

نمایشگاه

۱۵۲

۱۸۰۰۰ تومان

شهریور و مهر ۱۳۹۶ / صفحه ۱۵۶

ماهنامه اقتصاد ترابری

- سنگلاخ
- هزینه‌های معبر
- ابر و باد و مه و خورشید... و ترانزیت
- ... به خارجی نیاز نداریم
- خلبان‌ها چقدر حقوق می‌گیرند؟
- مسئولیت‌های زمینی هوایی‌ها
- سیاهه چاله چوله‌ها
- هوشمندی در افق بازار
- از جاده‌برقی تا خودروهای کارا تر الکتریکی



کلاف

کسب مجدد رتبه اول رضایتمندی مشتریان در سال 2016 بر اساس نظر سنجی Seintel توسط

کشتیرانی Wan Hai Lines

حقیقت : تلخی کیفیت نازل دیر زمانی پس از فراموشی شیرینی قیمت کم باقی میماند.

واقعیت : کام خود را تلخ نکنید.



دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰
www.iranlandsea.com

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵
info@iranlandsea.com



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

INNOVATION IN ACTION



www.admiralline.com

مارال تریلر

شرکت مارال صنعت جاوید

تولیدکننده انواع تریلر مطابق با آخرین استانداردهای روز جهان

دارنده نشان ملی استاندارد و گواهینامه ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ از آلمان



ارتباط با ما:

@maraltrailer

www.maralsanat.com

info@maralsanat.com

آدرس دفتر تهران:

خیابان ستارخان / بعد از فلکه صادقیه

ساختمان صدف / طبقه دوم / واحد ۴۱

۰۲۱-۴۴۲۶۹۴۹۱-۲

۰۲۱-۴۴۲۳۱۱۶۲

آدرس کارخانه:

ارومیه / یک کیلومتر ۱۰ جاده مهاباد

صندوق پستی: ۰۵۴۸۵-۰۷۳۱۱

۰۴۴-۳۳۳۸۱۸۲۱

۰۴۴-۳۳۳۸۳۸۰



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

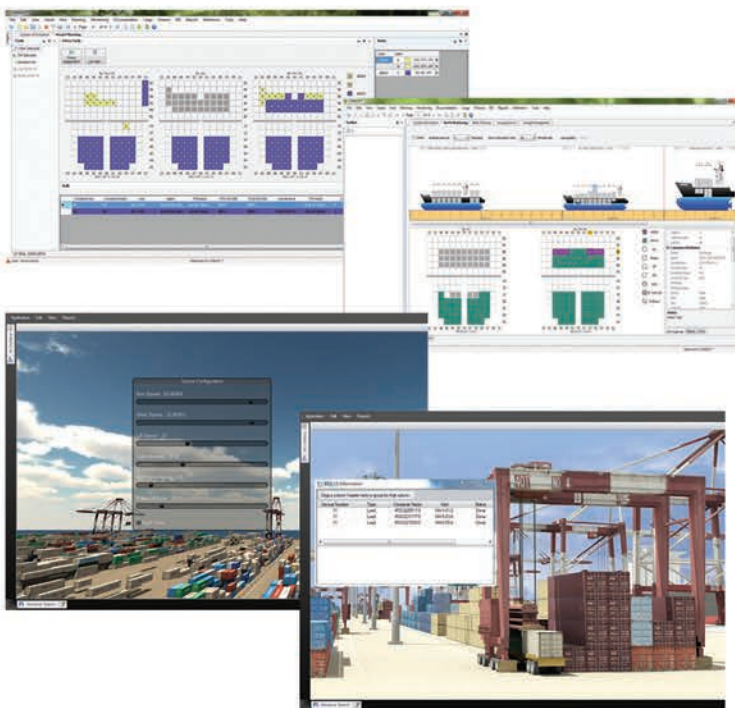
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

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



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

Ministry of Roads & Urban Development

دومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و راه از جمله راه سازی و صنایع وابسته

The 2nd International Exhibition of Transport, Road Construction, Road Maintenance and Related Industries



۲۸ - ۲۶ آذر ماه ۱۳۹۶

17-19 December 2017

تهران، مصلی امام خمینی (ره) Tehran, Iran

IRAN

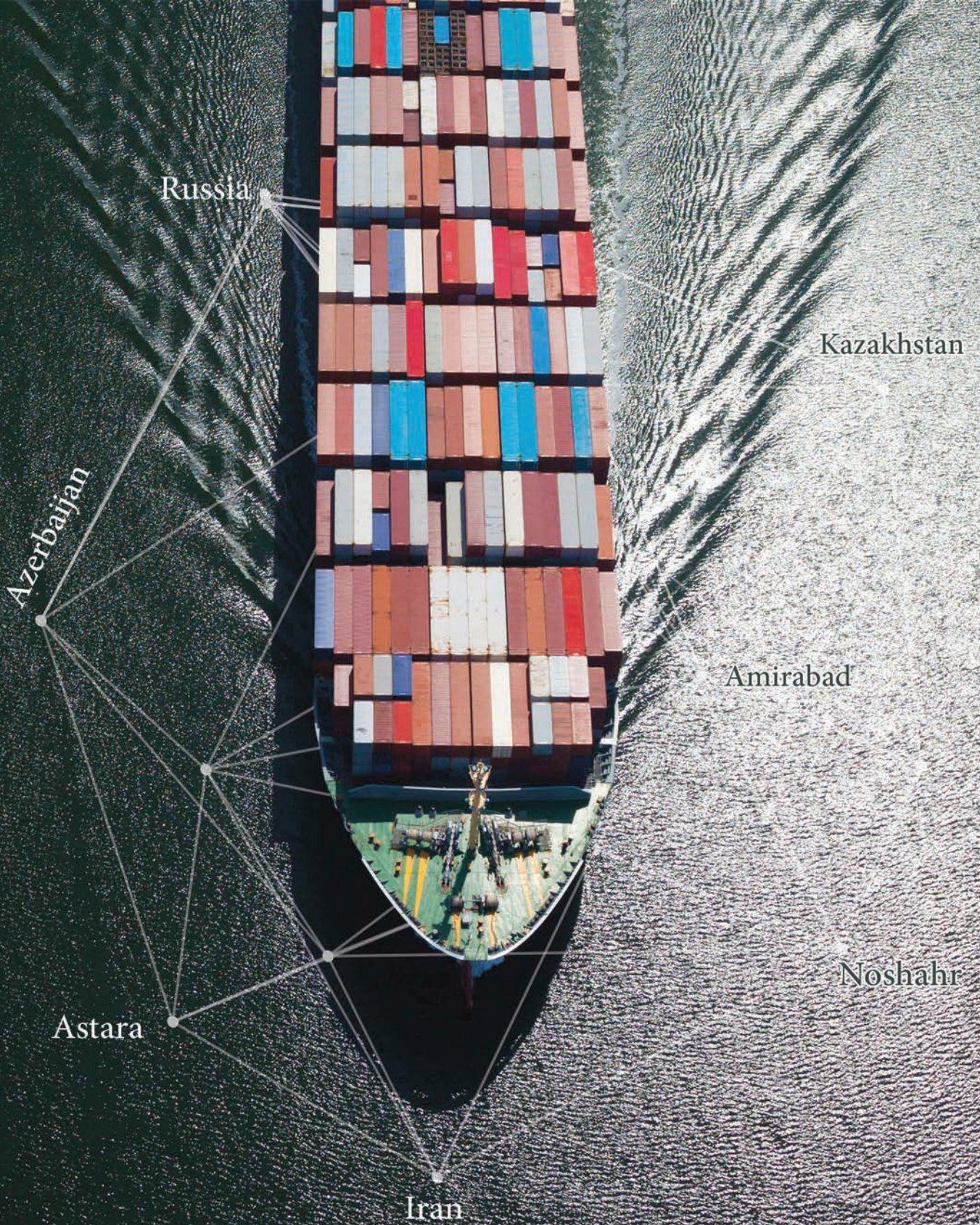
TRANS EXPO 2017

www.irantransexpo.com





کاوه دیزل



“صحت، دقت و سرعت”

دفتر مرکزی: تهران: خیابان مطهری، تقاطع سهروردی،

شماره ۸۹ ————— تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۲۹۷

www.irsotr.ir

info@irsotr.ir

ایرسوتر (سهامی خاص)

I R S O T R

شرکت چند وجهی امور حمل و نقل ایران و روسیه



IRAN TRANSPORTATION & LOGISTICS FORUM

Future Begins Now

برگزارکنندگان



فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران



با حمایت



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی



همایش بین المللی حمل و نقل و لجستیک ایران

November 5 - 6 2017
IRIB Int'l. Conference Center, Tehran, I.R. of Iran

۱۴ - ۱۵ آبان ماه سال ۱۳۹۶

مرکز همایش های بین المللی صدا و سیما - تهران

همکارین المللی



حامیان مالی



با همکاری



حامیان رسانه ای





شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر کاسپین



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر پرشیا

● ناوگان تخصصی حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG



شرکت خدمات و حمل نقل دریایی نیلگون پارسای کاسپین

(سهامی خاص)

● 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: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۰۲۱-۴۲۳۰۴ شماره: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰

info@pasargas.com



باشگاه فرمانیه مکانی مناسب برای :

گردهمایی رده های بالای مدیریت سازمانها

سمینارهای بازاریابی و فروش

میهمانی ها و سمینارهای نمایندگیهای شرکتهای داخلی و خارجی

سمینارهای معرفی محصول

میهمانی های دیپلماتیک

نمایشگاههای اختصاصی

میهمانی های خصوصی ؛ عروسی و نامزدی ؛ مجالس ترحیم و ..

و مکانی برای ورزش و آرامش

تهران : خیابان فرمانیه

نرسیده به پاسداران / شماره ۱۰

تلفن : ۲۲۲۹۳۷۵۶ (خط ویژه)

فکس : ۲۲۸۰۹۶۷۱

www.farmanieh.com

[@farmaniehclub](https://www.instagram.com/farmaniehclub)



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران
اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال نوزدهم
شماره صد و پنجاه و دوم / شهریور و مهر ۹۶
ISSN:1827-5151

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 خواجه‌نوری، آئوش رحام، محمد ساطعی، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری، حوران‌دخت عمادزاده

گزارشگران: بهار بوذری، سپیده کریمی، ابراهیم زارع، بابک وفاپی، مسعود زارع، علی محسنی، پویا مهرابی

آئلیه: محمد صادق بهشتی

بازرگانی: شهریار اردلان، ساناز سفلاطون

مدیر امور مالی: مریم حسین‌زاده

امور مالی: نفیسه دلیلی واحد

ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی

انفورماتیک: سید حسین حسینی

امور اشتراک و روابط عمومی: نفیسه اربابی

امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا

چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

دوردست از نزدیک

کلاف

بین دورانی که مردم جزیه می‌دادند تا به بهشت نروند، تا زمانی که برای کشاندن دیگران به مسیر بهشت هزینه می‌کنند، فاصله زمانی زیادی است. از آن زیادتر فاصله منطقی دو سر این طیف است و از آن هم زیادتر، هزینه‌هایش. هزینه‌هایی که ناکجاآبادهای این جهان در مسیر تاریخی خود پرداخته‌اند، به ندرت عقلانی و محاسبه‌گرایانه بوده است. در اواخر نیمه اول قرن هفدهم میلادی، ایران و ترکان عثمانی...

گزارش اصلی

سنگلاخ



موانع پرشمار توسعه کسب‌وکار و به طور خاص هزینه‌های متنوع بارشده بر مسیر تجارت خارجی، از مدتها پیش به عنوان عوامل عمده ناتوانی کشور در به‌سامان کردن یک تجارت خارجی نرمال و توسعه‌یابنده مورد شناسایی قرار گرفته‌اند: قوانین متنوع و بی‌ثبات، مقررات مطالعه نشده، عوارض غیرمنطقی، ایستگاه‌های بی‌مورد واری و نظارت، وظایف بی‌ارتباط با بازرگان و ... گزارش این شماره ترابری، تلاشی است در راستای کمی کردن هزینه‌های تجاری ایران.

زیرساخت‌ها

نامتوازن



در ماه گذشته، مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی منتشر کرد تحت عنوان «بررسی عملکرد وزارت راه در دولت یازدهم در بخش حمل و نقل». براساس این گزارش با در نظر گرفتن عملکرد این بخش در دولت یازدهم می‌توان گفت مهمترین مشکلات حوزه حمل و نقل عبارتند از توسعه نامتوازن بخش، عدم رشد بهره‌وری سرمایه، افزایش عمر ناوگان به ویژه در بخش ریلی، هوایی و دریایی، تأخیرپذیری بخش از قیمت‌گذاری انرژی، مشکل تامین مالی طرح‌ها و پروژه‌های راهبردی، فرسودگی ناوگان حمل و نقل و عقب افتادگی فناوریانه و ...

ترانزیت

ابرو باد و مه و خورشید و فلک...

و ترانزیت

«وضعیت ترانزیت در کشور با بحران مواجه است، در دو سال اخیر با کاهش ۳۲ درصدی ترانزیت زمینی مواجه شده‌ایم و در صورت ادامه روند کنونی، انتظار بهبود برای سال‌های بعد هم نباید داشت.» این اظهارها بخشی از سخنان مه‌ای اشرفی، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکلهای وزارت راه و شهرسازی است که در چهارمین کارگروه لجستیک مطرح شد. به سراغ او رفتیم تا بررسی راهکار نجات ترانزیت ایران از وضعیت پرخطر کنونی چیست.

ترابری دریایی

... به خارجی نیاز نداریم



ماه گذشته مشاور وزیر راه در گفت‌وگو با خبرنگاران ادعا کرد شرکت‌های ایرانی به دلیل فراهم نبودن زمینه رشد طی سال‌های اخیر، آقدر توانمند نیستند که به تنهایی بتوانند بندر بزرگی مانند شهید رجایی را ضمن اداره، توسعه دهند. این در حالی است که دبیر انجمن پایانه‌داران بندر ایران می‌گوید در داخل کشور اپراتورهای توانمند وجود دارد و پنجاه میلیون دلار سهم مشارکت شرکت‌های خارجی، عددی نیست که بخواهیم به این منظور، نزدیک به ۴۹ درصد سهم را به خارجی‌ها بدهیم.

طول و عرض یک غول غرق شده

به دنبال انتشار گفت‌وگویی در شماره گذشته با آقای امیرعباس ته‌می، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی پرشین کارگو درباره پایان‌نامه ایشان که به «علل سقوط و اعلام ورشکستگی شرکت هانجین» اختصاص داشت، رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و کارشناس ماهنامه، طی مقاله‌ای که در ادامه از نظر خوانندگان خواهد گذشت، به جنبه‌هایی از موضوع اشاره می‌کند که به اعتقاد او، یا در این تحقیق مورد توجه قرار نگرفته و یا از زاویه‌ای نادرست بررسی شده است.

تاخیر در بلخ و باقی قضایا

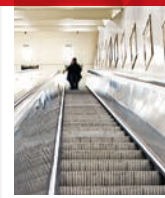
از ابتدای امسال در موارد متعددی مدیران شرکت‌های هواپیمایی، مدیران چند فرودگاه و همچنین چندین خلبان، به دلیل تاخیر در پرواز هواپیماها به دادسرا احضار شده‌اند. ورود قوه قضائیه به ماجرا برای رسیدگی به چنین نارسایی‌هایی در ارائه خدمات ما را بر آن داشت تا درباره نحوه اعمال قانون در مسائل فرودگاهی، با معاون اسبق حقوقی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی و عضو سابق هیات مدیره انجمن علمی حمل‌ونقل هوایی گفت‌وگویی داشته باشیم.

بزرگترین ترمینال هوایی جهان: بیخ گوش ایران



فاز اول پروژه ساخت سومین فرودگاه استانبول که قرار است با ظرفیت جابه‌جایی سالانه بیش از ۱۵۰ میلیون مسافر تبدیل به بزرگ‌ترین فرودگاه جهان شود، در حال اجراست. کل بودجه این پروژه بیش از ۱۰ میلیارد یورو برآورد شده که قرار است نخستین مرحله از آن در سال ۲۰۱۸ به بهره‌برداری برسد. ترمینال این فرودگاه به وسعت ۱۳ هکتار، به بزرگ‌ترین ساختمان مسقف جهان تبدیل خواهد شد...

یک وضعیت نرمال



آنچه در این مطلب آمده، گزارش کوتاهی است به نقل از گزارش‌های سازمان ملل متحد که توصیف‌کننده وضعیت عادی در زمینه تجارت در دنیای کنونی با گرایش کاهش هزینه‌ها و رقابتی کردن مبادلات بین‌المللی و چگونگی کاهش هزینه‌های تجاری از طریق بررسی بانک اطلاعات بازرگانی کمیسیون اجتماعی اقتصادی آسیا و پاسیفیک سازمان ملل متحد (اسکاپ) و بانک جهانی است.

گرده!



درباره ماهیت هزینه‌های مبادله کالا در ایران با رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران گفتگو کردیم تا ببینیم در کشور ما، هزینه‌هایی که بر تجارت تحمیل می‌شوند، در حوزه تعرفه و عوارض نقدی مختلف اهمیت بیشتری دارند یا در حوزه‌هایی که به موانع و دشواری‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی و سیاسی مربوط می‌شوند (مانند پروسه‌های طولانی و مجوزها، آیین‌نامه‌ها، نوبت‌دهی، سرعت تخلیه و بارگیری و ...)

هزینه‌های معبر

مهندس محمدجواد عطریان تا مدتی پیش مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری بوده و پس از بازنشستگی، اکنون دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران است. با او از نقطه‌نظر یک کارشناس باتجربه حمل و نقل که می‌تواند از هر دو وجه دولتی و خصوصی به موضوع هزینه‌های و عوارض متورم و غیرمنطقی تحمیل شده بر حمل بین‌المللی و ترانزیت بپردازد، درباره دلایل فضای غیررقابتی تجارت فرامرزی گفت‌وگو کردیم.

بخیزدگی



نبود کامیون‌های یخچالی برای حمل محموله‌های فاسدشدنی از مهم‌ترین مشکلات فعالان بخش حمل بین‌المللی است. همچنین دو برابر بودن قیمت خرید این کامیون‌ها در قیاس با ناوگان معمولی حمل کالا و عدم صرفه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این زمینه، مشارکت دولت برای اختصاص تسهیلات و کمک‌های بلاعوض برای تجهیز شرکت‌های حمل را بیش از پیش ضروری می‌سازد. در این خصوص گفت‌وگویی با یکی از پراسبق‌ترین فعالان حوزه حمل و نقل کشور انجام دادیم.

رضایت دلان و گوشه‌نشینی فعالان

حمل و نقل با مشکلات مختلفی مواجه است که از جمله آنها می‌توان به فرسودگی ناوگان و تغییر مکرر مقررات اشاره کرد. در این بین حمل بین‌المللی و به خصوص ترانزیت سوخت کشور با مشکلات عجیب و پیچیده‌ای دست به گریبان هستند. با افزایش جهانی قیمت نفت و ناامنی عراق و سوریه، بخشی از نفت عراق از طریق ایران به بندرعباس ترانزیت و از آن جا به دیگر کشورها صادر می‌شود؛ اما آن دوران طلایی چندان دوام نداشت. در خصوص دلایل از دست رفتن این فرصت، با رییس کارگروه ترانزیت فرآورده‌های نفتی انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران به گفت‌وگو نشستیم.

زنگ خطری برای بخش خصوصی؟



بیش از دوازده سال از آغاز خصوصی‌سازی در صنعت ریلی می‌گذرد، اما طی این سال‌ها بسیاری از اهداف و برنامه‌های سند و برنامه‌های توسعه‌ای محقق نشد. حدود دو سال پیش، این موضوع زنگ خطر را برای مدیرعامل وقت شرکت راه‌آهن به صدا درآورد و باعث شد طرح تغییر تحول در ساختار شرکت راه‌آهن کلید بخورد. در نتیجه از شرکت رولندبرگر آلمان دعوت شد برای بهبود و تغییر زیرساخت شرکت راه‌آهن طرحی ارائه کند. از مدیر پروژه طرح تحول سازمان راه‌آهن خواستیم تا درباره جزئیات طرح پیشنهادی شرکت آلمانی برایمان بگوید.

بندر حمد قطر افتتاح شد



ماه گذشته بندر حمد قطر که با ظرفیت سالانه ۷/۵ میلیون کانتینر، به نظر می‌رسد به زودی به یکی از مهمترین رقبای بندر شهیدرجایی با ظرفیت سالانه ۶ میلیون کانتینر تبدیل شود، با حضور مقامات کشورهای مختلف از جمله عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران افتتاح شد. گفته شده با اوج گرفتن فعالیت‌های بندر جدید حمد، بندر دوحه که در حال حاضر بزرگترین بندر تجاری قطر است، به تدریج از ترافیک باری خود کاسته و در نهایت تبدیل به یک بندر تفریحی و مسافری خواهد شد.

... روی آب مانده‌ایم!



انجمن هیدروگرافی و آبنگاری، یک سازمان غیرانتفاعی است که با دریافت پروانه فعالیت از وزارت کشور از سال ۱۳۹۴ شروع به فعالیت کرده است؛ اما علی‌رغم ضرورت وجود این انجمن به منظور شناخت هر چه بیشتر اهمیت رشته هیدروگرافی و حمایت از حقوق هیدروگرافان کشور، می‌توان گفت تاکنون درصد بسیار کمی از جمعیت هیدروگرافان فعال کشور در این انجمن عضو هستند. با رییس و نایب رییس هیات مدیره انجمن گفت‌وگویی در خصوص اهمیت، وجوه مختلف کاری و مشکلات فعالان شاغل در این رشته گفت‌وگویی داشتیم.

ترابری هوایی

مسأله ATR

ماه گذشته وقوع چندین مورد نقص فنی در هواپیماهای ATR، به بحث در مورد اقتصادی بودن خرید این نوع هواپیماها و سازگاری آنها با آب و هوای ایران دامن زد. در مطلب حاضر کارشناس و تحلیل‌گر صنعت هوانوردی به این سوال پاسخ داده است که خرید هواپیماهای تا چه حد توجیه داشته و دارد. او معتقد است ممکن است مناسب‌ترین گزینه برای ورود ناوگان به کشور ATR نباشد، اما به نظر می‌رسد ورود آنها به صنعت کمک می‌کند.

خلبان‌ها چقدر حقوق می‌گیرند؟



با توجه به اینکه در سطح دنیا، خطوط هوایی با کمبود خلبان مواجه هستند درآمدهای این قشر در حال افزایش است. تازنمای Payscale میانگین حقوق خدمه هواپیمایی را ۱۰۰۱۹۱ دلار و محدوده حقوق خدمه را بین ۳۷۷۴ دلار تا ۲۷۳۰۱۰ دلار عنوان کرده است. این اعداد تنها می‌توانند یک دید کلی از درآمد خلبانان و چگونگی تغییر میزان درآمد آنها ارائه دهند.

مسئولیت‌های زمینی هوایی‌ها

اگر عضو شبکه‌های اجتماعی مثل اینستاگرام یا تلگرام هستید، بدون شک با دغدغه‌های مختلف اجتماعی کاربران در موضوعات گوناگون مانند محیط‌زیست، آموزش و ... مواجه شده‌اید. در موارد مختلفی نیز اقدامات برخی از شرکت‌ها در حل این دغدغه‌ها بارها خبرساز شده است. این نوع بازخوردها نهایتاً منجر به فعالیت‌هایی مؤثر از سوی اشخاص حقوقی می‌شود، می‌توان در قالب مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها مطرح کرد.

از جاده برقی تا خودروهایی کارآتر الکتریکی



«پایان عصر نفت» سوژه‌ای جذاب است که ذهن بشر را به خود مشغول کرده و شمارش معکوس برای فرا رسیدن سیاره‌ای که منابع انرژی به جز سوخت فسیلی به وفور در آن در دسترس باشد، آغاز شده است. کار از طرح‌های آزمایشگاهی به وضع قوانین سختگیرانه جهانی و محلی رسیده و هر روز ایده‌های بیشتری به سطح تجاری‌سازی می‌رسند. چالش‌ها نیز یکی پس از دیگری به سوی حل و فصل می‌روند و ...



جی تی به شما کمک خواهد کرد
که هزینه‌های خود را پایین بیاورید



دهمین تایرساز برتر دنیا
و ششمین تایرساز برتر دنیا در تولید
تایرهای باری

www.giti-tires.ir



کلاف

بین دورانی که مردم جزیه می‌دادند تا به بهشت نروند، تا زمانی که برای کشاندن دیگران به مسیر بهشت هزینه می‌کنند، فاصله زمانی زیادی است. از آن زیادتر فاصله منطقی دو سر این طیف است و از آن هم زیادتر، هزینه‌هایش. هزینه‌هایی که ناکجاآبادهای این جهان در مسیر تاریخی خود پرداخته‌اند، به ندرت عقلانی و محاسبه‌گرانه بوده است.

در اواخر نیمه اول قرن هفدهم میلادی، ایران و ترکان عثمانی بالاخره پس از نیم قرن جنگ بر سر حوزه نفوذ، به مرحله ترک مخاصمه رسیدند و بخش‌های بزرگی از جمله عراق و کردستان طبق عهدنامه قصر شیرین به ستیان عثمانی واگذار شد. هزینه‌ای سنگین برای رقابتی که از نخست به غلط شروع شده بود. پیش از آن، عثمانیان با سودای ایجاد امپراطوری، رو به اروپا داشتند و مشغول فتح بالکان و مسلمان کردن ساکنان آن بودند که صفویان رقابت با آنها را بر سر توسعه نفوذ سیاسی - مذهبی خود شدت بخشیدند. سلاطین عثمانی نیز اروپا را رها کردند و برای دفاع رو به شرق نهادند. جنگی که تقریباً ۵۰ سال طول کشید، نقشه محتمل جهان را عوض کرد و مرزهای کنونی ایران و ترکیه و عراق را شکل داد. هزینه‌اش زیاد بود... به نظر می‌رسد بخشی از هزینه‌های باقی‌مانده هم در سال‌های آینده سر رسید می‌شود! منتظر باشید.

اما فعلاً تا زمان داغ نشدن موقعیت، همه مشغول بهره‌برداری از فرصت‌های تجاری یک منطقه آبستن جنگ در دوران باقی‌مانده صلح هستند. فرقی نمی‌کند اربیل باشد یا بغداد و یا حتی دمشق. همه در حال تحرک در حاشیه مرزها برای کسب حداکثر سود هستند؛ در مناطق مرزی هواپیماهای جنگی در آسمان مانور می‌دهند، صحراهای حاشیه جاده‌ها در اشغال تانک‌هایی هستند که پس و پیش می‌روند، ایستگاه‌های پمپاژ نفت زوزه‌کشان در کارند و کامیون‌هایی که به تشویق تجار خاورمیانه به سرعت در جاده‌ها می‌تازند: مانورهای خصوصت‌آمیز؛ معاملات پرسود رشک‌انگیز.

قفسه‌ها در فروشگاه‌های بزرگ تازه تاسیس اربیل خالی نشده دوباره پر می‌شوند تا شهروندان، هراس‌های خود را با رضایت خاطر از داشتن انباری پر از مواد غذایی کاهش دهند. مرزها بسته نشده، دوباره باز می‌شوند تا آخرین فرصت‌های تجاری از دست نرود. به‌زودی اتفاقاتی خواهد افتاد: رقابت‌های قرن هفدهمی با مدل قرن ۲۱ و تعداد بازیکنان بیشتر. معرکه‌ای است تماشایی از تقابل انگیزه‌ها با حضور ابرقدرت‌های سابق و فعلی جهان: توسعه حوزه نفوذ مذهبی از یک طرف و حفظ بازارهای پرسود تجاری از سوی دیگر. مانند آن قوم باستانی حيله‌گر خاورمیانه باید نشست و باز شدن این کلاف را تماشا کرد.

خداوند جنگ، نوشیدن خون اقتصاد را دوست دارد. دولت‌های تاجر، خون انسان‌ها را می‌ریزند تا به خدای جنگ خود بنوشانند و بازارهای اقتصاد را فتح کنند و دولت‌ها و گروه‌های فرقه‌گرا، توهم‌زده و بی‌حساب، خون انسان و اقتصاد را در می‌آمیزند تا خدای خود را سیراب کنند. از قرن هفدهم به این سو دنیا تغییرات زیادی کرده، اما ملت‌ها نه. نوادگان سلطان سلیم که تا دهه‌ای پیش، به درهای بسته اروپا می‌کوبیدند و عیارهای تکلیفی اروپایی را برای پذیرفته شدن در جامعه اروپا گردن می‌نهادند، رو به شرق گذاشته و در کنار مرزهای میراث‌مانده از قرن هفدهم، در انتظار باز شدن کلاف موضع گرفته‌اند؛ در مقابل اعقاب صفویان که حیرت‌زده تکالیف ایمانی و گنج در محاسبات اقتصادی هستند.

مسیر تجارت خارجی ایران گرفتار تنوع قوانین،
سازمان‌ها و هزینه‌های غیرلازم است

سنگلاخ

آنوش رحام

موانع پرشمار توسعه کسب‌وکار و به طور خاص هزینه‌های متنوع بارشده بر مسیر تجارت خارجی، از مدتها پیش به عنوان عوامل عمده ناتوانی کشور در به‌سامان کردن یک تجارت خارجی نرمال و توسعه‌یابنده مورد شناسایی قرار گرفته‌اند: قوانین متنوع و بی‌ثبات، مقررات مطالعه نشده، عوارض غیرمنطقی، ایستگاه‌های بی‌مورد واریسی و نظارت، وظایف بی‌ارتباط با بازرگان و ... همه این مشکلات به صورت کیفی و توصیفی تاکنون بسیار مورد بحث قرار گرفته‌اند، اما تعدد موانع و چاله‌های فراراه تجارت خارجی از جنبه کمی هنوز به‌طور کامل احصا نشده است.

مجموعه گزارش این شماره، تلاشی است در راستای کمی کردن هزینه‌های تجاری ایران که چراغ اول آن را آقای آنوش رحام کارشناس ماهنامه با ارائه این مقاله روشن کرده است. حداقل گام اول، متر کردن موانع است و میزان تاثیر کمی آنها کاری است سترگ که باید در آینده بیشتر به آن اقدام کنیم.

و بهبود دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و جهانی را به دنبال خواهد داشت. خلاصه اینکه؛ یکی از مهمترین برنامه‌های سازمان تجارت جهانی در یک دهه گذشته موضوع کاهش هزینه‌های مبادله از طریق تسهیل تجارت بوده است.

کاهش هزینه مبادله در تجارت فرامرزی، وقتی اهمیت دو چندان پیدا می‌کند که بدانیم براساس گزارش سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) یک درصد کاهش در هزینه‌های مبادله موجب افزایش منافع ۴۳ میلیارد دلاری تجارت جهانی می‌شود.

در مجموع اثرات هزینه/زمان بیش از ۶۰ فرآیند در فضای کسب و کار از جمله نظام تعرفه‌ای، بخش حمل و نقل و لجستیک و ناوگان (کشتی، قطار و هواپیما)، خدمات بندری، حقوق و عوارض گمرکی، مجوزهای مورد نیاز، نظام عرضه و توزیع، نظام بانکی و مالی و نظام کنترل و نظارت، در جریان تجارت هر کشور از مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار بر کاهش یا افزایش هزینه‌های مبادله محسوب می‌شوند.

به بیان دیگر، در بین طرف‌های ذی‌نفع و یا ذی‌مدخل، ساختار نظام دولتی و حاکمیت مطلوب یا نامطلوب در چرخه اقتصادی - که در واقع اعمال‌کننده قوانین و مقررات و مجری اصلی محدودیت‌های تجاری و سیاستگذار نظام تولید است - بیشترین اثرات مستقیم را بر هزینه مبادله در سراسر زنجیره تامین دارد.

بانک جهانی نیز در شاخص سالانه سهولت کسب و کار یا Doing Business، مولفه‌هایی مانند تعداد مجوزها، تعداد اسناد مورد نیاز برای تجارت و همچنین هزینه و زمان آماده‌سازی و انجام تشریفات و کنترل‌های گمرکی صادرات و واردات در شاخص تجارت فرامرزی در کنار هفت شاخص دیگر همچون ثبت اموال، اخذ اعتبارات، پرداخت مالیات و میزان سهولت کسب و کار در هر کشور را اندازه‌گیری، ارزیابی و رتبه‌بندی می‌کند که با بررسی شاخص‌های تجارت فرامرزی (شامل هزینه و زمان فرآیند واردات و صادرات) رابطه معنی‌داری بین کشورهای حائز بهترین رتبه فضای کسب و کار و کاهش هزینه و زمان شاخص فرامرزی قابل مشاهده خواهد بود و در نهایت می‌توان نتیجه گرفت کشورهایی که رتبه مناسبی در شاخص سهولت کسب و کار

با نگاهی به روند رو به رشد تجارت جهانی متوجه خواهیم شد، سرعت رشد تجارت از رشد GDP جهانی پیشی گرفته و رقابت روزافزون کشورهای اصلی صادرکننده کالا و خدمات در بازارهای جهانی موجب افزایش ۵۰ برابری حجم و ارزش تجارت و ترانزیت کالا در چند دهه اخیر شده است. این موضوع کانون‌های پرقدرت بازار جهانی را بر آن داشته تا به موازات برنامه‌های رشد و توسعه صادرات، همواره درصد مدیریت هزینه‌های مرتبط با تجارت و بهبود مزیت‌های صادراتی باشند؛ چرا که کاهش هزینه‌های مبادله در هر کشوری نهایتاً موجب افزایش منافع حاصله از تجارت آن کشور در مبادلات اقتصادی خواهد شد.

اصلاح رژیم تجاری از طریق اصلاح فرآیندها و کاهش مجوزها و اسناد مورد نیاز واردات و صادرات و ترانزیت و همچنین مدیریت زمان و کاهش ایستایی کالاها از مهم‌ترین عوامل در جریان تجارت خارجی هر کشور است؛ از همین رو اقتصادهای توسعه‌یافته با ارزیابی دو عامل **Time** و **Cost** سعی به حداقل رساندن هزینه‌های مبادله پیدا و پنهان تجارت و ارتقا توان رقابتی خود در بازار تحت عنوان برنامه‌های تسهیل تجارت دارند.

موافقتنامه تسهیل تجارت TFA که پس از ۹ سال پیگیری سرانجام در مراکش به تصویب اعضای سازمان جهانی تجارت رسید، در سه بخش تدوین شده است و پیش‌بینی می‌شود تأکیدات ویژه‌ای بر کاهش هزینه مبادلات از طریق تسهیل تجارت داشته باشد. در عین حال، برآورد می‌شود با اجرای موافقتنامه TFA ارزش تجارت جهانی یک تریلیون دلار افزایش یابد و بیش از ۲۰ میلیون شغل ایجاد شود. علاوه بر این، در کنار تسهیل و ساده‌سازی رویه‌های گمرکی و تجاری، به صادرات کشورهای در حال توسعه کمک خواهد شد و محدودیت‌های ترانزیت و حمل و نقل به عنوان یکی از مهم‌ترین هزینه‌های مبادله برطرف می‌شود.

با نگاهی عمیق به موافقتنامه TFA متوجه نقش مهم کاهش هزینه‌های مبادله از طریق اصلاح نظام حاکمیت بروکراتیک بازرگانی، کاهش زمان تشریفات گمرکی و تجاری و حذف موانع غیرتعرفه‌ای می‌شویم که خود کاهش هزینه‌ها



■ **واحدهای تولیدی و بازرگانان به دلیل تورم مقررات، مجوزها و عوارض متعدد نظام بازرگانی، با انبوهی از تیک‌های سیستمی درگیر هستند که برای اخذ هریک از آنها باید متحمل صرف زمان و نهایتاً هزینه شد؛ در حالی که با تجمیع عوارض بخش بازرگانی و مدیریت اخذ مجوزها قبل از ورود کالا یا اخذ آن پس از ترخیص، تعلق در این بخش به حداقل خواهد رسید**

■ **تعلق در جریان تجارت خارجی تا جایی از اهمیت در هزینه‌های مبادله برخوردار است که طبق آخرین استانداردهای اعلامی سازمان جهانی تجارت، هر روز توقف کالا در جریان بازرگانی موجب تحمیل هزینه‌ای برابر با یک درصد ارزش کالا به صاحب کالا است**

دارند، تجارت را در زمان و با هزینه کمتری انجام می‌شود. طبق گزارش سهولت انجام کسب و کار سال ۲۰۱۷ جایگاه ایران در بین ۱۹۰ کشور در رتبه ۱۲۰ قرار گرفت که بر این اساس در دوره فعالیت دولت یازدهم جایگاه بین‌المللی ایران از رتبه ۱۵۲ در سال ۲۰۱۳ میلادی به رتبه ۱۲۰ در سال ۲۰۱۷ میلادی ارتقا یافت، اما در بخش هزینه واردات و صادرات شاهد بهبود ملموسی در رتبه نیستیم.

بانک جهانی در گزارش اخیر خود تغییراتی را نیز در نحوه ارزیابی برخی معیارهای کسب و کار ایجاد کرده است. این گزارش شاخص‌های کیفیت را به معیارهای ثبت مالکیت، شرایط و مقررات اخذ مجوزها، دسترسی به زیرساخت و اجرای قراردادهای افزوده است. شاخص تجارت فرامرزی نیز اصلاح شده و در حال حاضر، تمرکز آن بر ده محصول عمده صادراتی کشورها و بزرگترین شرکای تجاری آنهاست. براساس مطالعات صورت گرفته، بخش بزرگتر هزینه‌های مبادله مربوط به هزینه‌هایی غیر از حقوق ورودی و عوارض گمرکی کالا است که علاوه بر پوشش هزینه‌های بخش حمل و نقل و ترانزیت، موانع غیرتعرفه‌ای را نیز پوشش می‌دهد.

نهایتاً مطالعات انجام شده نشان می‌دهد، عواملی همچون شفاف‌سازی اقتصادی در مبادلات و حذف واسطه‌گری، ساده‌سازی فرآیندها و تسهیل تجارت، لجستیک سیال و به‌هنگام و ضریب نفوذ و استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات، بر بخش هزینه مبادلات تأثیر به‌سزایی دارد.

برای تحقق عملی برنامه‌های فوق و کاهش هزینه مبادله باید نظام سیاستگذاری بازرگانی کشور در گام نخست، رویکرد تسهیل تجارت را ریل‌گذاری کرده و اصلاحات لازم جهت بازرگانی موانع غیرتعرفه‌ای، تعدیل و منطقی‌سازی نظام تعرفه‌ای، حذف فرآیندهای زائد و هزینه‌های مازاد، یکپارچه‌سازی نظام بروکراتیک بازرگانی و استقرار کامل پنجره واحد ملی NSW را اولویت برنامه‌های خود قرار دهد.

با توجه به ساختار فعلی تعرفه واردات، بازرگانی در نظام تعرفه‌ای و محدودیت‌های تجاری نیز اهمیت ویژه‌ای می‌یابد؛ چرا که با تاملی در ترکیب کالاهای وارداتی کشور درمی‌یابیم بخش اعظم واردات کشور معطوف به کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای و مواد اولیه مورد نیاز صنایع تولیدی

است و محدودیت‌های اعمال شده در نظام بازرگانی کشور بیش از آنکه بر روی مدیریت واردات کالاهای مصرفی تأثیرگذار باشد، جریان ورود کالاهای مورد نیاز تولید و صادرات را دچار کند و بروکراسی کرده و در کنار افزایش قیمت تمام شده کالا، هزینه مبادله در کشور را افزایش می‌دهد.

تسهیل تجارت؛ حلقه مفقوده

ساده‌سازی و حذف رویه‌های زائد در جریان واردات، صادرات و ترانزیت نیز به تسریع تشریفات تجاری کمک کرده و موجب پیوستگی جریان گردش کالا خواهد شد.

در شرایطی که در کشورهای عمده صادرکننده کالا متدولوژی و مکانیزاسیون انجام تشریفات و اعمال مقررات بازرگانی خارجی به شکلی طراحی شده که جریان گردش کالا دچار توقف‌های طولانی نشود و بستر زیرساخت و کیفیت خدمات به‌جای آنکه در امتداد و توالی یکدیگر باشند در قالبی یکپارچه بر روی هم ادغام شوند تا پروسه اخذ مجوزهای زمانبر و تشریفات در یک بازه زمانی شروع شده و به پایان برسند، در کشور ما، به دلیل ناهمگونی در نظام بازرگانی بین سازمان‌های ذی‌مدخل در تجارت، تشریفات تجاری در بخش‌های مختلف در امتداد یکدیگر و به‌صورت متقاطع قرار می‌گیرند و موجب اتلاف زمان و افزایش هزینه تجارت می‌شود.

در چنین سیکل زمانی معیوبی جریان بازرگانی سرمایه و دوره نقدشوندگی کالا همواره با تاخیر روبه‌رو است و عملاً چرخه تولید صنایع تولیدی که وابستگی زیادی به واردات مواد اولیه دارد طولانی می‌شود که به معنی اتلاف زمان و کاهش بهره‌وری است.

با تحلیل نظری پنج دهه عملکرد تولید و صادرات درمی‌یابیم که در اقتصاد، رشد و توسعه عنصر زمان، قیمت‌گرافی دارد و طولانی شدن چرخه تولید، لجستیک و بازرگانی در زنجیره تامین، به نتایج پرهزینه‌ای منجر شده است. در نمودار رشد تجارت نیز تاخیر در سیکل زمانی، سرعت چرخه‌های رشد را کند کرده و به رویدادهای پرهزینه‌ای تبدیل می‌شوند.

در درازمدت همین عامل موجب عدم چابکی نظام بازرگانی شده و بروکراسی در تسلط بر بازارهای صادراتی نیز اثر منفی برجای گذاشته و اندازه سود را به نسبت مقاطع زمانی یک

■ براساس مطالعات صورت گرفته، بخش بزرگتر هزینه‌های مبادله، مربوط به هزینه‌هایی غیر از حقوق ورودی و عوارض گمرکی است که علاوه بر پوشش هزینه‌های بخش حمل و نقل و ترانزیت، موانع غیرتعارف‌های را نیز پوشش می‌دهد

یکی دیگر از عوامل موثر در افزایش هزینه‌های روبرو رشد مبادله، عدم مدیریت راهبردی اقتصاد ناوگان حمل و نقل، جایگزینی اقتصاد خودمالکی و به تبع آن، رشد قارچ‌گونه شرکت‌های متحرک در جاده در مقیاسی به کوچکی یک کامیون است که در عمل بازدهی سیر و حرکت و millage یک کامیون ایرانی در نظام حمل و نقل جاده‌ای را به نسبت کشورهای توسعه‌یافته به کمتر از یک سوم استانداردها تقلیل داده است.

کسب و کار تولیدی کوچک می‌کند.

لجستیک سیال

بخش حمل و نقل و لجستیک از زمره مهم‌ترین بازوهای توسعه اقتصادی هر کشور محسوب می‌شوند و بازار جهانی امروزه نیازمند مدیریت جریان کالا از مواد اولیه و مصرف‌کننده نهایی است تا جریان توزیع یکپارچه، سیال، در حرکت و به‌هنگام شوند. به همین دلیل کشورهای موفق در جریان ترانزیت کالا به درک کاملی از مفهوم لجستیک در نظام بازرگانی رسیده‌اند، استعاره «ارتش اقتصادی» نمایانگر درک عمیق از مفهوم لجستیک در اقتصادهای بزرگ است.

امروزه لجستیک را می‌توان عامل اصلی در برنامه‌ریزی، اجرا، توزیع، کنترل و گردش کالا و یا حتی اطلاعات در سرتاسر زنجیره تامین قلمداد کرد؛ به عبارت بهتر، لجستیک قدرتمند در بازار پرقابلیت صادرات امروز همچون ماشه‌ای عمل می‌کند که ارکان مختلف حمل و نقل، نگهداری، توزیع و جریان مواد اولیه تا محصول را در کمترین واحد هزینه و زمان مدیریت می‌کند.

با نگاهی به کشورهایی که زیرساخت بازرگانی و لجستیک یکپارچه دارند، متوجه خواهیم شد جریان تولید و گردش کالا با کمترین هزینه در سیکل زمانی کوتاه‌تری انجام می‌شود و یک واحد تولیدی با منابع و محصول برابر در دوره یک ساله، فرایند ورود مواد اولیه تا تولید و عرضه را در بازه زمانی کوتاه‌تر و دفعات بیشتری به نسبت تولیدکننده داخلی مدیریت کرده و موجب سرعت رشد و تناوب سوددهی خواهد شد.

به بیان دیگر، در نظام حمل و نقل، نظام گمرکی و بازرگانی، انتظار ورود مواد اولیه کمتر خواهد بود و چرخه تولید و صادرات محصول نیز با هزینه کمتر و سرعت بیشتری انجام می‌شود و در نتیجه با منابع مالی برابر، بازدهی و گردش بیشتر و بازگشت سرمایه سریع‌تر اتفاق می‌افتد که مهم‌ترین دلیل آن چابکی نظام بازرگانی، لجستیک و حمل و نقل است.

اما ما در ایران، به دلیل محدودیت‌های متعدد، زیرساخت معیوب، مدیریت جزیره‌ای و ایستایی در جریان لجستیک ملی - به جای لجستیک سیال - در همه شقوق با تاخیر و اتلاف زمان روبه‌رو هستیم و اتلاف منابع و زمان همواره موجب افزایش هزینه مبادله می‌شود.

تغییرات (بر حسب رتبه)	سال ۲۰۱۷ در بین ۱۸۹ کشور	سال ۲۰۱۶ در بین ۱۸۹ کشور	عناوین زیر شاخص‌های فضای کسب و کار
۳	۱۲۰	۱۱۷	رتبه جهانی
۵	۱۰۲	۹۷	شروع کسب و کار
۰	۲۷	۲۷	اخذ مجوزهای ساخت و ساز
۴	۹۴	۹۰	دریافت انشعاب برق
۱	۸۶	۸۵	ثبات اموال
۴	۱۰۱	۹۷	اخذ اعتبارات
۱	۱۶۵	۱۶۶	حمایت از سهامداران
۱	۱۰۰	۹۹	پرداخت مالیات
۱	۱۷۰	۱۷۱	تجارت فرامرزی
۱	۷۰	۶۹	لازم الاجرا شدن قراردادهای
۱	۱۵۶	۱۵۵	ورشکستگی

کشورهای پردرآمد OECD	متوسط منطقه	ایران ۲۰۱۷	ایران ۲۰۱۶	مؤلفه
۱۲	۶۱	۱۰۱	۱۰۷	زمان صادرات: هماهنگی مرزی (ساعت)
۱۵۰	۴۳۷	۵۶۵	۵۶۵	هزینه صادرات: هماهنگی مرزی (دلار)
۳	۷۴	۱۵۲	۱۵۹	زمان صادرات: آماده‌سازی اسناد (ساعت)
۳۶	۲۴۸	۱۴۳	۱۴۳	هزینه صادرات: آماده‌سازی اسناد (دلار)
۹	۱۱۵	۱۴۱	۱۴۸	زمان واردات: هماهنگی مرزی (ساعت)
۱۱۵	۵۲۷	۶۶۰	۶۶۰	هزینه واردات: هماهنگی مرزی (دلار)
۴	۹۶	۲۷۰	۲۸۴	زمان واردات: آماده‌سازی اسناد (ساعت)
۲۶	۲۹۰	۱۹۷	۱۹۷	هزینه واردات: آماده‌سازی اسناد (دلار)

این در حالی است که کشورهایی مثل ترکیه و حتی کشورهای بلوک شرق اروپا با حمایت و ایجاد شرکت‌های بزرگ لجستیک و حمل و نقلی تنها از صنعت لجستیک و ترانزیت کالا درآمدی برابر با صادرات نفتی کشورمان کسب می‌کنند. فقدان دیپلماسی فعال حمل و نقل که در نوع خود راهبردی ارزآور و کلان برای کشور است، موجب عدم تسلط بخش حمل و نقل به

بازارهای منطقه‌ای شده و در این بخش نیز فرمول هزینه - فایده همواره با افزایش مواجه بوده است. اخذ عوارض از حمل و نقل یا جریان کالای عبوری (که نهالی نوپا و با ظرفیتی حداقلی است) با عناوینی همچون حق پرچم که نهایتاً صاحب کالای ایرانی را متحمل هزینه می‌کند، نمونه بارزی از راهبرد معکوس در جریان هزینه مبادلات بازرگانی و ترانزیت است.

در بخش ناوگان حمل و نقل هم همواره سیاست کشورهای موفق در بخش حمل و نقل جاده‌ای کاهش هزینه استهلاک، بهره‌وری بالا، تامین امنیت و کیفیت ناوگان تجاری است. در شرایطی که اساساً هزینه بالایی استهلاک، بر قیمت تمام شده خدمات و محصول تأثیری مستقیم دارد، مشخص نیست با چه سیاستی طیف گسترده‌ای از ناوگان باری چینی با استهلاک بالا و حداقل کیفیت و بهره‌وری تحت سیاست‌های خودکفایی در کشور به صورت مونتاژ تولید، اما برای ورود ناوگان پیشرفته حقوق ورودی بالایی در نظر گرفته می‌شود.

در شرایطی که کشورهای توسعه‌یافته سعی در کاهش هزینه مبادله و افزایش مزیت رقابتی دارند، حضور در بازارهای بین‌المللی یکی از مهمترین ارکان برنامه‌های راهبردی صنعت حمل و نقل کشور محسوب می‌شود، اما با نگاهی به ترکیب بازار داخلی درمی‌یابیم که اساساً در جذب بازارهای خارجی ناتوان بوده‌ایم و خدمات ناوگان دریایی و هوایی ملی ما، پا را از بازار و مشتریان داخلی فراتر نگذاشته‌اند و بخش عمده‌ای از توسعه بازار به دلیل عدم مدیریت جریان هزینه و افزایش مزیت رقابتی در مقایسه با رقبای عقیم مانده است. این در حالی است که غالب کشورهای منطقه با افزایش کیفیت خدمات، کاهش هزینه‌های و افزایش مزیت رقابتی موفق شده‌اند خدمات خود را به بازارهای بین‌قاره‌ای پوشش و تسری دهند.

فراموش نکنیم افزایش زیان ناشی از هزینه و سقوط نمودار سوددهی شرکت‌های کشتیرانی و سریال ورشکستگی شرکت‌های بزرگی همچون هانجین، زنگ خطر مدیریت کاهش هزینه‌های مبادله در بخش حمل و نقل را به صدا درآورده و در سال جاری میلادی شاهد حذف شرکت‌های بزرگ کشتیرانی از چرخه رقابت بوده‌ایم.

سازمان‌های مجوزدهنده

ردیف	نام سازمان مجوز دهنده	تعداد اقلام ردیف تعرفه مشمول مجوز
۱	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (سازمان غذا و دارو)	۲۰۵۰
۲	سازمان ملی استاندارد ایران	۱۷۶۶
۳	سازمان حفظ نباتات (قرنطینه نباتی)	۸۳۰
۴	وزارت امور خارجه (اقلام تحت کنترل کنوانسیون منع استفاده سلاح‌های شیمیایی)	۵۸۵
۵	وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح	۵۴۵
۶	(سازمان دامپزشکی کشور) قرنطینه دامی	۴۲۶
۷	(سازمان حفاظت محیط زیست) کنوانسیون بازل	۳۵۶
۸	وزارت جهاد کشاورزی	۳۲۱
۹	سازمان حفاظت محیط زیست	۲۷۳
۱۰	اداره کل تجهیزات پزشکی وزارت بهداشت (تجهیزات پزشکی)	۱۷۴
۱۱	سازمان دامپزشکی کشور	۱۱۰
۱۲	وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی	۶۷
۱۳	بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران	۶۴
۱۴	سازمان انرژی اتمی ایران	۵۴
۱۵	(مجوز مخابرات) وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات	۵۱
۱۶	وزارت صنعت، معدن و تجارت (به جز مجوز ثبت سفارش)	۲۳
۱۷	مرکز نظارت بر دخانیات	۱۱
۱۸	سازمان هواپیمایی کشور	۸
۱۹	کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان	۷
۲۰	وزارت امور اقتصادی و دارایی	۵
۲۱	وزارت نفت (موافقت کلی شده است)	۴
۲۲	سازمان میراث فرهنگی	۱

تعدد قوانین حاکم بر امور گمرکی	۴۰ قانون
تعدد کنوانسیون‌ها	۱۵ کنوانسیون
تنوع سازمان‌های همجوار	۲۰ سازمان
تنوع رویه‌های گمرکی	۱۲ رویه (جهان: چهار رویه)
تعدد عوارض دریافتی	۳۳ نوع عوارض
تعدد مراجع مجوزدهنده	۲۲ سازمان
تعداد معافیت‌ها	۴۱ معافیت

حقوق و عوارض دریافتی گمرک

ردیف	حقوق و عوارض دریافتی	مبلغ
۱	حقوق گمرکی	۴ درصد ارزش سیف
۲	سود بازرگانی	ارزش سیف
۳	مالیات بر ارزش افزوده	ارزش سیف + حقوق ورودی
۴	عوارض شهرداری	ارزش سیف + حقوق ورودی
۵	عوارض حمل کالا با ناوگان خارجی	۱۰ درصد از کرایه حمل
۶	عوارض هلال احمر	نیم درصد ارزش سیف
۷	میوه و سبزی	هر کیلو ۷۰۰ ریال
۸	نوشابه گازدار قندی	۲۰ درصد
۹	خودرو	سواری (۱/۵۰۰/۰۰۰) ریال تا (۲/۵۰۰/۰۰۰) ریال وانت (۱/۰۰۰/۰۰۰) ریال مینی‌بوس (۲/۰۰۰/۰۰۰) ریال اتوبوس (۵/۰۰۰/۰۰۰) ریال کامیون (۵/۰۰۰/۰۰۰) ریال تریلر (۱۰/۰۰۰/۰۰۰) ریال
۱۰	عوارض کالایی	هر نخ ۳۵ ریال - هر نخ ۵۰۰ ریال ۴۰ درصد سیف
۱۱	گوشت و مرغ	گوشت هر کیلو ۲۷۵۰ ریال و مرغ هر کیلو ۱۱۰۰ ریال
۱۲	محصولات فرهنگی	۴ درصد ارزش سیف
۱۳	کودو سم شیمیایی	هر لیتر ۷۰۰۰ ریال یا ۶ درصد فوب تکنیکال ۲۰۰۰۰ ریال یا ۴ درصد فوب
۱۴	سیگار	
۱۵	محیط زیست	نیم در هزار
۱۶	برنج	به ازای هر کیلو ۵۰۰۰ ریال
۱۷	مالیات علی‌الحساب کارت	۴ درصد ارزش سیف + حقوق ورودی

لازم به یادآوری است یکی از مهمترین دلایل ریزش و رویش در بازارهای جهانی که کمتر به آن توجه شده افزایش نقاط تولید و پیدایش اقتصادهای نوظهور بوده و با پیدایش بازارهای جدید در زنجیره تامین جهانی، کاهش هزینه مازاد بر حمل و نقل و زمان دسترسی به محصول، رقابت تنگاتنگی جهت بقا در بازارهای جهانی را شکل داده است.

فناوری یک پارچه به جای نظام تیک و کلیک

در عصر تکنولوژی، استقرار و یا بهره‌برداری از سامانه‌های هوشمند و الکترونیک در نظام بازرگانی و تجارت و جایگزینی با نظام سنتی کاغذی، به عنوان درمان بروکراسی مطرح می‌شود و ایجاد یکپارچگی در ارائه خدمات دولت الکترونیک بر بستر پنجره واحد و گذار از دوران گمرک کاغذی به گمرک الکترونیک و برخط‌سازی نظام اخذ مجوزها، پرداخت‌ها و اعمال مقررات و قوانین از مهمترین برنامه‌های دولت‌های پیشرو در تجارت به‌شمار می‌رود؛ چرا که یکی از مهمترین عوامل کاهش هزینه مبادله در بخش بازرگانی و تجارت فرامرزی ارائه خدمات با حذف عنصر زمان و مکان است. به بیان بهتر، در عصر تکنولوژی باید تبادل اطلاعات و اسناد در هر موقع از شبانه‌روز و از هر مکان، بر بستر وب امکان‌پذیر باشد تا علاوه بر ایجاد شفافیت و جلوگیری از فساد موجب تمرکز و یکپارچگی در متدولوژی تشریفات تجاری شود.

گمرک ایران با اجرای سامانه جامع گمرکی و پنجره واحد بستر مناسبی را برای شکل‌گیری خدمات دولت الکترونیک بین دستگاه‌های دولتی ایجاد کرد، اما آنچه در خصوص اجرای پنجره واحد ملی اهمیت بیشتری دارد، ایجاد یکپارچگی بین حوزه‌های مختلف بازرگانی از بدو جریان ورود کالا، پردازش اسناد و تشریفات گمرکی، خدمات حمل و نقل و لجستیک، بستر نظارتی و اخذ مجوزها و نهایتاً نظام توزیع و عرضه نهایی است که تأثیرات شگرفی در کاهش هزینه مبادله خواهد داشت.

این در حالی است که اکنون در کشور ما، ارائه خدمات جزیره‌ای و عدم هماهنگی و اصرار بر نقش پررنگ حاکمیتی بین دستگاه‌ها و نیاز به زیرساخت مطلوب از دغدغه‌های جدی

هزینه‌های کالاهای وارداتی

ردیف	نوع پرداختی	نام پرداختی	مبلغ
۱	کارمزد	ثبت سفارش	نیم در هزار ارزش
۲	هزینه	مارشالینگ	۹۰۰۰۰۰ ریال
۳	هزینه	انبارداری هر روز کانتینر ۲۰ فوت	۶۷۱۰۰ ریال
۴	هزینه	جابه‌جایی متفرقه	۳۳۰۰۰۰ ریال
۵	هزینه	عوارض منطقه ویژه به ازای هر تن	۲۰۰۰۰ ریال
۶	هزینه	عوارض بندری	۲۵۰ دلار به ازای هر کانتینر
۷	هزینه	تخلیه و بارگیری به ازای هر تن	۱۸۴۴۰ ریال

فهرست مقایسه‌ای رویه‌های گمرکی بین ایران و چند کشور منتخب دنیا

گمرک کشور	رویه‌های گمرکی
استرالیا	صادرات - واردات - امانات پستی - مسافری
کره جنوبی	صادرات - واردات - امانات پستی - مسافری - ورود موقت - مرجوعی
هند	صادرات - واردات - امانات پستی - ترانزیت - مسافری
سنگاپور	صادرات - واردات - امانات پستی - ترانزیت - مسافری - ورود موقت
ایران	صادرات - واردات - ترانزیت - مرجوعی - امانات پستی - مسافری - پیک‌های سیاسی - فروشگاه‌های آزاد - ورود موقت - صدور موقت - تعاونی مرزنشینی - پیلهوری - تهنجی - مناطق آزاد - مناطق ویژه - بازارچه‌های مرزی و سوآپ

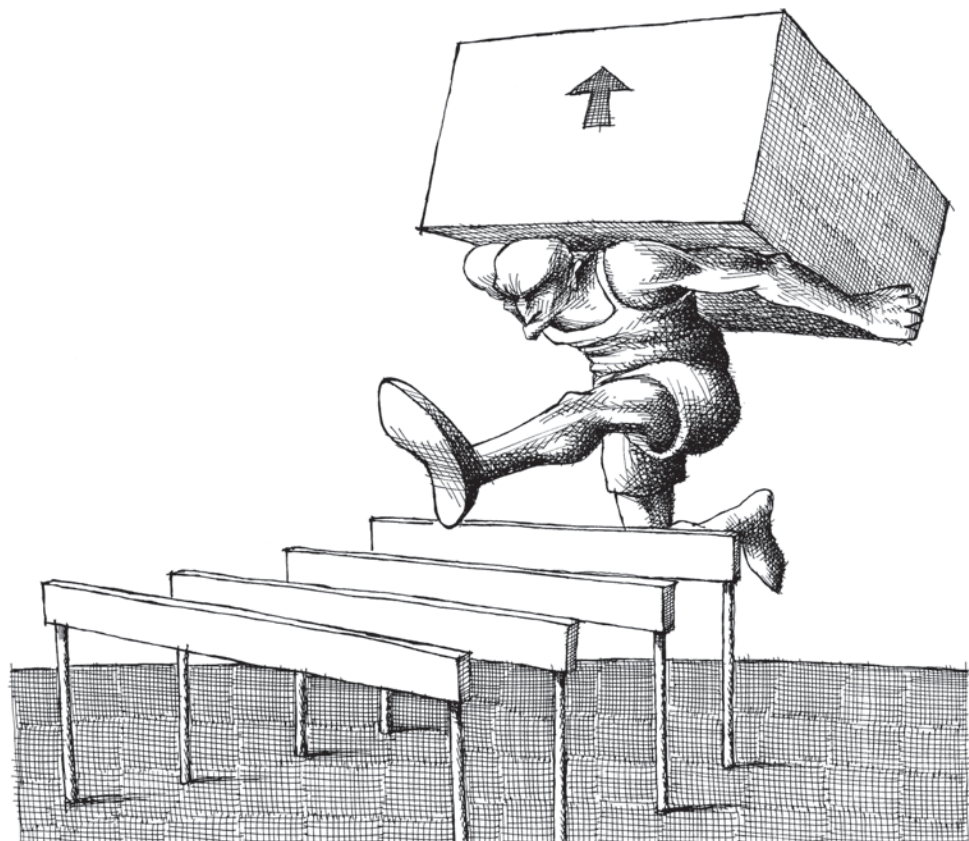
متخصصان در این بخش محسوب می‌شود. عدم تدوین شیوه‌نامه هماهنگ خدمات دولت الکترونیک، اقدامات جزیره‌ای و بروز خطاهای نیروی انسانی و تعلل در پاسخ‌دهی موجب سردرگمی کاربران شده است و در شرایطی که امکان ارائه خدمات در کوتاه‌ترین زمان ممکن توسط کارشناسان بخش دولتی وجود دارد، نبود استانداردها اجرایی و نظارتی موجب شده ارائه بسیاری از خدمات در کارتابل الکترونیک با تعلل و کنسلی صورت بگیرد و مقاومت بعضی دستگاه‌ها برای سوئیچ شدن به پنجره واحد و استفاده از اتوماسیون اداری منسوخ، موجب تحمیل هزینه به مبادلات تجاری شود.

به این ترتیب عملاً کاربران و واحدهای تولیدی و بازرگانان به دلیل تورم مقررات، مجوزها و عوارض متعدد نظام بازرگانی، با انبوهی از تیک‌های سیستمی درگیر هستند که برای اخذ هر یک از آنها باید متحمل صرف زمان و نهایتاً هزینه شد؛ در حالی که با جمع‌بندی عوارض بخش بازرگانی و مدیریت اخذ مجوزها قبیل از ورود کالا یا اخذ آن پس از ترخیص، تعلل در این بخش به حداقل خواهد رسید و کاهش زمان تکمیل فرایندها در جریان بازرگانی موجب کاهش هزینه‌های مبادله در رویه‌های اصلی واردات، صادرات و ترانزیت خواهد بود.

تعلل در جریان تجارت خارجی تا جایی از اهمیت فوق‌العاده در هزینه مبادله برخوردار است که طبق آخرین استانداردهای اعلام شده توسط سازمان جهانی تجارت، هر روز توقف کالا در جریان بازرگانی یک کشور، موجب تحمیل هزینه‌ای برابر با یک درصد ارزش کالا به صاحبان کالا است. از همین رو به نظر می‌رسد می‌بایست نظامی جهت نظارت بر بخش کارشناس اوپراتور ایجاد شود تا از تعلل‌های احتمالی جلوگیری به عمل آید.

تورم مقررات

وجود قوانین و مقررات موازی و متورم همواره یکی از مشکلات فضای کسب و کار کشور بوده، تا آنجا که کارکرد مقررات به جای آنکه زمینه‌ساز تسریع و تسهیل فرایندهای اقتصادی و نهایتاً کاهش هزینه مبادله باشد، موجب تعلل و کنسلی و کاهش بهره‌وری است. در بخش تجارت خارجی و فعالیت‌های مولد



قوانین و مقررات حاکم بر گمرک (واردات صادرات ترانزیت)

- ۱- قانون امور گمرکی - مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ - و آیین نامه اجرایی آن.
- ۲- قانون مقررات صادرات و واردات - مصوب ۱۳۷۲/۷/۴ - و آیین نامه اجرایی آن.
- ۳- قانون ساماندهی مبادلات مرزی - مصوب ۱۳۸۴/۷/۴ - و آیین نامه اجرایی آن .
- ۴- قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۷۲/۶/۷
- ۵- قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۴/۳/۱۱
- ۶- قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۱۵
- ۷- قوانین بودجه سالیانه
- ۸- قانون مالیات بر ارزش افزوده - مصوب ۱۳۸۷/۲/۱۷
- ۹- قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۹۲/۱۰/۳
- ۱۰- موادی از قانون مالیات های مستقیم - مصوب ۱۳۶۶/۱۲/۳
- ۱۱- قانون حمل و عبور کالاهای خارجی - مصوب ۱۳۷۴/۱۲/۲۲ - و آیین نامه اجرایی آن
- ۱۲- قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها - مصوب ۱۳۷۱/۱۰/۲
- ۱۳- قانون نحوه اعمال تعزیرات حکومتی راجع به قاچاق کالا و ارز - مصوب ۱۳۷۴/۲/۱۲
- ۱۴- موادی از قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت
- ۱۵- موادی از قانون اصلاح قوانین و مقررات موسسه استاندارد ایران - مصوب ۱۳۷۱
- ۱۶- موادی از قانون ارتقای کیفی خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی - مصوب ۱۳۸۹/۳/۵
- ۱۷- موادی از قانون افزایش بهره‌وری بخش کشاورزی و منابع طبیعی - مصوب ۱۳۸۹/۴/۲۳
- ۱۸- قانون الحاق ایران به کنوانسیون تجدید نظر شده کیوتو در مورد هماهنگ سازی تشریفات گمرکی - مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۴
- ۱۹- قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون ورود موقت - مصوب ۱۳۹۱/۲/۳۱
- ۲۰- قانون الحاق به کنوانسیون گمرکی حمل بین المللی کالا تحت کارنه های تیر - ۱۳۶۳/۳/۱
- ۲۱- موادی از قانون حفظ نباتات - مصوب اردیبهشت ماه ۱۳۴۶
- ۲۲- موادی از قانون مواد خوراکی، آشامیدنی، آرایشی و بهداشتی - مصوب تیرماه ۱۳۴۶
- ۲۳- موادی از قانون سازمان دامپزشکی کشور - مصوب ۱۳۵۰
- ۲۴- قانون معافیت صادرات کالا و خدمات از پرداخت عوارض - مصوب ۱۳۸۶/۱۲/۱۰
- ۲۵- موادی از قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت - مصوب ۱۳۸۶/۹/۱۸
- ۲۶- موادی از قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تامین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات - مصوب ۱۳۹۱/۵/۱
- ۲۷- موادی از قانون حمایت از شرکت ها و موسسات دانش بنیان مصوب ۱۳۸۹/۸/۵
- ۲۸- قانون هیات امنای صرفه جویی ارزی در معالجه بیماران - مصوب ۱۳۷۸/۹/۲۱
- ۲۹- موادی از قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار - مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶
- ۳۰- موادی از قانون تنظیم بخشی از مقررات قانون تسهیل نوسازی صنایع - مصوب ۸۲/۵/۲۶
- ۳۱- موادی از قانون سازمان انرژی اتمی ایران - مصوب ۱۳۵۳/۴/۱۶
- ۳۲- قانون ممنوعیت به کارگیری تجهیزات دریافت از ماهواره - مصوب ۱۳۷۳/۱۱/۳
- ۳۳- موادی از قانون اساسنامه شرکت ملی نفت ایران - مصوب ۱۳۵۶/۳/۱۷
- ۳۴- موادی از آیین نامه اجرایی قانون اصلاح قانون معادن - مصوب ۱۳۹۰
- ۳۵- موادی از قانون تاسیس سازمان جمع آوری و فروش اموال تملیکی - مصوب ۷۰/۱۰/۲۴
- ۳۶- قانون الحاق یک تبصره به ماده (۴) قانون برنامه چهارم توسعه - مصوب ۱۳۸۷/۷/۷
- ۳۷- موادی از قانون مدیریت پسماندها - مصوب ۱۳۸۳/۲/۲۰، موادی از قانون محاسبات عمومی مصوب ۱۳۶۶/۶/۱، موادی از قانون مجازات اسلامی و موادی از قانون مدنی

همچون ترانزیت و عبور کالا نیز عدم توجه به روان سازی شریان های زنجیره تامین و لجستیک و نگاه بخشی هر سازمان به قوانین و مقررات محیط حاکمیتی خود باعث شده کانال های متقاطع و موانع متعددی در جریان گردش کالا و سرمایه ایجاد شود.

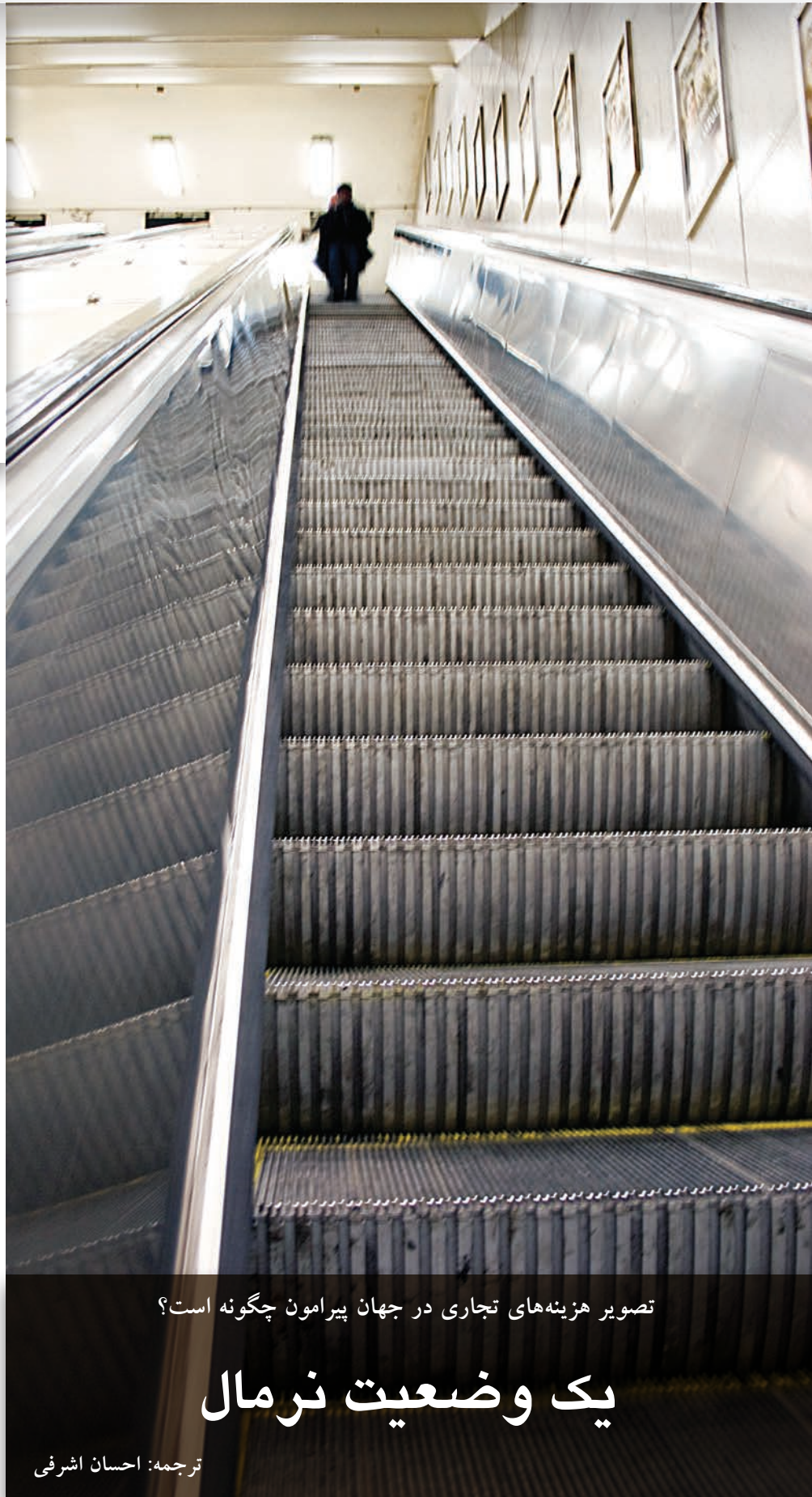
این در حالی است که کیفیت و عدم ارتقای مقررات و قوانین همچنان نتوانسته کشور ما را به پایگاهی امن و شفاف برای سرمایه گذاری بخش خصوصی تبدیل کند و در مقابل وجود منافذ متعدد برای پول شویی و قاچاق کالا و سیاست های جزیره ای، جریان اصلی کسب و کارهای مولدی همچون ترانزیت و صادرات مجدد را کند و راکد کرده است.

با مقایسه شرایط موجود کشورمان با کشورهای همچون امارات متحده عربی که تبدیل به بزرگترین هاب صادرات مجدد و ترانزیت در منطقه شده است، به این نتیجه می رسیم که در این بخش وجود تورم قوانین و مقررات عملاً هزینه بسیاری را به تجارت تحمیل کرده و حاکمیت اداری به جای ایجاد پویایی صرفاً هزینه مبادله را افزایش داده است.

نباید فراموش کرد که کیفیت ساختارهای اجرایی کشورها محصول کیفیت قوانین و مقررات جاری آنهاست و اجرای صحیح و دقیق قانون و مقررات نیز متقابلاً به عملکرد ساختارهای اجرایی دولت ها برمی گردد.

به عنوان یک نمونه عینی، در شرایطی که غالب کشورهای موفق در زنجیره حمل و نقل و لجستیک از وجود رویه های سراسری مثل بارنامه سراسری حداکثر انتفاع را دارند، وجود انبوهی از مقررات و اسناد لازم جهت انجام عملیات حمل در کشور، توقف و تعلل در تغییر مودهای حمل و نقل و تحمیل هزینه و زمان و کاهش رتبه رقابت کشورمان در بخش حمل و نقل در منطقه را به دنبال داشته است.

باید توجه داشت هر عاملی که کمترین هزینه در مقیاس واحد را بر جریان کالا در کشور تحمیل کند در مقیاس کلان و ملی تاثیرات بسیار بزرگی دارد و در این بخش شایسته است طرف های دولتی و بخش خصوصی برای دستیابی به اقتصادی پویا حول هدف مشترک کاهش هزینه مبادله، تصمیم سازی کنند.



آنچه در ادامه می‌آید، گزارش کوتاهی است به نقل از مطالعات اسکاپ که توصیف‌کننده یک وضعیت عادی در زمینه تجارت در دنیای کنونی با گرایش کاهش هزینه‌ها و رقابتی کردن عرصه مبادلات بین‌المللی و چگونگی کاهش هزینه‌های تجاری از طریق بررسی بانک اطلاعات بازرگانی کمیسیون اجتماعی اقتصادی آسیا و پاسیفیک سازمان ملل متحد (اسکاپ) و بانک جهانی است.

برآورد هزینه‌های تجاری به شیوه‌ای جامع مدت‌ها چالش بزرگی برای متخصصان بوده است. بیشتر مطالعات و بررسی‌ها تنها بخش‌های خاصی از این هزینه‌ها مانند هزینه حمل و نقل بین‌المللی، هزینه‌های قانونی و هزینه‌های عادی مربوط به تجارت را محاسبه می‌کنند. اسکاپ در سال ۲۰۱۱ اولین بانک اطلاعاتی بین‌المللی را از هزینه‌های تجاری منتشر کرد که تمامی هزینه‌های اضافی تجارت دوجانبه بین کشورهای آسیایی در آن ذکر شده بود. اسکاپ پس از آن در سال ۲۰۱۲ و در همکاری با بانک جهانی اطلاعات مربوط به هزینه تجارت بازرگانی بیش از ۱۸۰ اقتصاد تولید محور و یا فعال در بخش کشاورزی را منتشر کرد. این پایگاه داده، محاسبه هزینه تجارت بین‌المللی از هزینه‌های مستقیم قانونی تا تفاوت‌های موجود در نرخ ارز، زبان، فرهنگ و فاصله جغرافیایی را ساده‌تر می‌کند. هزینه‌های لجستیک و حمل و نقل داخلی و بین‌المللی مربوط به صادرات و واردات هم در این لیست محاسبه شده‌اند. بانک اطلاعات بازرگانی بانک تجارت جهانی و اسکاپ در اینجا قابل دسترس است:

<http://artnet.unescap.org/databases.html#first>

تحلیل‌ها نشان می‌دهد تعرفه‌ها تنها تا ۱۰ درصد از هزینه تجارت دو جانبه بین کشورها در منطقه آسیا و پاسیفیک هستند، درحالی که دیگر هزینه‌های مربوط به سیاستگذاری (هزینه‌های غیرتعرفه‌ای) بین ۶۰ تا ۹۰ درصد هزینه‌های تجارت دوجانبه را شامل می‌شوند. هزینه‌های طبیعی تجارت بسته به کشورهای مختلف تفاوت دارد اما به طور متوسط ۲۰ درصد از هزینه‌های تجارت را شامل می‌شوند.

تصویر هزینه‌های تجاری در جهان پیرامون چگونه است؟

یک وضعیت نرمال

ترجمه: احسان اشرفی

■ تحلیل‌ها نشان می‌دهد تعرفه‌ها تنها تا ۱۰ درصد از هزینه تجارت دو جانبه بین کشورها در منطقه آسیا و پاسیفیک هستند، در حالی که دیگر هزینه‌های مربوط به سیاستگذاری (هزینه‌های غیرتعرفه‌ای) بین ۶۰ تا ۹۰ درصد هزینه‌های تجارت دو جانبه را شامل می‌شوند

به بندر و برعکس و بهبود دسترسی به فاینانس تجاری و خدمات مالی برای کشورهایی که قصد بهبود وضعیت تجارت خود را دارند مناسب باشد. جالب است بدانیم هزینه مستقیم انتقال کالا از کارخانه به داخل کشتی و برعکس از جمله حمل در داخل خشکی، هزینه‌های گمرکی و تهیه اسناد، تنها حدود یک درصد از موانع غیرتعرفه‌ای تجارت است.

این نشان می‌دهد هزینه‌های غیرمستقیم و مخفی تجارت (مانند عدم تمایل به تجارت یک محصول به دلیل جدید و یا قابل فساد بودن آن و عدم اطمینان درباره زمان و هزینه تجارت و یا عدم وجود قوانین و روش‌های شفاف) بسیار مهمتر از هزینه‌های مستقیم تکمیل روندها هستند. واکاوی این هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم هنوز هم چالش بزرگی است.

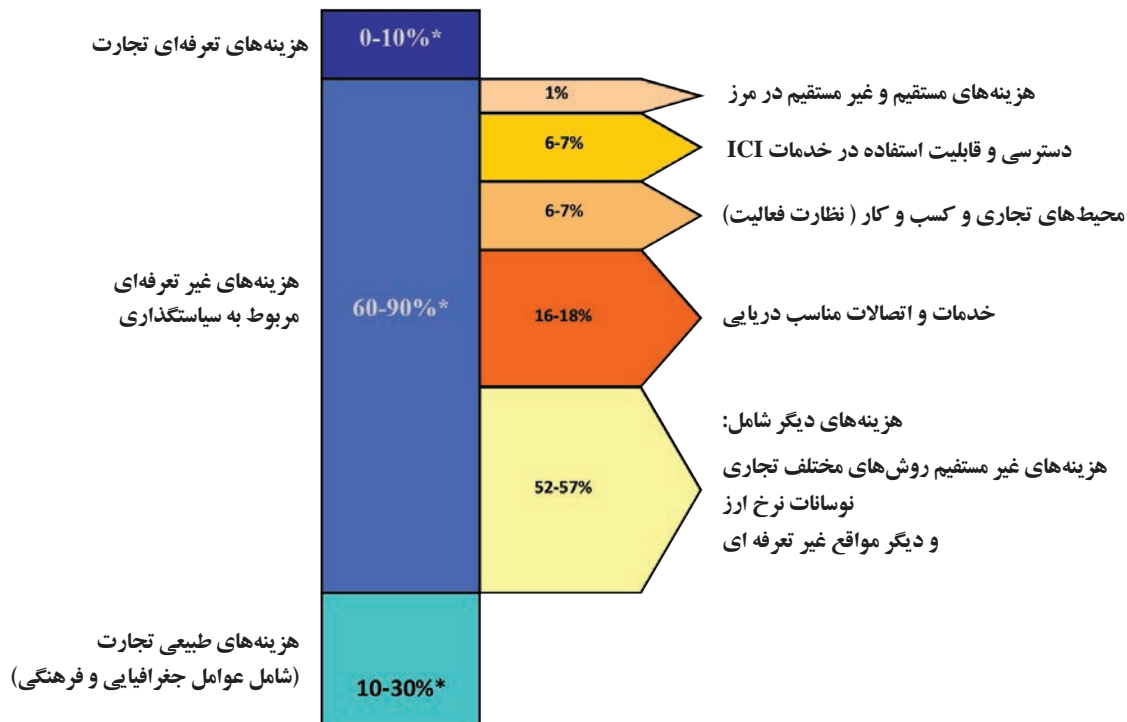
این واقعیت که بیش از ۵۰ درصد از تفاوت موجود در هزینه‌های غیرتعرفه‌ای و مرتبط با سیاستگذاری تجارت در همه اقتصادها همراه با عوامل موثر بر هزینه‌های تجاری بررسی شده در این تحقیق محاسبه نشده بودند نشان می‌دهد که این عوامل نقش مهمی در تسهیل تجارت ایفا می‌کنند.

این آمار نشان می‌دهد بهبود خدمات دریایی و استفاده از تکنولوژی‌های اطلاعاتی و ارتباطی در کاهش هزینه‌های تجاری نقش بزرگی دارند. پرهزینه بودن ایجاد زیرساخت‌های مراکز خدمات دریایی باعث شده ارتقای ارتباطات دریایی در برخی اقتصادهای کمتر توسعه یافته بسیار پرچالش باشد؛ در حالی که استفاده از سیاست‌های مبتنی بر آزادسازی تدارکات و خدمات فناوری اطلاعات در کنار افزایش رقابت در میان ارائه‌کنندگان خدمات می‌تواند توسط هر کشوری مورد استفاده قرار بگیرند.

دولت‌ها می‌توانند امکان مشارکت با بخش خصوصی برای سرعت بخشیدن به توسعه ملی شبکه‌های فناوری اطلاعات و ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقلی و تدارکاتی را نیز دنبال کنند.

ایجاد همکاری نزدیک با همسایگان مسیر ترانزیت برای کشورهای محصور در خشکی اهمیت بسیار بالایی دارد؛ زیرا به آنها اجازه می‌دهد با دسترسی به خدمات دریایی هزینه تجارت خود را به میزان رقابتی تری برسانند. با توجه به محدود بودن منابع شاید اولویت‌بندی مسائلی مانند تسریع در انتقال کالا از کارخانه

تأثیر عوامل سیاست‌گذاری بر هزینه‌های تجاری کشورهای آسیایی





ساختار عوارض گیری از مبادلات کالایی بر چه منطقی استوار است؟

گردنه!

در خصوص ماهیت هزینه‌های مبادله کالا در ایران با رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و همچنین رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران گفتگو کردیم تا ببینیم در کشور ما، هزینه‌هایی که بر تجارت تحمیل می‌شوند، در حوزه تعرفه و عوارض نقلی مختلف اهمیت بیشتری دارند یا در حوزه‌هایی که به موانع دشواری‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی و سیاسی مربوط می‌شوند (مانند پروسه‌های طولانی و مجوزها، هزینه‌های ناشی از سرعت تحرک ناوگان، آیین‌نامه‌ها، نوبت‌دهی، سرعت تخلیه و بارگیری و ...)

■ امید ملک: بسیاری از دارایی‌های اشخاص، بعد از انقلاب به تملک دولت درآمد، سپس مدیران آنها که غالباً هم از تخصص لازم در آن حوزه بهره‌مند نبودند فرمول اقتصاد را تغییر دادند و به جای آنکه هزینه، تابع درآمد باشد؛ درآمد تابع هزینه شد. همین تغییر فرمول، همه بنگاه‌ها را به سمت ورشکستگی و در نتیجه فشار مداوم به دولت‌ها و مجلس سوق داده تا از سطح درآمد آنها با وضع عوارض جدید محافظت کند

قابلیت لازم را نداشته باشیم که خدمتی صحیح ارائه دهیم، به واسطه این که یک تهدید برای سایر شقوق به وجود بیاوریم، عوارضی را وضع می‌کنیم؛ به عنوان مثال در حوزه تولیدات داخلی، تولیدات ما به صورت عمومی (در مواردی) قابلیت رقابت با محصولات وارداتی را ندارند. بنابراین برای این که تهدیدی برای ورود کالاهای خارجی؛ اعم از مصرفی، سرمایه‌ای و موادخام داشته باشیم، به نوعی تحت عنوان حمایت از تولیدات داخلی عوارضی را وضع می‌کنیم که محدودکننده ورود کالا باشد، در صورتی که اگر به سمت و سوی توانمندی شقوق مقابل یعنی تولیدات داخلی پیش برویم، عملاً دیگر نیازی به وضع عوارض وجود ندارد.

در حوزه خودروسازی، تاکنون چقدر مردم هزینه جانی بابت خودرویی به نام پراید داده‌اند، آن هم به بهانه اشتغال‌زایی. چرا باید به یک چنین خودرویی اجازه تولید بدهند؟ وقتی با وضع انواع و اقسام

از ارزش کالا را بابت هزینه آزمایش پرداخت؟! در واقع آنها هزینه خدمت ارائه شده را دریافت نمی‌کنند، بلکه عوارض می‌گیرند؛ این باج و خراج است و هیچ معنی و مفهوم دیگری ندارد؛ چون ممکن است تاجری ۲ کانتینر از این کالا وارد کند و دیگری ۵ کانتینر از همان کالا و در حالی که آزمایش ثابت است و تعداد معینی را در برمی‌گیرد، هزینه‌های متفاوتی باید پرداخت شود، ۰/۰۰۸ / ارزش کالا.

ترابران: یعنی شما معتقد هستید هیچ بخشی از عوارض دریافتی، منطقی نیست؟

■ ملک: به هیچ وجه، ما نمی‌توانیم عوارض بگیریم. حاکمیت تنها می‌تواند مالیات اخذ کند و مقدار این مالیات می‌تواند کم یا زیاد شود؛ این هیچ اشکالی ندارد. حقوق گمرکی و حتی سود بازرگانی نوعی مالیات محسوب می‌شود؛ ولی مابقی باج و خراج است.

حتی اگر به قانون موسوم به تجمیع عوارض که از سال ۱۳۸۲ به اجرا درآمده، رجوع کنید خواهید دید که در ماده ۲ به‌وضوح اعلام شده حقوق گمرکی، مالیات، حق ثبت سفارش، انواع عوارض و سایر وجوه دریافتی از کالاهای وارداتی تجمیع شده و در حد ۴ درصد است و فقط به آن سود بازرگانی اضافه می‌شود، اما هنوز هزینه ثبت سفارش از واردات اخذ می‌شود. یا برای اینکه جلوی مشکل دیگری را بگیرند، از سال گذشته ۴ درصد مالیات علی‌الحساب را وضع کردند و یا ۱۰ درصد عوارض موسوم به حق پرچم، یا تنی ۳۵۰۰ تومان عوارض منطقه ویژه یا عوارض بهداشت و بندری که در حوزه بنادر علاوه بر هزینه‌ها اخذ می‌شود. مالیات اشتباه ارزش افزوده هم که شامل ۳ درصد عوارض به غیر از ۶ درصد مالیات است. عوارض کسب و پیشه، عوارض پسماند، عوارض نوسازی، عوارض خودرو... این لیست تمامی ندارد. سرآخر عوارض خروج از کشور را نیز به آن اضافه کنید.

اصلاً به خود همین قانون تجمیع عوارض که رجوع کنید لیست بلندبالایی از استثناها را خواهید دید. به قول دکتر پدرام سلطانی بعد از انقلاب به طور متوسط سالی ۸۵ قانون وضع شده و آن هم بدین شکل. فقط لیست مستثنیات قانون تجمیع عوارض را چاپ کنید تا ببینند چه شیربی‌بال و دم و اشکمی توسط دولت و مجلس ترسیم شده است.

■ مسعود پل‌مه: من اعتقاد دارم وضع عوارض، حاصل ناکارآمدی است. وقتی ما در شقوقی

ترابران: می‌خواهیم این بار از عوارض متنوع بارشده بر مسیر تجارت خارجی که گفته می‌شود از عوامل عمده ناتوانی کشور در به‌سامان کردن یک تجارت خارجی توسعه‌یابنده و یکی از بزرگترین عارضه‌های تشدیدکننده هزینه مبادله در کشور است صحبت کنیم.

■ امید ملک: به نظر من بهتر است از خود کلمه «عوارض» شروع کنیم. در فرهنگ لغت «عوارض» به معنای باج و خراج آمده است. طبیعی است که ما بحثی در مورد هزینه‌های اداره کشور و از سوی دیگر پرداخت مالیات برای جبران این هزینه‌ها نداریم، اما عوارض را نوعی باج و خراج می‌دانیم؛ در واقع، هزینه‌ای است که به شکل غیرمعمول به کار تحمیل می‌شود.

اساساً وضع عوارض، به تفکر بسیار ورشکسته‌ای برمی‌گردد که می‌گوید دولت دانای کل است و می‌تواند در همه شقوق اقتصاد دخالت کرده و کارها را به سامان برساند. این تفکر ورشکسته در طی سال‌های حکمرانی خود - که هنوز هم با قدرت و شدت ادامه دارد - مدام عوارض گوناگون وضع کرده است؛ یعنی هر شرکت و سازمان دولتی که نمی‌توانسته کارکرد مناسبی در اقتصاد داشته باشد و به عنوان یک بنگاه اقتصادی دخل و خرج کند، دولتی را که فقط برای محافظت از منافع این نهادها قانون می‌نوشته، تحت فشار گذاشته تا برای افزایش درآمد آن سازمان‌ها عوارض وضع کند.

این اشتباه، بعد از انقلاب در کشور ما حادث شد. می‌دانید که بسیاری از دارایی‌های اشخاص، بعد از انقلاب به تملک دولت درآمد، سپس برای آنها مدیر تعیین شد و مدیران این دستگاه‌های دولتی که غالباً هم از تخصص لازم در آن حوزه بهره‌مند نبودند، فرمول اقتصاد را عوض کردند و به جای آن که هزینه، تابع درآمد باشد؛ درآمد تابع هزینه شد. همین تغییر فرمول، همه بنگاه‌ها را به سمت ورشکستگی و در نتیجه فشار مداوم به دولت‌ها و مجلس سوق داده تا از سطح درآمد آنها برای همچنان فعال ماندن، با وضع عوارض جدید محافظت کند؛ از آن جمله صنعت خودرو، صنعت فولاد و سایر صنایع ماست.

مثالی می‌زنم؛ تاجری اقدام به واردات تیر می‌کند و قرار است روی آن آزمایش استاندارد صورت گیرد، این آزمایش قیمتی دارد و ما هم تا اینجا مشکلی با موضوع نداریم، اما چرا باید درصدی

■ امید ملک: گویا ما به این نقطه رسیدیم که حاشیه کارمان از متن آن بیشتر شده است و چون قانونی وجود ندارد که از کسانی که این فساد را عیان می‌کنند، حمایت کند، بنابراین چندان نمی‌توان راجع به آن صحبت کرد. هر کار قانونی که شما بخواهید انجام بدهید، هزینه مخفی دارد که طبیعتاً در اسناد مالی هم نمی‌تواند ثبت شود

■ ... بنده یک انسان عاقل و بالغ هستم و قصد دارم در حوزه تجارت خارجی، کالای مجازی را از خارج از کشور خریداری کرده و وارد قلمرو کشور کنم. به چه علت دولت خود را محق می‌داند که بگوید چون با فلان شرکت بار خود را حمل نکردید، باید ۱۰ درصد کرایه حمل خود را عوارض بدهید!

■ از درب ورودی بندر تا روی کشتی، با توجه به قرارگیری اسکله‌ها، حداکثر فاصله ۲-۳ کیلومتر است. حالا فکر می‌کنید ما بابت این ۲-۳ کیلومتر که مقداری از آن هم به حرکت عمودی کالا مربوط می‌شود، چقدر هزینه پرداخت می‌کنیم؟ به ازای هر تن ۱۲ دلار!

عوارض از جمله هلال‌احمر، اعداد و ارقام ۱۴ درصدی خاص، پلاک‌گذاری، استاندارد، اسقاط خودروهای فرسوده (که عملاً اتفاق نمی‌افتد) و ... قیمت خودرویی با استاندارد روز و ایمن در محدوده قیمتی پراید را به بیش از دو برابر افزایش می‌دهیم؛ به طور طبیعی از خودرویی به نام پراید حمایت کرده‌ایم. فراسوی سرزمین ما کشورهای دیگری هستند که همه این مخاطرات را پشت سر گذاشتند و این سعی و خطاها و تجارب را کسب کرده‌اند. اما متأسفانه توجهی به این قواعد نمی‌شود و ما به دنبال آزموده‌هایی هستیم که در سال‌های گذشته همه آنها را تجربه کرده‌ایم.

مشکل دیگر وقتی است که عوارض شکل عمومی به خود می‌گیرد؛ به عنوان نمونه، اخیراً سازمان راهداری یک درصد به عوارض حمل کالا افزوده است، به این بهانه که جاده‌های ما نیاز به نگهداری دارند. قبول داریم که جاده‌ها نیاز به نگهداری دارند، اما آیا این یک درصد منتهی به افزایش نرخ تورم نمی‌شود؟ قطعاً می‌شود. در واقع ما یک درصد به حمل و نقل کالا از مبنای کرایه حمل اضافه می‌کنیم که در نگاه اول ناچیز به نظر می‌رسد، اما متأسفانه ذی‌نفعان کالا اعم از متصدی حمل، تولیدکننده و مصرف‌کننده‌ای که قصد دارد این کالا را به شبکه موبیرگی تزریق کند، با توجه به ساختار بیمار اقتصاد کشور، به خودشان این حق و اجازه را می‌دهند که درصدهای دیگری را هم افزایش دهند.

در نتیجه یک باره می‌بینیم نرخ تمام‌شده کالایی که قرار است به دست مصرف‌کننده برسد، به واسطه آن یک درصد عوارضی که یک سازمان با یک دلیل صحیح اخذ کرده، تبدیل به ۱۰ درصد می‌شود و این ۱۰ درصد منتهی به این می‌شود که نرخ تورم و در نهایت تولید و مصرف ما افزایش پیدا کند.

■ ملک: من اجازه می‌خواهم فرمایش آقای پل‌مه را تا حدی اصلاح کنم. ایشان گفتند که عوارض وزارت راه یک درصد افزایش داشته، اما باید بگویم ۳۳ درصد افزایش داشته است. این عوارض ۳ درصد کرایه حمل بوده، وقتی آن را افزایش دادند به ۴ درصد رسیده است، بنابراین وقتی می‌گویند یک درصد اضافه شده؛ یعنی هزینه‌ای که دولت تاکنون می‌گرفت، از اول شهریور ماه ۳۳ درصد افزایش یافته است. اصلاً بحث یک درصد نیست. عایدی آن سازمان از اول شهریور ماه ۳۳ درصد بیشتر شده است که به ضرر اقتصاد ملی و به نفع

یک سازمان خاص است.

■ پل‌مه: چرا اکنون ترانزیت ما سقوط آزاد کرده است؟ یک مورد عینی را می‌خواهم برای شما بیان کنم. کالایی به تعداد ۹ دستگاه کانترینر در خرداد سال جاری، از هندوستان به مقصد ترکمنستان، وارد ایران می‌شود. این کالا کاربرد دومانظوره داشته است، اما قبل از این که کالا از مبدا حرکت کند، تمام اسناد به گمرک ارائه و اظهار می‌شود که این کالا چیست و استفاده از آن به چه منظور است. تاییدیه‌های مقصد و تاییدیه‌های حکومتی کشور ترکمنستان نیز به گمرک ارائه می‌شود. در ادامه کالا به بندر مورد نظر ایرانی می‌آید، اما با وجود تمام پیش‌بینی‌ها، سه ماه تمام این کالا در آنجا متوقف می‌شود و در یک دور تسلسل قرار می‌گیرد.

یک روز باید به آزمایشگاه استاندارد برود، یک روز باید به آزمایشگاه وزارت بهداشت برود، یک روز تاییدیه ستاد مبارزه با کالاهای قاچاق، یک روز ترانزیت گمرک و سایر جاهای دیگر و هر کدام اینها هم هزینه دارند. در نهایت هم ترانزیت می‌شود، اما با اسکورت نظامی و صرف هزینه بسیار. در این مقطع چه اتفاقی می‌افتد؟ هر کدام از سازمان‌هایی که در این پروسه برای ارائه اجازه عبور این کالا حضور دارند، حق و حقوقی بابت اقدامات خودشان می‌گیرند. قانون این اجازه را به اینها داده که این خدمت منتهی به دریافت کارمزد و پول باشد. یک قسمت آن را به نام تن/کیلومتر می‌گیرند، یک قسمت به نام بیمه تضمین ترانزیت می‌گیرند، یک قسمت تحت عنوان مامور بدرقه می‌گیرد.

به این ترتیب، از کالای ترانزیتی از ایران که تنها از قلمرو کشور عبور می‌کند و براساس قانون نباید هزینه‌ای از آن اخذ شود، به بدیهی‌ترین شکل ممکن، عوارض می‌گیرند که کاملاً غیرقانونی است.

البته اگر بخواهیم به صورت عمومی نگاه کنیم، نمی‌توان گفت که همه انواع عوارض ناصحیح است. اما بخش عمده‌ای از آنها نباید اخذ شوند و به دلیل ناکارآمدی‌هایی که در سازمان‌های دولتی وجود دارد، به دلیل این که خود رای هستند و به دلیل این که تفسیر به رای می‌کنند و در کنار آن، این اختیار را دارند که درآمد کسب کنند، وضع شده‌اند. آن بخشی از عوارض که مستلزم حفاظت از جامعه است؛ مانند حفاظت از محیط زیست،



■ ... ما از یک شرکت بخش خصوصی آلمانی دعوت کردیم و آنها بارها به ایران آمدند، اما در نهایت گفتند هزینه‌های پنهانی که در اقتصاد شما وجود دارد به ما اجازه نمی‌دهد وارد این بازار شویم، و این علیرغم میل و رغبت بسیار زیادی بود که در زمینه همکاری با ایران داشتند

■ چرا باید درصدی از ارزش کلای خود را برای انجام یک آزمایش بپردازیم؟ عوارضی که در دولت احمدی‌نژاد به عنوان عوارض منطقه ویژه جهت پاکسازی و نظافت وضع کردند، یک هزارم ارزش کالا بود که البته بعداً در دولت روحانی تبدیل به یک رقم ثابت شد. آیا قبل از وضع این عوارض، منطقه آزاد و ویژه اقتصادی نظافت و پاکسازی و یا حراست نمی‌شد؟

فقط برای گرفتن یک کاغذ که اساساً نیازی هم به آن نبوده، می‌بینیم که هم زمان و هم هزینه به یکباره دچار تغییر فاحش می‌شود.

شرکت حمل با علم و آگاهی، خودش به گمرک اعلام می‌کند که این کالا خطرناک است، آیا اجازه ترانزیت و عبور از قلمرو کشور را دارم که در این صورت به صاحب آن کالا بگویم بار را بفرستد و اگر اجازه ندارم، مشکلی نیست، می‌گویم آن بار را بفرستد. گمرک می‌گوید بار را بفرستید، اما بعد بار می‌آید و سه ماه در بندرعباس معطل می‌ماند تا آن را به آزمایشگاه بفرستند. تاکید می‌کنم که قبلاً اعلام شده این بار چه شرایطی دارد. صاحب کالا، فرستنده، شرکت حمل و حتی از آنجا که کالا مربوط به دولت کشور همسایه ما بوده، مقامات دولتی ترکمنستان ابراز کردند که این کالا برای ما است و اجازه عبور بدهید، اما باز هم جلوی آن را گرفته‌اند.

شما ممکن است بگویید در این پروژه ۲۰۰ یا ۴۰۰ میلیون ضرر حادث شده، اما ضرر ما تنها مختص به این نیست. اکنون دیگر دولت ترکمنستان می‌داند قلمرو کشور عزیز ما گذرگاه امنی برای عبور کالاهایشان نیست. آن فرستنده هندی هم دیگر این را می‌داند. مطمئن باشید که او هم به انجمن شرکت‌های حمل و نقل خود، انجمن کشتیرانی و به اتاق بازرگانی خود منعکس می‌کند که من از قبل مکاتبه کردم و به من گفته بودند که بار شما بدون معطلی و مشکل جابه‌جا خواهد شد، اما در پایان چه هزینه عظیمی را بعد از سه ماه توقف کالا در بندرعباس به من تحمیل کردند. بنابراین آسیب‌ها و آواری که از بُعد تأخیرها متوجه ما است، به مراتب بیشتر از این هزینه‌های نقدی است.

ترابران: غیر از هزینه فرصت، نقش هزینه‌های پنهان دیگر مانند هزینه‌های تقویمی و یا احیاناً رشوه تا چه اندازه است؟

■ پل مه: اشاره به هزینه‌های تقویمی درست است. همواره تلاش ما بر این بوده که گمرکات ما اعم از گمرکات جاده‌ای و دریایی، به گونه‌ای عمل کنند که ۲۴ ساعته باشند. اما اولاً امکانات لازم برای ۲۴ ساعته بودن آن را نداشتیم (علیرغم این که تقاضا وجود داشته) ثانیاً هماهنگی لازم را با طرف‌های تجاری مقابل وجود نداشت.

در کنار این مسائل، موضوع تعطیلات هفتگی و مناسبتی هم وجود دارد که به خودی خود مانع اصلی بر رشد اقتصادی کشور هستند. شرکت‌های

حفاظت از جاده، حفاظت از انسان‌ها و ... با تبعیت از روال بین‌المللی یقیناً مورد تأیید هستند.

باز به یک مثال عینی دیگر اشاره می‌کنم. قانون می‌گوید کالای ترانزیت از اخذ هرگونه حقوق، عوارض و غیره، به استثنای آنهایی که مشخص شده که نهایتاً تن/کیلومتر و دیمانندی است که در ورود و حرکت می‌گیرند، معاف است. همه کسانی که دست‌اندرکار هستند می‌دانند که همه ساله ۲ یا ۳ ماه مانده به ژانویه، کالاهای مربوط با آتش‌بازی به منظور استفاده تفننی در کشورهای عید مسیحی دارند، از ایران عبور می‌کنند. این کالا به گمرک می‌آید و گمرک می‌گوید شما باید مجوز فلان وزارتخانه را بگیرید. فرضاً ارزش کالا به پول ما ۱۰۰ میلیون تومان است. اگر ۱۰ میلیون تومان هم اختصاص به هزینه‌های حمل دریایی، جاده‌ای و سایر حقوق ورودی داشته باشد، جمعاً ۱۱۰ میلیون تومان می‌شود.

حال فرد به وزارتخانه‌ای که گفته می‌شود باید مجوز عبور از ایران را از آنجا اخذ کند، می‌رود و در آنجا می‌گویند شما باید ۵۰ میلیون تومان پرداخت کنید تا فقط یک برگ کاغذ به شما بدهیم که این کالا می‌تواند از ایران عبور کند! اگر این کالا ممنوع‌العبور است، پس چرا با پرداخت این مبلغ اجازه می‌دهند عبور کند. اگر آزاد است، پس چرا تهدید اقتصادی بین‌المللی برای عبور کالا از فضای سرزمینی به وجود می‌آوریم که ترانزیت ما دچار چالش شود؟ ترانزیت همچون آب، راه خود را پیدا می‌کند، اما متأسفانه در کشور ما شبیه یک آبکشی شده که هر کجای آن دست بگذارید، منفذ خروج آب از سوی دیگر وجود دارد.

■ ملک: اگر کارشناسان زنده این مساله را بررسی کنند، درخواهند یافت که هزینه‌های اتلاف زمان، برای اقتصاد کشور به مراتب بیشتر از هزینه‌های نقدی است. فرض کنید ما کالای خطرناکی داریم که قرار است از قلمرو سرزمین ما عبور کند، به این دلیل که جزو کالاهای خطرناک است و نباید مخاطراتی را متوجه جامعه ما کند، ممکن است لازم باشد تمهیداتی را به کار بگیریم، مثلاً این که باید با اسکورت انجام شود، تنها در مکان‌های خاصی توقف کند، ماشین آتش‌نشانی همیشه همراه آن باشد و ... براساس همه این موارد هزینه‌ای برآورد می‌شود تا عملیات حمل به شکل صحیح و سلامت صورت گیرد؛ اما در این مرحله چه اتفاقی می‌افتد؟

■ مسعود پل‌مه: نمی‌توان گفت همه انواع عوارض ناصحیح هستند، اما بخش عمده‌ای از آنها نباید اخذ شوند و تنها به دلیل ناکارآمدی‌هایی که در سازمان‌های دولتی وجود دارد، وضع شده‌اند وقتی ما در شقوقی قابلیت لازم را نداشته باشیم، به واسطه اینکه تهدیدی برای سایر شقوق به وجود بیاوریم، عوارض وضع می‌کنیم

■ مهمترین هزینه پنهان، حاصل تغییرات خلق الساعه در تصمیمات دولتی است. امروز یک کالا اجازه عبور دارد، فردا همان کالا اجازه عبور ندارد، پس فردا شرایط عبور همان کالا تغییر می‌کند و سخت‌تر می‌شود. این یک نمونه از هزینه پنهان است که باعث می‌شود نتوانیم کرایه حمل را برای یک مدت معین تعیین کنیم

دولتی ما روزهای پنجشنبه و جمعه به صورت متداول تعطیل هستند و متقابلاً طرف‌های خارجی ما شنبه‌ها و یکشنبه‌ها. علیرغم این که ما به ظاهر در رتبه سی و چهارم تعطیلی جهان هستیم، اما با توجه به این که شرایط اقتصادی کشور ما به گونه‌ای است که باید از تمام ظرفیت‌ها برای تعاملات اقتصادی داخلی و خارجی استفاده کنیم، حتی اگر ما تمام هفت روز هفته را هم به کار اختصاص دهیم، به اعتقاد من باز کم می‌آوریم؛ چرا که اولاً توانایی لازم برای برقراری ارتباطاتی که تسهیل‌کننده جریان‌های کسب‌وکار باشد را در خارج از کشور و حتی داخل کشور نداریم، دوم این که فاقد امکانات و دانش لازم جهت تسهیل امور هستیم و سوم این که طبق ادعای دولت، بخش دولتی روزانه تنها ۲۰ دقیقه کار مفید دارد. حال اگر تعطیلات را هم در کنار این ۲۰ دقیقه بگذاریم، می‌بینیم که بخش خصوصی ما همیشه باید معطل و به اصطلاح عامیانه آویزان دولت و مبتلا به هزار و یک نقیصه مانند نبودن رییس و نبودن امضاء، وجود جلسه و سایر مسائل باشد.

در نتیجه تقویم ما هم در این چرخه، مزید بر علت می‌شود و ناکارآمدی را افزایش می‌دهد. همه اینها به این مسئله برمی‌گردد که متأسفانه دولت در تمام ساختار و شقوق اجتماعی ما؛ اعم از فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و ... حضور غالب پیدا کرده و هیچ قدمی برای این که بخواهد فعالیت‌های اینچینی را واگذار کند، بر نمی‌دارد.

دولت همواره در تمام مقاطع شعار می‌دهد که می‌خواهد به بخش خصوصی کمک کند. کاری به بحث اقتصاد ندارم و می‌خواهم به صورت عمومی عرض کنم، در کدامیک از عرصه‌ها دیده‌ایم که دولت به ضرس قاطع بگوید از امروز به بعد تمام مسئولیت‌ها به استثنای مدیریت و نظارت را به بخش خصوصی واگذار می‌کند؟ کما این که بنده اعتقاد دارم مدیریت و نظارت هم باید دست بخش خصوصی باشد؛ مگر مقوله‌هایی که واقعا اقتضای ملی است و به منافع ملی و امنیت ملی برمی‌گردد. این در حالی است که در بسیاری از سازمان‌های ما، بدیهی‌ترین روابط کاری و بدیهی‌ترین موضوعات را هم از بخش خصوصی دریغ می‌کنند.

در همین وزارت متبوعی که ما فعالیت می‌کنیم، اگر یک شرکت بخواهد تغییراتی را در اداره ثبت، مثلاً در حوزه تایید سال مالی خود انجام دهد، یا قصد داشته باشد بازرسی خود را تغییر

دهد، یا در روزنامه رسمی تغییری ایجاد کند و ... باید در سازمان‌هایی که تابع وزارت راه محسوب می‌شوند، هفته‌ها در صف معطلی بماند، آن هم فقط برای اینکه نامه‌ای به اداره ثبت زده شود که این شخص اجازه دارد مثلاً روزنامه خود را از A به B تغییر بدهد! اگر بخواهد اسناد خود را در اتوماسیون آپلود کند، مدام باید در رفت‌وآمد باشد.

■ ملک: شما به هزینه‌های پنهان مانند رشوه اشاره کردید؛ باید بگوییم رشوه بنا به تالیف در فرهنگ لغات، پولی است که شما برای انجام عملی غیرقانونی می‌پردازید؛ اما وقتی کار قانونی انجام می‌شود و هزینه‌ای غیرمستند، به اشخاص و کارگزاران بابت آن کار پرداخت می‌شود، اسم آن رشوه نیست.

به اعتقاد من، این فرهنگ غلط مربوط به عصر موسوم به سازندگی است که گفته شد شهروندان باید «خودداری» داشته باشند. از آن زمان اینگونه باب شد که اگر فرضاً شهرداری یک منطقه می‌خواست کوچه یا محل سکونت من و شما را آسفالت کند، در نقاط مختلف بین ۱۰ تا ۵۰ درصد از هزینه‌های آن به عنوان همیاری از میان اهالی جمع می‌شد. حال این روش گسترده شده و به کارمند دولتی رسیده که احتمالاً حقوقی که می‌گیرد کفاف زندگی او را نمی‌دهد، بنابراین انتظار دارد که ارباب رجوع هزینه فرصت از دست رفته او را پرداخت کند. البته دیگر این هزینه بسیار بیشتر از آن هزینه فرصت از دست رفته شده است.

در واقع ما گویا به این نقطه رسیدیم که حاشیه کارمان از متن آن بیشتر شده و چون قانونی وجود ندارد که از کسانی که این فساد را عیان می‌کنند، حمایت کند، بنابراین چندان نمی‌توان راجع به آن صحبت کرد. بنابراین این عمل رشوه نیست؛ هر کار قانونی که شما بخواهید انجام بدهید، هزینه مخفی دارد. طبیعتاً شما در اسناد مالی شرکتی هم نمی‌توانید بنویسید که مثلاً بابت فلان کار به شخص X این پول را پرداخت کردیم؛ زیرا مورد قبول دارایی هم نخواهد بود. به همین دلیل است که شرکت‌های خارجی به بازارهای ایران ورود پیدا نمی‌کنند.

در کمتر از یک سال ۱۵۰ کشور و هیات خارجی برای سرمایه‌گذاری به ایران آمدند، اما به دلیل همین حاشیه‌های پررنگ‌تر از متن، همگی پا پس کشیدند و از بخش خصوصی کسی نیامد. همه



پل‌مه: هر یک از این سازمان‌هایی که در پروسه ارائه اجازه عبور کالا حضور دارند، حق و حقوقی بابت اقدامات خودشان می‌گیرند. یک قسمت آن را به نام تن/کیلومتر می‌گیرند، یک قسمت به نام بیمه تضمین ترانزیت، یک قسمت تحت عنوان مامور بدرقه و ... در نتیجه از کالایی که از ایران رد می‌شود و براساس قانون نباید هزینه‌ای از آن اخذ کنیم، به بدیهی‌ترین شکل عوارض اخذ می‌شود

اگر شرکتی بخواهد تغییراتی را در اداره ثبت مثلاً در حوزه تایید سال مالی انجام دهد، یا بازرسی خود را تغییر دهد یا در روزنامه رسمی تغییری ایجاد کند و ... باید در سازمان‌های تابعه وزارت راه، هفته‌ها معطل شود، آن هم فقط برای یک نامه به اداره ثبت مبنی بر اینکه اجازه دارد مثلاً روزنامه خود را از A به B تغییر بدهد!

واسطه‌ای برای کارخانه بنده است، یا محصولات نهایی است که باز هم طبق قانون مجاز است. به چه علت دولت خود را مسئول می‌داند که در معامله شخصی بنده دخالت کند و بگوید چون با فلان شرکت بار خود را حمل نکردید، باید ۱۰ درصد کرایه حمل خود را عوارض بدهید! اکنون کرایه حمل از بنادر اصلی چین به بندرعباس، مجدداً همانند سال گذشته ۲۵۰ دلار برای یک ۴۰ فوت و ۱۰۰ دلار برای یک ۲۰ فوت است، در حالی که عوارض اخذ شده نیز در همین حد یعنی ۱۵۰ دلار و ۲۵۰ دلار است! در این شرایط آیا انتظار دارید جامعه از رکود خارج شود؟ دکتر پل‌مه به درستی اشاره کردند، از سال ۷۲ صنعت ترانزیت در این کشور شروع شده است. آیا در این مدت ساعت کاری گمرک ما فرق کرده است؟ آیا ساعت کاری گمرک ما با ساعت کاری گمرک در زمان رضاشاه فرق کرده است؟ به هیچ وجه. اکنون همچنان هر شب صدها کامیون ناوگان ایرانی، بدون امکانات پشت در گمرکات کشور می‌خوانند؛ چه وارداتی باشند، چه ترانزیت. چرا ساعت کاری گمرک ما عوض نمی‌شود؟ وقتی بندر ۲۴ ساعته کار می‌کند که نمی‌توانید بگویید گمرک تا ساعت ۲ بعدازظهر کار می‌کند و تا ساعت ۵ بعدازظهر هم اضافه کاری می‌کند، بعد هم کرکره را پایین می‌کشد! این چه سازمان حاکمیتی است؟ چگونه از کیان این کشور مراقبت می‌کند؟

پل‌مه: در کل دنیا مسیر ایران برای دسترسی به کشورهای همسایه شمالی منحصر به فرد است. شما از کجا می‌خواهید به ترکمنستان بروید؟ باید دو قلمرو پاکستان و افغانستان را رد کنید تا به ترکمنستان برسید. همچنین اگر از سمت غرب بخواهید بروید، باید ترکیه، ارمنستان و آذربایجان را رد کنید، تا به ترکمنستان برسید، اما با وجود همه مزیت‌های جغرافیایی، آنها به صرفه‌تر هستند. اگر شما به میرجاوه مراجعه کنید، می‌بینید که به دلیل عدم وجود زیرساخت، عدم وجود قانون و عدم وجود نظارت دولتی، سه محموله ۲۰ تنی کامیون‌های ایرانی، در یک کامیون پاکستانی، یا در اسلام قلعه روی کامیون افغانی بارگیری می‌شود و ۶۰ تن بار را از مرز ما به مقصد مورد نظر دریافت کرده و حمل می‌کنند. تنها هزینه‌ای که سر مرز پرداخت می‌کنند، یک هزینه اندک است که گمرک از آنها اخذ می‌کند. از آنجا که عبور می‌کنند دیگر

می‌دانند که وضع اقتصاد اینجا چگونه است. **ترابران:** آیا بلامتکلیفی که هنوز در زمینه مسائل تحریمی با آن مواجه هستیم، در این عدم رغبت نقش نداشته است؟

ملک: اگر نقش داشت، شرکت توتال و مرسدس به اینجا نمی‌آمدند. البته منظور من سرمایه‌گذاری‌های کلان دولتی نیست، چون طبیعتاً آنها در قراردادهایشان، به نحوی سرمایه‌گذاری‌های خود را مراقبت و محافظت و تضمین کرده‌اند. اما آنچه مهم است، بخش خصوصی است. ما از یک شرکت بخش خصوصی آلمانی دعوت کردیم و آنها بارها به ایران آمدند، اما در نهایت گفتند هزینه‌های پنهانی که در اقتصاد شما وجود دارد، به ما اجازه نمی‌دهد وارد این بازار شویم، و این علیرغم میل و رغبت بسیار زیادی بود که در زمینه همکاری با ایران داشتند.

همه دستگاه‌ها و شرکت‌های دولتی ما پشت این قضیه پنهان شده‌اند که ما حاکمیت هستیم. مگر کسی به حاکمیت کار دارد؟ معلوم است که این یک وظیفه حاکمیتی است که به عنوان دروازه‌بان اقتصادی کشور در گمرکات حضور داشته باشد و کنترل کند که چه کالایی وارد و چه کالایی خارج می‌شود. کسی با این موضوع مشکلی ندارد. بحث ما این است که دولت به راحتی جیب بخش خصوصی را جیب خودش در نظر می‌گیرد.

پیش‌تر به موضوع استاندارد اشاره کردم، به چه دلیل باید درصدی از ارزش کالای خود را برای انجام یک آزمایش بپردازیم؟ عوارضی هم که در دولت احمدی‌نژاد به عنوان عوارض منطقه ویژه جهت پاکسازی و نظافت وضع کردند، یک هزارم ارزش کالا بود که البته بعداً در دولت روحانی اصلاح و تبدیل به یک رقم ثابت شد. ابتدا ۲۰۰۰ تومان در هر تن شد و اکنون ۳۸۰۰ تومان در هر تن است. آیا قبل از وضع این عوارض، منطقه آزاد و ویژه اقتصادی نظافت و پاکسازی و حراست نمی‌شده است؟ یک چنین هزینه عظیمی را تحت عنوان عوارض به تجارت کشور تحمیل می‌کنند.

یا همین حق پرچم! آخر این چه عوارضی است؟ اصلاً از لحاظ شرعی، بنده یک انسان عاقل و بالغ هستم و قصد دارم در حوزه تجارت خارجی، کالای مجازی را از خارج از کشور خریداری کرده و وارد قلمرو کشور کنم. این کالا یا مواد اولیه و

■ پل مه: هزینه‌های تقویمی هم یکی دیگر از موانع کسب‌وکار است. شرکت‌های دولتی ما پنجشنبه و جمعه تعطیل هستند و طرف‌های خارجی شنبه‌ها و یکشنبه‌ها. اگر تعطیلات مناسبی و دولتی را هم که پرسنل آن روزانه تنها ۲۰ دقیقه کار مفید دارد، به این شرایط اضافه کنیم، می‌بینیم بخش خصوصی ما همیشه باید معطل دولت و هزار و یک نقیصه مانند نبودن رییس، نبودن امضاء وجود جلسه و ... بماند

نه عوارضی دارند، نه تن/کیلومتری دارند، نه اسکورت و بدرقه‌ای، نه استانداردی و نه... در مجموع هیچ هزینه دیگری ندارند. اگر فرض کنیم با این فضایی که اکنون آنجا حاکم است، این کار استمرار پیدا کند (که مخصوصا کالاهایی به مقصد افغانستان ۲-۳ سال است که به همین روش از طریق پاکستان حمل می‌شود)، با توجه به پیشرفتی که آنها در روش‌های کسب درآمد بیشتر ایجاد کرده‌اند، به طور قطع دیر یا زود ما هر آنچه که داریم را از دست می‌دهیم.

اولین هزینه پنهان، تغییرات خلق‌الساعه تصمیماتی است که بخش دولتی می‌گیرد. امروز یک کالا اجازه عبور دارد، فردا همان کالا اجازه عبور ندارد، پس فردا شرایط عبور همان کالا تغییر می‌کند؛ یعنی با شرایط بسیار سختی اجازه عبور پیدا می‌کند. این یک نمونه هزینه پنهان است که ما نمی‌توانیم کرایه حمل را برای یک مدت معین تعیین کنیم.

ترابران: آیا نکته دیگری باقی مانده است؟

■ ملک: طبیعتا وقت کم است و امکان رسیدگی کامل به همه شقوق نیست و ما هم اشراف کامل به همه شقوق نداریم. در حوزه کاری خودمان فقط می‌توانیم اظهارنظرهای بسته‌گرفته‌ای را داشته باشیم؛ به عنوان مثال از درب ورودی بندر تا

روی کشتی، با توجه به قرارگیری اسکله‌های مختلف، حداکثر فاصله ۲-۳ کیلومتر است که باید طی شود. کالای صادراتی کشور به بندر می‌آید و در آنجا باید از کامیون تخلیه شده و به داخل کانتینرها بارگذاری شود و بعد از این که تشریفات گمرکی انجام شد، کانتینرها باید پلمپ شده و روی کشتی بروند. حال ما بابت این ۲-۳ کیلومتر مسافت که مقداری از آن هم به حرکت عمودی کالا مربوط می‌شود، فکر می‌کنید چقدر باید هزینه پرداخت کنیم؟ به ازای هر تن ۱۲ دلار!

در زمانی که بنادر ما کاملا دولتی بود، حتی قبل از انقلاب، همه حرکت‌ها در بنادر توسط دولت انجام می‌شد؛ از راننده تجهیزات تا انباردار و بارشمار. سازمان بنادر از سال ۱۳۸۲ به بعد، شروع به میدان دادن به بخش خصوصی کرد و سرمایه‌گذاران را دعوت کرد. اما اکنون در حوزه کالای فله، فرض کنید سنگ آهن از معدن بارگیری می‌شود و با کامیون به بندر شهیدرجایی می‌آید. این کامیون در یک دپو تخلیه می‌شود و وقتی به ۳۰ یا ۵۰ هزار تن رسید، با توجه به قرارداد فروش فروشنده، یک کشتی برای بارگیری آن به بندر می‌آید. تمام عملیات انتقال این بار به کشتی توسط بخش خصوصی که پیمانکار این امر است، انجام می‌شود. با این حال، سازمان بنادر از این عملیات، به ازای هر تن ۶۵۰۰ تومان دیمانده می‌گیرد و این در حالی است که هیچ کاری هم انجام نمی‌دهد. راننده جرثقیل، کامیون‌دار، لودر و بارشمار، همه برای بخش خصوصی هستند و حتی از کشتی هم برای همین عملیات به دلار دیمانده می‌گیرند! در چنین شرایطی طبیعی است که هزینه مبادله افزایش پیدا می‌کند.

خود شما قبلا گزارش انجمن کشتیرانی را منتشر کردید که نشان می‌داد بندر شهیدرجایی گران‌ترین بندر منطقه است و این مسئله غیرقابل اثبات هم نیست. بالاخره کشتی‌هایی هستند که معمولا در یک مسیر خاصی تردد می‌کنند، اگر حقوق و عوارض پرداختی این کشتی‌ها در بنادر مختلف را در یک مقطع زمانی دو ماهه، با هم مقایسه کنید، مشخص می‌شود که بندر شهیدرجایی گران‌ترین بندر است.

همانطور که ابتدا گفتم، در سازمان‌های دولتی از کالاهایی که منتقل می‌شود، هر کسی سهمی برای خودش می‌برد، بنابراین مسلم است که به رکود منجر می‌شود. کما این که این اتفاق اکنون نیز رخ داده است. رکود همین است. این یعنی ما با پدیده

بسیار مزمنی مواجه هستیم و هیچ اقدام مثبت و موثری هم از جانب دولت نمی‌بینیم؛ چه این که ساعت کاری را کنترل کند، چه بگوید اگر کسی در ادارات دولتی فساد را کشف کرد و گزارش داد، مصون است و حتی جایزه هم به او می‌دهیم. اگر بخواهیم از رکود خارج شویم، باید دولت کاری انجام دهد، با حرف و گفتار درمانی که این مشکل حل نمی‌شود. دولت باید تصمیم مثبتی در این زمینه بگیرد، اما تصمیمی نمی‌گیرد.

دولتی که بیش از سه میلیون نفر نان‌خور دارد و بیش از هشتاد درصد بودجه خرج حقوق ماهیانه پرسنلش می‌شود، آن هم پرسنلی که کارایی آنها روزانه ۲۰ دقیقه است، فقط مانع کسب‌وکار خواهد بود و این مانع بودن انواع و اقسام دارد. این همان هزینه پنهانی است که به آن اشاره کردید. در بهشت‌های دنیا (بهشت از این نظر که کمترین مبالغ مالیاتی را می‌گیرند یا کمترین هزینه‌ها را به کسب‌وکار تحمیل می‌کنند) فکر می‌کنید یک کسب‌وکار چند درصد بازدهی دارد؟ در بهترین شرایط، بیش از ۲۵-۳۰ درصد نیست.

حالا بیایید در مورد ایران مروری در این زمینه داشته باشیم: متوسط تعرفه گمرکی ایران - یعنی همان حقوق به علاوه سود - ۲۵ درصد است. ۹ درصد ارزش افزوده می‌گیرند، ۱۰ درصد هم عوارض پرچم می‌گیرند که همانطور که عرض کردم بیش از ۵۰ درصد است. در حوزه واردات، برای عبور از بندر تا خروجی، بیش از ۲۰ دلار برای هر تن باید هزینه کنید. ۲۵ درصد باید مالیات عملکرد بدهید، عوارض ۴ درصد جاده‌ای را هم پرداخت کرد. اگر بخواهید بار خود را به چابهار یا سلفچگان یا سایر مناطق آزاد ببرید، باید هزینه تن/کیلومتر بپردازید که به ازای هر تن ۱۵ تومان در هر کیلومتر است. آب و برق و مالیات و بیمه و اجاره ساختمان شرکت را هم باید بدهید، شرکتی که ۵۲ روز جمعه دارد، ۳۰ روز تعطیلات رسمی، ۳۰ روز مرخصی و... ببینید در نهایت چه چیزی باقی خواهد ماند؟

گویا ما به ازای این اقتصاد، بیش از ۸۰ درصد است و در غیر اینصورت ورشکست می‌شوید، کما این که شده‌اند. چندین هزار کارخانه ورشکست و تعطیل شده‌اند. ما فقط در حد یک خبر می‌شنویم، اما به تبعات اجتماعی آن فکر نمی‌کنیم، تبعات آن فجایع اجتماعی است که شاهد آن هستیم.

ترابران: می‌خواهیم بدانیم شما چقدر با گلابه‌های بخش درباره اینکه هزینه‌های مبادله کالا به‌ویژه در بخش‌های صادرات و ترانزیت بالاست، موافق هستید؟ با توجه به اینکه جنابعالی تا مدتی پیش در بدنه دولت بودید، شاید بتوانید از آن زاویه هم نگاهی به موضوع داشته باشید. آیا شما هم معتقدید که هزینه‌ها و عوارض نقدی که به حمل‌ونقل بین‌المللی کشور تحمیل می‌شود، هزینه‌های غیرمنطقی است و غیررقابتی شدن مسیر ایران را به دنبال داشته است؟

■ من کاملاً به این مساله اعتقاد دارم. در گذشته هم معتقد بودم که هزینه‌هایی که به بخش حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت کشور تحمیل می‌شود، در مقایسه با سایر کشورها زیاد است و این هزینه‌ها تا آنجا می‌تواند برای فعالان بخش حمل‌ونقل مانع و محدودیت ایجاد کند که توان یا رغبت سرمایه‌گذاری در آن را از دست بدهند.

البته این هم درست است که همه کشورها عوارضی را بر عبور ناوگان حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی خود وضع می‌کنند. شاید بتوان آن را نوعی مالیات بابت تردد یا دسترسی کامیون به جاده، واگن به ریل یا هواپیما به مسیر هوایی و یا دسترسی کشتی به دریا قلمداد کرد و غیر از این هم ممکن نیست، چون کشورها باید با مجموعه‌ای از درآمدها اداره شوند که بخشی از آن درآمدها شامل همین مبالغی است که در ازای زیرساخت‌هایی که در اختیار بخش خصوصی و بخش‌های دیگر قرار می‌گیرد اخذ می‌شود.

در واقع، یا ما باید بودجه‌های دولتی کافی داشته باشیم و کل هزینه‌های مربوط به راه‌داری و راه‌سازی کشور را با هزینه‌های دولتی تامین کنیم یا بخشی از هزینه‌های نگهداری برعهده استفاده‌کنندگان باشد؛ چاره‌ای جز این نیست. در همه کشورها هم بخشی از هزینه‌های نگهداری راه از تردد وسایل نقلیه تامین می‌شود، اما همه وسایل نقلیه، نه فقط وسایل نقلیه عمومی. شاید اگر خودروهای شخصی هم آنگونه که باید، بخشی از هزینه نگهداری راه را پرداخت می‌کردند، مجبور نبودیم عوارض گوناگون از تردد کامیون و یا احیاناً اتوبوس بگیریم. در عین حال باید ارتباط منطقی بین هزینه‌ها برقرار



کار از جای دیگری خراب است

هزینه‌های معبر

مهندس محمدجواد عطرچیان تا مدتی پیش مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای بوده و پس از بازنشستگی، اکنون دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران است. با او از نقطه‌نظر یک کارشناس با تجربه حمل و نقل که می‌تواند از هر دو وجه دولتی و خصوصی به موضوع هزینه‌ها و عوارض متورم و غیرمنطقی تحمیل شده بر حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت بپردازد، درباره دلایل فضای غیررقابتی تجارت فرامرزی کشور گفت‌وگو کردیم.

او می‌گوید: «به عنوان کسی که بیست سال درگیر موضوع ترانزیت بوده و مسئولیت داشته است، امروز می‌بینم که روز به روز تعداد دستگاه‌های ذی‌مدخل در ترانزیت بیشتر هم شده است... سال‌هاست که ترانزیت ما بین ۸ تا ۱۲ میلیون تن درجا زده و اگر افق همین باشد، سال آینده هم روی همین عدد خواهیم بود، ولی هزینه انرژی، زمان و نیروی انسانی که بخش‌های دولتی و خصوصی برای عبور این مقدار کالا صرف می‌کنند اصلاً تناسبی با ۸ میلیون تن کالای ترانزیتی ندارد.»

■ شاید یکی از مشکلات ما هم این باشد که بخش خصوصی و انجمن‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل در شکل‌گیری عناصر قیمتی نقش کم‌رنگی دارند، چون بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل ما اساسا خودشان صاحبان سرمایه نیستند و به شکل فوروآردری کار می‌کنند، بنابراین نمی‌توانند در کاهش یا افزایش عناصر قیمتی دست ببرند

■ ما می‌دانیم تن کیلومتر حمل داخلی کالا در ایران یا در ترکیه چقدر است؛ اما مقایسه صرف این دو عدد چندان راهگشا نیست، یکبار مقایسه کردیم و دیدیم تن کیلومتر حمل داخلی ترکیه از ایران بیشتر است، پس آیا باید نتیجه گرفت که مسیر ما رقابتی‌تر است؟! باید ببینیم آنها چه تسهیلات و امکاناتی برای بخش قائل شده‌اند. هزینه زمان و فرصت هم که جای خود دارد

باشد، به طوری که جذابیت‌ها و قابلیت‌های مسیر ما، در مقایسه با شرایط کشورهای همسایه از بین نرود. امروز بار صادراتی ما با سوخت لیتری ۴ هزار تومان به سمت اروپا می‌رود. در هیچ جای دنیا این گونه نیست. تمام کشورها به صادرات خود

سوبسید می‌دهند. این در حالی است که ما در یک تصمیم‌گیری غلط و به دلیل آن که قیمت گازوییل در کشور همسایه، ۴۵۰۰ تومان است، به ناوگان ایرانی حامل کالای صادراتی، سوختی را که در جایگاه می‌تواند به قیمت ۶۰۰ تومان بخرد، ۴ هزار تومان می‌فروشیم! با این کار هم هزینه صادرات را افزایش می‌دهیم، هم بر هزینه حمل‌ونقل‌کننده می‌افزاییم. البته در نهایت این هزینه توسط صادرکننده یا واردکننده پرداخت می‌شود، ولی به هر حال، حمل‌ونقل متاثر از آن خواهد بود؛ چرا که بخشی از جذابیت‌های مسیر ما از بین می‌رود و کامیون ایرانی دیگر قدرت رقابت با کامیون ترک و ترکمن را نخواهد داشت. نمی‌گوییم دولت تمام خدمات خود را رایگان در اختیار بخش خصوصی قرار دهد، ما به دنبال ایجاد یک رابطه منطقی بین هزینه و فایده هستیم.

نباید تمام هزینه‌ها را به بخش خصوصی تحمیل کنیم، اما متأسفانه در تاریخ کشور ما، دولت‌ها همیشه به مثابه یک بنگاه اقتصادی عمل کرده‌اند، نه سیاست‌گذار، برنامه‌ریز و ناظر بر سیستم‌های زیرمجموعه. می‌دانیم که دولت‌ها با کمبود منابع مالی مواجه هستند و مجبورند برای تأمین منابع مالی و اعتباری خود به فکر کسب درآمد باشند، اما باید حتماً این بحث را با مشارکت بخش خصوصی انجام دهند و از نظرات و مشاوره‌های آنها بهره‌مند شوند.

شاید یکی از مشکلات ما هم این باشد که بخش خصوصی و انجمن‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل در شکل‌گیری عناصر قیمتی نقش کم‌رنگی دارند، چون بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل ما اساسا خودشان صاحبان سرمایه نیستند. اکثراً کامیون ندارند و به شکل فوروآردری کار می‌کنند، بنابراین خودشان نمی‌توانند در کاهش یا افزایش عناصر قیمتی دست ببرند. البته خودمالکی مشکل ندارد، اما ساختار خودمالکی ما مشکل دارد. شرکت‌های حمل‌ونقل ما نمی‌توانند روی عنصر هزینه مانور دهند و بیشتر نقش واسطه و فوروآردری بازی می‌کنند، نقش تعیین‌کننده را راننده و صاحب کامیون و صاحب کالا ایفا می‌کند.

ترابریان: حد منطقی تعرفه‌های مرتبط با عوارض را چگونه می‌توان به دست آورد؟ آیا مقایسه‌ای با کشورهای دیگر صورت گرفته یا فرمول‌های بنیادین عرفی دارد که براساس آن بتوان گفت ما به شکل غیرمنطقی هزینه‌ای را

به حمل‌ونقل خود تحمیل می‌کنیم؟

■ اولاً آنچه که برای ما مسلم است و در کشورهای همسایه هم دیده‌ایم این است که به شدت و با انواع و اقسام سوبسیدها از ناوگان ملی خود حمایت و در خصوص اینکه ناوگان کشورهای دیگر بار آنها را جابه‌جا کنند، محدودیت ایجاد می‌کنند. مثالش کشور ترکیه است که همین امروز هم به ما اجازه بارگیری کالاهای ایرانی را از بندر و مناطق آزاد نمی‌دهند و می‌گویند کالای شما حتماً باید با کامیون‌های ترک حمل شود. حالا اگر دولت ما سوبسید نمی‌دهد، لاقلاً مانع و هزینه اضافه نترشد.

اما در مورد سوال شما باید بگویم، ما هیچ‌گونه مطالعات مشخص نداریم. بخش خصوصی و تشکل‌ها هم هیچ مطالعه‌ای ندارند. شاید بهترین جایگاه را شورای عالی ترابری کشور دارد که اساساً مطالعاتی ترتیب دهد و هزینه‌های حمل‌ونقل را برای حمل یک تن کالا در کشور با کشورهای دیگر مقایسه کند. در زمینه حمل‌ونقل داخلی عدد و رقم‌هایی وجود دارد؛ یعنی ما می‌دانیم تن کیلومتر حمل داخلی کالا در ایران چقدر است یا مثلاً تن کیلومتر حمل داخلی کالا در ترکیه چقدر است؛ هرچند البته شاید مقایسه صرف این دو عدد هم چندان راهگشا نباشد، چون مثلاً یکبار مقایسه کردیم و دیدیم تن کیلومتر حمل داخلی ترکیه از ایران بیشتر است. پس آیا باید نتیجه گرفت که مسیر ما رقابتی‌تر است؟! خیر. همانطور که گفتم باید در زمان مقایسه، ببینیم که دولت چه تسهیلات و امکاناتی برای بخش قائل می‌شود و به چه شکل سوبسید می‌دهد. هزینه، زمان و فرصت هم که اساساً در ایران مدنظر قرار نمی‌گیرد.

ما برعکس کشورهای دیگر که به کالای صادراتی خود سوبسید می‌دهند، برای کالای صادراتی خودمان به بهانه جلوگیری از قاچاق کالا و سوخت، محدودیت‌هایی قائل شده‌ایم که باعث شده علی‌رغم قیمت تمام شده پایین‌تر، قدرت رقابت وجود نداشته باشد. در مجموع، اصل بر حمایت از ناوگان ملی است که این اصل در تمام کشورهای همسایه رعایت می‌شود. حتی کشور عراق هم که ناوگان جدیدالورودتری به عرصه منطقه‌ای دارد، در سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های خود از ناوگان ملی این کشور حمایت می‌کند.

به نظر من، یکی از برنامه‌های الویت‌دار در این



■ می‌دانیم که دولت‌ها با کمبود منابع مالی مواجه و مجبور هستند برای تامین منابع مالی و اعتباری خود به فکر کسب درآمد باشند، اما نکته اینجاست که باید ارتباط منطقی بین هزینه‌ها برقرار باشد، به طوری که جذابیت‌ها و قابلیت‌های مسیر ما، در مقایسه با کشورهای همسایه از بین نرود

■ تمام کشورها به صادرات خود سوپسید می‌دهند. آن وقت ما براساس یک تصمیم‌گیری غلط و به دلیل آن که قیمت گازوییل در کشور همسایه ۴۵۰۰ تومان است، سوختی را که ناوگان ایرانی حامل کالای صادراتی می‌تواند در جایگاه‌ها به قیمت ۶۰۰ تومان بخرد، ۴۰۰۰ تومان می‌فروشیم!

ناوگان قدیمی یا جدید فرقی ندارد. در صورتی که مصرف سوخت ناوگان نو تقریباً نصف ناوگان فرسوده است، ما حتی بیمه و مالیات ناوگان نو را کاهش نداده‌ایم. در حالی که در تمام کشورها به همین روش عمل می‌کنند. بیمه، مالیات و دارایی یک ناوگان نو باید کمتر از ناوگان قدیمی باشد تا نگهداری ناوگان کهنه صرفه اقتصادی نداشته باشد. من اعتقاد دارم مشکلاتی که دولت برای انجام پروژه‌ها در خصوص کمبود منابع مالی دارد، با واقعی سازی قیمت سوخت حل می‌شود. ممکن است جهش‌های قیمتی یا تبعات اجتماعی داشته باشد، ولی بالاخره باید این جراحی را پذیرفت. اساساً نمی‌شود کشور را با سوپسید اداره کرد، بحث اصلی من این است.

ترابران: ولی شما گفتید که در مورد کالای صادراتی باید به ناوگان ملی سوپسید داد.

■ در شرایط فعلی بله؛ باید به همان قیمت جایگاه، به کامیون حامل بار صادراتی سوخت بدهند، نه به قیمت ۴۰۰۰ تومان، ولی بعد از واقعی شدن قیمت سوخت (فوب خلیج فارس) دیگر نیازی به آن هم نیست. چرا کاری می‌کنند که قیمت تمام شده حمل با ناوگان ایرانی افزایش پیدا کند؟! اکنون صاحبان کالا دنبال این هستند که از ناوگان خارجی استفاده کنند؛ یعنی ما با دست خودمان داریم ریشه‌های حمل و نقل خود را می‌زنیم.

ما تصمیماتی گرفته‌ایم که کارشناسی نشده است، بنابراین هم صادرات کشور لطمه می‌خورد، هم قدرت رقابت ما کاهش می‌یابد، هم نوسازی ناوگان اتفاق نمی‌افتد و هم بازارهای جهانی را از دست می‌دهیم. در حال حاضر، اکثر کشورها برای صادرات، سوخت بدون مالیات می‌دهند، مثلاً در ترکیه سوخت ۴ هزار تومانی برای کامیون‌های صادراتی ترکیه ۱۷۰۰ تومان می‌شود. چرا قیمت تمام شده گازوییل را که ۱۲۰۰ تومان است، باید ۶۰۰ تومان بدهیم؟

به نظر می‌رسد دولت به دلیل نگرانی از عواقب اجتماعی، ترجیح می‌دهد درآمد مورد نیاز خود را تحت عنوان عوارض مختلف، از جاهای مختلف کسب کند. در حمل و نقل جاده‌ای، ما یک تن - کیلومتر، یک مابه‌التفاوت سوخت، ۳ درصد بارنامه و ... می‌گیریم. فکر می‌کنم کل این پول‌ها حدود ۱۵۰۰ میلیارد تومان می‌شود. همه اینها را جمع کنند و قیمت گازوییل را به

زمینه، واقعی کردن قیمت سوخت است. بخش حمل و نقل هم با این اتفاق هیچ مشکلی ندارد. خصوصاً حمل و نقل بین‌المللی از واقعی شدن قیمت سوخت خوشحال می‌شود چون می‌تواند کرایه حمل واقعی خود را بگیرد. واقعی شدن قیمت سوخت یعنی فروش آن به ناوگان ایرانی به قیمت فوب جهانی.

وقتی سوخت را به قیمت جایگاه به کامیون‌های ایرانی می‌دهید، این نه تنها کمک به صادرات است بلکه باعث می‌شود حمل و نقل بین‌المللی ما با حمل و نقل بین‌المللی کشورهای همسایه قابل رقابت شود. دیدگاه فعلی، نگاه درازمدت و استراتژیک نیست، ما الان چندین سال است که نتوانستیم تصمیم‌گیری کنیم که سوخت ناوگان ایرانی برای کالای صادراتی، هم در حمل و نقل دریایی و هم جاده‌ای، به قیمت مناسب فوب خلیج فارس باشد.

دولت باید در نظامات برنامه‌ریزی خود و اکاوی و بازنگری کند. امروزه، اکثر شرکت‌های ما دیگر به سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل رغبتی نشان نمی‌دهند، چون آنقدر مشکلات مالیات، دارایی، ارزش افزوده و اداری برای شرکتی که دارای ناوگان، تاسیسات و تیرپارک است تولید می‌شود که ترجیح می‌دهند به سراغ کار فوروردی بروند که یک عملیات کارگزاری است.

ترابران: یعنی فکر می‌کنید اگر دولت قیمت سوخت را واقعی کند، نیازی به دریافت عوارض مختلف نخواهد داشت؟

■ اگر قیمت سوخت واقعی شود، می‌توانیم تمام پروژه‌های عمرانی کشور را اجرا کنیم. اکنون مشکل ما این است که دولت از تبعات اجتماعی واقعی کردن قیمت سوخت نگران است. اگر قیمت گازوییل به قیمت فوب خلیج فارس برسانیم و از هر لیتر سوخت ۱۰۰ تومان مالیات و عوارض برای توسعه راه، راه‌آهن و ... اختصاص یابد، دیگر نیازی به دریافت مبالغ دیگر و وضع عوارض نیست.

مسئله ما ابتدا یکسری مسائل به وجود خواهد آمد، اما مشکلات دیگر مانند قاچاق سوخت و اندازه‌گیری و پلمپ باک بنزین حل خواهد شد. مشکلات نوسازی ناوگان هم حل می‌شود. ناوگان ما نوسازی نمی‌شود چون این نوسازی تغییری در قیمت سوخت و کرایه حمل ایجاد نمی‌کند. کرایه حمل تهران تا بندرعباس یا تهران تا باکو با

■ اکنون مشکل ما این است که دولت از تبعات اجتماعی واقعی کردن قیمت سوخت نگران است. اگر قیمت گازوییل به قیمت فوب خلیج فارس برسانیم و از هر لیتر سوخت ۱۰۰ تومان مالیات و عوارض برای توسعه راه، راه‌آهن و ... اختصاص یابد، دیگر نیازی به دریافت مبالغ دیگر و وضع عوارض نیست

■ در حمل و نقل جاده‌ای ما یک تن-کیلومتر، یک مابه‌التفاوت سوخت، سه درصد بارنامه و ... می‌گیریم. کل این پول‌ها حدود ۱۵۰۰ میلیارد تومان می‌شود. به جای اینکه چندین و چند کاسه بگذاریم تا پول جمع شود، همه اینها را جمع کنند و قیمت گازوییل را به ۱۲۰۰ تومان برسانند و ۱۰۰ تومان آن را به وزارت راه بدهند تا مشکل بودجه حل شود

شرایط فعلی ترانزیت ما بسیار کم‌رنگ است. بیشترین مشکل به خود ما برمی‌گردد. چه انتظاری داریم؟ همه منتظر ما بمانند و شرایطمان را بپذیرند؟! طبیعی است که هر کشوری تلاش می‌کند قیمت‌های رقابتی تری ارائه داده و برای خودش جذابیت ایجاد کند.

نکته اصلی این است که ما هنوز موضوع ترانزیت را به درستی درک نکرده‌ایم. ترانزیت مربوط به کالای در بسته‌ای است که باید از مبدأیی در خارج از کشور تا مقصدی در خارج از کشور حمل شود. عوامل ایرانی اساساً هیچ نقشی در شکل‌گیری این عرضه و تقاضا نداشته‌اند. به محتوای بار هم دسترسی ندارند و فقط براساس اظهار صادرکننده عمل می‌کنند؛ اما عدم درک همین تعریف ساده، مشکلات زیادی برای شرکت‌های حمل‌ونقل به وجود آورده است؛ در حالی که حمل‌کننده نقشی در این میان ندارد.

من منکر آن نیستم که ممکن است برخی افراد با نیت قبلی شرکت‌های حمل‌ونقلی را تاسیس کنند و هدفشان قاچاق کالا، مواد مخدر و ... باشد، اما بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل ما که در سازمان‌های مختلف پرونده دارند، اصلاً از محتوای بار اطلاع ندارند و فقط اظهارکننده هستند.

پلمپ سالمی از مبادی ورودی وارد کشور ما می‌شود و در هنگام خروج هم باید دقت کنیم که این پلمپ باز نشده باشد. والسلام. الحمدلله انواع و اقسام ردیاب و دستگاه‌های نظارتی هم داریم که حمل بار را طی مسیر کنترل کند. پس چرا ما به این روال جهانی تمکین نمی‌کنیم و باز هم کالا در کشور رسوب می‌کند؟ بله؛ برخی از آنها مربوط به نقشه قبلی قاچاقچیان بوده است؛ اما بخش مهمتر ناشی از تعرفه‌های چندرقمی ما است. وقتی شما در کشور تعرفه‌های سه رقمی دارید، معلوم است که قاچاق می‌شود. الان دیگر در دنیا تعرفه سه رقمی وجود ندارد. پس بخشی از مشکلات را باید در نظام تعرفه‌ها و در حوزه اقتصاد ملی جستجو کرد و بخشی را در روش‌های ناکارای نظارت و کنترل.

قریباً ۲۰ سال است که برای شناسایی مشکلات حمل‌ونقل و ترانزیت جلسه می‌گذاریم، اما اقدام و عمل کجاست؟! هر روز یک نامه، یک تصمیم‌گیری جدید و یک بخشنامه جدید صادر می‌شود. برای هر مدیری هم مجبور بوده‌ایم مشکلات ترانزیت را فهرست کنیم. باید یک

عزم ملی وجود داشته باشد، اما من آن اراده‌ای را که بخواهد از موقعیت ترانزیت استفاده کند، نمی‌بینم؛ لذا در حد سمینارها و همایش‌ها فقط تکرار مکررات بوده است.

امروزه خیلی از شرکت‌های ما عطای ترانزیت را به لقایش بخشیده‌اند، چون صرفه اقتصادی ندارد و از آبرو و حیثیت خود می‌ترسند. من به عنوان یک کارشناس اعتقاد دارم که کشور ما ظرفیت ترانزیت ۲۰ میلیون تن کالا را بدون احتساب سوخت، با همین وضعیت بندر، جاده و کامیون دارد، اما تا وقتی نگاه دستگاه‌های ذی‌مدخل تغییر نکند، شرایط بهتر نخواهد شد. به عنوان کسی که بیست سال درگیر موضوع ترانزیت بوده و مسئولیت داشته است، امروز می‌بینم که روز به روز تعداد دستگاه‌های ذی‌مدخل در ترانزیت بیشتر هم شده است.

توان شورای عالی ترابری کشور هم به تنهایی با سازمان‌های موازی برابری نمی‌کند؛ چرا که سازمان‌های موازی در حد یک وزارتخانه در موضوع ترانزیت ذی‌مدخل هستند. همه خواهان توسعه ترانزیت هستند، ولی هر سازمان با دیدگاه خودش به موضوع توجه نشان می‌دهد. این نگاه سازمانی دستگاهی، ما را دچار تشتت آرا کرده است. ضمن اینکه بعضاً این سازمان‌ها دارای منافع مشترک هم نیستند.

ما باید تکلیف خودمان را روشن کنیم. سال‌هاست که ترانزیت ما بین ۸ تا ۱۲ میلیون تن درجا زده و اگر افق همین باشد، سال آینده هم روی همین عدد خواهیم بود، ولی هزینه‌هایی که برای عبور این مقدار کالا صرف می‌کنیم بسیار زیاد است. به عبارت بهتر، انرژی، زمان و نیروی انسانی که بخش‌های دولتی و خصوصی خرج ترانزیت می‌کنند، اگر به نفع ساعت محاسبه شود درمی‌یابیم که با ۸ میلیون کالای ترانزیتی اصلاً تناسبی ندارد.

فرقی نمی‌کند بخش دولتی یا بخش خصوصی، هیچ کدام به مقاصد خود نرسیده‌اند. شاید به صورت جداگانه هر دستگاهی بخواهد بگوید که من در حوزه ترانزیت عملکرد شفاف و خوبی داشتم ولی برآیند عملکردها امیدوارکننده نیست. شاید من پیش از هر کس باید از خودم انتقاد کنم، چون خود من هم مسئولیت بخشی از ترانزیت را داشتم و نتوانستم این مأموریت را به خوبی انجام دهم.

۱۲۰۰ تومان برسانند و ۱۰۰ تومان آن را به وزارت راه بدهند، تا مشکل بودجه اساساً حل شود. چرا ما ۱۵ تا کاسه گذاشته‌ایم تا پول جمع کنیم؟! من اغلب می‌شنوم که دوستان از مسیرهای رقیب به عنوان دلایل کاهش ترانزیت از کشور یاد می‌کنند، اما سهم مسیرهای جایگزین در

هزینه و درآمد؛ کدام تابع هم؟ صبر و حق چطور؟

مهر داد خواجه نوری

روز قبل از تاسوعا، در تلگرام، پیامی از یکی از اعضای گروه هم‌دوره دبیرستانی (یعنی حداکثر سال ۱۳۴۵) به مناسبت ماه محرم دریافت کردم: قطعه‌ای از فیلمی بود و از گفت‌وگوی در آن، به عنوان «ماندگارترین دیالوگ» یاد شده بود؛ چون بخشی از آیه‌ای بود، از دوست متشرعی پرسیدم و تفسیر کرد که: «تلنگری است که حق، بعد از صبر است، چون صبر، بزرگترین عنایت پروردگار است به بشر و هر چه بیشتر داشته باشی، وصول به حق آسان‌تر».

کنجکاوای به این دلیل بود که تازه شروع کرده بودم به خواندن مقالات و مصاحبه‌های آموزنده گزارش ویژه که در صفحات قبل خوانده‌اید. من که ماهی یکبار، چنین مستنداتی را از سردبیر دریافت می‌کنم، دنبال سوال و تفسیر آن آیه رفتم.

این همکاران «ترابران» و آن طرف‌های مصاحبه را بگو، روزمره درگیر آنند که تابع «کدام‌ها» هستند در بخش هزینه و درآمد در جریان «ترانزیت و معبر و...»؛ «صبر و حق».

گزارش اسکاپ، با تیتراژ یک «وضعیت نرمال» و «سنگلاخ» (گزارشی دیگری) به کنار، به دو مصاحبه انجام شده، توجه کنید: از شرح ابتدایی، آقای امید ملک، که از تعریف فرهنگ‌نامه شروع می‌کند که «عوارض» به معنای «باج و خراج» است (و البته متفاوت است با مالیات)، تا آقای پل‌مه که در باب ایستایی «ترانزیت» می‌گوید، و هر کدام با تجارب و دلایل خود. همین یک نکته بس: اخذ هزینه آزمایشی استاندارد بر مبنای (قیمت کالا و نه هزینه طبیعی آزمایش) و ... دیگر هیچ.

مصاحبه، مدیر (اخیراً بازنشسته شده) مسئول ترانزیت در سازمان مامور را بخوانید که حالا دبیر کل انجمنی است سراسری در حمل و نقل بین‌المللی و چگونه با تیتراژ «کار از جای دیگری خراب است: هزینه‌های معبر»، همه آنچه، قبلاً هم از همکار قدیمی ترایشان و از همکاران ترابران (غلامحسین خان امیری) به زبانی دیگر شنیده‌ایم، اما نه با این صراحت که ابتدا شروع می‌کند به این که «به ناوگان ایرانی حامل کالای صادراتی، سوختی را که در جایگاه می‌تواند، لیتری، به قیمت ۶۰۰ تومان بخرد، ۴ هزار تومان، می‌فروشیم» و ادامه می‌دهد.

آمار و اطلاعات در گزارش ویژه، به حد کافی است: این دو مصاحبه را از دست ندهید. بعد جواب، سرتیتر همین یادداشت (پس از یک شماره‌ای که خلاص بودید، در غیاب نگارنده) واضح مبرهن است: برای علاقمندانی که نمی‌دانستند؟

چقدر، متین هستند، همکاران ترابران و آنها که در این گزارش، حرف‌ها زده‌اند، فقط به قلم راحت می‌آید که «صبر» و «حق».

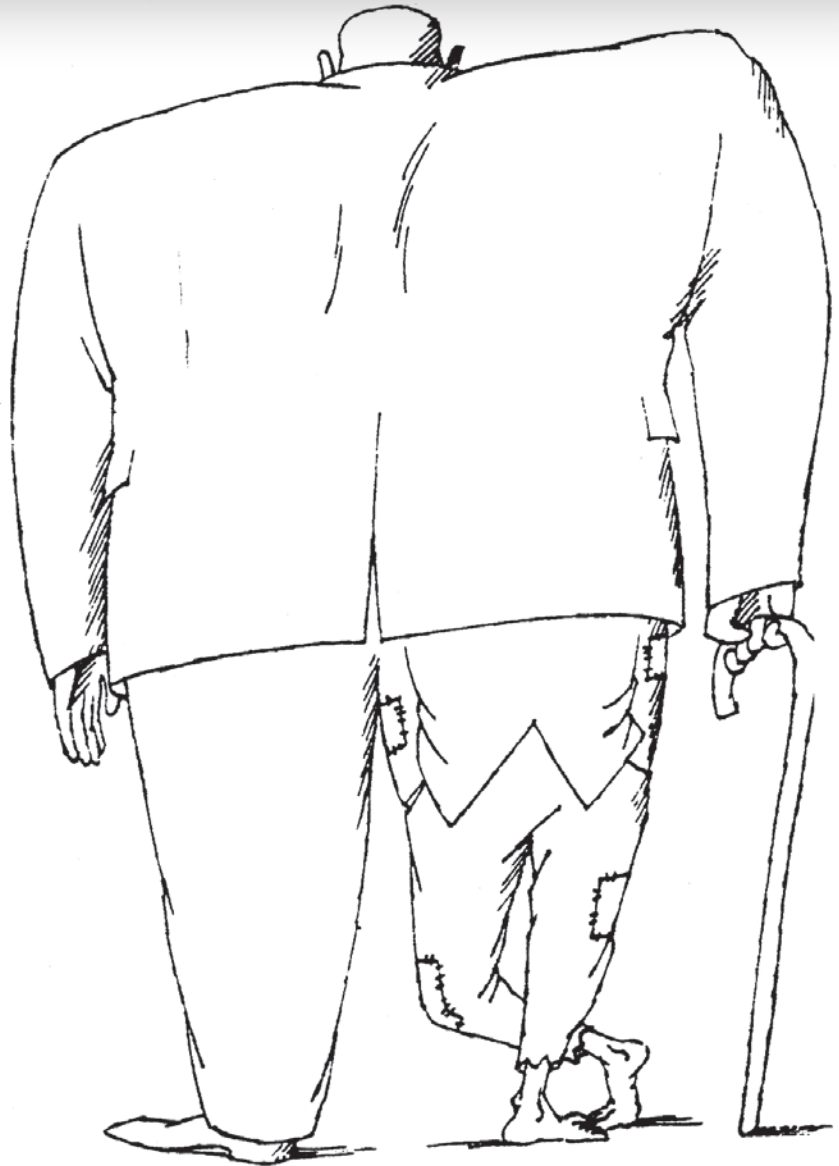
یکی از نکات اساسی در توسعه هر بخش از اقتصاد کشور، داشتن برنامه راهبردی مشخص در جهت نیل به اهداف تعیین شده است. بررسی‌های انجام شده در عملکرد بخش حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی حاکی از آن است که هنوز برنامه راهبردی مدون و مشخصی که بتواند نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها را به درستی شناسایی و راهکارهای مشخص قابل پیگیری ارائه نماید، وجود ندارد.

هر چند به منظور تهیه نقشه راه، برای توسعه متوازن و هدفمند زیرساخت‌های حمل و نقل کشور، مطالعات «طرح جامع حمل و نقل کشور» مصوب ۱۳۸۹ صورت گرفته، ولی تفوق اصلی در طرح مذکور نگاه پروژه‌ای است که البته نیاز جدی به‌روزرسانی در آن احساس می‌شود. زیرا شالوده آن در سال ۱۳۸۲ ریخته شده است.

تامین مالی و استفاده از شیوه مشارکت بخش خصوصی - دولتی (PPP)

در ایران تاکنون منبع اصلی تامین مالی پروژه‌های حمل و نقل از محل بودجه سنواتی بوده است و استفاده از قراردادهای مشارکت عمومی - خصوصی به دلیل نبود بسترها و ساختارهای مورد نیاز جهت فعالیت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری خارجی بسیار ناچیز و طی دوره ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۶ فقط در یک حوزه بندر و به میزان ۲۳۵ میلیون دلار بوده است. در عین حال، ضرورت وجود ساختار حقوقی و قانونی مناسب برای اجرای پروژه‌های از این دست در حوزه حمل و نقل کاملاً احساس می‌شود؛ چرا که ساختار موجود اغلب برای رویه‌های سنتی و مرسوم کارآیی دارد، برای مثال در یک شیوه مشارکت بخش عمومی - خصوصی، سرمایه‌گذار خارجی در ایران باید هم به کشور خود و هم به کشور میزبان مالیات جداگانه بپردازد.

مثال دیگر اینکه، اگرچه اعطای امتیاز بهره‌برداری از اراضی دولتی به سرمایه‌گذاران در حاشیه زیرساخت‌های حمل انجام می‌گیرد، اما قانون یا آیین‌نامه‌ای برای تقویت حقوقی این مساله و مشخص کردن حدود این امتیازات تدوین نشده است و متولی اصلی جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای هر یک از شقوق حمل نیز در وزارتخانه مشخص نیست.



براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، حجم ناوگان و عملکرد آن با توسعه زیرساخت تناسب ندارد

نامتوازن

ماه گذشته معاونت پژوهش‌های زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس گزارشی منتشر کرد تحت عنوان «بررسی عملکرد وزارت راه و شهرسازی در دولت یازدهم در بخش حمل و نقل» که در ادامه بخش‌هایی از این گزارش را ارائه کرده‌ایم. براساس این گزارش با در نظر گرفتن عملکرد این بخش در دولت یازدهم می‌توان گفت مهمترین مشکلات حوزه حمل و نقل عبارتند از توسعه نامتوازن بخش حمل و نقل در کشور، عدم رشد بهره‌وری سرمایه، افزایش عمر ناوگان به ویژه در بخش ریلی، هوایی و دریایی، تاثیرپذیری بخش حمل و نقل از قیمت‌گذاری انرژی و سرایت به سایر بخش‌ها، مشکل تامین مالی طرح‌ها و پروژه‌های راهبردی حوزه حمل و نقل، فرسودگی ناوگان حمل و نقل و عقب افتادگی فناوریانه و ...

■ براساس آمارهای ارائه شده در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در حمل‌ونقل جاده‌ای طی دوره چهار ساله گذشته گرچه زیرساخت‌ها بهبود پیدا کرده، اما ناوگان چه از نظر تعداد و چه از نظر طول عمر اوضاع مناسبی ندارد؛ به طوری که تعداد ناوگان کاهش یافته و در اجرای برنامه کاهش سن ناوگان نیز توفیقی حاصل نشده است

دوره چهارساله (۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵) تعداد ناوگان باری به طور متوسط سالیانه ۱/۲ درصد کاهش پیدا کرده است.

ناوگان مسافری جاده‌ای - ناوگان مسافربری جاده‌ای در کشور که شامل مجموع اتوبوس‌های عمومی، مینی‌بوس‌های عمومی و سواری‌های کرایه جاده‌ای دارای پلاک ایرانی کشور می‌شود، از ۸۹ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۱، در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ به ترتیب به ۹۲ هزار دستگاه و ۹۸ هزار دستگاه افزایش پیدا کرده است، اما در سال ۱۳۹۴، ۱۶ هزار دستگاه کاهش یافته و به تعداد ۸۲ هزار دستگاه رسیده و در نهایت در پایان سال ۱۳۹۵ به ۸۳ هزار دستگاه افزایش یافته است.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود تغییرات تعداد ناوگان مسافری در طول دوره چهارساله در مجموع کاهش یافته و از ۸۹ هزار به ۸۳ هزار دستگاه رسیده است. بنابراین دارای رشد متوسط سالیانه ۱/۷- درصد بوده است.

متوسط عمر ناوگان باری - متوسط عمر ناوگان باری کشور از دیگر شاخص‌هایی است که در ارزیابی عملکرد به آن توجه می‌شود. این شاخص، برخلاف پیش‌بینی‌های وزارت راه، طی دوره مورد بررسی به جای کاهش، افزایش داشته است؛ به طوری که متوسط عمر ناوگان باری طبق آمار سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در سال ۹۱، ۱۵/۹ سال بوده که طی سال‌های ۹۲ تا ۹۵ به ترتیب به ۱۷/۱، ۱۷/۳، ۱۶/۱ و ۱۶/۴ سال تغییر یافته است.

به طوری که مشاهده می‌شود این روند دچار نوسان بوده و در مجموع طی دوره چهارساله از ۱۵/۹ سال به ۱۶/۴ سال افزایش یافته و رشد متوسط سالیانه ۰/۸ درصد را به همراه داشته است.

متوسط عمر ناوگان مسافری - متوسط عمر ناوگان مسافری طی دوره چهارساله ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۵ از ۱۴/۶ سال به ۱۴/۲ سال در پایان دوره رسیده یعنی به طور سالیانه متوسط رشد ۰/۶- درصد بوده است.

۱-۳ بهره‌برداری: در بین شاخص‌های ارزیابی از جنبه بهره‌برداری، سه شاخص مهم یعنی میزان کل جابه‌جایی بار، تعداد کل جابه‌جایی مسافر و میزان کل ترانزیت کالا مورد ارزیابی و مقایسه قرار گرفته است.

کالای جابه‌جا شده - میزان کل کالای جابه‌جا

۱- حمل و نقل جاده‌ای

عملکرد این بخش، با انتخاب چند شاخص مهم در حوزه‌های زیرساخت، ناوگان و بهره‌برداری، مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته است.

۱-۱ زیرساخت: زیرساخت‌های اصلی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای عبارتند از آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه‌های اصلی، راه‌های فرعی، راه روستایی آسفالت، راه روستایی شوسه، پایانه‌های باربری، پایانه‌های مسافربری، پایانه‌های مرزی (باری و مسافری)، مجتمع‌های خدماتی، رفاهی و تیرپارک‌ها که در گزارش مرکز پژوهش‌ها به بررسی دو شاخص اکتفا شده است.

طول آزادراه‌ها - به طوری که در جدول ۳ ملاحظه می‌شود طول آزادراه‌های کشور در سال ۱۳۹۱ یعنی سال پایانی دولت دهم، ۲۱۸۵ کیلومتر بوده که در سال ۱۳۹۲ به ۲۲۰۳ کیلومتر و در سال ۱۳۹۳ به ۲۴۰۱ کیلومتر افزایش یافته، اما در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ افزایشی نداشته است. به این ترتیب در طول دوره چهارساله دولت یازدهم طول آزادراه‌های کشور حدود ۲۱۶ کیلومتر افزایش پیدا کرده و رشد متوسط سالیانه‌ای معادل ۲/۳ درصد داشته است.

طول بزرگراه‌ها - طول بزرگراه‌های کشور در سال پایه (۱۳۹۱) ۱۲۹۶۹ کیلومتر بوده که در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ به ترتیب به ۱۴۱۵۵، ۱۴۴۸۸، ۱۵۴۶۲ و ۱۶۶۲۷ کیلومتر رسیده است. به طوری که می‌بینیم طول بزرگراه‌های کشور در دوره چهارساله، با مجموع افزایش ۳۶۵۸ کیلومتر، رشد متوسط سالیانه‌ای معادل ۶/۴ درصد را به خود اختصاص داده است.

۱-۲ ناوگان: تعداد ناوگان جاده‌ای حمل کالا در سال ۱۳۹۱، ۳۷۸ هزار دستگاه بوده که در پایان سال ۱۳۹۲، با ۱۷ هزار دستگاه افزایش به ۳۹۵ هزار دستگاه رسیده است. در سال ۱۳۹۳، ۲۸ هزار دستگاه به ناوگان باری افزوده شده و به تعداد ۴۲۳ هزار دستگاه رسیده است، اما در سال ۹۴، کاهش معادل ۷۰ هزار دستگاه را شاهد هستیم. سپس با افزایش ۷ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۵ به تعداد ۳۶۰ هزار دستگاه رسیده است.

به این ترتیب، در طول دوره چهارساله یعنی از ابتدای ۱۳۹۲ تا انتهای ۱۳۹۵، ناوگان باری کشور نه تنها افزایش نداشته است، بلکه در مجموع با کاهش ۱۸ هزار دستگاه مواجه بوده و رشد منفی داشته است. به عبارت دیگر، طی

شده طبق آمار موجود، در طول دوره بررسی از ۶۱۱ میلیون تن در ابتدای دوره، به ۵۴۷ میلیون تن در انتهای دوره، کاهش یافته است؛ به عبارت دیگر، با کاهش ۶۴ میلیون تن طی دوره، دارای رشد متوسط سالیانه ۲/۷- درصد بوده است.

مسافر جابه‌جا شده - تعداد کل مسافر جابه‌جا شده در سطح کشور (سفرهای عمومی) نیز طی دوره مورد بررسی همواره روند کاهشی داشته، به طوری که از ۴۱۶ میلیون نفر در ابتدای دوره به ۲۱۷ میلیون نفر کاهش پیدا کرده است به عبارت دیگر طی دوره چهارساله دولت یازدهم، ۱۴۵ میلیون نفر از تعداد مسافرانی که با ناوگان

■ **حمل و نقل ریلی برخلاف وعده «افزایش بهره‌وری تا دو برابر وضع موجود» طی چهار سال گذشته توسعه‌ای در حد انتظار نداشته است؛ به‌ویژه آنکه در جذب مسافر عملکرد ضعیفی داشته و حدود ۱۷ درصد طی دوره مذکور با کاهش مسافر روبه‌رو بوده است، هرچند در بهسازی خطوط موجود عملکرد نسبتاً خوبی مشاهده می‌شود**

عمومی مسافرت کرده‌اند، کاسته شده است. روند کاهشی این تعداد با نرخ متوسط سالیانه ۱۰/۱- درصد اتفاق افتاده است.

ترانزیت کالا- سومین شاخص مورد بررسی در حیطه بهره‌برداری، میزان کل ترانزیت کالا از طریق جاده است که در دو سال ابتدایی دوره، روند صعودی و در دو سال پایانی روند نزولی را طی کرده است به‌طوری که در مجموع، طی دوره چهارساله ۱۳۹۲ الی ۱۳۹۵، کل ترانزیت کالای جاده‌ای با نرخ رشد متوسط سالیانه ۷/۵- درصد، از ۱۰/۷ میلیون تن در ابتدای سال ۱۳۹۲ به ۷/۸ میلیون تن در پایان سال ۱۳۹۵، کاهش پیدا کرده است.

۲- حمل و نقل ریلی

در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، عملکرد حمل و نقل ریلی از سه منظر زیرساخت، ناوگان و بهره‌برداری مورد بررسی قرار گرفته است:

۱-۲- زیرساخت: از جمله زیرساخت‌های ریلی می‌توان به خطوط اصلی و فرعی، ایستگاه‌ها، تونل‌ها و پل‌ها اشاره کرد.

طول خطوط اصلی ریلی- طول خطوط اصلی ریلی در سال ۱۳۹۱ نزدیک به ۱۰۲۳۳ کیلومتر بوده است که در سال ۱۳۹۲ به ۱۰۴۰۷ کیلومتر، در سال ۱۳۹۳ به ۱۰۳۷۶ کیلومتر، در سال ۱۳۹۴ به ۱۰۴۵۹ کیلومتر و در سال ۱۳۹۵ به ۱۰۴۷۵ کیلومتر رسیده است. به‌طوری که مشاهده می‌شود در پایان سال ۱۳۹۲ یعنی سال اول دولت یازدهم، طول خطوط اصلی راه‌آهن، ۱۸۴ کیلومتر افزایش داشته، اما در سال ۱۳۹۳ نه تنها افزایش نداشته، بلکه با کاهش ۳۱

کیلومتری مواجه شده است و در سال ۱۳۹۴ حدود ۸۳ کیلومتر و در سال ۱۳۹۵ حدود ۱۶ کیلومتر افزایش خطوط اصلی در عملکرد بخش ریلی مشاهده می‌شود. به این ترتیب طی دوره چهارساله (۱۳۹۲-۱۳۹۵) خطوط اصلی ریلی در کشور ۲۵۲ کیلومتر افزایش یافته است. به عبارت دیگر توسعه خطوط اصلی ریلی، سالیانه به‌طور متوسط حدود ۰/۶ درصد رشد داشته است. این مقدار با اهداف تعیین شده فاصله زیادی دارد.

طول بهسازی خطوط- طی دوره چهارساله، در مجموع حدود ۹۳۰ کیلومتر از خطوط ریلی بهسازی شده است که می‌توان گفت به‌طور متوسط، سالیانه حدود ۲۳۰ کیلومتر عملیات بهسازی خطوط صورت گرفته و عملیات با رشد متوسط سالیانه ۱۳/۸ درصد طی دوره مذکور پیش رفته است.

علاوه بر دو شاخص فوق، شاخص‌های دیگری نیز برای ارزیابی عملکرد در حوزه زیرساخت ریلی وجود دارد؛ اما این گزارش از پرداختن به آنها صرف‌نظر و به‌طور کلی به برخی اقدامات دولت در حوزه زیرساخت ریلی، اشاره کرده است. از جمله احداث خطوط فرعی جهت اتصال مراکز انبوه بار و مسافر به شبکه ریلی و احداث «خطوط دوم» در ۱۳ محور که عملیات احداث در ۷ محور به پایان رسیده و پروژه احداث در ۶ محور دیگر در مجموع ۶۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

۲-۲- ناوگان: ناوگان ریلی، متشکل از واگن‌های باری و مسافری و لکوموتیوهاست.

جدول ۱- روند توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و دریایی طی سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۵

سال	حمل و نقل جاده‌ای		راه‌آهن (کیلومتر)			حمل و نقل دریایی		
	طول آزادراه‌ها (کیلومتر)	طول بزرگراه‌ها (کیلومتر)	خطوط صنعتی تجاری	ظرفیت اسمی بنادر (میلیون تن)	ظرفیت اسمی بنادر (میلیون تن)	ظرفیت کانتینری (میلیون TEU)	ظرفیت مسافری بنادر (میلیون نفر)	
۱۳۹۲	۲۲۰۳	۱۴۱۵۵	۱۸۸۹	۹۴۵	۱۹۰	۴/۸	۱۶	
۱۳۹۳	۲۴۰۱	۱۴۴۸۸	۱۸۶۹	۹۷۲	۲۰۰	۴/۹	۱۷/۵	
۱۳۹۴	۲۴۰۱	۱۵۴۶۲	۱۸۷۳	۱۰۱۶	۲۰۹	۴/۹	۱۸/۲	
۱۳۹۵	۲۴۰۱	۱۶۶۲۷	۱۹۳۹	۱۰۲۴	۲۱۷	۵/۲	۲۲/۸	
تغییر (درصد)	۹	۱۷	۰/۴۹	۲/۶	۸/۳	۱۴/۲	۸/۳	۴۲/۵

■ در زمینه حمل دریایی نقطه قوتی که مشاهده می‌شود مربوط به جابه‌جایی مسافری است به طوری که طی یک دوره چهار ساله ظرفیت مسافری ۶۳ درصد و تعداد مسافر جابه‌جا شده حدود ۶۵ درصد رشد داشته است. ظرفیت اسمی و کانتینری بنادر هم افزایش نسبتاً خوبی نشان می‌دهد، اما از نظر حمل کالا، عملکرد ضعیفی وجود داشته است

ریلی افزوده شده است که اگر برای دوره سه ساله، رشد متوسط سالیانه در نظر بگیریم حدود ۱/۶ درصد را نشان می‌دهد.

۲-۳- بهره‌برداری: بهره‌برداری و استفاده از ثمره اقدامات و هزینه‌های صورت گرفته در توسعه زیرساخت و ناوگان از طریق جابه‌جایی مسافر و بار حاصل می‌شود.

تعداد مسافر جابه‌جا شده- بررسی آمار موجود نشان می‌دهد که طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ همواره با کاهش تعداد مسافر بخش ریلی مواجه بوده‌ایم؛ به طوری که از ۲۷ میلیون نفر مسافر ریلی در ابتدای دوره، به ۲۲/۵ میلیون نفر مسافر ریلی در پایان دوره رسیده‌ایم. یعنی طی دوره چهار ساله، به طور متوسط سالیانه ۴/۴ درصد کاهش داشته است.

کالای حمل شده- مقدار کل کالای جابه‌جا شده در سال ۱۳۹۱، ۳۴/۳ میلیون تن ثبت شده است. این مقدار در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ به ترتیب به ۳۵/۶، ۳۴/۳، ۳۵/۶ و ۴۰/۳ میلیون تن رسیده است همان‌طور که مشاهده می‌شود در سال اول دوره، کاهش و سپس سه سال افزایش داشته است نرخ رشد متوسط سالیانه ۴/۱ درصد برای این دوره چهار ساله محاسبه می‌شود. ترانزیت- در آمار منتشر شده میزان کالای

لوکوموتیو- تعداد کل لوکوموتیوها در سال ۱۳۹۱ برابر ۷۷۸ دستگاه بوده است که در سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ به ترتیب به ۸۲۱، ۹۰۱ و ۹۱۵ دستگاه افزایش پیدا کرده است. به این ترتیب رشد متوسط سالیانه تعداد کل لوکوموتیوها ۴/۱ درصد بوده است.

واگن‌های باری- تعداد واگن‌های باری در سال ۱۳۹۱ برابر ۲۲۲۳۰ دستگاه بوده که تا سال ۱۳۹۵ به ۲۴۰۸۹ دستگاه افزایش پیدا کرده است. در واقع طی دوره چهارساله تعداد ۱۸۵۹ دستگاه واگن باری به ناوگان ریلی کشور اضافه شده که حاکی از رشد متوسط سالیانه ۲ درصدی است.

سالن‌های مسافری- سالن‌های مسافری شامل واگن‌های مسافری و واگن‌های خدماتی است. بررسی آماری تعداد سالن‌های مسافری نشان می‌دهد که در پایان سال ۱۳۹۲، تعداد این سالن‌ها از ۲۱۰۵ دستگاه به ۲۱۶۰ دستگاه، در سال ۱۳۹۳ به ۲۲۰۵ دستگاه و در سال ۱۳۹۴ به ۲۲۱۰ دستگاه رسیده است.

هنوز آمار دقیقی از تعداد سالن‌های مسافری در سال ۱۳۹۵ ارائه نشده است، با هر حال طی دوره سه‌ساله (۱۳۹۲ تا ۱۳۹۴)، به طور متوسط سالی ۳۵ دستگاه واگن مسافربری به ناوگان

جدول ۲- عملکرد مهم شاخص‌های حمل و نقل جاده‌ای طی دوره ۱۳۹۲-۱۳۹۵

شاخص	واحد	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	رشد متوسط سالیانه (درصد)
زیرساخت	طول آزادراه‌ها	۲۱۸۵	۲۲۰۳	۲۴۰۱	۲۴۰۱	۲۴۰۱	۲/۳
	طول بزرگراه‌ها	۱۲۹۶۹	۱۴۱۵۵	۱۴۴۸۸	۱۵۴۶۲	۱۶۶۲۷	۶/۴
ناوگان	تعداد ناوگان باری	۳۷۸	۳۹۵	۴۲۳	۳۵۳	۳۶۰	-۱/۲
	متوسط عمر ناوگان باری (کامیون‌های عمومی جاده‌ای)	۱۵/۹	۱۷/۱	۱۷/۳	۱۶/۱	۱۶/۴	۰/۸
	تعداد ناوگان مسافری (اتوبوس، مینی‌بوس، سواری)	۸۹	۹۲	۹۸	۸۲	۸۳	-۱/۷
	متوسط عمر ناوگان مسافری	۱۴/۶	۱۶/۲	۱۵/۷	۱۴	۱۴/۲	-۰/۶
بهره‌برداری	میزان کل کالای جابه‌جا شده در سطح کشور	۶۱۱	۶۲۱	۵۴۳	۵۰۸	۵۴۷	-۲/۷
	تعداد کل مسافر جابه‌جا شده در سطح کشور	۴۱۶	۳۸۸	۳۰۸	۲۹۰	۲۷۱	-۱۰/۱
	میزان کل ترانزیت کالا- جاده‌ای	۱۰/۷	۱۱/۶	۱۲/۳	۱۰/۹	۷/۸	-۷/۵

ترانزیت شده از طریق ریل در سال ۱۳۹۱، ۹۰۶ هزار تن ذکر شده است که در سال ۱۳۹۲ با کاهش ۴۱ درصدی نسبت به سال قبلی، به ۵۳۰ تن رسیده است. این رقم با ۵۰ درصد افزایش در سال ۱۳۹۳ به رقم ۷۹۷ هزار تن بالغ گردیده و در سال ۱۳۹۴ با رشد ۸۰ درصدی به ۱۴۳۵ هزار تن افزایش پیدا کرده و در نهایت در سال ۱۳۹۵ با کاهش ۲۳ درصدی نسبت به سال قبل به ۱۱۰۰ هزار تن رسیده است.

۳- حمل و نقل دریایی

شاخص‌های مهم حمل و نقل دریایی در ذیل از دو جنبه زیرساخت و بهره‌برداری مورد بررسی آماری قرار گرفته‌اند:

۱-۳- امکانات و زیرساخت

ظرفیت اسمی بنادر - یکی از شاخص‌های عملکرد بنادر، ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی است این شاخص در سال ۱۳۹۱، رقم ۱۸۰ میلیون تن را به خود اختصاص داده است طی چهار سال گذشته ظرفیت اسمی بنادر همواره رو به رشد بوده و روند افزایشی را طی کرده است به طوری که در سال ۱۳۹۵ به ۲۱۷ میلیون تن رسیده است. طی دوره، هر ساله ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی افزایش پیدا کرده و متوسط رشد سالیانه ۴/۷ درصد را رقم زده است. ظرفیت کانتینری بنادر - ظرفیت کانتینری بنادر بازرگانی در سال ۱۳۹۱ برابر ۴/۶ میلیون TEU بوده که در سال ۱۳۹۳ به ۴/۹ میلیون TEU

رسیده است در سال ۱۳۹۴ افزایش کانتینری در حد صفر بوده و همان ۴/۹ میلیون TEU ثبت شده است و در سال ۱۳۹۵ به ۵/۲ میلیون TEU افزایش پیدا کرده است. بنابراین می‌توان گفت عملکرد متوسط سالیانه در افزایش ظرفیت کانتینری حدود ۱۵۰ هزار TEU و حدود ۳/۱ درصد است.

ظرفیت مسافری بنادر - اطلاعات و آمار موجود نشان می‌دهد که ظرفیت پایانه‌های مسافربری دریایی بنادر کشور در پایان سال ۱۳۹۱ معادل ۱۴ میلیون نفر بوده است که در سال ۱۳۹۵ به ۲۲/۸ میلیون نفر رسیده است. به عبارت بهتر، ظرفیت مسافری بنادر کشور طی دوره چهار ساله ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵، سالیانه به طور متوسط حدود ۱۳ درصد افزایش پیدا کرده است.

۲-۳- بهره‌برداری

تخلیه و بارگیری (نفتی و غیرنفتی) - میزان عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی بنادر کشور در پایان سال ۱۳۹۱، در مجموع ۱۳۷/۶ میلیون تن بوده است که طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ با نرخ رشد متوسط سالیانه ۱/۲ درصد به میزان ۱۴۵/۴ میلیون تن در پایان سال ۱۳۹۵ افزایش پیدا کرده است.

میزان تخلیه و بارگیری کانتینری - میزان تخلیه و بارگیری کانتینری طی دوره چهار ساله ۱۳۹۲-۱۳۹۵ نوسان داشته؛ به طوری که در سال ۱۳۹۵ ۲/۶ میلیون TEU تخلیه و بارگیری صورت گرفته و این رقم برابر است با رقم مربوط سال

۱۳۹۱. بنابراین رشد متوسط سالیانه طی این دوره برابر صفر است.

مسافر جابه‌جا شده - طی سال ۱۳۹۱، حدود ۱۱/۴ میلیون نفر از طریق بنادر کشور سفر کرده‌اند که این تعداد در سال ۱۳۹۵ به ۱۸/۸ میلیون نفر افزایش پیدا کرده است؛ به این ترتیب، رشد متوسط سالیانه تعداد مسافران ورودی و خروجی در بنادر کشور طی دوره مورد بررسی ۱۳/۳ درصد است.

ترانزیت نفتی و غیرنفتی - میزان کالاهای نفتی و غیرنفتی ترانزیت شده از بنادر کشور در پایان سال ۱۳۹۱، حدود ۵/۶ میلیون تن به ثبت رسیده است. این رقم در سال ۱۳۹۲ به ۷/۷ میلیون تن، در سال ۱۳۹۳ به ۱۰/۸ میلیون تن، در سال ۱۳۹۴ به ۹/۱ میلیون تن و در سال ۱۳۹۵ به ۶/۵ میلیون تن رسیده است.

به طوری که مشاهده می‌شود این شاخص در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ افزایش و در سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ کاهش یافته است و طی دوره چهار ساله به طور متوسط حدود ۳/۷ درصد رشد و افزایش نشان می‌دهد.

۴- حمل و نقل هوایی

شاخص‌های متعددی برای سنجش عملکرد حوزه حمل هوایی وجود دارد که در گزارش مرکز پژوهش‌ها به بررسی چند شاخص به شرح زیر پرداخته شده است:

تعداد کل ناوگان هوایی - تعداد ناوگان هوایی کشور که در اختیار شرکت‌های خصوصی و

جدول ۳- عملکرد حمل و نقل ریلی طی دوره چهار ساله (۱۳۹۲ الی ۱۳۹۵)

شاخص	واحد	سال پایه ۱۳۹۱					رشد متوسط سالیانه
		۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵		
زیرساخت	طول خطوط اصلی	۱۰۲۲۳	۱۰۴۰۷	۱۰۳۷۶	۱۰۴۵۹	۱۰۴۷۵	۰/۶
	طول بهسازی انجام شده خطوط	۱۳۱	۱۲۲	۲۳۱	۲۲۵	۲۲۰	۱۳/۸
ناوگان	تعداد لکوموتیو	۷۷۸	۸۲۱	۸۶۹	۹۰۱	۹۱۵	۴/۱
	تعداد واگن‌های باری	۲۲۲۳۰	۲۲۵۶۲	۲۲۷۱۵	۲۲۸۰۳	۲۴۰۸۹	۲
	تعداد سالن‌های مسافری	۲۱۰۵	۲۱۶۰	۲۲۰۵	۲۲۱۰	*	طی سه سال ۱/۶
بهره‌برداری	تعداد مسافر جابه‌جا شده	۲۷	۲۵/۵	۲۴/۸	۲۴/۵	۲۲/۵	-۴/۴
	میزان کل بار جابه‌جا شده	۳۴/۳	۳۲/۷	۳۴/۹	۳۵/۶	۴۰/۳	۴/۱
	میزان ترانزیت کالا	۹۰۶	۵۳۰	۷۹۷	۱۴۳۵	۱۱۰۰	۵

۸۷ میلیون نفر رسیده است. در سال ۱۳۹۴ افزایش ظرفیت نداشتیم و بنابراین طی سه سال (۱۳۹۲-۱۳۹۴) ظرفیت فرودگاهی کشور به طور متوسط ۴/۶ درصد افزایش پیدا کرده است.

تعداد کل مسافر جابه‌جا شده- تعداد کل مسافران جابه‌جا شده در ابتدای سال ۱۳۹۲ حدود ۲۴/۹ میلیون نفر بوده است که با افزایش قابل توجهی در سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۵ مواجه شده به طوری که در سال ۱۳۹۵ حدود ۳۲/۸ میلیون نفر از مردم مسافر ناوگان هوایی بوده‌اند.

تعداد پرواز عبوری- تعداد پروازهای عبوری در سال ۱۳۹۱ حدود ۱۶۵ هزار پرواز بوده که طی دوره چهار ساله اخیر رشد قابل توجهی حدود ۱۳۰ درصد داشته به طوری که در سال ۹۵ حدود ۳۸۲ هزار پرواز عبوری ثبت شده است.

که این نسبت در پایان سال ۱۳۹۵ به ۶۵ درصد افزایش پیدا کرده است.

تعداد صندلی ناوگان- تعداد کل صندلی ناوگان هوایی کشور طی سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۵، مجموعاً حدود ۲۱ درصد رشد داشته و از ۳۶۵۷۱ صندلی به ۴۴۲۶۰ صندلی افزایش یافته است. البته تعداد صندلی‌های فعال در ناوگان هوایی کشور برابر ۲۵۵۸۵ صندلی است که حدود ۵۸ درصد تعداد کل صندلی است.

متوسط عمر ناوگان- طبق اطلاعات موجود، متوسط عمر کل ناوگان هوایی کشور حدود ۲۴ سال و متوسط عمر ناوگان هوایی فعال کشور حدود ۲۳ سال است.

ظرفیت فرودگاهی- ظرفیت فرودگاهی کشور در سال ۱۳۹۱ حدود ۷۶ میلیون نفر ذکر شده که در سال ۱۳۹۲ به ۸۳ میلیون نفر، در سال ۱۳۹۳ به

دولتی قرار دارد در سال ۱۳۹۱ برابر ۲۲۳ فروند بوده که در سال ۱۳۹۵ به ۲۷۷ فروند رسیده است. به عبارت دیگر، طی سال‌های ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ تعداد ناوگان کشور ۵۴ فروند افزایش یافته است که رشد متوسط سالیانه ۵/۶ درصد را نشان می‌دهد.

تعداد ناوگان هوایی فعال- از کل تعداد ناوگان هوایی کشور در سال ۱۳۹۱ تعداد ۱۳۲ فروند فعال بوده که طی دوره چهار ساله ۱۳۹۲-۱۳۹۵ این تعداد به ۱۸۰ فروند رسیده است که رشد متوسط سالیانه حدود ۸ درصد را نشان می‌دهد. مقایسه تعداد کل ناوگان هوایی با تعداد ناوگان هوایی فعال نشان می‌دهد که تعداد زیادی از ناوگان هوایی کشور غیرفعال است.

آمار موجود نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۱ حدود ۵۹ درصد ناوگان هوایی فعال بوده است

جدول ۴- اهم شاخص‌های حمل‌ونقل دریایی طی سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۵

شاخص	واحد	سال پایه ۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	رشد متوسط سالیانه
امکانات و زیرساخت	ظرفیت اسمی بنادر	میلیون تن	۱۸۰	۱۹۰	۲۰۰	۲۰۹	۴/۷
	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری	میلیون TEU	۴/۶	۴/۸	۴/۹	۴/۹	۵/۲
	ظرفیت مسافری بنادر	میلیون نفر	۱۴	۱۶	۱۷/۵	۱۸/۲	۲۲/۸
بهره‌برداری	تخلیه و بارگیری بنادر (نفتی و غیرنفتی)	میلیون تن	۱۳۸/۶	۱۳۸/۹	۱۴۶/۶	۱۳۲	۱۴۵/۴
	میزان تخلیه و بارگیری کانتینری	میلیون TEU	۲/۶	۲/۳	۲/۵	۲/۱	۲/۶
	مسافر جابه‌جا شده در بنادر	میلیون نفر	۱۱/۴	۱۵/۶	۱۷/۱	۱۸/۳	۱۸/۸
	میزان ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی	هزار تن	۵/۶	۷/۷	۱۰/۵	۹/۱	۶/۵

جدول ۵- اهم شاخص‌های عملکردی حمل‌ونقل هوایی طی سال‌های ۱۳۹۲-۱۳۹۵

شاخص	واحد	سال پایه ۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	رشد سالیانه (درصد)
تعداد کل ناوگان هوایی	فروند	۲۲۳	۲۵۴	۲۴۸	۲۶۸	۲۷۷	۵/۶
تعداد ناوگان هوایی فعال	فروند	۱۳۲	۱۴۷	۱۴۸	۱۶۶	۱۸۰	۸
تعداد صندلی ناوگان	تعداد	۳۶۵۷۱	۴۰۶۶۶	۴۰۹۹۹	۴۴۸۸۹	۴۴۲۶۰	۴/۹
ظرفیت فرودگاهی	میلیون نفر	۷۶	۸۳	۸۷	۸۷	*	۴/۶
تعداد کل مسافر جابه‌جا شده	میلیون نفر	۲۴/۹	۲۵/۷	۲۸/۲	۲۸/۹	۳۲/۸	۷/۱
میزان کل بار و پست جابه‌جا شده	هزار تن	۸۶	۶۷	۷۶	۹۰	*	۱/۵
تعداد پرواز عبوری	هزار پرواز	۱۶۵	۱۷۹	۲۷۳	۳۱۵	۳۸۲	۲۳/۳



علل داخلی و خارجی ناکامی ایران در عبور دادن کالای
همسایگان از کشور

ابر و باد و مه و خورشید و فلک... و ترانزیت!

«وضعیت ترانزیت در کشور با بحران مواجه است، در دو سال اخیر با کاهش ۳۲ درصدی ترانزیت زمینی مواجه شده‌ایم و در صورت ادامه روند کنونی، انتظار بهبود برای سال‌های بعد هم نباید داشت. اگر دست روی دست بگذاریم، کشورهای رقیب و حتی کشورهای دوست و همسایه نیز در ترانزیت ما را دور می‌زنند. این در حالی است که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ میلادی ترانزیت در دنیا روند رو به رشد و پائین‌تری داشته باشد.»

اینها بخشی از سخنان مهدی اشرفی، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی بود که در چهارمین کارگروه لجستیک مطرح شد. به سراغ او رفتیم تا بپرسیم راهکار نجات ترانزیت ایران از وضعیت پرخطر کنونی چیست.

استفاده و آنها را به منابع بالفعل تبدیل کند. البته دیدگاه‌هایی هم وجود دارد مبنی بر اینکه همه به خاطر مواضع سیاسی ایران، دشمن ما هستند، ما هیچ امکاناتی نداریم و محکوم به زوال هستیم. من با هر دو تفکر مخالفم و فکر می‌کنم دنیای امروز میانه است؛ یعنی نه این سرطیف است و نه آن سرطیف.

صحبت‌های من در جلسه کارگروه ترانزیت، جنبه تذکر و هشدار داشت که بیدار شویم. هر چند که همه مسوولان در جریان هستند ولی من سعی کردم همه پروژه‌های رقیب را در یک نما گزارش دهم تا مخاطب شناخت بهتری پیدا کند.

اگر ما مزیت رقابتی ایجاد نکنیم، محکوم به فنا خواهیم بود. این موضوع، خاص ترانزیت و حمل و نقل هم نیست. مخصوص ایران هم نیست. ما چند شرکت معظم می‌شناسیم که در دنیای تجارت دهه‌های هفتاد و هشتاد میلادی شکوفا بودند، اما به دلیل اینکه نتوانستند خود را با شرایط رقابتی تطبیق دهند، محکوم به شکست شدند؛ شرکت‌هایی مانند نوکیا یا موتورولا. این ورشکستگی‌ها برخاسته از معادلات فضای رقابت است.

اگر خواهان کار در فضای رقابتی هستید، نمی‌توانید در محیطی بازی کنید که قوانین و معادلاتش توسط خودتان تعریف شده است. حرف‌های من سیاسی و ناامیدکننده نیست، گزارش یکسری وقایع است که اگر به آنها توجه نکنیم، فضای رقابت را از دست خواهیم داد و محکوم به سرنوشت شرکت‌هایی که می‌شویم که دوره درخشانی داشتند و الان دیگر چیزی از آنها به یادگار نمانده است.

در این فضای رقابت، کشورهای مختلف هم خودشان فعالیت می‌کنند، هم با ایجاد اتحادیهایی که گاه استراتژیک است و گاه تاکتیکی، به دنبال این هستند که خودشان و متحدانشان را با تعریف نقش‌های تکمیلی مطرح کنند. به عنوان مثال، شاید شما برای ترکمنستان به عنوان یک کشور خاص، نتوانید نقش ترانزیتی برجسته‌ای تعریف کنید چون ذاتا یک سرزمین محصور در خشکی است ولی اگر این کشور بتواند با ترکیه و از فضای دریای خزر، با آذربایجان و گرجستان مسیری باز کرده و خود را در زنجیره‌ای تعریف کند، شرایط بسیار متفاوت می‌شود و این اتفاقی است که در منطقه ما در حال رخ دادن است.

دو قطب اصلی در دنیای امروز، چین و اروپا هستند و حجم عمده مبادلات، هم از نظر وزنی

خوشبینانه که ما قطب عالم امکان هستیم و فرصت خدادادی بی‌ظنری داریم که هیچ کشور دیگری ندارد، ما را دچار خطای استراتژیک می‌کند. هر کدام از کشورها مزیت رقابتی خودشان را دارند و کسی برنده می‌شود که از مزیت‌های رقابتی بالقوه خودش به بهترین نحو

ترابران: در ابتدای بحث، می‌خواستیم بدانیم مبنای این هشدار که فرمودید اگر به روال فعلی ادامه بدهیم، به تدریج از بازار ترانزیت حذف خواهیم شد، چیست؟

■ برای مقدمه عرض کنم ما نباید فراموش کنیم که در دنیای رقابتی زندگی می‌کنیم. این نگاه



■ ما در حال ساخت راه آهن خواف - افغانستان هستیم و در این بین افغانستان به دنبال تاسیس کریدور موافقتنامه لاجورد است که ایران در آن جایگاهی ندارد. با امضای این توافقنامه، افغانها از طریق خط ریلی ترکمنستان و خط دریایی ترکمن باشی - باکو از طریق گرجستان یا ترکیه به اروپا متصل می شود

■ ممکن است شما بهترین بنادر و یا ناوگان دریایی را در اختیار داشته باشید، ولی صرفا به دلیل نداشتن یک رویه ساده برای ترخیص کل آن سرمایه گذاری بی اثر بماند، چون به صف طولی منجر می شود که مزیت ایجاد شده را بی فایده می کند

کرده است و این موجب افزایش رقبای ما می شود. برای این مسیر برنامه های بلندمدت توسعه ترانزیت وجود دارد و قرار است در سال ۲۰۳۰ میلادی ۲۵ درصد کالاهای مبادلات بین دو قاره آسیا و اروپا از این طریق عبور کند و این مسیری جدید برای اتصال آسیا به اروپا بدون در نظر گرفتن جایگاه ایران خواهد بود.

ما در ایران در حال ساخت راه آهن خواف - افغانستان هستیم و در این بین افغانستان به دنبال تاسیس کریدور موافقتنامه لاجورد است که ایران در آن جایگاهی ندارد. با امضای این توافقنامه، افغانستان از طریق خط ریلی ترکمنستان و سپس خط دریایی ترکمن باشی - باکو در دریای خزر، از طریق گرجستان یا ترکیه به اروپا متصل می شود.

در کنار چابهار، بندر گوادر را داریم که تحت عنوان کریدور اقتصادی سیپک سعی می کند چین و مناطق غربی چین را با کوتاه ترین مسیر از طریق مرز پاکستان به آب های آزاد برساند. طبق برنامه ریزی منتشر شده تا سال ۲۰۴۵ میلادی ظرفیت بندر گوادر به ۴۰۰ میلیون تن خواهد رسید، کشور چین در این کریدور اقتصادی برنامه سرمایه گذاری ۴۶ میلیون دلاری دارد.

با تقویت این کریدور، حتی یک مسیر جدید برای اتصال کشورهای CIS به آب های آزاد از طریق بندر گوادر ایجاد خواهد شد که در صورت بهبود مناسبات بین افغانستان و پاکستان این بندر می تواند جایگاه ممتاز تری برای اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب های آزاد داشته باشد.

ترابان: ما همیشه به بیرون نگاه کرده و می گوئیم رقبای ما در حوزه ترانزیت به سرعت پیشرفت کرده اند و ما از آنها جا مانده ایم، اما به عملکرد خودمان توجهی نداریم...

■ این بحث را شاید بتوان در یک پرونده به صورت مفصل بررسی کرد. درست است که ترانزیت یک عقربه دارد که شما در نهایت آمار می دهید، ولی در حرکت این عقربه عوامل زیادی موثر است. مثلا ممکن است شما بهترین بنادر و بهترین ناوگان دریایی را داشته باشید، ولی صرفا به دلیل نداشتن یک رویه ساده برای ترخیص، کل آن سرمایه گذاری بی اثر بماند، چون به صف طولی منجر می شود که مزیت ایجاد شده را بی فایده می کند.

و هم از نظر ارزش دلاری بین این دو قطب مبادله می شود. به عبارت دیگر، هر کشوری که بتواند خود را در زنجیره ای تعریف کند که یک سر آن چین باشد و سر دیگرش اروپا، مسلما می تواند از منافع این ارتباط بهره مند شود. در این میان، کشورهایمانند هند هم هستند که سعی دارند خودشان را به سرعت نزدیک می کنند.

در یک تصویر کلی، می بینیم که منابع حمل و نقلی عظیمی در شرق آسیا نهفته و بازارهای مصرفی در غرب اروپا وجود دارد البته به تدریج این معادلات هم به سمت تعادل می رود یعنی می بینیم که چینی ها با توجه به رشد اقتصادی خودشان در حال تبدیل به بازار مصرف هستند و کشورهای حوزه CIS نیز در این اندیشه که نه تنها تامین کننده بازارهای مصرف اروپا باشند، که بازارهای نوظهور چین را هم پوشش دهند.

ترابان: اگر بخواهیم مروری بر کریدورهای ترانزیتی رقیب مسیر ایران داشته باشیم، این رقبا کدامند؟

■ یکی در غرب دریای خزر و پروژه باکو - کارس - تفلیس است که یک خط ریلی است، از بندر باکو به تفلیس گرجستان می آید و از آنجا به کارس ترکیه می رود. این مسیر، خط ریلی پر ظرفیتی برای پشتیبانی از حمل دریایی در خزر است تا توسعه خط دریایی ترکمن باشی - باکو صرفا اقتصادی داشته باشد.

پروژه دیگر، خط رو - رو ترکمن باشی به باکو است که از طریق دریای خزر، آذربایجان را به ترکمنستان وصل می کند. ترکمنستان در حال توسعه شناورهای باری جدید برای افزایش تردد خط دریایی ترکمن باشی - باکو است و طرح هایی مطرح می شود که تا سال ۲۰۳۰ حجم بنادر دو کشور ترکمنستان و جمهوری آذربایجان افزایش چشمگیر داشته باشد.

ضمن اینکه روسیه برای خط ترنس سیبری برنامه سرمایه گذاری ۸۵۰ میلیون دلاری دارد که از طریق خاک روسیه و به وسیله ریل، چین را به اروپا وصل می کند. برنامه ریزی این کشور تا سال ۲۰۳۰ افزایش حجم جابه جایی بار از این مسیر ریلی، به یک میلیون TEU است.

چین هم به دنبال ایجاد مسیرهای ترانزیتی جدید است و گام به گام آنها را مقرون به صرفه تر می کند. به عنوان مثال، جاده ابریشم یخی برای حمل محموله های انرژی و سوخت راه اندازی

■ به نظر من،
در شرایط کنونی، ما
بیش از آنکه نیاز به
تجهیزات سخت‌افزاری
داشته باشیم، باید
ظرفیت‌های موجود را
آزادسازی کنیم؛ یعنی
از ظرفیت‌های معطل‌مانده
فعلی با بهبود روش‌ها
و اصلاح فرآیندهای
مدیریتی و روش کار
و مهم‌تر از همه
استفاده از تجارب دنیا،
به درستی استفاده کنیم

در کدام مرحله عقب مانده‌ایم.

البته به نظر من، در شرایط کنونی، ما بیش از آنکه نیاز به تجهیزات سخت‌افزاری داشته باشیم، باید ظرفیت‌های موجود را آزادسازی کنیم؛ یعنی از ظرفیت‌های معطل‌مانده فعلی با بهبود روش‌ها و اصلاح فرآیندهای مدیریتی و روش کار و مهم‌تر از همه استفاده از تجارب دنیا، به درستی استفاده کنیم. به اعتقاد من، در گام اول به جای اینکه سرمایه‌گذاری در زیرساخت حائز اهمیت باشد، توجه به موضوعات نرم‌افزاری و بهبود روش‌ها و فرآیندها می‌تواند به ما کمک کند. ضمن اینکه از الان باید به فکر گلوگاه‌هایی باشیم که در آینده بر اثر آزادسازی ظرفیت‌ها ایجاد خواهد شد.

در واقع، اگر براساس هدف‌گذاری معین، توانستیم در زمان مشخص، با بهبود روش‌ها، شاهد افزایش عملکرد در ترانزیت باشیم، از آنجا به بعد باید با سرمایه‌گذاری روی گلوگاه‌ها، مشکلات آتی را مرتفع کرد.

ترابریان: آیا شما به این تغییر نگرش در نظام مدیریتی وزارت راه امیدوار هستید؟

■ بله؛ با توجه به اتفاقاتی که در حال رخ دادن است، به نظر می‌رسد این عزم وجود دارد، ولی واقعا این کاری نیست که صرفا مربوط به بخش دولتی یا خصوصی باشد. یعنی شما اگر بهترین رگولاتوری قانونی دنیا را در ایران پیاده کنید، ولی بخش خصوصی ما، در کلاس جهانی تجهیز نشود و نتواند فعالیت کند، باز هم پیشرفتی اتفاق نخواهد افتاد.

ترابریان: بخش خصوصی همیشه مدعی است که ظرفیت‌های بالایی دارد و این موانع دولتی است که موجب کارشکنی و عدم پیشرفت کار می‌شود؟

■ من چندان به این موضوع اعتقاد ندارم. در شکل‌گیری عملکرد فعلی همان قدر بخش خصوصی نقش داشته که بخش دولتی داشته است. یعنی این ات‌مسفر شکل گرفته و ما نمی‌توانیم این دو بخش را به صورت جداگانه بررسی کنیم، چون این دو بخش در یک سیستم و با هم کار می‌کنند. اگر غیر از این بود می‌توان انتظار داشت که بخش خصوصی در بازارهای بین‌المللی که بازارهای آزادی هستند، به عنوان یک بازیگر اصلی، ایفای نقش کند. بنابراین با یک نگاه کل‌نگر می‌بایست پذیرفت که سیستم

نیازمند ارتقا و بهبود است و صرفا نمی‌توان همه کاستی‌ها را متوجه بخش خصوصی و یا دولتی دانست.

تلاش‌ها می‌بایست معطوف به بهبود کل سیستم و شکل‌گیری بخش خصوصی در کلاس جهانی برای نقش‌آفرینی جدی در حوزه ترانزیت باشد و از سوی دیگر، بخش دولتی مطابق با تجارب موفق جهانی به موضوع رگولاتوری و بسترسازی هر چه بیشتر فضای تجاری برای نقش‌آفرینی بخش خصوصی بپردازد.

ترابریان: به نظر شما سرمایه کافی ندارد یا توانمندی لازم را؟

■ به نظر من، موضوع توانمندی است. هنوز بخش خصوصی ما با موقعیتی در سطح جهانی فاصله دارد. همانگونه که عملکرد بخش دولتی ما نیز با عملکردهای موفق دنیا فاصله دارد. بهبود جایگاه ترانزیت ایران بدون نقش‌آفرینی جدی بخش خصوصی نشدنی است.

باید فضای کار برای بخش خصوصی فراهم شود و بخش خصوصی خودش را به معیارهای جهانی نزدیک و در بازارهای بین‌المللی کار کند و بتواند در بازارهای بین‌المللی نقش فورواردی برعهده بگیرد. قصد متهم کردن بخش خصوصی را ندارم، بخش خصوصی هم در همین ات‌مسفر شکل گرفته و توانمندی‌های آن هم براساس ظرفیت همین بازار شکوفا شده است.

باید بخش خصوصی قصد تغییر داشته باشد و کمک شود تا تغییر کند. خلاصه کلام من این است که اگر می‌خواهیم پیشرفتی در ترانزیت ببینیم، باید تغییری در تمام اجزای مترتب بر ترانزیت بدهیم. نمی‌شود شما یک بخش را به صورت ایزوله، بدون تناسب با دیگر بخش‌ها بهبود دهید و بعد انتظار داشته باشید که این

منجر به افزایش عملکرد شود.

ترابریان: مشکلات بی‌شماری که در این مسیر برای فعالان ایجاد می‌شود به حدی است که اکثر آنها از فعالیت در حوزه ترانزیت منصرف شده و سرمایه‌های خود را وارد بخش‌های دیگر کرده‌اند...

■ بله؛ این را قبول دارم. تاکنون فضا برای رشد بخش خصوصی فعال نبوده است، ولی با اینکه بخش خصوصی بگوید توانمندی ما کافی است و همه مشکلات تقصیر بخش دولتی، گمرک و راه‌آهن است، مخالفم. من می‌پذیرم که بخش‌های

یا ممکن است شما سرمایه‌گذاری عظیمی برای افزایش قطارهای باری داشته باشید و بتوانید متوسط سیر قطارها را از ۸۰ کیلومتر در ساعت است به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت برسانید. با این کار، می‌شود زمان سیر را نصف کرد، یعنی مسیری که قبلا ۶ روزه طی می‌شده، اکنون می‌تواند ۳ روزه طی شود؛ حالا فرض کنید یک رویه نادرست در گمرک منجر به خواب کالا در پشت مرز به اندازه ۳ روز شود.

خب! این رویه اشتباه به اندازه کل سرمایه‌گذاری در زیرساخت و ناوگان ریلی مؤثر خواهد بود. به عبارت دیگر، یک رویه می‌تواند به اندازه ۹۰۰ کیلومتر خط ریلی که با هزینه گزاف برقی می‌شود، نمود داشته باشد، چون در نهایت مشتری ما زمان را می‌سنجد. وقتی همه عوامل را کنار هم می‌گذاریم، دیگر ساده نیست که در مورد این صحبت کنیم که

■ در بازارهای جهانی نتوانستیم با زبان رقابت، سرویسی ارائه دهیم که برای مشتری مقرون به صرفه، با کیفیت و قابل اعتماد باشد. اگر به دنبال تغییر هستیم، باید روش‌هایمان را تغییر دهیم. نمی‌شود همواره یک کار را به شیوه یکسانی انجام دهیم و سپس انتظار دستاوردهای متفاوتی داشته باشیم

■ بخش دولتی و خصوصی، هر دو باید در کلاس جهانی کار کنند. باید مدیریت کریدور به صورت یکپارچه و تحت پوشش یک مفهوم باشد و همه تلاش کنیم که تجاری شوند. این هم صرفاً با ایجاد سازمان‌های جدید محقق نمی‌شود

تأمین بین‌المللی است. منافی است که از تعریف ایران در زنجیره تأمین جهانی به دست می‌آید، اصلاً با منافی است که مثلاً برای یک شرکت بازرگانی برای عبور کالا از ایران ایجاد می‌شود، قابل مقایسه نیست. در دنیا هر کشوری که می‌خواهد مسیر توسعه را طی کند، خودش را در زنجیره تأمین جهانی جای می‌دهد. برای این منظور باید تولیدات خود را با ارزان‌ترین هزینه و معتبرترین روش به مقاصد نهایی برسانید. اتفاقی که در چین، شرق آسیا و بنگلادش افتاده است.

متنوعی در بخش تکنولوژی و حمل و نقل با کشورهای اروپایی داریم. اگر بتوانیم این تبادلات را در قالب یک مدیریت واحد انجام دهیم، می‌توانیم از مزیت قدرت چانه‌زنی که این پکیج برای ما ایجاد می‌کند، در تغییر مسیرهای ترانزیتی استفاده کنیم.

به عنوان نمونه؛ اگر به مسیر تهران- مشهد صرفاً به عنوان گزینه‌ای برای برقی کردن خطوط راه‌آهن نگاه کنیم، با چینی‌ها قرارداد می‌بندیم و کار تمام می‌شود، ولی اگر این خط را به عنوان یک بخش از کریدور شرق به غرب خود ببینیم، آن را در کنار پروژه خرید ناوگان از آلمان بگذاریم و بعد ببینیم که چطور با هم می‌تواند منجر به شکوفایی ترانزیت شرق به غرب شود، شاید بتوانیم طرف‌های تجاری شرق و غرب را متقاعد کنیم که در قبال انجام این پروژه‌های زیرساختی در بخش بهره‌برداری هم به صورت مشترک ذی‌نفع شوند و مشارکت داشته باشند، به این ترتیب ما از منافع تجارت جهانی هم بهره‌مند می‌شویم. کاری که کشور چین تحت عنوان پروژه «یک کمربند-یک راه» دنبال می‌کند.

ترابران: چرا ما در کریدورهای مشترک با کشورهای همسایه فعال نبوده‌ایم؟

■ ما در کریدورهای بین‌المللی متنوعی حضور داریم، ولی مهم، فعال کردن و تجاری کردن این کریدورهاست. مادر بازارهای بین‌المللی، نتوانستیم با زبان رقابت، سرویسی ارائه دهیم که برای مشتری نهایی مقرون به صرفه و با کیفیت و قابل اعتماد باشد. اگر می‌خواهیم شاهد تغییر باشیم باید روش‌هایمان را تغییر دهیم. نمی‌شود که ما یک کار را به شیوه یکسانی انجام دهیم و انتظار دستاوردهای متفاوتی داشته باشیم.

لازمه این متفاوت رفتار کردن بهره‌گیری از دانش و تجارب بین‌المللی است. بخش دولتی و بخش خصوصی هر دو باید در کلاس جهانی کار کنند. باید مدیریت کریدور به صورت یکپارچه و تحت پوشش یک مفهوم باشد و همه تلاش کنیم کریدورهای ما تجاری شود. این هم صرفاً با ایجاد سازمان‌های جدید محقق نمی‌شود. مستلزم هماهنگی بین سازمان‌های موجود است.

نمی‌شود ارزش ترانزیت را با عدد و رقم درآمدی که کسب می‌شود ارزیابی کرد. ترانزیت برای شما ارتباط، اعتبار و امنیت بین‌المللی به ارمان می‌آورد و مهم‌تر از همه، تعریف نقش در زنجیره

مختلف دولت مشکل دارد، اما بدون اشکال بودن بخش خصوصی هم پذیرفته نیست.

ترابران: از جمله مهم‌ترین گلايه‌های بخش خصوصی، میزان و تعدد تعرفه‌ها و روند مجوزدهی در حوزه ترانزیت است. به نظر شما، هزینه‌های تعرفه‌ای ما در منطقه، قابل رقابت با کشورهای همسایه هست؟

■ به نظرم اینکه از کل یک سیستم فقط یک بخش را در نظر بگیریم و مثلاً فقط تعرفه تخلیه و بارگیری بندر شهید رجایی را با بندر جبل علی مقایسه کنیم، نتیجه‌ای حاصل نمی‌شود. ما باید هزینه را در کل زنجیره در نظر بگیریم.

مسئله هزینه کلی ترانزیت از کشور ما گران‌تر از بقیه کشورهاست. اگر هزینه کمتر بود که کشور ما را انتخاب می‌کردند. وقتی کشور ما را انتخاب نمی‌کنند، مشخص است که هزینه‌های زمان، عبور و ریسک گذر از محدوده سرزمینی ایران گران‌تر است؛ ولی مقایسه‌های موردی علت واقعی گران بودن ترانزیت را مشخص نمی‌کند.

ترابران: نظر شما، درباره سختگیری‌های بی‌دلیل در بخش ترانزیت که موجب زمان‌بر شدن عبور کالا از مسیر ایران می‌شود چیست؟

■ درست است. این سخت‌گیری‌ها هم در زنجیره باعث کند شدن روند ترانزیت می‌شود و تا این فرآیندها اصلاح نشود، هزینه زمانی عبور کالا از مرزهای سرزمینی ایران بالا خواهد بود. اینکه من اشاره کردم در حال حاضر، باید روی نرم‌افزارها، بهبود روش‌ها، کاهش زمان‌های توقف و بازرسی‌ها متمرکز شویم، دقیقاً ناظر به همین موضوع است. در واقع، بدون نیاز به هیچ سرمایه‌گذاری کلان زیرساختی و صرفاً با اصلاح فرآیندی، به اندازه همان سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیرساختی می‌توان ایجاد منافع کرد.

ترابران: با توجه به موانع ذکر شده، راهکار نجات و توسعه ترانزیت در کشور چیست؟

■ ما باید به ترانزیت به عنوان یک موضوع فرابخشی و به صورت یک پکیج نگاه کنیم. این رویکرد در همه کشورهای موفق وجود دارد، یعنی متولی ترانزیت را تنها نمی‌توان وزارت راه دانست یا منشأ تمام مشکلات ترانزیت را به گمرک منتسب کرد. به عنوان نمونه، ما سهم زیادی از تبادلات تجاری با کشور چین داریم و تمام بخش‌های اقتصادی کشور در حال معامله با کشور چین هستند، ضمن اینکه، ما مبادلات



۶۶ مشکل ترانزیت را شناسایی کردند؛ فعلا!

سیاهه چاله چوله‌ها



در شهریور ماه امسال، دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، به بهانه کاهش ۲۸ درصدی ترانزیت در سال ۹۵، گزارشی منتشر کرد از اقدامات صورت گرفته در راستای حل مشکلات ترانزیت. در این گزارش، ۶۶ مشکل احصا شده به این ترتیب دسته‌بندی شده‌اند: مورد توافق (بنا به اعلام سازمان‌های ذی‌ربط): ۱۵؛ در دست اقدام: ۳۸، مورد اختلاف: ۶ و در دست پیگیری: ۷.

اگرچه این دسته‌بندی (مورد توافق، در دست پیگیری یا در دست اقدام) قدری مبهم به نظر می‌رسد (مثلا آیا ممکن است آنچه در دست اقدام است، مورد توافق نبوده باشد یا...) اما به هر حال نگاهی به این فهرست بلند بالا جالب به نظر می‌رسد.

■ **عدم تناسب هزینه‌های عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با شرایط اقتصادی و قیمت‌های جهانی مواد خام و نیز درخواست برخی از مجوزهای غیرضروری و خارج از مقررات برای محموله‌های ترانزیتی از سوی گمرک، از جمله مشکلات مورد توافق اعلام شده است؛ آیا این بدان معناست که سازمان بنادر و گمرک به عنوان سازمان‌های مرتبط با موضوع، به این اشتباهات معترف شده‌اند؟!**

ریلی در بنادر (سازمان بنادر) - عدم وجود مکانیسم‌های رقابتی نمودن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بنادر رقیب در منطقه (سازمان بنادر) - عدم وجود شرکت‌های توانمند کریر و مشکلات خودمالکی ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای (راهداری) - عدم بهره‌مندی مناسب از تکنولوژی و تجهیزات نوین کنترل و ردیابی ناوگان در فرآیند ترانزیت (وزارت کشور) - تعداد بازرسی‌های وسایط نقلیه حامل کالای ترانزیتی در مبادی ورودی و خروجی (مرزبانی) (وزارت کشور) - عدم اجازه تردد ناوگان در برخی از مبادی ورودی و خروجی کشور (وزارت کشور) - دخالت مقامات محلی و استانی نحوه فعالیت و تصمیمات تخصصی در مبادی ورودی و خروجی کالا (وزارت کشور) - اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر درآمد حاصل از ترانزیت (سازمان امور مالیاتی) - نامناسب بودن وضعیت راه‌های دسترسی به

با ناوگان تحت مالکیت شرکت‌ها (مالیات عملکرد و مالیات نقل و انتقال) (سازمان امور مالیاتی کشور) - کمبود تجهیزات بازرسی و کنترل مکانیزه محمولات ترانزیتی با استفاده از فناوری‌های نوین (گمرک) - کندی و قطعی سامانه هوشمند ترانزیت گمرکی - عدم انجام تشریفات ترانزیتی در برخی از گمرکات مرزی (گمرک) - استاندارد و کالیبره نبودن تجهیزات توزین کانتینرها و محموله‌ها در برخی از گمرکات مرزی (گمرک) - عدم همکاری جهت تحویل سوخت کافی به کامیون‌های ایرانی حامل محمولات ترانزیتی در حین خروج از کشور (ستاد مبارزه با قاچاق) - چندگانگی در نهادهای متولی سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در حوزه ترانزیت (فرابخشی) - نبود مکانیسم تعیین نرخ عوارض و تعرفه‌های مربوط به ترانزیت کالا به صورت یکپارچه در تمامی شیوه‌های حمل‌ونقل (فرابخشی) - نبود زیرساخت و سامانه‌های اطلاعاتی مناسب جهت به اشتراک‌گذاری اطلاعات و اسناد بین سازمان‌ها (فرابخشی) - تعداد نهادهای نظارتی و ذی‌مدخل در ورود و خروج کالا (فرابخشی) - عدم توانایی راه‌آهن برای بازگشت کانتینرهای خالی، از مبادی کشورهای آسیای میانه که برای حمل کالای ترانزیتی استفاده شده‌اند (راه‌آهن) - پایین بودن سرعت سیر تجاری بار و قابلیت اطمینان زمان تحویل بار (راه‌آهن) - عدم اولویت سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه زیرساخت‌های ریلی در کریدورهای ترانزیتی اصلی (راه‌آهن) - کمبود تجهیزات مناسب جهت تغییر بوژی برای ترانزیت به کشورهای آسیای میانه (راه‌آهن) - ضعف بازاریابی و جذب مناسب کالای ترانزیتی برای حمل از طریق راه‌آهن (راه‌آهن) - کمبود ظرفیت خطوط ریلی در برخی از کریدورهای ترانزیتی (راه‌آهن) - کمبود واگن برای کالاهای ترانزیتی در برخی مبادی ورودی (راه‌آهن) - مشکلات تخلیه و بارگیری واگن‌ها در برخی از بنادر (سازمان بنادر) - عدم توسعه مناسب زیرساخت‌های حمل‌ونقل

مشکلات مورد توافق

- عدم اولویت و پاسخگویی به موقع به تقاضاهای حمل کالاهای ترانزیتی (راه‌آهن)
- عدم وجود محل‌های مناسب جهت توقف وسایط نقلیه ترانزیتی در برخی مبادی ورودی و خروجی از جمله بندرعباس (راهداری)
- کمبود تیرپارک‌ها و مجتمع‌های خدمات بین‌راهی در برخی از مسیرهای ترانزیتی (راهداری)
- محدودیت ساعات کاری برخی از گمرکات مرزی (گمرک)
- متناسب نبودن هزینه‌های عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری با شرایط اقتصادی و قیمت‌های جهانی مواد خام (سازمان بنادر)
- درخواست برخی از مجوزهای غیرضروری و خارج از مقررات برای محموله‌های ترانزیتی (گمرک)
- سیستماتیک نبودن فرآیند صدور پروانه ورود موقت کامیون‌های خارجی (گمرک)
- ابلاغ کالاهای مشمول محدودیت ترانزیت بدون قائل شدن فرجه سه ماهه جهت اطلاع شرکت‌ها حمل (گمرک)
- کمبود پرسنل متخصص در امر ترانزیت در مبادی ورودی و خروجی (گمرک)
- عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت (ستاد مبارزه با قاچاق)
- ممانعت و محدودیت جهت ترانزیت در مناسب‌های خاص (نوروز-اربعین، ترانزیت محمولات نفتی (وزارت کشور)
- عدم سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های حمل ترکیبی (وزارت راه و شهرسازی)
- عدم برنامه‌ریزی و پیگیری منسجم اجرای توافقی‌نامه‌های چندجانبه کریدورهای ترانزیتی در سطح مدیریت ارشد (وزارت راه و شهرسازی)
- مشکلات مربوط به حواله‌های ارزی و داد و ستدهای مالی برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی (بانک مرکزی)

مشکلات در دست اقدام

- عدم اجرای بخشنامه معاون اول رییس جمهور در خصوص مرجعیت شورای عالی ترابری در تصمیمات مرتبط با ترانزیت (فرابخشی)
- تبعیض مقررات مالیاتی بین ناوگان خودمالک

برخی مبادی مرزی کشور (راهداری)

- مشکلات ویزای کشورهای آسیای میانه برای رانندگان و تجار ایرانی (وزارت امور خارجه)

- عدم وجود وابسته حمل و نقلی در برخی از کشورهای همسایه که حجم تردد ترانزیتی در آن بالاست (وزارت امور خارجه)

- عدم تعامل مناسب با همسایگان و به خصوص کشورهای آسیای مرکزی در موارد مرتبط با حمل بین المللی (وزارت امور خارجه)

- عدم بهره مندی کافی از ظرفیت های موجود در روابط بین المللی برای ارتقای نقش کریدورهای ترانزیتی ایران (وزارت امور خارجه)

- عدم جذب سرمایه گذاری خارجی و بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت های ترانزیتی کشور (وزارت راه و شهرسازی)

- عدم معرفی و بازاریابی مناسب فرصت های ترانزیتی ایران (وزارت راه و شهرسازی)

- فقدان مکانیسم تعیین عوارض و تعرفه های ترانزیتی به صورت هماهنگ با هدف افزایش مزیت رقابتی ترانزیت (وزارت راه و شهرسازی)

- عدم برنامه ریزی و اولویت بندی درباره توسعه زیرساخت ها مبتنی بر کریدورهای ترانزیتی و

استفاده مناسب از فرصت های کشور در حوزه ترانزیت (وزارت راه و شهرسازی)

- نبود برنامه ریزی و سیاست گذاری مناسب برای ایجاد شرکت های نسل جدید لجستیک در کشور (وزارت راه و شهرسازی)

مشکلات مورد اختلاف:

- عدم توجه به مقررات مربوط به محدودیت ترانزیت در قوانین مربوطه (ستاد مبارزه با قاچاق)

- افزایش غیرمعقول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (ستاد مبارزه با قاچاق)

- عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری در احکام صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده های قاچاق کالا و ارز (ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز)

- عدم به رسمیت شناختن سوپا در قالب ترانزیت (گمرک)

- تضاد برخی از مقررات امور گمرکی با مفاد کنوانسیون های بین المللی (گمرک)

- غلبه نگاه امنیتی بر منافع ملی کشور در حوزه ترانزیت (موضوع فرابخشی)

مشکلات در حال پیگیری:

- اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت های ترانزیتی شرکت های حمل بین المللی (احیای مصوبه برنامه چهارم توسعه) (سازمان امور مالیاتی)

- اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت های حمل و نقل در ترانزیت (سازمان امور مالیاتی)

- عدم آشنایی ممیزان مالیاتی با روال کسب و کار و جزییات درآمدها و هزینه های شرکت های فعال در بخش حمل و نقل و لجستیک (سازمان امور مالیاتی)

- عدم وجود زیرساخت های لازم جهت برقراری پهنای باند ارتباطی کافی در برخی از مرزها و مسیرهای ترانزیتی (وزارت ارتباطات)

- صدور بخشنامه ها و دستورالعمل ها مربوط به ایجاد محدودیت و ممانعت از ترانزیت بدون هماهنگی با متولیان امر (دامپزشکی)

- عدم پاسخگویی به موقع به متقاضیان ترانزیت محصولات نباتی و دامی (سازمان دامپزشکی)

- عدم بهره مندی مناسب از تکنولوژی های نوین برای نظارت و کنترل قرنطینه دامی و نباتی (سازمان دامپزشکی)

متن بخشنامه مذکور به شرح زیر است:

به موجب این ابلاغ حوزه ستاد، کلیه سازمان ها، شرکت ها و ادارات کل تابعه وزارت متبوع موظف هستند کلیه دارایی های اطلاعاتی و فراداده های وابسته را برای استفاده عموم شهروندان به صورت آزاد، به روز، برخط و در شکل قابل خواندن توسط ماشین های کامپیوتری ارائه نمایند. این بخشنامه شامل تمام دارایی های اطلاعاتی است که انتشار آن ها صراحتاً توسط قانون منع نشده است، می شود. هرگونه محدودیت در انتشار، بازنشر، توزیع و انتقال صرفاً به استناد قانون و مقررات و حکم محاکم ذی صلاح باید صورت گیرد. اطلاعات یا بخشی از آن که منجر به نقض حریم خصوصی افراد، افشای اسرار تجاری و یا به خطر افتادن امنیت ملی گردد از موضوع این ابلاغیه مستثنی هستند، در صورتی که اعمال محدودیت در انتشار بخشی از اطلاعات یا تغییر شکل آن باعث رفع این محدودیت گردد، انتشار آن بلامانع است.

تبصره: تشخیص داده های شامل مصادیق فوق بایستی توسط هیاتی ویژه که به پیشنهاد مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت متبوع و ابلاغ وزیر تعیین می گردد، داده می شود.

- به مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت متبوع ماموریت داده می شود تا طی هماهنگی با کلیه معاونت ها، سازمان ها، شرکت ها و ادارات کل تابع ضمن شناسایی و طبقه بندی منابع اطلاعاتی، اقدام به تدوین دستور کار اجرایی دسترسی آزاد به اطلاعات نماید تا با ابلاغ وزیر موضوع به اجرا گذاشته شود.

- مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت متبوع وظیفه نظارت بر اجرای سیاست دسترسی آزاد به اطلاعات و انتشار عمومی آن ها را دارد.

- مرکز توسعه و سیاست های راهبردی موظف است هر دو ماه گزارش داده های آزاد شده، اقدامات صورت گرفته و برنامه های آتی را برای تحقق دسترسی آزاد به اطلاعات به اطلاع عموم برساند.

- مرکز توسعه و سیاست های راهبردی موظف است نتایج متوجه از آزادسازی داده، میزان استفاده و ارزش خلق شده براساس اهداف از پیش تعیین شده را به انتشار عمومی برساند.

وزیر راه و شهرسازی

به دستگاه های تابعه ابلاغ کرد:

الزام بر اجرای قانون دسترسی آزاد به اطلاعات

مهندس آخوندی، با صدور بخشنامه ای، اجرای قانون دسترسی آزاد به اطلاعات را برای تمامی معاونت ها و سازمان های وزارت راه و شهرسازی الزامی و ماموریت مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارتخانه را تشریح کرد.

فقدان یک رگولاتوری واحد در صنعت ITS ایران و به تبع آن نبود فعالیت‌های منسجم رگولاتوری باعث شده شاهد تداخل وظایف باشیم مثلاً در پروژه سپهتن نقش پلیس راه از وظایف خود یعنی بهره‌برداری، همکاری در اجرا و نهایتاً مشاوره و تصمیم‌سازی فراتر می‌رود و در برخی مواقع به سطح تصمیم‌گیری می‌رسد، در حالی که در همه جای دنیا نقش دولت و پلیس کاملاً واضح و شفاف است و قانون اجازه تداخل نمی‌دهد. در همین پروژه، در شرایطی که بازخورد رانندگان به این طرح منفی بوده و ممکن است نیاز به اصلاحات داشته باشد، این تداخل وظایف باعث می‌شود در مسیر حرکت نیز تصمیمات کلیدی برای اصلاحات و تغییرات احتمالی همواره پیچیده و پرچالش باشد.

در مثالی دیگر در پروژه ETC یک بانک دولتی ورود می‌کند و تمام درهای ورود بخش خصوصی در قالب سرمایه‌گذار و یا مشارکت را می‌بندد و تنها جایگاهی که برای بخش خصوصی متصور است، در نقش پیمانکار و تامین‌کننده کالا است. در دولت نیز در یک مقطع همه امور به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای سپرده می‌شود و در مقطع دیگر به نهاد دیگری محول می‌گردد. یا در پروژه طرح ترافیک (Congestion charging) به سراغ پلاک‌خوانی می‌رویم و در پروژه ETC به سراغ تگ RFID و با در خصوص امور با اولویت بالای کشور مانند ایمنی (که متأسفانه سالانه شاهد حدود ۱۶۰۰۰ نفر تلفات انسانی در جاده‌ها هستیم و باید در مورد آن به شکل زیربنایی و بلندمدت کار کرد) به دلیل ضعف رگولاتوری، برخی امور مانند ارتباطات بین خودروبی (V2V) بین چندین سازمان مختلف پاس‌کاری می‌شود و متولی مشخصی ندارد.

در مثالی دیگر در حالی که تردد روان ناوگان حمل بار تجاری در مرزها و اسکله‌ها به دلیل اهمیتی که در افزایش توان لجستیکی کشور دارد از اهمیت بسیاری برخوردار است و مطابق سند ملی ITS، جزو حوزه‌های کاری مرتبط با این عرصه محسوب می‌شود، شاهد پاس‌کاری امور بین گمرک، سازمان بنادر و سازمان راهداری هستیم.

همچنین در حالی که حدود دو سال از تولید سند ملی ITS می‌گذرد، هنوز برای بسیاری از اجزای این سند، برنامه و دستورالعمل اجرایی و زمان بندی مشخص نداریم.

همه موارد فوق نشان می‌دهد بیش از پیش، تعیین و وجود یک نهاد رگولاتوری واحد و فعالیت در این بخش برای توسعه صنعت ITS ضروری است، بنابراین در همین راستا پیشنهادات زیر قابل طرح است:

۱- در اغلب کشورها وزارت حمل و نقل، نقش رگولاتوری صنعت ITS را دارد. در ایران نیز به نظر می‌رسد نقش رگولاتوری این صنعت بایستی به وزارت راه و زیرمجموعه آن یعنی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای محول شود؛ چرا که مأموریت اصلی این سازمان، حمل و نقل جاده‌ای است، اما در وزارت کشور، حمل و نقل یکی از چندین مأموریت است و لذا از جنبه وسعت و پوشش تصمیم‌گیری، گزینه سازمان راهداری اصلح به نظر می‌رسد. در هر صورت، بایستی طی یک مصوبه در هیات دولت یا مجلس، وظیفه رگولاتوری ITS به طور شفاف به یکی از این دو نهاد محول شود.

۲- رگولاتور تعیین‌شده باید با بررسی شرایط و شناخت درست از پتانسیل صنعت ITS ایران و صنایع وابسته و با اخذ مشاوره از انجمن ITS ایران و یا مشاوران بین‌المللی همچون بسیاری از کشورها نسبت به تعیین بازیگران اصلی و دادن هویت به آنان و تعیین مرز فعالیت آنها اقدام کند و اقدامات ذیل را انجام دهد:

- صدور گواهی فعالیت مراکز صدور گواهی‌های استاندارد و کیفیت تجهیزات ITS
- صدور گواهی فعالیت شرکت‌های مجاز ITS و رتبه بندی آنان در مولفه‌های مختلف این صنعت طبق سند ملی ITS از جمله شرکت‌های فعال در زمینه تولید و نصب دوربین‌های نظارتی، کنترل هوشمند سرعت، اخذ عوارض، WIM و ...

- تعیین دقیق وظایف و فرآیندهای هر یک از مراکز مذکور در سند ملی ITS
- تعیین دقیق نقش‌ها، وظایف و مرز فعالیت ارگان‌های مرتبط با ITS مانند راهور ناجا، مخابرات، خودروسازها، PSPها، بانک‌ها ... و نحوه ارتباطات آنها با یکدیگر.



رگولاتوری صنعت ITS

روزبه افشاری

کارشناس مدیریت فناوری اطلاعات

به منظور رشد اقتصادی و همچنین تقویت بخش خصوصی، دولت باید عملکرد مقررات‌گذاری، اجرایی و سیاست‌گذاری را تفکیک کند.

ایفای نقش مقررات‌گذاری یا همان رگولاتوری توسط دولت در ایران در چند صنعت مانند صنعت مخابرات، صنعت پرداخت، صنعت بانکی و ... موفق بوده است، زیرا شاهد تعریف درست بازیگر در بخش خصوصی توسط دولت بودیم و این بازیگران تنها به یک نهاد پاسخگو هستند و وضع مقررات و ضوابط مربوط به آن بازار تنها توسط یک نهاد صورت می‌گیرد، اما در تعریف رگولاتور در صنعت ITS موفق نبوده‌ایم، زیرا در ایران، دو وزارتخانه در زمینه ITS نقش دارند: وزارت راه یعنی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای ITS برون‌شهری و وزارت کشور و معاونت حمل و نقل آن برای ITS درون‌شهری؛ این در حالی است که یکپارچگی برای توسعه این صنعت در یک کشور کلیدی است.

نبود کامیون‌های یخچال‌دار برای حمل محموله‌های صادراتی فاسدشدنی از مهم‌ترین مشکلات فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی است. همچنین دو برابر بودن قیمت خرید این کامیون‌ها در مقایسه با ناوگان معمولی حمل و نقل کالا و مقرون به صرفه نبودن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این زمینه، مشارکت دولت برای اختصاص تسهیلات و کمک‌های بلاعوض برای تجهیز شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به این امکان را بیش از پیش ضروری می‌سازد.

در این خصوص گفت‌وگویی با محمد عددیان یکی از پرسابقه‌ترین فعالان حوزه حمل و نقل کشور انجام دادیم. وی فعال بخش خصوصی حمل و نقل بین‌المللی و مدیرعامل شرکت اسکان برودت پارس است که به صورت حرفه‌ای در زمینه حمل و نقل یخچالی فعال است. عددیان معتقد است نبود ناوگان یخچال‌دار مناسب، نبود امکان نوسازی و هزینه‌های سربار، این صنعت را فلج کرده است.

نقدی در خصوص بی‌تحرکی ملی
در زمینه تامین ناوگان یخچالی

یخ‌زدگی

پویا مهرابی





■ در دو سال گذشته با حمایت وزارت جهاد کشاورزی و از طریق سازمان توسعه و تجارت مجوزی برای واردات دو هزار دستگاه یخچال با ۳ سال کارکرد اخذ شد. این پرونده به دست معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت هم رسید اما از آن زمان تاکنون بدون نتیجه مانده است

■ طی سال‌های اخیر تعدادی یخچال که در انگلیس مستهلک و از آن جا به آلمان فرستاده شده بود، توسط شخصی خریداری و به ایران وارد و در بازار فروخته شد. این یخچال‌ها بلااستفاده بودند و به زحمت چند سال کار می‌کردند. آن زمان جلو واردات آن محصول مستهلک را نگرفتند؛ اما اکنون خرید یخچال‌های نو را هم ممنوع کرده‌اند!

گذشته، هیچ مدیری نتوانسته است سر و سامانی به این مرز بدهد و روز به روز شاهد هستیم که شرایط بدتر می‌شود. در مرز بازرگان گازوییل را به ترک‌ها ارزان‌تر می‌دهند؛ یعنی ترک‌ها بابت هر لیتر ۳۰ سنت می‌پردازند، در صورتی که از ما سه هزار تومان می‌گیرند. همچنین در گذشته تنها سه اداره گمرک، گذرنامه و وزارت راه در این مرز حضور داشتند، اما اکنون بیش از ۱۴ ارگان و سازمان در این مرز حضور دارند و هر کدام حق و حقوق خودشان را می‌گیرند.»

عددیان در ادامه، به مشکلات مربوط به دستگاه ایکس‌ری در این مرز اشاره می‌کند: «تنها یک دستگاه ایکس‌ری در این مرز فعال است که به نظر من درست هم کار نمی‌کند؛ زیرا تمام مواد مخدري که در کشور ترکیه از کامیون‌ها کشف می‌شود، از زیر همین دستگاه‌ها رد شده است. معمولاً کشنده‌ها یک تا یک و نیم روز در صف هستند تا به خروجی مرز برسند، اما هنگام خروج ممکن است به یکباره تصمیم بگیرند که کشنده از زیر ایکس‌ری رد شود! در نتیجه باید دوباره به صف ایکس‌ری مراجعه کرده و مجدداً در انتهای صف خروج از مرز قرار بگیرد. بارها با مسوولان صحبت کردیم که دستگاه ایکس‌ری را در ابتدای صف قرار بدهند تا تمام کامیون‌ها از زیر آن رد شوند و در زمان صرفه‌جویی شود، اما نمی‌دانم چه شخص یا نهادی مانع این کار می‌شود و ما نمی‌توانیم آنها را متقاعد به انجام کار به این سادگی کنیم.»

او تأکید می‌کند: «در هیچ جای دنیا بابت چک کردن و بازرسی خودرو و حتی ایکس‌ری هزینه‌ای نمی‌گیرند، اما در مرز بازرگان (شنیده شده است) از هر خودرو بابت ایکس‌ری ۷۰ هزار تومان دریافت می‌شود. دستگاه ایکس‌ری را به آقازاده‌ای اجاره داده‌اند و ایشان دستور داده است که هر روز حداقل ۲۰۰ دستگاه کامیون باید از زیر آن عبور کند!»

عددیان با انتقاد از عملکرد متولیان این صنعت ابراز کرد: «سازمانی با نام کانون جهانگردی و ایرانگردی که برای کامیون‌ها دفترچه مالکیت، گواهینامه بین‌المللی و پلاک ترانزیت صادر می‌کند، بابت این سه قلم، ۸۰۰ هزار تومان هزینه می‌گیرد! هر قدر ما اعتراض می‌کنیم که هزینه بالایی است، به نتیجه نمی‌رسد. جالب اینکه کار اصلی این کانون ترجمه مدارک رانندگان است

محمد عددیان، مدیرعامل شرکت «اسکان بروودت پارس» درباره مشکلات حمل بین‌المللی جاده‌ای به خبرنگار ترابری گفت: «حمل و نقل به صورت فعلی؛ حمل و نقلی نیم‌بند و نیمه‌جان است. اگر بگوییم که حمل و نقل نداریم که واقعیت ندارد، اگر هم بگوییم وجود دارد باز هم درست نیست. اگر به حمل و نقل ریلی نگاه کنیم؛ می‌بینیم که حمل و نقل بین‌المللی به آن معنا در بخش ریلی وجود ندارد و حجم بسیار ناچیز بار از طریق ریل حمل می‌شود؛ اما در بخش دریایی به نسبت شرایط مساعدتری داریم؛ به این علت که در دنیا بخش زیادی از بار با کشتی جابه‌جا می‌شود و ایران هم به علت نوار ساحلی طولانی از این قاعده مستثنی نیست. با این حال، وقتی صحبت از بهره‌وری بنادر باشد استفاده از دریا تنها در حد نیاز و حداقل هاست؛ به عنوان مثال اگر به نقشه خوب نگاه کنید و موقعیت بندر جبل‌علی را با چابهار مقایسه کنید، پی به موقعیت برتر بندر چابهار می‌برید، اما آنها با سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی حتی قصد دارند با راه‌اندازی یک فرودگاه بزرگ، بار کشورهای آسیای میانه را از طریق هوایی جابه‌جا کنند.»

وی در ادامه به شرایط و موقعیت این بخش در گذشته اشاره کرد و اظهار داشت: «در گذشته‌ای نه چندان دور، در بخش حمل و نقل جاده‌ای و بین کشورهای منطقه، حرف‌های بسیاری برای گفتن داشتیم. اوایل انقلاب اسکانیا‌های ۱۱۲ در حمل داخلی و بین‌المللی به کار گرفته می‌شدند و کارخانه کاوه سابق، ولوو سری F تولید می‌کرد. آن زمان ترک‌ها از کشنده فیات استفاده و از استانبول تا مونیخ را در شش روز طی می‌کردند. آنها در آن زمان حسرت ناوگان ایرانی را داشتند، اما اکنون به نقطه‌ای رسیده‌ایم که اجازه نداریم حتی کشنده‌های چهار یا پنج ساله اروپایی را وارد کشور کنیم.»

عددیان خاطر نشان کرد: «حمل و نقل بین‌المللی با حرف و شعار توسعه پیدا نمی‌کند، بلکه به یک سری امکانات، زیرساخت، حمایت و قوانین نیاز دارد که متأسفانه در هیچ کدام شرایط مناسبی نداریم.»

این فعال بخش حمل و نقل بین‌المللی با انتقاد از شیوه اداره مرز بازرگان که به گفته او بزرگترین مرز زمینی کشور است، مسائل و کاستی‌های اداره این مرز را چنین تشریح کرد: «طی ۲۸ سال

■ معمولاً کشنده‌ها یک تا ۱/۵ روز در صف هستند تا به خروجی مرز برسند، اما هنگام خروج ممکن است به یکباره تصمیم بگیرند کشنده از زیر ایکس‌ری رد شود! در نتیجه باید دوباره به صف ایکس‌ری مراجعه کنید و سپس مجدداً در انتهای صف خروج از مرز قرار بگیرید. بارها با مسوولان صحبت کردیم که دستگاه ایکس‌ری را در ابتدای صف قرار بدهند اما نتوانسته‌ایم آنها را متقاعد به انجام کار به این سادگی کنیم

■ یونیت سردکننده در دنیا توسط دو کارخانه تولید می‌شود که عبارتند از شرکت ترموکینگ و کریر که هر دو شرکت ما را تحریم کرده‌اند و شدیداً هم پایبند تحریم‌ها هستند؛ بنابراین تمامی موتورهای یخچالی به صورت قاچاق، غیرمستقیم وارد و غیرمستقیم وارد کشور می‌شود

و وظیفه کنترلی ندارد اما در مرز حضور دارد و ماشین‌های عبوری از مرز را کنترل می‌کند. تمامی این هزینه‌ها که یا از راننده گرفته می‌شود یا از صاحب ماشین، تمام آن را صاحب کالا و در نهایت مصرف‌کننده نهایی باید بپردازد. او با اشاره به گفته رییس جمهور مبنی بر این که «ما نمی‌توانیم توسعه پیدا کنیم مگر با توسعه صادرات غیرنفتی» تاکید کرد: «وقتی این همه سازمان و نهاد به این صادرات غیرنفتی به بهانه‌های مختلف هزینه‌تراشی می‌کنند، چگونه می‌خواهیم صادرات غیرنفتی را توسعه دهیم؟ چطور آرزوی توسعه داریم، اما برای تمدید پروانه فعالیت شرکت حمل و نقلی؛ سه میلیون تومان هزینه دریافت می‌شود؟ اگر من بخواهم یک کشنده تهیه کنم، باید ۴۶۰ میلیون تومان بپردازم، در حالی که در آلمان به عنوان یکی از توسعه‌یافته‌ترین کشورهای اروپایی، بهترین خودرو روز دنیا ۸۶ هزار یورو قیمت دارد که اگر به صورت CKD خریداری شود، ارزان‌تر هم تمام می‌شود. اما در ایران ۴۶۰ میلیون تومان است. مگر می‌خواهند تا چه حد سود روی یک دستگاه کامیون به دست آورند؟! وی افزود: «درآمد یک کشنده در تمام دنیا بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ دلار در ماه است و راننده اهل ترکیه، ترکمنستان یا گرجستان با یک سرمایه ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی، چنین درآمدی کسب می‌کند، اما راننده ایرانی باید ۷۰۰ میلیون تومان سرمایه‌گذاری کند، چون تنها ۴۶۰ میلیون تومان قیمت کشنده است که نیازمند بارگیر یا یخچال هم هست. همین الان اگر بخواهیم یک یخچال بخیریم و بار را از ایران به اروپا ببریم، حداقل باید ۲۰۰ میلیون تومان دیگر سرمایه کنار بگذاریم. یکی از دوستان من در گرجستان با پرداخت ۴۰ هزار دلار، دو دستگاه ماشین با بارگیر خریده است! در آلمان ماشین مدل ۲۰۱۰ که هفت سال کار کرده است، قیمتی در حدود ۱۶ هزار دلار دارد. پس در اروپا با ۲۰ هزار دلار می‌توانید کامیون روز دنیا را پیدا کنید، اما ما در ایران باید آن را با ۳۰۰ میلیون تومان بخیریم! در این شرایط چطور می‌خواهیم با دیگر کشورها رقابت کنیم؟» این فعال بخش حمل‌ونقل بین‌المللی با بیان این که در کنار همه مشکلاتی که تا اینجا به آنها اشاره کردم، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی یخچال‌دار با مشکلات دیگری نیز مواجه هستند، اعلام کرد: «در بخش یخچال‌دارها متأسفانه با

مشکل بزرگی روبه‌رو هستیم و آن کمبود ناوگان یخچال است. متأسفانه در کشور نه تولیدکننده خوبی داریم و نه اجازه خرید و واردات این دستگاه را می‌دهند.» عددیان تشریح کرد: «هر یخچال از دو قسمت تشکیل شده است. قسمت اول؛ همان اتاقک و زیربندی آن و بخش دوم یونیت سردکننده است. یونیت سردکننده در دنیا توسط دو کارخانه تولید می‌شود که عبارت هستند از شرکت ترموکینگ (Thermo King) و شرکت کریر (Carrier) که هر دوی اینها ما را تحریم کرده‌اند و شدیداً هم پایبند تحریم‌ها هستند؛ زیرا یکی از این شرکت‌ها انگلیسی و دیگری آمریکایی-کانادایی است. بنابراین تمامی موتورهای یخچالی به صورت قاچاق، غیرقانونی و غیرمستقیم وارد کشور می‌شود. در خصوص اتاقک هم تنها یک تولیدکننده داخلی داریم که محصول تولیدی این شرکت، سیستمی قدیمی دارد.» او یکی دیگر از مشکلات موجود را مسئله وزن یخچال‌ها دانست: «امروزه دو مقوله میزان مصرف سوخت و میزان جابه‌جایی بار از اهمیت بسیاری برخوردار است. استاندارد وزنی در منطقه و اروپا ۴۰ تن است، بنابراین اگر وزن قوطی زیاد باشد، نمی‌توانیم بار زیادی حمل کنیم. اگر وزن ماشین ما ۱۶ تن باشد، می‌توانیم ۲۴ تن بار حمل کنیم، اما اگر وزن ماشین ۱۹ تن باشد، تنها ۲۱ تن بار می‌توانیم حمل کنیم. به علت قدیمی بودن تکنولوژی ساخت داخل، ما همیشه ۳ تن وزن اضافی با خود حمل می‌کنیم، بنابراین به‌روزرسانی تکنولوژی در این زمینه بسیار مهم است.» عددیان استهلاک بالای کامیون‌های یخچال‌دار و عدم وجود گارانتی مناسب برای آن را از دیگر مسائل این بخش برشمرد و افزود: «از آنجا که یخچال مدام در حال سرد و گرم شدن است و در معرض رطوبت قرار دارد، با دیگر بارگیرها فرق دارد و بسیار زود مستهلک می‌شود. در نتیجه ما نیازمند پشتوانه ساخت هستیم. در دو سال گذشته با حمایت وزارت جهاد کشاورزی و از طریق سازمان توسعه و تجارت مجوزی برای واردات ۲ هزار دستگاه یخچال با ۳ سال کارکرد اخذ شد. این پرونده تا دست معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت هم رفت اما از آن زمان تاکنون بدون نتیجه مانده است.» او افزود: «در سال‌های اخیر تعدادی یخچال که

■ میانگین عمر یخچال‌ها در ایران بین ۱۰ تا ۱۵ سال است، در حالی که عمر مفید این ناوگان معمولا ۵ تا ۶ سال است. حتی دارو هم نمی‌توانیم بیاوریم چون یخچال‌های ما استانداردهای اروپایی ندارند، بنابراین پلاسمای خون را هم ترک‌ها حمل می‌کنند. در حالی که اگر اجازه می‌دادند، ما هم می‌توانستیم همان یخچال را از خارج بخریم و این گونه بارها را حمل کنیم

■ یکی از مشکلات ما مساله وزن یخچال‌هاست. استاندارد وزنی در منطقه اروپا ۴۰ تن است. اگر وزن ماشین ما ۱۶ تن باشد، می‌توانیم ۲۴ تن بار حمل کنیم، اما اگر ۱۹ تن باشد، تنها می‌توان ۲۱ تن کالا حمل کرد. به علت قدیمی بودن تکنولوژی ساخت داخل، ما همیشه سه تن وزن اضافی با خود حمل می‌کنیم

باشد که تا زمان انجام کارهای اداری، کالاهای فاسدشدنی در آنجا نگهداری شود. حتی پیش آمده که بار ۱۵ روز در یخچال مانده چون سازمان‌ها از جمله سازمان دامپزشکی، حفظ نباتات و قرنطینه هر کدام دستورالعمل‌های خودشان را دارند و نمی‌توانند اجازه ورود هر کالایی را بدهند.»

این فعال بخش حمل‌ونقل بین‌المللی در خصوص بارهایی که معمولا با کامیون‌های یخچال‌دار حمل می‌شود و اقلام صادراتی و وارداتی به کشور گفت: «انواع محصولات کشاورزی و مواد غذایی از جمله محصولات دامی، خربزه، هندوانه، سبزی منجمد و انار به کشورهای دیگر صادر می‌شود. در عین حال، شکلات، محصولات دارویی، مواد اولیه کارخانجات و مواد غذایی نیز از سایر کشورها وارد ایران می‌شود. بیشتر صادرات به کشورهای اروپای مرکزی از جمله آلمان، ایتالیا و فرانسه صورت می‌گیرد. بذر سیب‌زمینی از هلند و آلمان توسط کانتینرهای یخچال‌دار به ایران وارد می‌شود. بذر سیب‌زمینی، خود سیب‌زمینی است و باید در دمای صفر درجه حمل شود؛ زیرا اگر دما زیر صفر برود؛ بذر یخ می‌زند و اگر دما بالای دو درجه بشود وقتی بار به مقصد برسد، داخل یخچال مزرعه‌ای از سیب‌زمینی خواهیم داشت!» او درباره فضای کسب و کار یخچال‌داران در کشور توضیح داد: «در هر حال هزینه‌های سربار به صاحب کالا و در نهایت به مصرف‌کننده نهایی تحمیل می‌شود که نتیجه آن وارد آمدن لطمه به واردات و صادرات کشور است. صاحبان بار از حمل و نقل گله می‌کنند. شاید از نظر قیمت حق با آنها نباشد اما از نظر کیفیت حق دارند. ما محصولات بسیاری داریم که به علت نداشتن وسیله مناسب حمل نمی‌توانیم آنها را صادر کنیم.»

عددیان اضافه کرد: «بازار آلمان یک بازار هدف برای تولید کنندگان میوه و تره‌بار است. فاصله آلمان از اسپانیا به عنوان تولید کننده حدود دو روز و از ترکیه سه روز است، این درحالی است که ارسال میوه و تره‌بار از ایران بین ۸ تا ۱۲ روز به طول می‌انجامد. بنابراین باید وسایل حمل به‌روز و مدرن باشد تا بتوانیم محصولات را سالم به مقصد برسانیم. میانگین عمر یخچال‌ها در ایران بین ۱۰ تا ۱۵ سال است؛ در حالی که عمر مفید آن معمولا ۵ تا ۶ سال است. دارو هم نمی‌توانیم

در انگلیس مستهلک و از آن جا به آلمان فرستاده شده بود، توسط شخصی خریداری و در ایران فروخته شد. این یخچال‌ها بلااستفاده بودند و به زحمت چند سال کار می‌کردند. آن زمان جلو واردات آن محصول مستهلک را نگرفتند؛ اما اکنون خرید یخچال‌های نو را نیز ممنوع کرده‌اند و سیستم ثبت سفارش وزارت صنعت، معدن و تجارت بسته است.»

عددیان علت این موضوع را اعمال نفوذ بعضی‌ها به بهانه حمایت از تولیدات داخل دانست و اظهار داشت: «این در حالی است که ما ساخت داخلی نداریم و تولیدکننده داخلی، تنها سازنده قوطی یخچال است و سازنده یخچال نیست. در عین حال، باید یخچال ساخت شرکت‌های اشمیتز (Schmitz)، یوتیلیتی و لمبرت را با تولیدات داخلی مقایسه کنند و ببینند آیا چیزی که در ایران تولید می‌شود، یک یخچال واقعی است! آیا در داخل توان نوسازی ۵۰۰ دستگاه را داریم؟ آیا داخلی‌ها می‌توانند قطعات مورد نیاز خود را در شرایط تحریم وارد کنند؟ فکر می‌کنم برای این که نوسازی مناسبی صورت بگیرد و بخش یخچال‌داران بتواند حرکتی بکند، حداقل به ۵۰۰ دستگاه جدید نیاز داریم، اما در داخل شاید تنها ظرفیت تولید ۱۵۰ دستگاه در سال وجود داشته باشد.»

مدیرعامل شرکت اسکان پروت پارس با بیان این که حمایت از تولید داخلی واجب است، اما راهش این نیست که به خریدار بگویند باید جنس داخلی بخرد، ابراز داشت: «باید به تولیدکننده بگویند جنسی را تولید کند که خریدار آن را به کالاهای مشابه آن ترجیح دهد. آن "تولیدکننده‌ای" که کالایی بی‌کیفیت تولید می‌کند به کشورش خیانت می‌کند؛ نه خریدار. خیانت‌کار کسی است که کالایی بنجل می‌سازد؛ چون مواد اولیه، انرژی و نیروی انسانی را مصرف می‌کند و در نهایت جنسش هم به درد نمی‌خورد.»

عددیان در پاسخ به این پرسش که با توجه به اهمیت سرعت در حمل کالای فاسدشدنی، در مرز یا گمرک با چه مشکلاتی روبرو هستید، اظهار داشت: «انباری برای کالاهای فاسدشدنی وجود ندارد. در نتیجه باید حمل به صورت یکسره صورت بگیرد. وقتی کامیون یخچال‌دار به گمرک می‌رسد، صاحب کالا از قبل باید کارها را انجام داده باشد یا سردخانه‌ای در اختیار داشته

■ اگر بخواهیم یک
کنشده تهیه کنیم، باید
۶۶۰ میلیون تومان بپردازیم
اما در آلمان به عنوان
یکی از توسعه یافته ترین
کشورهای اروپایی، بهترین
خودروی روز دنیا ۸۶
هزار یورو قیمت دارد
که اگر به صورت CKD
خریداری شود، ارزان تر
هم تمام می شود

بیاوریم چون یخچال‌های ما استانداردهای اروپایی را ندارند، به همین دلیل، پلاسمای خون را هم ترک‌ها حمل می‌کنند. این در حالی است که اگر اجازه می‌دادند ما هم می‌توانستیم همان یخچال را از خارج بخریم و اینگونه بارها را حمل کنیم.»

مدیرعامل شرکت «اسکان‌برودت پارس» درباره هزینه حمل یخچال‌دارهای ایرانی در مقایسه با سایر کشورهای منطقه گفت: «از آنجا که بازار رقابتی است و حمل و نقل تابع مسائل مختلفی قرار دارد، برای صاحب کالا تفاوت چندانی نمی‌کند که بارش را چه کسی حمل کند؛ زیرا قیمت حمل و نقل شناور و متغیر است. با این که هزینه‌های ما نسبت به دیگر کشورها بالاتر است، اما مجبوریم قیمت‌ها را به شکل رقابتی حفظ کنیم؛ چراکه در غیر این صورت بازار را از دست می‌دهیم.»

او افزود: «برخی از دوستان من دو سال پیش ۷۰۰ میلیون تومان سرمایه گذاشتند و کامیون خریداری کردند، اما طی این دو سال، شاید به زحمت ده سرویس به اروپا رفته و برگشته باشند، بنابراین نمی‌توانند کاهش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی کامیون خود را جبران کنند! امکان ندارد شخصی طی دو سال ۲۰۰ میلیون تومان در صنعت کار کرده باشد. اصلاً چنین چیزی در این مملکت محال است.»

عددیان ادامه داد: «هر روز به عقب می‌رویم و سهم بازار را هم از دست می‌دهیم. در نظر بگیرید ترک‌ها با حمایت دولت و بانک‌ها از کارخانه مرسدس بنز صد دستگاه کامیون به صورت

قسطی و با قیمت مناسب می‌خرند، اما در کشور ما بهره وام بانکی بسیار بالا است. به تازگی برای نوسازی ناوگان وام ۹ درصد می‌دهند اما کمترین بهره بانکی حدود ۲۴ درصد است و در شغل حمل و نقل بهره ۲۴ درصد معنا ندارد. ترک‌ها شرکت‌های بزرگ حمل و نقل دارند که مالک چندین دستگاه کامیون است. در نتیجه هزینه‌های ثابت پایین‌تری دارند و می‌توانند قیمت‌ها را پایین نگاه دارند و ما هم مجبوریم پا به پای آنها حرکت کنیم.»

وی در پایان با اشاره به تمام مشکلاتی که این صنف با آن روبه‌روست، ابراز داشت: «آن قدر مشکلات زیاد است که شرکت‌های حمل و نقلی تمایلی به خرید کامیون ندارند؛ به عنوان مثال قوانین مالیاتی بسیار دست و پاگیر است و اجازه نمی‌دهد که موسسات حقوقی و شرکت‌های حمل و نقل، کامیون خریداری کنند. وقتی شرکت کامیون داشته باشد باید همه چیز از جمله پول گازوییل، لاستیک، تعمیرات و راننده را در دفاتر وارد و سپس دریافتی‌ها را محاسبه کند و آخر سر هم وقتی که بخواهد کامیون را بفروشد؛ مالیاتی که از او گرفته می‌شود تقریباً برابر با قیمت کل ماشین است. به همین دلایل شرکت‌ها تمایلی به کامیون‌داری ندارند.»

عددیان ادامه می‌دهد: «مجموعه عواملی که بیان کردم توجه اقتصادی کار را پایین می‌آورد. همین موارد باعث شده که عمر ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور به حدود ۳۵ سال برسد و هنوز در کشور کامیون‌هایی با سوخت هر صد کیلومتر ۵۵ لیتر کار می‌کنند!»



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: +۹۷۱۴۳۳۶۹۹۹۴
نمابر: +۹۷۱۴۳۳۶۹۹۹۷

ایمیل: ali@unitedsea.ac
Wessam@unitedsea.ac
Marzieh@unitedsea.ac



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



ژان باتیست لوموئن، دبیر دولت فرانسه در امور اتحادیه اروپا، در ابتدای این دیدار با ابراز خرسندی از ملاقات دوباره با وزیر و مسوولان ارشد وزارت راه و شهرسازی، گفت: «در فضای حساس و شکننده موجود، فرانسه تعهد خود را به برجام اعلام می‌کند و آماده هر نوع همکاری است.»

لوموئن با اشاره به دیدار مرداد ماه خود با وزیر راه و شهرسازی کشورمان و مذاکره درخصوص نوسازی رادارها و تجهیزات فرودگاهی گفت: «در همین راستا وزیر اقتصاد فرانسه قصد اعطای تسهیلاتی به ایران را دارد و من نامه تسهیلات امضا شده آن را با خود آورده‌ام که شامل اعطای یک وام بین دولتی به ارزش ۷۰ میلیون دلار است.»

وی به موضوع تامین مالی پروژه‌های در دست مذاکره اشاره کرد و گفت: «فرانسه در حال چیدمان یکسری سازوکارها و ابزارهاست تا غیبت بانک‌های اروپایی و فرانسوی را جبران کند. اکنون در حال نهایی کردن این مهم هستیم و خرسندم اعلام کنم که ساختارهای آن تعیین شده است و امیدواریم در سال ۲۰۱۸ عملی شود.» به گفته این مقام فرانسوی این سازوکار شامل اعطای وام از سوی بانک دولتی سرمایه‌گذاری فرانسه و وام‌هایی از سوی خزانه‌داری فرانسه است.

دبیر دولت فرانسه در امور اتحادیه اروپا و امور خارجه این کشور ادامه داد: «برای شروع، تعهد کامل مقامات فرانسوی را اعلام می‌کنم و حامل این پیام هستم که پاریس برای پیشبرد تمام پروژه‌های ریلی، هوایی و بندری آماده است.» ژان باتیست لوموئن خبر داد که خانم بورن، وزیر حمل‌ونقل فرانسه نیز در ماه اکتبر میلادی مصادف با مهرماه به ایران سفر می‌کند.

او درخصوص مذاکرات هوایی بین دو کشور نیز توضیح داد: «در مورد ایرباس و ای‌تی‌آر منتظر تایید نهایی توافق هستیم و درخصوص تحویل بقیه ایرباس‌ها هم منتظر پرداخت سایر پیش‌پرداخت‌ها هستیم.» وزیر راه و شهرسازی کشورمان نیز با بیان اینکه در آستانه تفاهمی مشخص با دولت فرانسه بر سر تامین مالی پروژه‌ها هستیم، گفت: «اعطای تسهیلات ۷۰ میلیون یورویی پاریس به تهران، شروع دوره جدیدی از جهت اعطای اعتبارات مالی بین فرانسه و ایران است.»

عباس آخوندی، به تشریح پروژه‌های عمرانی اولویت دار ایران پرداخت و از حوزه هوایی به عنوان نخستین اولویت نوسازی خبر داد: «در حوزه هوایی اعم از فرودگاه، هواپیمای موتور و همه فعالیت‌های مرتبط با صنعت هوانوردی به دنبال نوسازی و ارتقای سیستم‌ها هستیم؛ حوزه دوم که به شدت برای ما مهم است، بحث ریل است. ما بسیار علاقه‌مند هستیم با دولت فرانسه در مورد چند پروژه مشخص به تفاهم برسیم و اعلام حمایت دولت فرانسه را از این پروژه‌ها داشته باشیم.»

آخوندی حمل و نقل حومه‌ای اطراف تهران و هم‌چنین ریل پایه‌کردن بندر امام خمینی و شهید رجایی را از جمله پروژه‌های مشخصی دانست که می‌توان با کمک فرانسه آغاز کرد و افزود: «برقی کردن برخی محورهای مهم شبکه حمل ایران و هم‌چنین راه آهن تهران- تبریز نیز دیگر پروژه مهمی است که علاقه داریم از جهت پشتیبانی مالی با دولت فرانسه در این باره مذاکرات مشخصی را داشته باشیم.»

وی هم‌چنین به موضوع نوسازی ناوگان جاده‌ای ایران اشاره کرد و افزود: «مشخصا به دنبال نوسازی ۶۵ هزار کامیون ایرانی هستیم، عمر این کامیون‌ها بالای ۲۵ سال است و دو برابر معمول، گازوئیل مصرف می‌کنند و ایجاد آلودگی بسیار گسترده‌ای دارند. برای ۱۷ هزار کامیون قرارداد نوسازی داریم و علاقه‌مندیم از سیستم‌های بین‌المللی برای این مهم کمک بگیریم.»

آخوندی گفت: «در حوزه لجستیک فکر می‌کنیم که شرکت‌های اروپایی باید در ایران تاسیسات لجستیکی داشته باشند، اگر شرکت‌های اروپایی از قبیل ایرباس و توتال می‌خواهند به بازار منطقه راه پیدا کنند نیازمند انبارهای بزرگ لجستیکی هستند؛ این درحالی است که در حال حاضر شرکت‌های بزرگ اروپایی در ایران دپوی انبار خوبی ندارند و ما علاقه‌مندیم امتیازاتی را در بنادر و مناطق آزاد و حتی در شهر فرودگاهی امام برای دپوی تاسیسات لجستیکی به شما بدهیم.»

وزیر راه و شهرسازی در تکمیل چرایی پیشنهاد خود گفت: «این تصمیم از یک طرف علامتی است به بازار ایران که ورود اروپایی‌ها به ایران موقت نیست و فقط قصد فروش ندارند بلکه قصد اصلی، پشتیبانی است و حضورشان حضور بلندمدتی است.»

وام ۷۰ میلیون دلاری فرانسه برای نوسازی ناوگان

دبیر دولت فرانسه در امور اتحادیه اروپا و امور خارجه این کشور، در دیدار با وزیر راه و شهرسازی ایران، از تعهد پاریس به برجام و همکاری برای پیشبرد تمام پروژه‌های حمل‌ونقلی خبر داد و اعلام کرد: «در همین راستا وزیر اقتصاد فرانسه قصد اعطای تسهیلات به ایران را دارد و من نامه تسهیلات امضا شده آن را با خود آورده‌ام که شامل اعطای یک وام بین دولتی به ارزش ۷۰ میلیون دلار است.»



حمل و نقل کشور با مشکلات و مصائب مختلفی دست و پنجه نرم می‌کند که از جمله آنها می‌توان به فرسودگی ناوگان و تغییر مکرر قوانین و مقررات اشاره کرد. در این بین حمل و نقل بین‌المللی و به خصوص ترانزیت سوخت کشور با مشکلات پیچیده‌ای دست به گریبان شده که نتیجه آن کاهش درآمد ارزی کشور و از دست دادن بازار رقابت به سود کشوری مانند ترکیه است.

در خصوص دلایل از دست رفتن این بازار، با بهرام دلاوری مدیرعامل شرکت دالاهو ترابر و رییس کارگروه ترانزیت فرآورده‌های نفتی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران به گفت‌وگو نشستیم. او پیش از هر چیز از لابی‌گری دلالان نفتی گلایه داشت. قرار بود در این جلسه مدیران چندین شرکت دیگر هم که در زمینه ترانزیت سوخت فعال هستند و به شکل‌های مختلف فعالیت آنها به تعطیلی کشیده شده، حضور داشته باشند که برخی از آنها سرخورده و ناامید از آینده در این نشست شرکت نکردند. در این بین، مسعود خیرخواه مدیرعامل شرکت آهو پاره گفت‌وگوی تلفنی کوتاهی با ما داشت و سعید صیادی مدیرعامل شرکت شاهوتراپر پارس، خود را در میانه‌های گفت‌وگو به ما رساند تا درددل کند.

پای صحبت ترانزیت‌کنندگان سوخت

رضایت دلالان و گوشه‌نشینی فعالان اقتصادی



■ **دلاوری: صاحبان کالا، دیگر کشور ما را مسیر امن و مقرون به صرفه‌ای برای ترانزیت بار نمی‌دانند. مسیر امن نمی‌دانند چون هر روز قوانین در کشور ما در حال تغییر است. مقرون به صرفه نمی‌دانند چون هزینه‌های مالی و مدت زمان تشریفات مربوط به ترانزیت از طرف سازمان‌های متعدد متولی به صورت تصاعدی به متصدیان حمل‌تحمیل شده است**

حمل بین‌المللی که در زمینه ترانزیت سوخت پیش از این فعال بودند، خالی بماند. منظور من فقط طرح مشکلاتی از جمله عدم رعایت عدالت در توزیع بار، انتظار طولانی مدت برای دریافت بار، عدم پرداخت به موقع کرایه، ارائه بار بنادر کشور به رانندگان بومی و موارد مشابه نیست؛ مشکلات بزرگ‌تر، تباری دلالت با برخی کارکنان دولتی است که موجب شده بار تنها توسط شرکت یا اشخاصی حمل شود که دلالت مشخص می‌کنند و برای افرادی که اهل باج دادن نیستند ایجاد مشکل شود. این بده‌بستان‌های مالی که اصولاً در تضاد با منافع ملی نیز هست، هم درآمدهای واقعی دولت را کاهش و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد و هم مشکلات زیادی را برای فعالان اقتصادی به خصوص فعالان حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی سوخت که به صورت قانونی در کشور فعال هستند به وجود آورده است. دلالت به جای این

■ **سیدبهرام دلاوری: شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با اخذ پروانه و شروع فعالیت، در مقابل دولت، صاحبان کالا و رانندگان، مسئولیت‌های سنگین قانونی دارند و به دولت مالیات می‌پردازند، اما کسی به مشکلات ما اهمیت نمی‌دهد. با کاهش پلکانی و چشمگیر قیمت جهانی نفت در سال ۱۳۹۲ و افزایش تعرفه‌هایی که دولت به شکل‌های مختلف از رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل می‌گیرد و تداوم رکود در صنایع کشور، ناوگان حمل‌ونقل سوخت کشور با کاهش عرضه بار مواجه شده و این کاهش عرضه و مازاد ناوگان حمل، رقابتی ناسالم را در این حوزه به وجود آورده است؛ رقابتی که دلالت به صورت مافیایی و متمرکز، آن را فرصت مناسبی تشخیص داده و با پرداخت رشوه‌های کلان و ایجاد ناامنی، شرایطی را رقم زده‌اند که بهترین ماهی را از برکه کوچک عرضه و توزیع بار صید کنند و دست رانندگان و شرکت‌های**





■ بهرام دلاوری: از نظر آماری، بزرگ‌ترین مرز سوختی کشور پرویز خان در منطقه قصر شیرین است، اما آن قدر در این مرز دلال وجود دارد و ارتباطات خاصی به هم زده‌اند که اجازه نمی‌دهند یک فعال رسمی اقتصادی مانند شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی که دارای پروانه و مجوز فعالیت است، کار کند

از طرف گمرک و سایر سازمان‌های متعدد متولی به صورت تصاعدی به فعالان ترانزیت و متصدیان حمل‌تحمیل شده است. به عنوان مثال، امروز می‌گویند میوه می‌تواند از کشور عبور کند؛ فردا با صدور یخسنامه‌های خلق‌الساعه و بدون انجام تحقیقات مقدماتی لازم در بازار می‌گویند نمی‌تواند؛ امروز می‌گویند می‌تواند ترانزیت سوخت را انجام بدهید، فردا ممانعت می‌کنند. امروز می‌گویند گازوییل حمل شود، فردا اعلام می‌کنند فقط چند شرکت خاص اجازه دارند.

دلالاتی هم که به خصوص در مرز پرویز خان که بزرگ‌ترین بندر خشک و مرز زمینی فعلی عبور مواد نفتی در کشور است فعالیت می‌کنند، فارغ از همه این ماجرا و هیاهو، مزید بر عللی شده‌اند که بر شمرديم.

از نظر آماری بزرگ‌ترین مرز سوختی کشور پرویز خان است که در منطقه قصر شیرین قرار دارد. آن قدر در این مرز دلال وجود دارد و ارتباطات خاصی به هم زده‌اند که اجازه نمی‌دهند یک فعال رسمی اقتصادی مانند شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی که دارای پروانه و مجوز است، مالیات می‌پردازد و نیرو استخدام کرده، فعالیت کند. این دلالات برای همه شناخته شده هستند، همه مسئولان دولتی و فعالان بخش خصوصی آنها را می‌شناسند. دلالات شرکت‌های حمل‌ونقلی را انتخاب می‌کنند و با زدوبند، بار را به این شرکت یا آن شرکت حمل می‌سپارند.

برخی از صاحبان مواد نفتی خارجی هم که محمولات آنها از مسیر ایران ترانزیت می‌شود، در داخل کشور رأساً شرکت حمل‌ونقل تاسیس کرده‌اند و تصمیم گرفته‌اند بار از ابتدا تا انتها توسط خودشان جابه‌جا شود. حتی قصد دارند مخازن سوخت در کشور راه‌اندازی کنند. به این ترتیب، فعالان حمل‌ونقل کشور مجالی برای فعالیت پیدا نمی‌کنند و در عوض، برای کامیون‌های عراقی کار ایجاد می‌شود. در چنین شرایطی شرکت‌ها هم برای این که در روند کارشان مشکل پیش نیاید به ناچار با دلالات همکاری می‌کنند.

در حال حاضر شرایطی به وجود آمده که برخی افراد سودجو می‌گویند اگر درآمدی باید نصف کنی (یا حتی بیشتر) و اگر تسلیم این تهدیدات نشوی، مجبور به تعطیل کردن

کار هستی. در نتیجه یا باید کنار بکشیم یا از خود آنها باشیم تا بتوانیم کار کنیم. تا سال ۱۳۹۲ بیشترین حجم از ترانزیت کشور را سوخت تشکیل می‌داد، اما امروز... اگر لازم باشد من این حقایق را در هر کجا که لازم باشد می‌گویم و توضیح می‌دهم که چگونه چند دلال در مرز در کار ترانزیت سوخت ایجاد اختلال کرده‌اند.

یکی دیگر از مشکلاتی که با آن روبه‌رو هستیم، نبود هماهنگی و همخوانی مناسب میان گمرک، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و هنگ مرزی نیروی انتظامی است، به صورتی که گمرک برای مستندات این گونه سازمان‌های متولی هیچ‌گونه وقعی نمی‌گذارند. از سوی دیگر توزیع نامتوازن بار میان رانندگان از دیگر مشکلات این صنف است.

فعالیت سالم اقتصادی در کشور ما مثل یک فرزند نامشروع شده است؛ یعنی کسی را که قصد دارد فعالیت اقتصادی سالم انجام دهد، هیچ‌کس قبول ندارد. در حالی که باید این فرمایش مقام معظم رهبری را نصب‌العین خود قرار دهند که: «تصور نشود که مبارزه با مفاسد اقتصادی موجب می‌شود شاهد مشارکت و سرمایه‌گذاری کمتر مردم باشیم؛ چون اکثر کسانی که می‌خواهند وارد میدان اقتصادی شوند، اهل کار سالم هستند.»

متأسفانه در کشور ما به جای حمایت از تولید خدمات که منجر به افزایش ثروت ملی می‌شود با تاسیس سازمان‌های مختلف و موازی به عنوان متولی اصناف، موجب افزایش آمار اشتغال کاذب و فاقد بهره‌وری لازم در هر دو بخش دولتی و خصوصی شده‌اند؛ تا آنجا که برای جلوگیری از قاچاق کالا با قوانین حاکم مختلف و مجریان متفاوتی مواجه هستیم.

به عنوان مثال، چرا باید برای ناوگان خارجی که بعضاً فاقد مدارک بین‌المللی لازم نظیر گواهینامه رانندگی و دفترچه مالکیت خودرو و یا پلاک ترانزیت معتبر هستند (حتی گاهی در هر سرویس با یک پلاک متفاوت وارد کشور می‌شوند) بدون نظارت سازمان‌های متولی، به راحتی اجازه فعالیت و عبور از کشور صادر شود؟!

حتی در برخی موارد، کامیون‌های خارجی در حال تردد در داخل، دارای حداقل استانداردها جهت حمل مواد نفتی هم نیستند. آن وقت راننده کامیون ایرانی، علاوه بر داشتن کلیه

که بر سازوکار تولید کالا و خدمات و چرخش چرخ‌های تولید متکی باشند به رانت و رشوه متکی هستند.

ترانزیت جاده‌ای سوخت نسبت به سال‌های گذشته افت بسیار شدیدی پیدا کرده که چند عامل باعث این کاهش بوده است: عامل اول این است که صاحبان کالا، دیگر کشور ما را مسیر امن و مقرون به صرفه‌ای برای ترانزیت بار نمی‌دانند. مسیر امن نمی‌دانند چون هر روز قوانین در کشور ما در حال تغییر است. مقرون به صرفه نمی‌دانند چون هزینه‌های مالی و مدت‌زمان تشریفات مربوط به ترانزیت



■ **سعید صیادی: بعد از این که قیمت سوخت کاهش یافت، به جای این که دولت برای ترانزیت آن تسهیلات قائل شود، هزینه‌های مرزی، تن کیلومتر، قیمت گازوییل، هزینه پلمپ، هزینه ایکس‌ری و هزینه بنادر را افزایش داد. آیا باری که در عراق ۶۰۰ دلار ارزش دارد و در ایران ۱۰۰ دلار، پلمپ می‌خواهد که هزینه پلمپ می‌گیرند؟!**

من کار پرتحرک و زیبایی بود، اما با این مشکلات از کار متنفر شده‌ام. باید سرمان بالا باشد و به قول قدیمی‌ها زمین زیر پایمان بلرزد، اما الان این ما هستیم که می‌لرزیم. از سال ۱۳۸۶ شرکت «آهوپا راه» تعطیل شده است، اما می‌ترسم ۶۰ میلیون سرمایه‌گذاری کنم و شرکت را مجدداً راه بیندازم، مبدا دست آخر بگویند که اعلام وصول انجام نشده است و باز متحمل زیان شوم. زمانی با شرکت «ارس کیهان» ۲۰۰۰ ماشین کاپوتاژ می‌کردم اما دو مرتبه بار کامیونم را دزدیدند. در نتیجه به خاک سیاه نشستم. خدا به همه ما صبر دهد.

ارزش ندارد، پلمپ می‌خواهد که هزینه پلمپ می‌گیرند و آیا قاچاق معکوس داریم؟!

همسایگان عراقی ما علاقه دارند به جای ترک‌ها با ایرانی‌ها کار کنند، اما آن‌قدر در قوانین و مقررات تغییرات ایجاد می‌کنیم و هزینه می‌تراشیم که برای تجار منطقه، صرفه اقتصادی ندارد که بار خود را از طریق ایران ترانزیت کنند. در نتیجه بار ترانزیت از مسیر ایران به سمت کشورهای دیگر سوق داده شده و برای ناوگان خارجی در آمد ایجاد می‌شود.

من با یک پروانه ۱۵۰ هزار تومانی برای ۲۳۰ نفر شغل ایجاد کرده بودم و مالیاتم را هم پرداخت می‌کردم، اما الان مجبور شده‌ام بخش اعظم نیروهایم را تعدیل کنم. من شخصی را می‌شناسم که در شرکت‌های سوختی در باشماق کار می‌کرد، اما در حال حاضر، خودش و دخترش کوله‌بر شده‌اند.

دلالت‌ها به دلیل جذابیت کسب درآمد بدون پرداخت مالیات و هزینه‌های جاری، تعیین‌کننده شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی برای حمل محمولات ترانزیت شده‌اند. اگر زورشان برسد از طریق قانونی، اگر نرسد با روش‌ها و ایجاد مشکلات دیگر. آنها تعیین می‌کنند که بار چگونه حمل شود و سود آن به جای این که نصیب شرکت‌های حمل‌ونقل و در نتیجه موجب اشتغال و کارآفرینی شود، به جیب آن‌ها سرازیر می‌شود. از هر کامیون ۵۰ تا ۱۰۰ دلار می‌گیرند تا محموله‌ها را به طرق مختلف با توجه به کثرت شرکت‌های حمل‌ونقل و عدم تخصص دلالتان در امور حمل‌ونقل، وارد کشور و در نهایت از کشور ترانزیت کنند و در نهایت می‌گویند اگر رشوه و بجا ندهید، نمی‌گذاریم کار کنید. بالا بودن تعرفه گمرکی و قوانین مشابه و موازی نیز در مورد قاچاق کالا مزید بر علت شده؛ در حالی اگر تعرفه کاهش پیدا کند دیگر شرایط برای دلالتان و قاچاقچیان مقرون به صرفه نخواهد بود.

■ **منصور خیرخواه:** به عقیده من، مشکل اصلی متوجه فعالان حمل‌ونقلی است، چون به هر طرف که چارچوب می‌گذارند حرکت می‌کنند. متأسفانه فعالان حمل‌ونقل که به صورت قانونی کار می‌کنند با هم متحد نیستند. ضمن این که تمام تقصیر و تعهد طبق ماده ۱۳۲ به عهده شرکت حمل‌ونقلی است. حمل‌ونقل به نظر

مدارک قانونی جهت تردد در داخل کشور، باید با مقررات بین‌المللی هم که بعضاً به صورت سلیقه‌ای در کشورهای همسایه اعمال می‌شود انطباق داشته باشد تا امکان فعالیت پیدا کند. قوانین موضوعه مصوب می‌گویند سازمان‌های متولی حمل‌ونقل در کشور وظیفه دارند کنترل‌های لازم را بدون تبعیض بین ناوگان ایرانی و خارجی انجام بدهند، اما برای ناوگان ایرانی هزاران مشکل - از مهیا نبودن زیرساخت‌های لازم سخت‌افزاری و نرم‌افزاری گرفته تا گرفتاری‌های دیگر روزمره در طول مسیر ترانزیت - باعث می‌شود فعالیت در یک شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی در ایران صرفه نداشته باشد و در نتیجه شاهد بازار مکاره دلالتی در بازار امروز حمل‌ونقل کشور باشیم.

متصدی حمل‌ونقل بین‌المللی در ایران تروریست اقتصادی نیست، بلکه یک فعال اقتصادی است. چرا باید شرکتی را که برای ده‌ها نفر اشتغالزایی کرده و حقوق، مالیات و بیمه کارکنان خود را می‌پرداخته، به وضعیتی برسانند که با تعدیل نیرو و با حداقل پرسنل، هر روز افتان‌وخیزان نگران ادامه فعالیت خود باشند. شوربختانه امروزه یک مدیرعامل در شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی صرف‌نظر از سنگینی بار مسئولیت‌های قانونی داخلی و مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی، باید هر لحظه هراسان این باشد که با اعمال نفوذ دلالتان، از یک سازمان برای توقیف، حبس یا جریمه گناه ناکرده به او مراجعه شود. طبعاً امنیت شغلی و سرمایه این فعالیت صنفی با خطر نابودی مواجه شده است.

حقیقت تلخ این است که بیکاری در جامعه صنفی ما موج می‌زند. این مسائل فقط درد دل من نیست، درد دل شرکت‌های حمل‌ونقل بسیاری است. از بین شرکت‌های فعال حمل‌ونقل حدود ۳۰۰ شرکت، مشکلاتی مشابه دارند.

■ **سعید صیادی:** وقتی سوخت گران بود، ترانزیت صرفه اقتصادی داشت و هر تریلی که وارد کشور می‌شد، چند صد دلار ارزآوری مستقیم از بابت درآمدهای دولت به ارمغان می‌آورد، ضمن اینکه کرایه حملی بین ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار به رانندگان پرداخت می‌شد، اما بعد از این که قیمت سوخت کاهش یافت، به جای این که دولت برای ترانزیت تخفیف قائل شود، هزینه‌های مرزی، تن کیلومتر، قیمت گازوییل، هزینه پلمپ، هزینه ایکس‌ری و هزینه بنادر را افزایش داد. آیا باری که در عراق ۶۰۰ دلار ارزش دارد و در ایران ۱۰۰ دلار هم



ترابران: بیش از دو سال به همراه شرکت رولندبرگر روی طرح تحول کار کرده‌اید، برایمان از نتایج این مطالعات بگویید؟

■ قرار بود پروژه رولندبرگر شش ماهه به نتیجه برسد اما با چندین ماه تاخیر، اواخر خرداد ماه ۱۳۹۶ به نتیجه رسید. رولندبرگر گزارش اولیه خود را به ما ارائه کرد اما تا اواخر مهر ماه باید گزارش نهایی آماده شود تا بتوانیم آن را به تایید وزیر برسانیم.

گزارش اولیه چندی پیش در جلسه‌ای با حضور کمیته راهبری پروژه، هیات مدیره راه‌آهن و شورای معاونان، برای وزیر راه و شهرسازی تشریح شد و مورد تایید نیز قرار گرفت. قرار است بعد از تایید نهایی وزیر راه، این طرح در جلسه هیات دولت تصویب و به کمیسیون عمران مجلس ارائه شود تا در نهایت با تصویب نمایندگان مجلس و تغییر در اساسنامه راه‌آهن تحول بنیادین ریلی آغاز شود. شرکت رولندبرگر قرار بود در دو بخش، یعنی ساختار نوین ریلی و استراتژی کار کند.

طرح ساختار نوین صنعت ریلی که توسط رولندبرگر ارائه شده، بسیار مفصل است و ما از نتیجه آن راضی هستیم. فکر می‌کنم پیشنهادی که ارائه کرده‌اند تحول بنیادینی در ساختار صنعت ریلی ایجاد کند.

رویکرد ما در تحول بنیادین Middle-Out است یعنی فقط از استراتژی و ساختار برای ایجاد تحول شروع نمی‌کنیم، بلکه سرویس‌های ریلی را هم مدرن می‌کنیم که این کار توسط شرکت DBI آلمان انجام خواهد شد. در حال حاضر، پروژه اول را تمام کرده و نتایجش را به دست آورده‌ایم و پروژه دوم نیز شروع شده است. یازده نفر از شرکت DBI آلمان برای چندین هفته در ایران مستقر بودند و مطالعات مفصلی را انجام داده‌اند.

ترابران: جزئیات طرح رولندبرگر چیست؟

■ صنعت ریلی سه لایه اصلی دارد. لایه سیاست‌گذاری؛ لایه تنظیم مقررات و اعمال حاکمیت و لایه عملیات که در حال حاضر، هر سه مورد به صورت متمرکز در شرکت راه‌آهن انجام می‌گیرد، اما رولند برگر پیشنهاد داده که این سه لایه از هم جدا شود.

در کشورهای پیشرفته این سه لایه در سه سازمان مستقل ولی با روابط کاملاً تعریف شده و هماهنگ عمل می‌کنند؛ بخش سیاست‌گذاری

برنامه‌ریزی برای تاسیس هلدینگ کمپانی دولتی توسط شرکت راه‌آهن

زنگ خطری برای بخش خصوصی؟

پویا مهرابی

بیش از ۱۲ سال از آغاز خصوصی‌سازی در صنعت ریلی می‌گذرد، اما طی این سال‌ها بسیاری از اهداف و برنامه‌های سند و برنامه‌های توسعه‌ای محقق نشده است. حدود دو سال پیش، این موضوع زنگ خطر را برای مدیرعامل وقت شرکت راه‌آهن به صدا درآورد و باعث شد طرح تغییر و تحول در ساختار شرکت راه‌آهن کلید بخورد. در نتیجه از شرکت رولندبرگر آلمان دعوت شد برای بهبود و تغییر زیرساخت شرکت راه‌آهن برنامه‌ریزی کرده و طرحی ارائه کند.

مطلع شدیم که این گزارش اواخر شهریور ماه آماده شده و براساس آن قرار است تغییراتی در اساسنامه و زیرساخت شرکت راه‌آهن ایجاد شود. این تغییرات در سه لایه حاکمیتی، رگولاتوری و هلدینگ کمپانی صورت خواهد گرفت و قطعا بحث‌ها و مخالفت‌های زیادی در پی خواهد داشت. پیش‌تر به طور مشروح با دکتر جعفر محمودی، مدیر طرح تحول سازمانی راه‌آهن درباره ضرورت‌های تغییر ساختاری گفت‌گو کرده بودیم. این بار از او خواستیم تا درباره جزئیات طرح پیشنهادی شرکت آلمانی برایمان بگوید.

■ مدیر طرح تحول
سازمانی راه‌آهن: پیشنهاد
رولندبرگر این است که
زیر نظر معاونت حمل و نقل،
واحدی ایجاد شود که
مسئول سیاست‌گذاری
کلان ریلی کشور و
تدوین استراتژی باشد.
البته این واحد باید
کوچک، چابک و پاسخگو
در مقابل وزارتخانه،
سازمان مدیریت و مجلس
باشد. پیش‌بینی می‌شود
این دفتر حدود ۱۵ تا ۲۰
نفر نیرو داشته باشد

■ دکتر محمودی: پس
از ابلاغ این قانون،
راه‌آهن باید با قراردادهایی
که منعقد می‌کند کسب
درآمد داشته باشد.
این موارد شامل حق
دسترسی، حق ایستگاهی
و اجاره لکوموتیو و غیره
خواهد بود تا راه‌آهن
خودکفا شود

شرکت رولندبرگر ساختار و شرح وظایف هر
کدام را با جزئیات تشریح کرده است.
این هلدینگ کمپانی از سازمان مدیریت بودجه
نمی‌گیرد. وزارتخانه سیاست‌گذاری خواهد کرد
که چقدر به خطوط جدید نیاز است، به کجاها
باید این خطوط کشیده شود و راه‌آهن بعد
از برآورد هزینه، در قالب قرارداد تجاری کار
احداث را شروع می‌کند.

وزارتخانه می‌تواند مناقصه برگزار کند تا بخش
خصوصی هم حضور داشته باشد. البته در همه
کشورهای دنیا زیرساخت‌ها را به شرکت‌های
بزرگ واگذار می‌کنند، اما برای حمل و نقل بار
و مسافر مناقصه برگزار می‌شود.

وزارتخانه چون تحت فشار بودجه است، دنبال
شرکتی است که با هزینه کمتری حمل و نقل را
انجام می‌دهد. حال چه کسی بر این بازار نظارت
می‌کند تا تقسیم کار عادلانه باشد و کسی از قوانین
تخلف نکند؟ این وظیفه قسمت رگولاتوری است.
رگولاتوری نظارت می‌کند هلدینگ کمپانی نسبت
به بخش خصوصی و بخش خصوصی نسبت
به یکدیگر قوانین «رقابت» را رعایت کنند. اسناد
مناقصه را رگولاتوری تنظیم می‌کند و وقتی برنده
مشخص شد شرایط را تعیین و بر کار نظارت
می‌کند تا کاملاً به شرایط قرارداد عمل شود.

ترابران: آیا درباره این سه لایه با بخش
خصوصی مذاکراتی انجام داده‌اید؟ با ساختار
جدید و به‌خصوص هلدینگ کمپانی موافق
بودند؟ چون این هلدینگ رقیب جدی برای
بخش خصوصی خواهد شد.

■ بله، جلساتی را با بخش خصوصی برگزار
کردیم. تقریباً کسی با ایجاد نهاد رگولاتوری
مخالف نبود یا در وزارتخانه با ایجاد نهاد
برنامه‌ریز مخالف نبودند. کسی هم با اداره
شبکه، ایستگاه‌ها و باراندازها توسط شرکت
راه‌آهن و همچنین تعمیر و نگهداری تمامی
خطوط و لکوموتیوها مخالف نبود. مخالفت‌ها در
خصوص یک بخش و آن تشکیل شرکت برای
حمل بار و مسافر بود، اما باید توجه داشت
همین الان ۷۵ درصد لکوموتیوها کشور در اختیار
راه‌آهن است. مگر می‌توان منکر این موضوع
شد و آن را نادیده گرفت.

ترابران: مگر طبق آیین‌نامه دسترسی آزاد به
شبکه ریلی نباید لکوموتیوها هم مثل ناوگان
باری و مسافری واگذار می‌شدند؟

باید در وزارت راه و شهرسازی صورت بگیرد،
فعالاً اگرچه به ظاهر وزارت راه و شهرسازی نیز
متولی سیاست‌گذاری است، اما واحد سازمانی
تخصیص‌یافته برای این کار ندارد.

در واقع در شرایط فعلی، راه‌آهن سیاست‌گذاری
و سپس از وزیر درخواست تصویب می‌کند.
پیشنهاد رولندبرگر این است که در وزارتخانه و
زیر نظر معاونت حمل و نقل، واحدی ایجاد شود
که مسئول سیاست‌گذاری کلان ریلی کشور
باشد. او متولی سیاست‌گذاری و تدوین استراتژی
خواهد بود. البته این واحد باید کوچک، چابک،
پاسخگو و مسئول در مقابل وزارتخانه، سازمان
مدیریت و مجلس باشد. پیش‌بینی می‌شود این
دفتر بین ۱۵ تا ۲۰ نفر نیرو داشته باشد.

در بخش دوم باید نهاد تنظیم مقررات یا همان
رگولاتوری مستقل از راه‌آهن زیر نظر وزارتخانه
تشکیل شود تا تمامی وظایف حاکمیتی
قابل توجه از راه‌آهن منفک شده و به آن نهاد
رگولاتوری سپرده شود. این نهاد، ارتباط یکسانی
با تمام اپراتورهای حمل و نقلی خواهد داشت و
تفاوتی بین راه‌آهن با دیگر شرکت‌های بخش
خصوصی قائل نخواهد شد. برآورد می‌شود این
نهاد به ۱۵۰ تا ۲۰۰ نفر نیرو نیاز داشته باشد.

بخش سوم، عملیات در زمینه حمل و نقل ریلی
است. در این حوزه راه‌آهن و شرکت‌های
خصوصی ایفای نقش خواهند کرد. در نتیجه
شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به
شرکتی تجاری تبدیل می‌شود که عملیات
حمل و نقل انجام می‌دهد.

تجربه جهانی نشان داده است که راه‌آهن باید
شرکتی تجاری در قالب یک هلدینگ متشکل
از شش شرکت دیگر فعالیت کند. هر کدام
از این شرکت‌ها مستقل بوده و درآمد- هزینه
جداگانه دارند و توسط هلدینگ اداره می‌شوند.
این هلدینگ کمپانی از دولت بودجه نمی‌گیرد
و مانند یک شرکت خصوصی است و وظیفه
تکلیفی خاصی نسبت به دولت جز در مورد
«شبکه ریلی» نخواهد داشت. شبکه راه‌آهن زیر
نظر این هلدینگ باقی می‌ماند و مسئولیت کل
شبکه از طرف دولت به عهده این هلدینگ
است تا اعمال حاکمیت کنند.

قسمت باری، مسافری، لکوموتیو، بازرگانی،
بازاریابی، ایستگاه‌ها، تعمیرات و ... توسط
شرکت‌های مستقل انجام خواهد گرفت که

■ **تجربه جهانی نشان داده که راه آهن باید شرکتی تجاری در قالب یک هلدینگ متشکل از شش شرکت دیگر فعالیت کند. هر کدام از این شرکتها مستقل بوده و درآمد- هزینه جداگانه دارند و توسط هلدینگ اداره می شوند این هلدینگ کمپانی از دولت بودجه نمی گیرد و وظیفه تکلیفی خاصی نسبت به دولت جز در مورد «شبکه ریلی» نخواهد داشت**

■ **کسی با اداره شبکه، ایستگاهها و باراندازها توسط راه آهن و همچنین تعمیر و نگهداری تمامی خطوط و لکوموتیوها مخالف نیست. مخالفتها در خصوص تشکیل شرکت برای حمل بار و مسافر است، اما باید توجه داشت همین الان ۷۵ درصد لکوموتیوها کشور در اختیار راه آهن است**

■ **به هر دلیل تاکنون واگذار نشده است و من شرایط موجود را می سنجم. بالاخره شرکت راه آهن باید از این لکوموتیوها نگهداری کند. علی رغم آنکه ما به اندازه آلمانی ها به بخش خصوصی بها نمی دهیم و بخش خصوصی ما نیز به قدرت بخش خصوصی کشور آلمان نیست. از آنجا که رولندبرگر ساختار صنعت**

ریلی ۲۰ کشور را طراحی کرده است، این شرکت توصیه می کند اگر به دنبال کارایی صنعت ریلی هستیم، باید راه آهن مادر وارد حوزه حمل و نقل بار و مسافر شوند تا بخش خصوصی مجبور به بالا بردن کارایی خود شود. بحث این است که اگر راه آهن سرمایه گذاری انجام ندهد و به عنوان رقیب بخش خصوصی وارد میدان نشود درجا خواهیم زد. به علت هزینه های سنگین سرمایه گذاری در صنعت ریلی، ورود به این صنعت برای دیگران راحت نیست؛ در نتیجه ۵ یا ۶ شرکت جمع می شوند و به توافق می رسند تا بازار را بین خودشان تقسیم کنند و با پایین نگه داشتن سطح تکنولوژی و بدون هیچ سرمایه گذاری جدید بدون چالش و رقابت، بازار را در اختیار می گیرند.

شما بررسی کنید و ببینید طی ۱۲ سال گذشته که از خصوصی سازی در این صنعت گذشته است، چقدر نوآوری کرده اند یا چقدر سرمایه گذاری جدید صورت گرفته است. طی این سالها حجم بازار حمل و نقل ریلی در بخش بار و مسافر کاهش یافته و صرفا درجا زده ایم. از نظر من میزان کارایی است که باعث سودآوری یا زیان دهی می شود.

البته ممکن است بخش خصوصی ادعا کند راه آهن مدام کارها را دیکته می کند و فضای محدودی برای افزایش راندمان باقی می گذارد و عملا جایی برای ابتکار و نوآوری بخش خصوصی باقی نگذاشته است. به همین دلیل رگولاتور موظف است دست و پای بخش خصوصی را باز کند تا بتواند کارایی خود را افزایش دهد. هلدینگ کمپانی باید از بازار راکد جلوگیری کند و بخش خصوصی بداند اگر سرمایه گذاری نکنند و کارایی خود را افزایش ندهد و به اقتضائات «رقابت» تن ندهد، از بازار حذف خواهد شد.

ترابریان: هزینه ناوگان باری و مسافری هلدینگ کمپانی چگونه تامین خواهد شد؟

■ **پس از ابلاغ این قانون، دولت یک ریال به راه آهن نخواهد داد و راه آهن باید با قراردادهایی که منعقد می کند کسب درآمد داشته باشد. این موارد شامل حق دسترسی، حق ایستگاهی و اجاره لکوموتیو و غیره خواهد بود تا راه آهن خودکفا شود. همچنین برای نگهداری از ۱۲ هزار کیلومتر خط با شرایط مشخص از دولت**

هزینه خواهد گرفت و رگولاتور بر کیفیت کار نظارت می کند.

ترابریان: اما براساس اصل ۴۴ قانون اساسی که دولت نباید سرمایه گذاری جدید انجام دهد و اغلب امور باید به بخش خصوصی واگذار شود.

■ **حقوقدانان می گویند با این قانون دسترسی هیچ ایرادی در تشکیل هلدینگ کمپانی و اداره ناوگان باری و مسافری وجود ندارد. به تشخیص دولت هر جا که به حاکمیت خدشه وارد نمی شود می توان واگذاری صورت گیرد، البته براساس اصل ۴۴، راه آهن جزو استثنای جدی بود، اما بعدا قانون دسترسی، باعث الحاق یک تبصره به اصل ۴۴ شد و به راه آهن اجازه دادند تا مرز ۱۰۰ درصد واگذار کند که البته تشخیص در همه این امور بر عهده دولت گذاشته شده است.**

ترابریان: مسلما برخی در راه آهن و عده ای در بخش خصوصی با این تحول مخالف هستند. با مقاومتها چه خواهید کرد؟

■ **بله؛ ممکن است برخی مدیران راه آهن مایل نباشند. راه آهنی ها دوست ندارند کار حاکمیتی را رها کنند. بخش خصوصی هم ممکن است تنبل شده باشند و شاید در برخی مواقع زیاده خواه. برخی می خواهند از منفعت خصوصی بودن استفاده کنند، اما نمی خواهند بهای آن را بپردازند؛ بهای آن این است که بازار را در رقابت آزاد به دست آورند.**

ترابریان: در پایان لطفا در خصوص برنامه شرکت DBI توضیحاتی بفرمایید؟

■ **پروژه دیگر ما رویکرد پایین به بالا است؛ به این معنا که شرکت های ریلی مدرن چگونه باید کار کنند. برای این کار از رویکرد الگوبرداری از بهترین ها استفاده می کنیم؛ یعنی طراحی از صفر شروع نشده و چرخ را از نو طراحی نمی کنیم. بررسی می کنیم که در کشورهای دیگر، بهترین شرکتها چگونه فعالیت می کنند و بعد آن را بومی سازی کرده و مورد استفاده قرار می دهیم. برای این کار، کل سرویس های ریلی را به ۲۴ سرویس تقسیم کرده ایم که باید تک تک طراحی و پیاده سازی شوند. هم اکنون در مرحله تشریح فهرست ۲۴ تایی سرویس ها هستیم و پس از دستیابی به نتایج این قسمت، اقدام به برگزاری مناقصه بین المللی جهت طراحی تفصیلی و پیاده سازی آن خواهیم کرد.**

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 ۲۷-۲۵۲۵-۰۷۵۲۵-۳۳۹-۰۶۱

شعبه بندرعباس ۳۳۵۶۳۴۳۲-۳۳۵-۰۷۶

شعبه اراک ۳۳۶۷۶۹۵۰-۳۳۶-۰۸۶

شعبه اصفهان ۳۳۸۶۲۷۴۰-۳۳۱-۰۳۱

شعبه بندرانزلی ۴۴۳۸۶۶۰-۴۴۳-۰۱۳

شعبه ارومیه ۳۲۷۲۳۸۳۰-۳۲۷-۰۴۴

شعبه سیرجان ۹۳۹۱۱۱۳۲۰۷-۹۳۹-۰۹۳

شعبه اکبرآباد (تهران) ۲۲۹۰۷۹۰۷-۲۲۹-۰۲۱

دفتر مرکزی: تهران، خ میرداماد، خ حصار

نش کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲

تلفن: ۲۲۹۰۵۸۹۳-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۷۹۰۷

۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۲۷۸۷۲۳

info@radintarabarasia.com

www.radintarabarasia.com

info@gostareshttransport.com

www.gostareshttransport.com



تغییر در ساختار رجا و تبدیل شرکت به هلدینگ

«رجاء صنعت» کار خود را آغاز کرد

با تغییر ساختار اداری-سازمانی و با هدف تبدیل شرکت رجا به «هلدینگ کمپانی» معاونت فنی از بدنه این شرکت حذف و شرکت فنی و تعمیراتی «رجاء صنعت» تشکیل شد.

محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اعلام این خبر افزود: «بخش تعمیرات و ارائه سرویس‌های راهبردی را از امروز فعال کردیم و در قالب هلدینگ شرکتی نظیر تعمیر و نگهداری «رجاء صنعت» حضور پررنگی را در زمینه ارائه خدمات فنی در عرصه ریلی خواهیم داشت.» رجبی اظهار داشت: «برای این شرکت تعمیراتی رجا، ساختار مالی، دفتر و منابع انسانی تعریف شده و اعضای هیات مدیره تعیین می‌شود؛ ضمن این‌که اداره کل‌های تعمیرات و خودکشش به بدنه این شرکت اضافه می‌شوند که در عین تبعیت از اصول رجا، در سایر فعالیت‌ها به صورت مستقل عمل خواهند کرد.»

وی با بیان اینکه در اساسنامه رجا امکان ارائه خدمات حمل و نقل بار نیز مورد تاکید است، اضافه کرد: «برای ورود واگن‌های باری و لوکوموتیو هم مذاکراتی را آغاز کردیم چون نگاه تیم مدیریتی، توسعه رجا به عنوان بنگاه اقتصادی خصوصی است.»

مدیرعامل رجا در ادامه خاطر نشان کرد: «همه تشکیلات مربوط به لوکوموتیو و واگن‌های باری در اختیار این شرکت قرار می‌گیرد و این شرکت باید کارهای تعمیراتی رجا و سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی را انجام دهد و بازوی رجا در درآمدزایی و تعمیرات باشد.» وی ابراز امیدواری کرد با اتصال شبکه‌های جدید و مجموعه اقدامات انجام شده و ایجاد بازارهای جدید برای شرکت، در آینده شاهد بهبود مستمر امور رجا و افزایش سطح کمی و کیفی خدمات‌رسانی باشیم.

محمد رجبی، درباره نحوه جدا شدن این بخش از رجا و دلایل آن گفت: «شرکت، بخشی داشت که وظیفه‌اش تعمیر و نگهداری ناوگان بود. ما به خاطر داشتن نگاه تخصص محور، تخصصی شدن خود بخش‌ها و الزاماتی که راه‌آهن برای شرکت‌های تامین‌کننده تعیین و تنظیم کرده است، این کار را انجام دادیم.»

او معتقد است شرکت‌هایی که کار راهبری یا مالکیت ناوگان را انجام می‌دهند، نمی‌توانند کار تامین و نگهداری را انجام دهند.

رجبی در پاسخ به این پرسش که این کار چه سودی برای رجا می‌تواند داشته باشد، گفت: «این یک فرصت برای شرکت ماست تا بتواند ساختارش را بازسازی کند. در واقع ساختار تعمیراتی، مالی، دفتر و منابع انسانی دچار تغییراتی شده که قطعاً به نفع رجا خواهد بود. با تعیین یک فرصت بازسازی بخش‌های قدیمی هم با سرعت بیشتری به ترمیم نقاط ضعف خود و تغییر چشم‌انداز خود می‌پردازند و چابک‌تر می‌شوند.»



اجماع کارشناسی در مورد توانایی پورت اپراتورهای ایرانی

... به خارجی نیاز نداریم

دبیر انجمن پایانه‌داران بنادر ایران در خصوص دلایل و توجیحات سازمان بنادر برای حضور شرکت‌های خارجی در بنادر ایران می‌گوید: «سازمان بنادر دلایل و توجیحات مختلفی را در این زمینه ارائه می‌دهد که یکی از آنها انتقال دانش و تجربه و مدیریت است؛ چرا که سازمان معتقد است ما در ایران فاقد این موارد هستیم. دومین بحثی که به طور جدی مطرح شده، جلوگیری از تحریم‌های جدیدی است که امکان رخ دادن آن وجود دارد و سازمان بر این باور است که به دلیل حضور و سرمایه‌گذاری شرکت‌های خارجی در ایران، امنیتی از این لحاظ در کشور و بنادر ما ایجاد می‌شود.»
صادقی فر می‌افزاید: «موضوع بعدی این است

ماه گذشته غلامرضا سلامی، مشاور وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با خبرنگاران ادعا کرد شرکت‌های ایرانی به دلیل فراهم نبودن زمینه رشد طی سال‌های اخیر، آنقدر توانمند نیستند که به تنهایی بتوانند بندر بزرگی مانند شهید رجایی را ضمن اداره، توسعه دهند.
سلامی ضمن رد شبهاتی که در مورد مشارکت خارجی‌ها در طرح‌های وزارت راه وارد است، تاکید کرد شرکت‌های خارجی برای جذب بازار بین‌المللی و کمک به ایران برای رقابت با رقبای منطقه‌ای، برای سرمایه‌گذاری در بنادر ایران بسیار راغب هستند.
این در حالی است که محسن صادقی‌فر، دبیر انجمن پایانه‌داران بنادر ایران می‌گوید در داخل کشور اپراتورهای قوی و توانمندی که بتوانند اپراتوری بنادر را به عهده گرفته و آنها را اداره کنند، وجود دارد و اساساً پنجاه میلیون دلاری که گفته‌اند سهم مشارکت شرکت‌های خارجی است، عددی نیست که بخواهیم به این منظور، نزدیک به ۴۹ درصد سهم را به خارجی‌ها بدهیم. ضمن اینکه طرف‌های خارجی در مذاکرات خود به صراحت اعلام می‌کنند به محض تکرار مجدد تحریم‌ها، ایران را ترک می‌کنند. با او و ملک‌رضا ملک‌پور، کارشناس باسابقه دریایی و بندری در همین زمینه گفت‌وگو کرده‌ایم.

■ دبیر انجمن پایانه‌داران بنادر ایران: ۵۰ میلیون دلار پولی نیست که شرکت‌های داخلی نتوانند به عنوان سرمایه‌گذار آن را تامین کنند. شرکت‌هایی در بنادر ما حضور دارند که بسیار بیشتر از این مبلغ را سرمایه‌گذاری کرده‌اند. اکنون در پسرکانه‌ها نزدیک به ۷۰۰-۸۰۰ میلیارد تومان توسط شرکت‌های ایرانی سرمایه‌گذاری شده است

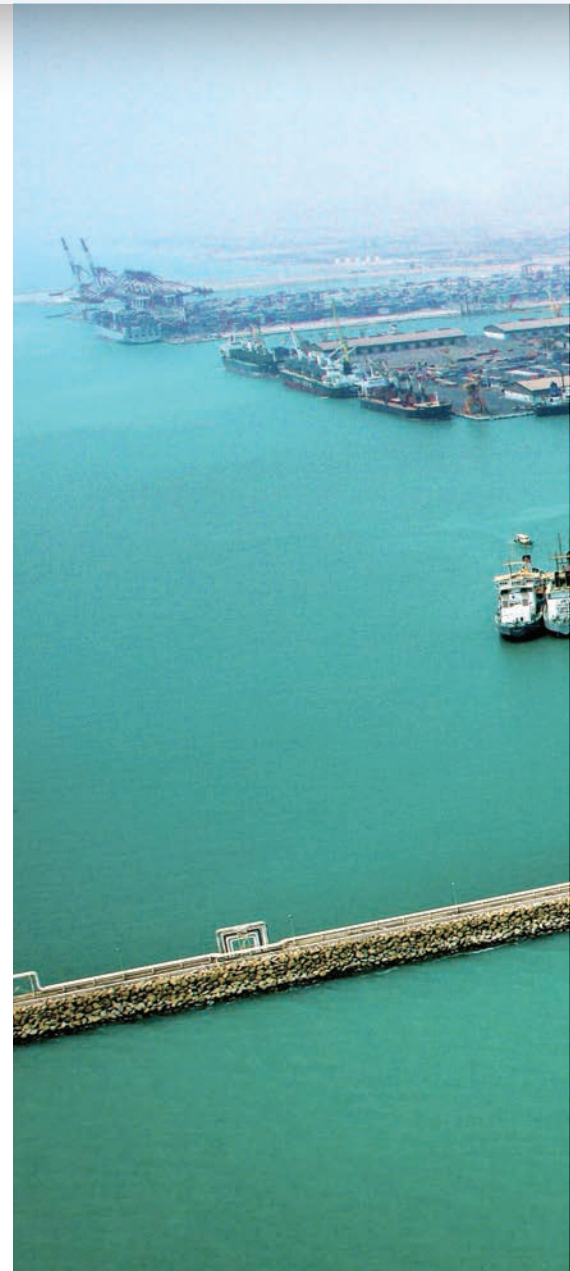
■ ... یکی از مشکلات ما با شرکت‌های خارجی این است که آنها می‌گویند باید قوانین بین‌المللی بر نوع قراردادها حاکم باشد؛ اما ایران نمی‌پذیرد که اگر اتفاقی افتاد، دادگاه‌های بین‌المللی در قضیه دخالت کنند و شرکت‌های خارجی نیز به راحتی حاضر نمی‌شوند تحت چارچوب قوانین حقوقی ایران فعالیت داشته باشند

قوی و توانمندی که بتوانند اپراتوری بنادر را به عهده گرفته و آنها را اداره کنند، وجود دارد و نیازی به اپراتور خارجی، آن هم با مشارکت ۴۹ درصدی نیست.»

او با انتقاد از نحوه رویکرد سازمان در استفاده از شرکت‌های خارجی در بنادر می‌گوید: «اصل این موضوع؛ یعنی نادیده گرفتن شرکت‌های ایرانی و استفاده حداکثری از شرکت‌های خارجی، خلاف سیاست‌های نظام و سیاست‌های اقتصاد مقاومتی است. می‌گویند شرکت‌های خارجی قرار است تجهیزات مدرن بندری به کشور وارد کنند، اما خود ایرانی‌ها هم می‌توانند این کار را انجام دهند.»

او معتقد است: «اساساً پنجاه میلیون دلاری که گفته شده سهم مشارکت شرکت‌های خارجی است، عددی نیست که بخواهیم به این منظور، نزدیک به ۴۹ درصد سهم را به خارجی‌ها بدهیم. ضمن این که درباره محدودیت‌های بین‌المللی، تحریم‌ها و ... که از دلایل اصلی سازمان جهت پیشنهاد حضور خارجی‌ها در بنادر است، باید خاطر نشان کرد آنها در مذاکرات خود به صراحت اعلام کرده‌اند به محض تکرار مجدد تحریم‌ها، ایران را ترک می‌کنند و تعهدی در این زمینه متوجه آنها نخواهد بود؛ یعنی عملاً اهدافی که سازمان بنادر برای این کار در ذهن خود داشته، نقض می‌شود.»

صادق‌فر می‌افزاید: «اگر به آمارهای تجارت دریایی در جهان نگاه کنیم، متوجه می‌شویم سالانه نزدیک به ۶۰۰ تا ۶۵۰ میلیون TEU در کل بنادر دنیا جابه‌جایی انجام می‌شود و آنچه که در منطقه ما می‌آید، تقریباً ۳۰ میلیون TEU است؛ این یعنی ۵ درصد از کل تجارت دریایی. از این ۵ درصد، ۶۰ درصد آن به جبل‌علی می‌رود و ۴۰ درصد مابقی بین بنادر دیگر پخش می‌شود. بنابراین این رقم بالایی نیست که خارجی‌ها بخواهند چندان روی آن مانور دهند و حاضر شوند از اروپا و آمریکا چشم‌پوشی کرده و با تمام تهدیدهایی که وجود دارد، به ایران بیایند. طرف خارجی وقتی محاسبه کند که تجارتش با کشورهایی که ما را تحریم خواهند کرد، چقدر است و میزان تجارتش با ایران چه میزان خواهد بود، به محض این که تحریم‌ها اتفاق بیفتد، بی‌هیچ تردیدی دیگر در ایران نخواهد ماند.»



که می‌گویند برنند و اعتبار این شرکت‌ها باعث می‌شود بنادر ما جذب کانتینر بیشتری داشته باشند و سهم خود را در بازارهای منطقه افزایش دهند. از دیگر دلایل سازمان بنادر برای حضور شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی، استفاده از توان نرم‌افزاری و برنامه‌ریزی شرکت‌های خارجی در مدیریت بنادر، اصلاح ساختار سازمانی، حضور نیروهای آموزش‌دیده براساس استانداردهای بین‌المللی، حضور سرمایه‌های خارجی در بخش زیرساخت و افزایش بهره‌وری در بنادر کشور است.»

این در حالی است که دبیر انجمن پایانه‌داران بنادر ایران با اشاره به پیشینه فعالیت شرکت‌های داخلی تاکید می‌کند: «ما معتقدیم در کشور اپراتورهای

■ اگر کالاها به طور میانگین ۲۰-۲۵ روز در بندر می‌مانند، دلیل آن نقص در فعالیت بندری نیست و اصلا ربطی به ترمینال اپراتور ندارد؛ بلکه مسائلی مانند مشکلات گمرکی، قرنطینه، بهداشت و ... باعث می‌شود کالا در بندر ما رسوب کند

■ پورت اپراتورهای ایرانی به اندازه کافی دارای نیروی توانمند و تحصیلکرده و تجهیزات مدرن و به‌روز هستند، ضمن اینکه اساسا فعالیت در ترمینال یک کار خدماتی است که پیچیدگی خاصی ندارد. یک سری تجهیزات و نرم‌افزار مشخص لازم دارد که خارجی‌ها آنها را می‌سازند و می‌توان خریداری کرد

دبیر انجمن پایانه‌داران بنادر ایران با ابراز مخالفت با نحوه حضور سرمایه‌گذاران خارجی در بندر ایران تصریح می‌کند: «شرکت‌های خارجی با سهم ۴۹ درصدی که قرار است از این کار نصیبشان شود، عملا قدرت زیادی به دست می‌آورند؛ ضمن این‌که در مورد این مساله که می‌گویند آنها نرم‌افزارهای مدیریت بندر را به ایران می‌آورند، باید بگویم همه این نرم‌افزارها به راحتی قابل خریداری است؛ علاوه بر این، در ایران هم اکنون نرم‌افزارهای قوی و توانمندی نوشته شده است و بسیاری از شرکت‌ها اکنون از همان نرم‌افزارها استفاده می‌کنند.»

صادقی‌فر با اشاره به توانمندی شرکت‌های ایرانی در اپراتوری بندر تاکید می‌کند: «اگر نحوه برگزاری مناقصات را تغییر دهیم و به عنوان مثال بگویم ما ترمینال را به شرکت‌های ایرانی می‌دهیم، اما این شرکت‌ها برای کار خود از مشاورین خارجی استفاده کنند، آن زمان شرایط فرق خواهد کرد. در این صورت شرکت‌های ایرانی با دست پر می‌روند و می‌گویند ما از شما مشاوره می‌خواهیم و در مقابل به شما حق مشاوره می‌دهیم. اما این‌که بخواهیم کل کار را به آنها محول کنیم، طبیعی است که جای سوال خواهد داشت. پنجاه میلیون دلار پولی نیست که شرکت‌های داخلی نتوانند به عنوان سرمایه‌گذار آن را در این بحث هزینه کنند. شرکت‌هایی در بندر ما حضور دارند که بسیار بیشتر از این مبلغ را در بندر ما سرمایه‌گذاری کرده‌اند. اکنون در پسرانه‌ها حدود ۷۰۰-۸۰۰ میلیارد تومان توسط شرکت‌های خصوصی ایرانی سرمایه‌گذاری شده؛ یعنی این‌طور نیست که شرکت‌های داخلی فاقد سرمایه باشند.»

دبیر انجمن پایانه‌داران درباره شرایط قراردادهای شرکت‌های خارجی گفت: «یکی از مشکلاتی که وجود دارد این است که آنها می‌گویند باید قوانین بین‌المللی بر نوع قراردادها حاکم باشد؛ این مساله با قوانین جمهوری اسلامی ایران منافات دارد و ایران نمی‌تواند بپذیرد که اگر اتفاقی افتاد، دادگاه‌های بین‌المللی در قضیه دخالت کنند و شرکت‌های خارجی نیز به راحتی حاضر نمی‌شوند تحت چارچوب قوانین حقوقی ایران فعالیت داشته باشند.»

وی با بیان این‌که به جای انتقاد از شرکت‌های فعال داخلی باید آنها را حمایت کرد تا در کار

خود موفق شوند، اظهار داشت: «حال بر فرض که نواقصی هم وجود داشته باشد، در این صورت می‌توان آن نواقص را با کمک مشاور خارجی رفع کرد. ضمن این‌که بسیاری از مشکلات بندر ما فقط مربوط به بندر نیست و مسائل جانبی مختلفی وجود دارد که دست به دست هم می‌دهد و باعث می‌شود بهره‌وری به میزان قابل انتظار محقق نشود.»

وی با بیان اینکه اکنون ۲۴ سازمان مختلف در بندر ما ذی‌نفع هستند و مسائل متعددی موجب وقفه در امور بندری می‌شود، اعلام کرد: «معمولا شاهد آن هستیم که به جای این‌که کالاها با سهولت از بندر ما عبور کنند، به طور میانگین ۲۰-۲۵ روز در بندر می‌مانند، که دلیل آن نقص در فعالیت بندری نیست و اصلا ربطی به ترمینال اپراتور ندارد؛ بلکه مسائلی مانند مشکلات گمرکی، قرنطینه، بهداشت و ... باعث می‌شود که کالا در بندر ما رسوب کند. هر چقدر هم که تلاش کنیم و هزینه‌های انبارداری را بالا ببریم، باز عملا می‌بینید که صاحب کالا قادر نیست بار خود را به موقع از بندر خارج کند، به عنوان مثال برای آزمایش یک قطعه باید ۱۰-۱۵ روز معطل شود.»

او معتقد است: «پورت اپراتورهای ایرانی به اندازه کافی دارای نیروی توانمند و تحصیل کرده و تجهیزات مدرن و به‌روز هستند، ضمن اینکه اساسا فعالیت در ترمینال یک کار خدماتی است که پیچیدگی خاصی ندارد. یک سری تجهیزات و نرم‌افزار مشخص لازم دارد که خارجی‌ها آنها را می‌سازند و می‌توان خریداری کرد، یک نرم‌افزار مشخصی دارد که بهترین آن در بندر دنیا استفاده می‌شود، هرچند در ایران نیز نرم‌افزارهای خوبی نوشته شده است. مشکل اینجاست که دوستان در سازمان بنادر فکر می‌کنند به صرف حضور چند نفر مدیر خارجی، تحول عظیمی اتفاق خواهد افتاد و حجم زیادی از کانتینر روانه بندر ما می‌شوند، اما من می‌گویم با وجود آنها هم هیچ تغییری ایجاد نمی‌شود.»

صادقی‌فر ادامه می‌دهد: «آیا فکر می‌کنید با آوردن چند اسم خارجی تغییری رخ خواهد داد؟ خیر؛ هر کسی که در موقعیت بندر ما حضور پیدا کند و با این همه سازمان‌های گوناگون و انواع و اقسام بخش‌نامه‌های دست‌وپاگیر روبه‌رو شود، همین مشکلات را خواهد داشت و بنابراین چنین تغییری تاثیر نخواهد داشت. مشکلات اداری و

■ **ملک‌رضا ملک‌پور: بارها از دولت خواسته شده که دست از تصدی‌گری بردارد و تنها کار برنامه‌ریزی و بسترسازی را انجام دهد، اما او هم حاکمیت می‌کند، هم تصدی‌گری، هم رگولاتور است و هم کارشناسی و رسیدگی می‌کند؛ یعنی چند مسئولیت متضاد را با هم انجام می‌دهند؛ آن وقت از بخش خصوصی شاکی هم می‌شوند!**

اعمال نمی‌شود.»

عضو هیات مدیره انجمن توسعه دریامحور با

بیان این که بوروکراسی‌های اداری و عملکرد سازمان بنادر مانع از فعالیت اپراتورهای خارجی در ایران می‌شود، گفت: «قبلا نیز شاهد بودیم که اپراتورهای خارجی آمدند و کار را قبول نکردند. بزرگ‌ترین اپراتور دنیا، PSA که پورت‌اپراتور متعلق به سنگاپور است، ۱۵-۲۰ سال قبل به دعوت من به ایران آمد. آنها نزد هیات عامل وقت سازمان بنادر رفتند و بعد از ۱۵ روز اقامت در ایران و انجام بررسی‌ها، گفتند ما نمی‌توانیم اینجا کار کنیم.»

او توضیح می‌دهد: «وقتی قصد داشتم به سنگاپور رفته و آنها را به ایران دعوت کنم، مقامات سازمان بنادر می‌گفتند ما بارها آنها را دعوت کرده‌ایم ولی حاضر نیستند به اینجا بیایند. اما من به عنوان بخش خصوصی، PSA را به اینجا دعوت کردم و آنها هم آمدند. من در آن زمان در پورت‌اپراتوری فعالیت داشتم، اما هیچ اختیاری نداشتم که با آنها شراکت کنم و باید حتما به سازمان بنادر می‌رفتم. وقتی آنها را به سازمان

این است که ما از اینکه استعدادها، توانمندی‌ها و نوآوری بخش خصوصی ایرانی، در بنادر ایران حاکم شود، جلوگیری می‌کنیم. من به طریق اولی می‌توانم ثابت کنم که از بخش خصوصی که در بندر جبل‌علی حضور دارد، نه تنها عقب نیستیم، بلکه جلوتر هم هستیم.» این فعال حوزه دریایی با اشاره به قوانین و مقررات دست‌وپاگیری که در بنادر وجود دارد، تصریح کرد: «اپراتورهایی که در بندر شهیدرجایی یا بنادر دیگر ایران کار می‌کنند، از نظر عملیات اپراتوری، افرادی حرفه‌ای هستند و کار خود را خوب بلدند. آنها از نظر توان حرفه‌ای هیچ کمبودی نسبت به اپراتوری که در بندر جبل‌علی کار می‌کنند، ندارند. اما وقتی به بحث ارتباط بین عملیات اپراتوری با عملیات دیگری که در کنار اپراتورها انجام می‌شود، می‌رسیم، می‌بینیم که آیین‌نامه‌ها، مقررات و محدودیت‌هایی در مورد اپراتورهای ایرانی وجود دارد که در مورد اپراتورهای امارات

بوروکراسی‌های ما بسیار است و این نیست که فکر کنید اگر یک خارجی به اینجا بیاید، ظرف یک روز اینجا را آباد خواهد کرد.» دبیر انجمن پایانه‌داران با بیان این که مشکل اصلی سیستم غلطی است که در ایران وجود دارد، تاکید کرد: «باید کل مجموعه را درست کرد. در بندر نیز همین‌طور است، باید کل مجموعه بندری و ۲۴ سازمانی که در اینجا حضور دارند و تاثیر شدیدی در بحث ترانزیت می‌گذارند و تقریبا ترانزیت را فلج کرده‌اند، اصلاح شود. بنابراین نمی‌توان فقط از یک بخش انتقاد کرد و گفت اگر یک خارجی به اینجا بیاید همه مشکلات درست می‌شوند.»

.. مشکل از شماست؛ نه پورت‌اپراتور

ملک‌رضا ملک‌پور، کارشناس باسابقه حوزه بندری نیز در گفتگو با خبرنگار تراباران اظهار داشت: «صحبت آقای سلامی در رابطه با مقایسه عملکرد بنادر ایران از جمله بندر شهید رجایی با عملکرد بنادر دیگر منطقه؛ مانند جبل‌علی، صحار و دمام درست است.

ایشان می‌گویند خروجی مدیریتی بنادر ایران، حاکی از آن است که توانایی اداره بنادر طبق این جدول مقایسه، در ایران وجود ندارد. این خروجی درست است، اما از آنجا که ایشان کلمه "ایرانی‌ها" را به کار برده و سازمان بنادر یا بخش دولتی نگفته است، بنابراین قطعا به این صحبت انتقاد وارد است.» او توضیح می‌دهد: «وقتی نظام مدیریتی جلوی رقابت را در اقتصاد و بازار می‌گیرد، نمی‌شود چنین ادعاهایی را مطرح کرد. بنابراین اگر منظور ایشان این است که سازمان بنادر و دریانوردی که متولی بنادر تجاری - بازرگانی است، توانایی اداره بنادر را ندارند، ممکن است بگوییم در مجموع در آن مقایسه‌ای که گفتیم، درست است.»

ملک‌پور با انتقاد از گفته مشاور وزیر راه درباره عدم توانایی اپراتورهای ایرانی می‌گوید: «باید پرسید چرا توانایی ندارند. پاسخ

RAHBANAN INTERNATIONAL TRANSPORT



TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com

■ **دوستان در سازمان بنادر فکر می‌کنند به صرف حضور چند نفر مدیر خارجی تحول عظیمی اتفاق خواهد افتاد و حجم زیادی از کانتینر روانه بنادر ما می‌شوند، اما ما معتقدیم با وجود آنها هم هیچ تغییری ایجاد نمی‌شود. هر کسی که در موقعیت بنادر ما حضور پیدا کند و با این همه سازمان‌های گوناگون و انواع و اقسام بخشنامه‌های دست‌وپاگیر روبه‌رو شود، همین مشکلات را خواهد داشت**

ایرانی‌ها هم دارند؛ پورت‌کرین دارند، ایرانی‌ها هم دارند، ترنس‌کرین دارند، اینجا هم وجود دارد، نرم‌افزار دارند، ایرانی‌ها هم دارند؛ پس چرا ترکیب ما مانند آنها نمی‌شود؟ چون کسانی که اجازه کار می‌دهند، مانع می‌شوند که از تمام ظرفیت آن اپراتور استفاده شود. آن اپراتور هم از آنجا که محتاج سازمان بنادر است و حقوق خود را از آنجا می‌گیرد و پایان ماه باید بیلان مالی خود را بنویسد، هیچ شکایتی نمی‌کند.»

او افزود: «در امارات، پورت‌اپراتور JAFZA یا همان Jebel Ali Free Zone Area اکنون ۷۸ ترمینال کانتینر جهان را اداره می‌کند. ایرانی‌ها نتوانستند خدمات خود را صادر کنند، اما آنها نه تنها بندر JAFZA را اداره کردند، بلکه خدمات خود را به اروپا، آمریکا و آسیا صادر کردند. ما در ایران مدام از ایجاد اشتغال می‌گوییم، اما آنها با اداره کردن ۷۸ ترمینال کانتینر جهان نتوانستند حجم عظیمی اشتغال ایجاد کنند.»

او یکی از دلایل ناموفق بودن فعالیت‌های بنادر را تعویض پی‌درپی مدیران دانست و افزود: «در امارات شاهد هستیم که مدیر حاکمیتی در حوزه دریانوردی، ۴۰ سال است که تغییر نکرده است، اما در ایران طی چهل سال گذشته متوسط فعالیت مدیران در سازمان بنادر ۲/۵ سال بوده است. کسی که هر ۲/۵ سال عوض می‌شود، آیا می‌تواند برنامه ۵۰ ساله بنویسد؟ اصلاً به او فرصت می‌دهیم که بتواند کاری انجام دهد؟»

ملک‌پور با انتقاد از انتصابات سیاسی و جناحی در سازمان بنادر می‌افزاید: «مدیران سازمان بنادر، یک بار از راه‌آهن می‌آیند و افرادی از راه‌آهن را به اینجا می‌آورند، یک بار از سازمان برنامه و بودجه می‌آیند و افرادی از آن سازمان را می‌آورند. هر جناحی که آمده، آدم‌های خودش را هم آورده و آن افراد به اینجا آمدند، تجربه کسب کردند و بعد رفتند جای دیگر کار کردند. اما در کشورهای دیگر برعکس اینجا عمل می‌شود.»

عضو هیات مدیره انجمن پایانه‌داران ایران ضمن مخالفت با این ایده که بندری را به طور کامل به یک پورت‌اپراتور خارجی واگذار کنیم تا بتوانیم نحوه عملکرد و شیوه کار را از آنها بیاموزیم، پیشنهاد داد: «ما می‌توانیم کل عملیات پورت‌اپراتوری بندر شهید رجایی را از طریق مزایده به بخش خصوصی واگذار کنیم، آن هم بخش خصوصی که خصولتی نیست (زیرا

به محض این که می‌گوییم بخش خصوصی، بعضی‌ها می‌خواهند اقوامشان را بیاورند). این مزایده را هم به شکل بین‌المللی برگزار کنیم و نگوئیم فقط خارجی‌ها بیایند، بلکه بگوئیم هر ایرانی یا خارجی که بهترین پیشنهاد را برای بندر شهید رجایی بدهد، ما آن را بررسی می‌کنیم و از میان آنها ۵ شرکت را انتخاب می‌کنیم و بین آن ۵ شرکت رقابت ایجاد کرده و بگوئیم یک پیشنهاد مناسب به ما ارائه دهند.»

او با تأکید بر این که دولت باید بستر ساز باشد، نه تصدی‌گر، اعلام کرد: «در مراسم تنفیذ دولت دوازدهم، به صراحت به دولت گفته شد که از تصدی‌گری خارج شوید. اما این اتفاق نمی‌افتد، به این دلیل که نان و آبی در آن است! بارها گفته شده که دولت دست از تصدی‌گری بردارد و کار برنامه‌ریزی و بسترسازی را انجام دهد، اما او هم حاکمیت می‌کند، هم تصدی‌گری می‌کند، هم رگولاتور است و هم کارشناسی و رسیدگی می‌کند؛ یعنی چند مسئولیت متضاد را با هم انجام می‌دهند. در اداره بنادر شما می‌توانید این مسئله را به وضوح ببینید. آن وقت از بخش خصوصی شاکی هم هستند!»

ملک‌پور با تأکید بر این مساله که باید با آگاهی از شرایط موجود و پیشرفت بنادر رقیب در حوزه خلیج فارس به فکر توسعه و بهبود عملکرد در بنادر کشور باشیم، اعلام کرد: «مطمئن باشید که اگر عراق بندر خود را افتتاح کند، تمام کشتی‌های خطوط اصلی به فاو خواهند رفت و دیگر به بندر امام خمینی نمی‌آیند؛ زیرا خدمات منطبق با بخش خصوصی ارائه می‌کند. رقیبان بنادر ما، اکنون بندر فاو در عراق، جبل‌علی در امارات، بندر صحار در عمان و بندر حمد در قطر هستند. وقتی در بنادر دیگر خدمات بهتری به شما ارائه شود، مسلماً کشتی خود را به آنجا خواهید برد.»

وی در پایان با ابراز امیدواری از شرایط جدیدی که با انتصاب مدیرعامل جدید سازمان بنادر به وجود آمده، اعلام کرد: «امیدوارم با ساختار جدیدی که در سازمان بنادر اتفاق افتاده که وزیر راه، مدیرعامل و دو تن از اعضای هیئت عامل سازمان بنادر را تغییر داده است، اصلاحی اتفاق بیفتد. همچنین باید به مدیریت جدیدی که به سازمان بنادر آمده اجازه دهیم که شرایط را تحلیل کرده و تصمیم درستی بگیرد.»

بنادر بردم، در آنجا به قدری آنها را معطل کردند و به قدری سوالات بی‌ربط از آنها پرسیده شد که در نهایت منصرف شدند. جالب اینکه از آنها درصد خواسته بودند! آنها گفتند ما درصد نمی‌دهیم، بلکه برای شما کار می‌آوریم. شما اکنون دو میلیون TEU دارید و ما تعهد می‌کنیم که شش میلیون TEU برای شما بیاوریم.»

او با اعلام اینکه امکانات موجود در بنادر ایران با بنادر سایر کشورها فرقی ندارد، می‌گوید: «اپراتورهای دومی نیز شرایطی مانند اپراتورهای ایران دارند؛ به عنوان مثال آنها جرثقیل و گنتری‌کرین دارند،

مدیرعامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی در نشست با آلوک شریواستاوا (معاون وزیر حمل و نقل هند) با اشاره به اینکه با تصمیم دولت ایران، طرف قرارداد سند چابهار از شرکت آریا بنادر به سازمان بنادر محول شده است، دلیل انجام این تغییر را سرعت‌دهی برای اجرایی‌سازی هر چه سریع تفاهمنامه و پیشرفت در امور جاری اعلام کرد.

معاون وزیر حمل و نقل هند نیز با بیان اینکه از این پس دولت هند به صورت مستقیم با دولت ایران در خصوص جزئیات پروژه چابهار مذاکره خواهد کرد، تاکید کرد: با بیرون‌رفت آریا بنادر از تفاهمنامه بندر چابهار این موضوع باید در الحاقیه‌ای به سند اولیه تفاهمنامه اضافه شود و به امضای مسوولان رده بالای دو کشور ایران و هند برسد.

در ششمین نشست کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و هند، همچنین طرف ایرانی پیشنهاد کرد که دولت هند در قرارداد الحاقیه سند چابهار ترافیک مشخص شده‌ای را تعیین و برای اجرای آن سازوکاری ببیند.

معاون وزیر حمل و نقل هند در پاسخ به این درخواست توضیح داد: ما در قرارداد اول سند چابهار پیش‌بینی کردیم که ترافیک در دو سال اول اجرای قرارداد غیرقابل پیش‌بینی است. به علاوه در صورت تضمین ترافیک چابهار در قرارداد الحاقیه، چگونه می‌توانیم نبود ترافیک در قرارداد اصلی را توجیه کنیم.

سعیدنژاد در پاسخ به این واکنش هندی‌ها با اشاره به رویکرد تجاری سند چابهار گفت: «به دلیل تراکم بار در کشورهای آسیای میانه کشور، دولت هند علاقه‌مند سرمایه‌گذاری در چابهار بوده و با توجه به حجم ترانزیت محموله‌های کشور افغانستان از طریق چابهار، طبیعی است که نباید در خصوص میزان بار و حجم ترافیک نگرانی‌هایی وجود داشته باشد.»

معاون وزیر حمل و نقل هند در جواب همتای ایرانی گفت: «بر اساس مطالعاتی که در هند انجام شده، ترافیک بار در منطقه چابهار بسیار متغیر است. به جز این، تصویر آینده بندر چابهار و اتفاقاتی که در کریدور شمال- جنوب و سایر کریدورهای در منطقه به وجود خواهد آمد، کاملاً متمایز است. بنابراین تضمین ترافیک در بندر چابهار از طرف دولت هند امکان‌پذیر نیست.»

در همین خصوص، ابراهیم یاسری مدیرعامل شرکت آریا بنادر ایرانیان در یک نشست مطبوعاتی به مناسبت ورود دومین سری از تجهیزات خریداری شده به بندر چابهار، درباره تغییر قرارداد با طرف هندی چنین گفت: «تبدیل قرارداد ما از BOT به BLT نشان‌دهنده نگاه ویژه دولت و سازمان بنادر به بخش خصوصی است و اینکه مایل نیستند بخش خصوصی متضرر شود.»

او در پاسخ به این سوال که چه تمهیداتی برای بهره‌وری از تجهیزات چابهار در نظر گرفته شده است گفت: «نباید فراموش کنیم که چابهار شاید امروز ظرفیت استفاده از همه تجهیزات دریایی را نداشته باشد و این محدودیت برای ما وجود ندارد که همه تجهیزات در چابهار معطل بمانند. به عبارت دیگر، تجهیزات در صورت نیاز می‌توانند به بنادر دیگری هم منتقل شوند.»

مدیرعامل آریا بنادر ایرانیان درباره آینده همکاری این شرکت در چابهار نیز تصریح کرد: «در موضوع پورت‌اپراتوری اگر قرارداد ما به BLT تبدیل شود به این معناست که ما تجهیزات را می‌خریم و با شرایط اجاره به شرط تملیک به سازمان واگذار می‌کنیم. این کار به این معنی است که اگر سازمان دوباره بخواهد پورت‌اپراتور انتخاب کند جز «آریا بنادر ایرانیان» همه می‌توانند باشند. چون ما خرید کرده و با یک سود به سازمان واگذار کرده‌ایم.»

ابراهیم یاسری با اشاره به فاز اول تجهیزات بندر چابهار گفت: «فاز اول تجهیزات خریداری شده به ارزش ۲۱ میلیون دلار بهمن سال گذشته با حضور معاون اول رییس‌جمهوری وارد بندر چابهار شد و فاز دوم تجهیزات نیز اواخر شهریور ماه وارد کشور می‌شود. سری سوم تجهیزات بندری هم مهرماه وارد می‌شود که ارزش این دو محموله مجموعاً حدود ۳۰ میلیون دلار است.»

به گفته یاسری سری دوم تجهیزات که در حال رسیدن به بندر چابهار است، ۱۳ دستگاه ریچ‌استاکر (جرثقیل کانتینری) است و از آلمان می‌آید و سری سوم، تجهیزات مکنده غلات است که توسط نایرو آلمان (به ارزش ۲۰ میلیون دلار) تولید می‌شود.

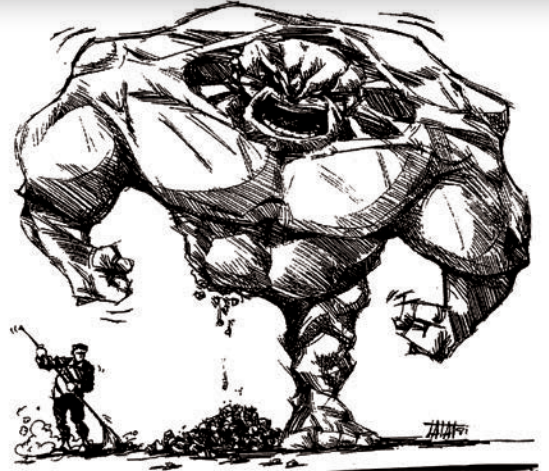
مدیرعامل آریا بنادر ایرانیان با اعلام اینکه در قالب قرارداد ۴۰۳ میلیون دلاری همچنین دو فروند شناور تجسس و نجات دریایی توسط شرکت آلمانی با مشارکت صنایع دفاع ساخته می‌شود، توضیح داد: «در قالب قرارداد مذکور تعداد ۴ فروند یدک‌کش با مشارکت ایزویکو و شرکت هلندی ساخته می‌شود ضمن آنکه دو فروند لایروب ۴ هزار مترمکعبی توسط هلندی‌ها با مشارکت صنایع دفاع ساخته خواهد شد، همچنین نیروگاه ۵ هزار واتی و سیلوی غلات نیز در قالب همین قرارداد ۴۰۳ میلیون دلاری اجرا خواهد شد.»

واکنش معاون حمل و نقل هند
به درخواست ایران

... تضمین ترافیک در چابهار از طرف دولت هند امکان ندارد

در ششمین نشست کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و هند در تهران، معاون وزیر راه و شهرسازی از تصمیم تازه تهران مبنی بر تغییر طرف ایرانی تفاهمنامه چابهار خبر داد و آن را در راستای خواسته‌های پیش‌تر تاکید شده دهلی‌نو عنوان کرد.





ترابریان: موضوع تحقیق شما بسیار جذاب است و امیدواریم نتایج آن برای شرکت‌های ایرانی درس‌های مفیدی داشته باشد. آیا اساساً بین شرایط هانجین یا نحوه اداره شرکت‌های ایرانی، هیچ مشابهتی وجود دارد؟

بله مشابهت دارد. در دنیا، از چند دهه گذشته پدیده‌ای به نام «هلدینگ‌سازی» رونق داشته است که شروع آن در ایالات متحده و در دهه‌های ۵۰ و ۶۰ بود. سپس به تدریج، این موج به اروپا آسیای جنوب‌شرقی به‌خصوص ژاپن و کره جنوبی، تا حدودی سنگاپور و مالزی و هم‌اکنون نیز به چین منتقل شده است. اما چرا امروزه آمریکایی‌ها، اروپایی‌ها و حتی تا حدودی ژاپنی‌ها، آن را کنار گذاشته‌اند؟ آیا علم آن را نداشتند؟ مسلماً معضلاتی دارد که آنها را متقاعد کرده که این داستان را کنار بگذارند.

به نظر من، بخشی از ورشکستگی شرکت هانجین به همین موضوع مربوط می‌شود و اینکه اداره هلدینگ شرایط و الزاماتی می‌خواهد که فراهم کردن آنها کار بسیار آسانی نیست. به همین علت دنیای صنعتی کم‌کم به کنار گذاشتن آن

نتایج پژوهش درباره ورشکستگی هانجین

غول‌ها چگونه غرق می‌شوند؟

سال گذشته، هانجین، به عنوان هفتمین شرکت کشتیرانی جهان از حیث ظرفیت، بزرگترین ورشکستگی تاریخ شرکت‌های کشتیرانی دنیا را رقم زد؛ یک شرکت کرایه که در سال ۱۴۹۵ راه‌اندازی شد و در حوزه‌های خدمات لجستیک، حمل و نقل دریایی، کشتی‌سازی، مدیریت فرودگاه، خدمات هنداری و گردشگری فعالیت می‌کرد و اداره ۱۱ پایانه بندری و ۷۵ مسیر دریایی را برعهده داشت. شاید ورشکستگی این شرکت کشتیرانی کرایه که زمانی نه چندان دور، رکورددار حمل کانتینری در جهان بود، این پیام را در خود داشت که صنعت کشتیرانی نمی‌تواند به شیوه‌ای که در دو دهه گذشته تجارت کرده است، ادامه دهد. امیرعباس نهایی؛ مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی پرشین کارگو، اخیراً پایان‌نامه خود را در رشته مدیریت استراتژیک با عنوان بررسی علل سقوط و اعلام ورشکستگی شرکت Hanjin در سال ۲۰۱۶ میلادی به پایان رسانده است. با او درباره نتایج بررسی‌ها و تحقیقاتش و همچنین درس‌هایی که این واقعه می‌تواند برای شرکت‌های کشتیرانی ایرانی و الگوهای مدیریتی آنها داشته باشد، گفت‌وگو کرده‌ام.

ابتدا از جناب آقای تهمای که متقبل این زحمت شده‌اند و با تلاش بسیار پایان‌نامه خود را سامان داده‌اند جهت شجاعت و جسارت ورود به این مبحث بسیار مشکل و پیچیده و به شراکت گذاشتن یافته‌های خود با مخاطبین مجله بسیار سپاسگزارم، اما به دلیل اشکالاتی که می‌تواند خواننده را نیز گمراه نماید، می‌بایستی این نقد تقدیم شود. ضمن اینکه دیگر بار، فاصله ژرف و بعید دانشگاه و صنعت در کشورمان نیز عیان شد.

از لحاظ شکلی و آماری، بعضاً اطلاعات اشتباهی به مخاطب ارائه شده که فقط به چند نمونه آن اشاره می‌شود؛ مثلاً حمل ۲ میلیون TEU در سال ۲۰۰۳ توسط هانجین هم به‌عنوان آخرین رکورد این شرکت و هم به‌عنوان رکوردی عجیب در چند جای مصاحبه ذکر شده، هر دو فاقد وجاهت است.

جهت استحضار باید خاطر نشان کرد در همان سال ۲۰۰۳ شرکت وان‌های که بسیار کوچکتر از شرکت هانجین بوده است ۲,۱۶۵,۰۹۵ TEU حمل انجام داده است و به مصداق «درخت گردکان با آن بزرگی، درخت خریزه الله‌اکبر» اطلاق صفت‌های آخرین و عجیب‌ترین رکورد در سال ۲۰۰۳، نه تنها برای هانجین که پس از آن سال ناوگانش به دلیل استفاده از اقتصاد مقیاس بسیار گسترش یافت (رجوع شود به نمودار ۱ که رشد نامتوازن ظرفیت شرکت موصوف را از سال ۲۰۰۹ تا زمان ورشکستگی نشان می‌دهد) بلکه با وجود لیدر بازار یعنی شرکت Maersk نیز ابتدا با واقعیات بازار همخوانی ندارد. یا در جایی صحبت از وجود کشتی کانتینر بر با ظرفیت ۴۰ هزار کانتینر شده است که بسیار دور از واقعیت است و در حال حاضر بزرگترین کشتی ساخته شده در حدود ۲۱ هزار TEU ظرفیت اسمی است.

در قسمتی از گفتگو نیز مباحثی مطرح شده که نشان‌دهنده عدم اشراف به موضوع و دور افتادن از بحث است، مثلاً مباحث مربوط به ورشکستگی شرکت فورد و سند حمل، کاملاً با موضوع چگونگی غرق غول‌ها غیر مرتبط است. ضمن اینکه مباحث مربوط به اجاره دادن یا اجاره کردن کشتی و کانتینر نیز از زاویه‌ای نادرست مطرح شده است.

طرح مبحث دامپینگ نیز با توجه به مطالعه یک سرویس ورودی به بندرعباس و اتکا به ادعای چند مشتری شرکت ایشان، مبنای ناصحیحی دارد؛ چرا که شرکت موصوف در زمان ورشکستگی حدود ۶۵۰,۰۰۰ TEU ظرفیت حمل داشت و سرویس FMX که به بندرعباس تردد می‌کرد حدود ۶۵۰۰ TEU بود؛ یعنی یک درصد از ظرفیت کل که فقط در حد ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ TEU به بندرعباس تعلق داشت. بنابراین اعتبار ادعای ایشان و مشتریان شرکت متبوعشان مبنی بر ارزانی کرایه حمل هانجین نمی‌تواند ملاک مناسبی بمنظور طرح ادعای مطروحه باشد. جهت استحضار سیستم نرخ‌دهی کشتیرانی لاینر بر خلاف کشتیرانی‌هایی مثل تانکر یا فله که امکان محاسبه دستی دارند با توجه به عوامل متعدد هزینه‌ساز توسط نرم‌افزار کنترل می‌شود و در انتها با توجه به قدرت جذب و بازخورد بازار توسط مدیران قیمت‌گذاری تنظیم می‌گردد.

در جای دیگری از متریال و ساختار کانتینر به‌عنوان عامل شکست یاد شده و زمینگیر شدن چند صد یا هزاران کانتینر در دبی نیز به‌عنوان شاهد یاد شده است. اصالتاً کمتر از ۱۰ کارخانه کانتینر‌سازی در دنیا وجود دارد و همگی مطابق استاندارد IICL بایستی کانتینر را بسازند و سفارش‌دهنده فقط در مورد نوع پوشش کف و نوع رنگ حق اظهارنظر دارد که این

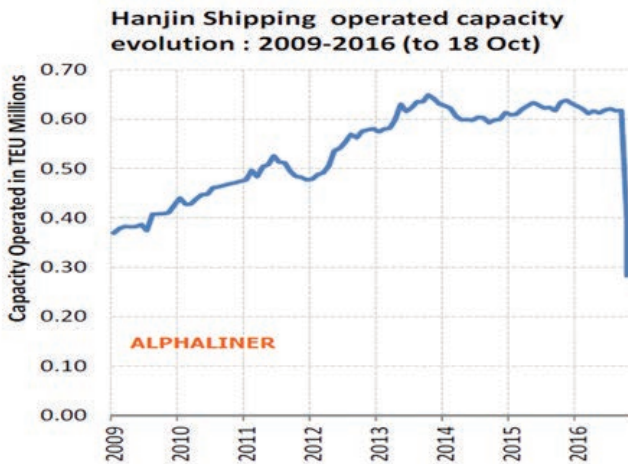
ملاحظات در باب یک تحقیق دانشگاهی درباره ورشکستگی شرکت کشتیرانی هانجین

عرض و طول یک غول غرق شده

به دنبال انتشار گفت‌وگویی در شماره گذشته با آقای امیرعباس تهمای، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی پرشین کارگو درباره پایان‌نامه ایشان که به «علل سقوط و اعلام ورشکستگی شرکت هانجین» اختصاص داشت، آقای امید ملک، رییس انجمن کشتیرانی و کارشناس ماهنامه، طی مقاله‌ای که در ادامه از نظر خوانندگان خواهد گذشت، به جنبه‌هایی از موضوع اشاره می‌کند که به اعتقاد او، یا در این تحقیق مورد توجه قرار نگرفته و یا از زاویه‌ای نادرست بررسی شده است.

■ مهمترین علل سقوط هانجین را می توان در این موارد خلاصه کرد: اولاً از ۹۷ کشتی این شرکت، ۶۰ فروند اجاره‌ای بوده که به لحاظ عددی نشان‌دهنده ۳۹ درصد ناوگان ملکی است که با ایده‌آل یعنی ۷۰ تا ۷۵ درصد، فاصله‌ای بعید دارد، ثانیاً پول آسان و وام‌های ارزان قیمت به همراه فساد که می‌توانست منابع ارزان را جذب کند، به رشد غیرطبیعی شرکت کمک کرد اما همان عامل به آنتی تز تبدیل شد و ورشکستگی را رقم زد

نمودار شماره یک



بر مبنای ویندوی اختصاص یافته حضور یابد و پس از اتمام عملیات و یا اتمام زمان اختصاص یافته، آن را به سمت مقصد بعدی ترک نماید. با توجه به زمان مورد نیاز جهت برگشت کشتی اول به مبدا، معمولاً بر مبنای هر هفته یک سرویس طول زمان به ۷ تقسیم و تعداد کشتی مورد نیاز مشخص می‌شود.

طبیعی است که سرعت سیر با توجه به محدودیت‌های ویندوی اختصاصی در بنادر مختلف بین برخی از بنادر در مسیر کم یا زیادتر می‌شود و بنابراین سرعت ثابتی جهت طی مسیر که به آن خط می‌گویند وجود ندارد. حال فرض کنیم که در یک خط فرضی ۱۰ بندر ترسیم شده باشد برخی از سوالاتی که بایستی پاسخ داده شوند به شرح ذیل هستند:

- چه تعداد کانتینر از بندر اول به دوم و سوم و چهارم و الی آخر تا نیمه راه (مسیر رفت) بایستی بارگیری شود و این سوال برای بندر دوم، سوم و چهارم نیز تکرار خواهد شد. به همین ترتیب در مسیر بازگشت، چراکه کرایه حمل بین این بنادر متفاوت است. پس چگونه می‌توان درآمد را در این چرخه ثابت به مقدار بیشینه آن سوق داد؟ این سوال پرسش‌های دیگری را مطرح می‌نماید:

- نفوذ این کشتیرانی در بازار مبدا و بازار هدف تا چه اندازه است؟

- کارگو استراکچر (Cargo Structure) انتخابی چیست (چه نوع محمولاتی

دو جز حدود ۳۰ درصد قیمت ساخت را تعیین می‌کند و متریال عالی و معمولی در حد ۲۰ درصد - از این ۳۰ درصد - با هم اختلاف دارند و خیلی تعیین‌کننده نیست، اما بسیاری از کالاهای گران‌قیمت از قبیل لوازم الکترونیکی یا برخی مواد غذایی و پوشاک مد روز به درخواست فرستنده فقط با کانتینر اصطلاحاً گرید A حمل می‌شود و درصد بالای چین کانتینرهایی در ناوگان شرکت کشتیرانی و در بنداری که این کالاها تولید می‌شود عامل بزرگی جهت جذب بار است.

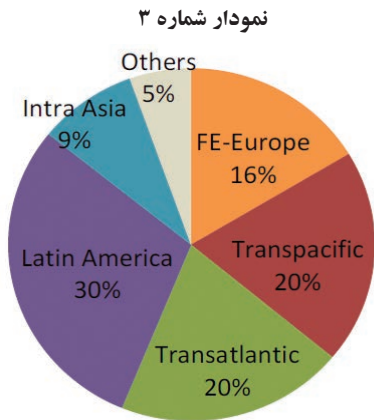
به عقیده من، اساساً روش تحقیق مورد اشاره کاملاً اشتباه بوده است. دلیل روشن و واضح آن هم عبارتست از اینکه ورشکستگی اقتصادی زمانی حاصل می‌شود که درآمدهای شرکت برای انجام هزینه‌ها کفایت نمی‌کند و پس از دریافت وام و یا انتشار اوراق قرضه در یک پروسه چند ساله تداوم ضرردهی امکان بازپرداخت آنها را فراهم نمی‌نماید و لذا بدن بیمار (شرکت) پس از این خونریزی مدام نمی‌تواند اکسیژن و مواد غذایی (پول) را به سلول‌ها (تمام عوامل هزینه‌ساز از قبیل مالکان کشتی‌ها و کانتینرهای استیجاری، اپراتورهای بندر، فراهم‌کنندگان سوخت و آذوقه کشتی‌ها، شرکت‌های بیمه، عوارض بندری کشتی‌ها در بندر مختلف، حقوق کارکنان و بسیاری عوامل دیگر) انتقال دهد و مرگ از راه می‌رسد.

از سوی دیگر، چون کسب و کار اصلی شرکت موصوف، کشتیرانی کانتینری بوده است می‌بایست از زوایه کشتی و کانتینر و هزینه و درآمد آن به این مبحث ورود می‌شد تا مطالعه‌ای صحیح انجام شود که نشده است. جهت استحضار خوانندگان باید توضیح داد که کسب و کار کشتیرانی لاینر در حال حاضر جزو پیچیده‌ترین انواع کشتیرانی است و بسیار با سایر شقوق ترابری دریایی تفاوت دارد؛ چرا که این صنعت با تبدیل واحد حمل دریایی از هزار تن به تن، امکان جهانی شدن و رشد بسیار سریع تولید و تجارت را در دنیا فراهم ساخت.

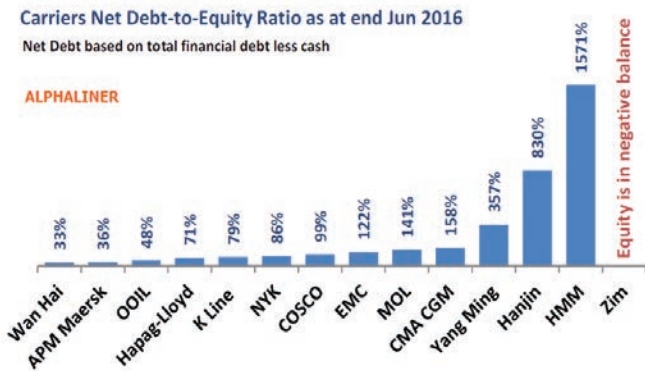
شوربختانه در کشور ما به دلیل محدودیت اصل ۴۴ قانون اساسی در زمان تصویب که کشتیرانی را فقط در اختیار دولت می‌دانست و محدودیت‌ها و قفل‌هایی که برخی از مدیران دولتی و اقتصاد دولت پایه جهت پاسداری از نقش خود بر این صنعت نهادند (از جمله قانون مشهور به «طرح فوب» از ابتدای دهه ۶۰ تا حدود سال ۷۳ و با تعدی به حقوق ملت با نام بردن از کشتیرانی در آیین‌نامه قانون موسوم به «حق پرچم» که صراحتاً برای ناوگان جاده‌ای در مجلس مصوب شده بود) امکان شکل‌گیری و رشد این صنعت در بخش خصوصی فراهم نبوده و بخش دولتی نیز با اتکا به همین حمایت‌ها از یادگیری و رقابت بازمانده است؛ تا جایی که در حال حاضر عملیات کانتینری صنعت لاینر را مثل کشتی‌های فله‌بر به انجام می‌رسانند و صنعتی که باید بر پایه بازار کشورهای مختلف و مناطق جغرافیایی بزرگ بنا شود، به حمل کالای وارداتی آنهم با رانت‌هایی به ضرر فضای کسب و کار اختصاص یافته است و کشتی که باید در هر بندر تخلیه و بارگیری داشته باشد، محدود شده است به بارگیری در چند بندر و تخلیه کامل در یک بندر. بنابراین در داخل کشور منابعی که دارای این دانش و تجربه (Know-How) باشند به صورت رسمی وجود ندارد.

توضیح بیشتر اینکه؛ در این صنعت برای تعدادی بندر یک سرویس منظم تعریف می‌شود که کشتی در روز و ساعت خاص بایستی در هر بندری

پرسش‌های یاد شده سرنوشت شرکت‌ها را رقم می‌زند. به این ترتیب دو علت زیر مهمترین علل سقوط هانجین بودند: - از ۹۷ کشتی شرکت، ۶۰ فروند اجاره‌ای بوده است که به لحاظ عددی نشان‌دهنده ۳۹ درصد ناوگان ملکی است که با ایده‌آل یعنی ۷۰ تا ۷۵ درصد فاصله‌ای بعید دارد.

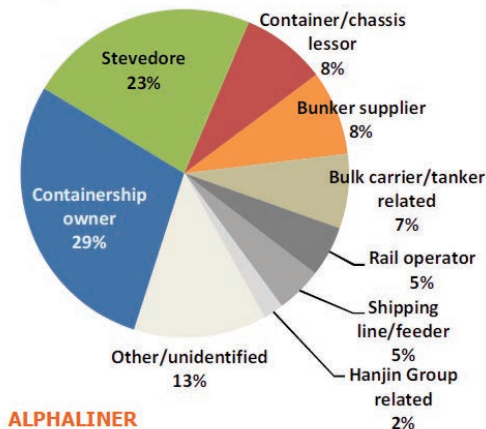


نمودار شماره ۴

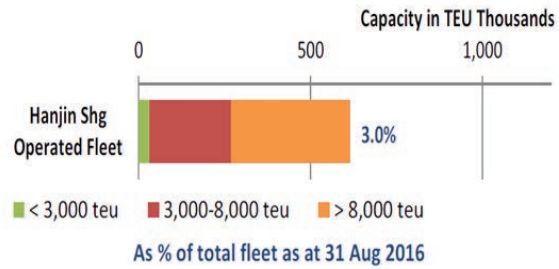


نمودار شماره ۵

Aggregated Breakdown of Claims By Creditor Type



نمودار شماره ۲



جهت حمل هدف گذاری شده‌اند؟
- درصد ترکیب کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت در هر سفر کشتی چقدر است؟
- چه مقدار از ظرفیت کشتی با قراردادهای پر می‌شود و چه مقدار بایستی به صورت هفتگی در بازار بشدت رقابتی به فروش برسد؟
- آیا شعب شرکت و یا دفاتر نمایندگی در بنادر و کشورهای مختلف امکان چنان فروشی دارند؟
- نحوه مواجهه شرکت در جذب کالاهای فصلی چگونه است؟
- نظام تصمیم‌گیری و به‌خصوص واکنش سریع به تغییرات بازار در شرکت تا چه حد کارا و موثر است؟
- لوپ‌های فرعی (خط) که به لوپ اصلی متصل می‌شوند کدام است؟ و چند درصد لوپ اصلی را تغذیه می‌کند؟
- نقش بنادر پیرامونی که توسط کشتی‌های فیدر تغذیه می‌شوند در ضریب بارگیری (Loading Factor) کشتی چیست؟ نقش کرایه حمل این بنادر در میزان درآمد و هزینه هر سفر چیست؟
- ساختار ناوگان به کار گرفته شده چیست؟ (در نمودار ۲ ساختار ناوگان شرکت مذکور نمایش داده شده است که قاعده بسیار کوچکی از کشتی‌های کوچک دارد و حکایت از ناپایداری آن می‌نماید).
- سهم از مسیرهای عمده تجارت مثل خاور دور به اروپا - ترانس پاسیفیک - ترانس آتلانتیک - شمال و جنوب و غیره چیست؟ (نمودار ۳ چنین توزیعی از شکل کسب و کار یک لاینر بزرگ را نشان می‌دهد)
- درصد بدهی شرکت به نقدینگی (نمودار ۴)

- ترتیبات لجستیک کانتینرهای خالی شرکت که سهم عظیمی در هزینه‌های راهبری کشتیرانی لاینر دارند، چگونه و تا چه حد اقتصادی بوده است.
- خرده‌فرهنگ مدیریتی شرکت بیشتر تابع فرهنگ کدام کشور است؟ آیا کارکنان به آسانی می‌توانند دلایل مخالفت خود را با تصمیمات حرفه‌ای مدیریت مطرح نمایند یا حتی در صورت رصد اشکال، به دلیل حفظ شغل و جایگاه، امکان بازگویی دارند؟ (اتفاقا این مهم در شرکت‌های خاور دور و به‌ویژه کره جنوبی با توجه به اظهارات کارکنان رده پایین‌تر به خوبی نمود دارد و در جای دیگری از جامعه به نحو دیگری عیان می‌شود؛ مثلاً هنوز در کره جنوبی برخی آقایان در خیابان همسران خود را کتک می‌زنند و چنین رفتاری مورد تقبیح جامعه قرار نمی‌گیرد و یا کارمندان جزء و مدیران میانی پس از ساعات کاری روزانه، در حد فراموشی یومیه به شادخواری پناه می‌برند). و این چنین است که پاسخ‌های مختلف به

به طور مثال شرکت CSAV در بازار خوب، با اجاره کشتی‌های جدید اقدام به افزایش ناوگان و ظرفیت و شبکه تحت پوشش کرد، اما در بازار خراب که دست‌ها را بالا برد و بازی را واگذار کرد، استیجاری بودن حدود ۷۵ درصد از ناوگانش به یکی از دلایل اصلی ورشکستگی آن شرکت تبدیل شد.

اتفاقا این فاکتور مهم در خصوص ورشکستگی شرکت هانجین نیز نقش به‌سزایی داشت چرا که قسمت عمده‌ای از ناوگان این شرکت به‌خصوص کشتی‌های با ظرفیت ۸۰۰۰ به بالا، عموماً در بازار خوب با قیمت‌های بسیار بالا به اجاره بلندمدت شرکت در آمده بودند و هنگامه بازار خراب، بالای جان شدند و اولین موضوع مذاکره جهت کاهش هزینه‌های شرکت، شش ماه قبل از اعلام ورشکستگی بود. همانطور که در نمودار ۵ نشان داده شده بیشترین درصد مطالبات در میان طلبکاران شرکت در زمان ورشکستگی مربوط به ادوات حمل به نسبت اجاره کشتی ۲۹ درصد و اجاره کانتینر ۸ درصد، سوخت ۸ درصد، تخلیه و بارگیری ۲۳ درصد، فیدرها ۵ درصد بوده است.

با عنایت به مسائل مطروحه امیدوار است که این نکات برای جناب آقای تهامی و آقای دکتر صدقیانی‌فر که به نظر می‌رسد استاد راهنمای ایشان در تحقیق موصوف بوده‌اند، مفید بوده و همچنین خوانندگان آن مجله معتبر را با ظرایف و پیچیدگی‌های بسیار زیاد این صنعت بیش از پیش آشنا سازد.

- پول‌های آسان و یا وام‌های ارزان‌قیمت عمدتاً با منشاء Korean Development Bank به همراه فساد که می‌توانست منابع ارزان را جذب نماید، به رشد غیر طبیعی شرکت کمک کرد، اما همان عامل به آنتی‌تز تبدیل شد و ورشکستگی را رقم زد.

از دیگر نکات بسیار مهم جهت راهبری موفق کشتیرانی لاینر، نسبت مالکیت و اجاره عمدتاً کشتی‌ها و کانتینرها است که در ادامه کمی عمیق‌تر موشکافی خواهد شد.

مثلاً اگر پنج کشتی برای راهبری یک خط تجاری موردنیاز باشد، آیا بهتر است همگی ملکی باشند؟ در این صورت حجم سرمایه‌گذاری افزایش می‌یابد و در صورت خرابی بازار، امکان به‌کارگیری سرمایه در جای دیگری مهیا نیست. اگر هم کلیه کشتی‌ها استیجاری باشند هر ماه باید مبلغ عظیمی از درآمد بابت اجاره به مالکان کشتی‌ها پرداخت شود و چنانچه کرایه حمل کانتینر در آن مسیر با افت مواجه شود سرویس به صورت روزانه و سفر به صورت کامل دچار زیان هنگفتی می‌شود.

بنابراین با توجه به مسیرهای طولانی (Long Haul) و مسیرهای کوتاه (Short haul) و ثبات کرایه حمل و نقدینگی موجود و سایر فاکتورهای موثر در شکل‌گیری ساختار شرکت کشتیرانی، بایستی درصد ناوگان ملکی و استیجاری مشخص شود. اما قدر مسلم حداقل ۷۰ درصد سرمایه بایستی متعلق به شرکت باشد تا شرایط گوناگون بازار را تاب آورد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

از نظر زمان عملیات بندری با استانداردها فاصله داریم

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه باید رویکرد اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی عمل‌گرایانه باشد، گفت: «تاکنون درباره ترافیک بندر شهیدرجایی در اتاق فکر بحثی نشده است، ضمن اینکه توقف طولانی، مشکل باسکول‌ها و ایکس‌ری‌ها از موضوعات مهمی است که باید بررسی و راهکار آن ارائه شود.»

راستاد با بیان اینکه اولویت نخست ما افزایش رقابت‌پذیری بنادر است، گفت: «بنادر منطقه تمام توان و راهبردهای خود را به این سمت متمرکز کرده‌اند که جذابیت‌های بیشتری ایجاد کنند تا بتوانند سهم بیشتری از حمل و نقل دریایی منطقه را به خود اختصاص دهند.»

وی با بیان اینکه کشورهای منطقه سعی می‌کنند سهم بنادر ایران را به خود اختصاص و بنادر ما را تبدیل به بنادر فرعی کنند، گفت: «تنها راه فرار از این شرایط افزایش رقابت‌پذیری بنادر است که این امر با اجرای مکانیزم مناسب قیمت‌گذاری محقق می‌شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر با تأکید بر اینکه باید هزینه کالا در حمل و نقل دریایی به حداقل ممکن کاهش یابد، تصریح کرد: «در این زمینه اتاق فکر می‌تواند با بررسی راهبردهای رقابتی منطقه‌ای و جهانی، چگونگی اجرای آن‌ها در بنادر کشور را در قالب یک برنامه عملیاتی ارائه دهد.»

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این جلسه با اشاره به ناهمگونی سرمایه‌گذاری‌ها در برخی از بنادر گفت: «این عدم تعادل در سرمایه‌گذاری و بازار مصرف در برخی از بنادر کشور هم قابل مشاهده است، برای مثال در بندر چابهار یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری انجام شده است و ظرفیت این بندر از ۲/۵ میلیون تن به ۸/۵ میلیون تن افزایش یافته است، اما باید بینم حجم باری که در سنوات گذشته وارد این بندر شده و یا تا ۱۰ سال آینده وارد این بندر خواهد شد چقدر است.»

حق‌شناس با اشاره به پژوهش صورت‌گرفته در مجلس تصریح کرد: «بر اساس مطالعات مرکز پژوهش‌های مجلس در ایران به‌طور میانگین هر پروژه با ۴ برابر زمان و ۳ برابر هزینه پیش‌بینی شده به اجرا رسیده است.»

محمد راستاد در سی‌امین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه رویکرد اتاق فکر باید کاملاً عملیاتی و اجرایی باشد، گفت: اگرچه در جلسات گذشته از مباحث مفید و آکادمیک مطرح شده استفاده کردیم اما واقعیت این است که اتاق فکر تاکنون رویکرد نظری داشته است، در حالیکه انتظار داشتیم این مباحث تبدیل به برنامه‌های عملیاتی شود.

پروژه بندر حمد قطر با هزینه ساخت ۷/۴ میلیارد دلار، یکی از بزرگترین بنادر سبز ساخته شده در جهان است. این بندر در منطقه ام‌الحول در ۴۰ کیلومتری جنوب دوحه پایتخت قطر واقع شده و به عنوان پایگاه جدیدی برای نیروهای دریایی قطر مطرح است.

این بندر از دو بندر الرویس در شمال و بندر دوحه در پایتخت قطر بزرگتر بوده و مساحت آن در حدود ۲۶۵ کیلومترمربع است. پایگاه دریایی این بندر به تنهایی مساحتی در حدود ۴/۵ کیلومترمربع دارد.

ایده اولیه ساخت این بندر در ماه ژوئن سال ۲۰۰۷ شکل گرفت. مجوزهای لازم زیست محیطی برای ساخت بندر اخذ و کارهای ساخت‌وساز آن از اکتبر ۲۰۱۱ آغاز شد. اولین بتن‌ریزی برای ساخت دیوار اسکله در جولای ۲۰۱۲ صورت گرفت. برخی بخش‌های بندر حمد در پایان سال ۲۰۱۵ افتتاح شد که از آن جمله می‌توان به ترمینال تخلیه و بارگیری کالا و ترمینال‌های واردات وسایل و تجهیزات ساختمانی اشاره کرد.

افتتاح رسمی این ترمینال در سال ۲۰۱۷ با حضور مقامات کشورهای مختلف از جمله عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران، صورت گرفت. بندر حمد بخشی از چشم‌انداز ۲۰۳۰ کشور قطر با هدف تبدیل قطر به یک کشور توسعه‌یافته در سال ۲۰۳۰ است.

خدمات مدیریت برنامه برای این پروژه توسط AECOM ارائه و قرارداد آن در نوامبر ۲۰۰۸ به مبلغ ۱۴۹ میلیون دلار امضا شد. این شرکت دو سال بعد مبلغ ۵۸/۸ میلیون دلار دیگر برای انجام سایر کارها دریافت کرد.

قرارداد ۳۵ میلیون دلاری برای طراحی بندر به WorleyParsons پرداخت شد. کار حفاری برای کانال نیز به عهده شرکت کشتیرانی خاورمیانه (MEDCO) بوده است.

کار ساخت حوضه بندر و دیوارهای ساحلی توسط یک شرکت مهندسی چینی با نام شرکت مهندسی هاربر انجام گرفت و انتقال حدود ۱۰ هزار تپه مرجانی در محل پروژه به CSA International سپرده شد.

این بندر یکی از بزرگترین بنادر اقتصادی منطقه در خاورمیانه است که قابلیت ذخیره‌سازی مواد غذایی برای سه میلیون نفر در طول دو سال را



با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۷/۱ میلیارد دلار و در مساحتی در حدود ۲۶۵ کیلومتر مربع

بندر حمد قطر افتتاح شد

ماه گذشته بندر حمد قطر که با ظرفیت سالانه ۷/۵ میلیون کانتینر، به نظر می‌رسد به زودی به یکی از مهمترین رقبای بندر شهیدرجایی با ظرفیت سالانه ۶ میلیون کانتینر تبدیل شود، با حضور مقامات کشورهای مختلف از جمله عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران افتتاح شد.

گفته شده با اوج گرفتن فعالیت‌های بندر جدید حمد، بندر دوحه که در حال حاضر بزرگترین بندر تجاری قطر است، به تدریج از ترافیک باری خود کاسته و در نهایت تبدیل به یک بندر تفریحی و مسافری خواهد شد.

■ خدمات مدیریت برنامه
برای این پروژه توسط
AECOM ارائه و قرارداد
آن در نوامبر ۲۰۰۸ به مبلغ
۱۴۹ میلیون دلار امضا شد.
این شرکت دو سال بعد
مبلغ ۵۸/۸ میلیون دلار
دیگر برای انجام
سایر کارها دریافت کرد.
کار حفاری برای کانال
نیز به عهده شرکت
کشتیرانی خاورمیانه
(MEDCO) بوده است.

میلیون مترمربع ایجاد شده است.
در خبر دیگری، از اکتبر امسال (آبان ماه) بین
ترکیه و قطر یک خط دریایی حمل کالا راهاندازی
خواهد شد. این توافق در حاشیه نشست تجار
و تولیدکنندگان مواد غذایی ترکیه و قطر در
ازمیر ترکیه به امضای مقامات دو کشور رسید
و براساس توافق صورت گرفته خط دریایی
مستقیم برای تبادل تجاری بین این بندر و بندر
حمد قطر ایجاد خواهد شد.
در همین زمان کوتاه این بندر رکوردهای جالبی را
در منطقه و جهان ثبت کرده است. این رکورد با
دریافت بیش از ۴۸ هزار کانتینر، بیش از ۸۰ هزار
تن جنرال کارگو، حدود ۵ هزار ماشین‌آلات و
وسایل نقلیه، بیش از ۱۴۸ هزار راس دام و حدود
۹۰۰ هزار تن مصالح ساختمانی در ماه جولای
و پس از تحریم قطر توسط ائتلاف عربی ثبت
شده است.

داشته و با تامین ۲۰۰ درصد نیازهای بازارهای
داخلی به کاهش هزینه‌های واردات کمک
کرده و ۳۵ درصد تجارت خاورمیانه را به خود
اختصاص خواهد داد.

قطر همانند دیگر کشورهای منطقه خلیج فارس
در تلاش است تا با توسعه بندر حمد آن را به
یک هاب لجستیکی بزرگ در منطقه بدل کند.
در حال حاضر بندر حمد دارای ظرفیت ۶ میلیون
TEU در سال است و بزرگترین کشتی‌های
جهان می‌توانند در آن پهلو بگیرند، اما قرار
است تا سال ۲۰۲۰ سه ترمینال برای این بندر
ایجاد شود و ظرفیت آن به ۷/۵ میلیون کانتینر در
سال برسد.

از دیگر نکات مثبت بندر حمد می‌توان به
ارتباط آن با شبکه راه آهن شورای همکاری
خلیج فارس اشاره کرد. این ویژگی باعث
شده است تا بندر حمد شش کشور شورای
همکاری خلیج فارس چون قطر، عمان، امارات
متحده عربی، عربستان، کویت و بحرین را به
یکدیگر متصل کند.

گشایش بندر حمد به عنوان بزرگترین و
جدیدترین بندر قطر گام جدید دوحه در راستای
رویاری با آثار تحریم به شمار می‌آید؛ آن هم
در شرایطی که کشورهای تحریم‌کننده قطر
شامل عربستان، بحرین، مصر و امارات متحده
عربی آماده طولانی شدن این بحران به مدت
دو سال و یا حتی بیشتر هستند. طی ماه‌های
گذشته قطر توانست بخش قابل توجهی از نیاز
خود به کالاهای اساسی را از طریق همین بندر
تامین کند.

گفتنی است در شاخص عملکرد لجستیک
(LPI)، قطر برای نخستین بار در سال ۲۰۱۶
توانست از ترکیه در منطقه پیشی بگیرد و پس
از امارات، دومین کشور موفق لجستیکی منطقه
شناخته شود. قطر رتبه ۳۰ شاخص عملکرد
لجستیک در بین ۱۶۰ ارار در سال ۲۰۱۶ به خود
اختصاص داده است.

قطر در راستای تحقق چشم‌انداز ۲۰۳۰ این
کشور و به منظور توسعه اقتصاد و تجارت
خود، ایجاد سه منطقه ویژه اقتصادی جدید و
چندین پارک لجستیکی را پیش‌بینی کرده که
عملیات احداث آنها در حال انجام است. پارک
لجستیکی الوکره (دهکده بار قطر) در سال ۲۰۱۳
توسط شرکت GWC در محلی به مساحت ۱



ترابران: لطفاً برای شروع بحث، بفرمایید تخصص هیدروگرافی در کدام یک از بخش‌های عملیات دریایی کاربرد دارد؟

■ **شهریار قره‌داغی:** هیدروگرافی، علمی است که به اندازه‌گیری و توصیف عوارض توپوگرافی بستر و ساحل مجاور آن و پدیده‌های مرتبط با دریا نظیر کشند و جریان‌های آبی می‌پردازد. هیدروگرافی، فیزیک آب‌های سطحی زمین را توصیف کرده و وظیفه تهیه چارت‌های دریایی، به عنوان نقشه‌های مرجع دریانوردی را نیز بر عهده دارد.

هیدروگرافی، اندازه‌گیری عمق آب، زمین‌شناسی ژئوفیزیک، جزر و مد، جریان‌های آبی، امواج و سایر ویژگی‌های فیزیکی آب دریا و پارامترهای شیمی از جمله چگالی، شوری، درجه حرارت و حتی ارگانسیم آب و نیز جنس و نوع بستر خاک دریا را مورد بررسی قرار می‌دهد. قبلاً هیدروگرافی را صرفاً روشی برای انجام عملیات

هیدروگرافان می‌گویند فقر داده‌های دریایی در کشور بسیار زیاد است

... روی آب مانده‌ایم!

بهاره بوذری

انجمن هیدروگرافی و آبنگاری ایران یک سازمان مستقل، غیرسیاسی و غیرانتفاعی است که به صورت رسمی با دریافت پروانه فعالیت از وزارت کشور از سال ۱۳۹۴ شروع به فعالیت کرده است؛ اما علی‌رغم ضرورت وجود این انجمن به منظور شناخت هر چه بیشتر اهمیت رشته هیدروگرافی و حمایت از حقوق هیدروگرافان کشور، می‌توان گفت تاکنون درصد بسیار کمی از جمعیت هیدروگرافان فعال کشور در این انجمن عضو هستند.

با شهریار قره‌داغی، رئیس هیات مدیره انجمن هیدروگرافی و محمد ناقب، نایب رئیس انجمن در خصوص اهمیت، وجوه مختلف کاری و مشکلات فعالان شاغل در این رشته گفت‌وگویی داشتیم که در ادامه می‌خوانید.





■ **قره‌داغی: ما براساس دستورالعمل‌های سازمان جهانی هیدروگرافی نتوانسته‌ایم در زمان‌های لازم به روزرسانی نقشه‌های دریایی را انجام دهیم. در واقع، به دلیل وضعیت سیاسی، اقتصادی و وضع تحریم‌ها هنوز بودجه‌ای برای این مساله اختصاص داده نشده است**

■ **هدف کنوانسیون سولاس اطمینان از ایمنی شاغلین در دریاست، اما وقتی هیدروگراف با یک شناور سستی برای عملیات هیدروگرافی وارد دریا شود و نتواند به درستی کار خود را انجام دهد، مسلماً فلسفه وجودی کنوانسیون سولاس و هیدروگرافی زیر سوال می‌رود**

آنها ENC Chart گفته می‌شود. هیدروگراف‌ها با تکنیک‌های آکوستیک عملیات عمق‌سنجی انجام می‌دهند و مسیر و تردد شناورها را در بازه امن دریا مشخص می‌کنند. آنها محل قرارگیری علائم ناوبری و محل‌های ناامن مثل تپه‌های دریایی را هم مشخص می‌کنند.

نقش بعدی هیدروگرافی در مهندسی سواحل و بنادر است. هیدروگرافان با انجام اندازه‌گیری‌های عمق، جریان و تغییرات سطح تراز آب دریاها و ارائه داده‌های ذکر شده مدل‌های هیدرودینامیکی بر پا شده و نتایج آن، وضعیت حاکم بر دریا را مشخص می‌کنند.

با استفاده از این مدل‌ها می‌توان پیش‌بینی کرد که در سال‌های آینده وضعیت پدیده‌های دریایی در این ساحل به چه شکل خواهد بود.

از سوی دیگر، برای احداث هر سازه دریایی مانند اسکله، موج‌شکن و باراندازها می‌بایست وضعیت توپوگرافی بستر دریا یعنی نقشه برجستگی‌ها و فرورفتگی‌های آن مشخص شود، بنابراین هیدروگرافان شیب ساحل را مشخص می‌کنند تا بخش طراحی سازه بتواند تعیین کند چه نوع سازه‌ای را می‌توان از نظر بتنی بودن یا چوبی بودن و میزان استقامت (مخصوصاً در مناطقی که تحت تاثیر جزر و مد دریا هستند) برای این ساحل در نظر گرفت.

در صنعت نفت که بزرگ‌ترین صنعت تجاری در دنیاست. با قاطعیت می‌توانم بگویم بدون عملیات هیدروگرافی ژئوفیزیکی و شناسایی لایه‌های زیرین بستر دریا، هیچ‌گونه فعالیت نفتی امکان‌پذیر نیست. همچنین، برای تعیین مسیر لوله‌های زیر بستر دریا، کابل‌های دریایی، لوله‌های نفت و گاز هم باید عملیات هیدروگرافی انجام شود.

هیدروگرافی در لایروبی یک بندر قبل و بعد از عملیات لایروبی نقش اجتناب‌ناپذیری داشته و کلیه محاسبات احجام لایروبی از طریق هیدروگرافی امکان‌پذیر خواهد بود.

ترابران: داده‌ها و نقشه‌های هیدروگرافی در ایران هر چند وقت یکبار به روزرسانی می‌شوند؟

■ **قره‌داغی: برای بازنگری و به‌روزرسانی داده‌های هیدروگرافی، دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (IHO) وجود دارد. براساس این دستورالعمل‌ها و بسته به ژئومورفولوژی مناطق ساحلی و وضعیت**

عمق‌سنجی به منظور اهداف ناوبری قلمداد می‌کردند، ولی در حال حاضر و با پیشرفت این علم، عمق‌سنجی تنها به یکی از کاربردهای آن تبدیل شده است.

شعار انجمن هیدروگرافی این است: هیدروگرافی شاه‌کلید ورود به دریا است. در واقع صنعت دریا وابسته به شناخت دریا است و شناخت دریا بر عهده هیدروگرافان است. سازمان ملل کنوانسیون‌های زیادی درباره ناوبری ایمن در دریا دارد که یکی از آنها کنوانسیون سولاس است. بخش پنجم این کنوانسیون به ضرورت تهیه نقشه‌های هیدروگرافی و شناسایی دریای سرزمینی هر کشور برای اهداف ناوبری ایمن مربوط می‌شود.

در ناوبری دریایی، تمام شناورها باید نقشه‌های دریانوردی داشته باشند و این نقشه‌های دریانوردی را هیدروگراف‌ها تهیه می‌کنند. این نقشه‌ها یا کاغذی هستند یا الکترونیکی که به



■ **ابزار گران و دسترسی به فناوریهای حرفه‌ای هیدروگرافی هم بسیار دشوار است.** از طرف دیگر، با توجه به اینکه قیمت پروژه‌ها کاهش پیدا کرده خرید بسیاری از دستگاه‌ها دیگر مقرون به صرفه نیست، کم کم داریم به جایی می‌رسیم که هیدروگراف فقط یک عمق‌سنج آما تور باشد

■ **قطعا ابزار و فناوریهای هیدروگرافی باید استاندارد و به‌روز باشد اما فعلا چاره‌ای جز کنار آمدن با این شرایط وجود ندارد.** ما فناوریهای تخصصی چندانی نداریم

جریان‌های بستر دریا، می‌توان پیش‌بینی کرد که هر چند وقت یکبار باید اطلاعات به روزرسانی شود. در سواحل با وضعیت ثابت می‌توان بازه زمانی به‌روزرسانی را طولانی‌تر کرد، اما در مناطقی مانند تنگه خوران که بستر دریا به دلیل مختلف مانند جریان‌های جزرومدی، پدیده فرسایش و یا رسوب‌گذاری در حال تغییر است، نقشه‌های هیدروگرافی باید در بازه‌های زمانی کوتاه‌مدت بازنگری شوند. در مجموع برای نقشه‌های کوچک مقیاس یعنی نقشه‌های ناوبری عمومی باید هر پنج سال یکبار نقشه‌ها به‌روزرسانی شود.

ترابران: در حال حاضر، ما براساس استانداردهای IHO به‌روزرسانی‌ها را انجام می‌دهیم؟
 ■ **قره‌داغی:** متأسفانه خیر، فقر داده در کشور بسیار

زیاد است و ما بر طبق دستورالعمل نتوانستیم در زمان‌های لازم به‌روزرسانی نقشه‌های دریایی را انجام دهیم. در واقع، به دلیل وضعیت سیاسی، اقتصادی و وضع تحریم‌ها هنوز بودجه‌ای برای این مساله اختصاص داده نشده است.

ترابران: تحریم‌ها در زمینه عملیات هیدروگرافی چه محدودیت‌هایی ایجاد کرده است؟

■ **قره‌داغی:** موانع بسیاری ایجاد کرده است، چون اکثر تولیدکننده‌های تجهیزات اندازه‌گیری دریایی اروپایی و یا آمریکایی هستند و تجهیزات دریایی به سختی و با واسطه‌های بسیار زیاد و با چهار، پنج برابر قیمت اصلی به دست کاربران ایرانی می‌رسد و اکثر شرکت‌های خارجی از فروش تجهیزات هیدروگرافی به ایران منع شده‌اند. بر همین اساس، شرکت‌های مهندسان مشاور برای تهیه تجهیزات مورد نیاز خود با مشکلات بسیاری مواجه هستند.

ترابران: این یعنی در نبود تجهیزات لازم، بخش‌هایی از عملیات هیدروگرافی در کشور ما انجام نمی‌شود؟

■ **محمد ثاقب:** همانطور که گفته شد، هدف کنوانسیون سولاس، اطمینان از ایمنی شاغلین در دریاست، اما وقتی هیدروگراف با یک شناور سنتی برای عملیات هیدروگرافی وارد دریا شود و نتواند به درستی کار خود را انجام دهد، مسلماً فلسفه وجودی کنوانسیون سولاس و هیدروگرافی زیر سوال می‌رود. قطعا ابزار و فناوریهای هیدروگرافی باید استاندارد و به‌روز باشد، اما فعلا چاره‌ای جز کنار آمدن با این شرایط وجود ندارد. ما فناوریهای تخصصی چندانی نداریم. همین تعداد موجود هم یا متعلق به شرکت‌های فراساحل هستند و یا ارگان‌های دریایی؛ چون شرکت‌های خصوصی معمولاً به دلیل هزینه‌های گزاف نگهداری، شناورهای خاص هیدروگرافی ندارند.

ترابران: نظارت IHO بر عملیات هیدروگرافی ایران به چه شکل است؟

■ **قره‌داغی:** هر چهار سال یکبار، کنفرانس IHO در کشور موناکو برگزار می‌شود و نمایندگان ایران هم در این کنفرانس شرکت می‌کنند. در این اجلاس باید گزارش کشوری و وضعیت نقشه‌های دریایی خود را گزارش دهیم. قبل از برگزاری این کنفرانس، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده کشور ایران گزارش‌های هیدروگرافی را جمع‌آوری می‌کند.

در عین حال، تجهیزات، امکانات و پتانسیل‌های موجود در کشور نیز جزو گزارش‌های کشوری است. در مجموع می‌توان امکانات خوبی از IHO گرفت، ولی تا به حال هیچ امکاناتی گرفته نشده است.

ترابران: پس این ضعف عملکرد ما به نمایندگان ایران در کنفرانس IHO برمی‌گردد؟

■ **قره‌داغی:** بله. فکر می‌کنم افراد متخصص هیدروگرافی و شایسته به این کنفرانس اعزام نمی‌شوند که بتوانند از حقوق هیدروگرافی ایران با قطعیت دفاع کرده و آوردی برای کشور داشته باشند.

ترابران: یعنی در کنفرانس‌های IHO اعضای انجمن هیدروگرافی حضور نداشتند؟

■ **قره‌داغی:** متأسفانه خیر. از دبیرخانه انجمن درخواست معرفی افراد نشد و علی‌رغم اینکه حضور هیدروگرافان متخصص می‌توانست تاثیر به‌سزایی داشته باشند، هیچیک از اعضای هیات مدیره انجمن هیدروگرافی و آبنگاری ایران در تیم اعزامی از ایران نبودند. در حالی که از سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده کشورمان در IHO انتظار می‌رفت از انجمن دعوت به عمل آورد، چون انجمن نمی‌تواند به طور مستقل با IHO ارتباط داشته باشد.

ترابران: سطح تعامل سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی بخش با انجمن هیدروگرافی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

■ **قره‌داغی:** خوشبختانه بخش مهندسی سواحل سازمان بنادر و دریانوردی با این انجمن ارتباط موثری داشته و خوشحالم که در ابتدای تشکیل این انجمن، در کارگروه نظارت و بررسی و کمیته‌های تخصصی هیدروگرافی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش مهندسی سواحل و بنادر حضور داشته‌ایم، اما به هر حال، در کشور ما فرهنگ‌سازی بسیار تدریجی و آرام جلو می‌رود. معمولاً وقتی حوزه جدیدی ایجاد می‌شود، همه حالت تدافعی به خود می‌گیرند که مبادا برای آنها مشکل‌ساز شود و در شرح وظایفشان دخالت کند.

این انجمن اتفاق جدیدی در بخش هیدروگرافی کشور بوده و بنابراین سازمان‌ها و حتی مهندسان مشاور جلوی ما گارد دفاعی گرفته‌اند.

ترابران: لطفاً قدری در مورد نحوه عملکرد ابزار و تجهیزات هیدروگرافی توضیح دهید.



■ ثاقب: با توجه به فشارهایی که وجود دارد معمولاً کسانی که هیدروگرافی می‌کنند اپراتور هستند، طراح و مدیر نیستند. همه می‌خواهند با کمترین هزینه و زمان، پروژه را به اتمام برسانند؛ در حالی که این عجله، خلاقیت و توانایی فرد در طراحی را از بین می‌برد

ندهد، ولی خوشحالیم که یک فعالیت اجتماعی را در حوزه تخصصی هیدروگرافی آغاز کرده‌ایم. ما هیدروگرافان را با ضرورت اجتناب‌ناپذیر این انجمن آگاه می‌کنیم ولی علاقه‌مندی و جذب افراد به دلایل متعددی بستگی دارد.

ترابران: سخن آخر؟

■ قره‌داغی: پیام ما به هیدروگرافان، نوید روزهای بهتر است. انجمن هیدروگرافی در اعتلا و فرهنگ‌سازی این رشته هیچ کوتاهی نخواهد کرد. سعی کردیم در تمام همایش‌ها و نمایشگاه‌ها حضور داشته باشیم تا این رشته را به فعالان دریایی معرفی کند چون هنوز کسانی هستند که در صنایع دریایی کار می‌کنند ولی اسم هیدروگرافی برایشان غریب و ناآشنا است. ما می‌خواهیم هیدروگرافی را به‌عنوان مقدمه صنعت دریایی جا بیندازیم.

دریایی، بالاترین ردیف‌های دستمزدی متعلق به هیدروگرافان است. با این حال، به علت نبود بازار کار در ایران، رشته هیدروگرافی در سال جاری در دانشگاه تهران پذیرش نداشته و احتمال انحلال آن وجود دارد. همچنین در دانشگاه آزاد تهران شمال چند سال است که رشته هیدروگرافی منحل شده است.

البته خود دانشجویان هم چندانی از این رشته استقبال نمی‌کنند چون شرکت‌های هیدروگرافی در ایران بسیار کم و انحصاری هستند.

■ ثاقب: البته سیلابس‌های دانشگاهی هم چندانی به هیدروگرافی مرتبط نبوده و براساس استانداردهای جهانی تعریف نشده بودند.

ترابران: حقوق هیدروگرافان چقدر کمتر از مقیاس‌های بین‌المللی است؟

■ قره‌داغی: بسیار متفاوت است. هیدروگرافان در اروپا ماهیانه حداقل حقوقی معادل ۱۵ هزار دلار دریافت می‌کنند، ولی در ایران حدود ۲ یا ۳ میلیون بیشتر نیست.

■ ثاقب: با توجه به فشارهایی که وجود دارد، معمولاً کسانی که هیدروگرافی می‌کنند، اپراتور هستند، طراح و مدیر نیستند. همه می‌خواهند با کمترین هزینه و زمان، پروژه را به اتمام برسانند؛ در حالی که این عجله، خلاقیت و توانایی فرد در طراحی را از بین می‌برد.

ترابران: بنابراین با توجه به نبود نیروی انسانی متخصص و گستره فعالیت‌های هیدروگرافی، کارهای زمین‌مانده بسیاری در این زمینه وجود دارد؟

■ قره‌داغی: ما مناطق ناشناخته بسیاری داریم که هنوز هیدروگرافی نشده است مانند جزیره اسرارآمیز.

ترابران: در مجموع چقدر از فعالیت انجمن در طی این دو سال راضی هستید؟

■ قره‌داغی: در مجموع، در کشور ما فرهنگ عضویت در انجمن‌ها بسیار پایین است و انجمن‌ها نادیده گرفته می‌شوند. ما هم مثل انجمن‌های دیگر دچار رکود و بی‌میلی هستیم. اولین مشکل ما این است که ما باید ضرورت انجمن را برای هیدروگرافان توضیح دهیم! و کل انرژی ما صرف تبیین منافع عضویت هیدروگرافان در انجمن می‌شود.

ما فکر می‌کنیم شکل‌گیری و رشد و توسعه انجمن شاید به سن مدیران فعلی انجمن قد

■ قره‌داغی: تجهیزات هیدروگرافی با استفاده از سیستم صوتی کار می‌کنند؛ در واقع با استفاده از یک حس‌گر که در داخل آب قرار گرفته، امواج صوتی به بستر گسیل شده و براساس فرمول‌های ریاضی عمق آب دریا مشخص می‌شود.

سیستم‌های عمق‌یابی در دو دسته تک‌پرتویی و چندپرتویی تولید می‌شوند. با به‌کارگیری سیستم‌های عمق‌سنجی امکان تهیه مدل‌های سه‌بعدی از بستر دریا فراهم می‌گردد.

ترابران: تاکنون در زمینه تولید قطعات و وسایل هیدروگرافی در داخل کشور اقدامی صورت نگرفته است؟

■ قره‌داغی: خوشبختانه انجمن هیدروگرافی با چند پژوهشگاه در اصفهان و شیراز در خصوص تولید سنجنده‌های اندازه‌گیری دریایی ارتباط برقرار کرده و مذاکراتی نیز داشته است.

■ ثاقب: من شخصا با همه علاقه‌ای که به ساخت دارم، چندانی وارد این حوزه نمی‌شوم، چون به نظرم در مرحله نخست بهتر است ما کاربر خوبی باشیم.

فرق هیدروگرافی با بسیاری از رشته‌ها این است که ما فقط با ابزار خاص می‌توانیم کار کنیم، هر چند تخصص هیدروگراف هم بسیار تعیین‌کننده است و نقش نیروی انسانی در این رشته کاری حذف نشده است. به هر حال، ابزار گران است و دسترسی به شناورهای حرفه‌ای هیدروگرافی هم برای هیدروگرافان بسیار دشوار است. از طرف دیگر، با توجه به اینکه قیمت پروژه‌ها کاهش پیدا کرده، خرید بسیاری از دستگاه‌ها دیگر مقرون‌به‌صرفه نیست، کم‌کم داریم به جایی می‌رسیم که هیدروگراف فقط یک عمق‌سنج آماتور باشد، چون کارها به شکل تخصصی تعریف نمی‌شود و تجهیزات لازم هم وجود ندارد.

ترابران: دلیل حذف رشته‌های هیدروگرافی از دانشگاه چه بوده است؟

■ قره‌داغی: رشته هیدروگرافی تنها در دانشگاه آزاد تهران شمال و دانشگاه تهران تدریس می‌شد که آن هم منحل شده است، یعنی الان ما در ایران فارغ‌التحصیل رشته هیدروگرافی نداریم.

البته این موضوع دلایل زیادی دارد؛ مثلاً براساس تفکر سیستم آموزشی ما، کار برای فارغ‌التحصیلان هیدروگرافی وجود ندارد. این در حالی است که در کشورهای دیگر، در حوزه نقشه‌برداری‌های

خوب است یا بد: بخریم یا نخریم؟

مسأله ATR

محمد رضا ابراهیم پور


مدیرعامل شرکت مهندسين مشاور نقطه شروع

ماه گذشته وقوع چندین مورد نقص فنی در هواپیماهای ATR که اواخر اردیبهشت ماه چهار فروند از آنها وارد کشور شده است، به بحث در مورد اقتصادی بودن خرید این نوع هواپیماها و سازگاری آنها با آب و هوای ایران دامن زد. در مطلب حاضر کارشناس و تحلیل گر صنعت هوانوردی به این سوال پاسخ داده است که خرید این گونه هواپیماها تا چه حد توجیه داشته و دارد. او که سالها تجربه فعالیت در زمینه مدیریت درآمد، تعیین نرخ و بازاریابی در بخش حمل و نقل هوایی را دارد، معتقد است هرچند ممکن است مناسبترین گزینه برای ورود ناوگان به کشور ATR نباشد، اما به نظر می رسد ورود آنها به صنعت کمک می کند. نحوه استفاده ما از این هواپیما است که می تواند سابقه ای درخشان یا کم اثر و پرهزینه به بار آورد.

موضوع دیگر انتخاب بین توربوپراپ و جت منطقه ای است. پایین تر بودن قیمت تمام شده هر ساعت - صندلی هواپیمای توربوپراپ نسبت به هواپیمای جت، از مزایای آن است؛ هرچند سرعت پایین تر و برخی محدودیت های عملیاتی آن به ویژه در مناطق گرم و مرتفع را می توان از معایب آن دانست. برای انتخاب از میان هواپیماهای توربوپراپ، عموماً هواپیمای ATR72 با بمباردر Q400 - و البته در مواردی امبرائر ۱۲۰ - مقایسه می شوند. در این مقایسه قیمت ATR حدود ۲۰ درصد پایین تر و مصرف سوخت آن نیز حدوداً ۴۰ درصد کم تر است، اما از سوی دیگر برد آن ۲۰ درصد کم تر از هواپیمای Q400 و سرعت آن

توسط شرکت های هندی تا سال ۲۰۳۱ تحویل گرفته خواهند شد (با توجه به تقاضای داخلی و بین المللی پیش بینی شده). با توجه به برآورد نیاز کشور به هواپیما و برنامه کلان برای تامین ۵۰۰ فروند هواپیما تا سال ۱۴۰۴، و با مطالعه تطبیقی بین ایران و هند، می توان نیاز به حدود ۴۶ فروند جت منطقه ای و ۴۶ فروند توربوپراپ را برای چشم انداز ۱۴۰۴ پیش بینی کرد. ورود این نوع هواپیماها علاوه بر این که شبکه پروازی کشور را توسعه می دهد، باعث می شود که فرودگاه های کم ترافیک، یا فرودگاه های تعطیل و نیمه تعطیل کشور به تدریج شروع به فعالیت کرده و شرایط اقتصادی خود را بهبود دهند.

شاید بزرگترین خلاء در زنجیره تامین حمل و نقل هوایی مسافری کشور کمبود هواپیماهای کوچک زیر صد نفره (Regional Airliner/ Feeder Liner Aircraft) باشد. نقش این نوع هواپیماها در برقراری ارتباط در مسیرهای کم تقاضا یا بین نقاط کوچک با هابها یا فرودگاه های بزرگتر که پروازهای بیشتری دارند، تعریف می شود. از این رو لازم است که تغییر و تحولی در این زمینه در کشور اتفاق بیفتد و سهم هواپیماهای زیر صد نفره افزایش چشم گیری داشته باشد. مقایسه شرایط ایران با کشورهای مشابه از نظر وسعت و جمعیت، نشان از فاصله بسیار زیاد سهم هواپیماهای کوچک و توربوپراپ دارد. جدول ۱ پیش بینی کلیه هواپیماهایی است که



■ برای انتخاب از میان
توربوپراپ‌ها، عموماً
ATR72 با بمباردر Q400
و گاهی با امبرائر ۱۲۰
مقایسه می‌شود. در این
مقایسه، قیمت ATR
۲۰ درصد و مصرف سوخت
آن ۴۰ درصد کمتر است.
ولی برد آن ۲۰ درصد کمتر
از Q400 و سرعت نیز
۳۰ درصد پایین‌تر است

هوایماهای توربوپراپ نسبت به هوایمای جت به طول باند کم‌تری نیاز دارند؛ در نتیجه در فرودگاه‌های بیشتری می‌توانند پرواز کنند. به این ترتیب، ممکن است بعضی از فرودگاه‌های کشور ما طول باند موردنیاز هوایماهای جت را تامین نکنند، اما انواع و اقسام هوایماهای توربوپراپ می‌توانند در باندهای آنها نشست و برخاست انجام دهند (اساساً هنگام طراحی‌های فرودگاهی و بحث‌های عملیاتی پرواز، طول باند با در نظر گرفتن دمای مرجع فرودگاه که متوسط بالاترین دمای روزانه گرم‌ترین ماه سال است، طراحی می‌شود). البته در این میان استثنائاتی هم وجود دارد؛ مانند هنگامی که فرودگاه مبدا یا مقصد پرواز،

علاوه بر این، اگرچه سطح و کیفیت خدمت‌رسانی به مسافران از اهمیت بالایی برخوردار است، اما در شرایطی که سطح عرضه بسیار پایین‌تر از تقاضاست، بحث مسائل کیفی به عنوان اولویت، موضوعیت چندانی ندارد. به عبارت دیگر، هرگاه شبکه پروازی و تعداد ناوگان گسترش یابد، خودبه‌خود مسائل کیفی در انتخاب مسافران موثر واقع شده و شرکت‌های هوایمایی با توجه به تمایل به افزایش سهم از بازار، در این زمینه تصمیم‌گیری خواهند کرد. مساله بعدی، موضوعات عملیاتی و فنی است. از نظر عملیاتی، هوایمای توربوپراپ برخی محدودیت‌ها و برخی مزایا نسبت به هوایمای جت دارد. یکی از این ویژگی‌ها آن است که

نیز حدود ۳۰ درصد پایین‌تر است. با این حال، در مجموع، تصمیم‌گیری با مدیران شرکت‌های هوایمایی است که شاخص‌های عملیاتی بالاتر با هزینه‌های بیشتر را انتخاب کنند یا وضعیت اقتصادی‌تر و پاسخگویی به تقاضای بیشتر با حجم سرمایه‌گذاری مشابه را. گفتنی است، شرایط کنونی صنعت حمل هوایی کشور از نظر کیفی آن‌قدر مطلوب نیست که در صورت افزایش ۲۰ تا ۳۰ درصدی زمان سفر با ناوگان توربوپراپ، مسافر هوایی از دست رفته و جذب سایر شقوق حمل و نقلی شود. برعکس، به نظر می‌رسد که ایجاد چنین عرضه‌ای باعث جذب تقاضایی می‌شود که تاکنون پوشش داده نشده است.

■ در فرودگاه‌هایی که هم هوا گرم است و هم ارتفاع نسبت به سطح دریا بالاست، به واسطه کاهش چگالی هوا از کارایی موتور کاسته شده و پرواز با محدودیت وزن انجام می‌گیرد. به همین دلیل در ماه‌های اخیر به طور مثال در برخاست از فرودگاه اصفهان، از هفتاد صندلی ATR72 تنها به چهار صندلی اجازه پذیرش مسافر داده شده است

■ باید منتظر بود و بعد از یک دوره انجام عملیات پروازی در فصول گرم و سرد سال توسط این ناوگان، تصمیم گرفت که آبا افزایش ۲۰ فروند ATR سفارش داده شده فعلی، تا ۴۰ فروند توجیه دارد یا اینکه بهتر است به سراغ انواع دیگر هواپیماهای توربوپراپ رفت

شرایط Hot & High داشته باشد. در واقع در فرودگاه‌هایی که هم هوا گرم است و هم ارتفاع نسبت به سطح دریا بالاست، به واسطه کاهش چگالی هوا، از کارایی موتور کاسته شده و پرواز با محدودیت وزن انجام می‌گیرد. به همین دلیل در ماه‌های اخیر شاهد بوده‌ایم که به طور مثال در برخاست از فرودگاه اصفهان در ساعات گرم، از هفتاد صندلی ATR72 تنها به چهار صندلی اجازه پذیرش مسافر داده شده است تا از ایمنی پرواز اطمینان حاصل شود و احیاناً با حادثه‌ای مشابه سانحه ایران ۱۴۰ در پرواز طبس مواجه نشوند. براساس آنچه گفته شد، انتخاب فرودگاه‌های کم‌ارتفاع که به سطح آب‌های آزاد (Sea Level) نزدیکتر هستند، به عنوان پایگاه این نوع هواپیما مناسب‌تر است. در این فرودگاه‌ها حتی در دمای بالا، کارایی هواپیما بسیار بالاتر از فرودگاه‌های مرتفع است. به این ترتیب، حتی فرودگاه مهرآباد هم - البته نه به اندازه فرودگاه اصفهان در فصل گرم تابستان شرایط Hot & High دارد؛ یعنی ارتفاع آن از سطح دریا تقریباً بالاست و دما نیز بسیاری مواقع بالا می‌رود. چاره‌ای که ایران‌ایر قبلاً اندیشیده بود، استقرار هواپیماهای ATR در فرودگاه رشت در شمال و بندرعباس در جنوب بوده است. البته باید توجه داشت که فقط یک طرف موضوع پرواز از پایگاه است و طرف مقصد آن ممکن است تهران یا هر فرودگاه دیگری باشد که شرایط Hot & High دارد و بنابراین پرواز برگشت با مشکل مواجه خواهد شد، این امر دقت عمل بسیار بالایی واحد برنامه‌ریزی پرواز را می‌طلبد که بتواند پروازها را

به گونه‌ای تنظیم کند که زمان نشست و برخاست در فرودگاه‌هایی که ارتفاع بالاتری دارند، زمان خنک‌تری باشد؛ یعنی به عنوان مثال ساعات اول صبح یا عصر به بعد را انتخاب کنند که عملیات پروازی با محدودیت‌های کمتری مواجه شود. موارد تشریح‌شده، محدودیت‌هایی است که بهره‌گیری از ATR برای هما ایجاد خواهد کرد؛ به این معنی که یک برنامه‌ریز پرواز به اندازه کافی محدودیت‌هایی دارد که در برنامه‌ریزی‌های خود باید اعمال کند مانند تعداد پرواز هفتگی، نوع هواپیمای عملیاتی در هر مسیر، ساعت مناسب پرواز، برنامه‌ریزی خدمه پروازی و واحد مهندسی و تعمیرات، پیشگیری از همزمانی پروازها در ایستگاه‌های میانی و ... بنابراین اولویت برنامه‌ریزان پرواز حل این موضوع بوده و ترجیح می‌دهند محدودیت‌های عملیاتی ناوگان وارد صورت مسأله نشود. (مانند محدود شدن ساعات پرواز یا مسیرهای پروازی) آنچه که در فصل گرم امسال تا حدی حساسیت ایجاد کرد، محدودیت ظرفیت و کاهش تعداد صندلی‌های قابل پذیرش در برخی پروازهای هما با ناوگان ATR بود، اما به نظر می‌رسد که در صورت ورود سایر هواپیماهای سفارش داده‌شده ایران‌ایر و کاهش محدودیت‌های فعلی ناوگان، کمتر شاهد چنین مواردی باشیم و ATRها در فرودگاه‌های مرتفع و گرم کمتر مورد استفاده قرار گیرند.

حال سوال این است که با توجه به وضعیت فرودگاه‌های کشور و با توجه به شرایطی که ایرلاین‌هایی مانند ایران‌ایر دارند، جایگاه خرید هواپیمای ATR چیست؟ اولین نکته این است تا جایی که بنده مطلع هستم، در ماموریت ایران‌ایر بهره‌گیری از هواپیماهای کوچک تعریف نشده است؛ یعنی تا پیش از ورود ATRها، کوچک‌ترین هواپیماهایی که وجود داشت، هواپیماهایی با گنجایش بالای ۱۰۰ نفره فوکر ۱۰۰ بود که آن هم در شرایطی خاص وارد ناوگان شد و در همان زمان هم مخالفانی داشت، با این حال توانست بسیاری از نیازهای پروازهای داخلی کشور و حتی بخشی از پروازهای بین‌المللی را پوشش دهد، اما نکته اینجاست که فوکر ۱۰۰ از نوع جت بود و ظرفیت بالاتر و برد بیشتری داشت؛

پیش‌بینی هواپیماهایی که توسط ایرلاین‌های هندی تا سال ۲۰۳۱ تحویل گرفته خواهند شد (با توجه به تقاضای داخلی و بین‌المللی پیش‌بینی شده)

پیش‌بینی هند ۲۰۳۱	سهام	برآورد ایران ۱۴۰۴	
۸۵۰	۶۱ درصد	۳۰۴	جت تک راهرو
۲۹۰	۲۱ درصد	۱۰۴	جت دو راهرو
۱۳۰	۹ درصد	۴۶	جت منطقه‌ای
۱۳۰	۹ درصد	۴۶	توربوپراپ
۱۴۰۰	۱۰۰ درصد	۵۰۰	جمع

منبع: GE Aviation

آیا افزایش ۲۰ فروند ATR سفارش داده شده فعلی، تا ۴۰ فروند توجیه دارد یا این که بهتر است سراغ انواع دیگر هواپیماهای توربوپراپ برویم، یا به واسطه شرایطی که کشور ما دارد وضعیت فرودگاه‌هایمان که بسیاری از آنها به خصوص در مرکز کشور شرایط **Hot & High** دارند، باید خرید هواپیماهای جت منطقه‌ای را در اولویت قرار داد.

فرض کنیم بدون هیچ محدودیتی امکان تامین ناوگان هوایی در کشور وجود داشته باشد. وقتی هواپیمای توربوپراپ عملیاتی شود، زمان سفر حدود ۳۰ درصد بیشتر می‌شود و عملاً نمی‌توان برای فواصل دور روی آنها حساب کرد. در فواصل نزدیک هم بهتر است ابتدا روی کاغذ مرکز کشور در نظر گرفته شود و به صورت شعاعی از آن نقاط فرودگاه‌های کشور پوشش داده شود، اما فقط شمال و جنوب کشور دارای ارتفاع پایینی از سطح دریا هستند و این یک محدودیت محسوب می‌شود. بنابراین شاید بهتر باشد که انواع قوی‌تر توربوپراپ با کارایی بالاتر یا حتی جت منطقه‌ای با هزینه بیشتر انتخاب شود.

همه این‌ها مستلزم این است که با اندکی تامل اجازه دهیم که این ناوگان عملیات خود را انجام دهد و از طرفی کارشناسان هماهنگاً آن را رصد کنند تا به یاری خدا بتوان با مطالعه هزینه - فایده و قیمت تمام شده، در مورد آینده اینگونه ناوگان تصمیم‌گیری کرد.

ایفا کرد. هرچند در حال حاضر تعداد آن به نسبت قبل، به واسطه محدودیت‌هایی که دارند و بحث کمبود قطعات، بسیار کمتر شده، اما می‌توان گفت در شرایط آن زمان با توجه به تصمیم صحیح مدیران ایران‌ایر، فوکرها در دهه هشتاد شمسی نقش به‌سزایی در جابه‌جایی مسافر داشتند.

بعد از آن به واسطه تحریم‌ها و محدودیت‌های فراوان ناشی از تحریم، MDها این نقش را بازی کردند. هواپیمای MD نیز منتقدان بسیاری داشته و دارد، اما به هر حال، دیده می‌شود که سهم بسیار بالایی از ناوگان کشور تا پیش از برجام به MD اختصاص داشت. اکنون این سهم خوشبختانه به سمت ایرباس ۳۲۰ و انشالله بوئینگ ۷۳۷ می‌رود که البته دارای ظرفیتی تقریباً دوبرابر ATR هستند و مناسب مسیرهای منطقه‌ای و محلی محسوب نمی‌شوند.

همانطور که عنوان شد، جای خالی هواپیماهای منطقه‌ای در ناوگان کشور محسوس است و اگر ATRها این جایگاه را پر کنند و از آن‌ها به خوبی بهره‌برداری شود، می‌تواند سابقه درخشانی از خود به جا بگذارد. هر چند ورود شرکت‌های هواپیماساز دیگر مانند بمباردر و امبرائر به بازار رقابتی کشور و رفع محدودیت‌های تامین اعتبار نیز بسیار راهگشا خواهد بود.

به اعتقاد من، باید منتظر بود و بعد از یک دوره انجام عملیات پروازی در فصول گرم و سرد سال توسط این ناوگان، تصمیم گرفت که

ضمن اینکه از نظر بحث‌های عملیاتی و فنی، دارای نزدیکی و قرابت بیشتری با هواپیماهای موجود در ناوگان ایران‌ایر بود؛ این در حالی است که انتخاب هواپیمای ATR سنخیتی با گذشته‌ها ندارد، هر چند که به واسطه این که در هواپیمایی آسمان از ATR استفاده شده و سابقه‌ای در کشور دارد، متخصصین امر با آن غریبه نیستند.

استراتژی موفق در دنیا حضور شرکت‌های زیرمجموعه‌ای است که تغذیه‌کننده (Feeder) شرکت‌های بزرگ باشند و بخشی از مسافران پروازهای بزرگ و دوربرد را تامین کنند. شاید بتوان گفت ایران‌ایر تور، زمانی قرار بوده که چنین ماموریتی را ایفا کند، اما اکنون به طور مستقل کار می‌کند. اگر با افزوده شدن مابقی ATRهایی که سفارش داده شده، ایران‌ایر چنین کاری انجام دهد و از شرکت زیرمجموعه (Subsidiary) بهره‌برد، بسیار مناسب‌تر خواهد بود که گویا این موضوع توسط این شرکت در دست بررسی است.

در نهایت هرچند ممکن است مناسب‌ترین گزینه برای ورود ناوگان به کشور ATR نباشد، اما به نظر می‌رسد ورود آنها به صنعت کمک می‌کند و نحوه استفاده ما از این هواپیما است که می‌تواند سابقه‌ای درخشان و یا کم‌اثر و پرهزینه به بار آورد. به طور مثال، بیش از پانزده سال پیش چندین فروند فوکر ۱۰۰ وارد کشور شد و نقش مؤثری در حمل مسافر هوایی

- بازرسی و نمونه‌برداری از کالاهای مصرفی و صنعتی - مواد غذایی و کشاورزی
- نفت، مواد نفتی و پتروشیمی - مواد معدنی
- بازرسی نوع خودرو، نوع موتورسیکلت و قطعات وابسته
- صدور گواهی ارزیابی انطباق (COI) در مبدا و مقصد
- صدور گواهی بازرسی پیش از حمل (PSI)
- صدور گواهی کتی کالا (IC) جهت ارائه به شبکه بانکی کشور
- بازرسی و نظارت بر آزمون کلیه کالاهای وارداتی و تولید داخل
- صدور گواهی استفاده از علامت E - Mark به نمایندگی از شرکت CSI ایتالیا
- صدور گواهی استفاده از علامت CE - Mark برای تجهیزات و ماشین‌آلات الکتریکی به نمایندگی از شرکت IMQ ایتالیا
- ارائه خدمات مهندسی و آزمایشگاهی مرتبط با صنعت خودرو به نمایندگی از شرکت CSI ایتالیا
- ارائه خدمات مهندسی مرتبط با بهینه‌سازی و طراحی موتور خودرو به نمایندگی از شرکت 4e consulting ایتالیا
- ارائه خدمات آزمون‌های "خستگی و طول عمر مکانیکی تسریع شده" جهت بررسی مواد عملیات حرارتی و فرآیندهای تولیدی، به نمایندگی از شرکت SincoTec آلمان

شرکت مهندسی صنعتی فهامه



FAHAMEH
Engineering & Industrial Co.
www.fahameh.com

فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه

تلفن: ۰۹-۸۸۱۰۶۱۴۵

علیرضا منظری، معاون سابق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص وظایف این سازمان و حدود اختیارات آن می‌گوید: «برای این که این ایمنی اتفاق بیفتد، سازمان هواپیمایی کشوری مسئولیت اعمال استانداردها و نظارت بر اجرای آنها توسط بخش‌های مجری یعنی شرکت‌های هواپیمایی، شرکت فرودگاه‌ها و شرکت ناوبری هوایی را برعهده دارد.»

او با بیان این که وظیفه دستگاه حاکمیتی یا نظارتی مانند سازمان هواپیمایی این است که اجازه ندهد هیچ کدام از این بخش‌ها از انجام وظایف خود در اجرای استانداردها یا اعمال مقررات تخلف کنند، خاطر نشان می‌کند: «در کنار خدمات عمومی که توسط مجریان ارائه می‌شود، حقی نیز برای مشتری وجود دارد؛ چراکه براساس قراردادی که با شرکت هواپیمایی در قالب خرید بلیت منعقد می‌شود، در واقع خرید خدمات حمل و نقل ایمن و راحت بر مبنای استانداردها اتفاق می‌افتد.»

منظری ادامه می‌دهد: «حال اگر هر کدام از نهادهای مجری در ارائه خدمات، مقررات را اجرا نکنند و به حقوق مشتریان لطمه وارد شود، طبیعتاً حق پیگیری موضوع از طرف مشتری وجود خواهد داشت. یکی از این مقررات، همین بحث تاخیرات است؛ یعنی شرکت‌های هواپیمایی با فروش بلیت به مشتری و مشخصاتی که در بلیت قید می‌کنند، طبق مقررات باید خدمات را به موقع در اختیار او قرار دهند و اگر این اتفاق رخ ندهد و مسافر مجبور شود با زمان طولانی‌تری از خدمات موردنظر استفاده کند، در واقع تخلفی اتفاق افتاده است.»

این کارشناس ارشد هوایی درباره عوامل مختلفی که موجب تاخیر پرواز می‌شود عنوان کرد: «به هر حال از آنجا که مسافر بلیت را از شرکت هواپیمایی خریداری کرده، طرف مقابل او شرکت هواپیمایی است؛ یعنی اگر به حقوق او لطمه وارد شود، می‌تواند مدعی شرکت هواپیمایی شود؛ اما باید به این نکته نیز توجه داشت که گاهی علت این تاخیر، عملکرد خود پرلاین است، گاهی عملکرد شرکت فرودگاه‌ها و مدیریت فرودگاهی و گاهی به واسطه عملکرد ناوبری هوایی. در مواردی نیز تاخیر ناشی از عواملی است که تحت اختیار هیچ‌کدام از آنها نیست؛ مانند بحث آب‌وهوا.»

وی تأکید می‌کند: «پیدا کردن علل این تاخیرها مهم است، چرا که اگر مبنا و علت تاخیر سایر



چه کسی مسوول ناروایی برخورد قضایی با پرسنل شرکت‌های هوایی است؟

تاخیر در بلخ و باقی قضایا

سپیده کریمی

از ابتدای امسال تاکنون در موارد متعددی مدیران شرکت‌های هواپیمایی، مدیران چند فرودگاه و همچنین چندین خلبان، به دلیل تاخیر در پرواز هواپیماها به داسرا احضار شده‌اند. ورود قوه قضائیه به ماجرا برای رسیدگی به چنین نارسایی‌هایی در ارائه خدمات که قاعدتاً باید برخورد با آن در حیطه وظایف سازمان هواپیمایی کشوری باشد، ما را بر آن داشت تا در خصوص نحوه اعمال قانون در مسائل فرودگاهی و هوانوردی، با مهندس علیرضا منظری، معاون اسبق حقوقی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری و عضو سابق هیات مدیره انجمن علمی حمل و نقل هوایی گفت‌وگویی داشته باشیم.

به عقیده منظری همه دستگاه‌های مجری باید به گونه‌ای به وظایف خود عمل کنند که مجالی برای دخالت قوه قضائیه در این بخش وجود نداشته باشد؛ زیرا ورود غیر کارشناسانه و غیر تخصصی قوه قضائیه به موضوع، می‌تواند ضربه‌های جبران‌ناپذیری به این صنعت وارد کند.

■ کسی که مسئولیت نظارت بر اجرای مقررات هوایی را به عهده دارد، سازمان هواپیمایی کشوری یا همان قوه مجریه است. اگر آنها کار خود را به خوبی انجام دهند، طبیعتاً در همین مرحله اول این بحث فیصله می‌یابد و ناراضی و مدعی نمی‌ماند که بخواهد موضوع را از طرق دیگری پیگیری کند

■ در حوادثی که در مشهد اتفاق افتاد، می‌بینیم برخی از اشکالات مرتبط با شرکت‌های هواپیمایی بوده، برخی مرتبط با فرودگاه و مدیریت فرودگاهی و شاید برخی هم به واسطه اشکال در بخش ناوبری هوایی. حال اگر یک غیرکارشناس بخواهد به موضوع رسیدگی کند، طبیعتاً هر کدام مشکل را به گردن دیگری می‌اندازند و نتیجه نادرست حاصل می‌شود

دستگاه‌های قضایی مراجعه کنند، می‌گوید: «به دلایل مختلف، بهتر است دستگاه‌های ذی‌ربط با عمل به وظایف خود، اجازه و یا فرصت دخالت قوه قضائیه در این بخش را ندهند؛ چون عدم اشراف قضات به پیچیدگی‌های این صنعت، می‌تواند ضربه‌های جبران‌ناپذیری به آن وارد کند.»

مهندس منظری اضافه می‌کند: «اگر به رویه‌ها هم نگاه کنیم، می‌بینیم که وقتی در سازمان یکاكو بحث رسیدگی به سوانح مطرح می‌شود، وضع مقررات یا استانداردها به صورتی است که رسیدگی به سوانح و تعیین علل وقوع سانحه در بخش حاکمیتی و قوه مجریه به اتمام برسد، چون آنها هم از ورود رویه‌های غیرتخصصی بیم داشتند و این مشکل منحصر به کشور ما نیست.»

او با اشاره به برخی از علل تأخیر پروازها می‌گوید: «علل بسیاری برای وقوع تأخیرات وجود دارد؛ به عنوان مثال در وضعیت فعلی علت بخشی از این تأخیرات نبود قطعه یا نبود هواپیمای مناسب است. طبیعی است که بررسی صحت این ادعاها برای افراد غیرمتخصص کار ساده‌ای نیست و حتماً باید افراد کارشناس و متخصص پیگیر موضوع باشند.»

این کارشناس می‌افزاید: «در همین حوادثی که در مشهد اتفاق افتاد، می‌بینیم که برخی از اشکالات مرتبط با شرکت‌های هواپیمایی بوده، برخی مرتبط با فرودگاه و مدیریت فرودگاهی و شاید برخی هم به واسطه اشکال در بخش ناوبری هوایی باشند. حال اگر یک فرد غیرکارشناس بخواهد به موضوع رسیدگی کند، طبیعتاً هر کدام از آنها می‌توانند مشکل را به گردن دیگری بیندازند و یک نتیجه نادرست و ناصحیح حاصل شود.»

منظری با بیان این که مسئولیت رسیدگی به این مسائل قطعه در داخل خود صنعت هوانوردی کشوری است، تأکید می‌کند: «قوه قضائیه با جرائم بسیار متنوعی روبه‌روست و طبیعی است برای یک بازپرس قوه قضائیه که به جرائم مختلف رسیدگی می‌کند، به جهت روند رسیدگی، تفاوتی بین جرم مربوط به تأخیر هواپیما که در یک فرودگاه اتفاق افتاده است و بررسی یک قتل در خیابان و کوچه و بازار، وجود ندارد.»

او در عین حال معتقد است: «شاید ضرورت داشته باشد که در قوه قضائیه شوراهای حل

ارگان‌ها و نهادها باشند، شرکت هواپیمایی باید خسارت را به مسافر پرداخت و بعد حق دارد موضوع را از نهاد مربوطه پیگیری کرده و مدعی دریافت خسارت باشد. بنابراین ماحصل این بحث این است که دولت یا سازمان هواپیمایی کشوری که وظیفه و مسئولیت ارائه خدمات به عنوان بخش حاکمیتی را به عهده دارد، می‌بایست مقرراتی وضع کند که بر مبنای آن مشخص شود اگر چنین اتفاقاتی رخ داد، باید چه عکس‌العملی نشان داد تا حقوق پایمال شده مسافر اعاده شده و خسارت او پرداخت شود.»

این کارشناس هوایی با بیان این که در آیین‌نامه حقوق مسافر که از سوی سازمان هواپیمایی کشوری به شرکت‌های هواپیمایی ابلاغ شده، برای برخورد با انواع تأخیرات، روش‌ها و رویه‌هایی مشخص شده تا بر مبنای آنها خسارات مسافر پرداخت شود؛ خاطر نشان می‌کند: «کسی که مسئولیت نظارت بر اجرای این مقررات را به عهده دارد، سازمان هواپیمایی کشوری یا همان قوه مجریه است. اگر آنها کار خود را به خوبی انجام دهند، طبیعتاً در همین مرحله اول این بحث فیصله می‌یابد؛ یعنی اگر نظارت قوی وجود داشته باشد، مجری این مقررات را اعمال می‌کند و وقتی مجری آن مقررات را اعمال کرد، مسافر نیز راضی خواهد بود و ناراضی و مدعی نمی‌ماند که بخواهد موضوع را از طرق دیگری پیگیری کند. به عبارت بهتر، اگر همه به وظیفه خودشان درست عمل کنند، شاهد دخالت هیچ ارگان دیگری نخواهند بود.»

مسئول کمیته حمل و نقل هوایی تدوین برنامه ایران ۱۴۰۰ با تأکید بر اینکه قوه قضائیه حق ورود به مساله را دارد می‌افزاید: «اگر نهادهای مسوول وظایف خودشان را به درستی انجام ندهند، این حق طبیعی مسافر است که از نهادهای دیگری برای احقاق حقوق استفاده کند. حال دعوی مطرح شده می‌تواند علیه مجریان باشد یا علیه دستگاه ناظر؛ یعنی هر کدام که وظیفه خود را درست انجام نداده‌اند.»

معاون اسبق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی، با تأکید بر این که در بیشتر کشورها از آنجا که سیستم قوه مجریه یعنی دستگاه‌های نظارتی و مجری وظایف خودشان را در مورد اعمال استانداردها و مقررات به خوبی انجام می‌دهند، دیگر نیازی پیدا نمی‌شود که مردم به

■ **قوه قضائیه با جرائم بسیار متنوعی روبه‌روست و طبیعی است برای یک بازپرس قوه قضائیه که به جرائم مختلف رسیدگی می‌کند، به جهت روند رسیدگی تفاوتی بین جرم مربوط به تاخیر هواپیما که در یک فرودگاه اتفاق افتاده است و بررسی یک قتل در کوچه و بازار وجود ندارد**

■ **قوه قضائیه اعلام کرده مدیرعامل شرکت فلان را دستگیر کرده است در حالی که نمی‌داند دستگیر کردن یا احضار رییس ایستگاه یک شرکت هواپیمایی با دستگیر کردن مدیرعامل آن شرکت متفاوت است و اساسا تاخیر در پرواز ربطی به وظایف یک رییس ایستگاه ندارد**

و در ایران نیز در برخی بخش‌ها اتفاق افتاده است؛ به عنوان مثال بخش اطفال در قوه قضائیه وجود دارد یا شوراهای حل اختلافی که به صورت تخصصی درست شده‌اند. این یکی از راهکارهایی است که می‌تواند از وقوع چنین اتفاقاتی پیشگیری کند که اگر این دستگاه‌ها نتوانستند وظایف خودشان را اجرا کنند و مشتری یا مسافر به سمت قوه قضائیه رفت، حداقل آن نهاد تخصصی قوه قضائیه به آن مساله رسیدگی کند.»

این کارشناس ارشد هوایی ادامه می‌دهد: «شما اگر به خبر همین قضیه نگاه کنید، می‌بینید که قوه قضائیه اعلام کرده که مدیرعامل شرکت فلان را دستگیر کرده است، در حالی که متوجه نیستند دستگیر کردن یا احضار رییس ایستگاه یک شرکت هواپیمایی با دستگیر کردن مدیرعامل آن شرکت متفاوت است. مدیرعامل آن شرکت در تهران نشسته و آن مامور، رییس ایستگاه شرکت هواپیمایی را دستگیر کرده است. آن هم در شرایطی که مشخص نیست اصلا آن تاخیر مربوط به حیطة وظایف آن رییس ایستگاه هست یا خیر؛ زیرا رییس ایستگاه یک وظایف خاص و مشخصی دارد و مسئول تاخیر پرواز نیست؛ زیرا هیچ اختیاری بر این که هواپیما چه زمانی نشست و برخاست کند، ندارد. بنابراین خود این خبر نشان‌دهنده غیرکارشناسانه بودن اتفاق است؛ یعنی حتی در مورد پست‌ها و مسائل بسیار ساده هم اطلاعات درستی ندارند.»

منظری با انتقاد از عملکرد قوه قضائیه، بر ایجاد یک نهاد تخصصی در این زمینه تاکید کرد و گفت: «در قوه قضائیه دادستان، بازپرس و سایرین، همه مسائل را با یک دید ارتکاب جرم نگاه می‌کنند. در دنیا نیز معمول نیست که آن فردی که به جرائم جزایی رسیدگی می‌کند، به جرائم حقوقی نیز رسیدگی کند یا برعکس. برای آنها جرائم دسته‌بندی شده است و برای هر موضوع از افراد متخصص استفاده می‌کنند.»

او خاطر نشان می‌کند: «حتی امروزه در یک سری از دانشگاه‌های دنیا شرطی وجود دارد که بر اساس آن فردی که قصد دارد در رشته حقوق تحصیل کند، حتما باید لیسانس یک بخش تخصصی را گرفته باشد تا بتواند در رشته حقوق به تحصیل بپردازد و در آینده در همان رشته حقوق تخصصی فعالیت کند.»

عضو سابق هیات‌مدیره انجمن علمی حمل‌ونقل هوایی با بیان این که اینگونه برخوردهای قضایی بازدارنده نیست و حتی گاهی اوقات می‌تواند بر ایمنی هوایی هم تاثیر منفی بگذارد، توضیح می‌دهد: «وقتی یک خلبان را در فرودگاه به دلیل تاخیر هواپیما بازداشت می‌کنند، این خلبان دیگر ذهنیت و تمرکز لازم را برای انجام یک پرواز ایمن نخواهد داشت و بنابراین در اثر چنین واقعه‌ای ممکن است بحث ایمنی به خطر افتد.»

این کارشناس در پاسخ به این سوال که آیا سازمان هواپیمایی کشوری می‌تواند معترض عملکرد قوه قضائیه شود، می‌گوید: «اگر بخواهد می‌تواند شکایت کند، اما باید دلایل کافی برای این قضیه داشته باشد؛ یعنی باید بتواند اثبات کند که تخلفی اتفاق نیفتاده و قوه قضائیه ورود بی‌جهت به موضوع داشته است. از سوی دیگر، قوه قضائیه هم می‌تواند شاکی سازمان هواپیمایی کشوری شود که اگر شما به وظایف خود به‌درستی عمل کرده بودید، به این مرحله نمی‌رسید که حرف درستی است. شاید هم به همین دلیل است که سازمان هواپیمایی کشوری این قضیه را دنبال نمی‌کند، چون احتمال دارد خودش هم متهم شود و باید جواب بدهد که چرا این اتفاق رخ داده است.»

او تاکید می‌کند: «در مجموع ما باید در زمینه‌های نظارتی بتوانیم سیستم را تقویت کنیم تا اقتدار داشته باشد و اگر این اقتدار وجود داشته باشد، طبیعی است که چنین وقایعی رخ نمی‌دهد.»

منظری با اشاره به اینکه سازمان هواپیمایی کشوری باید مدافع عملکرد شرکت‌های هواپیمایی باشد، تاکید می‌کند: «اما در جایی هم که خلافی از آنها سر می‌زند باید جلوی آنها را بگیرد تا منجر به چنین وضعیتی نشود. تعیین مرزهای این مسائل بسیار سخت و مشکل است و راهکار آن این است که عملکردها را ارتقا دهیم؛ یعنی روش‌های خود را به نحوی اصلاح کنیم که مشکل تا این حد گسترده نشود، اما وقتی به این مراحل رسید دیگر باید منتظر آثار آن نیز باشیم. ضمن اینکه این آثار را هم می‌توان با راهکارهایی مانند تشکیل شوراهای حل اختلاف تخصصی در قوه قضائیه به حداقل رساند. اگر مجری به درستی عمل کند و ناظر به درستی نظارت داشته باشد، دیگر مشتری و مسافر احساس نخواهد کرد که برای احقاق حق خود باید به قوه قضائیه متوسل شود.»

و فصل اختلافات تخصصی برای بخش هوایی ایجاد شود که اگر چنین مسائلی اتفاق افتاد و بنا شد مشتری یا مردم به قوه قضائیه مراجعه کنند، در واقع به آن نهاد یا شورای تخصصی حل اختلاف قوه قضائیه - که از افراد کارشناس و متخصص بخش هوایی تشکیل می‌شود - مراجعه شود. این راهکار در دنیا وجود دارد

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 بودری، 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

پردیس هگمتانه نوید

Pardis Hegmatane NAVID

شماره ثبت: ۸۸۵۰۰

Trading co. Reg No:8850

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳،

واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

www.pardis-hn.com / pardis_hn@yahoo.com



فاز اول پروژه ساخت سومین فرودگاه شهر استانبول که قرار است با ظرفیت جابه‌جایی سالانه بیش از ۱۵۰ میلیون مسافر تبدیل به بزرگ‌ترین فرودگاه جهان شود، در حال اجراست.

کل بودجه این پروژه ۱۰ میلیارد و ۲۴۷ میلیون یورو برآورد شده که قرار است نخستین مرحله از آن در سال ۲۰۱۸ به بهره‌برداری برسد. فرودگاه دارای شش باند مستقل از هم است و به‌گونه‌ای ساخته می‌شود که بدون آلاینده و دوست‌دار محیط‌زیست باشد.

قرار است ساختمان اصلی ترمینال این فرودگاه به وسعت ۱۳ هکتار، به بزرگ‌ترین ساختمان مسقف جهان تبدیل شود. پارکینگ هوشمند این فرودگاه دارای گنجایش ۲۵ هزار وسیله نقلیه است که بزرگ‌ترین پارکینگ با این میزان گنجایش در اروپا نیز محسوب می‌شود.

هزینه ۳۵ میلیارد دلاری برای ساخت فرودگاه جدید استانبول

بزرگ‌ترین ترمینال هوایی جهان؛ بیخ گوش ایران



■ در فرودگاه جدید استانبول، در ابتدا سه باند پروازی پیش‌بینی شده ولی به مرور زمان، این تعداد به شش باند افزایش خواهد یافت. از دیگر ویژگی‌های این فرودگاه برخورداری از هشت برج مراقبت، چهار ساختمان ترمینال و ۱۶۵ عدد پل حمل مسافر است

■ فرودگاه جدید استانبول بعد از فرودگاه آتاتورک و فرودگاه بین‌المللی صبیحه گوکچن، سومین فرودگاهی است که در استانبول ساخته می‌شود و بعد از راه‌اندازی آن قرار است فرودگاه آتاتورک بسته شود، چرا که این فرودگاه از همه طرف توسط شهر استانبول احاطه شده و دیگر جایی برای پیشرفت و ساخت باند اضافی ندارد

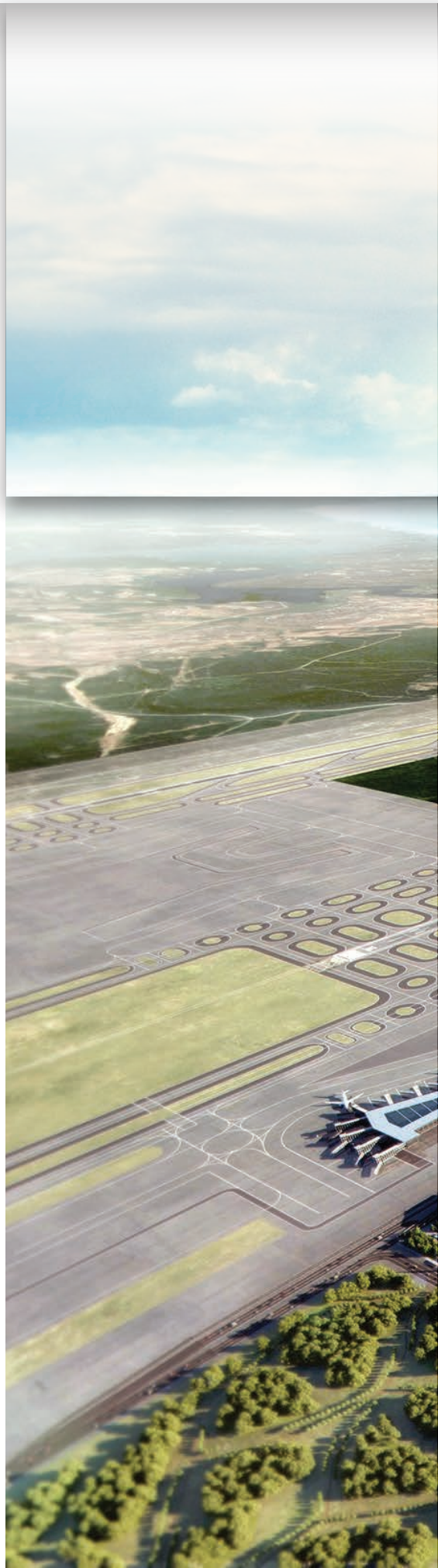
فرودگاه جدید استانبول یا فرودگاه سوم استانبول که با نام انگلیسی Istanbul Grand Airport و نام اختصاری IGA شناخته می‌شود، یک فرودگاه بین‌المللی است که در منطقه Arnavutköy در طرف اروپایی استانبول و در نزدیکی دریای سیاه واقع شده است. منطقه‌ای که این فرودگاه در آن ساخته شده است حدود ۷۶۵۹ هکتار است که ۶۱۷۲ هکتار آن را جنگل‌های دولتی در بر گرفته بود. طبق آنچه وزارت جنگلداری ترکیه اعلام کرده، در این منطقه در مجموع ۲ میلیون و ۵۱۳ هزار و ۳۴۱ درخت وجود داشت که از این تعداد حدود ۶۵۷ هزار و ۹۵۰ درخت به اجبار قطع و حدود ۱ میلیون و ۸۵۵ هزار و ۳۹۱ درخت به مکان‌های جدیدی انتقال یافتند.

طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، قرار است این فرودگاه به عنوان بزرگ‌ترین فرودگاه جهان مطرح شود و سالانه بیش از ۱۵۰ میلیون مسافر از طریق آن جابه‌جا شوند. این فرودگاه بعد از فرودگاه آتاتورک استانبول و فرودگاه بین‌المللی صبیحه گوکچن، سومین فرودگاهی است که در استانبول ساخته می‌شود و بعد از راه‌اندازی آن قرار است فرودگاه آتاتورک بسته شود. دلیل اصلی ساخت فرودگاه جدید استانبول نیز این بود که فرودگاه آتاتورک از همه طرف توسط شهر استانبول احاطه شده بود و دیگر جایی برای پیشرفت و ساخت باند اضافی نداشت.

از طرف دیگر، در سال ۲۰۱۵، فرودگاه آتاتورک به لحاظ شلوغی، سومین فرودگاه در اروپا شناخته شد و برای اولین بار فرودگاه فرانکفورت را پشت سر گذاشت. به همین منظور مسئولین ترکیه به این فکر افتادند که فرودگاه جدیدی را در شهر استانبول پایه‌گذاری کنند.

در تاریخ ۳ مه ۲۰۱۳ مناقصه این فرودگاه برای ساخت و ساز برگزار شد. این پروژه شامل چهار مرحله ساخت و ساز بود که تا اوت ۲۰۱۷ پروژه فرودگاه جدید استانبول ۶۱ درصد پیشرفت داشته است. کل بودجه این پروژه ۱۰ میلیارد و ۲۴۷ میلیون یورو برآورد شده و قرار است نخستین مرحله از آن در ۲۹ اکتبر ۲۰۱۸ به بهره‌برداری برسد. در حال حاضر در این پروژه ۹۳۶۶ نفر شامل ۸۹۸ کارمند و ۸۴۶۸ کارگر مشغول به کار هستند.

به گفته مجری این طرح، در معماری این فرودگاه آمیزه‌ای از هنر اسلامی و هنر ترک به





■ پروژه ساخت فرودگاه جدید استانبول شامل چهار مرحله ساخت و ساز بود که تا اوت ۲۰۱۷ نزدیک به ۶۱ درصد پیشرفت داشته است. سیستم حمل و نقل سریع‌السیر نیز در این فرودگاه پیش‌بینی شده و ایستگاه‌های مترو در داخل فرودگاه قرار می‌گیرند و این فرودگاه با چند خط مترو به مرکز شهر استانبول متصل می‌شود

کار خواهد رفت. با جداسازی این فرودگاه به دو بخش مستقل پروازهای ورودی و خروجی، تمهیدات جدیدی به منظور راحتی و رفاه مسافران در نظر گرفته می‌شود. فرودگاه دارای شش باند مستقل از هم است. این فرودگاه به گونه‌ای ساخته می‌شود که بدون آلاینده و دوست‌دار محیط‌زیست است.

از نظر خدمات‌رسانی به مسافران، نزدیک به ۴۰۰ برند ترکیه‌ای و خارجی به مسافران، خدماتی در قالب رستوران، کافی‌شاپ و... را ارائه می‌کنند. در داخل خود فرودگاه یک فروشگاه بسیار بزرگ برای خدمات‌رسانی به مسافران و استقبال‌کنندگان آنها ساخته می‌شود که به عنوان یکی از مناطق عمومی این فرودگاه نیز در نظر گرفته شده است. انواع وسیله نقلیه مورد نیاز مسافران در این بخش از فرودگاه در دسترس آنها قرار می‌گیرد. پارکینگ هوشمند این فرودگاه دارای گنجایش ۲۵ هزار وسیله نقلیه است که بزرگ‌ترین پارکینگ با این میزان گنجایش در اروپا نیز محسوب خواهد شد.

سیستم حمل و نقل سریع‌السیر نیز در این فرودگاه پیش‌بینی شده و ایستگاه‌های مترو در داخل فرودگاه قرار می‌گیرند و این فرودگاه با چند خط مترو به مرکز شهر استانبول متصل می‌شود، یکی با خط M2 به ایستگاه متروی Gayrettepe و دیگری از Halkalı در مسیر مرمه.

در داخل ساختمان فرودگاه یک فروشگاه بسیار بزرگ به منظور خدمات‌رسانی به مسافران و استقبال‌کنندگان آنها ساخته می‌شود که به عنوان یکی از مناطق عمومی این فرودگاه نیز در نظر گرفته شده است. انواع وسیله نقلیه مورد نیاز مسافران در این بخش از فرودگاه در دسترس آنها قرار می‌گیرد. پارکینگ هوشمند این فرودگاه دارای گنجایش ۲۵ هزار وسیله نقلیه است که بزرگ‌ترین پارکینگ در اروپا نیز محسوب می‌شود. سیستم حمل و نقل سریع‌السیر نیز در این فرودگاه پیش‌بینی شده و ایستگاه‌های مترو در داخل فرودگاه قرار می‌گیرند. در قسمت جلویی فرودگاه که بخش جنوبی آن محسوب می‌شود شهر فرودگاهی وسیعی قرار دارد که در آن ساختمان‌های اداری، مجموعه هتل‌ها، آژانس‌های مسافری، مسجد، مراکز مناسب برگزاری کنفرانس‌ها و برپایی نمایشگاه‌ها و مراکز درمانی قرار می‌گیرند. شرکت معماری گریمشا (Grimshaw) که

پیش از این طراحی پروژه‌های بسیار بزرگی را در کارنامه خود داشته و تجربیات زیادی در زمینه پروژه‌های فرودگاهی دارد، طراحی این فرودگاه را عهده‌دار شده است.

ساختمان اصلی ترمینال این فرودگاه به وسعت ۱۳ هکتار، به بزرگ‌ترین ساختمان مسقف جهان تبدیل می‌شود و در مرحله اول بیش از ۹۰ میلیون مسافر در آن تردد خواهند کرد. این تعداد تا پایان سال ۲۰۲۸ به ۱۵۰ میلیون نفر رسیده و هواپیماهای گول‌پیکری که قادر به نشستن در هر فرودگاهی نیستند، می‌توانند در باند آن فرود آیند.

قرار است در این فرودگاه ۱۵۰ شرکت هواپیمایی برای برقراری روزانه ۳۵۰۰ پرواز به ۴۰۰ نقطه دنیا فعالیت کنند. در ابتدا سه باند پروازی در نظر گرفته شده است، ولی به مرور زمان این تعداد به شش باند افزایش خواهد یافت.

از دیگر ویژگی‌های این فرودگاه برخورداری از هشت برج مراقبت، چهار ساختمان ترمینال و ۱۶۵ عدد پل حمل مسافر است. گریمشا و این پروژه را با همکاری دفتر معماری Nordic و Haptic Architects به علاوه شرکای محلی GMW Mimarlik و Tekeli Sisa اجرا می‌کند. Arup نیز مسئولیت طراحی پلان اصلی را برای فرودگاه بر عهده دارد.

فرودگاه جدید از نظر وسعت و بلندپروازی در طراحی، شبیه فرودگاه نیومکزیکو است که معماران آن ادعا دارند یکی از بزرگترین‌ها در جهان است؛ اما برای اینکه خوانندگان متوجه ابعاد و بزرگی فرودگاه جدید استانبول شوند، باید این نکته را اضافه کرد که طرح‌های ارائه شده برای فرودگاه مکزیک به طور کلی در مساحت ۵۵۵۰۰۰ مترمربع اجرا می‌شود، اما ترمینال شماره ۱ فرودگاه استانبول یک میلیون مترمربع وسعت دارد.

حسین کسکین، رییس هیات اجرایی شرکت خدمات فرودگاهی «ایگا» در ترکیه، اظهار داشته که با آغاز پروازهای مستقیم از کشورهایمانند هند و چین به فرودگاه جدید استانبول، جاده ابریشم هوایی شکل خواهد گرفت.

احمد ارسلان وزیر حمل و نقل ترکیه نیز در رابطه با این فرودگاه عنوان کرده که این فرودگاه می‌تواند به اقتصاد و تجارت ترکیه کمک کند. وی پیش‌بینی کرده است که با افتتاح این فرودگاه ۷۹ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی افزوده شود.

آخرین وضعیت ترمینال سلام فرودگاه امام

دکتر فخریه کاشان، قائم مقام وزیر راه و شهرسازی ضمن تشریح آخرین وضعیت ترمینال‌های سلام و ایران شهر، از انتخاب مدیرعامل منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) خبر داد و اظهار داشت: «این فرد به عنوان معاون شرکت فرودگاهی و مدیرعامل منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی به زودی مشغول به کار خواهد شد.»

وی با تأکید بر اینکه منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی زیر مجموعه شورای عالی مناطق آزاد نخواهد بود، گفت: «قانون اجازه تاسیس منطقه آزاد مستقل را داده است و وزارت راه و شهرسازی بر اساس قانون اقدام به ایجاد این منطقه آزاد مستقل کرده است.»

قائم مقام وزیر راه با اشاره به توسعه شهر فرودگاهی ادامه داد: «به طور قطع با تبدیل شهر فرودگاهی به منطقه آزاد، امکان جذب سرمایه‌گذاری در این منطقه افزایش می‌یابد. تاکنون سرمایه‌گذاران متعددی از کشورهای مختلف برای سرمایه‌گذاری اعلام آمادگی کرده‌اند.»

فخریه کاشان گفت: «طرح جامع ترمینال مسافری فرودگاه امام تهیه شده و مناقصه انتخاب سرمایه‌گذار این پروژه در حال اجرا است و برگزارکنندگان مناقصه در حال ارزیابی وضعیت شرکت‌کنندگان هستند و تا بهمن ماه برنده مناقصه اعلام خواهد شد.»

وی همچنین درباره ادامه ساخت پروژه ترمینال سلام در فرودگاه حضرت امام اظهار داشت: «نظر شرکت مشاور هلندی پروژه توسعه شهر فرودگاهی حضرت امام بر افزایش ظرفیت این ترمینال بود چرا که پیش‌بینی شده تا بهره‌برداری از بخش‌های اول ترمینال ایرانشهر بر ترافیک این فرودگاه اضافه خواهد شد. بنابراین تصمیم گرفته شد که ظرفیت ترمینال سلام به ۵ میلیون نفر افزایش یابد و ادامه ساخت این پروژه از سر گرفته شد.»

در همین خصوص، کوروش فتاحی سرپرست شهر فرودگاهی امام خمینی در حاشیه بازدید وزیر راه از پروژه ترمینال سلام، در خصوص اقدامات دارای اولویت در ساخت ترمینال سلام اظهار کرد: «راه برون‌رفت از مشکلات ترمینال یک، تسریع ساخت ترمینال سلام است.»

او با اشاره به این که شهر فرودگاهی در کشور تجربه جدیدی است که در سال‌های ۹۲ و ۹۳ ایجاد شد، افزود: «طرح‌های جامع شرکت شهر فرودگاهی در ابعاد توسعه فرودگاه از جمله ترمینال سلام و ترمینال ایران شهر و همچنین در ابعاد منطقه آزاد و منطقه ویژه اقتصادی در حال تکمیل است.» بر اساس وعده وزیر راه و شهرسازی قرار بود ترمینال سلام تابستان سال گذشته به اتمام برسد، اما برخی موانع پیش‌بینی شده و نشده باعث توقف تکمیل این طرح شد. دیماه ۹۵ پس از ماه‌ها توقف، سرانجام قراردادی برای ساخت یکساله ترمینال سلام امضا شد. اما با این وجود مدیران مربوطه از ساخت این ترمینال در نیمه نخست سال آینده خبر داده‌اند.

طبق اعلام محمود نویدی، مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، ساخت ترمینال سلام ادامه دارد و این ترمینال براساس قراردادهای منعقد شده با پیمانکاران، تا پایان سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید.

نویدی در این خصوص اظهار داشت: «برای تسریع در انجام عملیات ساخت ترمینال سلام در فرودگاه امام (ره) عملیات ساخت این ترمینال به بنیاد مستضعفان واگذار شد و از سال گذشته عملیات اجرایی آن ادامه داشت. ظرفیت این ترمینال سالیانه بین ۵ تا ۶ میلیون مسافر است و با بهره‌برداری از فاز جدید ظرفیت پذیرش و اعزام مسافر از طریق فرودگاه امام سالیانه به بیش از ۱۲ میلیون مسافر افزایش می‌یابد.»

مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، همچنین اعلام کرد: «طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده قرار است با استقرار نیروی انسانی، گمرک منطقه آزاد شهر فرودگاه امام خمینی (ره) از شهریور ماه امسال کار ترخیص کالا از این منطقه آزاد را آغاز کند.»

نویدی در رابطه با طرح ساخت ترمینال ایرانشهر گفت: «فراخوان عمومی ساخت ترمینال بزرگ ایرانشهر فرودگاه امام برگزار شده و بیش از ۴۰ سرمایه‌گذار داخلی و خارجی برای ساخت این پایانه مسافری اعلام آمادگی کرده‌اند و شرکت ناکو هلند به عنوان مشاور کارفرمای شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در حال ارزیابی توانمندی‌های این سرمایه‌گذاران است.»





تلاش در جهت بررسی حقوق و دستمزد خلبانان هواپیماها ممکن است اندکی سخت و گیج‌کننده باشد؛ چرا که شما با تعداد زیادی عدد و رقم مختلف در اینترنت روبرو خواهید شد. واقعیت این است که هر شرکت هواپیمایی یک پرداختی دارد و همچنین این میزان پرداختی به سطح تجربه و عوامل دیگری نیز بستگی دارد که همین عوامل باعث می‌شوند حقوق خلبانان از ۲۸ هزار دلار در سال تا چند صد هزار دلار متغیر باشد.

میانگین حقوق خلبانان در صنعت حمل‌ونقل هوایی

همان‌گونه که عنوان شد پرداخت دستمزد به خلبانان به عوامل مختلفی بستگی دارد، اما اگر بخواهیم کلیه خلبانان را به عنوان یک مجموعه دسته‌بندی کنیم باید گفت میانگین حداقل حقوق ۱۰ درصد پایینی این مجموعه ۶۶۹۷۰ دلار است.

براساس گزارش‌ها، به صورت میانگین حداقل دستمزد سالانه اکثر خلبان‌های شرکت‌های

خلبان‌ها چقدر حقوق می‌گیرند؟

تهیه و تنظیم: مسعود زارع

با توجه به اینکه در سطح دنیا، خطوط هوایی با کمبود خلبان مواجه هستند درآمدهای این قشر در حال افزایش است. بررسی میزان حقوق دریافتی خلبانان شاید به عده‌ای که می‌خواهند شغل آینده خود را انتخاب کنند، کمک کند تا در این زمینه تصمیم‌گیری درستی داشته باشند. تارنمای Payscale.com میانگین حقوق خدمه هواپیمایی را ۱۰۰۱۹۱ دلار و محدوده حقوق خدمه را بین ۳۷۷۷۴ دلار تا ۲۷۳۰۱۰ دلار عنوان کرده است. این اعداد تنها می‌توانند یک دید کلی از درآمد خلبانان و چگونگی تغییر میزان درآمد آنها در طول دوره خدمتشان ارائه دهند.

در ادامه، به دنبال پاسخ به این سوال خواهیم بود که حقوق خلبانان چقدر است و چرا برخی خلبانان به مراتب حقوق نسبتاً بیشتری از سایر خلبانان دریافت می‌کنند؟



طور قابل توجهی کمتر از شرکت‌های هواپیمایی بزرگ است. نمونه‌ای از شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای عبارتند از، ExpressJet، Endeavour، Republic و Skywest.

ایرلاین‌های بزرگ مانند امارات، لوفت‌هانزا و Delta هستند. همچنین شرکت‌های هوایی باربری مانند FedEx و UPS نیز شامل همین شرکت‌های هواپیمایی بزرگ می‌شوند. با توجه به توضیحات فوق، میانگین دستمزد کاپیتان‌ها در شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای در حدود ۵۵ هزار دلار است و این در حالی است که اگر همین کاپیتان در شرکت‌های هواپیمایی بزرگ استخدام شوند، به صورت میانگین سالیانه حقوقی در حد ۱۳۵ هزار دلار دریافت می‌کنند.

سایز هواپیما موثر در حقوق کاپیتان‌ها

یکی دیگر از عوامل موثر در حقوق کاپیتان‌ها اندازه هواپیمایی است که بر روی آن پروازهای خود را انجام می‌دهند. در هواپیماهای جت، هر چقدر هواپیما بزرگتر باشد قطعا حقوق کاپیتان‌ها نیز بیشتر است. میانگین حقوق سالیانه یک کاپیتان اگر بر روی هواپیماهای بزرگ جت پرواز خود را انجام دهد در حدود ۱۲۱۴۰۸ دلار است. اگر همین پرواز بر روی جت‌های کوچک انجام شود میانگین حقوق او در سال ۱۰۴۲۱۹ دلار خواهد بود.

اگر پرواز بر روی هواپیماهایی به غیر از جت انجام شود، بسته به بزرگی یا کوچک بودن آن، باز هم میزان حقوق متفاوت خواهد بود؛ اما در این نوع هواپیماها اگر کاپیتان بر روی هواپیماهای غیرجت کوچک پرواز کند، حقوق بیشتری دریافت خواهد کرد. احتمالا دلیل این موضوع نیز به خصوصی یا عمومی بودن این نوع هواپیماها باز می‌گردد. کاربرد هواپیماهای کوچک غیرجت معمولا برای تشریفات و جابه‌جایی افراد خاص است، اما هواپیماهای بزرگ غیرجت معمولا برای حمل مسافران معمولی و بازرگانی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

حقوق سالیانه کاپیتانی که با هواپیماهای بزرگ غیرجت پرواز می‌کند، به طور میانگین چیزی در حدود ۷۹۱۰۶ دلار است، اما اگر همین کاپیتان بر روی هواپیماهای کوچک غیرجت پرواز خود را انجام دهد، به طور میانگین ۸۵۴۱۸ دلار دریافت خواهد کرد.

هواپیمایی، کمک خلبان‌ها و مهندسين پرواز در مه ۲۰۱۲ حدود ۱۱۴۲۰۰ دلار بوده است. ۱۰ درصد از این خلبانان که در صدر مجموعه خلبانان قرار دارند، به صورت میانگین حداقل دریافتی‌شان ۱۸۷۲۰۰ دلار است.

ساعت موظف برای پرواز

خلبان‌ها اغلب به صورت ساعات موظف، کار می‌کنند. طبق قوانین آنها موظفند در طول ماه حدود ۷۵ ساعت پرواز داشته باشند. البته اگر زمان‌های دیگر مانند برنامه‌ریزی قبل از پرواز را در نظر بگیریم ساعت کار خلبانان بیشتر هم می‌شود، اما زمانی که محاسبه می‌شود زمانی است که آنها در کابین خلبان حضور دارند و معمولا این زمان همان ۷۵ ساعت است. خلبانان در حدود ۱۵۰ ساعت دیگر از یک ماه را موظفند به سایر مسئولیت‌ها و وظایفشان رسیدگی کنند.

کمترین حقوق سالیانه خلبانان چقدر است؟

بیشتر شرکت‌های هواپیمایی به خلبانان تازه‌کار خود حقوقی حدود ۲۰ هزار دلار در سال پرداخت می‌کنند که این مبلغ به صورت سالیانه افزایش پیدا می‌کند. هنگامی که میزان ساعات‌های پروازی و تجربه یک خلبان افزایش یافت و به سطح کاپیتانی رسید، طبیعتا حقوق و دستمزد بیشتری دریافت خواهد کرد.

قبل از توضیح اینکه یک کاپیتان در سال به طور میانگین چقدر حقوق دریافت می‌کند، ابتدا باید نوع شرکت‌های هواپیمایی را توضیح بدهیم چرا که حقوق کاپیتان‌ها با توجه به نوع شرکت‌های هواپیمایی متغیر است.

ایرلاین‌ها اساسا به دو دسته تقسیم‌بندی می‌شوند:

Regional Airlines و Major Airlines

شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای معمولا زیر نظر یک شرکت هواپیمایی بزرگ پرواز می‌کنند، اما در واقع جزء این شرکت هواپیمایی بزرگ نیستند. یک نمونه از این شرکت‌های هواپیمایی ExpressJet است که تحت عنوان «یونیک اکسپرس» فعالیت می‌کند. شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای معمولا هواپیماهای کوچکتر را در اختیار دارند که ۵۰ تا ۷۰ مسافر گنجایش دارند و اغلب خلبانان غیرنظامی که در ابتدای کار خود هستند مسئولیت پرواز آنها را برعهده دارند. پرداخت در شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای به

■ میانگین دستمزد کاپیتان‌ها در شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای حدود ۵۵ هزار دلار است و این در حالی است که اگر در ایرلاین‌های بزرگ استخدام شوند، به صورت میانگین سالیانه حقوقی به میزان ۱۳۵ هزار دلار دریافت خواهند کرد

■ یک کاپیتان در سال اول خدمت خود در شرکت هواپیمایی امارات یا اتحاد در سال اول به صورت ماهیانه به ترتیب ۸۰۸۴ و ۹۵۷۸ دلار حقوق دریافت می‌کند، اما اگر میزان خدمت این کاپیتان به ۵ سال برسد، حقوق ماهیانه چیزی حدود ۹۰۹۸ و ۱۰۵۴۸ دلار خواهد بود

امارات ۵۶۶۳ دلار و در شرکت هواپیمایی اتحاد ۷۰۷۵ دلار حقوق دریافت می‌کند.

میزان دریافتی ماهیانه همین خلبان اول، در سال پنجم خدمت خود در شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک، امارات و اتحاد به ترتیب ۷۷۹۴ دلار، ۶۳۷۳ دلار و ۷۶۵۷ دلار خواهد بود. اگر میزان خدمت به ۱۰ سال برسد، او به صورت ماهیانه در شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک، امارات و اتحاد به ترتیب حقوقی در حد ۸۷۷۸ دلار، ۶۷۶۱ دلار و ۸۴۵۲ دلار دریافت می‌کند.

اگر حقوق به صورت ساعتی پرداخت شود باز هم بسته به نوع شرکت‌های هواپیمایی پرداختی‌ها متفاوت خواهد بود. به عنوان مثال دو شرکت هواپیمایی یونایتد و دلتا را در نظر می‌گیریم. هواپیمایی که کاپیتان و خلبان اول بر روی آن پرواز خود را انجام می‌دهند بوئینگ ۷۴۷-۴۰۰ است.

باز هم از حقوق کاپیتان آغاز می‌کنیم. یک کاپیتان که در سال اول خدمت خود است در شرکت یونایتد ساعتی ۲۳۳ دلار حقوق دریافت می‌کند و همین کاپیتان با همین شرایط در شرکت دلتا ساعتی ۲۴۱ دلار دریافت خواهد کرد.

اگر میزان سابقه خدمت این کاپیتان به ۵ سال برسد در شرکت یونایتد ساعتی ۲۴۱ دلار و در شرکت دلتا ساعتی ۲۴۸ دلار دریافت خواهد کرد. اگر سابقه خدمت به ۱۰ سال برسد میزان دریافتی کاپیتان در شرکت یونایتد ساعتی ۲۵۱ دلار و در شرکت دلتا ساعتی ۲۵۹ دلار خواهد بود.

اما یک خلبان اول با همین شرایط چقدر در این دو شرکت حقوق دریافت می‌کند؟ در شرکت یونایتد خلبان اول در سال اول خدمت خود ساعتی ۶۶ دلار و در شرکت دلتا ساعتی ۶۸ دلار دریافت می‌کند. با رسیدن میزان خدمت خلبان اول به ۵ سال در هر دو شرکت، میزان دریافتی او در هر ساعت نیز با سال اول خدمت تفاوت فاحشی می‌کند.

شرکت هواپیمایی یونایتد به خلبان اول خود با ۵ سال سابقه خدمت ساعتی ۱۵۵ دلار و شرکت دلتا ساعتی ۱۶۰ دلار حقوق پرداخت خواهد کرد. اگر همین خلبان دارای ۱۰ سال سابقه خدمت باشد، در هر ساعت در شرکت‌های هواپیمایی یونایتد و دلتا به ترتیب ۱۷۰ و ۱۷۶ دلار دریافتی خواهد داشت. به طور کلی در شرایط یکسان پرداختی‌های شرکت دلتا نسبت به شرکت یونایتد بسیار بهتر است.

■ میانگین حقوق سالیانه یک کاپیتان که با هواپیماهای بزرگ جت پرواز می‌کند، در حدود ۱۲۱۴۰۸ دلار است، اما اگر همین پرواز بر روی جت‌های کوچک انجام شود میانگین حقوق او در سال ۱۰۴۲۱۹ دلار خواهد بود

■ حقوق سالیانه کاپیتانی که با هواپیماهای بزرگ غیرجت پرواز می‌کند، به طور میانگین چیزی در حدود ۷۹۱۰۶ دلار است، اما اگر همین کاپیتان بر روی هواپیماهای کوچک غیرجت پرواز خود را انجام دهد، به طور میانگین ۸۵۴۱۸ دلار دریافت خواهد کرد

حقوق کاپیتان و خلبان اول در شرکت‌های هواپیمایی بزرگ

حقوق کاپیتان‌ها و خلبانان بسته به نوع ایرلاین‌ها و همچنین میزان سال‌های خدمت متفاوت است. برای آنکه این تفاوت در حقوق‌ها، به شکل بهتری مشخص شود؛ ما سه شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک، امارات و اتحاد را در نظر گرفتیم و نوع هواپیما را نیز بوئینگ ۷۴۷ انتخاب کردیم. شایان ذکر است که حقوق‌های پرداختی در این سه شرکت ماهانه است.

اول از حقوق دریافتی کاپیتان‌ها آغاز می‌کنیم. یک کاپیتان در سال اول خدمت خود در شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک ۱۱۱۰۹ دلار در ماه حقوق دریافت می‌کند. همین کاپیتان اگر در شرکت هواپیمایی امارات و یا اتحاد پروازهای خود را انجام دهد در سال اول به صورت ماهیانه به ترتیب ۸۰۸۴ دلار و ۹۵۷۸ دلار حقوق دریافت می‌کند.

اگر میزان خدمت این کاپیتان به ۵ سال برسد. او به صورت ماهیانه در شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک، امارات و اتحاد به ترتیب حقوقی در حد ۱۲۰۲۵ دلار، ۹۰۹۸ دلار و ۱۰۵۴۸ دلار دریافت می‌کند. اگر میزان خدمت به ۱۰ سال برسد، او به صورت ماهیانه در شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک، امارات و اتحاد به ترتیب حقوقی در حد ۱۳۰۵۵ دلار، ۱۰۵۴۸ دلار و ۱۲۰۱۳ دلار دریافت می‌کند.

حالا حقوق دریافتی خلبان اول چقدر خواهد بود؟ اگر یک خلبان اول در سال اول خدمت خود باشد به صورت ماهیانه در شرکت هواپیمایی کاتای پاسفیک ۵۸۱۱ دلار، در شرکت هواپیمایی



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهار ترابر
کیان

فورواردر - کریر



دارای دفاتر نمایندگی

در تمام مرزهای ایران

دفتر نمایندگی

در آسیای میانه، افغانستان، دبی و

هندوستان

حمل کالای صادراتی، وارداتی

ترانزیت از مبادی ورودی ایران

به آسیای میانه، افغانستان و عراق

مشاوره و انجام کلیه عملیات

و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

حمل به شیوه های مختلف

(ترانشیب و مرکب)

حمل جاده‌ای - دریایی - ریلی - هوایی

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره

محبتی بهاروند

با دو دهه سابقه مدیریت

حمل و نقل بین المللی

کارشناس رسمی دادگستری

(امور حمل و نقل ترابری)

مشاوره حقوقی و قضایی -

پیگیری پرونده های حمل و نقل

رئیس کمیسیون حقوقی و قضایی

اتاق بازرگانی خراسان رضوی

کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل

دانشجوی دکترای حقوق تجارت بین الملل

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی

ایران و خراسان رضوی

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان آبکوه،

نیش تربیت، ساختمان سعد آباد، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۱ (۵ خط)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰-۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

info@btkrango.com

فرانسوی‌ها برای مدیران فرودگاهی ایران
وارد مذاکره شدند

نمایندگان دانشگاه هوانوردی ENAC فرانسه پیشنهاد خود در زمینه آموزش تخصصی نسل آینده مدیران فرودگاهی را ارائه کردند.

به گزارش شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، با رسیدن پروژه تربیت نسل آینده مدیران فرودگاهی ایران (اینگام) به مرحله انتخاب کانون توسعه برای ارائه آموزش‌های تخصصی یک گروه از دانشگاه هوانوردی ENAC فرانسه با سرپرستی مدیر همکاری‌های بین‌المللی این دانشگاه طرح آموزشی پیشنهادی خود را ارائه کردند.



در این جلسه که ۲۸ شهریور برگزار شد، سید احمد مومنی‌رخ، مشاور عالی مدیرعامل در امور عملیات هوانوردی؛ حسین اکرمیان، عضو هیات مدیره و راهبر توسعه سیستم‌ها و کیفیت؛ معصومه ابراهیمی، عضو هیات مدیره و راهبر امور حقوقی؛ معاون توسعه مدیریت و منابع؛ معاون برنامه‌ریزی و نظارت؛ معاون عملیات هوانوردی و مدیرکل آموزش و توسعه نیروی انسانی حضور داشتند و پیشنهادات ارائه شده را مورد بررسی و ارزیابی قرار دادند.

قبل از این نیز یک هیات آموزشی از کره جنوبی طرح پیشنهادی خود را ارائه کرده بود که به این ترتیب روند بررسی سنجش کیفیت و اولویت‌های آموزشی مورد نظر شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با ادامه دریافت حضوری این طرح‌های پیشنهادی از سوی مراکز آموزشی بین‌المللی مذاکره شده، در حال جریان خواهد بود.

اعمال محدودیت تنوع تایپ هواپیما
در ایرلاین‌های داخلی

سازمان هواپیمایی کشوری در حال بررسی و تدوین مقررات جدیدی جهت ایجاد محدودیت در تنوع تایپ هواپیما در شرکت‌های هواپیمایی است.

محمدجواد تقوایی، معاون استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرده است در حال بررسی و تدوین مقررات جدیدی جهت ایجاد محدودیت در تنوع تایپ هواپیما در شرکت‌های هواپیمایی هستند؛ چرا که تنوع تایپ می‌تواند مشکلات بسیاری در ساختار مدیریتی و تامین ایمنی و کیفیت شرکت‌های هواپیمایی ایجاد کرده و فرآیندهای مهندسی و تعمیرات، لجستیک و تضمین مرغوبیت و بازرگانی شرکت هواپیمایی را تحت تاثیر قرار دهد.

او گفت: «بعضا مشاهده می‌شود شرکتی هشت فروند هواپیما دارد از ۵ تایپ متفاوت که خود معضل بزرگی است در این خصوص درصدد هستیم که براساس دستورالعمل جدید تنوع تایپ را متناسب با تعداد ناوگان یک شرکت محدود کنیم. بدین ترتیب شرکت‌های هواپیمایی فعال و در شرف تاسیس باید در روند برنامه‌ریزی فعالیت‌های خود به این مهم توجه داشته باشند.»

معاون استاندارد سازمان هواپیمایی با تاکید بر اینکه مجوز بهره‌برداری خطوط هواپیمایی در صورت عدم اثربخشی نظام کیفی و ایمنی آنها تعلیق می‌شود، افزود: «مدیران کیفی و ایمنی باید به عنوان بازوی مدیرعامل شرکت هواپیمایی باشند و بهبود مستمر در سیستم کیفی مشخص کننده وضعیت خط هوایی خواهد بود.»

تقوایی اطمینان داد: «در صورت عدم اثربخشی سیستم تضمین مرغوبیت و ایمنی، یافته سطح ۱ به شرکت هواپیمایی گرفته شده و بلافاصله عملیات پروازی آن متوقف و تعلیق خواهد شد.»



اگر عضو شبکه‌های اجتماعی همچون اینستاگرام یا تلگرام هستید، بدون شک با دغدغه‌های مختلف اجتماعی که توسط کاربران در موضوعات گوناگون مانند سلامت، محیط‌زیست، آموزش و ... مطرح می‌شود، مواجه شده‌اید.

از سویی دیگر در موارد مختلفی اقدامات برخی از شرکت‌ها در حل این مسائل و دغدغه‌ها بارها خبرساز شده است که صنعت هوایی نیز از آن بی‌بهره نمانده است. از انتقادهای فراوان نسبت به حجم بالای زباله‌های پلاستیکی تولیدشده در کترینگ پروازهای بسیاری از ایرلاین‌ها گرفته تا اقداماتی که در راستای آگاهی‌رسانی در حوزه اختلال اوتیسم صورت گرفته است، این نوع بازخوردها را که نهایتاً منجر به فعالیتهایی مؤثر از سوی اشخاص حقوقی می‌شود، می‌توان در قالب مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها مطرح کرد.

مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در صنعت هوایی

مسئولیت‌های زمینی هوایی‌ها

فرنوش جهرمی

کارشناس ارشد هوافضا و تحلیلگر صنعت هوانوردی

■ بسیاری از شرکت‌های بزرگ دنیا پا را فراتر از مرزها گذاشته و اقدام به انجام مسئولیت‌های اجتماعی خود در سطح بین‌المللی می‌کنند. هوایمایی امارات با ثبت طرح حیوانات حیات وحش روی هوایمهای خود، ترکیش ایرلاینز با مدیریت پسماند، هوایمایی آل نیپون با ترویج فرهنگ و سنت ژاپن در جهان اقدام به انجام مسئولیت اجتماعی خود کرده‌اند

■ مسئولیت‌های اجتماعی در صنعت حمل و نقل هوایی تنها به ایرلاین‌ها ختم نمی‌شود و بزرگ‌ترین شرکت‌های فعال در صنعت هوانوردی و هوافضا نیز در آن مشارکت کرده و هنگام انتشار بیان مالی سالانه خود، فعالیت‌های خود در این حوزه را نیز منتشر می‌کنند

نظر گرفتن ایمنی پروازها، نمونه‌های دیگری از انجام مسئولیت اجتماعی است که گاهی نه تنها هزینه زیادی بر دوش ایرلاین نمی‌گذارد، بلکه همان‌طور که گفته شد، از حداقل نتایج آن افزایش مخاطبین و وفاداری آنها به واسطه پرداختن به یک دغدغه اجتماعی خواهد بود.

یکی دیگر از راه‌های ایفای مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها، کمک‌های نقدی به مؤسسات مردم‌نهاد و خیریه‌های مشخص است؛ گفتنی است در کشور ما بر اساس ماده ۱۷۲ قانون مالیات‌های مستقیم، شرکت‌هایی که به بنیادها و مؤسساتی که نامشان در این قانون ذکر شده در راستای مسئولیت اجتماعی خود کمک مالی

در عین حال، مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها نوعی فعالیت استراتژیک اقتصادی محسوب می‌شود که می‌تواند موجب ارتقای پایداری شرکت‌ها در فاکتورهای گوناگونی شود. بهبود تصویر سازمان در جامعه، افزایش ارزش نام تجاری، تقویت ساختار حاکمیتی شرکت، دسترسی بیشتر به منابع تأمین مالی، محیط کار ایمن‌تر و بهداشتی‌تر، کارکنان باانگیزه‌تر، وفاداری مشتری و افزایش اعتماد ذی‌نفعان به شرکت از جمله مزایا و نتایج مشارکت شرکت‌ها در موضوعات اجتماعی است.

بنابراین در دنیای پرقابلیت ایرلاین‌ها، پرداختن به موضوع مسئولیت اجتماعی، یک مزیت رقابتی محسوب خواهد شد؛ هرچند گنجاندن این برنامه‌ها در فعالیت‌های ایرلاین، گاهی نیازمند ایجاد تغییرات اساسی در استراتژی و تصمیم‌گیری‌ها است.

به‌طور کلی محورهای اصلی در حوزه مسئولیت اجتماعی، موضوعات محیط زیستی مانند میزان تولید کربن، انرژی‌های تجدید پذیر و کشاورزی ارگانیک، عدالت اجتماعی، تحصیلات، بهداشت و درمان و مبارزه با فقر را شامل می‌شود.

گرچه با فشارهای اتحادیه اروپا در زمینه کاهش میزان تولید گازهای گلخانه‌ای توسط هوایماها، از سال ۲۰۲۰ قوانین سخت‌گیرانه‌تری در مورد عملکرد هوایماها و کیفیت سوخت اعمال خواهد شد، اما از جنبه‌های دیگر، اقدامات ایرلاین‌ها برای نوسازی ناوگان هوایی خود و پایین نگه‌داشتن سن ناوگان با استفاده از هوایماهای بهینه‌تر از جمله عوامل مؤثر در انجام مسئولیت اجتماعی در جلوگیری از آسیب رساندن به محیط‌زیست محسوب می‌شود. بر اساس آماری که اخیراً منتشر شده، وینگلت تعبیه‌شده در ۸۹۰۰ هوایمایی موجود در جهان، در مجموع موجب کاهش مصرف ۷ میلیارد بشکه نفت و تولید ۷۴ میلیون تن گاز کربن دی‌اکسید شده است.

استفاده از ظرف‌های کترینگ بازگشت‌پذیر به طبیعت، افزایش آگاهی در حوزه سلامت از طریق رسانه‌ها و ابزارهای ایرلاین، همکاری با گروه‌های اجتماعی با رویکرد توانمندسازی، آموزش‌های تخصصی گروه‌های کم‌درآمد، بالاستعداد و علاقه‌مند، آموزش‌های فرهنگی در امور گردشگری و ترویج فرهنگ صحیح با در



مسئولیت اجتماعی شرکتی (CSR) مجموعه وظایف و تعهداتی است که یک شرکت در جهت حفظ، مراقبت و کمک به جامعه‌ای که در آن فعالیت می‌کند، انجام می‌دهد. در همین راستا شرکت‌های فعال در صنعت حمل و نقل و گردشگری و به‌خصوص ایرلاین‌ها - به‌عنوان بخش بزرگی از صنعت حمل و نقل هوایی - با توجه به اثرات منفی که نوع فعالیت آنها می‌تواند در زمینه دستیابی به اهداف توسعه پایدار داشته باشد (آلودگی‌های صوتی، تولید کربن دی‌اکسید، اثرات مخرب روی تغییرات آب و هوایی) پیش از پیش به انجام این مسئولیت اجتماعی توجه نشان می‌دهند.

■ شرکت بویینگ از جمله پیشگامان عمل به مسئولیت اجتماعی است. آنها در سال ۲۰۱۵ در یکی از برنامه‌های خود با بررسی ۷۵۰۰ دانش‌آموز علاقه‌مند به علوم مهندسی آنها را برای قرار گرفتن در این مسیر حمایت کرد. ارسال هوایی کمک‌های بشردوستانه برگزار می‌کنند. مراسم درآمذزایی خیریه بین کارکنان و کمک به زراعت‌های کوچک در منطقه آسیای جنوب شرقی از دیگر فعالیت‌های اجتماعی این شرکت است

حوزه را نیز منتشر می‌کنند.

شرکت بویینگ از جمله پیشگامان در این عرصه است. بویینگ در سال ۲۰۱۵ در یکی از برنامه‌های خود با بررسی ۷۵۰۰ دانش‌آموز علاقه‌مند به علوم مهندسی آنها را برای قرار گرفتن در این مسیر حمایت کرد. ارسال هوایی کمک‌های بشردوستانه، برگزاری مراسم درآمذزایی خیریه بین کارکنان و کمک به زراعت‌های کوچک در منطقه آسیای جنوب شرقی از دیگر فعالیت‌های اجتماعی این شرکت بزرگ است.

در ایرلاین‌های داخلی، طرح یوزپلنگ ایرانی روی هوایمای معراج یکی از نمونه‌های بارز پرداختن به مسئولیت اجتماعی در حوزه محیط‌زیست است. درج تبلیغات برخی از خیریه‌ها در مجله‌های پروازی ایرانی و ماهان نیز از دیگر اقدامات ارزشمند در این مسیر بوده است.

بدون شک، یکی از رویکردهای مهم در این راه، بازتاب رسانه‌ای مناسب این فعالیت‌ها توسط شرکت‌ها است، اما نکته حائز اهمیت این است که مشارکت در امور اجتماعی باید به شیوه صحیح و بر اساس اصول حرفه‌ای آن صورت گیرد. هنگامی که این فعالیت‌ها در ارتباط با امور انسانی و گروه‌های خاص قرار می‌گیرد، روش‌های کار و شیوه‌های بازتاب رسانه‌ای آن به مراتب حساسیت بیشتری را طلب می‌کند.

ادای مسئولیت اجتماعی به عنوان یک ابزار استراتژیک اقتصادی نباید بر کرامت انسانی افراد ارجحیت پیدا کند. در یک سال اخیر، شاهد اقدامات انسان‌دوستانه، خیرخواهانه و قابل تقدیر برخی از شرکت‌ها و رسانه‌های فعال در صنعت هوایی بوده‌ایم، اما تاکید به انتشار چهره ذی‌نفعان این خدمات، به خصوص کودکان، می‌تواند موجب خدشه‌دار شدن اصل کرامت انسانی باشد.

هوایمایی قطر ایرویز در روز جهانی اوتیسم، به ترویج و آگاهی‌رسانی در خصوص این اختلال پرداخت. جالب است بدانید، کودکان مبتلا به اوتیسم و خانواده‌های آنها، از لحظه ورود به فرودگاه تا پایان پرواز با چالش‌های زیادی روبه‌رو می‌شوند. اوتیسم طیفی از اختلالات تکاملی است که یکی از شاخصه‌های آن عدم یکپارچگی حسی و اختلال در حواس پنجگانه است و بر اساس آمار سازمان جهانی بهداشت از هر ۶۵ نفر، یک نفر مبتلا به این اختلال است. برای مثال و به زبان ساده‌تر افراد مبتلا

به این اختلال یا صدایی را بلندتر از آنچه که هست می‌شوند یا در مقابل، واکنشی نسبت به صدا نشان نمی‌دهند. این اختلال را می‌توان به چهار حس دیگر نیز تعمیم داد. از سویی معمولاً مواجهه با افراد غریبه و محیط‌های ناآشنا برای آنها آزاردهنده است.

حال تصور کنید یک فرد مبتلا به اوتیسم از زمانی که وارد فرودگاه می‌شود و می‌بایست مراحل پذیرش را پشت سر بگذارد، تا زمانی که وارد محیط بسته هوایما شده و صدای موتور را هنگام برخاست و نشست می‌شنود، با چه شرایطی مواجه خواهد بود؟!

آیا مسافران آگاهی دارند که اختلال اوتیسم چیست و چه پیامدهایی را برای شخص مبتلا به این اختلال در پرواز می‌تواند داشته باشد؟ اگر با یک فرد مبتلا اوتیسم و جیغ‌های او در پرواز مواجه شوند چه رفتاری را می‌بایست از خود نشان دهند؟ چه تجهیزات و رویکردهایی برای تسهیل سفر این افراد و خانواده‌های آنها در نظر گرفته شده است؟! بدون شک از این پس مخاطبین قطر ایرویز که نسبت به این اختلال آگاهی پیدا کرده‌اند، در مواجهه با این مساله صبوری بیشتری به خرج می‌دهند.

اما باید به یاد داشته باشیم، اوتیسم تنها یکی از چالش‌های اجتماعی است و ایرلاین‌ها می‌توانند نقش پررنگ‌تری را در حمایت از این دغدغه‌های اجتماعی و همسو با چالش‌های خود و مسافرانشان در راستای اهداف توسعه پایدار ایفا کنند.

با وجود دغدغه‌های فراوان اجتماعی در کشورمان، ایرلاین‌ها و دیگر شرکت‌های فعال در صنعت هوایی و گردشگری می‌توانند با برنامه‌ریزی صحیح در مدیریت و بهره‌گیری از منابع موجود و همچنین با وجود داشتن مخاطبین مستقیم، با ارائه برنامه‌های آموزشی، ترویجی و حمایتی، قدم‌های موثری را در جهت کاهش آسیب‌های زیست محیطی و اجتماعی و همچنین افزایش عملکرد بردارند. از سوی دیگر این اقدامات می‌تواند تیری باشد که چندین هدف را نشانه می‌گیرد.

مطلب را با اشاره‌ای به یکی از نقل‌قول‌های کارل سیگن به پایان می‌رسانم: «زمین، این ذره آبی معلق در عالم، تا سال‌های زیادی در آینده، تنها منزلگاه ما برای حیات خواهد بود، و باید در جهت نگهداری از آن و گسترش صلح کوشا باشیم.»

کنند، از ۲۰ درصد معافیت مالیاتی برخوردار خواهند شد.

از سوی دیگر، بسیاری از شرکت‌های بزرگ دنیا با در نظر گرفتن اهداف توسعه پایدار و کنوانسیون‌های بین‌المللی امضا شده، پا را فراتر از مرزها گذاشته و اقدام به انجام مسئولیت‌های اجتماعی خود در سطح بین‌المللی می‌کنند. هوایمایی امارات با ثبت طرح حیوانات حیات‌وحش روی هوایماهایش، ترکیب ایرلاینز با مدیریت پسماند، هوایمایی آل نیپون با ترویج فرهنگ و سنت ژاپن در جهان اقدام به انجام مسئولیت اجتماعی خود کرده‌اند.

این مسئولیت‌ها در صنعت حمل‌ونقل هوایی تنها به ایرلاین‌ها ختم نمی‌شود و بزرگ‌ترین شرکت‌های فعال در صنعت هوانوردی و هوافضا نیز در آن مشارکت کرده و هنگام انتشار بیان مالی سالانه خود، فعالیت‌های خود در این

در روزهای گذشته شاهد برگزاری اولین نمایشگاه بین‌المللی صنعت حمل و نقل هوایی و تجهیزات فرودگاهی اروپا و ایرپرسیا با حضور شرکت‌های فعال در این حوزه از جمله شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌ها، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت‌های مختلف هواپیمایی، انجمن حمل و نقل هوایی، سازمان هوافضا و شرکت‌های دانش بنیان و غیره بودیم.

افتتاحیه اروپا و ایرپرسیا که شرکت جام جت پارس به صورت کاملاً خصوصی اسپانسر آن شده بود، در روز جمعه با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو شد، اما لازم به ذکر است یک روز قبل از شروع، اعلام شد این نمایشگاه به صورت تخصصی برگزار می‌گردد و شرکت در آن تنها با داشتن کارت دعوت امکان‌پذیر است و لذا عموم مردم از بازدید افتتاحیه آن محروم ماندند، البته با اعلام تمدید یک روزه این نمایشگاه فرصت کافی برای بازدیدکنندگان فراهم شد تا با آخرین دستاوردهای داخلی این صنعت از نزدیک آشنا شوند. همچنین نمایشگاه حمل و نقل اروپا و ایرپرسیا با همایش‌ها و جلساتی که در آن برپا شد از جمله مراسم افتتاحیه، همایش‌هایی با موضوعیت پزشکی هوانوردی، بحران قطر و عبور پروازهای عبوری از آسمان ایران، مدیریت استرس ناشی از سوانح هوایی و مراسم اختتامیه جلوه دیگری یافت.

همچنین بازدید و سخنرانی مقاماتی از جمله رییس سازمان هواپیمایی کشوری، دکتر سورنا ستاری، معاون محترم علمی و فناوری رییس جمهور و جناب مه‌آبادی، مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها، جناب شریعتمداری، وزیر محترم صنعت، جناب بروجردی، رییس کمیسیون امنیت ملی و مدیران و فعالان دیگر صنعت در روزهای برگزاری نمایشگاه را می‌توان از موارد برجسته این نمایشگاه به شمار آورد. اگرچه آنچه در ایرپرسیا بیشتر چشمگیر بود، حضور شرکت‌های غرفه‌دار و بازدیدکنندگان با هدف گردهمایی جهت انجام مذاکرات در راستای گسترش همکاری‌ها بوده است، اما آنچه که از یک نمایشگاه حمل و نقل با هزینه بالا انتظار می‌رود این است که دستاوردهای بسیاری از آن در طول نمایشگاه اعلام شود.

همان طور که در ماه‌های گذشته در ایرشو ۲۰۱۷ پاریس، هر روز نمایشگاه از توافقات جدید حکایت می‌کرد. در نمایشگاه اخیر از معدود موارد قابل ذکر می‌توان به امضای تفاهمنامه میان شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری به منظور تأمین نیازهای شرکت‌های خصوصی و دانش بنیان و جذب حمایت‌های دولتی اشاره کرد.

از سویی دیگر یکی از اهداف برگزاری نمایشگاه‌های حمل و نقل به ویژه حمل و نقل هوایی معرفی فرصت‌های کاری برای ورود به بازار رقابتی در دنیا است و از آنجا که با تکمیل شدن آسمان ایران‌شهر، ایران فرصت تبدیل شدن به کریدور و قطب تعمیر و نگهداری منطقه را خواهد داشت، بنابراین عدم حضور گسترده شرکت‌های تعمیر و نگهداری هواپیما در نمایشگاه اخیر فرصت مناسبی بود که تا حدودی مغفول ماند.

همچنین در نمایشگاه اروپا و ایرپرسیا کنار هم قرار گرفتن ایرلاین‌ها در یک غرفه تحت عنوان انجمن شرکت‌های هواپیمایی تا حدودی غیرمعمول جلوه می‌کرد و دلیل آن را می‌توان عدم تمایل ایرلاین‌ها جهت سرمایه‌گذاری برای تأمین غرفه‌های مجزا و نبود بازار رقابت داخلی دانست؛ گرچه این اشتراک مکانی موجب رضایت کارکنان ایرلاین‌ها به جهت گسترش باب همکاری و مذاکره شده است.

از موارد مهم دیگر یک نمایشگاه در سطح بین‌المللی وجود شرکت‌های غرفه‌دار خارجی و بالطبع حضور بازدیدکنندگان خارجی به عنوان یک رویداد بزرگ نمایشگاهی است که این موضوع نیز به لحاظ کمی و کیفی در نمایشگاه اخیر کمرنگ جلوه می‌کرد و عملاً از حضور موثر شرکت‌های بین‌المللی در این رویداد خبری نبود.

در حال حاضر، کشور ما در حوزه صنعت هوایی در مرحله گذار است؛ از آنجا که اساس برگزاری نمایشگاه‌ها در این حوزه باید آشنایی هر چه بیشتر فعالان صنعت و برقراری تعاملات سازنده‌تر باشد، می‌توان با ادغام چند نمایشگاه کنونی و ارتقای سطح کیفی و فنی آنها، این رویداد به صورت شایسته‌تر و با تبلیغات جهانی گسترده‌تر و دعوت از شرکت‌های بین‌المللی برگزار کرد تا زمینه‌ساز پیشرفت روزافزون این صنعت شود.

منبع: گروه تحلیلی ایرونیوز

نکاتی درباره برگزاری اولین نمایشگاه صنعت حمل و نقل هوایی و فرودگاهی ایرپرسیا

حرکت به سوی یک رویداد بین‌المللی





«پایان عصر نفت» سوژه‌ای جذاب است که ذهن بشر را به خود مشغول کرده است. شمارش معکوس برای فرارسیدن سیاره‌ای که منابع انرژی به جز سوخت‌های فسیلی به وفور در آن در دسترس باشد، آغاز شده است. کار از رویابافی و طرح‌های آزمایشگاهی به وضع قوانین سختگیرانه جهانی و محلی رسیده و هر روز ایده‌های بیشتری به سطح تجاری‌سازی می‌رسند. هرچند هنوز کسی معکوس شدن روند صعودی مصرف سوخت‌های فسیلی را وعده نداده، اما چالش‌هایی که یکی پس از دیگری به سوی حل و فصل می‌روند، این نوید را در آینده نزدیک می‌دهد که تقاضا جهانی نفت رو به افول بگذارد.

این روزها بشر به دنبال جایگزینی برق به جای سوخت‌هایی است که یک قرن پیشرفت خارق‌العاده علم، صنعت و ارتباطات را رقم زده‌اند.

ذهن‌های خلاق، متمرکز بر انرژی‌های پاک پایدارتر و ارزان‌تر

از جاده برقی تا خودروهای الکتریکی

علی محسنی

به ارزان‌تر و پایدارتر شدن این انرژی‌ها امیدوارتر می‌شود. هرچند تصور می‌شد حمایت‌های دولتی است که می‌تواند انرژی‌های تجدیدپذیر را ارزان‌تر و انرژی‌های فسیلی را گران‌تر کند، امروزه دیگر علم است که چنین روندی را باورپذیرتر کرده است. شرکت تسلا و موسس نابغه آن «ایلان ماسک» از باتری‌هایی رونمایی کرده‌اند که می‌تواند چالش ناپایداری انرژی‌های تولید شده از باد و خورشید را حل کنند. پیش از این تا زمان تابش خورشید می‌شد به انرژی حاصل از آن دل بست، اما فرارسیدن شب یا پوشش ابری

کشورهای پیشرفته و پرجمعیت بسیار متداول است چه این که با پذیرش توافقنامه آب و هوایی پاریس از سوی اکثر قریب به اتفاق کشورهای جهان، دولت‌ها نیز به حمایت از این روند روی آورده‌اند. روند آن به قدر جدی است که حتی مخالفت جدی رییس‌جمهور جدید آمریکا نیز خللی در اراده جهان برای حرکت به سوی جهان عاری از سوخت‌های فسیلی ایجاد نکرده است. روی آوردن جدی صاحبان فکر برای حل چالش‌های جدی استفاده گسترده از منابع انرژی تجدیدپذیر، پیشرفت‌هایی خیره‌کننده در استفاده از این منابع ایجاد کرده است و جهان روزه‌روز

هنوز زود است که خودروهای برقی را به طور گسترده در جاده‌های چهارسوی عالم به چشم ببینیم. برای مشاهده انبوه خانه‌هایی که انرژی خود را از منابع تجدیدپذیر می‌گیرند نیز باید صبور بود. چالش‌ها هنوز به اندازه‌ای هستند که جهان را به صورتی جدی به سوخت‌های فسیلی وابسته نگاه دارند. تهدید حیات سیاره زمین و ساکنانش از سوی چالش‌های زیست‌محیطی اما صاحبان ایده، دانشمندان، صنعتگران و کارآفرینان را واداشته تا این چالش را در پیشانی توجه خود قرار دهند. امروزه تاسیس یک استارت‌آپ که به دنبال حل بخشی از چالش گرمایش کره زمین است، در

■ روی آوردن جدی صاحبان فکر برای حل چالش‌های جدی استفاده گسترده از منابع انرژی تجدیدپذیر، پیشرفت‌هایی خیره‌کننده در استفاده از این منابع ایجاد کرده است. هر قدر تصور می‌شد حمایت‌های دولتی است که می‌تواند انرژی‌های تجدیدپذیر را ارزان‌تر کند، امروزه دیگر علم است که چنین روندی را باورپذیرتر کرده است



■ تسلا از باتری‌هایی رونمایی کرده که می‌تواند چالش ناپایداری انرژی‌های تولید شده از باد و خورشید را حل کنند. حال اما منبعی که بتواند انرژی حاصل را ذخیره کند و در تمامی زمان‌ها مورد استفاده قرار دهد، طراحی شده و در آینده‌ای نزدیک می‌تواند در دسترس عموم قرار گیرد

برقی را نیز در ادامه خط تولید باتری ایجاد کند و کارخانه‌های مشابهی را در آینده در اروپا و آسیا بسازد. برخی بر این باورند انقلاب آینده علم در حوزه «باتری» است و این گونه که به نظر می‌رسد، تسلا پرچمدار این عرصه است. دارندگان خودروهای برقی دو چالش دیگر را نیز پیش رو دارند: شارژ و پیمایش هر بار شارژ. خودروهای برقی نیاز به شارژی طولانی مدت دارند و با هر بار شارژ نیز نمی‌توانند مسافتی طولانی را بپیمایند. این چالش‌ها، استفاده از این خودروها در مسافرت‌ها را دشوار کرده و دولت‌ها سعی دارند با گسترش ایستگاه‌های شارژ، نگرانی استفاده از خودروهای تمام‌برقی را کاهش دهند.

صاحبان فکر اما تلاش دارند شیوه‌های نوینی برای شارژ خودروهای برقی به کار گیرند و قوای ذخیره انرژی و محرکه خودروهای الکتریکی را به گونه‌ای ارتقا دهند که با هر بار شارژ بتوانند مسافتی بیشتر را طی کنند. اخبار از موفقیت‌های چشمگیر در این حوزه‌ها حکایت دارد.

حمل و نقل جاده‌ای پاک‌تر

تلاش برای تولید خودروهای الکتریکی از سوی تمامی خودروسازان مطرح جهان در جریان است و گرچه هر یک مدل‌هایی از این خودروها را نیز روانه بازار کرده‌اند، اما همچنان تلاش دارند کلاس‌های متنوع‌تری از خودروهای برقی را به مشتریان عرضه کنند. بسیاری بر این باور

آسمان، وابستگی به برق تولیدی از انرژی‌های فسیلی را بار دیگر اجتناب‌ناپذیر می‌کرد. باد نیز همیشه نمی‌وزید و چالشی شبیه به خورشید داشت. حال اما منبعی که بتواند انرژی حاصل را ذخیره کند و در تمامی زمان‌ها مورد استفاده قرار دهد، طراحی شده و در آینده‌ای نزدیک می‌تواند در دسترس عموم قرار گیرد.

شرکت تسلا اما فراتر از پایدارسازی تولید انرژی‌های تجدیدپذیر، به ارزان‌سازی آنها نیز اندیشیده است. بزرگترین کارخانه جهان که بزرگترین ساختمان این کره خاکی نیز خواهد بود، در صحرای نوادا در حال ساخت است. «گیگافکتوری» که با سرمایه‌گذاری مشترک چندین میلیارد دلاری تسلا و پاناسونیک در حال ساخت است، مساحتی معادل ۱۰۷ زمین راگبی در زمان بهره‌برداری کامل خواهد داشت و مأموریت آن، تولید ۱۵۰ گیگاوات ساعت باتری است که برای ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو تسلا ۳ کفایت می‌کند.

تسلاموتورز که حضوری موفق در بازار خودرو دارد و خودروهای الکتریکی آن با استقبال در آمریکا و جهان همراه شده، می‌داند که بدون تولید انبوه باتری‌های کارآ و کاهش قیمت تمام شده آنها شانس برای گسترش چشمگیر استفاده از این خودروها ندارد. گیگافکتوری اما ایلان ماسک و تسلا را به این رویا نزدیک‌تر ساخته و آنها را امیدوار کرده که خط تولید خودروهای

ماه‌های آینده طیفی از کامیون‌ها با ظرفیت‌های مختلف را راهی جاده‌ها کند. این شرکت مدعی است با کمک اصلاح و ارتقای مواد به کاررفته، قطعات الکتریکی و بهبود روش‌های ساخت، موفق به کاهش قابل توجه وزن کامیون‌ها شده که می‌تواند هزینه‌های استفاده از آنها را تا ۵۰ درصد کاهش دهد.

Charge به دنبال تولید کامیون‌هایی با ظرفیت ۳/۵ تا ۲۶ تن است که می‌توانند بدون تولید آلاینده‌گی ۱۶۰ کیلومتر را بپیمایند. شرکت در تلاش است با ارتقای محصولات خود، مسافت طی شده با یک بار شارژ را به ۵ برابر این میزان برساند. مدیرعامل شرکت اما از تلاش برای قیمت‌گذاری محصولات خود در حدود قیمت کامیون‌های معمولی خبر داده است.

در آمریکا اما شرکتی با نام کامینز (Cummins) که در صنایع تولید ماشین‌های سنگین فعال است، خود را رقیب تسلا می‌داند و از یک طرح مفهومی کامیون به نام Urban Hauler Tractor رونمایی کرده است. سازنده مدعی است این مدل قدرت جابه‌جایی ۱۹ تن بار را با تنها یک ساعت شارژ دارد.

کامیون در این یک ساعت ۱۴۰ کیلووات ساعت برق را ذخیره می‌کند. کامینز قصد دارد با نصب پنل‌های خورشیدی بر سقف این مدل و به کارگیری دوربین به جای آینه‌های جانبی، انرژی بیشتری برای حرکت فراهم کند و کشتش آیرودینامیکی را کاهش دهد تا حرکت روان‌تر و کم‌مصرف‌تر رخ دهد.

سازنده‌ای به نام نیکولا نیز به تازگی از مدل نیمه الکتریکی نیکولوان رونمایی کرده و قصد دارد در ماه دسامبر مدل برقی نیکولوان را به نمایش بگذارد. ادعای سازنده این است که مدل برقی آلاینده‌گی در حد صفر درصد دارد. مدلی که رونمایی شده اما از دو پیش‌رانه گاز طبیعی و الکتریسیته استفاده می‌کند. این کامیون قادر است بار ۳۶ تنی را در مسافت ۱۶۰۰ کیلومتر جابه‌جا کند و زمان سوخت‌گیری و شارژ مجدد ۱۵ دقیقه خواهد بود.

باتری‌های این کامیون ۳۲۰ کیلووات ساعت ظرفیت دارند. نیروی ناشی از ترمزگیری نیز در شارژ باتری‌ها مورد استفاده قرار خواهد گرفت. نیکولا مدعی است هزینه‌های این کامیون نصف هزینه کامیون‌های معمولی است.

بودند با توجه به ماهیت خودروهای تجاری که جابه‌جایی انبوه بار و مسافر را بر عهده دارند، برق با دشواری بیشتری به عنوان سوخت این خودروها مطرح خواهد شد.

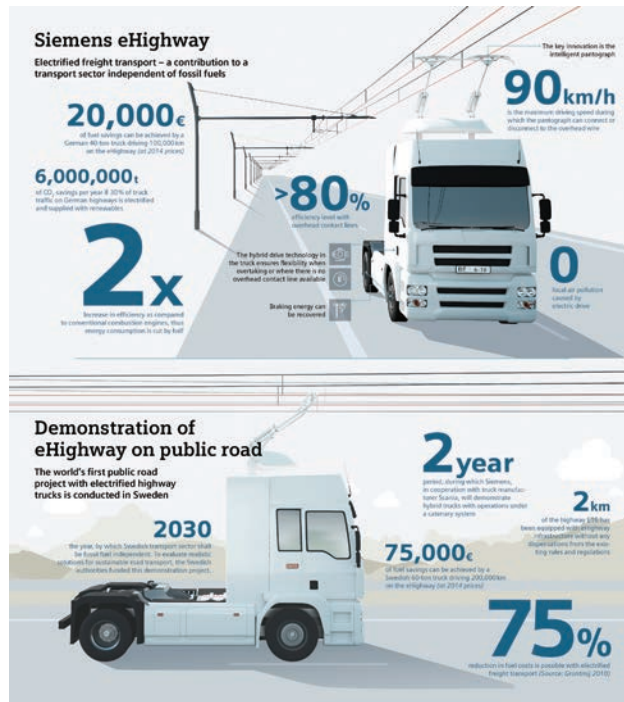
تلاش‌ها دیرتر آغاز شد، اما موفقیت‌های چشمگیری در این حوزه نیز دیده می‌شود به گونه‌ای که بشر برای حضور کامیون‌های برقی در جاده‌ها لحظه‌شماری می‌کند و مدل‌هایی از اتوبوس‌های الکتریکی نیز وارد عرصه ارائه خدمات شده‌اند.

تسلا در این عرصه نیز به فکر پرچمداری است و ایلان ماسک تصویر مبهمی از مدل مفهومی کامیون الکتریکی شرکت خود منتشر کرده است. قرار است از این کامیون در سپتامبر جاری رونمایی شود. تسلا اعلام کرده این کامیون با هر بار شارژ مسافتی بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ مایل را می‌پیماید و نسبت به تولید تجاری آن از دو سال دیگر ابراز امیدواری کرده است. در این عرصه اما خودروسازان نامی جهان نیز حضور یافته‌اند و شرکت‌های گمنام‌تر طرح‌های بلندپروازانه‌ای برای تولید انبوه کامیون‌های برقی دارند.

شرکت دایملر سال گذشته از آزمایش‌های اولیه کامیونی با نام Fuso E-cell خبر داد. شرکتی کمتر شناخته شده از بریتانیا با نام Charge اما از برنامه احداث کارخانه‌ای خبر داده که می‌تواند در

■ ماموریت «گیگافکتوری» که با سرمایه‌گذاری مشترک چندین میلیارد دلاری تسلا و پاناسونیک در حال ساخت است، رسیدن به ظرفیت تولید ۱۵۰ گیگاوات ساعت باتری است. برخی بر این باورند انقلاب آینده علم در حوزه «باتری» است و این گونه که به نظر می‌رسد، تسلا پرچمدار این عرصه است

■ زیرمیس همچنین در همکاری مشترک با شرکت «ماک» قصد دارد مسافتی یک مایلی بین بندر لس‌آنجلس تا لانگ‌بیچ را به بزرگراهی برقی تبدیل کند



■ شرکتی کمتر شناخته شده

از بریتانیا با نام Charge مدعی است با کمک اصلاح و ارتقای مواد به کاررفته، قطعات الکتریکی و بهبود روش‌های ساخت موفق به کاهش قابل توجه وزن کامیون‌ها شده که می‌تواند هزینه‌های استفاده از آنها را تا ۵۰ درصد کاهش دهد. Charge به دنبال تولید کامیون‌هایی با ظرفیت ۳/۵ تا ۲۶ تن است که بدون تولید آلاینده‌گی ۱۶۰ کیلومتر را می‌پیمایند

■ دو سال پیش شرکت

مشهور لاستیک‌سازی «گودیر» از ساخت لاستیکی خبر داد که حاوی یک لایه درونی برای ذخیره انرژی گرمایی است تا این انرژی به سیستم الکتریکی خودرو تزریق شود. ترمز خودروها نیز منبعی برای تلاش است تا به تامین انرژی خودرو کمک کند

فناوری‌های جدید جاده‌ای

برای به کارگیری گسترده‌تر انرژی الکتریسیته در خودروها تنها نمی‌توان به فناوری‌های داخل خودرو اتکاء کرد. گاه مسیرهای حرکت نیز می‌توانند به فناوری‌هایی مجهز شوند که بخشی از چالش‌های تولید و ذخیره انرژی خودروها را رفع می‌کنند.

در حقیقت، تلاش برای ساخت مسیرهای برقی زودتر از خودروهای برقی به نتیجه رسیده است. نزدیک به یک قرن است که نمونه‌هایی از خودروهای تجاری حمل مسافر و بار از برق استفاده می‌کنند که این برق از مسیرهای حرکت تامین می‌شود. در جای جای جهان از چنین مسیرهایی استفاده شده است.

تصاویر قدیمی نشان می‌دهد کامیون‌هایی برقی با نام «تrolley ترک» (Trolleytruck) که شبیه به اتوبوس بودند، اما جابه‌جایی بار انجام می‌دادند، در فعالیت بوده‌اند. این کامیون‌ها در فعالیت‌های بزرگ معدنی و عمرانی کاربرد بیشتری داشتند اما به علت چالش‌های موجود، استفاده از آنها در بسیاری مناطق متوقف شد؛ هرچند هنوز نمونه‌هایی از آنها در روسیه و اوکراین مورد استفاده قرار می‌گیرند. دو سیم بر روی این کامیون‌ها وجود داشته که انرژی مورد استفاده را از مسیر تامین می‌کرده است. چون کامیون نمی‌توانسته جریان برق برگشتی را به زمین منتقل کند، از تیرهای عایق استفاده می‌کرده است.

تلاش برای ساخت مسیرهای برقی سبز اما از چند سال پیش آغازی دوباره داشت. شرکت زیمنس در سال ۲۰۱۲ از طرح بزرگراه برقی (eHighway) خبر داد که در طول آن، کامیون‌های برقی - هیبریدی که سیستم دریافت انرژی خاصی بر روی آنها نصب شده، تنها با انرژی برق حرکت می‌کنند. سال گذشته این طرح در ۲ کیلومتر از یک جاده فرعی در استکهلم سوئد آزمایش شد. حال اما بزرگراهی در ایالت هسن آلمان محل اجرای ایده نو زیمنس است.

در این طرح که به طول ۱۰ کیلومتر اجرا می‌شود، ساخت و حفاظت بر عهده این شرکت مشهور خواهد بود و سال آینده از آن بهره‌برداری می‌شود. کامیون در این مسیر تنها از برق استفاده

مطابق اعلام این شرکت در ماه ژوئن گذشته، هفت هزار سفارش به ارزش ۲/۳ میلیارد دلار برای کامیون‌های جدید داده شده که ارزش هر سفارش تقریباً ۳۰۰ هزار دلار است.

فناوری‌های جدید خودروبی

نصب پنل‌های خورشیدی بر سقف کامیون‌های کامینز و استفاده از نیروی ترمز در شارژ باتری‌های کامیون نیکولا تنها بخشی از تلاش‌هایی است که در جریان است تا با کمک فناوری‌های نو، انرژی بیشتری برای حرکت خودروها تولید و ذخیره شود. پیش از این در عرصه تولید خودروهای سواری، از فناوری‌هایی رونمایی شده بود که می‌توانند انرژی‌هایی که اتلاف می‌شوند یا به آسانی در دسترس هستند را ذخیره کنند.

بخشی از این تلاش‌ها مربوط به استفاده از انرژی باد است. حرکت با سرعت خودروها جریانی قابل توجه از باد را ایجاد می‌کند که نزدیک به یک قرن است که برای استفاده از آن تلاش می‌شود. در یکی از آخرین اخبار عنوان شد موسسه KTH سوئد پروژه‌ای را در دست دارد که به کمک آن می‌توان وسایل نقلیه را با کمک انرژی باد به حرکت درآورد و در مصرف سوخت صرفه‌جویی کرد.

سوئدی‌ها که کامیون‌سازی مشهور و بین‌المللی دارند، در تلاش برای تامین نیمی از انرژی این خودروهای سنگین از باد هستند. KTH مخزنی برای کنترل هوا بر روی نمونه آزمایشگاهی کامیون نصب کرده و میزان هوای ذخیره شده در مسافت یک کیلومتر را اندازه‌گیری کرده است. فناوری در قسمت جلویی کامیون در حال آزمایش است که به راننده در بهره‌گیری از این انرژی یاری می‌رساند. برخی محققان برای استفاده از انرژی باد در هواپیماها نیز در حال تحقیق هستند.

لاستیک خودروها نیز می‌تواند منبعی از ذخیره انرژی باشد چون حرکت، اصطکاک و گرما در این بخش تولید شده و به هدر می‌رود و فرصتی بزرگ برای ذخیره‌سازی آن وجود دارد. دو سال پیش شرکت مشهور لاستیک‌سازی «گودیر» از ساخت لاستیکی خبر داد که حاوی یک لایه درونی برای ذخیره انرژی گرمایی است تا این انرژی به سیستم الکتریکی خودرو تزریق شود. ترمز خودروها نیز منبعی برای تلاش است تا به تامین انرژی خودرو کمک کند.

■ شرکت زیمنس در سال ۲۰۱۲ از طرح بزرگراه برقی خبر داد که در طول آن کامیون‌های برقی - هیبریدی تنها با انرژی برق حرکت می‌کنند. سال گذشته این طرح در ۲ کیلومتر از یک جاده فرعی در استکهلم سوئد آزمایش شد. حال اما بزرگراهی در ایالت هسن آلمان محل اجرای ایده زیمنس است

■ تسلا تصویر مبهمی از مدل مفهومی کامیون الکتریکی شرکت خود منتشر کرده است. قرار است از این کامیون در سپتامبر جاری رونمایی شود. تسلا اعلام کرده این کامیون با هر بار شارژ مسافتی بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ مایل را می‌پیماید و نسبت به تولید تجاری آن از دو سال دیگر ابراز امیدواری کرده است

می‌کند و با خروج از بزرگراه برقی، با پیش‌رانه دیزل به حرکت ادامه می‌دهد. زیمنس مدعی است علاوه بر دستاوردهای زیست‌محیطی، کارآیی کامیون‌ها در این مسیر دو برابر نمونه‌های معمولی خواهد بود.

زیمنس همچنین در همکاری مشترک با شرکت «ماک» قصد دارد مسافتی یک مایلی بین بندر لس‌آنجلس تا بندر لانگ‌بیچ را به بزرگراهی برقی تبدیل کند.

فناوری‌های جاده‌ای اما توجهی جدی به چالش شارژ خودروهای برقی دارند. به تازگی شرکت خودروسازی رنو با همکاری شرکت «کوآکام» که سازنده تراشه‌های تلفن همراه است و وارد فناوری‌های صنعت خودرو شده، سیستم شارژ الکتریکی بیسیم خودرو (DEVIC) را ساخته و در مسیری ۱۰۰ متری در فرانسه با کمک یک شرکت حمل و نقل مورد آزمایش قرار داده است.

این سیستم قادر است انرژی مورد نیاز خودرو را از کف جاده فراهم کند و پاسخی به چالش شارژ خودروهای برقی داده است.

این مسیر دارای پدهایی است که به طور بیسیم ۲۰ کیلووات ساعت برق را به دریافت‌کننده‌ها می‌فرستد. دریافت‌کننده‌ها بر دو خودرو رنو مدل Kangoo نصب شده بودند. این فناوری توانست خودروهایی را که با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت در حال حرکت بودند، شارژ کند.

پیش از این نیز تلاش‌هایی برای استفاده از انرژی حرکت خودروها بر سطح جاده معرفی شده بود. در یکی از این فناوری‌ها به نام «لیبرا» لاستیک‌هایی نرم بر سطح جاده نصب می‌شد تا انرژی جنبشی به مولدهایی منتقل شود که الکتریسیته تولید می‌کنند. این فناوری قدرت تولید ۱۰۰ هزار کیلووات ساعت برق در یک سال را داشت که معادل مصرف ۱۹ تن نفت برای تولید این میزان برق است. جاده‌هایی نیز در هلند به فناوری مجهز شده‌اند که از توربین‌های بادی بهره می‌گیرند و از جریان ایجاد شده حرکت خودروها انرژی الکتریکی تولید می‌کنند. این انرژی در شارژ خودروها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

آینده‌ای عاری از آلودگی سوخت‌های فسیلی

این تلاش‌ها که در این اواخر شدتی قابل توجه گرفته، دنیا را به سوی آینده‌ای می‌برد

که محیط زندگی پاک‌تری در اختیار ساکنان کره زمین قرار می‌دهد. دولت‌ها سعی دارند با وضع قوانین به کمک این فناوری‌ها بیابند تا هم پیشرفتی سریع‌تر پیدا کنند و هم صرفه اقتصادی بهتری بیابند.

فرانسه و انگلستان قصد دارند تا سال ۲۰۴۰ فروش خودروهای با سوخت فسیلی را متوقف کنند. آلمان نیز تا سال ۲۰۵۰ قصد حذف استفاده از سوخت‌های فسیلی و انرژی هسته‌ای را دارد و در پی آن است که ۸۰ درصد انرژی مورد نیاز را از منابع تجدیدپذیر کسب کند. این میزان هم اکنون ۲۵ درصد است. از همین رو است که روز به روز توربین‌های بادی و پنل‌های خورشیدی بیشتری در جهان تولید و مورد استفاده قرار می‌گیرند.

آغاز ماه سپتامبر اما تحولات گسترده‌تری را در پی داشت تا دو قدرت آسیایی نیز روند جدی‌تری برای حذف سوخت فسیلی خودروها در پیش بگیرند. چین که یک سوم بازار خودروی جهان را در اختیار دارد، در سال جاری قصد احداث ۸۰۰ هزار جایگاه شارژ خودروهای الکتریکی را دارد و دولت آن دستور داده دست کم ۸ درصد فروش خودرو در سال آینده به مدل‌های برقی و هیبریدی اختصاص یابد: آماري که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۵ به ۲۰ درصد برسد. چین هنوز جدول زمانی ممنوعیت فروش خودروهای با سوخت فسیلی را نهایی نکرده، اما تسهیلات مالی مناسبی برای خرید خودروهای برقی و هیبریدی در نظر گرفته است.

اما هند در برنامه‌ای بلندپروازانه، تا سال ۲۰۳۰ در پی واگذاری بازار خودرو خود به مدل‌های برقی است. هنوز زیرساخت‌های تولید خودرو این کشور با این هدف فاصله‌ای عمیق دارد، اما تلاش‌های پرشماری برای تولید خودروهای هیبریدی و برقی در جریان است.

به این ترتیب حرکت دنیا به سوی آینده متفاوت مصرف انرژی روز به روز پرشتاب‌تر می‌شود. آینده‌پژوهان در باب زمان پایان دوران نفت گمانه‌زنی می‌کنند و خلاقان روز به روز مصرف انرژی‌های پاک را ارزان‌تر و بهره‌ورتر می‌کنند. گویا صنعت حمل و نقل در پیشانی حرکت به سوی انرژی‌های پاک است: از سوخت‌های متفاوت هیدروژنی، خورشیدی و بادی تا وسایل حمل پرسرعت و پاکي چون هایپرلوپ، همه و همه سیر آینده را دچار انقلاب‌هایی باورناپذیر خواهند کرد.

در سال‌های اخیر و با پیشرفت فناوری شرکت‌های خودروسازی، ایده‌های جذابی را برای بهبود کیفیت تولیدات خود و آسایش بیشتر سرنشینان به کار گرفته‌اند. رنو هم یکی از این شرکت‌هاست که به تازگی خودروی مفهومی خود برای سال ۲۰۳۰ را در معرض دید علاقمندان گذاشته است. از این طریق می‌توان دریافت بزرگترین کارخانه‌های تولید خودروی دنیا برای یک دهه آینده چه ایده‌هایی را در ذهن دارند.

این خودرو Symbioz نام دارد و خودرویی خودران و برقی است. مهمترین جنبه متحول شده در خودروی یادشده نحوه چینش صندلی‌های آن است. سرنشینان این خودرو روبروی هم و نه پشت به هم می‌نشینند و در واقع محیط داخلی این خودرو شبیه به اتاق نشیمن منزل یا محیط کار است که همه افراد تعامل مستقیمی با هم دارند.

رنو خود در توصیف این خودرو گفته است: از این پس ما خودرو را مانند اتاق نشیمن خواهیم دانست که افراد می‌توانند در آن اوقاتشان را با هم بگذرانند و صحبت کنند. اتومبیل‌های آینده فضایی بسته برای استراحت و کار کردن خواهند بود و افراد می‌توانند در آن وقتشان را برای انجام باقیمانده امور منزل بگذرانند.

درازای خودروی یادشده ۴/۷ متر است و فضایی حدود ۵۰ مترمربع را اشغال خواهد کرد. شارژ این خودرو به سادگی و از طریق شبکه برق منزل هم ممکن است.

از جمله لوازم جانبی که همراه با این خودرو عرضه می‌شود، هدست واقعیت مجازی است که در زمانی که خودرو در حال رانندگی خودکار است باعث نشاط و تفریح سرنشینان خواهد شد. مشاهده فیلم هم از جمله دیگر امکانات چنین خودرویی است.

رونمایی رنو از خودروی مفهومی سال ۲۰۳۰



یک کمپانی آلمانی به نام سورتیمو (Sortimo) قصد دارد تا بزرگترین ایستگاه شارژ خودروهای برقی جهان را در آلمان بسازد.

به گزارش اینیهیئتیت، با استقبال مردم از خرید خودروهای برقی و قانون منع فروش خودروهای بنزین سوز در برخی کشورها، جهان به ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی بیشتری نیاز خواهد داشت.

در این ایستگاه بزرگ ۴۰۰۰ خودرو در روز می‌توانند شارژ شوند. ۲۴ پورت شارژ از ۱۴۴ پورت در قالب سوپرشارژر عمل کرده و دارای ظرفیت شارژ ۳۵۰ کیلووات شارژ هستند. این میزان در مقایسه با سوپر شارژرهای تسلا که ظرفیت ۱۵۰ کیلوواتی دارند، افزایش چشمگیری است. براساس گزارش کمپانی سورتیمو، این ایستگاه بزرگ می‌تواند در مصرف حدود ۲۹/۵ میلیون لیتر یا حدود ۷/۸ میلیون گالن سوخت صرفه‌جویی کند و می‌تواند تقریباً از انتشار ۶۰ هزار تن دی اکسید کربن جلوگیری کند.

این ایستگاه فراتر از یک ایستگاه شارژ معمولی بوده و دارای دفاتر و ادارات مختلف، مرکز خرید، و رستوران و غذاخوری است. سورتیمو اعلام کرده است که مردم می‌توانند غذا را قبل از اینکه به ایستگاه برسند سفارش دهند و در زمان شارژ خودرو، غذای خود را میل کنند.

تصاویر این ایستگاه بزرگ نشان دهنده محیط سرسبز آن بوده و همچنین نشان می‌دهد که این بنا به گونه‌ای طراحی خواهد شد که سازگار با محیط زیست بوده و به طبیعت آسیبی نمی‌رساند.

ساختمان این ایستگاه بسیار به طبیعت نزدیک بوده و افراد می‌توانند در زمان شارژ خودرو در پارک به استراحت بپردازند. لازم به ذکر است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، این بنا در سال ۲۰۱۸ ساخته خواهد شد.

بزرگ‌ترین ایستگاه شارژ خودرو در آلمان بنا می‌شود





این گزارش ترجمه و تلخیصی از گزارش موسسه مکنزی با عنوان «صنعت خودرو در افق ۲۰۳۰» است. هدف از این مطالعه، بررسی دورنمای صنعت خودرو در اثر تحولات چهارگانه فن آوری محور شامل شیوه‌های متعدد سفرهای درون‌شهری، خودروهای خودران، برقی‌سازی و سرویس‌های تبادل داده در خودرو است. یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد که بر پایه این تحولات چهارگانه، منابع درآمدی خودرو حدود ۱/۵ تریلیون دلار یعنی معادل ۳۰ درصد افزایش می‌یابد.

از طرفی پیش‌بینی شده است از هر ۱۰ خودرو فروخته شده در سال ۲۰۳۰ میلادی، یک خودرو در قالب اشتراک‌گذاری سفر به فروش می‌رسد. همچنین در صورت رفع موانع تکنولوژیکی و مسایل قانونی، تا ۱۵ درصد از خودروهای فروخته شده در سال ۲۰۳۰ به خودروهای تمام خودران اختصاص خواهد یافت. ضمن اینکه دورنمای خودروسازی جهان حکایت از توسعه خودروهای برقی و تبدیل به خودروهای قابل رقابت و مناسب در بازار افق ۲۰۳۰ دارد.

دورنمای صنعت خودروسازی جهان و درس‌هایی
برای خودروسازی ایران

هوشمندی در افق بازار

■ براساس پیش‌بینی‌های
موسسه مکنزی، تا سال
۲۰۳۰ رانندگی با روش‌های
اشتراک‌گذاری سفر،
سرویس‌های تبادل داده
در خودرو، ارتقای فن‌آوری
و استفاده از مدل‌های
نوین کسب‌وکار می‌توانند
منابع درآمدی خودرو را
تا ۳۰ درصد یعنی چیزی
حدود ۱/۵ تریلیون دلار
افزایش دهند

هنوز تصویر جامعی از شرایط این صنعت در ۱۰ تا ۱۵ سال آینده در اثر این تحولات ترسیم نشده است. اگرچه عده‌ای از کارشناسان پیش‌بینی کرده‌اند که تحولات مذکور، موجب افول صنعت خودرو خواهد شد، اما پیش‌بینی موسسه مکنزی حاکی از این است که شتاب‌گیری رشد بازار حمل‌ونقل سفرهای درون‌شهری شخصی براساس این چهار روند، می‌تواند به عنوان منابع جدید تامین درآمد محسوب شود.

الف) تغییر بازار و منابع درآمدی جدید

با وجود آن که عده‌ای از کارشناسان معتقدند صنعت خودرو در حال افول است، اما با منابع درآمدی جدید، می‌توان به رشد این صنعت شتاب داد؛ از جمله این منابع درآمدی جدید می‌توان به روش‌های اشتراک‌گذاری سفر (shared mobility) و رشد و توسعه سرویس‌های تبادل در خودرو اشاره کرد. با توجه به تغییر روند بازار و همچنین منابع درآمدی جدید در صنعت خودرو، دو دورنما در این بخش پیش‌بینی شده است:

دورنمای اول: رانندگی با روش اشتراک‌گذاری سفر، سرویس‌های تبادل داده در خودرو، ارتقای فن‌آوری و استفاده از مدل‌های نوین کسب‌وکار می‌توانند منابع درآمدی خودرو را تا ۳۰ درصد یعنی چیزی حدود ۱/۵ تریلیون دلار افزایش دهند.

همان‌گونه که در شکل ۱ نشان داده شده است در سال ۲۰۱۵ میلادی درآمد فروش خودرو ۳/۵ تریلیون دلار بوده است که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۳۰ میلادی درآمد حاصل از صنعت خودرو به ۶۷ تریلیون دلار برسد؛ از این رشد درآمد، افزایش ۳۰ درصدی آن مربوط به منابع درآمدی جدید و نوظهور (برای مثال توسعه خدمات مربوط به تبادل اطلاعات شامل اپلیکیشن‌ها، مکان‌یابی، به‌روزرسانی نرم‌افزار برای اشتراک‌گذاری و سفارش اینترنتی خودرو، افزایش هزینه تعمیرات و نگهداری ناشی از برقی شدن خودرو و گسترش فن‌آوری خودروهای خودران) به واسطه ورود بازیگران جدید در این صنعت خواهد بود.

بر این اساس میزان رشد درآمد سالیانه کل صنعت خودرو با فرض دسترسی به فن‌آوری موردنظر و نبود موانع قانونی، از سال ۲۰۱۵ تا



ظهور مدل‌های کسب‌وکار جدید موجب ایجاد تحولات انقلابی در صنایع مختلف شده است که صنعت خودرو هم از این قاعده مستثنی نیست. در صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی چهار روند فن‌آوری‌محور انقلابی شامل روش‌های متنوع سفرهای درون‌شهری، خودروهای خودران، تمام برقی‌سازی و سرویس‌های تبادل داده در خودرو در حال شکل‌گیری است.

اکثر بازیگران و متخصصان صنعت خودروسازی بر این اعتقادند که این چهار محور، شتاب‌دهنده و تقویت‌کننده بوده و هر یک از بازیگران این صنعت برای بقای خود ملزم به پذیرش این تحولات هستند. با وجود علم به تغییرات اساسی و روند پیش‌رو در صنعت خودرو، اما

۲۰۳۰ میلادی، ۴/۴ درصد پیش‌بینی شده است. این در حالی است که از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ میلادی، میزان رشد سالیانه این بخش ۳/۶ درصد بوده است.

سیستم‌های تبادل داده جدید در خودرو و فن‌آوری خودروهای خودران در آینده، این امکان را به راننده و مسافران خودرو خواهد داد تا از خودرو به عنوان محل گذراندن زمان برای انجام فعالیت‌های شخصی استفاده کنند که در این صورت زمینه استفاده از انواع رسانه‌های نوین و سرویس‌های مربوط به آن فراهم می‌گردد. از طرفی، به دلیل سرعت فزاینده و رو به رشد ابداعات و نوآوری‌ها به خصوص در سیستم‌های پایه نرم‌افزاری، خودروها نیازمند

■ با توجه به اینکه رفتار و عادات مصرف‌کننده برای انجام سفرهای شهری در حال تغییر است پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۳۰ از هر ۱۰ خودروی فروخته شده، یک خودرو در قالب اشتراک‌گذاری سفر به فروش برسد و متعاقب آن بازار خوبی برای آن ایجاد شود

■ در صورت رفع موانع تکنولوژیکی و مسایل قانونی و نظارتی، تا ۱۵ درصد از خودروهای فروخته شده در سال ۲۰۳۰ می‌تواند به خودروهای تمام‌خودران اختصاص داشته باشد

بالا رفتن میزان استفاده از روش‌های نوین سفر مانند خودروهای با کاربری اشتراک‌گذاری سفر و سفارش اینترنتی خودرو اشاره کرد.

ب) تغییر در رفتار و عادت‌های سفر

با توجه به این که رفتار و عادات مصرف‌کننده برای انجام سفرهای شهری در حال تغییر است، پیش‌بینی می‌شود از هر ۱۰ خودروی فروخته شده در سال ۲۰۳۰ میلادی، یک خودروی اشتراک‌گذاری سفر به فروش برسد و متعاقب آن بازار خوبی برای این هدف ایجاد شود.

برای انجام یک سفر بهینه، استفاده از روش‌های تلفیقی حمل‌ونقل توصیه می‌شود. از این رو مدل سنتی فروش خودرو به واسطه روش‌های متنوع و نوین سفر با توجه به تقاضاهای جدید، دستخوش تحولاتی بزرگ خواهد شد. امروزه کاربران از خودروهایشان برای انجام همه اهدافشان استفاده می‌کنند و فرقی نمی‌کند که می‌خواهند تنها به محل کار بروند یا با خانواده به ساحل؛ اما در آینده، این امکان وجود خواهد داشت که با انعطاف‌پذیری در انتخاب، بهترین روش سفر برای یک هدف مشخص، تعیین گردد و با این روش، خودروهای چندمنظوره تبدیل به چند خودروی تک‌منظوره شوند.

شاهد این مدعا، روند فعلی کشور آمریکا است که به عنوان نمونه، تعداد افراد دارای گواهینامه بین سنین ۱۶ تا ۲۴ سال، از ۷۶ درصد در سال ۲۰۰۰ به ۷۱ درصد در سال ۲۰۱۳ کاهش یافته، در حالی که افرادی که در طرح‌های خودروهای اشتراک‌گذاری شده در آمریکای شمالی و آلمان شرکت داشته‌اند در پنج سال اخیر بیش از ۳۰ درصد رشد سالیانه داشته‌اند. با ادامه این روند و استقبال کاربران به استفاده از وسایل نقلیه اشتراکی، پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۳۰ از هر ۱۰ خودروی فروخته شده یک خودرو به صورت اشتراکی به فروش برسد که در صورت ادامه روند حاضر، این نسبت به یک خودرو از سه خودرو در سال ۲۰۵۰ خواهد رسید.

ج) توسعه و نفوذ فن‌آوری‌های پیشرفته

فن‌آوری خودران و انتقال قدرت الکتریکی، از جمله پتانسیل‌های بلندمدت بسیار قوی در صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی محسوب می‌شوند؛ اگر چه افزایش نفوذ این فن‌آوری‌ها در افق ۲۰۳۰ وابسته به فایده‌آمدن بر دامنه گسترده‌ای از موانع و مشکلات است. در صورت

رفع موانع تکنولوژیکی و مسایل قانونی و نظارتی، تا ۱۵ درصد از خودروهای فروخته شده در سال ۲۰۳۰ می‌تواند به خودروهای تمام‌خودران اختصاص داشته باشد.

بعید است خودروهای خودران تا قبل از سال ۲۰۲۰ به صورت تجاری تولید شوند. موانع نظارتی و قانونی یکی از چالش‌های اساسی این فن‌آوری است. سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده (ADAS) نقش بسیار کلیدی در آماده‌سازی مراجع نظارتی و قانونی داشته‌اند و از طرفی توانسته‌اند بر اعتماد و باورپذیری ایده کنترل خودکار خودرو میان مصرف‌کنندگان و کمپانی‌ها بسیار موثر باشند.

تجربه بازار سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده نشان می‌دهد که در صورت حل چالش‌های اولیه‌ای همچون قیمت، شناخت و اعتماد مصرف‌کننده، مسایل ایمنی و امنیتی، نفوذ این فن‌آوری در صنعت خودرو و حمل‌ونقل سریع‌تر عملیاتی خواهد شد. در صورت حل چالش‌های بر شمرده شده و رشد سریع این فن‌آوری، سهم فروش خودروهای سواری با درصد بالای قابلیت‌های خودرانی و تمام‌خودران به ترتیب در سال ۲۰۳۰ میلادی ۵۰ و ۱۵ درصد پیش‌بینی شده است.

از سوی دیگر خودروهای برقی نیز توانسته‌اند به خودروهای قابل رقابت و مناسب در بازار تبدیل شوند؛ اگر چه سرعت پذیرش آن متناسب با سطح امکانات و ساختار شهرها متغیر است. قوانین نظارتی سختگیرانه، کاهش قیمت باتری، اعطای مشوق‌هایی همچون معافیت مالیاتی، امتیازهای ویژه در رانندگی و استفاده از پارکینگ، افزایش دسترسی به ایستگاه‌های شارژ و افزایش پذیرش از طرف متقاضیان، همگی می‌تواند به عنوان انگیزه و محرک قوی و تازه برای نفوذ مجموعه خودروهای برقی (هیبرید دو شاخه‌دار، باتری الکتریکی و پیل سوختی) در سال‌های پیش رو مطرح گردند.

با توجه به شرایط فوق، پیش‌بینی می‌شود میزان فروش مجموعه خودروهای برقی در سال ۲۰۳۰، سهم ۱۰ تا ۵۰ درصدی از فروش کل خودروها را به خود اختصاص دهد.

همانگونه که اشاره شد، از جمله مهمترین عوامل تاثیرگذار در شدت سازگاری و فراگیری مجموعه خودروهای برقی می‌توان به افزایش

به‌روزرسانی خواهند بود. همه موارد اشاره شده می‌تواند به عنوان منابع جدید درآمدی در صنعت خودروسازی مطرح شود.

دورنمای دوم: با وجود تغییر رویکرد به سمت روش‌های نوین اشتراک‌گذاری سفرهای درون‌شهری، به واسطه پیامدهای مثبت ناشی از رشد طبقه متوسط در جهان و تداوم رشد اقتصادی در کشورهای نوظهور به‌ویژه چین و هند، رشد سالیانه فروش خودرو از ۳/۶ درصد در حال حاضر، به ۲ درصد تا سال ۲۰۳۰ خواهد رسید. از جمله دلایل این افت می‌توان به مواردی همچون شاخص‌های اقتصاد کلان و

■ از جمله درس‌هایی که باید صنعت خودروسازی ایران در مواجهه با تحولات و همسو شدن با مسیر تکاملی صنعت خودرو مورد توجه قرار دهد، می‌توان به افزایش درجه انعطاف‌پذیری با تمرکز بر امور تحقیق و توسعه، طراحی مهندسی و توسعه سیستم‌های نرم‌افزاری و تنوع بخشی خدمات پس از فروش در طول چرخه عمر محصول اشاره کرد

مانند تلفن همراه، چندین تحول عمده را تجربه کرده‌اند. به عنوان نمونه در ۱۵ سال اخیر، تنها دو بازیگر جدید در بین ۱۵ خودروساز برتر وارد شده‌اند، در حالی که در همین مدت، ۱۰ بازیگر جدید در صنعت تلفن همراه معرفی شده‌اند. تغییر در مدل‌های سفر با ورود بازیگران جدید در صنعت خودروسازی همراه خواهد بود، از این رو، برای خودروسازان قدیمی، باقی ماندن در صحنه رقابت، مستلزم مبارزه در چند حوزه خواهد بود و ارائه‌دهندگان روش‌های جدید سفر (zipcar، Didi Kuaili و...) غول‌های فن‌آوری (اپل و گوگل) و خودروسازان نوظهور (Tesla، BYD و...) به پیچیدگی دورنمای رقابتی صنعت خودرو خواهند افزود.

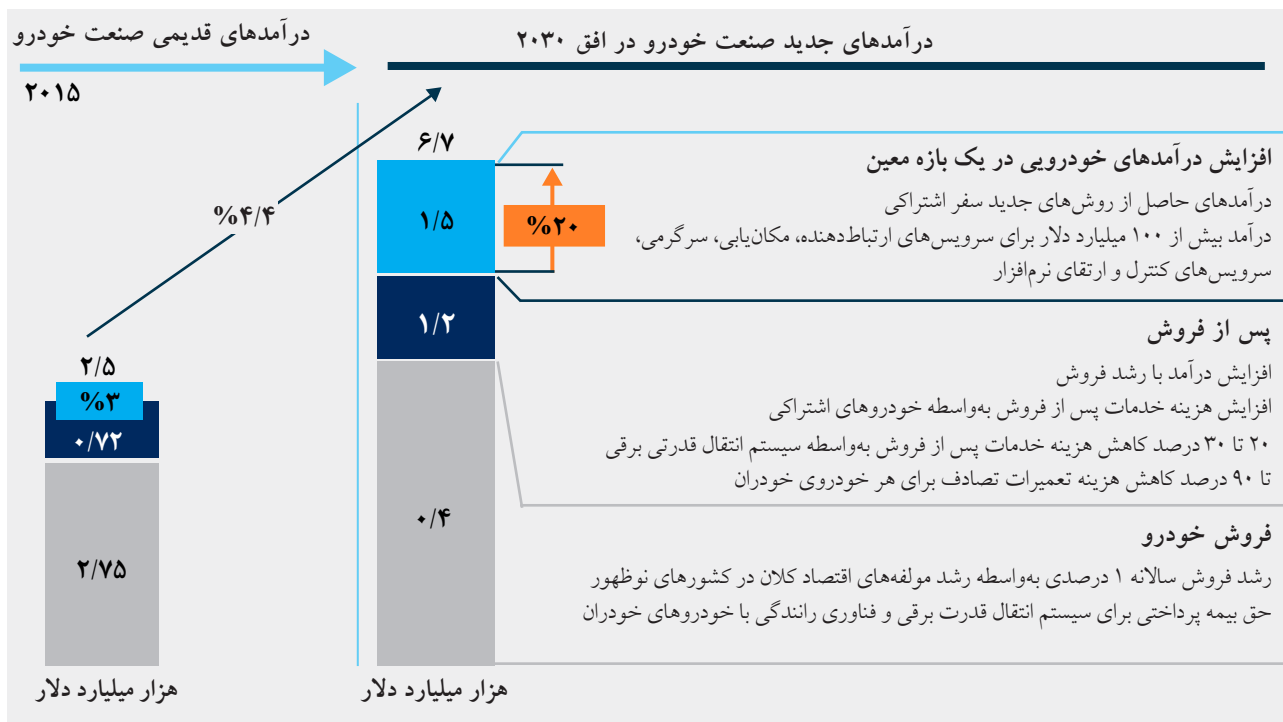
زمانی که سازندگان نوظهور در فروش خودروهای جدید مشارکت کنند، تامین‌کنندگان (قطعه‌سازان) جدید نیز نسبت بیشتری از این بازار و از ارزش کل خودرو را به خود اختصاص خواهند داد و به سمت تهیه و تامین زیرسیستم‌های کامل‌تری از خودرو متمایل خواهند شد. در چنین شرایطی بازیگران قدیمی صنعت خودروسازی، زیر فشار مداوم و

قوانین سختگیرانه آلاینده‌های خودرویی در شهرهای پرجمعیت و مشوق‌های تحریک‌کننده مشتریان (اعم از معافیت‌های مالیاتی، امتیازات رانندگی و پارکینگ، تحفیف‌های قیمتی ویژه برای این نوع فن‌آوری و...) اشاره کرد. به واسطه رشد پیوسته فن‌آوری باتری و با توجه به پتانسیل کاهش قیمت باتری به ۱۵۰ تا ۲۰۰ دلار به ازای هر کیلووات ساعت در دهه بعد، خودروهای برقی در مقایسه با خودروهای فعلی در زمینه قیمت مزیت رقابتی کسب خواهند کرد. البته نفوذ فروش مجموعه خودروهای برقی در شهرهای کوچک و مناطق روستایی که از سطح پایین‌تری از زیرساخت‌های شارژ برخوردارند آهسته‌تر است.

د) رقابت و همکاری‌های نوین

در دورنمای پیچیده صنعت خودروسازی با توجه به روش‌های متنوع سفر، بازیگران فعلی این صنعت مجبور خواهند بود به طور همزمان در چند حوزه، رقابت و در عین حال همکاری داشته باشند. در دهه‌های اخیر صنعت خودروسازی با تحولات اساسی روبه‌رو نبوده است، این در حالی است که بازارهای نوظهور

شکل ۱- رشد و تنوع منابع درآمدی جدید با به خدمت گرفتن سرویس‌های نوین



■ بازار خودرو در آینده نزدیک با ظهور مدل‌های جدید کسب و کار مانند خودروهای خودران و مجموعه خودروهای برقی با تحولاتی جدی مواجه خواهد شد، بنابراین ضروری است خودروسازان اولویت‌های مشتریان را به دقت تحلیل کرده و به تغییر ساختار جمعیتی و تاثیر آن بر چشم‌انداز فروش خودرو توجه کنند

مهم‌ترین شاخص‌های متمایزکننده در صنعت خودروسازی محسوب می‌شود.

کاربردهای نرم‌افزاری برای دامنه وسیعی از ویژگی‌ها و سرویس‌های سفر، ایمنی پیشرفته، سرویس‌های بر پایه موقعیت، نرم‌افزارهای درون‌خودرویی و تحلیل‌های از راه دور مورد استفاده قرار می‌گیرد. با رشد فن‌آوری و کاهش هزینه‌ها، استقبال مصرف‌کننده‌ها هم رو به افزایش خواهد بود و با توجه به شرایط پیش‌رو، خودروسازان چاره‌ای نخواهند داشت مگر اینکه با اشتراک در فضای جدید سفر، متناسب با رویکردهای مشتری و فن‌آوری‌های نوظهور، جایگاه خود را حفظ کنند.

درس‌هایی برای خودروسازی ایران

در مواجهه با تغییرات و در جهت همسو شدن با مسیر تکاملی صنعت خودرو، ضروری است موارد زیر در صنعت خودروسازی ایران مورد توجه قرار گیرند:

الف) کسب آمادگی به منظور همسو شدن با تغییرات بازار

بازار خودرو در آینده نزدیک با ظهور مدل‌های جدید کاروکسب مانند خودروهای خودران و مجموعه خودروهای برقی، با تحولاتی جدی مواجه خواهد شد، بنابراین ضروری است خودروسازان اولویت‌های مشتریان را به دقت تحلیل کرده و به تغییر ساختار جمعیتی و تاثیر آن بر چشم‌انداز فروش خودرو توجه کنند.

خودروسازان ایرانی می‌توانند از طریق انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری مشترک با خودروسازان مطرح جهان (به شرط انتقال فن‌آوری‌های نوین)، خود را با این تغییرات همراه سازند و با دستیابی به تعمیق توانمندی‌های طراحی و تولیدی داخلی، تغییر پلت‌فرم را در برنامه‌های آتی خود لحاظ کنند.

ب) تقویت صنایع مرتبط و تجهیز شبکه تامین برای حداقل سازی هزینه تدارک عوامل

توجه به صنایعی همچون باتری‌های جدید و تجهیز آنها به دانش روز، می‌تواند دستاوردهای قابل توجهی در زمینه توانمندسازی خودروهایی برقی در داخل ایفا نماید. ضمن آن که ساماندهی بخش قطعه‌سازی و به‌روزرسانی استانداردهای حاکم در آن بخش، انگیزه بیشتری برای مشارکت

طرف‌های خارجی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های ساخت داخل در فرآیند سرمایه‌گذاری مشترک به وجود می‌آورد.

ج) افزایش درجه انعطاف‌پذیری با تمرکز بر امور تحقیق و توسعه، طراحی مهندسی و توسعه سیستم‌های نرم‌افزاری

فعالان این صنعت باید با هدف انتفاع از دگرگونی‌های نوین، نسبت به انطباق‌سازمانی با این تحولات اقدام کرده و مواردی همچون به‌روزرسانی سیستم نرم‌افزاری، جذب نیروهای متخصص و به‌کارگیری مدل‌های جدید تحقیق و توسعه را در دستور کار خود قرار دهند.

د) تنوع‌بخشی خدمات پس از فروش در طول چرخه عمر محصول

حفظ سهم بازار و بهره‌مندی از فرصت‌های سودآور مستلزم تغییر جایگاه بنگاه از تامین‌کننده سخت‌افزار به ارائه‌دهنده خدمات یکپارچه مسافرت شهری است. خودروسازان باید همانند شرکت‌های نرم‌افزاری، رضایت‌مندی مشتریان را در طول چرخه عمر محصول تضمین کنند. با توجه به دورنمای صنعت خودروسازی، ضروری است استراتژی صنعت خودرویی ایران با تمرکز بر عواملی همچون تغییرات بازار خودرو و ورود بازیگران جدید، تمرکز بر امور تحقیق و توسعه، طراحی مهندسی و توسعه سیستم‌های نرم‌افزاری، تقویت صنایع مرتبط و تجهیز شبکه تامین و تنوع‌بخشی خدمات پس از فروش در طول چرخه عمر محصول، تهیه و تدوین شود.

همچنین پیشنهاد می‌شود خودروسازان داخلی با نگاهی آینده‌نگرانه در قالب دو برنامه کوتاه‌مدت و میان‌مدت، ابتدا در برنامه کوتاه‌مدت، با توجه به اینکه بستر نرم‌افزاری اولیه روش‌های اشتراک سفر (همچون اسنپ و تپسی) در کشور فراهم شده است، نسبت به طراحی سخت‌افزاری خودروهایی با رویکرد اشتراکی سفر و با کاربری ویژه همچون سرویس‌های ایاب‌وذهاب به محل کار، خرید، تفریح و ... اهتمام ورزند. در گام دوم نیز باید در قالب برنامه میان‌مدت، با همکاری شرکت‌های نرم‌افزاری داخلی یا خارجی (در قالب همکاری مشترک)، زمینه ورود به عرصه جدید صنعت خودروسازی جهانی فراهم شود.

مستمر کاهش قیمت‌ها و در عین حال افزایش کارآمدی و بازدهی، احساس خطر خواهند کرد و به احتمال زیاد این موضوع منجر به تغییرات اساسی در بازار در حال تکامل خودرو و به طور کل صنایع مرتبط با روش‌های سفر خواهد شد و حتی ممکن است به تثبیت و یا ایجاد شکل‌های جدیدی از همکاری در میان بازیگران فعلی این صنعت منجر گردد.

یکی دیگر از قابلیت‌هایی که به واسطه تغییر بازی در صنعت خودروسازی مطرح می‌شود، قابلیت نرم‌افزاری و کاربردهای در حال افزایش آن است. این قابلیت به عنوان یکی از



شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

K A L A B A R

International Transport & Shipping Services

● زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت ●

- سرویس مستقیم و منظم کامیون ایرانی (۱۸۰ دستگاه) در خطوط اروپایی و ترکیه
- ناوگان کامیون یخچالی فعال در خطوط اروپا و آسیای میانه
- سرویس حمل دریایی کانتینری، خورده بار و فله از کشورهای اروپایی و خاور دور به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هوایمایی ایرانی و غیر ایرانی
- سرویس ترانزیت خارجی بوسیله کامیون، کانتینر و قطار از طریق کلیه مرزهای ورودی و خروجی مجاز کشور
- سرویس ترانزیت داخلی از مرزها و بندر ورودی به مقصد گمرکات، مناطق آزاد و ویژه داخل کشور
- ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل
- تعیین مسیر و وسیله مناسب حمل با توجه به نوع و خصوصیات کالا به منظور به حداقل رساندن هزینه حمل

دارای انبار اختصاصی در بلغارستان جهت حمل محصولات صادراتی و وارداتی کشورهای اروپایی به ایران و بالعکس



تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰، نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

دفتر بلغارستان: ۰۳۵۹۲۴۱۹۸۲۶۴

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبایسیستم

(دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی)

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریاقتی 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 ...
- مدیریت قراردادهای
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت دیوکانتنری
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت

قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلایین سب



تلفن فروش: ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴ - ۰۲۱

فروش آنلایین: ۳۲۷ ۳۹ ۸۹ - ۰۹۱۲

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سبایسیستم)

info@sabanetsystem.ir

www.sabanetsystem.ir

راهنمای ترابری

حمل و نقل بین المللی		صفحه		حمل و نقل بین المللی		صفحه	
آتشیا	۱۱۸	کالجار	۱۴۵	رادین ترابری آسیا	۱۱۸	سلمان جنوب	۱۳۶
آبیه	۱۱۵	نیرو ترابری	۱۲۸	رادمان ترابری	۱۱۸	نجات بندر	۱۳۶
آرش تیر زرین	۱۱۴	توسعه حمل کالا	۱۲۶	راتوک	۱۱۵	ممتاز ترابری خلیج فارس	۱۳۶
اسفند ترابری	۱۲۰	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	۱۱۶	راه گمستر فارس	۱۱۴	نیک ترابری بندر	۱۴۸
اسرع ترابری	۱۱۴	آرتنگ نگین	۱۱۹	راه وند	۱۲۰	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	
آفتاب دریا	۱۲۰	بارپیچان	۱۲۲	روان راه	۱۱۴	خلیج پژه	۱۳۸
آریا ترابری راد	۱۱۷	بهاپمین ترابری	۱۱۷	روانسر ترابری	۱۲۰	دریای آبی خلیج فارس	۱۳۴
آلفاتیر	۱۲۲	شهاب سحر آذر	۱۲۸	روشن تیر	۱۱۷	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
الیت آریا جم	۱۱۵	دور رو	۱۱۵	ره انجام	۱۲۲	آرامان بدید	۱۳۶
امید اندیش	۱۱۶	صیوران ترابری	۱۲۰	رهادهای ابریشم	۱۱۵	اوستا ترخیص	۱۴۹
امین ترابری	۱۱۵	هادی بازگان	۱۲۲	زمد ترابری نوین	۱۱۶	آذر نگار ساوالان	۱۲۱
ایران اروپا	۱۲۱	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل	۱۱۷	زمین دریا تیر	۱۱۵	بازرگانی ترحوبلداری	۱۴۷
ایران سریع	۱۱۷	بادیا اردبیل	۱۲۴	زمد راه سعادت	۱۲۱	بازرگانی ابشی	۱۴۸
ایران زمین	۱۴۳	حمل و نقل بین المللی استان خراسان	۱۱۴	زهراه ترابری	۱۱۷	بازرگانی برادران جعفرپور	۱۴۹
ایران پروت بار	۱۲۲	آسا ترابری شرق	۱۳۲	ساربان صفا	۱۴۳	بازرگانی نورالدین بدری	۱۴۷
ایران دهر	۱۴۵	آبی ران	۱۳۳	سینا ترابری	۱۲۲	گروه بازرگانی حقی	۱۴۹
باربران ایران	۱۱۵	آبانه طوس	۱۱۹	سینا ترابری	۱۲۲	بازرگانی خامه زر	۱۴۹
باربد	۱۱۸	آباز راه خراسان	۱۳۷	سپهران ترابری	۱۱۸	بازرگانی راد ترخیص	۱۴۹
بارجو	۱۱۷	ادب ترابری	۱۱۵	سپهر گیتی ساعی	۱۱۷	بازرگانی سنایی فر	۱۴۷
بارفرابری آراز	۱۲۷	امین تارا	۱۲۴	سنبداد پجوی	۱۲۷	بازرگانی فولادی نشنا	۱۴۹
بارینستا توان ترابری	۱۳۵	امین ترابری	۱۲۲	سورچی ترابری	۱۳۵	بازرگانی فاروقی	۱۴۹
بارفرابری کامیاران	۱۱۸	بهمن ترابری	۱۳۹	سی بن ترابری	۱۱۸	بازرگانی قاسمی	۱۴۸
بارفرابری ستارگان	۱۲۴	پارت ترابری خراسان	۱۲۱	سیروان ترابری ماد	۱۲۴	بازرگانی محتشم خواه	۱۴۹
بارمان ره تنیس	۱۴۳	جواهر نگار توس	۱۲۳	سرعت ترابری ایرانیان	۱۴۳	بازرگانی وارسته فر	۱۴۹
بوتان ران	۱۲۵	چابک ران توس	۱۲۶	سینا صدر	۱۲۵	بازرگانی یعقوبی	۱۴۷
بی تا ترابری	۱۱۴	ره تاش توس	۱۲۶	شامخ فرابر	۱۱۴	بازرگانی غفوری	۱۴۷
پهروش سریع	۱۲۰	زهره شب	۱۱۴	شاهو ترابری پارس	۱۲۰	پردیس هگمتانه نوید	۱۴۷
پازند ترابری	۱۳۰	سورتمه ترابری	۱۱۵	شاهین ترابری	۱۳۰	پویا باشار تهران	۱۴۷
پارسا ترابری پرشیا	۱۲۳	شایان کار خراسان	۱۱۶	شهاب ترابری آریا	۱۲۳	خدمات گمرکی نوری	۱۴۷
پارسا ترابری کاسپین	۱۲۳	شگنیر بار طوس	۱۱۹	شهاب ثاقب	۱۲۳	کیان ترخیص	۱۴۱
پارس ترابری	۱۲۶	کالا گذر پارس	۱۱۵	شاهو ترابری پارس	۱۲۰	کوشا ترخیص	۱۴۷
پارس سیر	۱۲۰	کارا ترابری آسیا	۱۱۹	شاهین ترابری	۱۳۰		
پارس سما کالا	۱۱۹	کالا سید ترابری	۱۱۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
پارس گیتا	۱۱۹	میچکا ترابری شرق	۱۱۹	شاهین ترابری	۱۳۰		
پارس سورین	۱۲	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	۱۲۱	شاهین ترابری	۱۳۰		
پریشیا راد	۱۱۸	افتخار ترابری	۱۲۷	شاهین ترابری	۱۳۰		
پریشیا سید ترابری	۱۱۸	حندان ترابری شرق	۱۵۲	شاهین ترابری	۱۳۰		
پرستو ترابری	۱۲۴	رهنان	۱۲۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
پژوهش	۱۲۱	سبا ماهان مشهد	۱۲۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
یل	۱۱۸	ماکا ترابری	۱۴۵	شاهین ترابری	۱۳۰		
یل وان ترابری	۱۲۷	حمل و نقل بین المللی استان فارس	۱۳۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
پنج اقلیم	۱۲۳	ارم ترابری	۱۲۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
پیروز رانان جهان	۱۱۸	حمل و نقل بین المللی استان کردستان	۱۱۹	شاهین ترابری	۱۳۰		
پیش بر	۱۲۱	ایران ویج	۱۱۵	شاهین ترابری	۱۳۰		
پیشرو حمل کالا	۱۱۸	حمل و نقل بین المللی استان گلستان	۱۱۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
پیشرو ناوگان سیراف	۱۲۳	دشت نوردان	۱۱۹	شاهین ترابری	۱۳۰		
پیشتازان	۱۲۱	گودرز گرگان	۱۱۴	شاهین ترابری	۱۳۰		
تات فرابری	۱۲۴	حمل و نقل داخلی ایران	۱۱۸	شاهین ترابری	۱۳۰		
ترابری بین المللی T.B.T	۱۲۰	آرمین بازگان	۱۲۲	شاهین ترابری	۱۳۰		
توشه بر	۱۲۲	اراک بار پویا	۱۱۵	شاهین ترابری	۱۳۰		
توژال تکرو آسیا	۱۲۴	پیک کویر	۱۱۷	شاهین ترابری	۱۳۰		
تیزان	۱۴۱	پرستوهای مهاجر	۱۲۱	شاهین ترابری	۱۳۰		
تیزداد سپهر	۱۲۸	ساحل ترابری پارس	۱۱۸	شاهین ترابری	۱۳۰		
تیزکاران	۱۱۸	حمل و نقل پتروشیمی	۱۲۵	شاهین ترابری	۱۳۰		
تهران تیر	۱۱۴	راهرانان	۱۲۰	شاهین ترابری	۱۳۰		
تهران راهوار	۱۲۸	سعادت ترابری	۱۱۷	شاهین ترابری	۱۳۰		
تهران مارین	۱۱۹	فردوس بار تبریز	۱۱۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
تندیس ترابری	۱۲۱	فجر جهاد	۱۵۲	شاهین ترابری	۱۳۰		
جاده ابریشم	۱۱۶	فیلروز رخس	۱۲۰	شاهین ترابری	۱۳۰		
جاده طلایی	۱۲۹	قزل بول کیامکی	۱۲۷	شاهین ترابری	۱۳۰		
جهان جاده	۱۲۶	گمسترش ترابری شمیم	۱۴۵	شاهین ترابری	۱۳۰		
جهان سیر ترابری	۱۱۴	گلستان تجارت خلیج فارس	۱۵۰	شاهین ترابری	۱۳۰		
جهان یخچال بار	۱۲۰	ممتاز	۱۵۰	شاهین ترابری	۱۳۰		
حمل واردات ایران	۱۳۱	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	۱۳۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
خز ترابری	۱۱۴	احسان هرمزگان	۱۳۶	شاهین ترابری	۱۳۰		
خط سفید خزر	۱۲۲	دوستان هرمزگان	۱۴۴	شاهین ترابری	۱۳۰		
خیام ترابری	۱۱۴	رشید بار بندر	۱۴۵	شاهین ترابری	۱۳۰		
دالاهو ترابری شایان	۱۱۸			شاهین ترابری	۱۳۰		
دانیال ترابری	۱۱۶			شاهین ترابری	۱۳۰		
دریا زمین اروند	۱۲۱			شاهین ترابری	۱۳۰		
درین راه آریا	۱۲۲			شاهین ترابری	۱۳۰		
دلنا بار	۱۱۵			شاهین ترابری	۱۳۰		
دنیا گورد	۱۲۱			شاهین ترابری	۱۳۰		
دومان ترابری	۱۲۸			شاهین ترابری	۱۳۰		
دی ترابری	۱۱۹			شاهین ترابری	۱۳۰		



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
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 تیر زرین شرکت حمل و نقل بین المللی کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا
از ایران به عراق و بالعکس
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص
(آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه
کامیون تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت

آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه
اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن / فاکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵
۴۴۳۸۷۶۶۵
y_manafi@yahoo.com



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 ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴۱ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۸۸۹۱ ۲۷۷۶ ، (خط ۱۰) ۲۰۷ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
۸۸۹۱ ۱۵۴۲۰۳
فکس: ۸۸۹۱ ۷۶۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابر
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹۰ ، 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: ۸۸۹۷۹۷۳۷۰-۹
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

آتیج

• 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: ۸۸۸۱۰۰۰۱-۲ ، ۸۸۸۲۲۷۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸
E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۲۸

شرکت حمل و نقل بین المللی
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 زائر،
طبقه سوم، واحد ۴۰۶
تلفکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۲۵۴۲ / ۶۶۹۰۴۹۵۵
arez1975@yahoo.com



نیک تک

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

• حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی،
ترکیبی • ترانزیت (داخلی و خارجی)
• خدمات گمرکی و ترخیص کالا
• مدیریت پروژه های خاص
• خدمات امور نمایندگانی
• 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: ۰۷۶-۲۲۲۴۷۵۸۹
www.niktak.com
info@niktak.com



دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
 (با مسئولیت محدود)
 تهران، شمال میدان هفت تیر،
 خیابان غفاری، شماره ۲۰
 کدپستی: ۱۵۸۹۸۷۴۵۹۳
 صندوق پستی: ۱۴۱۵۵/۳۸۲۹
 تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸ - ۱۹
 ۸۸۳۰۷۴۸۷
 فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴
شعب: بازرگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،
بندر امام، بوشهر، دوغانر، چابهار
 و مراکز شهرستان ها
 E-mail: douraghi_g@dpimail.net



شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی
بی تا پرواز
نماینده فروش بلیت کلیه خطوط
هوایی داخلی و خارجی
ارایه خدمات تورهایی
داخلی و خارجی
رزرو هتل در سراسر کشور و دنیا
اخذ ویزا و بیمه مسافرتی
و خدمات فرودگاهی
ارائه خدمات ویژه جهت
مهمانان خارجی شما
 تهران: سعادت آباد، خیابان ۲۸، پلاک ۵۵
 تلفن: ۴۲۸۸۴۰۰۰ (۳۰ خط)
 www.bitaprovaz.com



SAHRA TARABAR Co.
 Shipping & International Transport
صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
 (با مسئولیت محدود)
نماینده خطوط کشتیرانی
کریر - فورواردر
حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در
امور گمرکی و ترخیص
ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،
چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی
ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر
(شرکت تجارت ترخیص همراهان)
 تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،
 شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲
 تلفن: ۸۸۳۱۸۸۵۰ - ۵۲
 فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳
 شعبه اردبیل: ۰۳۳۸۱۲۶۶۲ / ۰۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۴۵
 www.stcotransport.com
 info@stcotransport.com



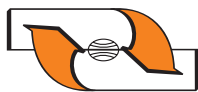
شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
امید اندیش

کریر، فورواردر
به مدیریت غلامرضا حنفی
حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه
محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،
فوق سنگین، ترافیکی و فله
دارای نمایندگی فعال در کشورهای
ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،
سوئد، فرانسه و روسیه
ترخیص و واگذاری کسندنه های نو
و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد
یورو ۵ و برندهای رنو، پرمیوم، داف،
ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا
به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل
 تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،
 پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴
 تلفن: ۸۸۳۱۳۴۰۰ - ۵۱ - ۸۸۴۹۴۰۰
 فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵
 info@omidandish.com
 www.omidandish.com



دانیال ترابر

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
 ۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴
 ۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲
 www.danieltarabar.com
 info@danieltarabar.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرایی
 تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،
 مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶
 تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸
 شماره: ۶۶۹۷۲۲۸۴
Silk Road
Freight Forwarders and
Shipping Services Co.
Istanbul Office:
 Ataturk Mahallesi 57, Ada
 Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir
 34758 Istanbul, Turkey
 Tell: +90 2164565272
 Fax: +90 2164565274
 info@silk-roadco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیکان ترابر

(جاده ای - دریایی - ریلی)
حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی
و ترانزیت کالاهای خشک و
فرآورده های نفتی به کشورهای
آسیای میانه، افغانستان و عراق
 تهران: میدان هفت تیر، ابتدای بزرگراه
 مدرس، خیابان غفاری، پلاک ۱۴، طبقه ۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۶۰۵۸ / ۸۸۳۲۶۸۴۴
 شماره: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۵۶
 nikantarabar@nikantarabar.com
 www.nikantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

راهوند

Rahvand
Internation Transport &
Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی
 (ویلا) شماره ۲۲۷
 تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (۵ خط)
 فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸
 www.rahvand.com
 info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

- حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)
- ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- مجوز 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

www.malektarabar.com
 Email : info@malektarabar.com

ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷
 تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (۱۰ خط) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰



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 گراند مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱

info@huyartarabar.com



IRIT

شرکت حمل و نقل بین المللی

آریا ترابر راد (ایریت)

(سهامی خاص)

(حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران سابق)

کریر - فورواردر

(زمینی - دریایی - هوایی)

دارای رقابتی ترین کرایه حمل با بیش از ۳۰ سال سابقه
تهران: خیابان طالقانی، بعد از خیابان مفتح، ساختمان اسپید، پلاک ۱۶۶، طبقه سوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۱۰۵۰-۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۲۴۱۶۸

Info@irit-co.ir

www.irit-co.ir



رهزاد ترابر

Rahzad Trabar

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها
با کامیون های چادری به

افغانستان

آذربایجان

ترکمنستان

ازبکستان

تاجیکستان

ترکیه و ایتالیا

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹
تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

www.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

info@iransarie.com

نماینده آلمان



info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی ، دریایی ، هوایی

ترانزیت و ترخیص کالا

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر
، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان
ایران شهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،
طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com
www.linertransportkish.com

NAVID RASA AZAR
international transport co.

شرکت نوید راسا آذر

Export & Import

- ◆ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ◆ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ◆ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع جنب گمرک شهریار می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸ فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فوروردی و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، نرسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۷۲ و ۸۸۴۳۳۸۷-۲۱

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 قله در سراسر جهان (وارداتی و صادراتی)

♦ بهترین سرویس حمل خودروهای وارداتی و ترانزیتی از بندر 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: ۸۸۷۹۶۳۲۸، فاکس: 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 دریایا،

پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

تلفن: ۸۸۶۹۷۶۰۰-۲۱

نمابر: ۸۸۶۹۲۰۸۸-۲۱

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

فاکس: 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



پیروزاران جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بندر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان

سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

تلفن: ۶۰-۴-۸۸۵۴۳۱۳۴-۲۱

نمابر: ۸۸۷۵۵۸۴۰-۲۱

info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتیپا سپید ترابر

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی،

کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰-۲۱

نمابر: ۸۸۷۳۲۸۷۲-۲۱

info@persiasepidtarabar.com

www.persiasepidtarabar.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار گروپاژ به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱

۶۶۷۲۵۹۹۲

فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.com



ناویان

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان سعدی شمالی، روبروی

مسجد قائم، پلاک ۶۲۹، ساختمان

شماره ۲۵۰، طبقه سوم، شماره ۴

تلفن: ۷۷۶۸۴۳۶/ ۷۷۶۸۵۰۱۵

۷۷۶۸۰۸۰۳-۶/ ۷۷۶۸۶۶۹۸/ ۷۷۶۱۲۲۶۹

E-mail: Motlagh@navian.org



شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

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

dalahootarabar@gmail.com



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: ۸-۸۸۹۷۷۶۲۷-۲۱

نمابر: ۸۸۹۷۷۶۲۹-۲۱

همراه: ۹۱۲۷۹۵۵۷۵

pershiarad@yahoo.com

www.persiarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



AHK

Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



I.E.C.C.



I.E.C.C.

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: ۶-۸۸۴۵۶۰۸۵
فکس: 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
فکس: 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 ۱۸ و ۲۰
تلفن: ۴-۸۸۴۷۹۲۱
فکس: ۸۸۴۷۹۲۴
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
فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۲
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



پارس گیتا
Pars Gita
INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD.
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران: خیابان قائم مقام فرهانی، بالاتر از
میدان شاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱
تلفن: ۶-۸۸۲۴۰۳۲-۲ / ۸۸۲۲۵۵۸۵
نمبر: ۸۸۸۴۴۵۴۳
E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



روان راه
RAVAN RAH CO. Ltd
International Freight
Forwarder
شرکت حمل و نقل بین المللی
تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان عربعلی،
خیابان ششم، پلاک ۳۸
کد پستی: ۱۵۵۷۶۴۳۴۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۳۷۴۷، ۸۸۷۵۶۲۱۱-۲
فکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹
info@ravanrah.com



سپهر گیتی ساعی
Sepehr Giti Sae
INT'L Transport Co
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر-فورواردر
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۱
فکس: 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
تلفکس: ۸۸۱۷۱۱۵
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: ۳-۸۸۹۴۰۹۲۲-۳ / ۸۸۹۴۰۷۴۲
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.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
کد پستی: ۱۵۱۳۹۱۵۱۳
تلفن: ۸۳۷۲۰، نمابر: ۸۸۷۰۳۰۹۰
info@meshkinco.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
فسربال
با بیش از ۱۸ سال فعالیت
در زمینه حمل صادراتی
و ترانزیت فرآورده های نفتی
تهران، میدان ونک، خیابان
شهید خدای، کوچه لیلی، پلاک ۳
طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۸۸۲۰۳۵۷۴-۸۸۷۹۱۶۰۸
فکس: ۸۸۷۹۱۶۰۶
Farbalco@yahoo.com



KARINA Tarabar Kian
International Transport Co. Ltd.
نمایندگی کشتیرانی
دریای آرام جنوب
تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، پلاک ۳، واحد ۳ و ۳۱
تلفن: ۷-۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳
info@karinatarabar.com www.karinatarabar.com www.southpacificsea.com

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، پلاک ۳، واحد ۳ و ۳۱
تلفن: ۷-۸۸۵۱۳۵۸۶ / 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: ۰۲۱-۸۸۷۴۱۵۶۱-۳
۸۸۷۳۹۰۹۷
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳
info@behaveshsarie.com



شرکت حمل و نقل بین المللی زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر
کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نیش آذربایجان
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی
تلفن: ۷-۶۶۳۸۳۰۹۵
فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸
www.zomorrodtarabar.com
info@zomorrodtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی تی بی تی

T.B.T
(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و
کلیه گمرکات مرزی کشور

آدرس: تهران، خیابان شهید قرنی، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵
فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰
E-mail: sales@tbtco.ir



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، بوشهر، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



YEKEH TAZ SARIE CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

یکه تاز سریع

کریر - فورواردر

• حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی، ترانزیت
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه، ترکیه،
افغانستان، عراق
• حمل دریایی از چین، ویتنام
و بنادر خور دور و بالعکس
• دارای نمایندگی در کلیه مرزهای
ورودی و خروجی و شهرهای تبریز، مشهد،
اصفهان، شیراز، اراک
تهران: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،
طبقه ۶ شرقی، واحد ۴۲
تلفن: ۰۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸
نمابر: ۸۸۸۱۲۲۶۱
yts.com58@yahoo.com



پارس سیر

کریر و فورواردر
(با مسئولیت محدود)

• حمل کانتینر و فر آورده های نفتی
از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج،
طبقه ۵، واحد ۵۰۷
تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵
فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸
نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد،
ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک
ساختمانی مقدم، طبقه اول
تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱
فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰
همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ مجیدی نیا
parssairco@gmail.com



شرکت ترابری بین المللی
TARABARI
AFTAB
DARVA (TAD)
International Transport

کریر - فورواردر

• دارای نمایندگیهای معتبر خارجی
• دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،
ترکیه و امارات.
• حمل به وسیله انواع کشنده ها در خصوص
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
و حمل مرکب
• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی
و ترکیبی.
• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...
تهران، خیابان شهید فندی (پالیزی)،
ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰
تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵
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 ۱۴۱۶۶۳۳۱۶۸
تلفن: ۸۸۳۹۰۷۶۳ - 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: ۱۶۱۳۹۳۵۶۳۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۳۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail: info@pishtazan.net



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهمن خاص)

- خدمات چارترینگ و مشاوره و حمل کالای فله
- حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای کانتینری وارداتی و صادراتی
- نمایندگی در کلیه نقاط جهان و کشورهای همسایه، از جمله ترکیه، امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com

ALVARES GROUP

گروه شرکت های آوارس



■ سرویس های دریایی، زمینی، ریلی، هوایی، مرکب ■ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات کشور
■ دارای نمایندگی خارجی در کشورهای ترکیه، آلمان، ایتالیا، فرانسه، سوئیس، بلژیک، هلند، کانادا، عراق، دبی، هند، چین و تایوان و ...
■ سرویس منظم ترانزیت مواد نفتی از کشور عراق به کشورهای دیگر از طریق بنادر جنوبی کشور با آمار ورودی روزانه بیش از ۱۰۰ دستگاه تانکر و بالعکس
■ انجام کلیه امور بازرگانی از ثبت سفارش و حمل کالا تا ترخیص کالا و تحویل درب انبار (Door To Door) و انجام کلیه امور مربوط به واردات، صادرات و ترانزیت (داخلی و خارجی)، خروج موقت، ورود موقت، مرجوعی و نمایشگاهی
■ انجام کلیه امور بازرگانی خارجی از قبیل: خرید، فروش، صادرات و واردات کالاهای تحریمی، پالایشگاهی، پتروشیمی



آدرس: تهران، خیابان انقلاب، بین میدان فردوسی و چهارراه کالج، کوچه سمنان، پلاک ۶، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۹۳۳۰ (خط ۱۵) نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۸۴۶۲

www.alvaresgroup.com / www.atitco.com / www.alvaresmarine.com / www.alvares.com
info@alvaresgroup.com / info@atitco.com / info@alvaresmarine.com / info@alvares.com

@alvaresgroup



ایران اروپا

حمل و نقل بین المللی

جاده ای - دریایی - هوایی - ریلی

نماینده انحصاری شرکت **TTC آمریکا** و **ROHLIG آلمان** و **GEBRUDER WEISS** انتریش 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 - ۸۸۷۳۳۳۵۵

transport@iraneeurope-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 - ۶۶۶۶۲۴۹۸

۶۶۹۵۷۷۳۶ - ۶۶۴۰۶۷۴۰ - فکس

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

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

شعبه مشهد: ۰۵۱-۳۵۰۲۰۶۵۰

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



وفاراه

کریر - فورواردر

- حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس
- ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور
- دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS
- اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها
- صدور بارنامه فیاتا و **CMR** در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک، طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۶ - ۰۲۱ - ۴۶۰۹۲۳۰۳

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com

vafarah_co@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

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
نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۲۱۴۲۷
(میر محمد عیوضی)
عضو هیئت مدیره

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغارون، خرم آباد
تهران: ابتدای نواب، برج سهیل
دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۶۶۳۸۱۴۱۶
نمبر: 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
نمبر: 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
تلفن: ۶۶۹۰۹۴۷۰-۲
همراه: ۰۹۱۲۶۰۲۸۱۵ / ۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱
info@dorinrahearia.org
www.dorinrahearia.org

روانسر ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

• حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق
دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹
نمبر: ۸۸۷۴۶۵۵۰
کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱۰-۱
نمبر: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲
سلیمانیه: ۰۷۷۷۰۲۰۴۰ / ۰۷۱۷۲۰۰۷ / ۰۹۶۴۷۷۰ (+۹۶۴۷۷۰۲۱۷۲۰۰۷ / ۰۷۱۷۲۰۰۷ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱)
بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸
باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱
jafarsouri@yahoo.com

نوارا ترابر آسیا
حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۳۶۴۱۹

فورواردر - ترانزیت
دریایی - زمینی - هوایی

• ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل کانینتری و فله کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
• سرویس ویژه ترانزیت ریلی

متخصص در امور حمل از کره و ایتالیا

تهران: بالاتر از میدان ولیعصر، جنب گمرک ج.ا.ا، کوچه رحمتی بهمیری، پلاک ۹، واحد ۳
تلفن تماس: ۲۹ الی ۸۸۹۲۱۰۲۷
فکس: ۸۸۹۰۴۷۲۷
Nevara.ta@gmail.com www.nevara-asia.com

توشه بر
Tushebar shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان

آدرس: خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۲۵، ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)
نمبر: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰

زمین دریا تیر
حمل و نقل بین المللی

آماده ارائه خدمات زمینی و دریایی به کلیه نقاط دنیا

تهران: خیابان بهشتی، خیابان احمد قصیر (بخارست)، خیابان ششم، پلاک ۲۲، طبقه پنجم، واحد ۱۶
تلفن: ۸۸۱۷۳۶۱۰ - ۸۸۱۷۳۶۱۶
فکس: ۸۸۷۴۱۳۵۰ / ۸۸۱۷۳۶۲۳
info@landseatir.com
www.landseatir.com

آلفاتیر
حمل و نقل بین المللی
alphaTIR International Transportation Co.

فورواردر

• حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
• ترانزیت کالا
• استریپ و استفیگ کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور

تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸ / ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱
نمبر: ۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱ / ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵
همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵
www.alphatirco.com
f.golpagoun@alphatirco.com
f.sarmadi@alphatirco.com

سیروان ترابر ماد
Sirwan Tarabar Maad International Transport co. Ltd

شرکت حمل و نقل بین المللی

فورواردر-کریر

• ترانزیت کالاهای خشک
• ترانزیت فرآورده های نفتی
• ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
• حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)
نمبر: ۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)
info@sirwantarabarirmaad.com
www.sirwantarabarirmaad.ir



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
 در زمینه حمل دریایی
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹
 ۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
 تلفن: ۲۲۰۵۶۰۸۶ - ۲۲۰۵۵۰۲۱
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران ترابر

متخصص در امور 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 ارمغان 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، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱۱۳
 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 - نبش 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، نبش ویدا، پلاک ۱۱۳
 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، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
 تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰ شماره: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه: ۱۹ و ۳۲۷۵۵۵۱۷-۴۴
 نمایندگی مشهد: ۳۷۲۷۷۲۳۵ / ۳۷۲۶۶۲۳۰-۵۱

www.kalabar.net info@kalabar.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
بارفرابری ستارگان
STARS FORWARDING (Ltd)

ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
 حمل محمولات پروژه ای (ترافیکی و سنگین)
 حمل محمولات وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)
 دارای شبکه گسترده نمایندگان در اکثر کشورها

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندران، پلاک ۲۲، طبقه اول، واحد ۲
 تلفن: ۸۸۸۳۹۳۹۶ نمابر: ۸۸۸۶۵۹۳۰ / ۸۸۸۶۴۲۵۰
 info@starsforwarding.com
 info@starsforwarding.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
راه گستر فارس (سهامی خاص)
 کریر - فورواردر

♦ ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
 ♦ حمل کانتینر وارداتی از مبداء چین و امارات به گمرکات
 و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
 ♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
 ♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل
 و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان
 تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
 تلفن: ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
 www.rgfc.net info@rgfc.net

شرکت حمل و نقل بین المللی
تات فرابر ایرانیان
 (کریر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه
 اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS،
 چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تلفن: ۶۶۴۶۹۶۱۵ - ۱۲ / ۶۶۴۶۹۶۱۱ - ۰۲۱
 فکس: ۶۶۴۹۱۷۹۸ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶
 tafarabar@yahoo.com ghasemi@tafarabar.com
 Alipour@tafarabar.com S: trans_shams

شرکت حمل و نقل بین المللی
توزال تکرو آسیا

♦ فورواردری
 (جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی)
 ♦ نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران: خیابان حافظ، پایین تر از طالقانی، خیابان رشت، بن بست قمی، پلاک ۶، واحد ۱۲
 تلفن: ۶۶۹۵۲۴۰۳ - ۷ نمابر: ۶۶۴۹۸۱۷۳
 info@toojaltakro.com www.toojaltakro.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
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 / ۳۳۳۵۸۸۱۴
 نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
 www.sarafraztarabar.com
 info@sarafraztarabar.com
 ferdousi7005@hotmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)
سی بن ترابر
SBT

♦ ترانزیت کالا به گمرکات داخلی، آسیای میانه
 (بخجالی، چادری، کفی)، آذربایجان، افغانستان، عراق
 و بالعکس با کامیون و واگن
 ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی به صورت دربست و گروپاژ
 توسط کامیون و کشتی از اقصی نقاط جهان به بنادر ایران و بالعکس

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتوح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲ - ۹۳ فاکس: ۸۸۸۴۶۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com

دفتر نمایندگی ترکیه

DEVCO LOJISTIK

International Transport Co.Ltd

Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3
 d:13 kucukbakkakoy atasehir/istanbul
 Tel: +90 216 575 51 34 - 35
 Fax: +90 216 575 51 41
 GSM: +90 530 171 63 26
 E-mail: devcolojistik@gmail.com
 www.devcolojistik.com



مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

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 سهوردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک
 اقتصاد نوین، پلاک ۱۵، طبقه ۳، واحد ۸
 تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ (۰۲۱) (+۹۸۲۱)
 نمابر: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴ همراه: (+۹۸۲۱) ۸۸۴۰۹۸۳۲

شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

- دودهده 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



ماروس 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 نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳
www.maroos.net maroos@maroos.net



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 ترانسشپ
- چارترینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com



یکتا مارین نمایندگی 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 ترگس، برج پاپلی، طبقه سوم، واحد سوم
تلفن: ۸۸۰۶۸۱۲۸ - ۸۸۰۶۸۲۰۴ - ۸۸۰۶۸۱۷۴
opr@yektamarine.com
www.yektamarine.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

Wiseman
International
Transport Co Ltd

ویسمان



هوایی - دریایی - زمینی

- ◆ نمایندگی رسمی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و هواپیمایی ماهان و سایر خطوط هوایی
 - ◆ حمل هوایی توسط کلیه ایرلاین ها به ایران و بالعکس
 - ◆ حمل زمینی به صورت کامیون دربست و 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: ۹۲-۸۸۵۰۳۹۰ فاکس: ۸۸۵۰۳۸۹
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



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، خاور دور 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: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰ شماره: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

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: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ شماره: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوترابر پارس (با مسئولیت معنوده) (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 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



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابزر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت کشتیرانی

خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سوربن الیت

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه‌های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،
خیابان ساوچی‌نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵ - ۸۸۱۷۵۱۵۳ - ۸۸۱۷۵۲۴۰ - ۸۸۱۷۵۷۳۲ - ۲۱-۰۲۱

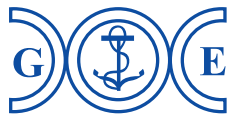
فاکس: ۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۲۲۲۵۴۴۸۰ - ۲۱-۰۷۶ فاکس: ۲۲۲۵۴۴۸۱ - 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، نیش ملک الشعراي بهار، ساختمان تارا،

پلاک ۱۲ طبقه هشتم

تلفن: ۵-۸۸۳۶۶۶۴ ، ۸۸۳۴۷۵۸ ، ۸۸۲۳۷۱۰ ، ۸۸۲۵۱۳۳

No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran

Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664

Fax: (+9821) 88844572 , 88843176

E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
بارفرابری آراز
International Carriage Company

• حمل محمولات سوخت از کلیه بنادر به کشور های آسیایی میانه، عراق و افغانستان

• حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان

• حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بست

• حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای بوسیله کامیون های ویژه

• حمل محمولات سنگین و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی

• اخذ ثبت سفارش و استاندارد برای کالاهای شرکت های تجاری در اسرع وقت

• ترخیص کالا در اسرع وقت از کلیه گمرکات و مناطق آزاد

تهران: خیابان سهروردی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷

تلفن: ۸۸۷۳۷۸۷۳ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۲۱-۰۲۱ نمابر: ۸۸۷۳۸۱۶۵ - ۰۲۱

arya.forward@gmail.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 اسبا



www.unipack.ir

info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای : لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد .
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بنادر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری ، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.ritco.co

info@ritco.co



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

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 ۱۰۱

تلفن: ۸۸۶۹۳۱۳۰ فکس: ۸۸۶۹۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net

amadrah

International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

نماینده خطوط هوایی امارات، قطر، لوفت هانزا و ماهان

دفتر مرکزی، تهران: خیابان افریقا، بالاتر از خیابان دستگردی، پلاک ۱۳۴، واحد ۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۸۶۵۲

دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)، ترمینال کارگو، شماره ۳۲

تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۸ نمابر: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۳۵۷

info@amadrah.com

www.amadrah.com



نرم افزار حسابداری جامع تخصصی حمل و نقل

دریایی - زمینی - هوایی - ترکیبی
به ۲ زبان فارسی و انگلیسی

- ♦ تهیه سود و زیان هر پرونده به طور مجزا
- ♦ گزارش گیریهای مختلف از قسمتهای مختلف حمل
- ♦ میزان سود و زیان ماهیانه
- ♦ ثبت دریافت و پرداخت نقدی - چکی
- ♦ ثبت خودکار فاکتورهای خرید، فروش، دریافت و پرداخت پروژه ها
- ♦ ثبت خودکار اسناد حسابداری مرتبط با پروژه ها، خرید و فروش، دریافت و پرداخت نقد و چک
- ♦ استفاده چند شرکتی
- ♦ حق دسترسی گروههای کاربری به فرمها
- ♦ محاسبه پورسانت کارمندان قسمتهای فروش با متدهای جدید
- ♦ ارسال صورتحساب نمایندگان به زبان انگلیسی

و صدها امکانات دیگر

تهران: پل گیشا، به طرف امیرآباد، روبروی دانشکده مدیریت، کوچه پروانه، پلاک ۴، ط ۳، واحد ۲۱ تلفن: ۸۸۶۳۶۱۸۶-۸



شرکت حمل و نقل بین المللی ره انجام (کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
 - ♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری، یخچالی و کفی به اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
 - ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
 - ♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا
 - ♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمامی کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی ندارد
 - ♦ دارای نمایندگی خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
- تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳
 نامبر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahanjam.ir

info@rahanjam.ir



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: ۱۵-۸۸۶۴۳۴۰۰ نامبر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
 بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵ نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
 بندر امام خمینی: تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷ نامبر: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷
 خرمشهر: تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲ نامبر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
 بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۲۰۷ نامبر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

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 نامبر: ۰۲۱-۸۸۰۵۸۹۸۳

www.emertatshipping.com info@emertatshipping.com



شرکت

جهان کالا

- ♦ متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل، مبلمان و لوازم شخصی به تمام نقاط جهان کانادا، آمریکا، استرالیا، اروپا، آسیا و....
- ♦ دریایی، زمینی، هوایی
- ♦ بسته بندی استاندارد، تشریفات گمرکی، فریت لوازم شخصی
- مدیریت: معصومی مدیربازرگانی: تبریزی
- تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی، خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۲۸۳، زنگ شماره ۳
- تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۰-۳۱ فکس: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲
- همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵/۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵
- www.jahankalacargo.com
- info@jahankala.com



Saadat Tarabar Transport Co.

- ♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور
- ♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸
- ♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

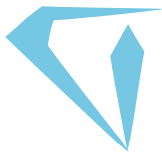
دفاتر شرکت های تابعه
 (کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴

زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹
 saadat_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.com



کشتیرانی آداک مارین

- دارای دیپو اختصاصی در تهران با تجهیزات کامل و تیم مجرب در بهترین موقعیت (بین گمرک شهریار و غرب)
- آماده ارائه سرویس به محمولات صادراتی شما از درب کارخانه به کلیه مقاصد شامل حوزه خلیج فارس، آفریقا، خاور دور و اروپا
- ارائه کلیه سرویس های کانتینری جهت محمولات صادراتی و وارداتی

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

تلفن: ۵-۸۸۴۹۸۶۰ نامبر: ۸۸۸۰۵۹۱۵ تلفن ترمینال کانتینری: ۹-۵۵۲۴۱۰۰۸

Depot@adakmarine.ir - www.adakmarine.ir - info@adakmarine.ir



شرکت کشتیرانی بینا تجارت دریا

■ نمایندگی کشتیرانی

■ سرویس فیدرینگ جهت حمل کالا و خودرو از کشورهای حوزه خلیج فارس به تمامی بنادر جنوبی کشور

■ فوروردری ■ چارترینگ ■ ترانشیپ و ترانزیت ■ خدمات فراساحل

بوشهر: خیابان ولیعصر، ساختمان کیاموتورز

تلفن: ۷۷۳۳۳۴۵۰۵ (+۹۸) فکس: ۷۷۳۳۳۴۵۰۶ (+۹۸) موبایل: ۰۹۱۷۱۰۲۷۰۰۲ (+۹۸)

www.Binaseatrade.com

Bina_Sea_Trade@yahoo.com



شرکت کشتیرانی سیما مارین
Shipping Agency (P.J.S)

نماینده انحصاری خط کشتیرانی PERMA SHIPPING LINE در ایران

◆ حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی

◆ حمل تخصصی مایعات غیر خطرناک با استفاده از FLEXI TANK

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول

تلفن: ۸۸۶۴۳۵۳۵-۴۴ فکس: ۸۸۶۴۳۵۵۵

شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، روبروی دانشگاه پیام نور، کوچه

دلاوران ۲۸، ساختمان شماره ۸ تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۰۰۶

سایر شعبه: بندر امام خمینی، بندر خرمشهر، بندر بوشهر و بندر چابهار

www.simamarine.ir

info@simamarine.ir



نمایندگی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

هماهنگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ شماره: ۲۶۷۰۵۷۹۱

ss@hamahanghdaryaypars.com

info@hamahanghdaryaypars.com



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: ۲۲۲۲۱۶۲۵ / ۲۲۲۲۱۶۴۵ / ۲۲۲۲۳۲۹۵ - ۰۷۶ - ۳۲۲۴۱۰۹ - ۰۷۶

jt.bandar@gmail.com



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

• خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی

• سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل

مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا

• حمل مایعات و گازها • کشتی های فله بر

حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر

• خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲

تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

operations@seawaves-shipping.net

www.seawaves-shipping.net



آریا دیزل اروند

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 شعبه در: بندر شهید رجایی (بندرعباس)، بندر امام خمینی (ره)، بندر خرمشهر، بندر انزلی

دفتر مرکزی، تهران: بلوار میرداماد، شماره ۱۴۹، واحد ۱۳ تلفن: ۲۶۴۱۵۸۱۲ / ۲۶۴۱۵۳۶۱ - ۰۲۱ - ۲۶۴۱۵۹۱۸ - ۰۲۱

دفتر بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۷۹۶ - ۹۷ - ۰۷۶ - ۳۲۲۳۷۹۵ - ۰۷۶

www.aryadiesel-co.com info@aryadiesel.com



**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 ترابار

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 قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳، 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
نمابر: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۰۲۱
www.fta-co.net
farahdel@fta-co.net



حمل و نقل بین المللی، کشتیرانی و خدمات دریایی

گروه راهبران

RAHBARAN GROUP
International Transport, Shipping



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 مفتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
تلفن: ۸۸۳۲۲۳۸-۴۰ فکس: ۸۸۳۲۹۹۰-۱۹
Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
info@rahbaranpayam.com



Seas Ark S.A.
شرکت کشتیرانی سیزارک
(سهامی خاص)

• نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق

- ترخیص کالا
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های

دارای دفاتر و شعب در:

بندر عباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر
خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزالی

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹

info@seasark.com

www.seasark.com



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 وسیله کامیون، کشتی و هواپیما
 - ترانزیت از مبادی ورودی به گمرکات داخلی و آسیای میانه
- آدرس: تهران، خیابان سپهرودی شمالی، خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹
ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴
تلفکس: ۸۸۷۵۸۹۳۶ - ۸۸۷۳۷۶۹۵
sepehrgostarsahand@yahoo.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_persiangulf@yahoo.com



شرکت ستاره بندر سفید

WHITE STAR PORT CO. LTD
(با مسئولیت محدود)

خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
نمایندگی کشتیرانی

- ◆ چار ترینگ و فورواردینگ
- ◆ 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 / ۵۲۲۲۶۲۱۷
همراه: ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱
rabani.wsp@gmail.com



شرکت کشتیرانی

ندای ساحل جنوب

Nedaye Sahel Jonoub shipping co.

- حمل کالای صادراتی و وارداتی به اروپا، آسیا، آفریقا و آمریکا
- سرویس حمل ترانزیت به CIS و بالعکس
- حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی
تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱
نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹



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، پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹
فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱
دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۲۸
info@searoshak.com

گروه شرکت های حامل

حمل و نقل بین المللی، لجستیک، خدمات بار هوایی، کشتیرانی، ترانزیت کالا، بسته بندی و برگزاری کالاهای نمایشگاهی



حامل شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

زمینی، هوایی، دریایی

HAMEL International Transport Logistics services

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۵۵-۸۸۷۵۹۰۵۱-۰۲۱ / ۸۸۷۳۳۶۱۰-۰۲۱

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



راه ترابره شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فوروارد، حق العملکاری، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۷۳-۸۸۷۵۹۸۷۲-۰۲۱ / ۸۸۷۳۱۵۵۸-۰۲۱

info@hameltransportco.com



بار فرابره شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فوروارد، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۷۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۰۲۱ / ۸۸۷۳۳۹۰۸-۰۲۱



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders

کریر - فوروارد

تهران: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۳۳۴۲۶۳۶ / ۳۳۳۴۱۱۴۵ - ۰۴۱ / ۳۳۳۶۴۵۲۲ - ۰۴۱

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / ۸۸۷۵۷۴۰۳ - ۰۲۱

info@saraym.com



سفر بره 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)
- ◆ توره های سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)
- ◆ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرفراز(دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۰۲۱ / ۸۸۷۵۹۰۵۹-۰۲۱

www.safarbar.com info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com
www.Hamletransport.com



سیزان

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی (کریر - فوروارد)

Cizan

Int' Transport & Shipping Services Co.Ltd.

تهران: خیابان طالقانی غربی، خیابان فریمان، شماره ۳۷، کد پستی: ۱۴۱۶۸

تلفن: ۹-۰۶۶۴۸۵۳۰۸ - ۰۶۶۴۰۸۲۴۴

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 گروپاز
- ◀ تحويل کالا Door to Door
- با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر تهران: خیابان مطهری، نیش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
- تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۰۲۱ (۱۵ خط)
- نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
- www.rdsshipping.com
- info@rdsshipping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

- (با مسئولیت محدود)
- ◆ نماینده کشتیرانی داخلی و خارجی
 - ◆ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای حوزه خلیج فارس، مالک شناور
 - ◆ دارای شعب در کلیه بنادر و جزایر جنوب ایران
 - ◆ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی، ساختمان پاس، طبقه ۳، واحد ۲۰۱
 - تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۳۲۷۰-۸
 - 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 ۶۶، ط ۳ و ۳
 تلفن: ۰۲۲۰۲۸۷۷۷-۸
 نمابر: ۰۲۲۰۲۸۷۷۹

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
 ● نمایندگی خطوط کشتیرانی OEL - MLI - CST - RSL - UPSL

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
 تلفن: ۰۲۲۰۸۸۶۷۰۵۳۰ نمابر: ۰۲۲۰۸۸۱۹۷۵۴۵
 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 / ۳۳۸۲۲۲۰۷-۸
 نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳
 badpa_ardabil@yahoo.com

شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه

● حمل انواع کالاهای جنرال، فله خشک و غیر خشک و پروژه‌های به مقاصد مورد نظر در سطوح بین المللی
 ● نمایندگی شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه جهانی
 ● انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت‌های زیر گروه
 ● عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
 ● دارای نمایندگی‌های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

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: ۰۲۱-۲۶۱۱۱۲۹۲-۳
 نمابر: ۰۲۱-۲۶۱۱۱۳۴۱
 info@ospico.com www.ospico.com

شرکت خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی
 (با مسئولیت محدود)
 Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd.

● نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران
 ● ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر کشور
 ● اجاره کشتی‌های فله بر تانکری، LPG قیر فله
 ● حمل انواع محمولات در کلیه بنادر شمال کشور
 ● قبول نمایندگی کشتی‌های فله بر و تانکری در بندر کشور
 ● انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
 شعبه: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندرعباس
 تلفن: ۰۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۲۶۲۸۶۹
 نمابر: ۰۲۲۹۱۲۶۸۵
 www.tirajehshipping.com
 info@tirajehshipping.com

شرکت دریای آبی خلیج فارس
(عملیات تخلیه و بارگیری)

● عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دپو، بارگیری)
 ● تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
 ● رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
 ● تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
 ● تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
 ● (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریکت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)

مدیران: کریم فر، شریفیات
 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

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 کال
 ● بارگیری و تحویل کال 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: ۰۲۵۳۰۱۰۰
 sales@seaspeedgroup.com
 www.seaspeedgroup.com

چاپ و تولید انبوه راه نامه بین المللی

CMR

با انضام کردن امتیاز (همانند اسکانس) برای جلوگیری از چل ۶ نسخه (رنگی) با کاغذ ۸۰ گرم خارجی ۹ نسخه سفید با کاغذ ۸۰ گرم خارجی با آرم و آدرس بصورت کاملاً اختصاصی نشان طلایی روی نسخه سفید نمونه از مشتریان این موسسه، دالاهو، بابا دریا، سهند ترابری و ...

حداقل ۵۰۰ شماره

تلفن: ۰۲۲۰۳۳۱۱۸۳۲۸ / ۳۳۱۱۸۳۳۱ فکس:
 همراه: ۰۹۱۲۱۳۶۰۲۳۳
 E-mail: parsiankavir@yahoo.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: ۰۲۲۵۷۵۸۸
 نمابر: ۰۲۲۵۷۵۸۸
 www.starmarine.net
 info@starmarine.net

کریر - فورواردر

بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)



ایران - ایتالیا

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت
info@baristatrans.com www.baristatrans.com

تهران - خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرصت) ساختمان سعید پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳ - کد پستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ - تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱۱ - فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳



کشتیرانی بین المللی آریا بندر سپنتا

دریایی، زمینی، هوایی
• ترانزیت از مبادی ورودی
به گمرکات داخل و خارج کشور
• دارای نمایندگی فعال در کشورهای
آسیایی و اروپایی
تلفن: ۸۸۵۲۷۹۸۰ - فکس: ۸۹۷۷۵۳۳۸
www.absshipping.com
info@absshipping.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

• خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نمایندگی کشتیرانی) برای انواع کشتی ها در تمام بنادر
جنوبی ایران نظیر بندر عباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
• خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
• بارگیری محمولات فله صادراتی نظیر گوگرد و کلینکر
• حمل زمینی کالا با بهره گیری از گروه مجرب و حرفه ای
• تنظیم عقد قرارداد های حمل دریایی کالا از بنادر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی
تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۰۲۱-۸۸۷۹۰۹۳۵ - 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: ۰۲۱-۴۴۱۵۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۳۲۴
نمابر: ۰۲۱-۴۴۱۳۱۸۲۶
همراه: ۰۹۱۲۳۱۱۷۷۱۵



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:
بندر عباس، بوشهر، بندر امام خمینی،
بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش
info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net



ادمیرال لاجستیک

• نمایندگی کشتیرانی
• حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
• خدمات حمل Door to Door
• حمل پروژهای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
• ارائه سرویس حمل و نقل 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: (خط ۱۰) ۸۸۷۹۲۷۹۳
فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵
شعب داخلی:
بندر عباس، بوشهر، خرمشهر،
بندر امام، عسلویه، چابهار
E-mail: info@mojmadd.org



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، ساقه ترابر، آرشین تیر آسیا، پرداد کامه صنعت)

- حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)
- خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل به صورت Door to Door حمل محمولات حجیم
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی • حمل قیر با تانکرهای فلکس
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

tarivehco@yahoo.com

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ - فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹



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: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۹۷۶-۳۲۲۲۳۸۳۷
فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۵۸۲
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱
info@eram-t.ir



شرکت کشتیرانی
امواج آبی ایرانیان
نماینده گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
آدرس: خیابان سعدی، ساختمان شماره ۲۵۰، طبقه ششم، شماره ۸
تلفن: ۷۷۶۲۵۱۶۸-۹ / ۷۷۶۱۳۵۰۵ / ۷۷۶۱۲۱۵۳ / ۷۷۶۱۰۸۸۳
فاکس: ۷۷۶۱۸۶۱۸
darabian@iranianbluewaves.com



پارس ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی حمل زمینی و دریایی و ترانزیت محمولات
تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
تلفن: ۸۸۱۹۴۴۶۱-۲
نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶
info@parstarabar.com



خدمات دریایی و بندری شرکت
ساحل نمایان بندر
• تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری
• ترخیص کالا و استریپ کانتینر
• مالکیت ثبت اختراع شماره 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
فاکس: 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 آپرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد D7
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۲۱۵-۷
۳۳۳۷۰۱۳۳-۴
فاکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی **تهران تیر**
کریر- فورواردر
• دریایی- زمینی- هوایی • صادرات- واردات- ترانزیت
• حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
• ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
• دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور
تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبدقربانی، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴
فاکس: 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
فاکس: ۰۲۱-۸۸۱۷۶۱۹۸
www.arabakhtar.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: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
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 ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۴۲
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 بندر
- ♦ 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 حدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری RCL در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
فاکس: ۰۲۲۲۷۰۶۲۸

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 کانتینری
WAN HAI های وان 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: ۸۸۶۴۳۳۳۰

E-mail: info@iranlandsea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بندر و مرزهای کشور واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا، افریقا و آمریکای لاتین
خدمات زنجیره تامین و بارفربری دریایی، زمینی و هوایی
تحویل 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: ۵-۸۸۷۰۰۳۴۴ / نمابر: ۸۸۵۵۲۱۳۶

info@sindbadlogistics.com / www.sinbadlogistics.com



خدمات دریامنظر مروارید

- ♦ هوایی، دریایی، زمینی
- ♦ حمل محمولات فله و یخچالی
- ♦ چارترینگ، فورواردینگ و حمل مرکب
- ♦ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی
- ♦ با مجوز رسمی از سازمان بندر و دریانوردی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷،

طبقه سوم، واحد ۶

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

- ♦ حمل محمولات حجیم، سنگین و فوق سنگین

- ♦ دارای دفتر اختصاصی در کشور آلمان و امارات

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۵،

طبقه دوم غربی

تلفن (خط ۷) ۸۸۵۳۱۹۷۰ - نمابر ۸۹۷۷۱۳۰۱

www.diamondmarine.org / info@diamondmarine.org

شرکت های حمل و نقل داخلی و بین المللی و کشتیرانی



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 / ۸۸۵۸۳۷۸۸
نمابر: ۸۸۵۸۳۷۸۸

www.bbl-marine.com ops@bbl-marine.com

شرکت خدمات کشتیرانی

دریای نقره ای کاسپین

◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندر انزلی: غازیان، خیابان رضائی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸

info@caspianilversea.com www.caspianilversea.com



دومان ترابار 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: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸

dumantarabar@apadana.com

info@dumantarabar.com



Baareman A Member Of Admiralty Group

بارمان

* نمایندگی کشتیرانی امارات در بندر امام خمینی

* ارائه دهنده سرویس TBL برای اولین بار در ایران

* انجام عملیات ترانشیپ از طریق بندرامام برای بوشهر،
خرمشهر، ام القصر، شویش 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



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: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۴-۵

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶

E-mail: info@pejamgulff.com



حمل و نقل
بین المللی



حمل و نقل بین المللی آسا ترابار 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 ریلی (MULTIMODAL).
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی.
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی.

دارای دفاتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان

ADD: Apt. No1, 5th floor, Qatar Air ways Bldg, between 2nd
& 4th St., North janbaz Blvd, MASHHAD, IRAN
TEL: +98 51 3766 4131-4 FAX: +98 51 3766 4130

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی
(سهامی خاص)

کریر-فورواردر

◆ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

◆ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

◆ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق / اربیل، آذربایجان

/ اباکو، 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



شماره ثبت: ۶۹۷۱ شرکت حمل و نقل بین المللی

کالارسان آسیا

■ حق العمل کاری

■ واردات - صادرات - ترانزیت

■ نمایندگی در کلیه مرزهای خروجی

■ ترانزیت از امارات - عراق - ترکیه - افغانستان - پاکستان

■ مشاوره در ترخیص کالا

زاهدان: خیابان آزادی - تقاطع امام خمینی (ره) - پاساژ برادران - طبقه سوم - پلاک ۷۴

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۳۸۳۳ همراه: ۰۹۱۵۳۴۹۰۷۰۳ / علی نارویی

Kalaresan.asia@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



شرکت حمل و نقل بین المللی بان راه تووس

کریر، فورواردر سوخت و کالا
(صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
جاده‌ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده‌های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کیسول‌های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده‌های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده‌های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله‌های کانتنبری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله‌های ترافیکی سنگین و نیمه‌سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی‌آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲
نماینر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳
خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۴۲۷
سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۳۶۲۰۰۰۶۹

Email: Brtco_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابر 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
نماینر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶
علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴
info@michka-mts.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، دیلم، آبادان، خرمشهر، بندر انزلی، امیرآباد و گمرکات تهران
- دارای دفتر نمایندگی در حمیره دبی
- سرویس منظم هفتگی کشتی به بنادر ایران با همکاری شرکت خدمات



کالاگذرپارس
خدمات لجستیک و حمل و نقل بین المللی کالا

KGP

حمل تخصصی مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ایزوتانک های
carbon steel و stainless steel جهت حمل
HEXANE, 2-EH, VAM, MEG

- حمل دریایی از بندر عباس و بوشهر به کلیه بنادر جهان و بالعکس
- حمل ائانیه و لوازم شخصی به کشورهای آمریکا، کانادا، استرالیا و ...
- دارای شعبه در بندرعباس و بندر بوشهر و ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۳-۷
isotank@logistix.ir www.kgpcio.ir



شبگیر بار تووس

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
نماینر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶
www.shabgirbartoos.com
E-mail: shabgirbartoos@gmail.com

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: ۰۵۷-۰۵۵۰۸۹۸۵ / ۵۵۰۸۹۸۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalae.com
info@jadehtalae.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، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۴۳۴۵۲
- www.atrackbarhorasan.com
msh-office@atrackbarhorasan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی چابک ران تووس

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
- تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶
- همراه: ۰۹۱۵۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۲۲
- بندر عباس: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷



شرکت حمل و نقل بین المللی ادیب ترابر سپهر

(کریر - فورواردر)

- وابسته به صنایع شیمیایی ادیب
- حمل فرآورده‌های 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: ۰۵۱-۳۶۰۲۲۱۹۷ / ۳۶۰۲۲۱۹۸ / ۳۶۰۱۴۱۶۱ / ۳۶۰۱۴۱۶۲
- نماینر: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱
- www.adibtarabarsephehr.com - info@adibtarabarsephehr.com
adibtarabar@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی و بازرگانی کارا ترابر آسیا

KARA TARABAR ASIA Int'l Transport Co.

(کریر- فورواردر- ترخیص کالا)

- حمل کالای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی به صورت زمینی (جاده ای) و ریلی
- تخصص در حمل کالا بصورت ریلی به کشورهای آسیای میانه CIS و بالعکس
- کارگزار رسمی گمرک و مشاوره در امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل کالا بصورت (Door to Door) حق العملکاری گمرکی
- کارگزار رسمی گمرک، مشاوره امور گمرکی و ترخیص کالا
- مشهد: بلوار کلاهدوز، ساختمان اداری جام جم، پلاک ۳۱۹، طبقه ۳
- تلفن: ۰۵۱۳-۲۲۱۸۲۵۷ / ۰۵۱۳-۲۲۸۸۶۷۷
- موبایل: ۰۹۱۵۵۲۲۰۷۱۲ / ۰۹۱۵۳۲۰۳۲۰۹ / ۰۹۱۰۵۱۳۴۴۶۸ / ۰۹۱۵۵۱۳۴۴۶۸


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: سنندج
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
۸۸۹۱۶۹۲/۸۸۹۱۱۰۵۹
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



شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

International Transport.Co (LTD)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،
هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

رهنان
International Transport Co.

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۴۲۰۸

- کریر - فورواردر - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل جاده ای کالا به مقاصد کشورهای آسیای میانه - آذربایجان - عراق بویژه
پاکستان و افغانستان در قالب محموله های صادراتی و ترانزیتی
- صادرات، واردات و ترانزیت محمولات میوه و تره بار با کامیونهای یخچالدار
زاهدان، خیابان مدرس ۳، نبش غدیر

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۱-۲ نمابر: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی

اتیران
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
(با مسئولیت محدود)
شماره ثبت ۱۹۰۴۵
۰۹۸۰ - ۰۹۱۵ ۵۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸ - ۹
بخش کریر 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

شرکت های حمل و نقل بین المللی و داخلی و کشتیرانی

TIRAN

INT'L TRANSPORT & FORWARDING CO.



شرکت حمل و نقل بین المللی تیران

- ◆ حمل منظم کانتینری از کلیه بنادر چین ، کره ، تایوان و امارات به ایران و بالعکس
- ◆ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◆ حمل منظم کامیونی و دریایی از آلمان ، ایتالیا، انگلیس و فرانسه
- ◆ حمل منظم از ترکیه به ایران و بالعکس
- ◆ حمل هوایی از کلیه نقاط جهان به ایران

فکس : ۸۸۲۴۱۰۳۰

تلفن: ۲۸ - ۸۶۰۱۶۸۲۶ / ۵ - ۸۸۲۴۱۰۳۴

Email: sales@tiran-itc.com

www.tiran-itc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
صبوران ترابر

- ◆ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت داخلی و خارجی از گمرکات و بنادر کشور (بندر عباس، بازرگان، بوشهر، آستارا، سرخس و ...)
- ◆ دارای نمایندگی در مرزها و شعب در کشورهای آسیای میانه ، همجوار و اروپا
- ◆ ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بنادر ، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور
- ◆ حمل سریع و مطمئن و ایمنی در حمل
- ◆ مجهز به تریلی های کانتینر چادری ، بونکر ، تانکر و سواری کش.
- ◆ دفتر مرکزی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار آزادی، جنب گمرک ، رو به روی بانک تجارت
- ◆ همراه : ۰۹۱۴-۱۴۱۰۴۱۱ (صدیقی) تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳
- ◆ دفتر تهران : خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران : ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴
- ◆ دفتر بازرگان : ۱۹-۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸ دفتر آستارا : ۸-۴۴-۴۴۸۲۵۵۰۶ دفتر بندرعباس : ۳۲۲۳۸۳۹۸ / ۰۷۶-۳۳۵۱۱۴۹۱

sabooran_transportco@yahoo.com

- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیتی به کشورهای آسیای میانه
- واردات ، صادرات و ترانزیت گاز مایع بنزین ، گازوئیل و سایر فرآورده های نفتی
- دارای ترمینال و سایت اختصاصی ترانزیت گاز مایع تحت نظارت گمرک ایران

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی



Goodarz gorgan

گودرز گرگان

دفتر مرکزی : استان گلستان - شهرستان آق قلا، روبروی دادگستری
ساختمان سینا خط ویژه: ۹۰۹۰ ۱۷ ۳۴۵۲ فکس: ۳۴۴۴ ۱۷ ۳۴۵۲

www.Goodarzgorgan.com
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران : خیابان وزراء ، خیابان سوم ، پلاک ۲۶ ، واحد ۷
تلفن : ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فکس : ۳۱۴۴ ۸۸۵۵ ۰۲۱



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،۷،۴ 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: تلفن: 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

شهباب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۳۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۳۲۴۹۴۰۷

بیمه پاسارگاد

آرامش شما، هدف ما

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،

جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهباب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۳۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۳۲۴۹۴۰۷



شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)

◀ کریر - فورواردر - ترخیص کالا

◀ ترانزیت و حمل کالا به پاکستان

افغانستان آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی،

خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران

تلفن: ۰۵۴)۳۳۲۱۹۵۶۴-۳۳۲۲۳۷۰۳

فکس: ۰۵۴)۳۳۲۲۴۶۰۵

همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴

saba.mahan2172@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

نجات بندر

مدیر عامل: محمد محمود زاده تبریزیان

با بیش از ۳۰ سال سابقه کاری

◀ نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی حملیران در هرمزگان

◀ واردات، صادرات، ترخیص، ترانزیت، مشاوره

◀ داشتن امکانات ویژه و متخصص جهت حمل انواع محموله های سنگین (کمرشکن و بوزی)

◀ حمل انواع محمولات سبک و سنگین، یخچالی، سواری بر، خاور و تره بار و ...

◀ جاده سازی در محل های صعب العبور

بندرعباس، بلوار امام خمینی (ره)، میدان شهدا (یادبود سابق)، برج ملکه آسمانها،

طبقه ۷، واحد ۷۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۲۰۵۱۱ / ۰۷۶-۳۳۲۲۰۵۱۷

آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۲۶

nejat_bandar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲

Armin Bazargan

Transportation co

بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،

روبروی بانک ملی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶

۲۴۳۷۴۳۱۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

Bazargan_armin@yahoo.com

info@arminbazargan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مادترابر

◀ فعالیت در کلیه زمینه های حمل و نقل بین المللی صادرات، وارداتی،

ترانزیتی، مرجوعی، جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

◀ حمل محمولات به صورت فله، کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا،

خاور دور و بنادر جنوبی ایران

◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای

اروپایی، آسیایی، آفریقایی و بالعکس

◀ تخصص در حمل و نقل کالاهای نمایشگاهی

◀ ترانزیت کالا از بندر ایران به مبادی مختلف

تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد شمالی

تلفن: ۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) / ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+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: ۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) / ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)

info@Armanpadid.com / www.Armanpadid.com

شرکت های ریلی و حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



شرکت کشتیرانی
کهکشان 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
- حمل محمولات ریلی توسط واگن های کفی، لبه دار، مسقف و تانکر
- آدرس: خیابان دکتر مفتاح تقاطع چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۴ - ۵

فاکس: ۴۳۸۵ ۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰

فاکس: ۴۳۸۵ ۹۱۴۴

info@kahkeshank-kd.com

www.khakeshank-kd.com

E-mail: info@iranzaminco.com

www.iranzaminco.com



(با مسئولیت محدود)

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 نمایندگی‌های انحصاری در اروپا و خاور دور

تهران - میدان فاطمی، پلاک ۱۳، ساختمان فاطمی، طبقه ۴، واحد ۴۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۲۴۰۷، فاکس: ۸۸۹۸۸۷۳۰

www.bls-co.com info@bls-co.com

• Registration NO. in UK: 10291763 •



بازمان ره تئیس

حمل و نقل بین المللی
بازمان ره تئیس

- متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار
- به انگلیسی، آلمان، سوئد و ... و بالعکس
- انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
- حمل محمولات زمینی - دریایی از / به کشورهای اروپایی
- صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸

ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴ - ۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۵۳۸

info@brt-co.com

www.brt-co.com



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 هینا



شرکت سینا



شرکت ریل ایران سبا



شرکت حمل و نقل ریل نوارضا



شرکت مهتاب سیر جم



شرکت وایا ریل



شرکت راه آهن شرقی بناد

جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

نمبر: ۸۶۰۷۱۷۳۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۵۷

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، ۵، پلاک ۱۹

www.safirrail.com

info@safirrail.com



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: ۰۲۵-۳۴۳۷۵۰۲۵ - ۳۴۳۷۴۵۱۷ (۰۴۴)

فکس: ۰۲۴-۳۴۳۷۵۰۲۴ (۰۴۴)

barpichan623@yahoo.com



موسسه حقوقی کوشا گستران

آوای عدالت

■ با بیش از ۱۵ سال سابقه اجرایی

■ مشاوره و قبول تخصصی و کالت توسط وکلای پایه یک دادگستری و قضات بازنشسته

■ مشاوره حضوری و تلفنی رایگان و اعزام کارشناس حرفه‌ای

■ کلیه امور حقوقی کیفری خانواده حسبی ثبتی تجاری بین المللی و تنظیم انواع قراردادها و ...

Twitter: @aavayeedalat

Instagram: avaye_edalat

تلفن: ۰۲۱-۴۴۲۷۳۵۳۱ / ۴۴۲۷۳۵۳۰

موبایل: ۰۹۰۲۴۲۱۴۰۰۸ / ۰۹۱۲۷۹۲۳۲۸۰

کارشناس: خانم ابطیحی



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: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۵۹۸ - ۳۴۳۷۲۸۹۵

۳۴۳۷۲۷۴۸ - ۳۴۳۷۵۰۶۸-۹

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۷۰

همراه: ۰۹۱۲۱۷۵۴۰
www.dourro.com
info@dourro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هادی بازرگان

HADI BAZARGAN
International Transport co.

مدیر عامل: محمد بابانژاد

همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۹۲۶۶

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و
گمرکات کشور

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۱۵ - ۲۰

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
و خدمات بار هوایی

کالجار

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

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: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۳۲۰ و ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود

کریر - فورواردر

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری
رسالت، ساختمان مرکزی،
طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱

نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

E-mail: sarban.int@gmail.com



بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ◆ خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری
- ◆ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد

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 آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۸۳۵۴

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir



بهامین ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی
بهامین ترابر
(با مسئولیت محدود)
فورواردر - کریر

بازرگان: بلوار امام
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۶۵۰-۴
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۸۸
۰۴۴-۳۴۳۷۲۲۶۳ / ۳۴۳۷۲۷۲۲
نمابر: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۲۸

www.behamin tarabar.com
behamin_tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر
هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
دوستان هرمزگان
قبول حمل کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور و قبول ترانزیت کالا به خارج از کشور
بندرعباس، خیابان امام، نرسیده به میدان یادبود، روبروی خیابان دانش، ساختمان پاس، طبقه اول
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۱۳۳۵۷-۹
نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۵
همراه: ۰۹۱۷۳۵۸۶۷۰۲
۰۹۱۷۳۰۱۶۸۸۲
www.doostanhormozgan.ir
info@doostanhormozgan.ir



افتخار ترابر
حمل و نقل بین المللی
EFTEKHAR TARABAR
کریر- فورواردر- ترخیص کالا ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
زاهدان: خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲
۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹-۳۳۲۳۶۴۳۱
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماکاترابر بلوچستان
Maka Trans Co.
کریر- فورواردر

- خدمات گمرکی، ترخیص کالا
- حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و صادراتی به کلیه نقاط دنیا
- مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا

سیستان و بلوچستان: زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳
makatrans@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ایران دهر
کریر- فورواردر با نیم قرن تجربه
ارائه گر بهترین خدمات در حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کالا

نمایندگان معتبر ما در سراسر جهان این امکان را به ما می دهند تا کالای شما را در هر نقطه تحویل گرفته و در هر مکانی که بخواهید تحویل نماییم.

تهران: خیابان استاد نجات الهی، خیابان برادران شاداب، شماره ۵۸، طبقه ۳ و ۵
تلفن: ۸۸۹۲۷۸۱۲ / ۸۸۹۰۴۸۹۴ نمابر: (۸ خط) ۸۸۹۰۷۰۸۵
Info@irandahr.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
حنان ترابر شرق
HANNAN TARABAR SHARGH
Int.Transport.co
(سهامی خاص)
کریر- فورواردر- ترخیص کالا
دفتر مرکزی: زاهدان، خیابان آزادی ۶، شماره ۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۸۲۹۳
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸

گروه حمل و نقل گسترش (گسترش شاهد سابق)
حمل و نقل داخلی و بین المللی کلاس




حمل و نقل بین المللی رادین ترابر آسیا / حمل و نقل داخلی گسترش ترابر شمیر

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)

تهران: خ میرداماد، خ حصارى نبش کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲
تلفن: ۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۲۵۳۴۱۶-۲۲۹۰۷۹۰۷-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۵۸۹۳
info@radintarabarasia.com info@gostareshttransport.com
www.radintarabarasia.com www.gostareshttransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
جواهر نگار طوس
کریر- فورواردر

- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ره تاش توس
کریر- فورواردر

- ◀ دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- ◀ فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۱۶۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
rahtash@gmail.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 دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:

- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
- تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود- اسید) در کشور
- حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلینکر و ...
- حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک
- حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان بهشتی، خیابان احمد قصیر، خیابان ۱۳، پلاک ۲۰ تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳ نمابر: 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 کشورها: 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
نمبر: 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: ۱۸-۵۱۱۱۷-۴۲۰۲ / ۰۴۱-۷-۵۱۴۵-۴۲۰۲ / ۰۴۱-۴۲۰۲-۵۱۴۸-۴۱
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 آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان و تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی، ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵-۲۲۲۲۵۰۰۵

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: ۰۱۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷-۷۳۳۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۷۵۶۸۲۱-۲ نمابر: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰
مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۳۲۱۱۸ اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶ تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵ بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹

**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 قرضه 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@gmail.com



**بازرگانی
سید نورالدین
بدری**

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

♦ واردات، صادرات، ترانزیت اجاره

کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)

♦ تحویل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی جهت پر

نمودن کالا در انزلی، روسیه و قزاقستان

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 Navid
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: ۰۲۳۵۵۷۹۰۲ ۳۳۵۵۵۲۲۰۵ -۰۷۶

www.pardis-hn.com

pardis_hn@yahoo.com



**بازرگانی
محمد رسول تحویلچاری**

♦ 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 ۸۸۵۵۲۶۲۳ / ۹ - ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com



**دفتر حق العملکاری
کوشا ترخیص**

♦ کارگزار رسمی گمرک

♦ ترخیص از بندرعباس، خرمشهر و تهران

♦ ترخیص تخصصی خودرو

♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت

♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۴

همراه: ۰۹۱۲۶۴۷۶۲۶۷

www.kooshatarkhis.com

info@kooshatarkhis.com



خرید کلیه کالاهای مورد نیاز شما از تمامی کشورهای جهان و تحویل در درب انبار شما
با ما خریدهای خارجی خود را مطمئن انجام دهید

حق العمل کار رسمی گمرک با ۱۵ سال سابقه در گمرکات ایران

♦ تجهیزات پزشکی و آزمایشگاهی

♦ ابزارآلات صنعتی، ماشین آلات راهسازی و کارخانه

♦ لوازم بهداشتی ساختمان

♦ کلیه لوازم مربوط به میز آشپزخانه

♦ انواع ورقها از نوع MDF، HDF، ملامین و...

♦ کلیه لوازم الکترونیکی و کامپیوتری

تهران: خیابان آزادی، روبروی وزارت کار، کوچه مسعود، ساختمان پارس، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۰ / 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.yaghobi@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: ۰۵۱-۳۲۲۱۷۷۸۹-۳۲۲۵۲۳۴۱

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۲۶۷۸۵

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: ۰۳۴۱۰-۰۹۱۷

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 العملکاری جلال فاروقی

J.Faruoghi

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: ۰۱۳-۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ / نامبر: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲

دفتر انزلی:

انزلی: خیابان پایبندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان پایبندر (۱)،
طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱ / نامبر: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۳

info@mohtashamkhh.com www.mohtashamkhh.com



ترخیص کالای برادران جعفرپور

ترخیص و حمل تمام کالاهای تجاری، البسه، پارچه و سایر
اقلام از ترکیه و اروپا به کشور

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۷۶ / ناصر

همراه: ۰۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶ / جعفرپور

آدرس: منطقه آزاد ماکو، بازرگان

Albase.tarkhis@yahoo.com



گروه بازرگانی حقی

• صادرات، واردات کالاهای مجاز با کارت بازرگانی معتبر
• ترخیص کالا و مشاوره امور گمرکی
• مشاوره و قبول حمل و نقل انواع کالا
• خرید و ارسال انواع کالا از تمامی کشورها به ایران از طریق ترکیه
• انجام ترانزیت خارجی و داخلی از تمامی مرزها

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از شیخ بهایی،
ساختمان اداری پزشکی گلستان، واحد B9
تلفن: ۸۸۶۰۷۶۹۵ / نامبر: ۸۸۰۳۴۲۳۲ / ۸۸۰۳۲۹۶۲

reza_haggi@yahoo.com haggi_trading@yahoo.com

بازرگانی و حق العملکاری

خامه زر

مدیر عامل: علیرضا خامه زر

♦ صادر کننده نمونه استانی و سابقه ۱۰ ساله در امر صادرات
♦ ناوگان منظم حمل سوخت و فرآورده های نفتی به افغانستان، عراق و بالعکس
♦ نمایندگی درمبادی ورودی افغانستان

(دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)

♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک

بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند

تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۴۸۶۱۸

همراه مدیری: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



بازرگانی احمد فولادی نشتا

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی
ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،
پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷ / نامبر: ۰۲۱-۸۸۵۲۱۷۶۵-۶ / ۸۸۷۵۶۸۰۰

fouladinasta.trading@yahoo.com

شرکت مشاوره حمل و نقل
هادی

■ مشاوره در سامان دهی
و مدیریت ناوگان ترابری
■ مشاوره و حل اختلاف مالکین
و وسایل نقلیه سنگین با رانندگان
■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی،
کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق
سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،
پایانه حمل و نقل کلاهی مبارکه
تلفن: ۰۲۱-۵۲۴۶۴۱۰۸
همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹
www.haditrp.ir



شرکت حمل و نقل
فرآورده های نفتی
اراک بار پویا

شماره ثبت: ۴۱۷۴
مدیر عامل: ابوالفضل نوروزی
حمل کلیه فرآورده های نفتی از
مبداء پالایشگاه و پتروشیمی سازند
(استان مرکزی)
: میدان بسیج (سردشت - سنجان) شهرک
نبئی، روبروی سالن نارنجستان
تلفن: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۹
نمابر: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۸
همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱
۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷
Arakbarpooya.co@gmail.com



موسسه حمل و نقل ممتاز
ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)
تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز
تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل داخلی
ساحل ترابرس پارس

(سهامی خاص)
شماره ثبت: ۵۲۰
● 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: ۰۷۷-۵۳۲۹-۳۱۳۷-۰۷۷
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 فعالیتهای لجستیکی و حمل کالا
دفتر مرکزی: بندرعباس میدان شهدا (یادبود) - برج ارم - طبقه ۶- واحد ۶۰
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۳۸
مدیریت: یعقوب برادر همراه: ۰۹۱۷۱۶۴۳۳۳۷

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 هرگونه 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: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵-۵۵
فاکس: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۱
rahranan11391@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
فیروزرخش

فروش و اجاره کانتینر / انبار
اختصاصی کالا
ترمینال کانتینری و دپو کشتیرانی
(قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)
به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی
بندرعباس
تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانگه،
روبروی تالار تندیس
تلفن: ۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۴۶۹۹۳
همراه: ۰۹۱۲۳۲۵۶۸۸۵

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل
♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین
و تریلرهای سنگین بار کمرشکن
دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴
دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک
سپهان، غرفه شماره ۸
تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶
نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷
مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱
ferdosbar_tabriz@yahoo.com



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: bobehreja@gmail.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

سنگین بار عادل

ADEL SANGINBAR
Road Transport Co

◀ حمل محمولات سنگین و فوق سنگین در ایران و آسیای میانه
◀ عضو انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل سنگین (بوژی داران)

دفتر مرکزی: شیراز، بلوار امیرکبیر، نبش چهارراه قالیشویی، ساختمان میلاد
کد پستی: ۷۴۸۹۸ - ۷۱۷۶۷

تلفن: ۰۷۱ - ۳۸۲۱۴۴۱۰ / ۰۷۱ - ۳۸۲۱۴۴۱۴ فاکس: ۰۷۱ - ۳۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.

سنگین ترابار

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتحی شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل جاده ای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین: کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین

غرفه ترکیب بار

تلفن: ۰۲۸ - ۳۲۵۸۰۲۰۵ / ۰۲۸ - ۳۲۵۸۰۲۰۶ فاکس: ۰۲۸ - ۳۲۵۸۰۲۰۶

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com



شرکت ترکیب حمل و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس از طریق ریل و جاده.
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (خط ۶) ۶۶۹۱۳۹۲۹ و ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴

info@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 بیهقی:
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱
www.iranpeyma.info



ایران پیما
شرکت تعاونی
مسافری شماره یک
آبادان

مدیرعامل: مهراگان امانی
نشانی: آبادان، میدان طیب،
شرکت ایران پیما آبادان
دفتر فروش بلیط: ۰۶۱۵۳۳۲۰۰۶
ترمینال: ۰۶۱۵۳۳۲۵۵۱۰
همراه: ۰۹۱۶۱۳۱۳۶۲۴



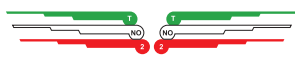
شرکت مسافری عدل
عدل فارس

شماره ثبت: ۵۲۸۲
تعاونی ۷
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۲۷۰۷۷۱
همراه مدیرعامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲
(محمد علی پیر احمدیان)
فروش اینترنتی
www.shiraz-adlco.ir



شرکت مسافری
سواری کرایه
کاسپین سفر
ایرانیان کرج

به مدیریت پیغمبر دوست
نشانی: کرج، خلیج آباد، میدان حافظ
تلفن: ۰۲۶-۳۳۳۱۲۴۴۴
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۱۴۸۲



ترمینال تهران

شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)
(پی.ام.تی)
شماره ثبت: ۳۷۷۰۰
مدیرعامل: منصور ملاصالحی
تلفن 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 جاده ای

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
شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵
شعبه بندر عباس: ۲۲۲-۳۲۵۸۹۲۱۱ و ۰۷۶-شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۳۲۳۸۱۲۰
شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸
شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۳
شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵
شعبه بوشهر: 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 بیهقی 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
ترازبی تا ایلام
مدیریت: اصغر عینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶ ۷۴
ایلام، خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان
دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۴۹۲
اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۶۷۷۴
ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۰-۱
انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۸۰۸۲
مهران: ۰۸۴-۳۳۳۶۵۵۲
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۶۵۵۱
www.tbtilam.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

یاسمن

(زمینی، دریایی، هوایی)
■ خدمات گمرکی ■ ترخیص کالا
■ حمل محمولات وارداتی و صادراتی
■ ترانزیت کالا ■ حمل یکسره
■ دارای نمایندگی در کلیه نقاط دنیا
■ دارای دفاتر در کلیه شهرها، گمرکات
و مرزهای کشور
تهران: خیابان وزرا، نیش کوچه سوم،
پلاک ۲۷، طبقه ۵، واحد ۸
تلفن: ۸۸۷۱۷۱۲۸ / ۸۸۷۲۱۷۹۰
۸۸۷۳۳۹۷۸
miraj@jasminlogestic.com
www.jasminlogestic.com



کویان 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
نمابر: ۸۸۵۴۵۳۴۹
info@aryagroups.Com



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

Tel: (+98 21) 88759051-55

Fax: (+98 21) 88733610

info@saraym.com

www.hameltransportco.com



South Port Services Co. LTD.

Shipping & Freight Forwarding
Project Specialist

Tel: (+9821) 8878 5152

Fax: (+9821) 88785158

Email: info@spsir.com

www.spsir.com

MAZAND DARYA
SHIPPING AGENCY

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند داریا (ماستورایب سمورا)

As Agent of line

HANJIN SHIPPING
Beyond the Ocean

Direct Liner Weekly Services

Iran & Persian Gulf Ports to/from China

/Far East Destinations

Tel: +9821- 88729890-96 / 88382860-70

Fax: +9821- 88729901

sales@mazandarya.com mazand@mazandarya.com



بهترین فرصت برای کمک به کودکانی که تمنای زندگی دارند.

شماره کارت: ۰۵۹۰-۹۹۵۰-۹۹۱۱-۶۰۳۷

۰۲۱-۲۳۵۴۰ * ۷۸۰ * ۲۳۵۴۰ # 

از اینکه به پیام ما توجه می کنید، سپاسگزاریم.

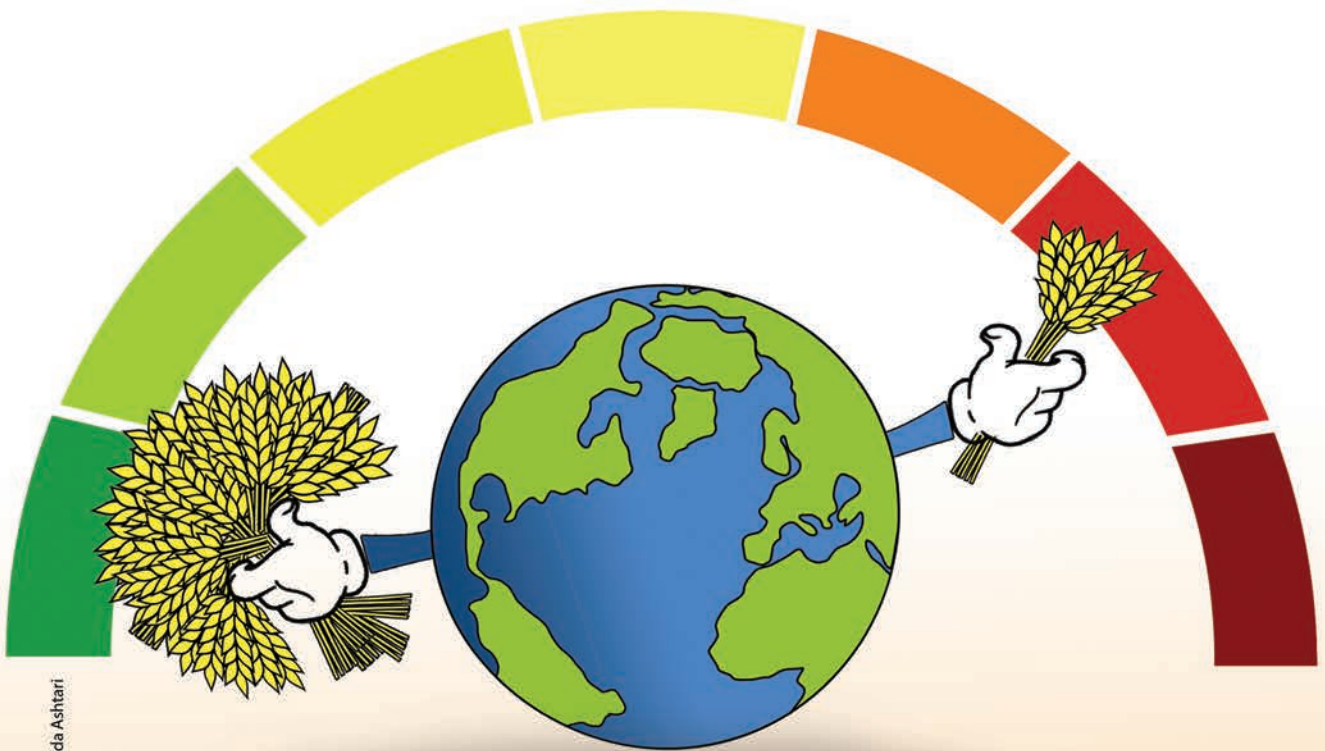


مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

فرصت درج این آگهی بصورت رایگان در اختیار محک قرار گرفته است.

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

مدیران مدیریت زنجیره تامین تنها با جستگ راهبردی به کاهش هزینه های تولید در بنگاه اقتصادی می انجامد

موجودی های کمتر

بهره وری بالاتر

سنگین تر

تحويل کوتاهتر

بود بالاتر

نی بیشتر مشتری

نزه انباشته ها به مقدار ص

و ردگیری رخدادها

هی به مصرف کنندگان

بتهای رقابتی

با تامین کنندگان

مقادیر زیاد و با هزینه

ضع پاسخگویی

سیستمها به صورت ترکیبی

کمتر

لاتر

تر

کوتاهتر

تر

مشتری

سته ها به مقدار صحیح

یری رخدادها

مصرف کنندگان

رقابتی

مین کنندگان

و زیاد و با هزینه کمتر

بخگویی

توانایی اجرای دقیق سیستمها به صورت ترکیبی

موجودی های کمتر

بهره وری بالاتر

وجود موجودی

قابل

افزایش

تع

ت

ایجاد فرصت

ت

توانایی اجرا

موجودی

بهره

چاپک

موعدهای

س

رعایت حقوق

وجود موجودیها و اندا

قابلیت مشاهده

افزایش خدمت د

ایجاد مز

تعامل نزدیکت

ایجاد فرصت برای خرید

ایجاد مز

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 بحری

خیابان احمد قصبیر (بخارست)، خیابان دوازدهم غربی،

پلاک ۲۵، طبقه سوم

تلفن : ۰۲۱)۸۸۵۲۷۰۱۱

SIT@sindbadlogistics.com

شرکت خدمات دریایی



هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot
Maritime Services Co



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea



خدمات کلی:

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

آدرس: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه پارک وی،
کوچه افق، ساختمان افق، پلاک ۶، طبقه ۲ و ۳
تلفن: ۲۶۲۹۰۸۲۴ - ۲۶۲۹۰۸۱۹ - ۲۶۲۹۱۳۳۶
سایت: www.pgpiotco.ir فاکس: ۲۶۲۹۱۳۰۴

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