود خواهد داشت.

۳- **هیوندای:** عقد قرارداد همکاری کرمان موتور با هیوندای در فضایی بسیار آرام‌تر و کم‌حاشیه‌تر اتفاق افتاد. در این قرارداد اما خبری از سرمایه‌گذاری مشترک نبود.

در فصل پاییز سال گذشته، خودروساز بزرگ بخش خصوصی موفق شد به منظور واردات خودروهای لوکس و انتقال تکنولوژی به شریک ایرانی در حوزه تولید محصولات با قیمت متوسط، قراردادی را با بزرگترین خودروساز کره جنوبی منعقد کند. این قرارداد شامل انتقال دانش فنی قطعه‌سازی و تضمین ارائه خدمات پس از فروش و انتقال دانش به روز بازاریابی خودرو نیز می‌شود. به دنبال این قرارداد، تولید دو مدل I۱۰ و I۲۰ از زمستان گذشته آغاز شد و تا پایان سال، ۱۰۳۳ دستگاه از این دو مدل در کرمان موتور به تولید رسید.

اخبار این همکاری اما به این جا ختم نشد و در میانه بهمن ماه، این خودروساز از عقد قرارداد تولید مدل اکسنت در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید خبر داد. زمان آغاز تولید، شهریورماه سال جاری اعلام شده است. به گفته مدیرعامل کرمان موتور، خودروهای تولیدی هیوندای در ابتدا با ساخت داخل ۲۰ درصد آغاز می‌شود و این میزان تا پایان سال ۹۷ به ۴۰ درصد خواهد رسید. چشم‌انداز تولید محصولات هیوندای در این خودروساز نیز ۱۵۰ هزار دستگاه تا سال ۲۰۲۱ عنوان شده است. سطح همکاری هیوندای با کرمان موتور نسبت به دو قرارداد خودروسازان بزرگ با پژو سیتروئن پایین‌تر است و «روند کندتر داخلی‌سازی»، «ایجاد زمینه صادرات پس از جلب رضایت طرف خارجی» و «عدم سرمایه‌گذاری خارجی» از نکات بارز این همکاری است.

مطابق اخباری نیز که در اوایل خردادماه منتشر

شد، فروش چهار مدل وارداتی هیوندای سانتافه، توسان، سوناتا و الترا نیز در اوایل خردادماه از سوی کرمان موتور آغاز شده است.

۴- **رنو:** بیشترین حجم اخبار و حاشیه‌ها در زمینه همکاری با خودروسازان خارجی مربوط به رنو بود. این روند اما هنوز به عقد قرارداد همکاری منجر نشده، هرچند در صورت نهایی شدن، می‌تواند بهترین قرارداد خارجی چند دهه اخیر صنعت خودرو ایران باشد.

رنو که با شرکت مستقل رنوپارس، حدود یک دهه است که در ایران حضور دارد، حتی پیش از این که مذاکرات هسته‌ای به سرانجام برسد، برنامه‌های همکاری گسترده خود را رسانه‌ای کرده بود. این خودروساز فرانسوی ابتدا از عزم خود برای خرید شرکت پارس خودرو خبر داد. تا زمان اجرای برجام اما این اتفاق منتفی شده بود و رنو به همکاری با دو خودروساز بزرگ می‌اندیشید. در حالی که ایران خودرو و سایپا در کشاکش رقابت برای جذب همکاری رنو بودند، به یکباره اتفاقی عجیب روی داد و در حاشیه نمایشگاه خودروی پاریس در اوایل مهرماه سال گذشته، تفاهمنامه همکاری این خودروساز با سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) منعقد شد.

به این ترتیب رنو حضوری مستقل در ایران را کلید زد و با توجه به حجم پیش‌بینی شده سرمایه‌گذاری، ایجاد مرکز مهندسی و خرید قطعه و چشم‌انداز داخلی‌سازی ۸۰ درصدی، خود را در قامت رقیبی جدی برای دو خودروساز بزرگ کشور مطرح کرد؛ ضمن آن که رنو درصدی بیش از نصف را از شرکت طرف همکاری با ایرانی‌ها طلب می‌کند. قرار بر این شده دو مدل سیمبل و داستر در اول کار بر روی خطوط تولید قرار گیرد. رنوی‌ها قصد خرید کارخانه بن‌رو را دارند و ظرفیت اولیه ۱۵۰ هزار دستگاه را برای این تولید پیش‌بینی کرده‌اند.

تبدیل تفاهمنامه به قرارداد اما روندی طولانی پیدا کرد و تا زمان نگارش این گزارش نیز هنوز به سرانجام نرسیده است. گرچه روزنامه دنیای اقتصاد در شماره ۲۴ خردادماه خود از تفاهم قطعی ۹۵ درصدی طرفین خبر داد و اختلاف بر سر «ارزش‌گذاری برند رنو» و «ارزش‌گذاری بازار ایران» را از مواردی دانست

■ به نظر می‌رسد مشتریان ایرانی که بودجه ضعیفی برای خرید خودرو دارند، باید در انتظار مدل‌های جدیدتر خودروهای ایرانی باشند. سایپا طراحی دو پلت‌فرم را در جریان دارد و ایران خودرو به تازگی قرارداد ده‌جانبه‌ای برای طراحی و تولید پلت‌فرم منعقد کرده است

اقدام به داخلی‌سازی قطعات در ایران نخواهد کرد که اقدامی در تناقض با الزام داخلی‌سازی ۳۰ درصدی وزارت صنعت، معدن و تجارت در ابتدای تولید است. به این ترتیب به نظر می‌رسد مشکلاتی جدی برای حضور این آلمانی در ایران وجود دارد.

حضور فیات در ایران نیز کم حاشیه و خیر نبود، اما تب تند این حضور در همان ماه‌های نخست سرد شد و کار به یک بی‌خبری محض منجر شد. مدیرعامل ایران خودرو در گفت‌وگویی تلویزیونی در اواخر سال ۹۴ از تعیین خودروساز ایتالیایی به عنوان شریک چهارم مجموعه خود خبر داده بود. شنیده‌ها حتی حکایت از آن داشت که سطح همکاری فیات و ایران خودرو، بیش از همکاری با پژو است و برخی شنیده‌ها حتی از خرید سهام طرفین نیز حکایت داشت. مذاکرات با فیات اما به سرعت به سردی گرایید و تنها خبر یک سال اخیر، نمایش مدل تیپو فیات در حاشیه مراسم‌های ایران خودرو بود و هنوز هیچ خبری از همکاری دو طرف منتشر نشده است. برخی کارشناسان

که همچنان بر سر میز مذاکره مطرح می‌شود. در همین زمان اما اعلام شد مجموعه رونیسان قصد دارد تا پایان سال ۲۰۱۷ به پرفروش‌ترین خودروساز جهان بدل شود که شاید این روند به افزایش ارزش همکاری رنو با صنعت خودرو ایران بینجامد و رنویی‌ها را به چانه‌زنی برای دریافت امتیازهای بیشتر ترغیب کند. گرچه هنوز مشخص نیست چه محصولاتی از خط تولید رنو در ایران خارج می‌شود، اما سیمبل و داستر نمی‌توانند قیمتی زیر ۵۰ میلیون تومان داشته باشند. حال باید دید سرنوشت مدل ارزان‌قیمت کوئید چه خواهد بود.

آنها که چشم به حضور در ایران دارند

حاصل چهار قرارداد و تفاهمنامه مذکور ۶۵۰ هزار دستگاه تولید عنوان شده در حالی که خودروسازان دیگری نیز در صف ورود به ایران هستند و تولید ارزان‌قیمت از سوی آنان نیز مورد تردید جدی است.

بیشترین اخبار و شنیده‌ها در باب قراردادهای آینده، متعلق به حضور خودروساز بزرگ آلمانی است. فولکس واگن از ابتدای اجرای برجام به سراغ بررسی بازار ایران آمد و اخباری دال بر مذاکرات با ایران خودرو و کرمان‌موتور از سوی رسانه‌ها پخش شد. اما طولی نکشید که مشخص شد تجاری‌سازی مطرح بخش خصوصی قصد حضور در بخش سواری‌سازی و همکاری با فولکس‌واگن را دارد.


طی ماه‌های بعد اخبار چندانی از چند و چون همکاری ماموت خودرو و فولکس‌واگن منتشر نشد و وعده‌ها برای عقد قرارداد تحقق نیافت. زمینه همکاری اما آن قدر جدی بود که منابع خبری از مذاکره خودروساز آلمانی با قطعه‌سازان خیر می‌دانند، با این وجود در اواخر خرداد پرده از اختلاف جدی فولکس‌واگن برای عقد قرارداد تولید برداشته شد. گویا این خودروساز این شرط را مطرح کرده که تا ۵ سال

خرید ۱۰۰ درصدی سهام کرایسلر آمریکا توسط فیات و حضور شریک آمریکایی را مانع سیاسی پرنرگی دانسته‌اند که مانع اصلی این همکاری شده است. حضور گسترده‌تر سوزوکی نیز بی‌شباهت با روند حضور فیات نبود چه این که ایران خودرو در سال ۹۴ و در بجه‌کامپین تحریم خرید خودرو از سوی مشتریان، از زمان تولید و قیمت حدودی ۴ مدل خودروساز ژاپنی خبر داده بود تا به نوعی مانع آن شود که ذهنیت حضور خودروهای جدید ارزان‌قیمت به تحریم خرید مدل‌های قدیمی فعلی منجر شود. قیمت ۴ مدل جدید سوزوکی بین ۸۰ تا ۱۲۸ میلیون تومان اعلام شده بود، اما یک سالی است که همکاری با این خودروساز ژاپنی نیز در سکوت خبری سپری شده است.

اخبار کم‌حجم همکاری با کیا و نیسان نیز در دوران پس‌برجام منتشر شده، اما مدیرعامل سایپا به دلیل رد الزامات وزارت صنعت از سوی طرف کره‌ای، همکاری با کیاموتورز

RAHBANAN

INTERNATIONAL TRANSPORT



TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com

را منتفی اعلام کرده و مذاکرات با نیشان نیز گویا در جریان است که بعید است مدل‌های غیرلوکس این برند در ایران تولید شود.

۸۰ درصدی‌ها منتظر ارزان‌قیمت باشند؟

پاسخ به این سوال بسیار سخت است. در حقیقت تاکنون از دل مذاکرات خارجی تنها یک وعده جدی و دو وعده غیرجدی بیرون آمده است. رنو کوئید گزینه بسیار جدی رنو برای تولید در ایران است. ابتدا قرار بود این خودرو با همکاری ایران خودرو در مقیاسی چند صد هزار دستگاهی با قیمتی در حدود ارزان‌ترین خودرو موجود تولید شود.

با تفاهمنامه‌ای که حضور مستقل رنو در ایران را موجب شد، تولید کوئید در حاله‌ای از ابهام فرو رفت. کشمکش تولید این خودرو بین رنو و دو خودروساز وطنی جدی بود و دست آخر اخبار از عرضه با قیمتی بیش از ۳۰ میلیون تومان حکایت کرد تا مگر بخشی از کشمکش‌ها کاهش یابد. بی‌خبری مطلق چندین ماهه می‌رفت که تولید کوئید را به فراموشی بسپارد تا این که این خودرو در اوایل خردادماه با پلاک آزمایشی فنی در خیابان‌ها دیده شد تا احتمال تولید مدل ارزان‌قیمت رنو باز هم جدی شود.

در میان اخبار غیرجدی یک و نیم سال اخیر

اما تولید فیات موبی در بازه قیمتی ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان و نیشان داتسون در حدود قیمت ۴۰ میلیون تومان مطرح شده که به واقع، تولید این دو مدل از حد شایعه فراتر نرفته است. به نظر می‌رسد مشتریان ایرانی که بودجه ضعیفی برای خرید خودرو دارند، باید در انتظار مدل‌های جدیدتر خودروهای ایرانی باشند چه این که سایپا طراحی دو پلتفرم را در جریان دارد و ایران خودرو به تازگی قرارداد ده جانبه‌ای برای طراحی و تولید پلتفرم منعقد کرده است. سایپا پس از محصولات تیبا، تیبا ۲ و ساینا، از مدلی به نام کوئیک رونمایی کرده و و اردیبهشت ماه امسال از عرضه چهار مدل بر پلتفرم SP100 تا پایان سال خبر داده است.

ایران خودرو نیز پلتفرمی با همکاری پنین فارینا ایتالیا، ماهله آلمان، هیوندای پاورتک کره جنوبی و پانچ پاورترین بلژیک طراحی خواهد کرد که بر روی آن، ۲۳ محصول ظرف ۱۰ سال آینده تولید خواهد شد.

در این همکاری دو دانشگاه معتبر داخلی نیز برای طراحی مدل‌های هیبریدی و برقی حضور دارند. قرار است اولین محصول این پلتفرم در نیمه دوم سال ۱۳۹۸ به بازار عرضه شود.

معما چگونه حل خواهد شد؟

اکثریت مصرف‌کنندگان تنها با حسرت به

مذاکرات و قراردادهای جدید صنعت خودرو نگریسته‌اند و از وعده‌های مطرح شده، آبی برای آنها گرم نشده است. خودروسازان وطنی البته تاکید داشته‌اند که اجازه جولان خارجی‌ها در بازار جذاب ایران را نمی‌دهند و سروشکل کار در عصر پسابرجام نیز نشان می‌دهد در تحقق این وعده موفق بوده‌اند.

مصرف‌کننده اما دیدگاهی همسو با خودروساز ندارد؛ بودجه‌ای در اندازه تولیدات خارجی در بساط نیست و سلیقه و انتظارات فراتر از تولیدات حال و محصولات احتمالی آینده است! خودروساز اما نمی‌تواند با قاطعیتی که در ایجاد مانع ورود گسترده خارجی‌ها دارد، خودروهای جدید گران را نیز بفروشد. شاید پس از فروکش کردن تب اولیه ورود محصولات جدید - که استقبال خوب از آنها قابل پیش‌بینی است - چالش فروش بیشتر به شیوه‌های جذاب‌تر فروش منجر شود و فروش با شیوه‌های جاری جهان تناسب بیشتری پیدا کند. شاید دولت نیز درگیر این چالش محتمل آینده شود و بر جذابیت‌های فروش صنعت خودرو اشتغال‌زا بیافزاید.

در هر حال چالشی جدی در پیش است. چالشی که در قامت یک معما نیز است: چالش تقابل مشتریان بی‌پول و خودروهای گران!



USS
UNITED SEA
SHIPPING L.L.C

البحر المتحد للشحن والتجارة
United Sea Shipping (L.L.C)

- ◀ حمل کالای کانتینری، فله و هوایی، از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور، آمریکا، به امارات متحده عربی و ایران
- ◀ انجام کلیه امور گمرکی و حمل کانتینری فله و هوایی برای کالاهای وارداتی به کشور امارات برای صادرات مجدد به کلیه بنادر ایران
- ◀ حمل کالا از کلیه بنادر اروپایی به ایران
- ◀ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری در امارت و حمل مجدد به اروپا و آمریکا
- ◀ ارائه خدمات گمرکی محصولات دریایی و هوایی در کشور امارات

تلفن: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۴
نمابر: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۷

ایمیل: ali@unitedsea.ae
Wessam@unitedsea.ae
Marzieh@unitedsea.ae



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



بر این اساس کل هزینه‌های واردات یک دلار لاستیک به صورت رسمی اعم از هزینه‌های مربوط به کرایه حمل، بیمه، ثبت سفارش، حقوق گمرکی، سود بازرگانی، مالیات بر ارزش افزوده، استاندارد، تخلیه و بارگیری، گشایش اعتبار و خواب سرمایه رقمی در حدود ۸ هزار تومان خواهد بود.

این در حالی است که قاچاقچیان با عدم پرداخت این هزینه‌ها به میزان ۷۶۰۰ تومان با پرداخت کمتری مواجه خواهد بود. به این ترتیب نسبت مابه‌التفاوت سود واردات به قاچاق به واردات رسمی ۹۵ درصد خواهد بود. این نسبت برای واردات قاچاق کفش ۹۶ درصد و برای واردات قاچاق طلا ۸۷ درصد است.

اواخر سال گذشته فرمانده انتظامی هرمزگان از کشف ۶۷ کانتینر لاستیک قاچاق خبر داده بود. در این محموله کائوچو با ماخذ ۵ درصد به جای انواع لاستیک به ماخذ ۲۰ تا ۳۰ درصد اظهار شده بود. هر چند تنها ۳۶ کانتینر از محموله ۶۷ کانتینری مذکور کشف و ضبط شده بود، ارزش کل محموله ۱۰ میلیارد تومان ذکر شد. براساس جدول زیر اگر قرار بود کالای مذکور به صورت رسمی وارد شود، هزینه کل محموله رقمی در حدود ۲۵۰ میلیارد تومان می‌شد.

قیمت تمام شده هر دلار واردات رسمی کالاهای قاچاق (واحد: ریال)

ردیف	شرح هزینه هر دلار واردات (۱)	لاستیک	طلا	کفش
۱	کرایه حمل	۳۷۰۰	۷۰۰۰	۲۶۶۶
۲	ده درصد کرایه حمل (۲)	۳۷۰	۷۰۰	۲۶۶
۳	بیمه	۶۵۷	۶۵۷	۶۵۷
۴	ثبت سفارش (۳)	۶۱	۶۱	۶۱
۵	حقوق گمرکی (۴)	۴۹۱	۴۹۱	۴۹۱
۶	سود بازرگانی (۵)	۵۸۹۴	۲۹۴۸	۱۵۹۶۴
۷	مالیات بر ارزش افزوده (۶)	۸۲۰	۶۷۵	۱۶۵۰
۸	عوارض هلال احمر (۸)	۳۲۸	۳۲۸	۳۲۸
۹	استاندارد	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶
۱۰	آزمایشگاه	***	-	***
۱۱	بانک مرکزی	***	-	***
۱۲	تخلیه و بارگیری و بندری	۲۷۰	۲۷۰	۲۷۰
۱۳	انبارداری	۶۷۰	۶۷۰	۶۷۰
۱۴	ایران کد	۲۵۰۰	۲۵۰۰	۲۵۰۰
۱۵	طرح شبنم	۱۱	۱۱	۱۱
۱۶	هزینه و کارمزد بانکی	۴۹۱	۴۹۱	۴۹۱
۱۷	گشایش اعتبار و خواب پول	۳۳,۱۴۲	۳۳,۱۴۲	۳۳,۱۴۲
۱۸	هزینه توقف کالا	۱۰,۸۳	۶۳۱۵	۱۵,۳۵۶
	قیمت تمام شده هر دلار واردات رسمی	۸۰,۶۸۴	۵۶,۴۹۱	۷۴,۴۱۹
	مابه‌التفاوت سود واردات از طریق قاچاق	۷۶,۹۸۴	۴۹,۴۹۱	۷۱,۷۵۳

دو دلار سود از قاچاق یک دلار کالا

سود سرشار لاستیک برای قاچاقچیان

براساس گزارش رسمی که در خصوص هزینه هر دلار واردات سه قلم کالا منتشر شده است، مشخص می‌شود، قاچاقچیان به ازای هر دلار واردات رسمی در حدود ۲ دلار نفع می‌برند.





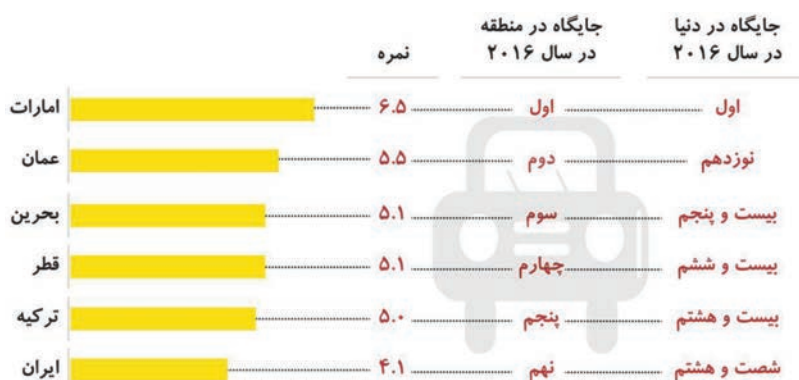
زیرساخت‌های مناسب و کارآمد همواره یکی از شروط رقابت‌پذیری بنگاه‌های تولیدی در عرصه کسب و کار به شمار می‌روند. از جمله این زیرساخت‌ها می‌توان به برخورداری کشورها از شبکه کارآمد حمل و نقل، نیروی متخصص، مناسب بودن کیفیت جاده‌ها و شاهراه‌ها، خطوط راه‌آهن مدرن، بنادر مجهز و خطوط هوایی منظم اشاره کرد. در این گزارش به دنبال آن هستیم تا وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشورهای منطقه خاورمیانه و همچنین جایگاه ایران در منطقه و جهان را مورد بررسی قرار دهیم. به منظور یکسان بودن داده‌ها، به گزارش رقابت‌پذیری ۲۰۱۶-۲۰۱۷ مجمع جهانی اقتصاد رجوع کردیم. در این گزارش در بخش زیرساخت، زیربخش‌هایی چون کیفیت جاده‌ها، کیفیت زیرساخت‌های ریلی، کیفیت زیرساخت‌های بنادر و کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی وجود دارد که در آنها ۱۳۸ کشور دنیا رتبه‌بندی شده‌اند. در گزارش‌های رقابت‌پذیری، نمره ۷ بهترین نمره و نمره ۱ بدترین نمره است.

کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل
 در کشورهای منطقه خاورمیانه

در تکاپوی قبولی نایلتونی

تهیه و تنظیم: مسعود زارع

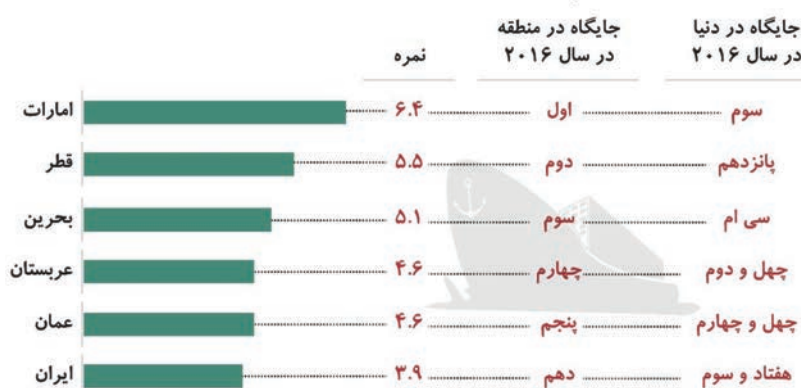
نمودار ۱- کیفیت جاده‌ها در منطقه خاورمیانه



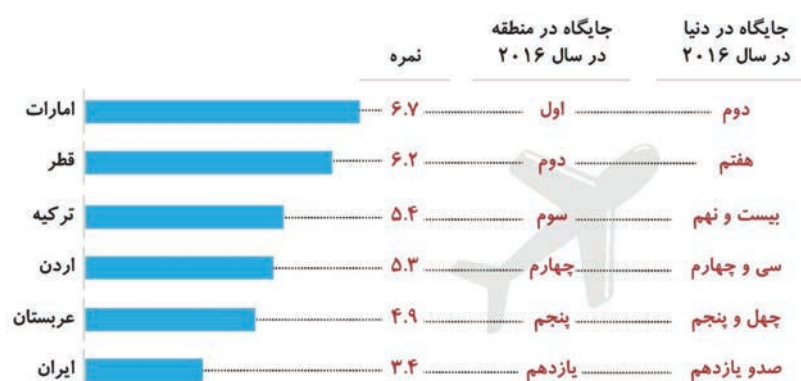
نمودار ۲- کیفیت زیرساخت‌های ریلی در منطقه خاورمیانه



نمودار ۳- کیفیت زیرساخت‌های بنادر در منطقه خاورمیانه



نمودار ۴- کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی در منطقه خاورمیانه



کیفیت جاده‌ها

همواره کیفیت جاده‌های ایران مورد نقد کارشناسان و مردم بوده و حتی اوضاع تا آنجا پیش رفته است که به خاطر میزان مرگ و میر بالا در جاده‌ها، جاده‌های ایران لقب جاده‌های مرگ را به خود اختصاص داده‌اند. با توجه به گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷، نمره کیفیت جاده‌های ایران ۴/۱ است. جاده‌های ایران با این نمره از بین ۱۳۸ کشور دنیا در رتبه ۶۸ و از بین ۱۵ کشور خاورمیانه در رتبه نهم قرار گرفته‌اند. به لحاظ کیفیت جاده‌ها، کشور امارات متحده عربی با نمره ۶/۵ از ۷ نمره در دنیا و منطقه

■ در منطقه خاورمیانه بعد از جاده‌های امارات، جاده‌های عمان با نمره ۵/۵ در جایگاه دوم قرار گرفته‌اند. جاده‌های عمان به لحاظ کیفیت در جهان در رتبه ۱۹ قرار دارند. رتبه‌های سوم تا پنجم با کیفیت‌ترین جاده‌های منطقه نیز به ترتیب به بحرین، قطر و ترکیه تعلق دارد

■ کیفیت زیرساخت‌های ریلی در ایران بهتر از کیفیت عمومی جاده‌هاست؛ ایران در این شاخص در گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۷ با نمره ۳/۵ در رتبه اول منطقه و ۴۶ در دنیا قرار گرفته است. بعد از ایران، ترکیه با نمره ۳ در رتبه دوم منطقه و رتبه ۵۵ دنیا قرار دارد

در مکان اول قرار گرفته‌اند. در منطقه خاورمیانه بعد از جاده‌های امارات، جاده‌های عمان با نمره ۵/۵ در جایگاه دوم قرار گرفته‌اند. جاده‌های عمان به لحاظ کیفیت در جهان در رتبه ۱۹ قرار دارند. رتبه‌های سوم تا پنجم با کیفیت‌ترین جاده‌های منطقه نیز به ترتیب به بحرین، قطر و ترکیه با نمره‌های ۵/۱، ۵ و ۵ تعلق دارد.

زیرساخت‌های ریلی در منطقه

کیفیت زیرساخت‌های ریلی در ایران بهتر از کیفیت عمومی جاده‌هاست؛ ایران در این شاخص در گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷ با نمره ۳/۵ در رتبه اول منطقه و ۴۶ دنیا قرار گرفته است. در شاخص کیفیت زیرساخت‌های ریلی بعد از کشور ایران، کشور ترکیه با نمره ۳ در رتبه دوم منطقه و رتبه ۵۵ دنیا قرار دارد. کیفیت زیرساخت‌های ریلی کشورهای عربستان، مصر و اردن به گونه‌ای بوده است که این کشورها به ترتیب با نمرات ۲/۶، ۳ و ۲/۵ در رتبه‌های سوم تا پنجم منطقه قرار گرفته‌اند. رتبه این کشورها به لحاظ این زیرشاخص در دنیا به ترتیب، ۵۶، ۷۳ و ۷۵ است. نکته حائز اهمیت این است که امارات در این شاخص، برخلاف سایر شاخص‌های حمل و نقلی نتوانسته است در بین ۵ کشور اول منطقه جایگاهی را به خود اختصاص دهد. در شاخص کیفیت زیرساخت‌های ریلی کشور ژاپن با نمره ۷۷، رتبه نخست دنیا را به خود اختصاص داده است.

زیرساخت‌های بندری

به لحاظ کیفیت زیرساخت‌های بندر، بازم این کشور امارات است که توانسته با نمره ۶/۴ بر جایگاه سوم دنیا و اول منطقه تکیه بزند. البته شایان ذکر است که امارات متحده عربی یک شبه به این موفقیت دست نیافته است بلکه این کشور برنامه‌ریزی‌هایی را از سال ۱۹۷۰ میلادی و با درک این موضوع که ایجاد، توسعه و تجهیز بندر می‌تواند نقش بسیار مهمی در رشد و توسعه تجاری و اقتصادی ایفا کند، انجام داد. طبق همین برنامه‌ریزی‌ها بوده است که خور کوچک دویی به بندر بزرگ تجاری با کیفیت‌های زیرساختی عالی تبدیل شده‌اند. بندر این کشور به ویژه دویی و جبل‌علی، هم اکنون از لحاظ حجم تخلیه و بارگیری کانتینرها جزو بندر بزرگ منطقه و جهان به شمار می‌روند.

بعد از کشور امارات، بندر قطر به لحاظ کیفیت زیرساختی با نمره ۵/۵ در رتبه دوم منطقه و ۱۵ جهان قرار گرفته است. در بین بندر منطقه خاورمیانه بعد از بندر دو کشور فوق‌الذکر، بندر کشورهای بحرین، عربستان و

عمان به ترتیب با نمرات ۴/۶، ۵/۱ و ۴/۶ دارای باکیفیت‌ترین زیرساخت‌ها هستند. جمهوری اسلامی ایران در این شاخص، با نمره ۳/۹ از ۷ در جایگاه دهم منطقه و ۷۳ جهان قرار گرفته است. البته ایران در گزارش سال ۲۰۱۵-۲۰۱۶ رقابت‌پذیری نیز همین نمره را در شاخص کیفیت زیرساخت‌های بندر کسب کرده بود ولی در آن سال در جایگاه ۷۸ جهان قرار داشت.

رتبه اول دنیا در این زیرشاخص به کشور هلند با نمره ۶/۸ تعلق دارد و سنگاپور نیز با نمره ۶/۷ در جایگاه دوم دنیا قرار گرفته است.

زیرساخت‌های هوایی

در گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷ در بخش کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی نمره و جایگاه برای امارات و قطر به مانند سال گذشته عیناً تکرار شده است. نمره زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی برای کشور امارات برای دو سال پیاپی ۶۷ بوده و این کشور با این نمره در هر دو سال در رتبه دوم دنیا و اول منطقه قرار گرفته است.

کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی قطر نیز با کسب نمره ۶/۲ در دو سال پیاپی جایگاه هفتم دنیا و دوم منطقه را به خود اختصاص داده‌اند. در حال حاضر این دو کشور در منطقه در موضوع کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی به شدت با یکدیگر در رقابت هستند و قطر به دنبال آن است تا در سال‌های آینده امارات را در این شاخص جای بگذارد و خود در رتبه نخست منطقه قرار بگیرد.

کشورهای سوم تا پنجم منطقه در این زمینه به ترتیب ترکیه با نمره ۵/۴، اردن با نمره ۵/۳ و عربستان با نمره ۴/۹ هستند. جایگاه جهانی این سه کشور نیز به ترتیب ۲۹، ۳۴ و ۴۵ است.

ایران در شاخص کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی با نمره ۳/۴، بعد از کشورهای بحرین، مصر، عمان، لبنان و کویت در جایگاه یازدهم منطقه قرار دارد. جایگاه جهانی ایران در این شاخص نیز ۱۱۱ است. در گزارش سال گذشته مجمع جهانی اقتصاد ایران با نمره ۳/۲ در جایگاه ۱۱۸ دنیا قرار داشته است. در این شاخص کشور سنگاپور با کسب نمره ۶/۹ در دو سال پیاپی در جایگاه اول دنیا قرار گرفته است.

جای داشتن یک کشور آسیایی در میان کشورهای برتر جهان بسیار قابل توجه است؛ به‌خصوص اینکه از نظر کیفیت زیرساخت‌های ریلی در دنیا رتبه سوم را کسب کرده است. افزون بر این، بر اساس گزارش‌های جهانی رتبه هنگ‌کنگ از نظر کارآمدی حمل‌ونقل زمینی نیز در جهان سوم است. اما چه عاملی موجب شده که یک کشور آسیایی بتواند به چنین جایگاهی در توسعه حمل‌ونقل و به‌ویژه صنعت ریلی خود دست یابد؟

هنگ‌کنگ که در فاصله سال‌های ۱۸۴۲ تا ۱۹۹۷ میلادی مستعمره بریتانیا محسوب می‌شد، پس از سال ۱۹۹۷ به چین پیوسته است. نخستین اقدامات برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در هنگ‌کنگ توسط شرکت «پیک ترام» انجام گرفت. این شرکت خدمات خود را در سواحل شمالی هنگ‌کنگ در سال ۱۹۰۴ آغاز کرد. با این حال تا سال ۱۹۷۹ پیشرفت چشمگیری در این صنعت دیده نمی‌شد. سه سال بعد، الکتریکی شدن این صنعت در هنگ‌کنگ آغاز شد. با این حال، بخش اصلی حمل‌ونقل ریلی در این کشور بر دوش شرکت MTR است. این شرکت جزو شرکت‌هایی است که سهام آن در بورس هنگ‌کنگ خرید و فروش می‌شود و مسوول نقل و انتقالات ریلی جمعی در این جزیره محسوب می‌شود. شرکت MTR در سال ۱۹۷۵ تاسیس شد و در آغاز شرکتی متعلق به دولت محسوب می‌شد.

هدف از تاسیس این شرکت نیز کمک به ساخت و اجرایی کردن یک سیستم حمل‌ونقل جمعی ریلی برای برآورده ساختن نیازهای رو به رشد این جزیره بود. پس از گذشت چند سال، در روز ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۰، وزیر امور مالی دولت هنگ‌کنگ، اعلام کرد که خصوصی‌سازی بخشی از این شرکت در نظر گرفته شده است. پیشنهادها حاکی از این بود که یک میلیارد سهم برای این شرکت منتشر شود؛ اما عملاً به دلیل تقاضای بالا برای آن به ۱/۱۵ میلیارد سهم افزایش یافت.

در روز ۵ اکتبر سال ۲۰۰۰، شرکت حمل‌ونقل ریلی جمعی هنگ‌کنگ در فهرست بازار سهام این کشور قرار گرفت؛ هرچند دولت هنوز مهم‌ترین سهامدار آن محسوب می‌شود. در سال ۲۰۰۱ نیز این شرکت به شاخص بورس این کشور اضافه شد. این شرکت به دلیل همین تغییراتی که انجام داده و اصلاحاتی که در سیستم خود به وجود آورده است، یکی از شرکت‌های فعال در سیستم‌های حمل‌ونقل دولتی در جهان محسوب می‌شود که سودآور نیز هست.

شبکه حمل‌ونقل ریلی هنگ‌کنگ عمدتاً شامل قطارهایی هستند که تحت شرکت MTR فعالیت می‌کنند. این شرکت مسوول شبکه مترو هنگ‌کنگ و همچنین شبکه ریلی بین شهری است که مناطق شمال شرقی و جنوب شرقی این جزیره را به محدوده‌های شهری وصل می‌کند. در سال ۲۰۰۷ دو شرکت پیش‌تاز این کشور یعنی MTR و شرکت راه‌آهن کولون-کانتون با یکدیگر ادغام شدند تا هزینه‌ها را مدیریت کرده و کارایی را افزایش دهند. دولت هنگ‌کنگ سیاست‌هایی را در خصوص حمل و نقل در پیش گرفته است که از حمل و نقل ریلی به عنوان ستون اصلی حمل‌ونقل استفاده می‌کند. با این وجود، علاوه بر شبکه MTR خطوط راه‌آهن کوچک‌تری نیز وجود دارند که توسط اپراتورهای مختلف مدیریت می‌شوند.

استراتژی‌های توسعه راه‌آهن و خطوط ریلی در کشور هنگ‌کنگ بسیار مورد توجه مقامات این کشور قرار دارند. این برنامه‌ها هر چند سال یک‌بار تدوین شده و برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در این کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند. هدف از تدوین استراتژی سال ۲۰۱۴ هنگ‌کنگ برای صنعت ریلی آن بوده است که چارچوبی برای برنامه‌ریزی توسعه آینده شبکه راه‌آهن تا سال ۲۰۳۱ ایجاد کند. برنامه سال ۲۰۱۴ در واقع، نسخه به‌روز شده برنامه‌ای است که در سال ۲۰۰۰ برای پیشرفت صنعت ریلی این کشور تدوین شده بود.

در این چارچوب، هنگ‌کنگ نیازمند برنامه‌ریزی جامع و بلندمدتی برای حمل‌ونقل خود محسوب می‌شود. علاوه بر این، اهداف دیگری در سیستم حمل‌ونقل نیز دنبال می‌شود که از آن جمله می‌توان به کارآمدتر شدن و دسترس‌پذیرتر شدن آن اشاره کرد. برای آینده صنعت ریلی در هنگ‌کنگ چند پروژه در نظر گرفته شده‌اند که از سوی شرکت MTR و همکاری با دولت هنگ‌کنگ انجام خواهند شد.

تجربه هنگ‌کنگ توسعه راه‌آهن

در بررسی تجارب توسعه خطوط راه‌آهن و ریلی در سراسر جهان، یکی از جالب‌ترین موارد هنگ‌کنگ محسوب می‌شود. این جزیره که در جنوب چین واقع شده است، یکی از کارآمدترین سیستم‌های حمل‌ونقل در جهان (رتبه سوم زیرساخت ریلی دنیا) را در اختیار دارد.



گزارش قابل اعتماد آنگتاد نشان می‌دهد

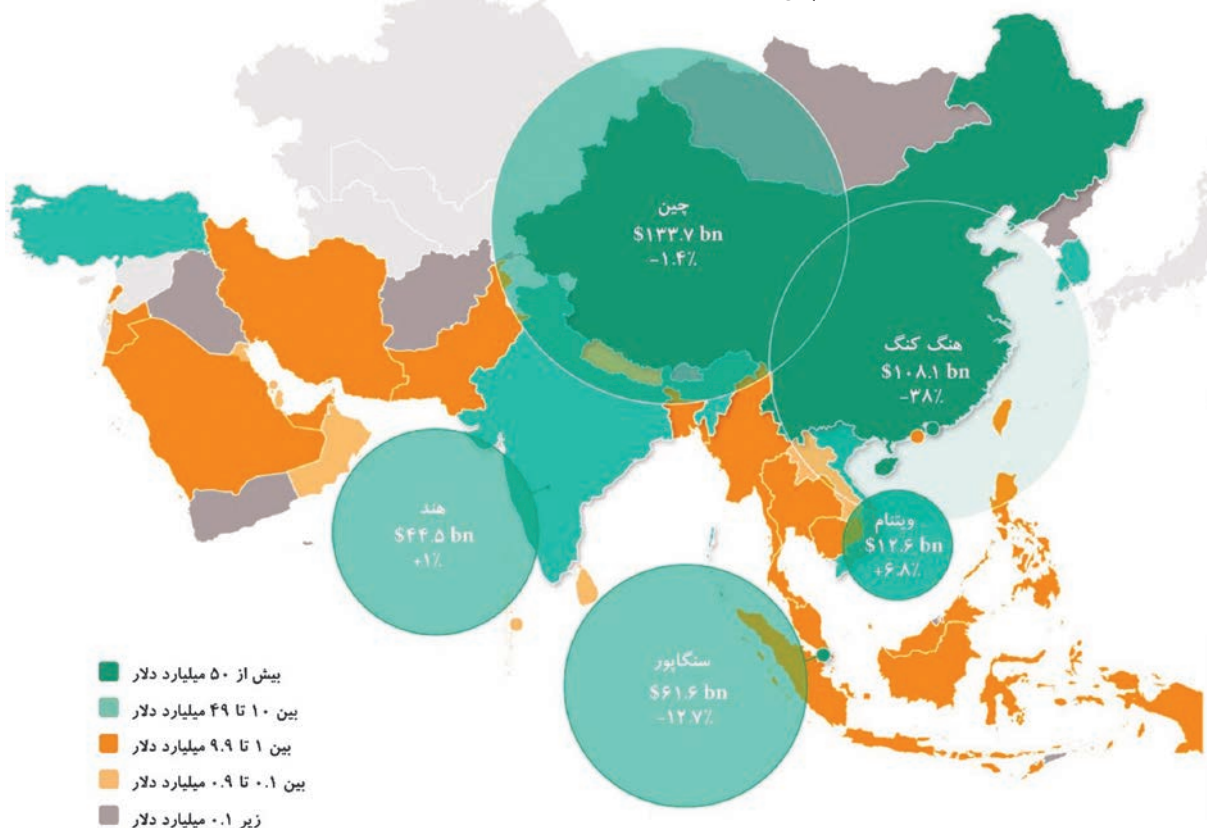
افزایش ۶۴ درصدی ورود سرمایه به ایران

در گزارش جدید کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنگتاد)، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران طی سال ۲۰۱۶ در مقایسه با سال گذشته ۶۴ درصد رشد نشان می‌دهد، هر چند این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با میزان سرمایه ورودی خارجی در سال ۲۰۱۲ (سال آغاز تحریم‌ها) همچنان فاصله‌ای ۱ میلیارد و ۲۹۰ میلیون دلاری دارد.

این در حالی است که در کل جهان، جریان «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» در سال ۲۰۱۶ روند کاهشی را تجربه کرده است. پیش‌تازان جذب سرمایه‌گذاری خارجی در آسیا، کشورهای چین، هنگ کنگ، سنگاپور، هند و ویتنام هستند؛ هرچند آنها نیز با کاهش سرمایه‌گذاری نسبت به سال پیش از آن، مواجه بوده‌اند.

با این حال، واحد «اطلاعات سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی»، پیش‌بینی می‌کند «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» در سال ۲۰۱۷ رشد ۱۰ درصدی را تجربه کند. این نهاد در گزارش خود چند عامل اصلی اثرگذار بر بازارهای «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» در سال ۲۰۱۷ را معرفی کرده است که عبارتند از رشد اقتصاد جهانی؛ سیاست‌های آمریکا در خصوص قراردادهای تجاری، نظام مالیاتی و سیاست‌های مهاجرتی؛ خروج انگلیس از اتحادیه اروپا؛ نااطمینانی ناشی از انتخابات در کشورهای هم‌چون آلمان، ایتالیا، هلند و...

سیاست‌های سرمایه‌گذاری چین



تکنولوژیک، روند شهری شدن، دسترسی به نیروی کار ماهر، امنیت انرژی و مصرف و تغییر الگوی مصرف (عوامل مثبت اثرگذار)، تغییرات در قراردادهای تجارت آزاد، نوسانات نرخ ارز، افزایش نرخ بهره، افزایش بدهی‌های اقتصادهای نوظهور، مهاجرت، نااطمینانی‌های ژئوپلیتیک، بی‌ثباتی‌های اجتماعی، بلایای طبیعی و تروریسم (عوامل منفی اثرگذار). (نمودار ۱)

با توجه به نمودار ۱ و همان گونه که عنوان شد اقتصادهای توسعه یافته بیشترین سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را در سال ۲۰۱۶ جذب نموده‌اند. این اقتصادها ۵۹ درصد کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان را در سال ۲۰۱۶ جذب کرده‌اند. میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصادهای توسعه یافته در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال ۲۰۱۵، ۵ درصد بوده است.

سهام اقتصادهای در حال توسعه نیز در این زمینه ۳۷ درصد برابر با ۶۴۶ میلیارد دلار و میزان رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این اقتصادها در سال ۲۰۱۶، ۱۴- درصد بوده است. اقتصادهای در حال گذار نیز حدود ۳/۸ درصد برابر با ۶۸ میلیارد دلار از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهان را در سال ۲۰۱۶ به خود اختصاص داده‌اند. البته رشد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصادهای در حال گذار نسبت به سال ۲۰۱۵، ۸۱ درصد بوده است.

روند سرمایه‌گذاری در مناطق مختلف جهان

همان گونه که از نمودار ۲ پیداست، در سال ۲۰۱۶ بیشترین میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در بین مناطق جهان متعلق به کشورهای اروپایی بوده است. این کشورها توانسته‌اند با جذب ۵۳۳ میلیارد دلار

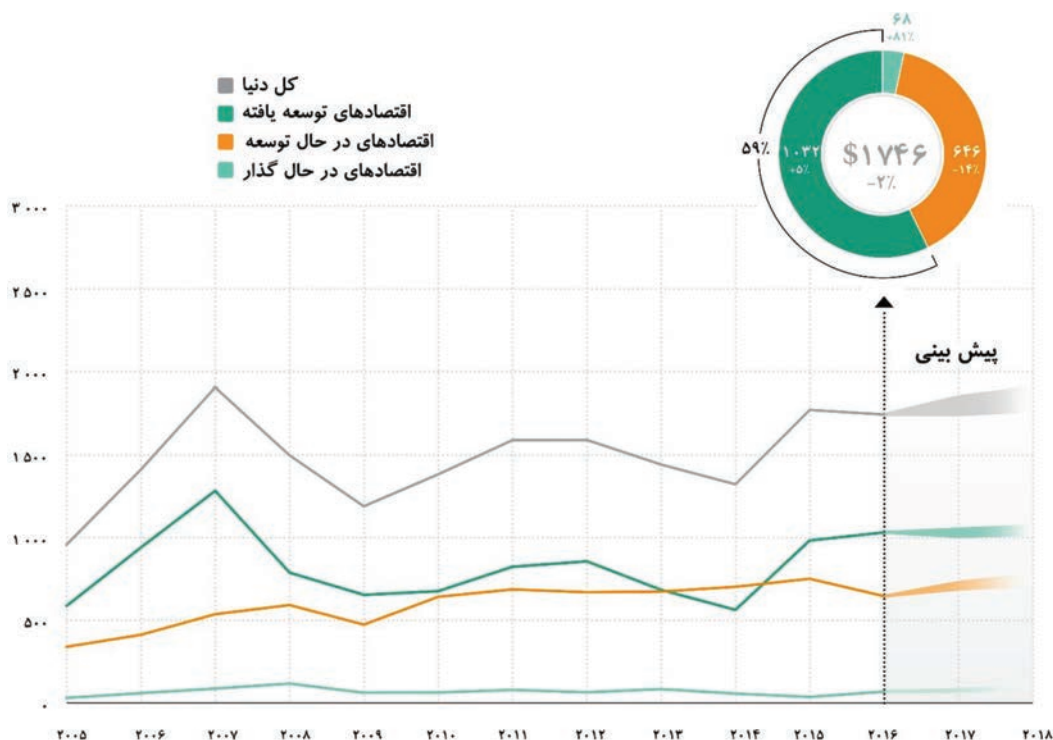
افول سرمایه‌گذاری خارجی در جهان

به گزارش «آنکتاد»، سرمایه‌گذاری خارجی پس از افزایش چشمگیری که در سال ۲۰۱۵ داشت، سال گذشته با افول روبه‌رو شد تا جایی که در سال ۲۰۱۶ «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» تحت تاثیر رشد ضعیف اقتصاد جهانی و نااطمینانی‌های سیاسی با کاهش ۲ درصدی به سطح ۱/۷۵ تریلیون دلار رسید، کاهش‌ی که در کشورهای در حال توسعه ملموس‌تر بود. بنابراین در سالی که گذشت، بخش عمده «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» در رابطه با اقتصادهای توسعه یافته بوده و این کشورها توانستند حدود ۵۹ درصد از سرمایه‌گذاری جهانی را جذب کنند.

با این حال پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۷ جریان «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» بهبودی متوسط را تجربه کند. بر این اساس، چشم‌انداز مثبت رشد اقتصادی و بهبود در سوددهی شرکت‌ها باعث افزایش اطمینان کسب‌وکارها خواهد شد که در نتیجه تمایل سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد. بنابراین انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۷، «سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی» با افزایشی ۵ درصدی به سطح ۱/۸ تریلیون دلار برسد، افزایشی که در سال ۲۰۱۸ نیز ادامه خواهد یافت و به سطح ۱/۸۵ تریلیون دلار خواهد رسید.

بر اساس نظرسنجی که از مدیران شرکت‌ها صورت گرفت مهم‌ترین عواملی که بر چشم‌انداز سرمایه‌گذاری جهان اثر خواهند گذاشت عبارتند از: وضعیت اقتصادهای مهم جهانی، سیاست‌های تسهیل مقداری، قیمت کالاها، تغییرات

نمودار ۱- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در گروه‌های اقتصادی در بازه زمانی ۲۰۰۵-۲۰۱۶ و پیش‌بینی ۲۰۱۷-۲۰۱۸ (درصد و میلیارد دلار)





آمریکای جنوبی و کارائیب، سایر اقتصادهای توسعه یافته، اقتصادهای در حال گذار و آفریقا به ترتیب با جذب ۱،۴۲، ۶۸،۷۵ و ۵۹ میلیارد دلار سرمایه گذاری خارجی در مکان‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

چین پیش‌تاز جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در آسیا

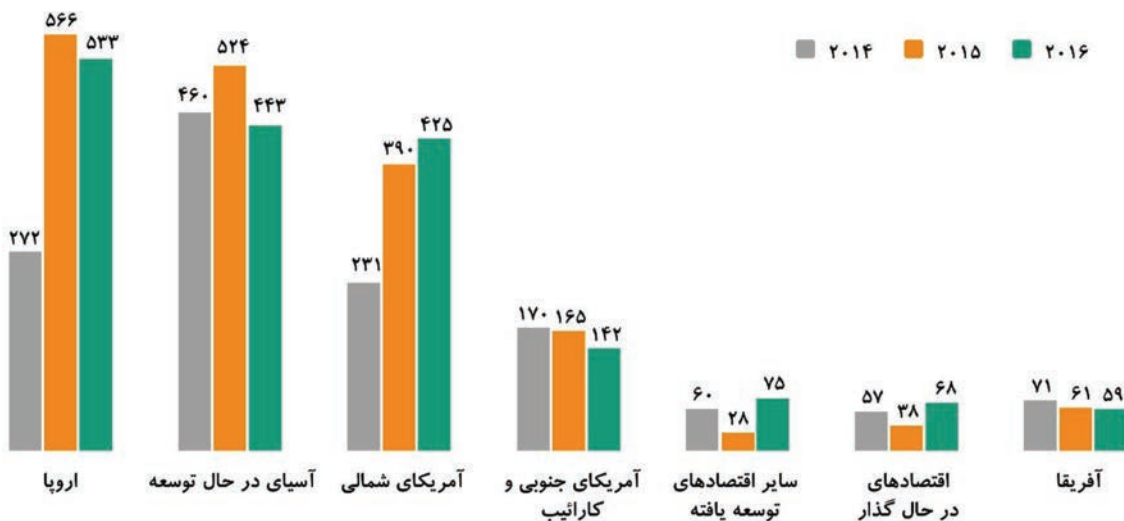
با توجه به نمودار ۳، پنج کشور برتر به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در آسیا به ترتیب عبارتند از: چین، هنگ‌کنگ، سنگاپور، هند و ویتنام. چین در سال ۲۰۱۶ توانست ۱۳۳/۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را جذب کند و رتبه اول را در بین کشورهای آسیایی به خود اختصاص دهد. با این حال میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این کشور در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال قبل ۱/۴ درصد کاهش نشان می‌دهد. چین در سال گذشته به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بعد از هنگ‌کنگ در رده دوم قرار داشت.

در رتبه دوم میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۶ در

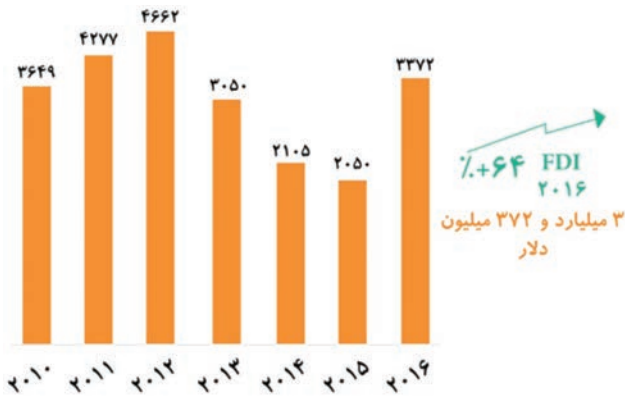
سرمایه‌گذاری در بین مناطق جهان رتبه نخست را به خود اختصاص دهند. البته میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در منطقه اروپا در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال ۲۰۱۵ با کاهشی ۳۳ میلیارد دلاری همراه بوده است. بعد از کشورهای اروپایی این کشورهای آسیایی در حال توسعه بوده‌اند که با جذب ۴۳۳ میلیارد دلار مکان دوم را بدین لحاظ به خود اختصاص داده‌اند. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۶ در مقایسه با سال ۲۰۱۵ در این کشورها نیز به مانند کشورهای اروپایی کاهش ۹۱ میلیارد دلاری داشته است.

میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشورهای منطقه آمریکای شمالی در سال ۲۰۱۶، ۴۲۵ میلیارد دلار بوده است و این میزان جذب باعث شده است تا این منطقه در مکان سوم بیشترین میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی قرار گیرد. میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در منطقه آمریکای شمالی در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال قبل رشد ۳۵ میلیارد دلاری داشته است. مناطق

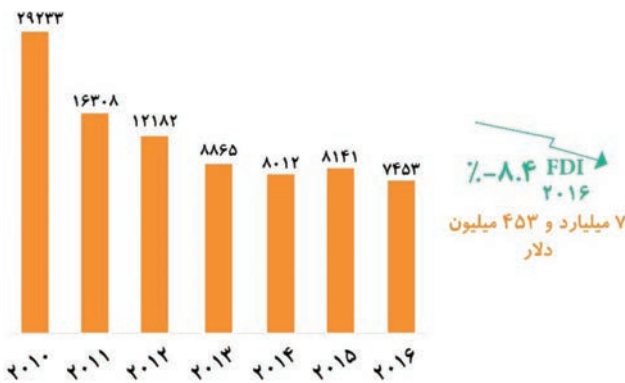
نمودار ۲- روند سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در مناطق مختلف جهان (۲۰۱۴-۲۰۱۶)



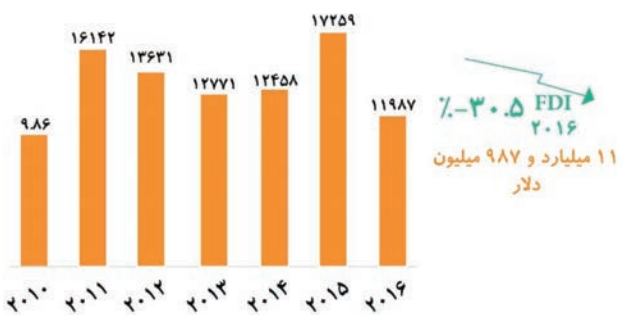
نمودار ۴- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران (میلیون دلار)



نمودار ۵- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عربستان (میلیون دلار)



نمودار ۶- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ترکیه (میلیون دلار)



امارات کشوری کم نوسان در جذب سرمایه‌گذاری خارجی

همان گونه که از نمودار ۷ مشخص است کشور امارات در زمینه جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به عنوان کشوری تقریباً کم نوسان بوده است. بیشترین مقدار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ مربوط به سال ۲۰۱۴ است که این کشور توانسته مبلغ ۱۰ میلیارد و ۸۲۳ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی جذب کند.

بین کشورهای آسیایی کشور هنگ‌کنگ قرار دارد. هر چند میزان کاهش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در این کشور در سال ۲۰۱۶ نسبت به سال پیش ۳۸ درصد بوده است، اما این کشور توانسته است در سال ۲۰۱۶، ۱۰/۸۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب کند.

در سال ۲۰۱۶، هر چند میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور سنگاپور نیز نسبت به سال پیش کاهش ۱۲/۷ درصدی داشته، اما این کشور توانسته است با جذب ۶۱/۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جایگاه سوم را به خود اختصاص دهد. هند و ویتنام نیز به ترتیب با جذب ۴۴/۵ و ۱۲/۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جایگاه‌های چهارم و پنجم قرار گرفته‌اند.

رشد ۶۴ درصدی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران

همان گونه که از نمودار ۴ نمایان است، از سال ۲۰۱۰ تا سال ۲۰۱۲ (سال‌های تحریم‌ها بر علیه کشورمان تشدید شد) میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران روند صعودی داشته و پس از آن این روند تا سال ۲۰۱۵ روندی نزولی به خود گرفته است. در گزارش اخیر آنگناتد که مربوط به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۶ است دوباره روند سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران در مدار صعود قرار گرفته است.

میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در ایران در سال ۲۰۱۶ با افزایش ۶۴ درصدی نسبت به سال قبل به سطح ۳ میلیارد و ۳۷۲ میلیون دلار رسیده است. هر چند این میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با میزان سرمایه ورودی خارجی در سال ۲۰۱۲ (سال آغاز تحریم‌ها) فاصله‌ای ۱ میلیارد و ۲۹۰ میلیون دلاری دارد، اما نکته مثبت آن شکسته شدن روند نزولی ورود سرمایه خارجی به ایران و بازگشت آن به روند صعودی است.

عربستان و بازگشت به مدار سقوط

با توجه به نمودار ۵، میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عربستان سعودی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ کاهش محسوسی داشته است به طوری که میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از ۲۹ میلیارد و ۲۳۳ میلیون دلار در سال ۲۰۱۰ به ۸ میلیارد و ۱۴۱ میلیون دلار در سال ۲۰۱۵ رسیده است. البته میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۵ نسبت به سال ۲۰۱۴ رشد اندکی را تجربه نموده است.

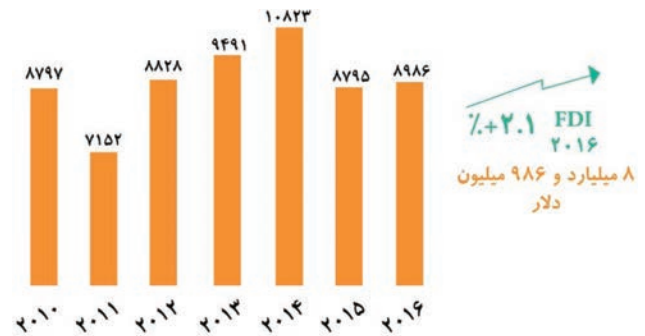
در سال ۲۰۱۶ میزان جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عربستان دوباره به مدار نزولی بازگشته است. در این سال میزان سرمایه‌گذاری خارجی جذب شده با کاهش ۸/۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۵ به ۷ میلیارد و ۴۵۳ میلیون دلار رسیده است.

کاهش ۳۰/۵ درصدی سرمایه‌گذاری خارجی در ترکیه

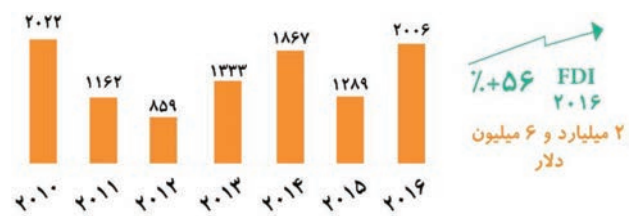
بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵، ترکیه در سال ۲۰۱۵ توانسته است بیشترین میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را جذب نماید (شکل ۶). در این سال ترکیه ۱۷ میلیارد و ۲۵۹ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب کرده است. در سال ۲۰۱۵ ترکیه به عنوان پنجمین کشوری در آسیا بود که بیشترین میزان سرمایه‌گذاری را جذب نموده بود.

در سال ۲۰۱۶، میزان سرمایه‌گذاری کشورهای دیگر در ترکیه با افتی ۳۰/۵ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۵ به ۱۱ میلیارد و ۹۸۷ میلیون دلار رسید.

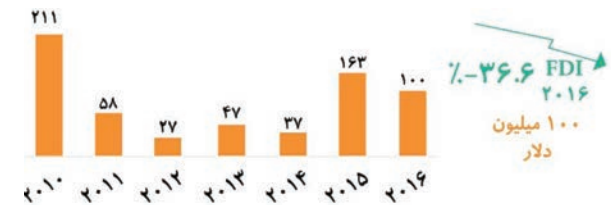
شکل ۷- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در امارت (میلیون دلار)



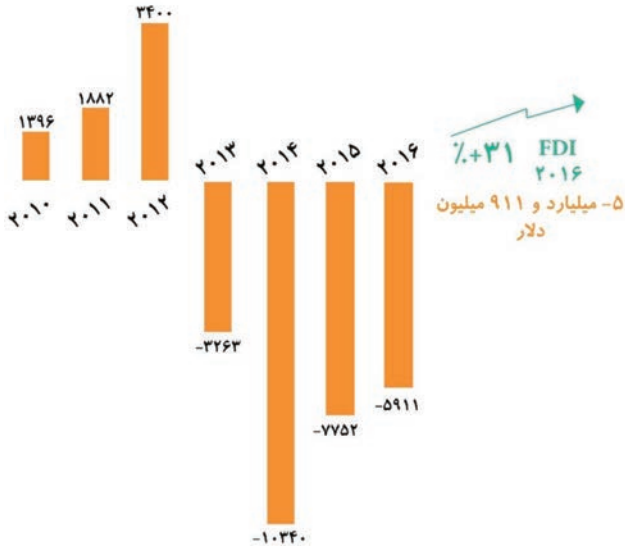
نمودار ۸- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در پاکستان (میلیون دلار)



نمودار ۹- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در افغانستان (میلیون دلار)



نمودار ۱۰- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عراق (میلیون دلار)



جهان در افغانستان طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ هیچگاه از ۲۱۱ میلیون دلار فراتر نرفته است. در سال ۲۰۱۶ نیز میزان جذب سرمایه خارجی این کشور با افتی ۳۶٫۶ درصدی به ۱۰۰ میلیون دلار رسیده است.

طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ بیشترین میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور افغانستان مربوط به سال ۲۰۱۰ است که این کشور توانسته در آن سال ۲۱۱ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی را جذب کند. کمترین میزان جذب سرمایه خارجی نیز مربوط به سال ۲۰۱۲ با جذب ۲۷ میلیون دلار سرمایه خارجی بوده است.

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عراق در مدار منفی

همان گونه که از نمودار ۱۰ پیداست، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عراق از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ رقمی مثبت بوده است و از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بر روی مدار منفی حرکت کرده است. مقصود از منفی بودن رقم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به نحوه محاسبه آن باز می‌گردد. ارقام جریانات سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به صورت خالص بیان می‌گردند. (به صورت تفاضل بدهی‌ها از اعتبارات بین سرمایه‌گذاران مستقیم و وابستگان خارجی آنها).

کاهش در دارایی‌ها یا افزایش در بدهی‌ها به عنوان اعتبارات، با علامت مثبت در تراز پرداخت‌ها ثبت می‌شوند، در حالی که افزایش در دارایی‌ها یا کاهش در بدهی‌ها با علامت منفی وارد می‌شوند. بنابراین جریان منفی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی نشان می‌دهد که حداقل یکی از سه اجزای آن (آورده نقدی سهامداران، سودهای انباشته و وام‌های بین شرکتی) منفی بوده و توسط ارقام مثبت اجزای دیگر جبران نشده است.

در سال ۲۰۱۶ سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در عراق نسبت به سال ۲۰۱۵ بهبود یافته است و با رشدی ۳۱ درصدی از منفی ۷ میلیارد و ۷۵۲ میلیون دلار به منفی ۵ میلیارد و ۹۱۱ میلیون دلار رسیده است.

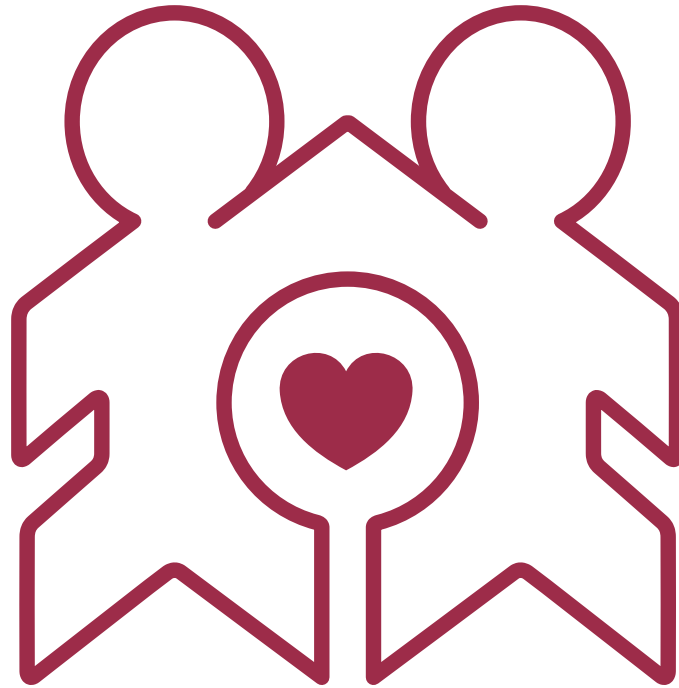
در سال ۲۰۱۶، جذب سرمایه خارجی توسط کشور امارات با رشدی ۲۱/۱ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۵ به ۸ میلیارد و ۹۸۶ میلیون دلار رسیده است.

رشد چشمگیر پاکستان در جذب سرمایه خارجی

پاکستان کشوری است که توانست در سال ۲۰۱۶ افت جذب سرمایه خارجی سال گذشته خود را تا حدودی جبران کند. همان گونه که از نمودار ۸ پیداست در سال ۲۰۱۶ کشورهای خارجی به میزان ۲ میلیارد و ۶ میلیون دلار سرمایه‌گذاری مستقیم در پاکستان انجام داده‌اند که این میزان نسبت به سال گذشته ۵۶ درصد رشد داشته است. طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ بیشترین میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور پاکستان در سال ۲۰۱۰ اتفاق افتاده است و در این سال کشورهای خارجی به میزان ۲ میلیارد و ۲۲ میلیون دلار سرمایه را وارد کشور پاکستان کرده‌اند.

بی‌رغبتی سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در افغانستان

همان گونه که از نمودار ۹ نمایان است، میزان سرمایه‌گذاری کشورهای



موفقیتی دیگر برای خانواده بزرگ محک

به مناسبت افتتاح اولین مرکز غیر دولتی پذیرهنویسی سلول‌های بنیادی خون‌ساز

بار دیگر، آرزوهای بزرگ بانیان در کنار همت‌های بلند نیکوکاران ایران زمین قرار گرفت و با افتتاح «مرکز پذیرهنویسی سلول‌های بنیادی خون‌ساز» موفقیتی دیگر برای خانواده بزرگ محک رقم خورد. این مرکز در قالب اولین پروژه مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در حوزه سلول‌های بنیادی و با حمایت مالی شرکت‌های بهمن‌موتور و بهمن‌دیزل، شروع به فعالیت کرده است. باور داریم که تنها با عضویت شما در این مرکز است که می‌توانیم تا پایان سال ۱۴۰۰ آن را به بزرگ‌ترین مرکز پذیرهنویسی در منطقه تبدیل کنیم تا شانس بیشتری برای بهبودی کودکان نیازمند به پیوند فراهم شود.



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org



دریافت مشاوره مالی و حسابداری، از نیازهای کسب و کارها و ضامن جلوگیری از بروز مشکل برای آنهاست. اما بسیاری از مشاغل به دلیل محدودیت‌هایی که از نظر اندازه کسب و کار خود دارند، از برآوردن این نیاز ناتوانند. این در حالی است که مدیران شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی علاوه بر اینکه باید بر قانون تجارت و قوانین بین‌المللی اشراف دقیق داشته باشند، نباید از توجه به امور مالی شرکت به مثابه قلب تپنده آن، غفلت کنند.

از آنجا که شرکت‌ها در ابتدای هر سال مکلف به اجرای قانون جدید محاسبات حقوق و مزایای پرداختی کارکنان خود طبق بخشنامه‌های وزارت کار و رفاه اجتماعی هستند. به همین دلیل در مطلب حاضر سعی کرده‌ایم قوانین مربوط به این موضوع را همراه با مثال تشریح کنیم تا از درستی محاسبات خود مطمئن شوید.

آنچه باید در مورد حقوق و دستمزد پرسنلی بدانیم

آیا درست محاسبه کرده‌اید؟

کامبیز شجاعی نیک

رییس کارگروه مالیاتی انجمن شرکت‌های

حمل و نقل بین‌المللی ایران

میزان افزایش حقوق کارکنان مطابق بخشنامه‌های وزارت کار و رفاه اجتماعی به صورت سالانه بر مبنای ضرایبی تعیین می‌گردد که شامل حقوق پایه، پایه سنواتی، حق مسکن، بن کارگری و حق اولاد و سایر مزایا بوده است. بخشنامه ۲۵۳۹۹۴ وزارت کار و رفاه اجتماعی، میزان افزایش حقوق دستمزد کارگران در دوره ۱۳۹۶ مشخص گردید که در اینجا به صورت تفکیکی به شرح آن پرداخت می‌شود (مطابق قانون کار، مالک شرکت کارفرما و کارکنان شرکت کارگر نامیده می‌شوند).

الف- حقوق پایه:

مطابق بخشنامه، میزان افزایش حقوق کارکنان روزانه ۱۲ درصد تعیین گردید

■ در سنوات قبل، تسویه حساب سنوات کارکنان معاف از پرداخت مالیات بود، البته به شرط تسویه حساب نهایی، اما اگر کارمندی سنوات خود را سالانه دریافت می کرد و همچنین سال بعد در شرکت حضور داشت، خالص پرداختی مشمول مالیات می شد. در سال ۱۳۹۵ این قانون اصلاح شده است و پرداختی سنوات مشمول مالیات نیست

به طوری که حداقل مبلغ ۱۲ درصد به حقوق روزانه می بایست اضافه گردد. حال اگر شرکتی در لیست بیمه ارسالی به تامین اجتماعی کمتر از این عدد پرداخت کند، مشمول جریمه در هر لیست می گردد. همچنین علاوه بر افزایش فوق، روزانه مبلغ ۶۷۶۸ ریال به حقوق پایه اضافه می گردد.

حقوق روزانه سال ۹۵	افزایش ۱۲٪	حقوق روزانه ۹۶	حقوق ماهانه
۲۷۰/۷۲۲	۳۲/۴۸۶	۳۰۳/۲۰۹ + ۶/۷۶۸	۹/۲۹۹/۳۱۰

ب- پایه سنواتی:

پایه سنواتی توسط شورای عالی کار برای هر سال مصوب می شود و معمولاً برای جبران حداقل دستمزد است که به کارگرانی که حداقل یکسال در شرکت کار می کنند پرداخت می شود. در سال ۱۳۹۶ میزان پایه سنواتی روزانه ۱۷/۰۰۰ ریال تعیین گردید.

هزینه حق مسکن و بن کارگری مبالغی هستند که در بخشنامه مشخصاً قید گردیده که عیناً در احکام پرسنلی قابل محاسبه و پرداخت است. در سال ۱۳۹۶ حق مسکن ۴۰۰,۰۰۰ ریال و بن کارگری ۱,۱۰۰,۰۰۰ ریال است.

ج- حق اولاد:

مطابق قانون کار شرکتها مکلفند تا سقف دو فرزند حق اولاد پرداخت نمایند که میزان آن ۱۰ درصد حقوق پایه است. توضیح اینکه مبلغ حق اولاد از پرداخت حق بیمه معاف است.

در سال ۱۳۹۶ میزان حق اولاد برای ۱ فرزند ۹۲۹/۹۳۱ ریال و برای ۲ فرزند ۱/۸۵۹/۸۶۲ ریال تعیین شده است.

د- عیدی:

مطابق قانون میزان سقف عیدی سه برابر حداقل حقوق پایه هر سال است.

$$۲۷/۸۹۷/۹۳۰ = ۹/۲۹۹/۳۱۰ \times ۳$$

میزان عیدی قابل تعلق به کارکنان دو برابر حقوق ایشان تا سقف عیدی است. به طور مثال اگر حقوق کارگری ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال باشد، میزان عیدی ایشان ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و اگر حقوق کارگری ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال باشد میزان عیدی ایشان ۲۷/۸۹۷/۹۳۰ ریال است که بعد از کسر مالیات قابل پرداخت خواهد بود.

ه- میزان سنوات:

شرکتها مکلفند سالانه حداقل یکماه حقوق پایه به همراه مزایای مستمر کارگر را به ایشان پرداخت کنند. در بعضی شرکتها تسویه سنوات در پایان اتمام کامل قرارداد پرداخت می گردد.

نکته: در سنوات قبل، تسویه حساب سنوات کارکنان معاف از پرداخت مالیات بود، البته به شرط آنکه تسویه حساب نهایی باشد و اگر کارمندی سنوات خود را سالانه دریافت می کرد و همچنین سال بعد در شرکت حضور داشت، خالص پرداختی مشمول مالیات می گردید. در سال ۱۳۹۵ این قانون اصلاح شده و پرداختی سنوات مشمول مالیات نیست.

و- مرخصی:

کارگران مجازند ماهانه ۲/۵ روز از شرکت مرخصی طلب کنند که جمعا ۳۰

روز است. (مرخصی استعلاجی براساس ضوابط و مقررات تامین اجتماعی عمل می گردد). شرکت هایی که تسویه حساب خود را در پایان خدمت کارگر انجام می دهند، مجازند نهایتاً ۹ روز از طلب مرخصی را به سال بعد انتقال دهند. کارگران یا باید از مرخصی خود استفاده کنند و یا شرکت حق مرخصی ایشان را نقداً پرداخت کند. بدین صورت که کارگر کتبا تقاضای مرخصی کرده و کارفرما کتبا موافقت نکند. در این حالت مبلغ هزینه قابل پرداخت است در غیر این صورت مطالبه سوخت می گردد.

ز- میزان معافیت مالیاتی:

میزان معافیت مالیاتی سالانه توسط سازمان امور مالیاتی تعیین می شود که در (ماده ۱۳۱) قانون مالیات های مستقیم ذکر می گردد.

- توضیح اینکه سقف معافیت مالیاتی سال ۱۳۹۶ برای کارکنان ۲۴۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال تعیین شد. یعنی صندوق ماهانه تا سقف ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال معاف از پرداخت مالیات است.

ح- محاسبات بیمه:

میزان بیمه تامین اجتماعی جمعا ۳۰ درصد است که از این مبلغ ۷ درصد آن کارگر و ۲۳ درصد آن را کارفرما تقبل می نماید. کارفرما مکلف است مبلغ بیمه سهم کارگر را از ایشان کسر و به همراه سهم خود پرداخت نماید. سقف بیمه سالانه:

حال محاسبه میزان سقف بیمه به شرح ذیل است. یعنی اگر حقوق هر فرد بالاتر از میزان تعیین شده باشد، مبلغ مازاد معاف از پرداخت حق بیمه است. (مصوبه شورای عالی و هیات امنای سازمان تامین اجتماعی)

$$\text{میزان سقف بیمه روزانه} = ۷ \times \text{حداقل حقوق دستمزد}$$

$$\text{میزان سقف بیمه ماهانه} = ۳۰ \times \text{میزان سقف بیمه روزانه}$$

با توجه به توضیحات ارائه شده میزان سقف بیمه ماهانه کارکنان در سال ۱۳۹۵ به شرح ذیل است:

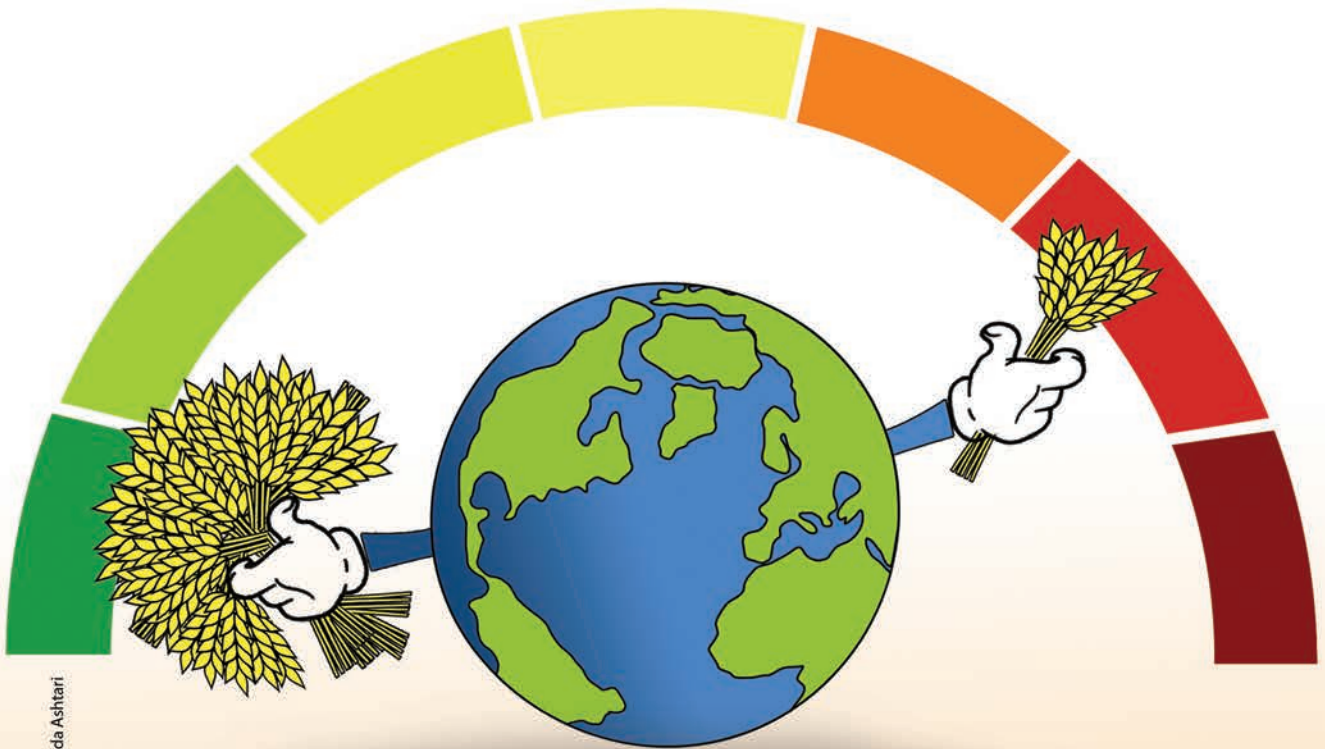
$$\text{میزان سقف بیمه روزانه} = ۲/۱۶۹/۸۳۹ \times ۷ = ۳۰۹/۹۷۷$$

$$\text{میزان سقف بیمه ماهانه} = ۳۰ \times ۲/۱۶۹/۸۳۹ = ۶۵/۰۹۵/۱۷۰$$

ط- قرارداد پرسنلی:

توصیه اینکه شرکتها مطابق قانون کار می بایست با کارکنان خود طی یک قرارداد کار معین، توافق خود را (مطابق قوانین و ضوابط اداره کار) مکتوب و امضا کنند. (تبصره ۱ و ۲ ماده ۷ قانون کار)

برنامه
جهانی غذا



WFP/Yalda Ashtari

در دنیا غذای کافی برای همه وجود دارد

اما مشکل اینجاست که بسیاری از مردم دنیا درآمد کافی برای تهیه غذا نداشته و یا به غذای مغذی و سالم دسترسی ندارند.
برنامه جهانی غذا سازمان ملل متحد بزرگترین آژانس بشردوستانه دنیا در مبارزه با گرسنگی در تلاش است تا با ارائه کمک های غذایی و همکاری با جوامع در هنگام بحران به بازسازی وضعیت معیشت آسیب دیدگان بپردازد.

با ما همراه شوید

شماره کارت جهت واریز کمک های نقدی ۵۸۵۹ ۸۳۷۰ ۰۰۴۹ ۶۷۸۲ بانک تجارت، بنام برنامه جهانی غذا

۲۲ ۸۶ ۳۴ ۹۹

wfpiran



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 سگفت آنلینه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم

(دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی)

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریافتی و پرداختی
- مدیریت عملیات و اسناد (operation)
- مدیریت حمل انواع کالا (خشک، فله، ...)
- مدیریت خزانه داری
- حسابداری هوشمند حمل و نقل (Accounting)
- صدور اسناد (DO/BL/CMR/SO/FBL)
- ورود و خروج اطلاعات از طریق اکسل
- مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)
- سامانه صدور EDI
- ثابت راننده، کشنده، خطوط، مشتریان و...
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت قراردادهای
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت
- مدیریت دیوکانترینری

قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلینه سبا



تلفن فروش: ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴ - ۰۲۱

فروش آنلاین: ۳۲۷ ۳۹ ۸۹ - ۰۹۱۲

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سبا سیستم)

info@sabanetsystem.ir

www.sabanetsystem.ir



شرکت خزر ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazartarabar
International Transport Co.
P.L.S

حمل فرآورده های نفتی از
ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،
خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹
فاکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



جهان سیر ترابار
Jahan Seir Tarabar

شرکت حمل و نقل بین المللی
و
خدمات کشتیرانی

کریر - فورواردر
حمل کالا به تمام نقاط دنیا و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،
خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۲
تلفن: ۸۸۶۹۱۱۵۰ / ۸۸۶۹۱۱۶۰
فاکس: ۸۸۶۹۱۲۸۶
info@jahan-seir.com



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

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

آدرس: تهران، بلوار کشاورز، بین خیابان
جمالزاده و کارگر شمالی، شماره ۳۱۰،
طبقه دوم، شماره ۵، کدپستی: ۱۴۱۸۸
تلفن: ۹-۶۶۴۳۹۷۸۸
فاکس: ۸۸۶۸۰۵۸۰-۶۶۴۳۹۷۸۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمبر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کشتیرانی گلف اورینت
نمایندگی خط کانتینری لسر لاین
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون
نمایندگی خط تورووس
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 ترابار 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
نمبر: 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



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
فاکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹
info@namdaranlogistic.com



کاسپین
CASPIAN
حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

تهران: خیابان میرعماد، کوچه ۱۳،
پلاک ۱، ساختمان مینا، طبقه اول، واحد ۴
تلفن: ۵-۸۸۵۰۳۲۵۳
فاکس: ۸۸۵۰۳۵۹۳
caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
سینا ترابار
کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتاح،
نیش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول
تلفن: ۶-۸۸۸۴۴۶۲۵
فاکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶
info@sinatarabar.com



آرش تیسر زرین
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا
از ایران به عراق و بالعکس
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
۳- حمل کالا به اروپا مخصوص
(آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه
کامیون تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت
آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه
اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن / فاکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵
۴۴۳۸۷۶۶۵
y_manafi@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی
اسرع ترابار

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 - ۴۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹
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) ۰۷ ۲۱ ۶۱۶۱ +۹۸
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۲
فکس: ۸۸۹۱ ۱۷۱۹ ، ۰۹ 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 بندر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بندر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



شرکت نمایندگی
کشتیرانی و بار فرابری

فراسوبار

(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

نیک تک

♦ 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

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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 - ۸۸۳۰۷۴۸۷
فکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴
شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،
بندر امام، بوشهر، دوغارون، چابهار
و مراکز شهرستانها
E-mail: douraghi_g@dpimail.net



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی
بی تا پرواز
نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط
هوایی داخلی و خارجی
ارایه خدمات تورهای
داخلی و خارجی
رزرو هتل در سراسر کشور و دنیا
ارخه 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.bitaparvaz.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
نمایندگی خطوط کشتیرانی
کریر - فورورادر
حق عملکردی، انبارداری، مشاوره در
امور گمرکی و ترخیص
ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،
چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی
ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر
(شرکت تجارت ترخیص همراهان)
تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،
شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۵۲ - ۸۸۳۱۸۸۵۰
فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳
شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲ / ۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۰۴۵
www.stcotransport.com
info@stcotransport.com

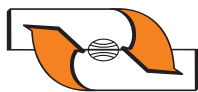


شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
امید اندیش
کریر، فورورادر
به مدیریت غلامرضا حنفی
حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه
محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،
فوق سنگین، ترافیکی و فله
دارای نمایندگی فعال در کشورهای
ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،
سوئد، فرانسه و روسیه
ترخیص و واگذاری کسندنه های نو
و کار کرده 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: ۸۸۳۱۳۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۵۱
فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵
info@omidandish.com
www.omidandish.com



دانیال ترابری

شرکت حمل و نقل بین المللی
(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
۶۶۹۲۰۷۷۴ / 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 / ۶۶۹۷۷۲۵۸
نمابر: ۶۶۹۷۲۸۴۰
Silk Road
Freight Forwarders and
Shipping Services Co.
Istanbul Office:
Ataturk Mahallesi 57, Ada
Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir
34758 Istanbul, Turkey
Tell: +90 2164565272
Fax: +90 2164565274
info@silk-roadco.com



نیکان ترابری

شرکت حمل و نقل بین المللی
نیکان ترابری
(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: ۸۸۸۳۴۷۵۶ - ۰۲۱
nikantarabar@nikantarabar.com
www.nikantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی
راهوند
Rahvand
Internation Transport &
Shipping Co.
تهران، خیابان استاد نجات اللهی
(ویلا) شماره ۲۲۷
تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (۵ خط)
فکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸
www.rahvand.com
info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابری (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
مجرب به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان حمل مشتقات نفتی

www.malektarabar.com
Email : info@malektarabar.com



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 نمابر: 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
نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
تلفن: ۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۶۶۴۰۳۳۳۹
فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

نمایندگی 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
ایران شهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،
طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com
www.linertransportkish.com

NAVID RASA AZAR
international transport co.

شرکت نوید راسا آذر

بامدیریت 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

Fax: 66271267 mobile: 9122077929

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

فاکس: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ همراه: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا
شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان سپهروردی جنوبی، خیابان شهید حسام زاده، پلاک ۱۷

طبقه پنجم، واحد ۱۳

تلفن: ۵-۸۸۲۲۶۶۹۴-۰۲۱

info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

آتشپا
ATASHPA International
Transport & Shipping Co.

♦ حمل و نقل و ترانزیت محمولات کانتینری 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

نمابر: ۸۸۸۸۱۱۱۸، ۸۸۷۹۶۳۲۸

فکس: ۸۸۸۸۱۱۱۸

Email: atashpa@atashpa.net



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: ۸۸۶۹۷۶۰۰-۰۲۱

نمابر: ۸۸۶۹۲۰۸۸-۰۲۱

sales2@kamyaran.co
manager@kamyaran.co



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷

فکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹

info@pol-co.com
www.pol-co.com



ودود ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، 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


پرنتپا سپید زبار
کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی، کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰-۰۲۱

نمابر: ۸۸۷۳۲۸۷۲-۰۲۱

info@persiaspidtarabar.com
www.persiaspidtarabar.com



تیرکاران
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱

۶۶۷۲۵۹۹۲

فکس: 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: ۷۷۶۸۴۳۶۰/ ۷۷۶۸۵۰۱۵

۷۷۶۸۰۸۰۳-۶/ ۷۷۶۸۶۶۹۸/ ۷۷۶۱۲۲۶۹

E-mail: Motlagh@navian.org



شرکت حمل و نقل بین المللی **دالاهو ترابر شایان**

کریر - فورواردر - ترانزیت

- حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
- حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
- مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
- دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸

نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴

dalahoo tarabar@gmail.com



پرشیاراد
International Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - 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: ۸۸۹۷۷۶۲۷-۸-۰۲۱

نمابر: ۸۸۹۷۷۶۲۹-۰۲۱

همراه: ۹۱۲۷۹۹۵۵۷۵

pershiarad@yahoo.com
www.pershiarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

info@barbodea.com



شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی و کارگزار گمرکی
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 کالاهای 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: ۰۶-۸۸۴۵۶۰۸۵
فاکس: ۸۸۴۳۷۷۵۸ همراه ۰۹۱۲۳۱۰۵۹۸۱
fararanan_tehran_co@yahoo.com



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



دی ترابر
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 ۲ و ۱۸
تلفن: ۰۴-۸۸۴۷۹۲۱
فاکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴
daytarabar@daytarabar.com



شرکت هیمن ترابر
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
فاکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



Pars Gita
INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD.
پارس گیتا
حمل و نقل بین المللی
شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس گیتا
تهران: خیابان قائم مقام فرحانی، بالاتر از میدان شاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱
تلفن: ۸۸۲۰۴۰۳۲-۲ / ۸۸۲۲۵۵۸۵-۶
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
فاکس: 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
فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹
info@sepehrgiti.com
www.sepehrgiti.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سما کالا
(با مسئولیت محدود)
زمینی، دریایی، هوایی
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷، طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران مارین
تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر، پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲
تلفن: ۸۸۹۴۰۹۲۲-۳ / ۸۸۹۴۰۷۴۲-۳
فاکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری
با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا، افریقا و آمریکای لاتین
خدمات زنجیره تامین و بارفرایی دریایی، زمینی و هوایی
تحويل درب کارخانه
با خدمات ما، چالشهای حمل و نقل را به برتری واقعی زنجیره تامین خود تبدیل کنید
تهران: میدان آرژانتین، نش خیابان ۲۱، جنب بانک پارسیان، پلاک ۲۴، طبقه ۲، واحد ۱
تلفن: ۸۸۷۰۰۳۶۴-۵
نمبر: ۸۸۵۵۲۱۳۶
info@sindbadlogistics.com / www.sinbadlogistics.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
فسربال
با بیش از ۱۸ سال فعالیت در زمینه حمل صادراتی و ترانزیت فرآورده های نفتی تهران، میدان ونک، خیابان شهید خدای، کوچه لیلی، پلاک ۳ طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۸۸۲۰۴۵۷۴-۸ / ۸۸۷۹۱۶۰۸
فاکس: ۸۸۷۹۱۶۰۶
Farbalco@yahoo.com



KARINA Tarabar Kian
International Transport Co. Ltd.
کارینا ترابر کیان
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
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: ۰۷-۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳
info@karinatarabar.com www.karinatarabar.com www.southpacificsea.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: ۳-۸۸۷۴۱۵۶۱-۲۱
۸۸۷۳۹۰۹۷
نمبر: ۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳-۰۲۱
info@behaveshsarie.com



کارگو اطللس

کریر - فورواردر
◀ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،
ترانزیتی به ترکمنستان،
افغانستان، ترکیه، عراق،
آذربایجان، ارمنستان و بالعکس
◀ حمل محموله کروپاژ از اقصی نقاط
اروپا به ایران

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان
صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)،
طبقه دوم، واحد ۲۱
تلفن: ۳-۲۲۳۶۰۹۷۱-۲۱
نمبر: ۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴-۰۲۱
cargotlas@yahoo.com
www.cargotlas.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 ترابار

(با مسئولیت محدود)

- ◀ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ◀ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ◀ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ◀ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲۲ - ۶۶۴۳۱۵۰۰ - ۶۶۴۳۱۵۰۰
نمبر: 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 خوردر و بالعکس
◀ دارای نمایندگی در کلیه مرزهای
ورودی و خروجی و شهرهای تبریز، مشهد،
اصفهان، شیراز، اراک
تهران: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،
طبقه ۶ شرقی، واحد ۴۲
تلفن: ۰۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸
نمبر: ۸۸۸۱۲۲۶۱
yts.com58@yahoo.com



پارس سیر

کریر و فورواردر
(با مسئولیت محدود)

■ حمل کانتینر و فر آورده های نفتی
از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج،
طبقه ۵، واحد ۵۰۷
تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵
فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸
نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد،
ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک
ساختمانی مقدم، طبقه اول
تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱
فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰
همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ - مجیدی نیا
parssairco@gmail.com



آفتاب دریا

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگیهای معتبر خارجی
◀ دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،
ترکیه و امارات.
◀ حمل به وسیله انواع کشتنه ها در خصوص
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
و حمل مرکب
◀ حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی
و ترکیبی.
◀ دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...
تهران: خیابان شهید فتنی (پالیزی)،
ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵
۸۸۷۵۹۲۲۷
فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷
www.tad-co.com
info@tad-co.com



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

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱
تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱
E-mail: info@jybco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

تندیس ترابر

صادرات ، واردات ، ترانزیت ، گروپاژ
حمل محصولات زمینی - دریایی و گروپاژ
پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه،
آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکراین و
کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینر و
کامیون های ایرانی و خارجی
دفتر اختصاصی شرکت در ترکیه، گرجستان
و کلیه مرزهای ورودی کشور

تهران: بلوار کشاورز، بین وصال شیرازی و نادری،
پلاک ۱۹۶ طبقه چهارم، واحد شمالی
کد پستی ۱۴۱۶۳۳۱۶۸
تلفن: ۸۸۳۹۰۷۶۲ - ۶ - ۸۸۹۹۴۷۰۴
فکس: ۸۸۳۹۰۸۴۶
www.tandistarabar.com
tandistarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵
تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۱۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸
sinasadr@neda.net.ir



پیشبازان
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

PISHTAZAN
INT,L TRANSPORT CO.LTD
دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۲۶۵، طبقه سوم
کدپستی: ۱۶۱۳۹۳۵۶۲۴
تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵
تکلس: ۲۲۳۰۱۵ PTZN IR
۲۲۶۰۸۱ PISH IR
www.pishtazan.net
E-mail:info@pishtazan.net

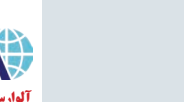


شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(بهمن خاص)

خدمات چارترینگ و مشاوره
و حمل کالای فله
حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی
نماینده‌گی در کلیه نقاط جهان و
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،
امارات و عراق
تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰
نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱
www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com

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



حمل و نقل بین المللی

جاده ای - دریایی - هوایی - ریلی

نماینده انحصاری شرکت TCC آمریکا
ROHLIG آلمان و
GEBRUDER WEISS اتریش
متخصص حمل کالا از ایران به آمریکا،
اروپا و خاور دور و بالعکس
ترانزیت به کشورهای CIS و افغانستان
آدرس: تهران، خیابان مفتح شمالی،
شماره ۳۵۸، طبقه ۶
تلفن: ۸۸۷۴۵۰۹۰ - ۸۸۷۴۷۱۰۰
۸۸۷۳۳۲۰۷ - ۹ فکس: ۸۸۷۳۳۳۵۵
transport@iran-europe-co.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
۶۶۹۵۷۷۳۶ فکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰
ترمینال کرج: ۰۲۶ - ۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۱۲
www.pazhoohesh-transport.com
info@pazhoohesh-transport.ir



International Transport & Shipping Agency co.Ltd

با سابقه ۴۰ ساله
در امر فورواردری - کریر 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
نمبر: 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 شهرستاتها
صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و
کشورهای CIS
تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد
نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک،
طبقه دوم، واحد ۲۰۵
تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۴۶۰۹۲۳۰۶ نمابر: ۴۶۰۹۲۳۰۶
دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱
۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱
www.vafarah.com
vafarah_co@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی
خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغارون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



ایران بروودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
IRAN BOROUDAT BAR
INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

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

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳-۸۸۹۹۳۹۲۵ شماره: ۸۸۹۹۳۹۲۵

www.ibitc.co info@ibitc.co



درین راه آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی) مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور دارای مجوز رسمی از گمرک ایران تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷ تلفکس: ۰۹۱۲۳۳۳۳۳۳۳۳-۰۲-۶۶۹۰۹۴۷۰ همراه: ۰۹۱۲۳۳۳۳۳۳۳۳ / ۰۹۱۲۳۳۳۳۳۳۳۳ / ۰۹۱۲۳۳۳۳۳۳۳۳ info@dorinrahearia.org www.dorinrahearia.org



شرکت حمل و نقل بین المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود) رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: جعفر سوری
• حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹ شماره: ۸۸۷۴۶۵۵۰ کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱-۱ شماره: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲ سلیمانیه: ۰۹۶۴۷۷۰۲۱۷۲۰۰۷/۷۷۰۲۰۴۰ بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲/۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸ باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱ jafarsouri@yahoo.com



کشتیرانی
فانوس دریای نیلگون
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، جاده‌ای، هوایی، ترکیبی و ترانزیت
- ارائه خدمات جانبی و مشاوره جهت کاهش هزینه های حمل
- دارای نمایندگی های انحصاری در اروپا و خاوردور

تهران - میدان فاطمی، پلاک ۱۳، ساختمان فاطمی، طبقه ۴، واحد ۴۱

تلفن: ۰۷-۸۸۹۶۲۴۰۷، فاکس: ۸۸۹۸۸۷۳۰
www.bls-co.com info@bls-co.com

• Registration NO. in UK: 10291763 •



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

توشه‌بر

Tushehbar shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان آدرس: خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۲۵، ساختمان توشه بر تلفن: ۰۲-۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط) شماره: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



کاوین کالا
حمل و نقل بین المللی و لجستیک

Kavian Kala
Intl Transport & logistics Co. Ltd.

دفتر مرکزی، تهران: سه‌رودی شمالی خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی خیابان قندی، شماره ۸۳، واحد ۱ تلفن: ۸۸۵۴۵۹۵۱ شماره: ۸۸۵۴۵۳۴۹ info@aryagroups.com



حمل و نقل بین المللی
آلفاتیر

◆ فورواردر

- ◆ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ◆ ترانزیت کالا
- ◆ استریپ و استفیگ کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور

تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸ شماره: ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱

همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵

www.alphatirco.com

f.golpagoun@alphatirco.com

f.sarmadi@alphatirco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیروان ترابر ماد
Sirwan Tarabar Maad International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

- ◆ ترانزیت کالاهای خشک
- ◆ ترانزیت فرآورده های نفتی
- ◆ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
- ◆ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴ تلفن: ۰۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۰۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
 در زمینه حمل دریایی
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
 تلفن: ۳۰-۳۲۹-۸۸۲۰۱۳۲۹
 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: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران ترابر

متخصص در امور فوروار دینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان 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

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 های حمل و نقل بین المللی (تهران)

شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری ستارگان

STARS FORWARDING (Ltd)

ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
حمل محمولات پروژه ای (ترافیکی و سنگین)
حمل محمولات وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
دارای شبکه گسترده نمایندگان در اکثر کشورها

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲
تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ / ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰
info@starsforwarding.com
www.starsforwarding.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارس (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
♦ حمل کانتینر وارداتی از مبداء چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
تلفن: ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ / ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
فکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
www.rgfcenet
info@rgfcenet

شرکت حمل و نقل بین المللی

تات فرابر ایرانیان

(کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تلفن: ۶۶۴۶۹۶۱۵ / ۶۶۴۶۹۶۱۱ - ۱۲ / 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 تکر و آسیا

♦ فورواردری (جاهه 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 / ۶۶۴۹۸۱۷۳
info@toojaltakro.com www.toojaltakro.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱
نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
www.sarafraztarabar.com
info@sarafraztarabar.com
ferdousi7005@hotmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

سی بن ترابر

♦ ترانزیت کالا از گمرکات ورودی کشور به گمرکات داخلی، آسیای میانه، آذربایجان، افغانستان، عراق و بالعکس با کامیون (یخچالی، چادری، کفی) و واگن
♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی به صورت دربست و گروپاژ توسط کامیون و کشتی از اقصای نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ / 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

مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

Sareban Safa

دفتر نمایندگی آلمان:
phonix handels
Add: dusseldorf-Germany
Tel&fax: 004921193892516

sarebansafa@yahoo.com

شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۲۵۹۲۲۳

واردات - صادرات کالا به
ایتالیا، ترکیه، لبنان، گرجستان، اکراین، بلغارستان که به صورت پروژه، گروپاژ، ترافیکی، سنگین و فوق سنگین
تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک اقتصاد نوین، پلاک ۱۵، طبقه ۳، واحد ۸
تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ / ۸۸۴۰۹۸۲۱ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴ (+۹۸۲۱) / ۸۸۴۰۹۸۳۲



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 (سهامی خاص)

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 - ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰

Email: info@irsa-marine.com

مشکین

حمل و نقل بین المللی

سال تاسیس: ۱۳۴۶

نماینده انحصاری شرکت **DB SCHENKER** در ایران

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، پلاک ۲۲، طبقه سوم

کدپستی: ۱۵۱۳۹۱۴۵۱۳

تلفن: ۸۳۷۲۰ - ۸۸۷۰۳۰۹۰

info@meshkinco.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

Wiseman
International
Transport Co Ltd

ویسمان



هوایی - دریایی - زمینی

◆ نمایندگی رسمی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و هواپیمایی ماهان و سایر خطوط هوایی

◆ حمل هوایی توسط کلیه ایرلاین ها به ایران و بالعکس

◆ حمل زمینی به صورت کامیون دربست و 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



راتوک

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

- هوایی، زمینی، دریایی
- فله، کانتینری، گروپاژ
- دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه کشورهای اروپا، آمریکا، روسیه، خاوردور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۵۹۳۳-۳۵-۸۴ / شماره: ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹

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: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰ / شماره: ۰۲۱-۸۸۸۲۸۹۰۶ / ۸۸۸۱۲۹۲۸

trans043@neda.net



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، کارآموده و 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



Jahan Jadeh

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹ / شماره: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوترابر پارس (با مسئولیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

- ترانزیت کالا جنرال کارگو و سوخت به آسیای میانه، عراق و افغانستان
- دارای کریر اختصاصی به مقصد عراق، پاکو، 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 چار ترینگ کشتی و واگن و نمایندگی خطوط کشتیرانی
- دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا
- عضو اتاق بازرگانی ایران و کشورهای مرتبط
- عضو انجمن صنفی سراسری ایران
- عضو گروه فورواردرهای جهانی فیاتا و مرتبط
- دفتر اختصاصی در کردستان عراق با مدیریت فرزند افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)
- انجام کلیه پروژه های ارسال محمولات به سراسر خاک عراق (بغداد و شهرهای مقدس خصوصاً کربلا و نجف)
- دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن: تلگرام: ۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱+

جبت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۵۴۳۰۶-۱۰ / شماره: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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: ۸۸۸۳۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس: ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



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 محصولات هوایی از کلیه مبادی به مقصد ایران و بالعکس توسط هواپیمای چارتر
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بست
- 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 محصولات 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 • حمل کالاهای پروژه ای

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
تلفن: ۸۸۷۳۷۸۷۳ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ - ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵ - ۰۲۱

arya.forward@gmail.com



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 ای و سنگین
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،
خیابان ساوچی نیا، پلاک ۹، طبقه ۲
- تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵ - ۸۸۱۷۵۱۵۳ - ۸۸۱۷۵۲۴۰ - ۸۸۱۷۵۷۳۲ - ۰۲۱ - ۸۸۷۳۶۸۲۱ - ۰۲۱
- فکس: ۸۸۷۳۶۸۲۱ - ۰۲۱
- دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰
- تلفن: ۳۲۲۵۴۴۸۰ - ۰۷۶ - ۳۲۲۵۴۴۸۱ - ۰۷۶
- فکس: ۳۲۲۵۴۴۸۱ - ۰۷۶

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 الشعری بهار، ساختمان تارا،
پلاک ۱۲ طبقه هشتم

فاکس: ۸۸۸۴۳۷۴۰ ، ۸۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۸۳۶۶۶۴ ، ۸۸۸۳۴۷۵۸ ، ۸۸۸۳۷۱۱۰ ، ۸۸۸۲۵۱۳۳

No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran

Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664

Fax: (+9821) 88844572 , 88843176

E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com



شرکت کشتیرانی

Tropical Marine Line
(TML) Shipping Co. Ltd.

خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه ای

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



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

جابجایی 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: ۰۷۶۱-۵۵۵۸۰۶۵ (خط ۵) فاکس: ۰۷۶۱-۵۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی: تلفن: ۰۶۵۱-۲۲۲۵۰۰۶ فاکس: ۰۶۵۱-۲۲۴۴۱۳۶
خرمشهر: تلفن: ۰۶۳۲-۴۲۲۷۷۰۲ فاکس: ۰۶۳۲-۴۲۲۷۷۰۲

Email: ils-teh@iranlandservice.com
www.iranlandservice.com



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



سعادت ترابر
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 باربد 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: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵-۹
saadat_tarabar@yahoo.com www.saadattarabar.com



جهان کالا

- ◆ متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل، مبلمان و لوازم شخصی به تمام نقاط جهان کانادا، آمریکا، استرالیا، اروپا، آسیا و...
 - ◆ دریایی، زمینی، هوایی
 - ◆ بسته بندی استاندارد، تشریفات گمرکی، فریت لوازم شخصی
- مدیریت: معصومی مدیربازرگانی: تبریزی
تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی،
خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۲۸۳، زنگ شماره ۳
تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۰-۳۱ - ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲ - ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲
همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵
www.jahankalacargo.com
info@jahankala.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: ۸۸۴۹۸۶۰-۵ - ۸۸۸۰۵۹۱۵ - ۸۸۸۰۵۹۱۵ - ۸۸۸۰۵۹۱۵
تلفن ترمینال کانتینری: ۸۸۸۰۵۹۱۵-۹

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 تلسکوپي 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 - ۰۲۱-۲۶۴۱۵۹۱۸
 دفتر بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا تلفن: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۶-۹۷ - ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵ - ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵

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: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۵۵ - ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۵۵

شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، روبروی دانشگاه پیام نور، کوچه

دلاوران ۲۸، ساختمان شماره ۸ تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۰۰۶

سایر شعب: بندر امام خمینی، بندر خرمشهر، بندر بوشهر و بندر چابهار

www.simamarine.ir

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: ۰۲۱-۸۸۷۸۵۱۵۷ - ۰۲۱-۸۸۷۸۵۱۵۸

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: ۰۲۱-۲۲۲۲۱۶۲۵ / ۰۲۱-۲۲۲۲۱۶۴۵ / ۰۲۱-۲۲۲۲۳۲۹۵ - ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹

jt.bandar@gmail.com



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

• خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی

• سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل

مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا

• حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر

حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر

• خدمات فورواردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) - ۰۲۱-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

operations@seawaves-shipping.net

www.seawaves-shipping.net

PAZAND TARABAR

INTERNATIONAL TRANSPORT CO.



شرکت پازند ترابار

Ave. ostad nejatollahi , khossrow Alley

No, 73/3rd Floor , Unit No 9, 11

P.O.BOX: 15988-38137

Tel: +9821 88 90 66 27 - 88 90 97 16

Fax +9821 88 90 60 37

info@pazandtarabar.com

www.pazandtarabar.com

با بیش از ۳۰ سال تجربه در زمینه

حمل و نقل بین المللی - ترخیص

حمل و نقل محمولات سنگین - فوق سنگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

پازند ترابار

شماره ثبت: ۱۱۴۵۴۱

تهران، خیابان نجات الهی (ویلا)، کوچه خسرو،

پلاک ۴۵، طبقه سوم، واحد ۹ و ۱۱

کد پستی: ۱۵۹۸۸-۳۸۱۳۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۶۶۲۷ - ۰۲۱-۸۸۹۰۹۷۱۶

فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۶۰۳۷

info@pazandtarabar.com

www.pazandtarabar.com

متخصص در امور حمل محمولات پروژه ای



**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 جفرا، 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

شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی و خدمات دریایی



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
- دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فرورادرهای 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، فکس: ۸۸۷۶۰۱۸۳
- www.iranatarabar.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی فرتاک دریای آرام

- سرویس مستقیم با کشتی از اروپا و خاور دور به بندر جنوبی ایران و بالعکس
- حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژه های و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- تهران: خیابان ویلایی جنوبی، کوچه خسرو، پلاک ۴۰، واحد ۵
- تلفن: ۸۸۹۲۲۷۶۳-۰۲۱
- شماره: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۰۲۱
- www.fta-co.net
- farahdel@fta-co.net



گروه راهبران

RAHBARAN GROUP
International Transport, Shipping



مهییار 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 بندر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده عربی به بندر ایران و بالعکس
- ترانزیت کانتینر و کالا از بندر 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 مفتاح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
- تلفن: ۸۸۳۲۲۳۸-۴۰، فکس: ۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹
- Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
- info@rahbaranpayam.com



شرکت کشتیرانی سیزارک (سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های
- حمل و نقل بین المللی
- دارای دفاتر و شعب در:
- بندرعباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر
- خازک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزالی
- تهران: خیابان سپهردی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰
- شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹
- info@seasark.com
- www.seasark.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
- ۸۸۲۸۱۷۳۳ - ۸۸۲۴۷۲۱۴
- info@kazhaltransport.com
- www.kazhaltransport.com



شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.
- خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارتینگ)
- خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی
- خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بندر جنوبی کشور به بندر حوزه خلیج فارس
- خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- خدمات بندری: مدیریت بهره برداری بندر صیادی بوشهر در کانال بین المللی بوشهر به طول ۱۸۰ متر عمق ۷ متر مجهز به امکانات رفاهی، آب، برق و سالن سرپوشیده حراج آبزیان مجهز به سیستم سرمایشی و برودتی آماده پذیرش انواع شناور های صیادی و تدارکاتی با طول حداکثر ۷۰ متری باشد.

مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۵ و ۶
شعبه: بوشهر - چهار راه شیلات - بلوار والفجر - بندر صیادی بوشهر - تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis_persianguelf@yahoo.com



شرکت ستاره بندر سفید
WHITE STAR PORT CO. LTD

(با مسئولیت محدود)

خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
نمایندگی کشتیرانی

- ♦ چار ترینگ و فورواردرینگ
- ♦ انواع کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ ترخیص کالا و خدمات انبارداری و مشاوره امور گمرکی
- ♦ ترانزیت و ترانشیپ با بیش از ۲۰ سال سابقه

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۹۲۷

تلفکس بندر امام:

۰۶۱-۵۲۲۲۴۳۲۷ / ۵۲۲۲۴۳۱۷

همراه: ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱

rabani.wsp@gmail.com



شرکت کشتیرانی

ندای ساحل جنوب

Nedaye Sahel Jonoub shipping co.

■ حمل کالای صادراتی و وارداتی
به اروپا، آسیا، آفریقا و آمریکا

■ سرویس حمل ترانزیت به C&S و بالعکس
■ حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی

تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹

SEAROSHAK
Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی

Novel • Allied • Searoute

در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،
طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۲۸

info@searoshak.com

گروه شرکت های حامل

حمل و نقل بین المللی، لجستیک، خدمات بار هوایی، کشتیرانی،
ترانزیت کالا، بسته بندی و برگزاری کالاهای نمایشگاهی



حامل شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

زمینی، هوایی، دریایی

HAMEL International Transport Logistics services

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۱-۵۵ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



راه ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق عملکردی، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بار فرابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۴۲۶۳۶ / ۰۲۱-۳۳۳۴۱۱۴۵ / نمابر: ۰۲۱-۳۳۳۴۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز(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)

♦ تورهایی سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)

♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۷۵۰-۸ / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۶-۸ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com
www.Hamletransport.com



سیزان

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
(کریر - فورواردر)

Cizan

Int' Transport & Shipping
Services Co.Ltd.

تهران: خیابان طالقانی غربی، خیابان فریمان،

شماره ۳۷، کد پستی: ۱۴۱۶۸

تلفن: ۰۹ - ۶۶۴۸۵۳۰۸ - ۶۶۴۰۸۲۴۴

فکس: ۶۶۴۰۹۱۸۴

E-mail: cizan@neda.net

citra@citrans.it

Milan Office: Citrans Srl,

Int'l Transport & Forwarding Co.

20129 Milano-Via Pilino, 29-Italy

Tel: (+3902) 29404350-4

Fax: (+3902) 29404714



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی

راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی

بار فرابری راهیان

نمایندگی خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و اروپا و اروپا

◀ تحویل 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

(با مسئولیت محدود)

♦ نمایندگی کشتیرانی داخلی و خارجی

♦ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای

حوزه خلیج فارس، مالک شناور

♦ دارای شعب در کلیه بنادر و جزایر جنوب ایران

♦ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی،

ساختمان پارس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۲۷-۸

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
 نمابر: 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 نمابر: 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
 نمابر: 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: ۲۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۲۶۲۸۶۹
 نمابر: 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: ۳-۲۶۱۱۱۲۹۲-۰۲۱
 نمابر: ۲۶۱۱۱۳۴۱-۰۲۱
 info@ospico.com www.ospico.com

شرکت خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی
 (با مسئولیت محدود)
 B.S.S. Shipping Services Co. Ltd.

● نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران
 ● ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر کشور
 ● اجاره کشتی های فله بر تانکری، LPG قیر فله
 ● حمل انواع محمولات در کلیه بنادر شمال کشور
 ● قبول نمایندگی کشتی های فله بر و تانکری در بندر کشور
 ● انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۱۲۷۰
 ۰۲۱-۸۸۵۵۱۴۲۹
 نمابر: 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 فورواردرینگ

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 نمابر: 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
 نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
 www.starmarine.net
 info@starmarine.net

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی مینو دریای خلیج فارس

مدیر عامل: حمیرا علوی

● نمایندگی شناورهای داخلی و خارجی
 ● حمل و نقل دریایی
 ● صادرات و واردات

شعبه های دیگر استان بوشهر:
 دلوار، دیلم، بوالخیر، گناوه

دفتر مرکزی بوشهر: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳۰ / ۳۳۳۸۹۵۸-۰۷۷
 بندرعباس: ۰۹۱۷۳۶۸۶۵۵۷ / دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲
 خارگ: ۰۹۱۷۵۵۴۹۰۰۲



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سینتا

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



شرکت کشتیرانی
پاشا دریای شرق
ESTERN SEA PASHA

♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نمایندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر
جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
♦ بارگیری محمولات فله صادراتی نظیر گوگرد و کلینکر
♦ حمل زمینی کالا با بهره گیری از گروه مجرب و حرفه ای
♦ تنظیم عقد قرارداد های حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵خط) ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳ - ۶/۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۸۸۷۹۰۹۳۵ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳
saleh@pashamarine.com



شرکت کشتیرانی
حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

فروغ ساحل جنوب
(با مسئولیت محدود)
South Coast glow Co.
Shipping and Intl. Transport Co.Ltd
مدیر عامل: عبدالحسین ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق
ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸
تلفن: ۴۴۱۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴ - ۰۲۱
نمابر: ۴۴۱۳۱۸۶ - ۰۲۱
همراه: ۹۱۳۳۱۱۷۷۱۵



DOLPHIN
دلفین

نمایندگی کشتیرانی و
خدمات فراساحلی

تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان
ملک، خیابان شهید کشاور، پلاک ۳
واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳

دفاتر نمایندگی:
بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی،
بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net



Logistics
Admiral
ادمیرال لاجستیک

• نمایندگی کشتیرانی
• حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
• خدمات حمل Door to Door
• حمل پروژه های و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
• ارائه سرویس حمل و نقل و وارداتی
• ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴
فکس: ۰۲۱-۸۹۷۷۷۶۵۴



خدمات کشتیرانی موج مد
نماینده خط کشتیرانی
Moj Madd
Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری
صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان آفریقا، ظفر غربی،
شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳
تلفن: (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



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، ساقه ترابری، آرشین نیر آسیا، پرداد کامه صنعت)

• حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
• خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
• ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
• حمل به صورت Door to Door حمل محمولات حجیم
• حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی • حمل قیر با تانکرهای فلکس
• حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی
• حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
• واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲
تلفن: ۳۴۴۷۰۴۵۰ - ۳۴۴۵۳۷۸۹ - ۰۴۱ فکس: ۳۴۴۵۳۷۸۹ - ۰۴۱

tarivehco@yahoo.com



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

فاکس: ۸۸۵۰۴۲۸۰

secretary@cargoshipco.com



امواج آبی ایرانیان
Iranian Blue Waves Shipping Co.

شرکت کشتیرانی

امواج آبی ایرانیان

نمایندگی 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

فاکس:

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

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۰۲۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی بارگانی بین المللی

- ♦ بارگیری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ♦ ارائه پورفرما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ♦ ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- ♦ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷
نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳
ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲
info@saedjamshidian-co.com



PTEC

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

(سهامی عام)

ارائه دهنده خدمات لجستیک شامل:

- ♦ حمل و نقل جاده ای، دریایی، ریلی، ترکیبی و ترافیکی
- ♦ ترخیص کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ انبارداری و بسته بندی
- ♦ مخزن داری ♦ اپراتوری بندار
- ♦ دارنده تجهیزات ویژه حمل گاز، مایعات و محمولات خطرناک
- ♦ صنعت نفت، گاز و پتروشیمی

- ♦ دارای نمایندگی در تهران، اراک، بندرامام، بندر عسلویه، بجنورد، بندر عباس، شیراز، اصفهان، ایلام

آدرس: تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، پلاک ۳۲، تلفن/ 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 کانینری در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (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 پر و بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

نمایندگی انحصاری خط کانینری

WAN HAI های

- ♦ نمایندگی کشتیرانی
- ♦ حمل و نقل بین المللی

- ♦ خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰ / نمابر: ۸۸۶۴۳۳۰

E-mail: info@iranlandsea.com



مدیریت: مجتبی دلگشای

عملیات خدمات بندری در کلیه بنادر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

تهران: خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸

تلفن: ۸۴۳۰۸ / ۸۴۳۰۹ (۳۰ خط) نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳

بندرعباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴-۶ نمابر: ۰۷۶-۳۳۱۲۳۹۲۳

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۶۶-۶ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۳

بندر نوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران

بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۲۶۶۱۷۰۴ نمابر: ۰۷۷-۳۲۶۶۱۷۰۴

info@spmco.co www.spmco.co



خدمات دریا منطقه مروارید

- ♦ حمل محمولات کانینری، یخچالی و فله
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی
- ♦ چارترینگ، فورواردینگ و حمل مرکب
- ♦ با مجوز رسمی از سازمان بندار و دریانوردی
- ♦ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خرمشهر، خیابان مرجان، پلاک ۵،

طبقه دوم غربی

تلفن: (خط ۷) ۸۸۵۳۳۵۵۰ - نمابر: ۸۹۷۷۱۳۰۱

www.psvservices.org / info@psvservices.org



کشتیرانی الماس دریایی شرق آسیا

- ♦ نمایندگی و خدمات کشتیرانی
- ♦ ترانزیت داخلی و خارجی کالا و بیمه
- ♦ چارترینگ، فورواردینگ و حمل مرکب
- ♦ حمل محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین
- ♦ خرید و فروش انواع شناور
- ♦ دارای دفتر اختصاصی در کشور آلمان و امارات

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷،

طبقه سوم، واحد ۶

تلفن (خط ۷) ۸۸۵۳۱۹۷۰ - نمابر ۸۹۷۷۱۳۰۱

www.diamondmarine.org / info@diamondmarine.org

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: ۰۹۱۳۲۵۶۸۸۵



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



شماره ثبت: ۶۹۷۱ شرکت حمل و نقل بین‌المللی

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: ۰۵۴-۳۳۲۱۳۸۳۳ همراه: ۰۹۱۵۳۴۹۰۷۰۳ / علی نارویی

Kalaresan.asia@gmail.com



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین‌المللی
(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 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: ۰۵۷-۵۵۰۸۹۸۵ / ۵۵۰۸۹۸۰ / ۵۵۰۸۹۸۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalae.com
info@jadehtalae.com



کالا گزیناس
خدمات لجستیک و حمل و نقل بین المللی کالا

KGP

حمل تخصصی مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ایزوتانک های
MEG, VAM, 2-EH, HEXANE جهت حمل carbon steel و stainless steel

دفتر مرکزی: مشهد - بلوار سجاد - چهارراه بزرگمهر - برج نگین پاسارگاد
طبقه پنجم - واحد ۵۰۳ تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۷ و ۳۷۶۷۹۱۵۵

isotank@logistix.ir www.kgpc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

اترک بار خراسان

کریر فورواردر

• مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
• ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
• دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
• حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
• بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
• حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
دفتر مرکزی: مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاسارگاد، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۷ / ۳۷۶۶۳۹۰۷ / ۳۷۶۶۳۹۰۷
www.atrackbarhorasan.com
msh-office@atrakbarkhorasan.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
ساختمان شمس، طبقه ۵
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱
نمایر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbar.toos
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.adibtarabarsepehr.com - info@adibtarabarsepehr.com
adibtarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

میچکا ترابار شرق

عضو کنوانسیون تیر

• حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه
به خصوص تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان

• حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی

• نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳

نمایر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

علیرضا فرتاح: 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

کردستان
ایران ویچو

دفتر مرکزی: سندج
صندوق پستی: ۵۹۶-۵۹۶۱۳۵
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 امام خمینی، سه راه دارایی، امام
خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمز،
طبقه ۶، واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶
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



کالا سپید ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی
کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،
هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰
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
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳
www.shayankar.com
E-mail: info@shayankar.com
Zip Code: 91458-65553



شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس
کریر - فورواردر

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان،
طبقه اول
تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶
فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵
موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳
Emial: bidel@abanrahtos.com - khavari@abanrahtos.com
www.abanrahtos.com



Rahnan
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی
رهنان
(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۴۲۰۸

- کریر - فورواردر - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل جاده ای کالا به مقاصد کشورهای آسیای میانه - آذربایجان - عراق بویژه
پاکستان و افغانستان در قالب محموله های صادراتی و ترانزیتی
- صادرات، واردات و ترانزیت محمولات میوه و تره بار با کامیونهای یخچالدار
زاهدان، خیابان مدرس ۳، نبش غدیر

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۱-۲ نمابر: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی

اتیران
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
ایستادیت محدود
شماره ثبت ۱۹۰۴۵

۰۹۸۰ - ۰۹۱۵ ۵۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹
بخش کریر ترکمنستان (عفتی): ۰۵۱۳۸۴۴ ۷۴ ۲۰۰ - ۰۹۱۵۵۰۲ ۱۱۴۲
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴ ۷۰ ۸۵۰ - ۰۹۱۵ ۱۵۲ ۰۰۱۲
حمل و نقل داخلی کالا: ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰
atiran@ymail.com

- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات ، صادرات و ترانزیت گازمایع بنزین ، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گازمایع تحت نظارت گمرک ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی



Goodarz gorgan

گودرز گران

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری ساختمان سینا خط ویژه: ۹۰۹۰ ۳۴۵۲ ۰۱۷ فاکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

www.Goodarzgorgan.com
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۴۶، واحد ۷
تلفن: ۴۹۴۳ ۸۸۷۰ ۰۲۱ - ۴۹۵۲ ۸۸۷۰ ۰۲۱ فاکس: ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱



شرکت حمل و نقل بین المللی
صبوران ترابور

- 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
تلفکس: ۳-۲۲۷۵۵۸۴۲-۴۴ همراه: ۰۹۱۴-۱۴۱۰۴۱۱ (صدیقی)
- دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۱۱۹۴-۸۸۷۱-۰۲۱
- دفتر بازرگان: ۱۹-۴۴-۳۴۲۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۸-۴۴-۴۴۸۲۵۵۰۶-۱۳ دفتر بندرعباس: ۳۲۲۳۸۳۹۸ / ۳۳۵۱۱۴۹۱-۰۷۶

sabooran_transportco@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی آسا ترابور 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 کانتینری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس.
- ارائه خدمات حمل دریائی، زمینی و ربلی (MULTIMODAL).
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی.
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی.



دارای دفاتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان

ADD: Apt. No1, 5th floor, Qatar Air ways Bldg, between 2nd & 4th St., North janbaz Blvd, MASHHAD, IRAN
TEL: +98 51 3766 4131-4 FAX: +98 51 3766 4130

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱
تلفن: ۴-۳۷۶۶۴۱۳۱-۵۱ فاکس: ۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰
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 ۱۱ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۸۹۳۰۲

میدان تره بار: تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۱۰۰۶۱

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)

◀ کریر - فورواردر - ترخیص کالا

◀ ترانزیت و حمل کالا به پاکستان

افغانستان آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی،

خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران

تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۱۹۵۶۴-۳۳۲۲۳۷۰۳

فکس: ۰۵۴)۳۳۲۲۳۶۰۵

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: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۱-۶ / ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷-۸

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 - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

Bazargan_armin@yahoo.com

info@arminbazargan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماد ترابری

◀ 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 (+۹۸۲۱)

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 (+۹۸۲۱) / ۰۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)

info@Armanpadid.com www.Armanpadid.com



شرکت کشتیرانی
کهکشانشان کالا و دریا

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ایران زمین



- حمل زمینی کالاهای 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

آدرس: خیابان دکتر مفتاح تقاطع چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۴ - ۵

فاکس: ۴۳۸۵ ۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳ ۱۰۶۲ / ۸۸۸۳ ۲۴۷۰

فاکس: ۴۳۸۵ ۹۱۴۴

info@kahkeshank-kd.com

www.khakeshank-kd.com

E-mail: info@iranzamincorp.com

www.iranzamincorp.com

فروشگاه سعید

فروش و پخش انواع قطعات
یدکی اسکانیا و بنز



Mercedes-Benz

مدیریت: سعید محمد آبادی

۰۹۳۹۳۸۱۳۲۴۲

همراه:

۰۹۱۲۰۷۴۹۱۷۳

۰۲۱-۵۵۲۸۲۱۹۲-۳

تلفن:

تهران، بزرگراه آیت الله سعیدی، بعد از چهار دانگه، پاساژ امام رضا (ع)، پلاک ۸۹

سفر



شرکت سفیر ریل آسیا

شرکت های عضو مجموعه سفیر ریل آسیا با برخورداری از لوکس ترین واگنهای مسافری پیشتاز در ارائه خدمات در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور می باشند. در همین راستا تمامی شرکتهای عضو مجموعه سفیر همواره کوشیده اند تا با تکیه بر افزایش ناوگان مسافری سهم خود را در این حوزه افزایش و با ارتقاء سطح کیفی خدمات به مسافری نسبت به تامین انتظارات آنان اقدام نمایند.

ما امید داریم که بتوانیم با بهره گیری از دانش روز و برنامه ریزی مناسب مبتنی بر تمامی امکانات موجود شرایط دلنشینی را برای سفر با قطار فراهم آوریم.

سایت فروش اینترنتی قطارهای مجموعه سفیر

www.safirrail.ir



شرکت رعد تبریز



شرکت قطارهای مسافری و بار ایران



شرکت هنیا



شرکت ریل آبرو سب



شرکت حمل و نقل ریل نورالرضا



شرکت مهتاب سیر جام



شرکت وایا ریل



شرکت راه آهن شرقی بناد

جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

نمابر: 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 ترابر

(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

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۲۴

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 ترابر

(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 / 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

۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۷۰ فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۲۳۶۵

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)
- خرید و ترخیص 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

نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۹۱۱۰۸۸

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۸۰۲۴۶۶ / ۸۸۸۰۳۳۶۶

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتیمس، طبقه ۵، واحد ۴

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴

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 پایزاد
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)۳۳۲۳۰۰۱ / ۳۳۲۲۸۲۹۳
فکس: ۰۵۴)۳۳۲۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



دومان ترابر

Duman Tarabar
Int'l Transport Co.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
زمینی - دریایی - هوایی
تهران: خیابان مطهری، خیابان لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵
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
Maka Trans Co.

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: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶

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

**موسسه خدمات
گمرکی نوری**

حق العمل کار رسمی گمرک ایران
با مزیت 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

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمستان

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



**بازرگانی
سید نورالدین
بدری**

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

واردات، صادرات، ترانزیت اجاره

کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)

تحويل 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

فاکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۲۷۴۶

همراه: ۰۹۱۱۸۱۵۳۰۲



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

تلفن: 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 کمسیون های گمرکی

دارای پروانه فعالیت از گمرک ایران

تهران، خیابان ولیعصر، برج سپهر ساعی طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴

همراه: ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴ تلفن: ۸۸۵۵۵۶۷۵

۲۴ و ۸۸۵۵۲۶۳۳ / 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



خرید کلیه کالاهای مورد نیاز شما از تمامی کشورهای جهان و تحويل 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

ابزار آلات صنعتی، ماشین آلات راهسازی و کارخانه

لوازم بهداشتی ساختمان

کلیه لوازم مربوط به میز آشپزخانه

انواع ورق ها 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

۰۹۱۸۷۳۰۶۰۳

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: ۰۵۱-۳۲۲۱۷۷۸۹-۳۲۲۵۳۳۴۱

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۵۶۷۸۵

موبایل: ۰۹۱۵-۱۱۵۲۹۶۱

سرخس: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۹۶۹-۳۴۵۲۵۶۵۷

بیش از ۴۸ سال حضور در بنادر
شمالی کشور



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

کدپستی: ۱۵۷۶۹-۱۷۵۱۳

تهران، خیابان استاد مطهری، نبش سهروردی، شماره ۸۹

تلفن: ۸۸۷۴۳۳۹۲ / شماره: ۸۶۰۴۳۶۱۳

www.irsotr.ir

info@irsotr.ir



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

نیک ترابندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۲۸

تلفن: ۰۲۳۵۵۳۵۴۳-۴ / ۰۲۳۵۵۶۴۸۴-۰۷۶ / شماره: ۰۲۳۵۵۶۴۴۶-۰۷۶

مدیریت: ۰۲۳۵۵۰۸۸۵ / ۰۲۳۵۵۰۸۶۵

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۲۳۴ همراه: ۰۳۴۱۰ / ۰۹۱۷۳۶۰

www.niktarabarebandar.com

niktarabar.bandar@gmail.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: ۰۴۴۴۴۱۷۰۵ - ۰۱۳ / شماره: ۰۴۴۴۲۹۶۱۴ - ۰۱۳

همراه: ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۲۸۳۹۱۲۵

rahimabshi@yahoo.com



Ghasemi
Trading



با بیش از یک دهه تجربه موفق در ارائه:

ترخیص کلیه کالاهای مجاز، خدمات بازرگانی، داخلی و خارجی به شرکت ها و موسسات تجاری صنعتی، ثبت سفارش، گشایش اعتبار، اخذ مجوزهای ورود و صدور کالا، گواهی های مختلف از قبیل: استاندارد، بهداشت، قرنطینه و غیره، حل اختلافات گمرکی و بازرگانی، زیر نظر متخصصین و کارشناسان ارشد گمرک ایران

دارنده گواهینامه های ISO 10002-2004 / ISO 9001-2008 / ISO 1004:2010

تهران، میدان جمهوری، تقاطع خیابان جمهوری و اسکندری، ساختمان زائر، طبقه ۵، واحد ۶۰۶

تلفن: ۰۱-۶۶۹۱۳۵۰۰ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ / فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱

www.ghasemitradeco.com Email: info@ghasemitradeco.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 عملکردی 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

www.mohtashamkhab.com info@mohtashamkhab.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 عملکردی

خامه زر

مدیر عامل: علیرضا خامه زر

♦ صادر کننده نمونه استانی و سابقه ۱۰ ساله در امر صادرات
♦ ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس
♦ نمایندگی درمبادی ورودی افغانستان

(دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)

♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۸۶۱۸

همراه مدیری: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



بازرگانی احمد فولادی نشتا

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی
ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،
پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۸۰۰ / 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 ترابر پارس

(سهامی خاص)
■ حمل تخصصی کود شیمیایی
■ 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: ۰۷۷-۵۳۲۹-۳۱۳۷-۳۱۳۷
همراه: ۰۹۱۷۷۷۷۶۶۱۴-۰۹۱۷۷۷۷۶۵۱۴
مدیرعامل علی اکبر جهانگیری همراه: ۰۹۱۲۰۶۱۰۶۶۴

Jahangiri@paiekkavir.com

paiekkavir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای
گلستان تجارت خلیج فارس

انجام کلیه فعالیت های لجستیکی و حمل کالا

دفتر مرکزی: بندرعباس میدان شهدا (یادبود) - برج ارم - طبقه ۶- واحد ۶۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۳۸
مدیریت: یعقوب برادر همراه: ۰۹۱۷۱۶۴۳۳۳۷

Golstantrajarat@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
فاکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱
rahranan11391@yahoo.com



SEPEHR GOSTAR SAHAND (L.T.D)

شرکت حمل و نقل بین المللی
سپهر گستر سهند

مسئولیت محدود
کریر - فورواردر
● حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به
وسيله کامیون، کشتی و هواپیما
● ترانزیت از مبداء ورودی به گمرکات
داخلی و آسیای میانه
آدرس: تهران، خیابان سهروردی شمالی،
خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹
ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴
تلفن: ۸۸۷۵۸۹۳۶-۸۸۷۳۷۶۹۵
sepehrgostarsahand@yahoo.com

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل

♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و تریلر های سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سپهان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۴۶۹۵۷

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: 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: bobehreza@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



شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
عضو دائم انجمن بوژی داران ایران

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@tarkibhamlonaghl.ir www.tarkibhamlonaghl.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
مسافری 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



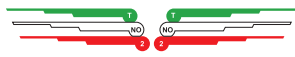
همسفر شمس
شرکت مسافری
زاهدان

مدیرعامل: سید شمس موسوی
سرویس دهی به کلیه
نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری
انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



کاسپین سفر
شرکت مسافری
سواری کرایه
ایرانیان کرج

به مدیریت پیغمبر دوست
نشانی: کرج، خلیج آباد، میدان حافظ
تلفن: ۰۲۶-۳۳۳۱۲۴۴۴
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۱۴۸۲



ترمینال تهران

شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)
(پی.ام.تی)
شماره ثبت: ۳۷۷۰۰
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 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 مسافری
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 مسافری
تعاونی شماره ۱۵
تراز بی تا ایلام
مدیریت: اصغر عینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶ ۷۴
ایلام: خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان
دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۳۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۶۴۹۲
اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۶۷۷۴۵
ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۰-۱
انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۲
مهران: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۲
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۱
www.tbtilam.ir



شرکت مسافری عدل
عدل فارس

شماره ثبت: ۵۲۸۲
تعاونی ۷
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۳۲۷۰۷۷۱
همراه مدیرعامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲
(محمد علی پیر احمدیان)
فروش اینترنتی
www.shiraz-adlco.ir



شرکت مسافری
گیتی پیما کرج

مدیر مسئول: ناصر زارع
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳
کرج: ترمینال شهید کلانتری
تلفن: ۰۲۶-۳۲۷۱۶۹۱۴
۰۲۶-۳۲۷۰۱۸۱۳



شرکت تعاونی مسافری
میهن نور آریا
زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹
مدیریت: عبدالله گمشادزهی
زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،
پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳
تلفن دفتر دانشگاه:
۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸
mihannoorarya2015@gmail.com

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD
Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



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



Logistics
Admiral

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3rd party logistics services
- Industry specialized solutions

Adress: No 47, 29th St, Vozara St, Tehran-Iran
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

Tell: (+98 21) 88759051-55

Fax: (+98 21) 88733610

info@saraym.com

www.hameltransportco.com



South Port Services Co. LTD.

Shipping & Freight Forwarding
Project Specialist

Tel: (+9821) 8878 5152

Fax: (+9821) 88785158

Email: info@spsir.com

www.spsir.com

MAZAND DARYA
SHIPPING AGENT

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند داریا (مازندرانی 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**



سفر کن
لذت ببر
خاطره بساز

بینا پرواز
Bitaparvaz

www.bitaparvaz.com

سعادت آباد , خیابان سی و هشتم , شماره ۵۵

تلفن : ۴۲۸۸۴۰۰۰



چراغ کسب‌کار خود را با راهنمای هم‌شهری روشن کنید



مدیران مدیریت زنجیره تامین تنها با لجستیک راهبردی به کاهش هزینه های تولید در نگاه اقتصادی می انجامد

موجودی های کمتر

بهره وری بالاتر

سنگینی بیشتر

تحويل کوتاهتر

بود بالاتر

نیاز بیشتر مشتری

توجه انباشته ها به مقدار

و ردگیری رخدادها

همی به مصرف کنندگان

بیتهای رقابتی

با تامین کنندگان

مقادیر زیاد و با هزینه

جمع پاسخگویی

سیستمها به صورت ترکیبی

موجودی های کمتر

بهره وری بالاتر

وجود موجودی

قابل

افزایش

تع

ایجاد فرصت

توانایی اجرا

موجودی

بهره وری

چاپ

موعدهای

سو

رعایت حقوق

وجود موجودی ها و اند

قابلیت مشاهده

افزایش خدمات

ایجاد مز

تعامل نزدیک

ایجاد فرصت برای خرید

ایجاد مرجع پاسخگویی

توانایی اجرای دقیق سیستمها به صورت ترکیبی



ایجاد مرجع پاسخگویی

توانایی اجرای دقیق سیستمها به صورت ترکیبی

با انتخاب روش های جدید حمل، از مزایای لجستیک حرفه ای بهره مند شوید



نماینده گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

سندباد لجری

تلفن : ۵-۳۶۴-۰۰۸۸۷ (۰۲۱)

info@sindbadlogistics.com

شرکت دریایی

هدایت کشتی خلیج فارس



PERSIAN GULF PILOT
MARINE SERVICES CO.



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea

خدمات کلی :

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



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

سپرا



شرکت حمل و نقل بین المللی سپرا ترابار
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



☎ ۰۲۱-۸۸۵۶۹۶۱۰
☎ ۰۲۱-۸۸۵۶۹۶۱۷

☎ ۴۱۸۰۶

Email: Info@sapratarabar.com
WWW: sapratarabar.com

آدرس: شهرک غرب، بلوار دریا، خیابان مطهری شمالی، خیابان عباسی اناری پلاک ۱۸ واحد ۳