

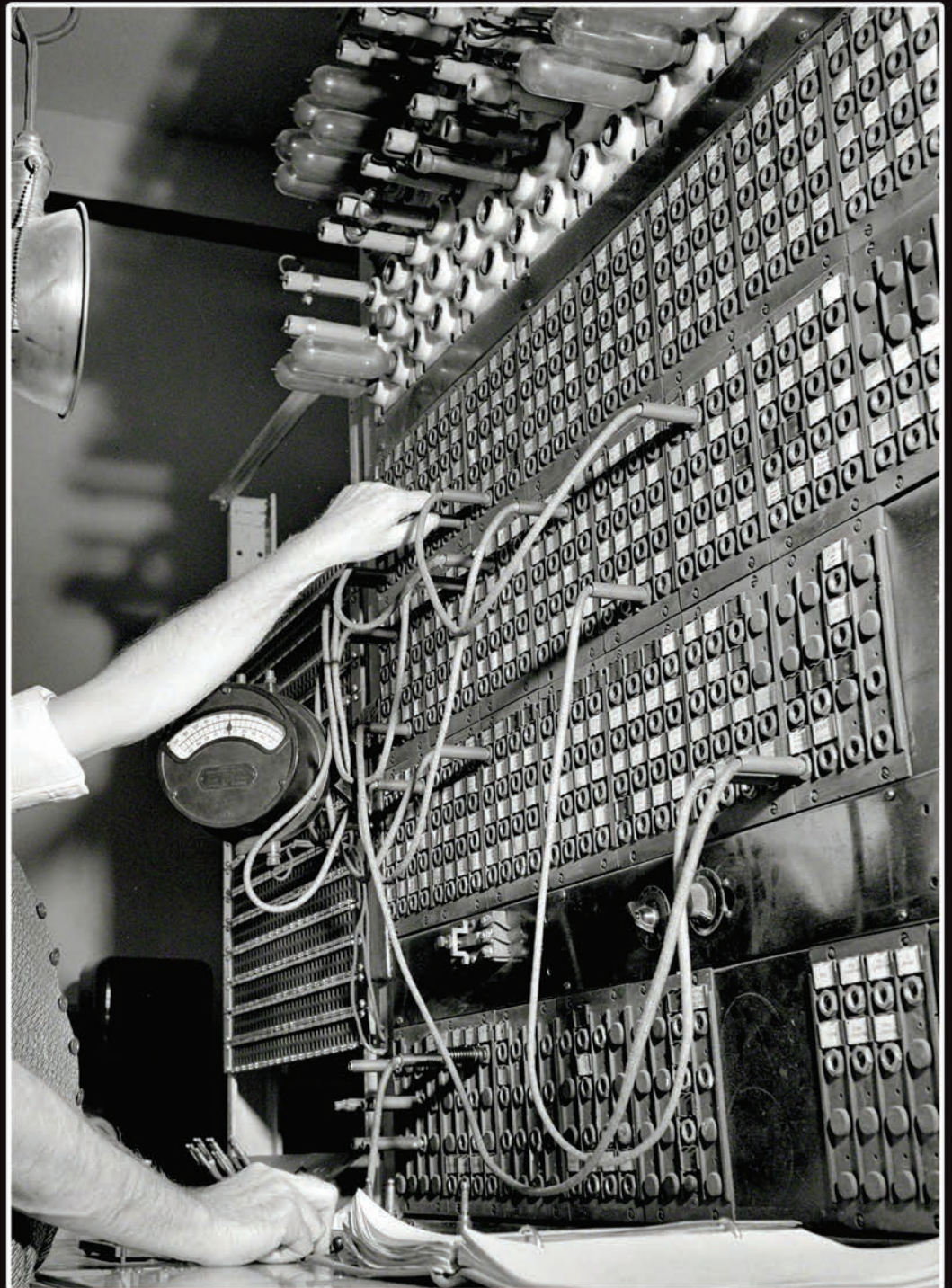
نگارخانه

۱۵۳

۱۸۰۰۰ تومان

ماهانامه اقتصاد ترابری آبان ۱۳۹۶ / ۱۵۶ صفحه

- کنکاش ایرانی
- گمرک، پادگان نیست!
- ... ایرانی نمی‌خواهند
- نوسازی بستر یک فرتوت هشتاد ساله
- دغدغه هست؛ امکانات نیست!
- ریل یک تومانی!
- ترامپ، روزولت نیست
- بوئینگ هم در چین فرود می‌آید



ارتباط

لجسٹیک = صرفہ جویی در زمان و ہزینہ

Logistic = Saving on time & Cost



مطابق مع اشتراک و عمل و نقل بین الممالک

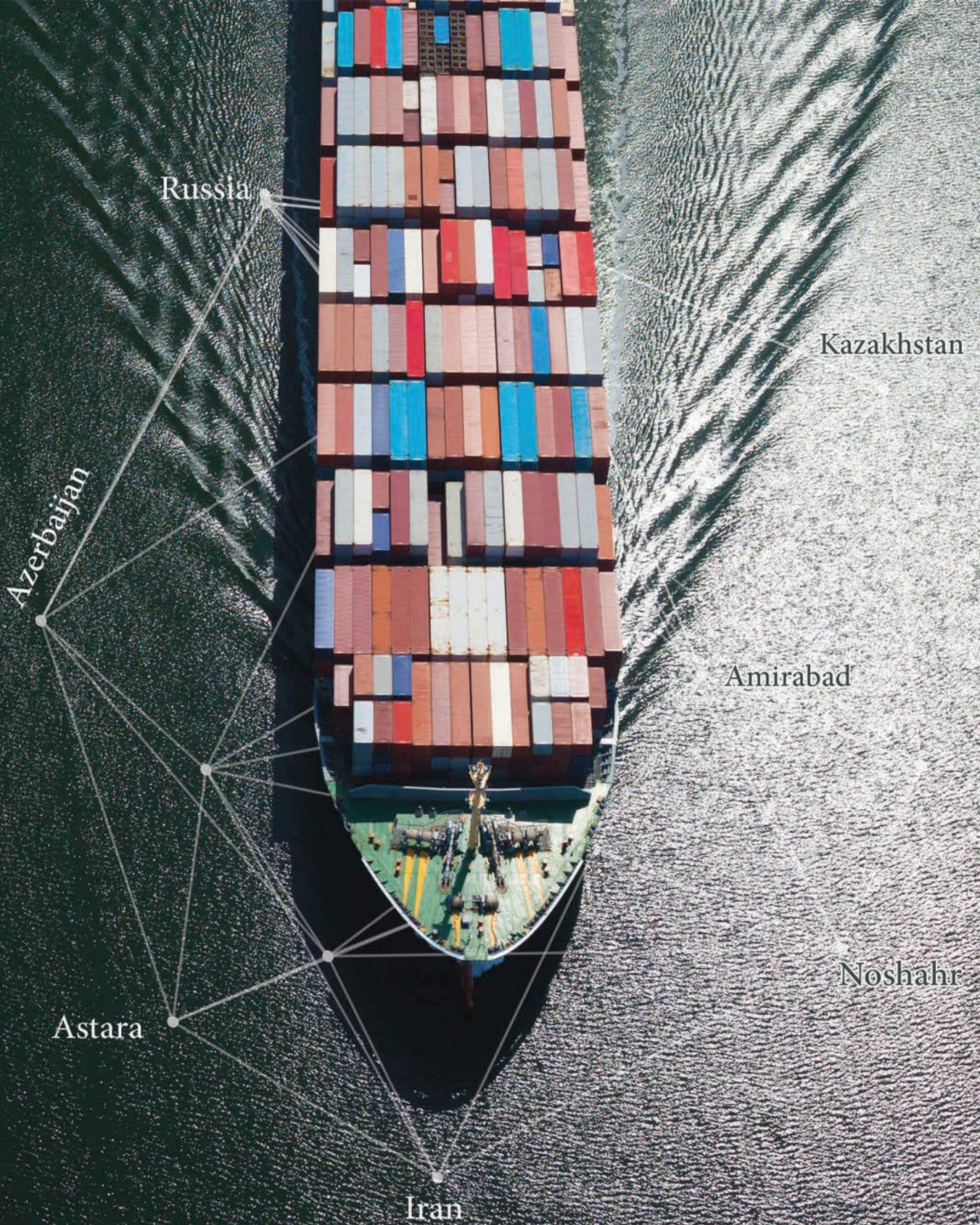
سندباد لوجسٹری

ذیابان المعتمد المصور (بکٹارمنٹ)، ذیابان شوالہ دہم شہر،

پلاک ۲۵، طیفہ میوم

تلفن: (۰۲۱)۸۸۵۲۷-۱۱

SIT@sindbadlogistics.com



“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



مارال تریلر

شرکت مارال صنعت جاوید

تولیدکننده انواع تریلر مطابق با آخرین استانداردهای روز جهان
دارای استانداردهای ۱۷ گانه ملی ایران و شرکتهای بین المللی TÜV AUSTRIA و TÜV SUD اروپا



گروه صنعتی مارال تریلر همچنین با کسب عناوین مهمی توانایی خود را به اثبات رسانده است که به گوشه ای از آن اشاره میگردد:

صادرکننده نمونه صنایع و شهرکهای صنعتی کشور
واحد نمونه تولیدی صنایع ماشین سازی و نیرو محرکه
کنترل کیفی نمونه در سطح کشوری در سال جاری
برگزیده عنوان بزرگان توسعه ملی از سوی مرکز ملی رقابت
واحد نمونه از سوی سازمان کار و امور اجتماعی طی سالیان متمادی
واحد تولیدی نمونه اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی طی چند دوره
واحد کنترل کیفی نمونه منتخب اداره استاندارد طی چند دوره

واحد صنعتی نمونه کشور در سالهای ۸۴، ۸۶، ۸۸، ۸۹، ۹۰، ۹۱ و ۹۲
صادرکننده برگزیده و نمونه در طی چندین سال گذشته
کارآفرین نمونه کشوری طی سالیان متمادی
برگزیده عنوان کارفرمای حامی کارگری چند دوره
واحد خوش حساب بانکی طی سالهای اخیر
دارنده نشان ملی استاندارد برای تمام محصولات تولیدی
دارنده نشان و استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ (سیستم مدیریت از آلمان)



نمایی هوایی از شرکت مارال صنعت جاوید



ارتباط با ما:

@MaralTrailer
@Maral.Trailer
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 / کیلومتر ۱۰ جاده مهاباد
کد پستی: ۵۷۳۱۱-۵۵۴۸۵
۰۴۴-۳۳۳۸۱۸۲۱
۰۴۴-۳۳۳۸۳۸۵۰



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

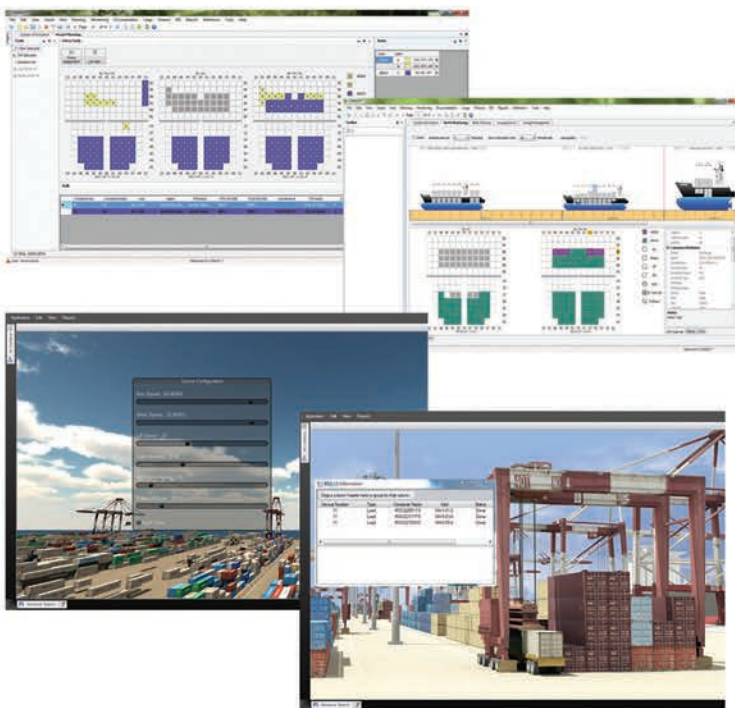
مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

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



سفر کن
لذت ببر
خاطره بساز

بیتا پرواز
Bitaparvaz

www.bitaparvaz.com

سعادت آباد , خیابان سی و هشتم , شماره ۵۵

تلفن : ۴۲۸۸۴۰۰۰





www.bitaparvaz.com

سفر به کانادا

خدمات ویزای کانادا (مولتی پنج ساله) / دعوتنامه رسمی از کانادا
برگزاری تورهای (توریستی، نمایشگاهی، تخصصی، ورزشی)

شرکت خدمات مسافرتی بی تا پرواز دارای مجوز رسمی از میراث فرهنگی و هواپیمایی کشوری با همکاری شرکت کانادایی دارای مجوز سازمان توسعه تجارت ایران در کانادا در زمینه های زیر تحت قوانین گردشگری و بازرگانی کشور ایران و کانادا و بین الملل آماده خدمات رسانی می باشد.

- خدمات ویزای کانادا (مولتی پنج ساله) با دعوتنامه رسمی از کانادا

- برگزاری تورهای توریستی، نمایشگاهی، تخصصی و ورزشی در کانادا

- برگزاری دوره های آموزشی ویژه متخصصین در کانادا (اعزام متخصصین، اساتید، مدرسان جهت آگاهی از آخرین دانش و تکنولوژی)

- برقراری قرار ملاقات با حضور وکلای مجرب، مترجم و وکیل رسمی در تمام جلسات و قراردادهای

- فروش بلیط کلیه پروازهای خارجی و داخلی با نرخ های مصوب
- ارائه مشاوره و برگزار کننده تورهای مسافرتی اعم از گردشگری و ماموریت های اداری
- ارائه پکیج های خاص جهت میهمانان خارجی ورودی به ایران
- برگزار کننده مهیج ترین تورهای داخلی و طبیعت گردی
- انجام کلیه امور سفارتي (گرفتن وقت سفارت و خدمات پیکاپ گذرنامه)
- رزرواسیون هتل های سراسر دنیا - اخذ ویزای ورود به ایران
- صدور بیمه نامه های مسافرتی - ارائه خدمات تشریفات فرودگاهی



۲۷ سال سابقه درخشان در صنعت حمل و نقل بین المللی
سرویس های صادراتی و وارداتی و ترانزیت
سرویس های زمینی، هوایی، دریایی
حمل هر نوع کالایی به صورت Door to Door از ایران به اقصی نقاط جهان و بلعکس
انجام امور گمرکی
زنجیره ای از نمایندگیها در داخل ایران و سایر کشورها
حمل کلیه کالاهای کوچک و بزرگ به صورت Express در مدت کمتر از یک هفته



ملک ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

دارای نمایندگی InXpress در کانادا

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان،

کوی زمانی، پلاک ۶، طبقه ۵، واحد ۷

کدپستی: ۱۳۳۴۴۶۷۳۹۷۳

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲

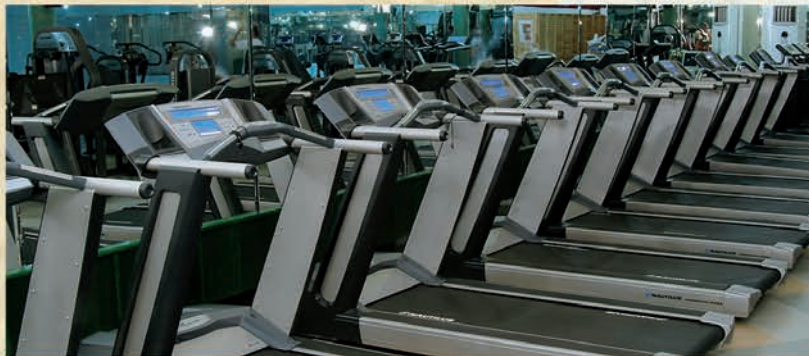
فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

info@malektarabar.com

 [mtco.express](https://www.instagram.com/mtco.express)





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

SIEMENS

Ingenuity for life



شاهرود

مشهد



وقتی قطارها و سیستم های حمل و نقل
شهرها و سرزمین های دور و نزدیک را
به هم متصل می کنند.

و دانشجویی مثل پریسا در تهران
همیشه به خانواده اش در یزد نزدیک
است.

این مفهوم نبوغ برای زندگی ست.

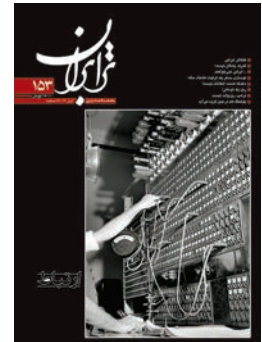
زیمنس سفر کردن به دور و نزدیک را برای همه میسر کرده است؛ سیستم های به روز حمل و نقل و قطارهای پیشرفته ی زیمنس، جابه جایی را به امن ترین و سریع ترین شکل ممکن آرایه می دهند. همچنین سامانه دقیق زمانبندی امکان برنامه ریزی بسته به نیاز مسافران را فراهم می کند و اما این همه ی راه نیست؛ زیمنس با در نظر داشتن تمامی نیازهای حمل و نقل ریلی در حال و آینده، هر روز به دست ایرانی برای ایرانی به ابتکار تازه ای دست خواهد زد. و همه ی این ها برای آن است که دیدارهای بیشتری اتفاق بیفتد؛ دلننگی های کمتری میانمان باشد و اتصال شهرها به ارتباط نزدیک تر خانواده ها، شغل ها و دوستان بدل شود و تک تک لحظات برای دیداری فوق العاده اهمیت یابند. و این مفهوم نبوغ برای زندگی ست.

زنجان

تهران

ساری

siemens.co.ir



◀ **دور دست از نزدیک**

ارتباط

بندری را تصور کنید که نقطه آغازین اتصال کشوری فرضی مثل ناکجآباد خودتان است. از آنجا صادرات می‌کنید، کالا وارد می‌کنید، از همان بندر به سفر می‌روید، با سایر کشورهای جهان حشر و نشر می‌کنید و ... حال تصور کنید مسیرهای ارتباطی زمینی خودتان مثل جاده و ریل را تا پانصد متری آن بندر امتداد داده‌اید و حالا دودل هستید بقیه راه را هم تا قلب بندرتان ایجاد کنید یا نه...

◀ **گزارش اصلی**

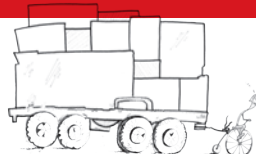
کنکاش ایرانی



وزیر راه و شهرسازی در مراسم روز جهانی دریانوردی با طرح این سوال که اکنون چقدر ریل به سازمان درونی بندر نفوذ کرده است، از هیات عامل جدید سازمان بندر خواست که در اولین فرصت معاونت ریلی را در درون سازمان بندر تشکیل دهند و مرکز کنترل ریلی سازمان بندر در داد و ستد و همکاری با مرکز ریلی راه‌آهن باشد. برای پیگیری الزامات و چالش‌های رویکرد «ریل-بندر» در نظام حمل و نقل کشور؛ با کارشناسان این حوزه گفت‌وگو کردیم.

◀ **ترابری بین‌المللی**

ول معطل!



از دکتر دیوید کلاوس، استاد دانشگاه میشیگان که از مدیران طراح برنامه ترانسپس شدن کشور شبلی برای بولیوی بوده است خواستیم با بررسی شرایط ایران نظرش را در مورد ترانسپس شدن ایران بگویید. او می‌گوید کشورهای بسیار کوچکتر از شما مانند قطر و امارات اکنون مگاپورت‌های خود را طراحی کرده‌اند و در حال توسعه آن هستند، در حالی که شما فقط به یک شانس که ترانزیتی بودن کشورتان است، آن هم با شرکت‌های خصوصی که اصلا در اندازه‌های شرکت‌های قدرتمند هم نیستند دل بسته‌اید!

گمرک، پادگان نیست!

چند ماهی است که بحث استقرار نیروی نظامی در گمرکات کشور مطرح شده است. بحثی که موافقان و مخالفان زیادی دارد. سردار اسکندر مومنی، جانشین فرمانده نیروی نظامی اعلام کرده کشف کالای قاچاق هدف نیروی نظامی نیست بلکه هدف اصلی پیشگیری و جلوگیری از ورود کالای قاچاق است. گرچه شرح وظایف پلیس در گمرک هنوز به درستی مشخص نشده، اما با جمعی از کارشناسان صحبت کردیم تا ارزیابی آنها را درباره عواقب حضور پلیس در گمرکات جویا شویم.

◀ **ترابری دریایی**

... ایرانی نمی‌خواهند



آخرین شماره نشریه اتحادیه مالکان کشتی خیر از شکایت دریانوردان بی‌کار به نهادهای قضایی و جانبداری سازمان متولی دریا از آنان داده و دیدگاه‌های مدیرعامل جدید سازمان بندر را منعکس کرده که از مکانیزم‌های تنبیهی برای شناورهای که از دریانوردان غیرایرانی استفاده کنند گفته است. با علی شریفی، دبیر اتحادیه مالکان کشتی، گفت‌وگویی داشتیم تا از وی بپرسیم چرا مالکان کشتی تمایلی به استفاده از دریانورد ایرانی ندارند.

... مجوز خروج نمی‌دهیم

طبق گفته‌های دبیر اتحادیه مالکان کشتی، عمده مشکلاتی که مالکان در به‌کارگیری دریانوردان ایرانی دارند، به عملکرد سازمان بندر و دریانوردی در زمینه نحوه آموزش و نظارت بر عملکرد دریانوردان مربوط می‌شود. برای پیگیری بحث، با مدیرکل امور دریایی سازمان بندر گفت‌وگویی داشتیم تا از اقدامات این سازمان بندر آگاه شویم. او در خصوص ارتقای کیفیت آموزش دریانوردان، تاکید کرد: به زودی محدودیت‌های سختگیرانه‌تری روی شناورهای ایرانی اجرا خواهد شد.

نوسازی بستر یک فرتوت هشتاد ساله

به دنبال انتشار گفت‌وگویی با مدیر طرح تحول سازمانی راه‌آهن درباره تاسیس هلدینگ کمپانی دولتی توسط راه‌آهن با عنوان «زنگ خطری برای بخش خصوصی» مشاور انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی در مطلب حاضر به تشریح الگویی برای تغییر ساختار پرداخته است که می‌گوید با بررسی تجربیات کشورهای دیگر و به طور خاص انگلیس و آمریکا در حوزه ساختار کلان ریلی کشورهای مختلف ارائه شده است.

انحراف از ریل



راه‌آهن ناحیه فارس یا به عبارتی شیراز- اصفهان با هدف امکان جابه‌جایی ۴ میلیون مسافر و ۵ میلیون تن بار در سال، امکان برقراری ارتباط ریلی استان با شبکه ریلی کشور راه‌اندازی و اجرایی شده است، اما با توجه به تاریخچه مطالعات صورت گرفته و همچنین عملکرد این مسیر از سال ۹۱ تاکنون، مشخص می‌شود که طرح در کلیه ابعاد زمانی، اجرایی، پولی و اهداف با انحراف فوق‌العاده زیاد ب صورت پذیرفته است.



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

- صاحب امتیاز: شرکت ایرسوتر
- مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج‌نیا
- مدیر عامل: عامر آران
- تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران
- گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، آنوش رحام، محمد ساطعی، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری، حوران‌دخت عمادزاده
- گزارشگران: بهار بوذری، سپیده کریمی، ابراهیم زارع، بابک وفایی، مسعود زارع، علی محسنی، پویا مهرابی
- آئلیه: محمد صادق بهشتی
- بازرگانی: شهریار اردلان
- مدیر امور مالی: مریم حسین‌زاده
- امور مالی: نفیسه دلیلی واحد
- ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی
- انفورماتیک: سید حسین حسینی
- مسئول روابط عمومی: راحله فتوحی
- امور اداری: جعفر علیمحمدی، محمدمهدی پاشا
- چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

تجربه ترکی



سال ۱۹۲۷ ترکیه تصمیم گرفت راهاندازی و بهره‌برداری از هفت بندر بزرگ خود را به راه‌آهن ملی ترکیه واگذار کند و پس از اتمام آنها، این بندر جزء مایملک راه‌آهن ملی شناخته شود. این سیاست تا آنجا موفق بوده که اکنون بندر ریل پایه ترکیه ۳۰ درصد از فعالیت‌های بندری ترکیه را بر عهده دارند. نگاهی داریم به نحوه اداره بندر ریل پایه در ترکیه به عنوان یکی از نمونه‌های موفق.

مدل آمریکایی



سیستم‌های حمل چندوجهی به طور چشمگیری در حال تکامل است و در این میان قطارهای مدرن پیوندی ضروری در حمل چندوجهی و انتقال بارها به مقصد محسوب می‌شوند و هر قطار دو طبقه که از بندر خارج می‌شود صدها کانتینری را به مقصد می‌رساند. بندر برای ارائه قابلیت استفاده از قطارهای دو طبقه کانتینربر باید خدمات حمل و نقل چندوجهی را به بهترین شیوه ارائه کند و بندر لس‌آنجلس یک نمونه از چنین بنداری است.

نقشه اروپایی

تعداد کمی از بندر و پایانه‌ها شانس استفاده از خدمات یکپارچه راه‌آهن را دارند. بسیاری از مقامات بندری از تلاش برای یکپارچگی عملیات دریایی و ریلی خودداری می‌کنند، زیرا آن را به عنوان بخشی از وظیفه مدیریتی خود نمی‌بینند. زمانی که پایگاه اینترنتی «پورت استراتژی» از مدیران بندر گوتمبرگ در سوئد خواست نحوه هماهنگی مسوولان پایانه‌های عملیاتی خود با فعالیت‌های خدمات‌دهندگان راه‌آهن را توضیح دهند آنها قادر به انجام این کار نبوده و ...

ترابری جاده‌ای



یک کانال جدید حمل ... تکنولوژی تنها اینترنت و یا یک ابزار الکترونیکی نیست، تکنولوژی روش انجام کار است. تکنولوژی نقش‌ها را عوض می‌کند ...

ماه گذشته سازمان راهداری در شرایطی ضوابط فعالیت بازارگاه‌های اینترنتی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا را ابلاغ کرد که مدتی است برخی شرکت‌های دانش‌بنیان، اقدام به ساخت اپلیکیشن‌هایی برای جابه‌جایی کالاها در فواصل بین‌شهری کرده‌اند. آنها معتقدند با استفاده از فناوری اطلاعات، پردازش داده، ابر داده ... در حال حرکت به سمت کارآمدی بیشتر در صنعت هستند.

در اسارت

خانواده‌های اتباع ایرانی زندانی در ترکمنستان ماه گذشته، برای چندمین بار، تجمع اعتراض‌آمیز برگزار کردند (این بار در مقابل مقر نمایندگی سازمان ملل در تهران) تا اوضاع نامناسب این زندانیان را به دستگاه دیپلماسی ایران یادآوری کنند. اوضاع بد زندان‌های ترکمنستان موضوعی است که سال‌هاست به معضلی پیچیده برای خانواده‌های آنان تبدیل شده است. خانواده‌های رانندگان ایرانی زندانی در ترکمنستان، در پیگیری وضع بستگان خود، همواره نسبت به اتهامات وارد، احکام صادره، وضع نامناسب زندان‌های این کشور معترض بوده‌اند. با نماینده آنها گفتگو کرده‌ایم.

تحولات بورس



ادامه خصوصی‌سازی‌های پر حاشیه؛ این قسمت: حفارس! خصوصی‌سازی در کشور ما بیش از یک دهه است محملی قانونی‌تر و به ظاهر روان‌تر پیدا کرده، اما پر حاشیه‌تر نیز شده و مجموع نظر کارشناسان از موفقیت روند آن حکایت ندارد. صنعت حمل و نقل نیز پس از ابلاغ سیاست‌های تازه اصل ۴۴ قانون اساسی شاهد تغییر مالکیت شرکت‌هایی در تمامی زمینه‌های خود بوده است. در بخش جاده‌ای اما شرکت «حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس» از سال ۸۸ در مسیر خصوصی‌سازی قرار گرفت و پس از هشت سال اکنون در جایگاه یک شرکت به شدت زیان‌ده و با خصوصی‌سازی ناموفق قرار گرفته است.

محیط زیست



دغدغه هست؛ امکانات نیست!

تغییر اقلیم دریاها، سفید شدن مرجان‌ها، نابودی جنگل‌های حرا و مرگ گونه‌های در معرض خطر همه و همه جزوی از پدیده‌های روزافزونی است که زیست‌بوم دریایی کشور را تهدید می‌کند. مدیرکل زیست‌بوم دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست، در گفت‌وگو با تریبران از عوامل مؤثر بر تشدید این پدیده‌ها می‌گوید. او ضمن تأکید بر کمبود شدید بودجه خواستار توجه بیش‌ازپیش مسئولان نسبت به سرمایه‌های عظیم دریایی کشور است.

ترابری هوایی



بوئینگ هم در چین فرود می‌آید

علی‌رغم آن که روند رشد اقتصادی چین در سال‌های اخیر کندتر شده، اما همچنان جهان در توسعه آینده، سهم به‌سزایی برای این کشور قائل است...چینی‌ها به زیرساخت‌های بیشتری در ارتباطات و حمل و نقل نیاز خواهند داشت. آنها با سرعتی خیره‌کننده در دهه‌های اخیر در این بخش‌ها رشد کرده‌اند و با افزایش ثروت داخلی خود به رشد و رفاهی بیشتر نیز می‌اندیشند. سفرهای کاری، تجاری و تفریحی شهروندان چینی در آینده افزایشی میلیاردی خواهد یافت و نیاز به مسافرت با هواپیما رشدی خیره‌کننده پیدا خواهد کرد.

ترابری ریلی

ریل یک تومنی!

به تازگی راه‌آهن ایران، سازوکار جدیدی برای دریافت هزینه تعمیرات جاری واگن‌های باری عبوری بخش خصوصی بر مبنای تن-کیلومتر بار جابه‌جاشده، اعلام کرده است. براساس این مصوبه، باید برای هزینه تعمیرات جاری واگن‌های باری بخش خصوصی، به ازای هر تن-کیلومتر ۱۰ ریال به حساب شرکت راه‌آهن واریز شود. نظرات دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و معاون امور ناوگان راه‌آهن را در خصوص مصوبه جدید می‌خوانید.

صنعت خودرو



بازی پیچیده

در اواسط تابستان، سرانجام پس از کش‌وقوس فراوان، مدیرانی از رنو، ایدرو و یک شرکت خصوصی در کنار یکدیگر نشستند و قرارداد تاسیس جوینت‌ونچر رنو با شرکت ایرانی را امضا کردند. در ابتدا قرار بود این مراسم پیش از پایان عمر دولت یازدهم برگزار شود، اما در نهایت، دو روز پیش از تحلیف رییس‌جمهور دولت دوازدهم برگزار شد. در این نوشتار قصد داریم به بخشی از موارد پنهان این قرارداد بپردازیم.

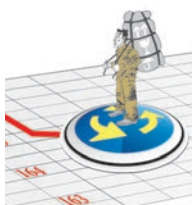
اقتصاد کلان

ترامپ روزولت نیست

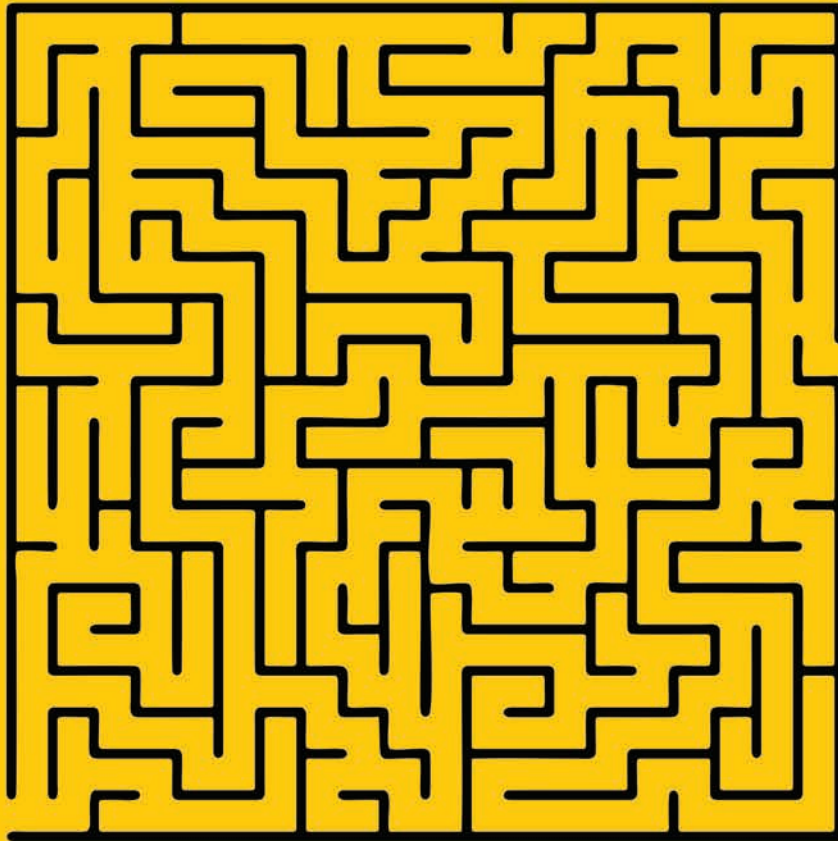
اوضاع در ماه‌های اول ریاست‌جمهوری بر وفق مراد ترامپ پیش رفته است و هنوز پیشرفت خارق‌العاده‌ای در وعده‌های او مشاهده نشده؛ برنامه سرمایه‌گذاری او اما برای بسیاری، تداعی روزهای دوران «رکود بزرگ» است. این روزها هشتاد و هشتمین سالگرد این رکود است. برنامه‌های روزولت، بی‌شباهت به برخی وعده‌های ترامپ نیست اما او شانس چندانی دارد تا در قد و قامت روزولت ظهور کند!

نماگر اقتصادی

در جا؛ رو به عقب



گزارش سهولت انجام کسب و کار بانک جهانی سال ۲۰۱۸ میلادی حاکی از بهبود ۰/۲۶ درصد امتیازی ایران بوده، اما به رغم افزایش امتیاز در گزارش جدید، رتبه ایران چهار پله سقوط کرده؛ رتبه‌ای که نازل‌ترین رتبه ایران در سه سال اخیر به شمار می‌رود. در شاخص تجارت فرامرزی نیز ایران رتبه ۱۵ منطقه و ۱۶۶ جهان را به خود اختصاص داده و با اینکه امتیاز ایران نسبت به گزارش سال گذشته در عدد ۴۶/۱۱ ثابت مانده، اما رتبه ایران از ۱۷۰ به ۱۶۶ رسیده است.



جی‌تی‌تایر

اگه به دنبال یک تایر باکیفیتی



www.giti-tires.ir

 [giti.primewell](https://www.instagram.com/giti.primewell)

ارتباط

بندری را تصور کنید که نقطه آغازین اتصال کشوری فرضی مثل ناکجاآباد خودتان است. از آنجا صادرات می‌کنید، کالا وارد می‌کنید، از همان بندر به سفر می‌روید، با سایر کشورهای جهان حشرونشر می‌کنید و ... حال تصور کنید مسیرهای ارتباطی زمینی خودتان مثل جاده و ریل را تا پانصد متری آن بندر امتداد داده‌اید و حالا دودل هستید بقیه راه را هم تا قلب بندرتان ایجاد کنید یا نه. مبادا فکر کنید این تصویر کاملا تخیلی و غیرواقعی است. همین بغل گوش تاریخمان نمونه‌اش را داریم. آخرین تکه خط آهن شمال را رضاشاه تکمیل نکرد، چون نمی‌خواست (یا شاید دیگران نمی‌خواستند) برای روس‌هایی که ممکن است تهاجم کنند زیربنای تدارکاتی فراهم باشد و بتوانند ادوات نظامی‌شان را با راه‌آهن به قلب ایران برسانند.

از این نمونه‌ها فراوان است. بندری داریم در همین ناکجاآباد به نام گفتگوی مستقیم که ریل سیاست خارجی‌مان را به سمت آن درست تا واهه‌ای در دل بیابان ادامه داده‌ایم. هم صادرات و هم وارداتمان به آن وابسته است و حتی صراف‌هایمان (بانک‌ها به جای خود) برای انجام عملیات باستانی صراف‌ی باید از این بندر بگذرند. همه عقلا در درک کار ما درمانده‌اند؛ چون از واهه بیابانی که از بندر خودی چندان دور نیست، مخفیانه همه چیز را به واهه بیابانی دیگر در دوردست به نام مسقط منتقل و در آنجا مبادله می‌کنیم. یک خط ارتباطی باستانی از دل بیابان به دل بیابانی دیگر. کالاها را از واهه دیگری به نام دویی می‌بریم و می‌آوریم و حرف‌ها را از همان واهه اول. دولادولا شترسواری می‌کنیم، چون عقل ما اجازه نمی‌دهد آن چند کیلومتر باقی‌مانده را هم تا قلب نقطه اتصال ریل گذاری می‌کنیم. برخی می‌گویند دل‌ها با این کار مخالفند، والله اعلم

بزرگانی که چند سال پیش و پس از سال‌ها چپاندن پاهایشان در یک کفش بالاخره رضایت دادند یک پا را هم در آن سوی خلیج فارس در مسقط (پایتخت عمان) یواشکی در کفش دیگری کنند و شرایط گفتگوی مستقیم و خلق برجرام را فراهم سازند، دوباره برای یک دور تازه از چیدن محصول تحریم آماده می‌شوند. تابوی حرف زدن با آمریکایی‌ها که هم مخفیانه و هم آشکارش در این چند سال به صورتی قهرمانانه و ابراهیم‌گونه شکسته شده بود، دوباره دارد به سبک چینی‌بندزن‌ها سرهم‌بندی می‌شود و مثل «لات» و «عزی»، احترام سابق را می‌یابد. دیوانه‌ای در ایالات متحده و رندانی در اینجا اصرار دارند آن چند کیلومتر ناقابل ریل هیچگاه تا قلب بندر ادامه نیابد.

اتحاد رندان و چینیان و حتی هندی‌ها (که آنها هم به پستان گاو معروف چسبیده‌اند و به‌قول ماهاتیر محمد ما را به خاطر گلاویز شدن با شاخ او تشویق می‌کنند!) از این معطلی‌ها زیاد به بار آورده‌اند. درست مانند بزرگراه تهران-شمال یا توسعه بندر چابهار یا تکه اول راه‌آهن کریدور شمال-جنوب معطل امضای آخر هستیم که گویا هیچوقت انجام نمی‌شود. در آن سو، در جایی که حتی اعضای دولت ترامپ با سیاست لگدپراکنی او علنا مخالفند مشکل چندان زیاد نیست (نمونه‌اش راضی کردن ترامپ به درخواست ملاقات پس از عربده‌های سخترانی در مجمع عمومی است) گرفتاری در این طرف است که به مرگ می‌گیرد و بعد به تب و لرز خط غیرمستقیم مسقط راضی می‌شود. واضح است رندان ایرانی از این اوضاع سود می‌برند. درباره بهره‌ای که از این وضع می‌برند قبلا خیلی حرف زده‌ایم. حالا فقط می‌توانیم منتظر دور دیگری از ناکامی‌ها و گرفتاری‌های تجاری خودمان باشیم.



توسعه خطوط ریلی به عمق بندر؛ تا کجا و چگونه؟

کنکاش ایرانی

از هر چیزی کم داشته باشیم، از میل به ایجاد سازمان و موسسه و شرکت و ... کم نداریم. هزینه‌اش هم که مهم نیست، معمولاً یک توجیه تئوریک هم کفایت می‌کند. عباس آخوندی در مراسم روز جهانی دریانوردی در جمع نمایندگان مجلس، دریانوردان و مسئولان سازمان بندر و دریانوردی با طرح این سوال که اکنون چقدر ریل به سازمان درونی بندر نفوذ کرده است، از هیات عامل جدید سازمان بندر و دریانوردی خواست که در اولین فرصت معاونت ریلی را در درون سازمان بندر تشکیل دهند و مرکز کنترل ریلی سازمان بندر در داد و ستد و همکاری با مرکز ریلی راه‌آهن باشد. برای پیگیری الزامات و چالش‌های رویکرد «ریل-بندر» در نظام حمل و نقل کشور و ارتقای سهم راه‌آهن در بندر و حمل کالاهای دریایی از حدود ۱۴ درصد فعلی به ۴۵ درصدی که توسط وزیر هدف‌گذاری شده و همچنین نقشی که ایجاد یک معاونت ریلی در سازمان بندر می‌تواند در این خصوص ایفا کند؛ با کارشناسان صاحب‌نظر در این حوزه گفت‌وگو کردیم.

در بخش کانتینری ندارد و عمدتاً صاحبان کالا در بخش خصوصی ترجیح می‌دهند که از شبکه ریلی کشور استفاده نکنند، مگر این که مجبور شوند. این موضوع فقط به وصل نبودن بندر به شبکه ریلی مربوط نیست، بلکه به این دلیل است که بهره‌وری و سرعت عملکرد راه‌آهن در سطح مطلوبی قرار ندارد و هنوز رویکردهای دولتی و بخشنامه‌ای مانع از شتاب لازم در این حوزه است. در بخش خصوصی نیز طبیعتاً این قبیل رویکردها قابل پذیرش نیست و به همین دلیل ارتباط لازم بین عرضه و تقاضا شکل نگرفته است.»

همایون اسدی، کارشناس ارشد لجستیک و حمل و نقل نیز در خصوص تجهیز بندر به حمل و نقل ریلی، می‌گوید: «من با نظر دکتر آخوندی در مورد اینکه بندر ما ریل پایه نیستند، موافقم. اکنون در بزرگ‌ترین بندر کشور که مجتمع بندری شهیدرجایی است، تنها ۲-۳ اسکله و ۲-۳ ترمینال آن که در فراساحل بندر توسط بخش خصوصی ساخته شده‌اند، به ریل متصل هستند و مابقی آنها اتصال به ریل ندارند.»

علیرضا چشم‌جهان، عضو سابق هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در خصوص ضرورت اتصال بندر به شبکه ریلی و تأثیرات آن بر افزایش سهم راه‌آهن از جابه‌جایی کالا و کانتینر در ایران به تریبران می‌گوید: «سال‌های سال است که اتصال ریلی به بندر اصلی کشور وجود دارد؛ زیرا هم بندر امام خمینی (ره) از سال‌های ابتدایی تاسیس و احداث راه‌آهن در ایران، یعنی حدوداً از صد سال قبل به شبکه ریلی کشور متصل بوده و هم بندر شهیدرجایی در سطح تمامی باراندازها و همچنین محوطه‌های پسکرانه به راه‌آهن متصل است و در حوزه کانتینری هم دو پایانه ریلی متمرکز برای این کار ایجاد شده‌اند که در قالب شش خط با تجهیزات تخصصی آماده به کار هستند.»

وی با بیان اینکه معمولاً مدیران و مسئولان علاقه دارند تا در ارائه اعداد و ارقام گشاده‌دستی کرده و آمار عملکرد و ظرفیت‌های آتی را بزرگتر از آنچه هستند اعلام کنند، تصریح می‌کند: «واقعیت این است که اکنون راه‌آهن جایگاه قابل توجهی در جابه‌جایی محمولات تجاری کشور به خصوص



■ **علیرضا چشم‌جهان: نباید فکر کنیم چون خطوط ریل به یک نقطه خاص در یک بندر وصل نیست، سهم راه‌آهن اندک است و رشد نکرده...!** سهم پایین راه‌آهن در حمل بار، به دلیل بهره‌وری و سرعت عملکرد راه‌آهن در سطح مطلوبی قرار ندارد و هنوز رویکردهای دولتی و بخشنامه‌ای مانع از شتاب لازم در این حوزه است

■ **عباس قربانعلی‌بیک: یک گزینه این است که مدیریت تعدادی از بنادر را که دارای بارهای ریل‌بند هستند به راه‌آهن بدهند؛ در این شرایط، سازمان عوض نمی‌شود، فقط مدیرعامل راه‌آهن تعیین می‌کند؛** کما این که در آفریقای جنوبی چند بندر به طور کل در اختیار راه‌آهن هستند، در کشورهای دیگر هم این روش وجود دارد

وی ادامه می‌دهد: «اگر اساس حمل و نقل را کانتینری، یعنی حمل و نقل بین وجهی در نظر بگیریم، در خصوص این نوع حمل و نقل گفته می‌شود که ابتدا یک تحول و بعد سه انقلاب رخ داده است. انقلاب دوم در حمل و نقل بین وجهی، انقلاب کشتی به خشکی است که در واقع حمل بار از کشتی کانتینر به روی خاک باید توسط راه‌آهن انجام شود و در اغلب کشورها هم به همین صورت است، تا بتوان ضمن کم کردن تراکم بندر، به نکات زیست‌بوم توجه بیشتری داشت و به آن آسیب کمتری رساند، همچنین در مصرف انرژی صرفه‌جویی کرد و کارایی‌ها را افزایش داد.»

عباس قربانعلی‌بیک، مدیرعامل شرکت آذرخش ریل آریا نیز ایجاد معاونت ریلی در بنادر را راه‌حل بسیار خوبی عنوان می‌کند: «البته باید راهکارهای مختلف را در این مورد بررسی کنیم. یک گزینه این که مدیریت تعدادی از بنادر به‌ویژه بندری که بار فله، کانتینری و بارهایی دارند که بیشتر با حمل و نقل ریلی سنخیت دارد را به راه‌آهن بدهند؛ در این شرایط، سازمان عوض نمی‌شود، فقط مدیرعامل راه‌آهن تعیین می‌کند؛ نه این که سازمان بنادر هیچ دخالتی نکند ولی مدیریت توسط راه‌آهن انجام می‌شود، کما این که در آفریقای جنوبی چند بندر به طور کل در اختیار راه‌آهن هستند، در کشورهای دیگر هم این روش وجود دارد.»

او تأکید می‌کند: «این معاونت باید به جد پاسخگویی افزایش یا کاهش سهم ریل در جابه‌جایی بار باشد؛ وگرنه فقط بخشی از یک چارت سازمانی خواهد بود مانند بقیه معاونت‌ها.»

قربانعلی‌بیک درباره اهمیت اتصال بنادر به ریل تأکید می‌کند: «موضوع حمل بار از طریق ریل، خصوصاً در کشور ما که عمدتاً حمل و نقل بار از طریق بنادر جنوبی انجام می‌شود و فاصله این بنادر با مراکز ثقل جمعیتی حدود ۱۰۰۰ کیلومتر است، ایجاب می‌کند که یک سیستم پشتیبان بسیار خوب برای انتقال بار از بنادر به مراکز ثقل جمعیتی مانند تهران داشته باشیم. شاید در کشورهای اروپایی این مسئله چندان ضروری نباشد؛ چون اکثر مناطق ثقل جمعیتی آنها نزدیک بندر است، اما در شهرهایی که با بنادر فاصله دارند، باز این مسئله ضرورت پیدا می‌کند.»

وی با بیان این که اکنون ظرفیت جابه‌جایی

بار غیرنفتی در بندر شهیدرجایی به ۴۰ میلیون تن نزدیک شده است، خاطر نشان می‌کند: «برای یک چنین بندری الزامی است که پشتوانه ریلی وجود داشته باشد؛ در غیر این صورت جاده‌های ما به قتل‌گاه مبدل می‌شوند که البته اکنون هم این اتفاق افتاده است.»

مزایای استفاده از ریل در بنادر

اسدی فواید استفاده از حمل ریلی در بنادر را چنین تشریح می‌کند: «در واقع سه عامل برد در استفاده از حمل و نقل ریلی وجود دارد. برد اول مربوط به خود دولت است. در واقع نرخ سوخت دیزل در ایران بسیار پایین‌تر از هزینه تمام شده آن و بسیار پایین‌تر از کشورهای همسایه ما است، اما در عین حال شدت مصرف سوخت دیزل در حمل و نقل ریلی نسبت به جاده یک ششم است. دولت ایران برخلاف تمام کشورهای دنیا که از فروش سوخت‌های فسیلی مالیات غیرمستقیم اخذ می‌کنند؛ مبلغی را نیز از جیب خود می‌پردازد؛ یعنی از این طریق زیان می‌کند. بنابراین عامل برنده اول، خود دولت است.»

او عامل برنده دوم را در این مقوله مشتریان یعنی صاحبان کالا عنوان می‌کند: «از این طریق مشتریان می‌توانند به صورت امن‌تری کالای خود را دریافت کنند. البته ممکن است با ۲-۳ روز تأخیر کالای خود را دریافت کنند، اما امن به مقصد می‌رسد و در طول مسیر مشکلی پیش نمی‌آید.»

این کارشناس لجستیک، عامل برنده سوم در استفاده از حمل ریلی را زیست‌بوم ایران برشمرده و می‌گوید: «ما معمولاً صحبت از توسعه پایدار می‌کنیم و یکی از اساسی‌ترین عوامل توسعه پایدار، آسیب نرساندن به زیست‌بوم و انباشته نکردن هزینه‌هایی است که نسل‌های بعدی باید بپردازند. بنابراین دکتر آخوندی درست می‌گویند، بنادر ما باید ریل‌پایه باشند و ریل باید به اکثر اسکله‌ها متصل باشد و بتوان بار را مستقیماً از کشتی به قطار پیاده کرد.»

آیا بنادر خشک باید در کنار بنادر ایجاد شوند؟

اسدی فلسفه بنادر خشک را چنین تشریح می‌کند: «همه بنادر در تمام دنیا از نظر موقعیت مکانی و در اختیار گرفتن زمین‌های اطراف مشکل دارند؛ بنابراین مفهوم بنادر خشک

■ همایون اسدی: همانطور که ما بین بخش دولتی و خصوصی خط‌کشی کرده و همیشه این دو را کاملاً از هم جدا می‌کنیم، همانطور که بین صنعت و کشاورزی از یک سو و بخش ترابری و لجستیک از سوی دیگر خط‌کشی کرده و آنها را مقابل یکدیگر قرار می‌دهیم در بنادر نیز یک تفکر جزیره‌ای داریم. دوستان در راه‌آهن و سازمان بنادر هماهنگی لازم را با یکدیگر ندارند

■ ...تنها آوردن ریل کفایت نمی‌کند؛ باید یک نقشه مهندسی وجود داشته باشد تا بتوان چند واگن را همزمان با وسایل مکانیکی بارگیری یا تخلیه کرد بنابراین باید پلتفرم مهندسی شده و علمی تخلیه و بارگیری تدوین شود. این روش اکنون در ۲-۳ ترمینال وجود دارد ولی بقیه بنادر از این شرایط محروم هستند

باعث اتلاف وقت و هزینه بسیار برای رساندن واگن‌های حامل کالا و کانتینر به گمرکات داخلی می‌شود. شکل‌گیری پایانه آپرین و پیاده‌سازی نظام بارنامه سراسری با درک متقابل و همکاری گمرک می‌تواند یک شاخص بسیار بزرگ برای ارزیابی توفیق آقای وزیر در تحول سیستم حمل‌ونقل ریلی محسوب شود.»

پیش‌نیازها کدامند؟

چشم‌جهان در خصوص شرایط بندر شهیدرجایی از لحاظ اتصال به شبکه ریلی اظهار می‌کند: «بندر شهیدرجایی با سرعت مناسبی به شبکه ریلی متصل شده است و فقط برخی پایانه‌های اختصاصی در پس کرانه بندر مذکور به شبکه ریلی متصل نیستند که به این منظور نیز باید تعامل مشترکی بین راه‌آهن، سازمان بنادر و همچنین شرکت‌هایی که در آنجا پایانه‌های اختصاصی دارند ایجاد شود تا راه‌آهن امکان ورود و خروج به این پایانه‌های اختصاصی را هم پیدا کند.»

این کارشناس با سابقه در حوزه بندری و لجستیک، افزایش نقش راه‌آهن در حمل‌کالا و کانتینر در کشور را در گرو تعامل نزدیک نرم‌افزاری بیشتر بین راه‌آهن، بنادر، صاحبان کالا و سازمان‌های متعامل به ویژه گمرک دانسته و می‌گوید: «نباید به این مسئله تک‌بعدی نگاه شود و بگوییم چون خطوط ریل به یک نقطه خاص در یک بندر وصل نیست، پس سهم راه‌آهن به همین دلیل اندک است و رشد نکرده!» در این بخش مجموعه‌ای از عوامل دخیل هستند. به عبارت دیگر، باید فعالیت مشترک راه‌آهن، بنادر، صاحبان کالا و سازمان‌های تأثیرگذار در قالب زنجیره تامین مورد تحلیل قرار گیرد که در این صورت راه‌گشا خواهد بود.»

همایون اسدی با اشاره به نیاز بنادر به ایجاد خطوط فرعی ریل در ترمینال‌های خصوصی تشریح می‌کند: «یکی از الزامات بنادر این است که خطوط فرعی ریل در همه جا ساخته شود. در مورد بعضی کالاهای خاص مانند فله مایع، شاهد بودیم کسانی که دارای تاسیسات مخازن نفتی و روغن نباتی در بنادر بودند، زمانی با کمبود عرضه ناوگان جاده‌ای مواجه می‌شدند. در واقع ما کارخانجاتی در خشکی داشتیم که نیاز به مواد خام داشتند و با کمبود عرضه مواجه بودند؛

درست شد تا بتوان بار را مستقیماً از کشتی به فراساحل و حداقل در شعاع ۳۰۰ کیلومتری منتقل کرد و این انتقال نیز معمولاً به وسیله راه‌آهن انجام می‌شود، زیرا اصولاً بنادر خشک ریل‌پایه هستند؛ یعنی آنچه یک ظرفیت بزرگ ترابری در بنادر خشک ایجاد کرده و بنادر خشک را به بنادر دریایی و فرودگاه‌ها متصل می‌کند، ریل است نه جاده.»

اسدی در خصوص بنادر خشک و شهرک‌های لجستیکی بیان می‌کند: «این مفهومی است که تازه در ادبیات لجستیکی و برنامه‌ریزی کشور وارد شده است. در برنامه‌های چهارم و پنجم اقتصادی ما مدام اصرار داشتیم که به ترابری فکر نکنید بلکه باید در اندیشه لجستیک بود؛ یعنی یک مرحله بالاتر از ترابری، اما هیچکس به آن توجهی نداشت. اکنون واژه لجستیک در دهان‌ها افتاده و همه از آن صحبت می‌کنند اما متأسفانه بسیاری از افراد اصلاً نمی‌دانند که واقعا لجستیک به چه معناست.»

او با انتقاد از نحوه جانمایی مراکز لجستیکی در کشور اظهار می‌کند: «اکنون در سرتاسر کشور موجی ایجاد شده که قصد دارند شهرک‌های لجستیکی ایجاد کنند، اما این شهرک‌های لجستیکی اغلب از لحاظ مکان‌یابی و جانمایی در جای درستی قرار نگرفته‌اند. یکی از شرایط مکان‌یابی درست شهرک‌های لجستیکی این است که در کنار راه‌آهن باشند و راه‌آهن به آنها متصل باشد. در شهرک لجستیکی یا بندر خشک باید بتوان تعویض مد انجام داد؛ یعنی تبدیل از یک شیوه حمل به شیوه حمل دیگر؛ به عنوان مثال از ریل به جاده و بالعکس که در حال حاضر چنین نیست.»

اما چشم‌جهان با ابراز تردید در این مورد که شاید ایده آقای وزیر بتواند از طریق ایجاد بنادر خشک محقق شود، می‌افزاید: «بنادر خشک و نظام بارنامه سراسری حلقه مفقوده سیستم حمل‌ونقل کشور هستند، مصداق بارز آن هم همین پایانه آپرین در جنوب تهران است که شکل‌گیری یک بندر خشک در آن سال‌های متمادی فقط در حد صحبت و حرف باقی مانده... هر چند که به تازگی یک شرکت معتبر قراردادی را با راه‌آهن در این رابطه منعقد کرده، اما در کل بنادر ما اکنون از پشتیبانی مناسب بنادر خشک برخوردار نیستند و این موضوع

■ **مجید طهرانی: اگر قرار باشد این فعالیت با همکاری راه آهن و سازمان بنادر انجام شود که هر کدام با قرائت گوناگون بخشی از عملیات خودشان را به بخش خصوصی واگذار کرده اند، این کار به سازمان دهی خاصی نیاز دارد تا در درجه اول چگونگی روابط بین آنها تعریف شود**

■ **... در حال حاضر، گردش فعلی کارها، در هر کدام از این دو سازمان مستقل از دیگری دیده شده و هیچگونه هماهنگی بین آنها وجود ندارد. بنابراین به یک فرآیند هماهنگ سازی نیاز داریم در نهایت نیز باید به موضوع توجیهات اقتصادی توجه کرد. اگر اقتصاد این کار به نحوی نباشد که با بخش جاده ای و یا بخش ریلی خارجی تفاوت ایجاد کند، موفقیتی به دنبال نخواهد داشت**

در نتیجه به این فکر افتادند که حمل داخلی خود را ریل پایه کنند اما هیچکدام به ریل متصل نبودند. بنابراین یکی از الزامات توسعه بندر این است که ریل در این ترمینال های خصوصی وجود داشته باشد.»

این کارشناس ادامه می دهد: «بسیار مهم است که ریل در بنادر، در ترمینال ها، پایانه ها و اسکله های مختلف وجود داشته باشد. وجود ریل در کنار اسکله بسیار مهم است تا بار (چه فله خشک، چه فله مایع و چه بسته شمار باشد) بتواند مستقیماً از کشتی به بندر خشک که در واقع حامی و پشتیبان بندر هستند، منتقل شود.»

اسدی در خصوص اقدامات مورد نیاز بندار در جهت تجهیز ریلی عنوان می کند: «فقط هم این نیست که بگوییم بندار باید به ریل متصل باشد. در واقع تنها آوردن ریل کفایت نمی کند؛ بلکه باید یک نقشه مهندسی وجود داشته باشد تا بتوان چند واگن را هم زمان با وسایل مکانیکی بارگیری یا تخلیه کرد و نیاز است که یک حالت پلتفرم مهندسی شده و علمی تخلیه و بارگیری درست شود. این روش را اکنون در ۲-۳ ترمینال داریم ولی مابقی بندار از این شرایط محروم هستند. در بندار امام خمینی نیز همین مشکل را داریم. اکنون خط ریلی که قرار بود به بندر بوشهر کشیده شود، دچار کسر بودجه شده است و کمبود نقدینگی از مسائل مهم اقتصاد کلان کشور است. حدوداً ۴ الی ۵ سال دیگر بندر بوشهر می تواند به ریل متصل شود؛ همچنین بندر چابهار که انشاءاله با سرمایه گذاری هندی ها خط آن ساخته شود.»

طهرانی یکی دیگر از کارشناسان امور بندری، الزامات تجهیز بندار و یکپارچه سازی عملیات بندری با عملیات ریلی را در دو قسمت قابل بحث دانسته و می گوید: «قسمت اول اقداماتی هستند که با کمی تسامح در خصوص استفاده از کلمه سخت افزار، باید نام آنها را اقدامات سخت افزاری بگذاریم و بخش دوم اقدامات نرم افزاری هستند.»

وی در مورد اقدامات سخت افزاری چنین توضیح می دهد: «تجهیز بندار به تاسیسات مورد نیاز این کار و توسعه شبکه ریلی درون بندری و تجهیزات متناسب با آن، در حیطه سرمایه گذاری های فیزیکی و سخت افزاری هستند که شرط لازم موفقیت به شمار می روند.»

او می افزاید: «اقدامات بعدی، نرم افزاری و فراتر از مباحث زیرساخت، پس کرانه، سرمایه گذاری، تجهیزاتی و عمرانی است و در مجموع شامل چند مقوله مهم می شود که اولین مورد آن سازمان دهی است. در واقع اگر قرار باشد این فعالیت با همکاری این دو سازمان انجام شود که هر کدام هم با قرائت های گوناگون خصوصی سازی و بخشی از عملیات خودشان را به بخش خصوصی واگذار کرده اند، این کار به سازمان دهی خاصی نیاز دارد تا در درجه اول چگونگی روابط بین آنها تعریف شود.»

طهرانی ادامه می دهد: «موضوع دوم، بحث مهارت ها است؛ چرا که حتی اگر در زمینه برنامه ریزی قوی باشیم و بتوانیم با کمک نرم افزارهای شبیه سازی و غیره سیکل ریل و بندر و یکپارچه سازی آنها را شبیه سازی کنیم تا ببینیم گلوگاه ها کجاست، اجرای این پروژه، استمرار اجرا و استقرار چرخه بهبود مستمر کیفیت منتج به مدیریت بهای تمام شده، مستلزم آن است که مهارت های هر دو دستگاه بهبود پیدا کند. مسئله سوم فناوری است. به نظر من، راه حل های نرم افزاری و ابزارهای IT مورد نیاز هم باید به سطح قابل قبولی از بلوغ و کمال برسند تا هر دو دستگاه بتوانند از یک بسته مشترک و یک بستر مشترک IT این بحث را پیگیری کنند.»

این کارشناس بندری در ادامه به مسئله چهارم یعنی فرآیندها اشاره می کند: «... در حال حاضر، گردش فعلی کارها، در هر کدام از این دو سازمان مستقل از دیگری دیده شده و هیچگونه هماهنگی بین آنها وجود ندارد. بنابراین به فرآیند هماهنگ سازی نیاز داریم. در نهایت نیز باید به موضوع توجیهات اقتصادی توجه کرد. اگر اقتصاد این کار به نحوی نباشد که با بخش جاده ای و یا بخش ریلی خارجی تفاوت ایجاد کند، موفقیتی به دنبال نخواهد داشت؛ چون ما مواردی داریم که واگن های کشورهای دیگر، مثلاً واگن های روسی با محموله خود پس از تغییر بوژی تا بندرعباس می آیند، ولی بعد خالی برمی گردند.»

چالش هایی که نباید فراموش کرد

چشم جهان با انتقاد از کندی بیش از حد فرآیند حمل ریلی از مبدا اولیه تا مقصد نهایی و تاثیر آن در سهم راه آهن در حمل و نقل محمولات تجاری در کشور ابراز می کند: «اکنون سهم حمل و نقل ریلی برای جابه جایی کانتینر، حداکثر ۵ درصد



■ چشم‌جهان: در مواردی
تجار به دلیل محدودیت
زمان و ضرورت رساندن
محمولات به مقصد، از
استفاده از راه‌آهن منصرف
می‌شوند و اپراتورهای
پایانه‌های ریلی بندر
شهیدرجایی برای گریز
از آثار کمبود تقاضا برای
استفاده از ظرفیت ناوگان
حمل‌ونقل ریلی، مجبور
هستند بخشی از محوطه‌های
پایانه‌های تحت تصدی
خود را به انجام اموری
همچون دپوی کانتینر خالی
یا حتی انبارداری کانتینرهای
پر تخصیص بدهند

بخش از فعالیشان به موضوع حمل‌ونقل ریلی
ربط معناداری داشته باشد!»
به نظر این فعال حوزه بندری «در بنادر جنوبی
مانند بوشهر، عسلویه و چابهار یا در شمال، بندر
انزلی، نوشهر و آستارا در زمینه اتصال به شبکه
ریلی کاستی وجود دارد و طبیعی است که اتصال
آنها به راه‌آهن، به بهبود سیستم حمل‌ونقل ریلی
کشور کمک خواهد کرد. اما باز هم تکرار می‌کنم
که اگر راه‌آهن نتواند سرعت مورد انتظار بخش
خصوصی را در بخش سیروحرکت و توزیع
واگن‌ها در کل مسیر فراهم کند، حتی اگر بهترین
اتصال‌ها هم در بنادر برای آن ایجاد شود، نمی‌توانیم
انتظار داشته باشیم که راه‌آهن سهم قابل توجهی را
در حمل‌ونقل به‌دست آورد.»
اسدی با ابراز تاسف از این که ما در کشورمان
وقتی قصد داریم یک پروژه عمرانی را به اجرا
دریابوریم، از همان ابتدا به تمام جوانب آن فکر
نمی‌کنیم، می‌گوید: «به عنوان مثال سد می‌سازیم
و به این فکر نمی‌کنیم که آثار زیست‌بومی خواهد
داشت یا نه! وقتی هم که بندر می‌سازیم به این فکر
نمی‌کنیم که این اسکله‌ها و پایانه‌ها باید به ریل
متصل باشند؛ یعنی ما با فکر کمتر و تاکید بیشتر
روی اجرا همیشه کار را شروع می‌کنیم و بعد در
حین کار اشکالاتی که پیش می‌آید را رفع می‌کنیم.
قطعا این اندیشه غلطی است که مبتنی بر تفکر و
مهندسی مشاور اولیه نیست.»
مدیرعامل شرکت کشتیرانی و حمل‌بین‌المللی
شیب، یکی از مهمترین محدودیت‌های اتصال
راه‌آهن به بنادر را نظام جزیره‌ای در برنامه‌ریزی

است؛ به عنوان مثال با وجود این که در حال
حاضر در بندرعباس اتصال مناسبی در قالب دو
پایانه تخصصی با راه‌آهن برقرار شده، اما زمان
بسیار زیادی که از زمان خاتمه بارگیری کانتینرها
به واگن تا تنظیم و اعزام قطار و رسیدن آن به
ایستگاه اصلی مجاور مقصد (مثلا ایستگاه آبرین
در تهران) و توزیع این واگن‌ها به محل مورد
درخواست صاحبان کالا (مانند گمرکات تهران
یا غرب و یا قزوین) تلف می‌شود، رغبتی برای
بخش خصوصی جهت استفاده از راه‌آهن به منظور
جابه‌جایی محمولات کانتینری به وجود نیآورده
است. در بخش برگرداندن کانتینرهای خالی به
بندر هم اوضاع به همین بدی است.»
او ادامه می‌دهد: «در مواردی صاحب کالا در
ابتدا تصمیم می‌گیرد که کانتینر خود را با راه‌آهن
حمل کند و آن را به ترمینال ریلی مربوطه در بندر
شهیدرجایی هم تحویل می‌دهد، اما بعد که متوجه
می‌شود روند تامین و سیروحرکت و توزیع واگن‌ها
با کندی صورت می‌گیرد، به دلیل محدودیت زمان
و ضرورت رساندن محمولات به مقصد، از استفاده
از راه‌آهن صرف‌نظر کرده و روی بخش حمل‌ونقل
جاده‌ای متمرکز می‌شود.»
به گفته چشم‌جهان «این موضوع باعث شده تا
اپراتورهای پایانه‌های ریلی بندر شهیدرجایی برای
گریز از آثار کمبود تقاضا برای استفاده از ظرفیت
ناوگان حمل‌ونقل ریلی، بخشی از محوطه‌های
پایانه‌های تحت تصدی خود را به انجام اموری
همچون دپوی کانتینر خالی یا حتی انبارداری
کانتینرهای پر تخصیص بدهند، بدون اینکه این

■ طهرانی: همه موانع با مدیریت جهادی قابل رفع است، اما سازوکارهایی حاکم است که با یکدیگر همخوانی ندارند؛ به عنوان مثال ممکن است اکنون برای کسب مهارت در این زمینه نیاز به اعزام ۲۰۰ نفر دانشجوی از طرفین (یعنی بخش خصوصی و بخش دولتی راه آهن و سازمان بنادر) به خارج از کشور داشته باشیم، اما برای اعزام این ۲۰۰ نفر به خارج از کشور، یک سری الزامات فرادستگاهی وجود دارد که باعث می شود شما در انتقال مهارت دچار مشکل شوید

کشور اعلام کرده و می گوید: «همانطور که ما بین بخش دولتی و بخش خصوصی خط کشی کرده و همیشه این دو را کاملاً از هم جدا می کنیم، همانطور که بین صنعت و کشاورزی از یک سو و بخش ترابری و لجستیک از سوی دیگر خط کشی کرده و آنها را مقابل یکدیگر قرار می دهیم، در بنادر نیز یک تفکر جزیره ای داریم. دوستان ما در راه آهن با دوستان دیگر ما در سازمان بنادر و دریانوردی هماهنگی لازم را با یکدیگر ندارند؛ یعنی فکر یک نقشه کلان کلی نیستند.»

طهرانی در خصوص موانع ایجاد این روند و پیشبرد آن در بنادر اظهار می کند: «همه موانع با مدیریت جهادی قابل رفع است. مدیریت جهادی را هم مدیران ما دارند، اما سازوکارهایی بر آنها حاکم است که با یکدیگر همخوانی ندارند؛ به عنوان مثال ممکن است اکنون برای کسب مهارت در این زمینه نیاز به اعزام ۲۰۰ نفر دانشجوی از طرفین (یعنی بخش خصوصی و بخش دولتی راه آهن و سازمان بنادر) به خارج از کشور داشته باشیم، اما برای اعزام این ۲۰۰ نفر به خارج از کشور، یک سری الزامات فرادستگاهی وجود دارد که جلوی کار شما را می گیرد و بنابراین شما در انتقال مهارت دچار مشکل می شوید. همچنین در مورد فناوری که به آن *Interorganizational Information Systems* یا *IOIS* می گویند، ممکن است اینرسی هایی در فضای فناوری اطلاعات بین سازمانی وجود داشته باشد که شما را دچار مشکل کند.»

این فعال حوزه بندری در مورد موانع دیگر ایجاد معاونت ریلی در بنادر می گوید: «در حوزه اقتصاد نیز هر کدام از این سازمان ها و بخش خصوصی زیرمجموعه آنها، تعرفه های خاص خود را اعمال می کنند؛ در حالی که برای رسیدن به هدف بنادر ریل پایه، ممکن است مجبور به تغییر یک سری از تعرفه ها یا حتی حذف بعضی از آنها شوند؛ این کار، هم مقاومت هایی به دنبال خواهد داشت و هم انجام تشریفات آن، زمان بر خواهد بود.»

او می افزاید: «در حوزه ایجاد ساختار نیز ممکن است موانع و محدودیت هایی در برنامه توسعه یا روش های آن در مقیاس ملی کشور وجود داشته باشد؛ در حوزه تجهیزات و مسائل عمرانی نیز احتمالاً مباحث بودجه ای مطرح است.»

طهرانی بار دیگر راه حل رفع این موانع را مدیریت جهادی اعلام کرده و یادآور می شود: «البته مدیریت جهادی معمولاً در کشور ما با دو مانع از جنس منابع و روش ها روبه روست که قطعاً آن موانع را باید مدیریت عالی تر حل کند؛ یعنی خود دکتر آخوندی که چنین طرح بدیع و جالب توجهی را برای ارتقای جایگاه کشور در حوزه شاخص *SPI* و افزایش ظرفیت های سرزمینی مطرح کردند. شاید لازم باشد که بسیاری از موارد را در سطح هیات دولت یا معاونت های مختلف ریاست جمهوری پیگیری کنند تا این کار انجام شود.»

این کارشناس با تأکید بر این که این مسئله بدون ورود بخش خصوصی حل نخواهد شد، اظهار می کند: «به نظر من بخش خصوصی هم باید تجربه بین المللی این کار را داشته باشد. این مسئله عملاً نقطه عطفی است که پای سازمان بنادر را از حوزه اسکله و اماکن بندری به حوزه پس کرانه باز می کند و البته اقدام مفیدی است. اما همین که شما از حوزه بندر به پس کرانه می روید، یک بحث لجستیکی قرن بیست و یکمی پیش می آید که بسیاری از فعالان بخش خصوصی و دستگاه هایی که در موفقیت آنها می توانند نقش موثر داشته باشند، تجربه کافی در مورد آن ندارند؛ به همین علت شاید لازم باشد از سرمایه گذار یا شریک خارجی هم در این حوزه استفاده شود، که خب تجربه نشان داده فرآیند این کار در کشور ما بسیار کند است.»

آیا ترافیک در بنادر بیشتر خواهد شد؟

اسدی تأکید می کند: «طبق گفته کارشناسانی که در این خصوص اظهار نظر کرده اند، اگر اکنون در داخل بندر خطوط ریلی ساخته و به ترمینال ها وصل شود یا به کنار ساحل برود، از آنجا که از قبل در مورد آن پیش بینی نشده است، ممکن است ترافیک در بنادر ایجاد کند، اما چاره ای نیست؛ زیرا شاید کمی ترافیک بندری ایجاد شود اما از طرفی دیگر از ترافیک جاده ای کاسته خواهد شد.»

چشم جهان ضمن تأکید بر این مسئله که تنها رسیدن ریل روی اسکله ها و زیر تجهیزات بندری تخلیه و بارگیری کشتی ها، کمکی به افزایش سهم راه آهن در حمل محمولات تجاری نخواهد کرد، افزود: «اکنون در اکثر بنادر پیشرفته دنیا که در آنها

■ ... اتصال ریل به بندر، نقطه عطفی است که پای سازمان بندر را از حوزه اسکله و اماکن بندری به حوزه پس کرانه باز می‌کند، اما همین که شما از حوزه بندر به پسکرانه می‌روید یک بحث لجستیکی قرن بیست و یکمی پیش می‌آید که بسیاری از فعالان بخش خصوصی و دستگاه‌هایی که در موفقیت آنها می‌توانند نقش موثر داشته باشند تجربه کافی در مورد آن ندارند

■ ... در حوزه اقتصاد نیز هر کدام از سازمان‌ها و بخش خصوصی زیرمجموعه آنها، تعرفه‌های خاص خود را اعمال می‌کنند؛ در حالی که برای رسیدن به هدف بندر ریل پایه، ممکن است مجبور به تغییر یک سری از تعرفه‌ها یا حتی حذف بعضی از آنها شوند؛ این کار هم مقاومت‌هایی به دنبال خواهد داشت و هم انجام تشریفات آن، زمان‌بر خواهد بود

مثال بندر هامبورگ که اکنون یکی از موفق‌ترین بندر اروپا در ساماندهی حمل‌ونقل‌های ریلی کانتینر است، به عنوان یک الگوی کاملاً مشخص، در معرض دید قرار دارد و اگر بتوانیم از آنها الگو بگیریم، کسب موفقیت آسان‌تر خواهد بود.

قربانعلی‌بیک با اشاره به کریدور ریلی بتوروت بین آلمان و هلند، بر امکان‌سنجی بندر کشور برای حمل بار ریلی تاکید کرده و توضیح می‌دهد: «چند سال قبل بین بندر رتردام در هلند و راه‌آهن DB در آلمان چنین قراردادی بسته شد و یک کریدور ریلی باریک دوخطه برقی با بیش از ۱۵۰-۱۶۰ میلیون تن ظرفیت سالانه، ساخته شد که برای این کریدور دو کشور هلند و آلمان، به طور مشترک سرمایه‌گذاری کردند. همانطور که می‌دانید، خود کشور آلمان بندر دارد، اما از آنجا که حمل‌ونقل بندری بندر رتردام در اروپا موقعیت اول را دارد، بنابراین آلمان تصمیم گرفت تا از آن طریق بار خود را حمل کند. به این ترتیب، بندر رتردام که سالانه حدود ۵۰۰ میلیون تن بار را جابه‌جا می‌کند، سال گذشته با قطارهایی با ظرفیت ۶ هزار تن، نزدیک به ۸۰ میلیون تن بار را به آلمان منتقل کرد.»

او نحوه عملکرد بندر در آفریقای جنوبی را مثال زده و توضیح می‌دهد: «در آفریقای جنوبی حجم جابه‌جایی بار در بیست سال قبل ۲۰۰ میلیون تن بود؛ یعنی آن زمان حجم بار آنها ۱۰ برابر ایران بود. آفریقای جنوبی، هم در بحث بار فله و هم در بحث بار کانتینری در دنیا یکی از نمونه‌های ممتاز است که شاید بتوان یکی از دلایل آن را اینگونه توضیح داد که تعدادی از بندر این کشور در اختیار راه‌آهن آفریقای جنوبی است.»

قربانعلی‌بیک در پاسخ به این سوال که همین حالا هم بندر بزرگ ما مثل امام و بندرعباس به ریل متصل هستند، پس چرا حجم تردد ریلی چشمگیر نیست؟ توضیح می‌دهد: «مشکلاتی در بندر در بارگیری کانتینر و مشکلاتی هم در راه‌آهن برای حمل کانتینر از حیث سرعت وجود دارد؛ مثلاً کاهش زمان سیر قطارها از سرخس به بندرعباس در زمان مرحوم دکتر دادمان از ۱۵ روز به ۴ روز در سال ۷۸، که مشابه این حرکت اگر در مسیر تهران به بندر عباس انجام و زمان به دو روز برسد نتایج بسیار درخشانی در جذب بار کانتینری خواهد داشت و نیاز است که بندر نیز متعهد به بارگیری واگن‌های کانتینری ظرف حداکثر ۲۴ ساعت شوند.»

حمل‌ونقل ریلی از جایگاه ممتازی برخوردار است، الزاماً شبکه ریل در تمام اسکله‌ها، باراندازها و انبارها پراکنده نیست، بلکه معمولاً مکان متمرکزی را به پایانه ریلی تخصیص می‌دهند تا موضوع ترافیک و ازدحام در تقاطع‌ها و مسائل اینچنینی، بندر را دچار بحران و مشکل ترافیک نکند. ما باید به سمتی برویم که پایانه‌های ریلی در بندر وجود داشته باشند و از آنها درست بهره‌برداری شود و در ادامه کار نیز سرعت مناسبی در سیر و حرکت و توزیع واگن‌ها در جهت تسریع روند رساندن محمولات به مقصد نهایی مورد نظر صاحبان کالا وجود داشته باشد.»

طهرانی در پاسخ به این پرسش که آیا ایجاد خطوط ریلی در بندر، موجب تشدید مشکل ترافیک در این مناطق نمی‌شود، می‌گوید: «این بحث درست بوده و براساس انگاره وضع موجود است، اما گاهی شما ملی فکر می‌کنید و به دنبال ارائه طرحی برای بیست سال آینده ایران هستید، یعنی به طور مثال می‌گویید من می‌خواهم کشورم به گونه‌ای باشد که در مسیر چابهار به سرخس یا بندرعباس به سرخس، یک سهم عظیم منطقه‌ای در اختیار بگیرد؛ در این صورت باید در مورد مسائل فنی مهندسی و انتخاب محوطه درست و انتقال کالا از محوطه انتقال پیشانی به ترمینال تخصصی، برنامه‌ریزی لازم صورت گیرد که در این صورت ترافیک هم موضوع ساده‌ای خواهد بود که به کمک شبیه‌سازی قابل حل است.»

او معتقد است: «ما دارای اپراتورهای قوی هستیم که نرم‌افزارهای شبیه‌سازی دارند و برای آن هم سرمایه‌گذاری سنگینی انجام داده‌اند. آنها می‌توانند نرم‌افزارهای شبیه‌سازی را روی کارگو چه برای ورود به شناور و چه برای خروج از شناور و همچنین به محوطه ریلی و ورود و خروج از نقاله آن، پیاده کرده و بر اساس آن برنامه‌ریزی کنند، اما مقاومت در برابر تغییر همیشه وجود دارد که البته همانطور که عرض کردم برای کار ملی و طولانی مدت، باید این صداها هم شنیده شود و اقتصاد این کار مهندسی شود تا این کار برای منافع ملی، سمت و سوی اجرایی پیدا کند.»

از کشورهای دیگر بیاموزیم

علیرضا چشم‌جهان با تاکید بر ضرورت الگوگیری از کشورهای موفق خارجی می‌گوید: «نیاز نیست که چرخ را از ابتدا اختراع کنیم؛ نمونه‌های متعددی در دنیا جهت الگو برداری وجود دارند... به عنوان

■ چشم جهان: نیاز نیست چرخ را از ابتدا اختراع کنیم؛ نمونه‌های متعددی در دنیا جهت الگوبرداری وجود دارند؛ به عنوان مثال بندر هامبورگ که اکنون یکی از موفق‌ترین بنادر اروپا در ساماندهی حمل‌ونقل‌های ریلی کانتینر است، به عنوان یک الگوی کاملا مشخص در معرض دید قرار دارد

■ اسدی: تمام کشورهای آسیایی مورد مطالعه ما نقشه لجستیکی ملی دارند و ذیل آن نقشه لجستیک ملی، تمام سازمان‌هایی که می‌توانستند مانند ما جزیره‌ای فکر کنند، ذیل یک سازمان هماهنگ‌کننده با همدیگر هم‌سو می‌شوند. این هم‌سوایی در ایران بسیار کم و نادر است. اگر این قالبچه را یک مقدار من به طرف خود بکشیم، طرف مقابل هم سعی می‌کند آن را به طرف خودش بکشد و در نهایت آن قالبچه پاره می‌شود.

وی می‌افزاید: «ضمناً بهره‌وری واگن‌ها برای حمل‌کانتینری نیز بسیار مهم است که در اوایل دهه ۸۰ با بررسی و ریشه‌یابی دلایل سهم یک درصدی کانتینر در راه‌آهن پیشنهاد سفارش واگن‌های ۲۴ متری به‌جای ۱۸ متری داده شد که با اجرای آن سهم راه‌آهن به ۳ درصد رسید و در این راستا راهکارهای مجرب دیگر نیز وجود دارد که می‌تواند سهم ریلی را با سرعت بیشتری بیفزاید.»

اسدی تأکید می‌کند: «در کتابی که در مورد مراکز لجستیکی در بندر و خشکی اخیراً به چاپ رسانده‌ام، تمام کشورهای آسیایی را مورد مطالعه قرار دادیم و دریافتیم که همه آنها نقشه لجستیکی ملی دارند و ذیل آن نقشه لجستیک ملی، تمام سازمان‌هایی که می‌توانستند مانند ما جزیره‌ای فکر کنند، طبق نقشه کلی در ذیل یک سازمان هماهنگ‌کننده با همدیگر هم‌سو می‌شوند. این هم‌سوایی در ایران بسیار کم و نادر است. اگر این قالبچه را یک مقدار من به طرف خود بکشیم، طرف مقابل هم سعی می‌کند آن را به طرف خودش بکشد و در نهایت آن قالبچه پاره می‌شود.»

طهرانی با مقایسه عملکرد بنادر ایران با بنادر مطرح در دنیا تشریح می‌کند: «ما سنگاپور، هنگ‌کنگ و دبی نیستیم، اینها نقاط طراحی شده برای این منظور هستند. اگر شما جنگ تریاک بین چین و انگلستان را حذف کنید، اصلاً هنگ‌کنگ به وجود نمی‌آید. اگر مفهوم مهار دو جانبه ایران و عربستان سعودی را حذف کنید، اصلاً دبی به وجود نمی‌آید یا اگر مفهوم کنترل و مهار چین از طریق مالاکا را از ژئواستراتژی جهان حذف کنید، سنگاپور به یک کشور تبدیل نمی‌شود.»

طهرانی ادامه می‌دهد: «عمر سنگاپور ۵۰ سال، عمر دبی ۴۰ سال و عمر هنگ‌کنگ حدود ۱۰۰ سال است. اینها بنادر طراحی شده هستند و طبیعتاً بحث آنها با کشورهای ریشه‌داری مانند ایران متفاوت است. به همین دلیل کشورهایمانند ما باید در اقتصاد دریامحور و توسعه بندر به سمت پس‌کرانه و دسترسی‌های منطقه‌ای، دغدغه‌های بلندمدت‌تری داشته باشند تا سهم و نفوذ خود را در بازار منطقه و جهان از دست ندهند. بنابراین این کار از لحاظ استراتژی یک ایده بسیار ماندگار و درستی است که ناگزیر از اجرای آن هستیم؛ اما اینکه چقدر عملیاتی است، باید بگویم اینرسی و مقاومت در مقابل آن بالاست و با ایجاد یک

معاونت صرف حل نمی‌شود.»

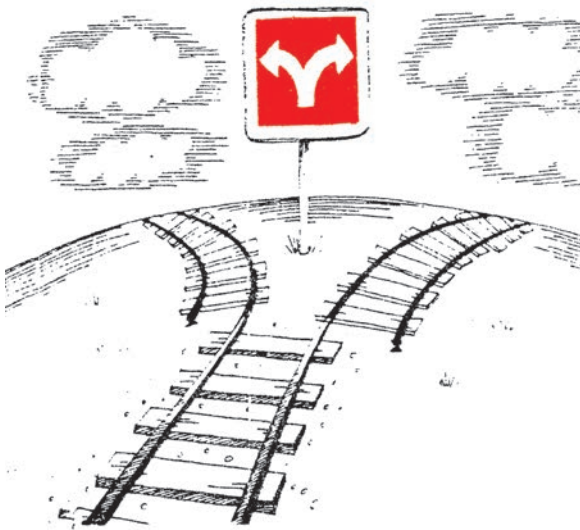
بودجه بسیاری نیاز است

اسدی با اشاره به کمبود نقدینگی در کشور به عنوان محدودیت دیگر اتصال راه‌آهن به بنادر، تشریح می‌کند: «بخش بانکداری ما اکنون تقریباً به طور کامل زمین‌گیر شده است. این بانک‌ها مقدار زیادی دارایی دارند که در ترازهای مالی آنها ثبت شده اما واقعیت ندارد و اگر ترازهای مالی خود را به واقعیت نزدیک کنند، درخواهد یافت که بسیاری از این بانک‌ها زیان‌ده هستند و بانک‌هایی هم که وضعیت خوبی دارند، هرگز به بخش خصوصی یا دولتی پول نمی‌دهند، بلکه پول خود را به شرکت‌های سرمایه‌گذاری خود سرازیر کرده و در واقع بنگاه‌داری اقتصادی می‌کنند. بنابراین بنیان اقتصاد پولی ما بسیار ضعیف است و نیاز به سرمایه خارجی داریم. از طرفی جذب سرمایه خارجی نیز بسیار سخت است و طبق رده‌بندی انجام شده، محیط کسب‌وکار ما اصلاً برای خارجی‌ها جالب نیست. هر کدام از آنها هم اگر به اینجا بیایند، تضامین دولتی و بانک مرکزی را می‌خواهند که پولشان در ایران از بین نرود. بنابراین یکی از مشکلات بسیار بزرگ ما همانطور که در مورد راه‌آهن بوشهر خدمتتان عرض کردم و در مورد راه‌آهن شمال هم صدق می‌کند، مسئله کمبود نقدینگی است.»

رئیس هیات‌مدیره شرکت آذرخش ریل آریا با بیان این که برای تحقق این برنامه‌ها بحث بودجه اهمیت زیادی دارد، تأکید می‌کند: «سازمان بنادر از جمله سازمان‌هایی است که به بودجه بسیار سنگین توسعه‌ای نیاز دارد؛ و تاکنون نیز حمایت خوبی برای تأمین مالی داشته‌اند تا آنجا که در مورد بندر چابهار، هم از بودجه خود سازمان و هم از صندوق توسعه ملی استفاده کردند. بنابراین طبیعی است که ایده بنادر ریل پایه نیز نیازمند همراهی و عزم ملی در حد هیات دولت است.»

ایجاد معاونت بندری در راه‌آهن

چشم‌جهان درباره ایجاد معاونت ریلی در سازمان بنادر می‌گوید: «اگر اصل این ایده را درست فرض کنیم، پیشنهاد بنده این است که متقابلاً در راه‌آهن هم یک معاونت امور بندری و در گمرک هم یک معاونت ریلی ایجاد شود تا این معاونت‌ها بتوانند نیازهای همدیگر را با دیدگاه کاملاً فنی و رویکردهای جهانی و عملکردهای بین‌المللی



■ چشم جهان: پیشنهاد
من این است که متقابلاً در
راه آهن هم یک معاونت
امور بندری و در گمرک هم
یک معاونت ریلی ایجاد
شود تا این معاونت‌ها
بتوانند نیازهای همدیگر
را با دیدگاه کاملاً فنی
و رویکردهای جهانی و
عملکردهای بین‌المللی
بسنجند و برای رفع
موانع راهکار موثر
پیدا کنند

شد؛ یعنی تعیین این دو معاونت در دو طرف فقط به پیچیدگی‌های اداری اضافه می‌کند و یک قدرت‌مدار بزرگ دیگری درست خواهد شد و شاید در این صورت مسئله‌ای حل نشود.»
مدیرعامل شرکت شیب معتقد است: «اساساً باید آن فکرها تنظیم شود، آن اندیشه‌ها هم‌سو شود و آن هماهنگی‌ها باید به‌وجود آید و بتوانند روی آن نقشه ملی با هم توافق کنند تا در نهایت به نتیجه مطلوب دست یابند.»

هشدار آخر

طهرانی با بیان اینکه این ریسک وجود دارد که معاونت جدید ناخواسته در حوزه تخصصی دیگر معاونت‌ها ورود کند، می‌گوید: «به این منظور باید توسط روسای این دو سازمان، در خود این معاونت، هماهنگ‌سازی صورت گیرد تا توسط رقابت‌های درون‌بخشی دچار مشکل نشود، وگرنه این معاونت - هم در بحث عملیات بندری و هم در بحث عملیات ریلی - چه در ستاد و چه در صف؛ ناخواسته اقدامات و تصمیمات موازی خواهد داشت که موجب مقاومت‌های درون‌سازمانی در هر دو بخش می‌شود.»

این فعال حوزه بندری با تأکید بر لزوم حمایت مستمر وزیر راه از این پروژه، می‌گوید: «من فکر می‌کنم هر دو سازمان تمایل به این کار داشته باشند. به تدریج باید مشکلات مربوط به ساختار سازمانی خود را حل کنند و برای سرمایه‌گذاری‌ها از ظرفیت‌های بخش خصوصی استفاده کرده و طرح را در دو بعد سخت‌افزاری و نرم‌افزاری هدایت کنند تا به نتیجه برسند. اما اگر خودشان جلو بروند، همتای آنها تعداد بسیاری دستگاه‌های هم‌تراز وجود دارد که ممکن است مانع ایجاد کنند. ممکن است گمرک یا سازمان راهداری دیدگاه‌هایی برای خود داشته باشند. ممکن است فعالین و اصناف و سندیکاهای بخش خصوصی دیدگاه‌هایی برای خودشان داشته باشند. ممکن است تجار و ماندگاری کالا و اثری که اکوسیستم فعلی تجاری کشور دارد، یک سری مقاومت‌هایی ایجاد کنند.»

او در پایان می‌گوید: «این یک کار هماهنگ با سایر سازمان‌ها است و یک سازمان علی‌رغم همه منابع و همه تلاش‌های خود به تنهایی نمی‌تواند کشور را به مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی و حمل‌ونقل چندوجهی برساند. اما با حمایت مدیریتی قطعا این هدف قابل دریافت است.»

بسنجند و برای رفع موانع راهکار موثر پیدا کنند؛ زیرا اگر سعی شود که تمام مشکل را فقط در عدم اتصال اسکله‌های بنادر به ریل بدانیم، کار به جایی نمی‌رسد.»

او تأکید می‌کند: «اگر راه‌آهن بتواند نیاز صاحبان کالا را به درستی درک و تحلیل کند و بداند که باید کار خود را با سرعتی مناسب و متناسب با سطح انتظار انجام دهد و گمرک هم به ضرورت پیاده‌سازی نظام بارنامه سراسری توجه کند، مطمئناً سهم راه‌آهن حتی بدون این معاونت‌های جدید افزایش پیدا خواهد کرد.»

طهرانی با پیشنهاد این که یک معاونت بندری هم در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایجاد شود، در این مورد توضیح می‌دهد: «همانطور که معاونت ریلی در سازمان بنادر پیگیر یک سری مسائل است، در آن سو نیز بهتر است یک معاونت بندری وجود داشته باشد که پیگیر مسائل بندری باشد؛ چون اگر آنها هم در برنامه‌ریزی، تخصیص منابع و زمان‌بندی، بتوانند به‌درستی عمل کنند، می‌توان از این ظرفیت در مقیاس شایستگی ملی بهره‌برداری کرد. اما اگر به هر دلیلی نتوانند منابع مورد نیاز نقل‌وانتقال کالا را در اختیار بندر قرار دهند، باز این مسئله دچار مشکل می‌شود.»

وی تأکید می‌کند: «این فراتر از تغییر روش مدیریت بوده و در واقع به نوعی مدیریت تحول محسوب می‌شود؛ یعنی عملاً ما اراده می‌کنیم که مصرف سوخت و مخاطرات و هزینه‌ها، قاچاق، تلفات جاده‌ای و تبعات آن را کنترل کرده و سهم اصلی جابه‌جایی کالا را روی بستر و کریدور ریلی ببریم. بنابراین هم‌زمان با این فرآیند، باید بسیاری موارد دیگر هم لحاظ شود تا موفقیت‌آمیز باشد.»

طبق نظر اسدی، ایجاد معاونت ریلی در بنادر و در مقابل آن ایجاد معاونت بندری در راه‌آهن اساساً موضوع بدی نیست، اما در ادامه می‌گوید: «این اندیشه که بهتر است یک معاونت بندری نیز در راه‌آهن وجود داشته باشد، از نظر سازماندهی اداری ممکن است خوب باشد، اما معمولاً از این سازمان‌های بسیار طویل اداری و این ساختارهای پیچیده‌ای که درست شده و به عقیده من نزد دولت به اندازه هر یک فرصت شغلی ۱۰ نفر آدم نشسته‌اند، کمکی نخواهد کرد و با این روش نتیجه‌ای برای بخش خصوصی حاصل نخواهد



با شناخت کافی آسیب‌شناسی کنید؛ مشکل جای دیگری است...

آدرس غلط

بهزاد سیف‌اللهی

عضو هیات‌مدیره انجمن پایانه‌داران بنادر ایران

آنها که از وضعیت بنادر اطلاع ندارند، می‌گویند که لازم است ریل به اسکله‌ها متصل شود و اخیراً هم شاخصی تحت عنوان ضریب نفوذ ریل در بندر مطرح شده که البته شاخص درستی برای تحقق هدف جایگزینی قطار به جای کامیون نیست. بخش عمده‌ای از اسکله‌های بندر امام و کل اسکله‌های ما بین حوضچه‌های یک و دو بندر شهیدرجایی یا به صورت مستقیم یا با فاصله یک انبار به راه‌آهن متصل است. اما این شرایط چه اثری در تسهیل روند امور بندری داشته است؟ آیا به جز آن است که هرگاه قطاری به اسکله‌ها وارد می‌شود کل فعالیت‌های آن منطقه از بندر قفل شده و ترافیک نابهنجاری را ایجاد می‌کند؟

پس چه باید کرد؟

موارد زیر را باید مدنظر قرار داد:

۱- اتصال بندر به راه‌آهن یعنی تبادل کالا مابین

هستند، ولی آنها که شناخت کافی از هر دو حوزه حمل و نقل دریایی و ریلی دارند می‌دانند که مشکل جای دیگری است و امیدواریم وزیر محترم با استفاده از مشاوره افرادی با شناخت کافی نسبت به آسیب‌شناسی صحیح و ارائه راهکارهای مناسب نسبت به تحقق این نیاز حیاتی حمل و نقل کشور اقدام کنند.

دو بندر بزرگ کشور که بیش از ۷۵ درصد کل تجارت دریایی کشور را به‌عهده دارند؛ یکی بندر امام‌خمينی است که از ابتدا احداث خطوط سراسری راه‌آهن در کشور به آن متصل بوده و نزدیک به ۱۴۰ کیلومتر خط آهن داخلی دارد و دیگری بندر شهیدرجایی است که بیش از بیست سال است به راه‌آهن سراسری متصل شده است. آیا سهم حمل کالا به/از این دو بندر توسط راه‌آهن بیش از پنج درصد است. چرا؟

موضوع حمل کالا به‌وسیله قطار به جای کامیون در فواصل بیش از ۴۰۰ کیلومتر، از بحث‌هایی است که ظرف سی سال گذشته همواره زمینه سخنرانی مسئولین حمل و نقل کشور بوده لیکن کمتر به صورت جدی و کارشناسی مورد توجه قرار گرفته است. از آنجا که بیش از ۸۵ درصد کالای تجاری کشور از بندری عبور می‌کنند که در فاصله‌ای دور از نقاط تولید و مصرف داخل کشور قرار دارند، اتصال بنادر به خطوط ریلی و تأمین تسهیلاتی که به این جابه‌جایی کمک کنند، از اهمیت بالایی برخوردار است.

اگرچه آقای وزیر مانند بسیاری دیگر از مقامات مملکت که شناخت کافی به موضوع حمل و نقل ندارند، اتصال بندر به راه‌آهن را همواره نقطه ضعف تحقق این خواسته بیان می‌کنند و خواستار انتقال مستقیم کالا از کشتی به قطار و بالعکس

■ بخش عمده‌ای از اسکله‌های بندر امام و کل اسکله‌های ما بین حوضچه‌های یک و دو بندر شهیدرجایی یا به صورت مستقیم یا با فاصله یک انبار به راه‌آهن متصل است اما این شرایط چه اثری در تسهیل روند امور بندری داشته است؟ آیا به جز آن است که هرگاه قطاری به اسکله‌ها وارد می‌شود کل فعالیت‌های آن منطقه از بندر قفل می‌شود؟!

امام با قطار فله‌بر، پودر آلومینیوم با سرعت ۲۰۰۰ تن در روز بارگیری کرده و این قطار در مقصد روزها معطل تخلیه باشد.

لازم است با ایجاد پایانه‌های ریلی (بنادر خشک) در ایستگاه‌های نزدیک به نقاط تمرکز کالا و شهرهای بزرگ، سر دیگر مسیر حمل ریلی را به امکانات کافی برای تسریع تخلیه و بارگیری کالا تجهیز کرد.

تحقق این هدف یعنی جایگزینی قطار به جای کامیون در حمل و نقل زمینی که مورد تاکید کلیه روسای حکومت و حتی مقام معظم رهبری قرار گرفته، نیاز به نگاهی چندوجهی به حمل و نقل زمینی دارد و بهتر است وزیر محترم به جای ایجاد معاونتی ریلی در سازمان بنادر، که به معنی ضعف سازمان بنادر در تحقق این هدف است، به دنبال ایجاد معاونت حمل و نقل چندوجهی در وزارت راه و مسکن باشند تا با اختیارات کافی و نگرش جامع به موضوع، مشکلات را به صورت ریشه‌ای بررسی کند.

لیکن میزان عملکرد هر دو اینها به ۱۰۰ هزار نرسیده است.

عدم تامین سایر شرایط حمل ریلی با سرعت مناسب، احداث این گونه پایانه‌های ریلی را غیراقتصادی کرده؛ به طوری که علیرغم واگذاری زمین مناسب با شرایط سهل در بنادر جهت سرمایه‌گذاری چند پایانه ریلی به شرکت‌های خصوصی، هیچ‌یک از آنها محقق نشده‌اند.

بهتر است مشاورین محترم وزیر این مورد را بررسی کارشناسی کرده و گزارش آن را به وزیر محترم بدهند تا اشکال را در محل اصلی خود ریشه‌یابی کرده و به دنبال جواب بگردند.

۲- یکی از شرایط اساسی در مسیر تحقق حمل ریلی، تامین سرعت سیر کافی برای قطار و حل مشکل سرعت بسیار پایین قطار در مقایسه با کامیون است. این مقایسه نباید بر مبنای ارقام تئوریک و سرعت اسمی قطار و کامیون تخمین زده شود. باید به واقعیت‌های موجود توجه کرد؛ برای مثال یک کامیون می‌تواند در مدت حداکثر یک‌روز، یک دستگاه کانتینر یا محموله آن را از بندرعباس به تهران منتقل کرده و جلوی درب شرکت صاحب کالا تحویل دهد، در حالی که انتقال یک کانتینر از پایانه ریلی کانتینری بندر به گمرک شهریار در نزدیکی تهران، بیش از یک هفته به طول می‌انجامد. ورود قطار به شهریار نیز به معنی امکان تخلیه کالا از قطار نیست؛ چراکه طول ریل در این محل و تجهیزات موجود امکان تخلیه بیش از ۲۰ هزار کانتینر در سال را در زمان معقول نمی‌دهد. زمان انتقال از این محل به درب شرکت صاحب کالا را هم به این مقوله اضافه کنید.

۳- یکی دیگر از شرایطی که مورد توجه قرار نمی‌گیرد، آن است که انجام عملیات حمل و نقل کالا همواره مابین دو نقطه یا بیشتر صورت می‌گیرد. محل بارگیری و دیگری محل تخلیه. در هر دو محل باید امکانات ارائه خدمات مناسب و با سرعت کافی به وسیله حمل مهیا باشد. نمی‌توان کشتی بزرگ پست پاناماکس را به بندر شهیدرجایی آورد و به آن کالایی را که باید در بنادر بنگلادش تخلیه شود بارگیری کرد. به همین شکل نمی‌توان قطاری را با سرعت ۲۰۰ کانتینر در روز در بندر بارگیری کرد و بعد به ایستگاه شهریار در تهران برد که حتی امکان تخلیه ۳۰ کانتینر در روز را هم به طور متوسط به دلایل متعدد ندارد، یا آنکه در بندر



کشتی به عنوان یک وسیله حمل بسیار بزرگ و قطار به عنوان یک وسیله حمل کوچک. آنها که با اصول و مبانی حمل و نقل آشنا هستند، می‌دانند که در تبادل کالا مابین دو وسیله حمل که به لحاظ ابعاد و ظرفیت دارای اختلاف زیاد هستند، لازم است فضایی برای ذخیره و نگهداری موقت کالا با تجهیزات خاص استفاده شود. احداث انبارهای موقت که به آنها پایانه ریلی اطلاق می‌شود در بنادری که امکان اتصال به راه‌آهن را دارند، امری ضروری است. ضروری است ولی کافی نیست.

نمونه عدم کفایت این مهم در تحقق هدف جایگزینی کامیون با قطار، وجود دو پایانه ریلی کانتینری در بندر شهیدرجایی است که با یک شیفت کار روزانه قادر به تخلیه و بارگیری بیش از ۵۰۰ هزار کانتینر به/از قطار در سال هستند،

من صحبت آقای وزیر را درباره ایجاد معاونت ریلی در سازمان بنادر، بسیار مثبت تلقی می‌کنم. جمهوری اسلامی ایران دارای بازارهای اقتصادی گسترده و بزرگی است و عرضه و تقاضای موجود در بسیاری از زنجیره‌های تامین در متن این بازارها، بزرگ و مستمر بوده و از این رو بازاررسانی آنها قابل برنامه‌ریزی است.

این موضوع جذابیت استفاده از راه‌آهن برای بازاررسانی کالاهای مورد عرضه و تقاضا در این بازارها را افزایش می‌دهد. ضمن آن که هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی راه‌آهن و بهره‌برداری از آن به مراتب از حمل‌جاده‌ای کمتر است. علاوه بر این، ماهیت منظم، مستمر و اتکاپذیر جریان حمل‌ونقلی ریلی و مزیت‌های رقابتی آن (به‌ویژه از نظر هزینه) نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای می‌تواند به عنوان عاملی در زمینه اتصال بنادر کشورمان به بازارهای سرزمین‌های پس‌کرانه در آسیای میانه و اوراسیا عمل کند.

همچنین ایده وزیر در زمینه ایجاد معاونت ریلی در سازمان بنادر با ایجاد نوعی سازماندهی خزانه‌ای (ماتریسی) مترقی در ساختار حمل‌ونقل کشور، امکان انسجام و بهبود در طرح‌ریزی،

ابتدا باید در اندیشه حاکمیت «فرآیندگرایی» به جای «وظیفه‌گرایی» در سازمان‌ها بود

وحدت وجود

مهدی رستگاری

رییس امور تحقیقات و توسعه شرکت خدمات دریایی و بندری سینا



■ شاید یکی از بهترین جنبه‌های همکاری بنادر و راه‌آهن را بتوان در زمینه شبکه‌گستری در بازارهای حمل‌ونقلی محقق کرد. به این طریق که راه‌آهن بتواند با کمک بنادر، مدل کسب‌وکار خود را متحول کرده و دامنه مشتریان خود را از سطح بنگاه‌های دولتی و شبه‌دولتی به سطوح کسب‌وکارهای حقیقی و حقوقی گسترش دهد

محدوده بندر منتقل شده است. از آنجا که اجرای تشریفات گمرکی در بنادر کشور ما هزینه‌های گزافی را به بنادر و نظام اقتصادی کشور تحمیل می‌کند، شاید بتوان به راه‌آهن به عنوان راهکاری برای انتقال محموله‌ها و تشریفات گمرکی مترتب بر آنها به بنادر خشک نگاه کرد.

قرار دادن پایانه‌های خشک در داخل سرزمین در اختیار پایانه‌داران بنادر کشور، موجب برخورداری سرزمین از خدمات کیفی این پایانه‌داران بنادر شده و در عین حال استان‌های داخلی را از تجربه و دانش این بنگاه‌های تخصصی بهره‌مند می‌سازد، ایجاد شبکه بنادر خشک در سرتاسر کشور موجب افزایش توان لجستیکی محلی و ملی خواهد شد؛ همچنین حمل‌ونقل ریلی بین بنادر دریایی و بنادر خشک کشور نیز رونق یافته و صرفه‌جویی‌های مقیاس در حمل‌ونقل ریلی می‌تواند به کاهش هزینه حمل‌ونقل محموله‌ها بینجامد.

علاوه بر این، ظرفیت بنادر برای پذیرش محموله‌های بیشتر، استقرار مراکز ارائه خدمات لجستیکی و حتی توسعه خوشه‌های صنعتی در بندر آزاد خواهد شد. البته به یاد داشته باشیم این اقدام باید به طور اصولی و با حمایت و تضمین منافع حداکثری بخش خصوصی (به‌ویژه پایانه‌داران) انجام شود. در غیر این صورت هر اقدامی تداعی‌کننده تجربه‌های ناخوشایند و زیان‌های ناشی از توسعه برخی پایانه‌های خشک در گذشته نه چندان دور خواهد بود.

کرده و دامنه مشتریان خود را از سطح بنگاه‌های دولتی و شبه‌دولتی به سطوح کسب‌وکارها و افراد حقیقی و حقوقی گسترش دهد.

در مقابل، در سرزمین‌های پس‌کرانه بندر نیز راه‌آهن می‌تواند جذب‌کننده و هدایت‌کننده جریان‌های حمل‌ونقلی به سوی بنادر باشد. این نوع همکاری مصداق هم‌افزایی بین بندر و راه‌آهن است که در بنادر درگاهی چون هامبورگ، روتردام و آنتورپ محقق شده است؛ به عنوان نمونه، در بندر هامبورگ شاهد تردد بین ۲۰۰ تا ۲۵۰ قطار باری در روز هستیم. البته تحقق این تصویر در گرو حاکم شدن تفکر بخش خصوصی در کسب و کارهای مرتبط با راه‌آهن و بنادر، اصلاحات اساسی در محیط کسب‌وکار حمل‌ونقلی و حمایت بخش دولتی از بخش خصوصی در این زمینه است. این همکاری متقابل موجب خواهد شد که دارایی‌های راهبردی کشور در حوزه حمل‌ونقل مورد بهره‌برداری قرار گرفته و سطح اتصال‌یافتگی شبکه حمل‌ونقلی کشور ارتقا پیدا کند و در عین حال رونق و درآمد لازم از حیث سودآوری و سرمایه‌گذاری در بنادر و راه‌آهن فراهم شود.

شاید مهم‌ترین مانع در توسعه حمل‌ونقل ریلی بنادر ما، تفکر جزیره‌انگارانه سازمان‌ها باشد. برای ذوب این تفکر باید به راهکارهایی برای حاکم کردن «فرایندگرایی» به جای «وظیفه‌گرایی» در سازمان‌ها پرداخت. اگر سازمان‌ها به جای آن که خود را صرفاً یک بلوک صلب و وظیفه‌انگار در مسیر تحقق ماموریت‌های حمل‌ونقل کشور ببینند، روابط خود را با سازمان‌ها و ذینفعان دیگر درک کرده و به نحو موثر به هم‌اندیشی و همکاری در زمینه تحقق این ماموریت‌ها و مقاصد ذیل آنها بپردازند، می‌توانیم به آینده بخش حمل‌ونقل کشور امیدوار باشیم. در این صورت است که اصطکاک‌ها از میان خواهد رفت، اشتراک‌ها پررنگ خواهد شد، همکاری‌ها و هم‌افزایی‌ها شکل خواهد گرفت، طراحی‌ها بهینه شده و خطاها اصلاح خواهد شد.

مسئله در این فضا بنادر خشک نیز می‌تواند بسیار کارآمد باشند؛ به عنوان مثال یکی از الگوهای متعارف در بنادر جهان، توسعه بندر به عنوان بندر آزاد (Free Port) است. در بسیاری از بنادر آزاد جهان -که معادل «منطقه آزاد تجاری» در کشور ما است- تشریفات گمرکی به طور کامل به خارج از

برنامه‌ریزی، اجراء، نظارت، بازرگری و سایر شئون مدیریت شبکه‌های حمل‌ونقلی کشور را فراهم می‌آورد.

البته بسیاری از بنادر تجاری مهم کشور از نظر فیزیکی به زیرساخت‌های ریلی مجهز هستند؛ اما در بسیاری موارد این زیرساخت‌ها نیاز به بهبود یا اصلاح دارند. به عنوان نمونه باید به تجربه ناشی از معضل ترافیکی مربوط به جانمایی ناسازگار خطوط ریلی با مسیرهای تردد در بندر شهیدرجایی اشاره کرد که مانور قطارها در میانه بندرگاه باعث قفل بندر و ایجاد ترافیک سنگینی می‌شود که گاه خروج از آن از ۴۵ دقیقه تا یک و نیم ساعت زمان می‌برد. هرچند احداث پایانه‌های ریلی و شان‌تینگ‌یارد‌های آنها در ابتدای دهه ۹۰ از شدت این معضل کاست؛ اما هنوز امتداد خطوط ریلی در کنار پل روگذر اول که به محوطه پشت اسکله ۱۴، ۱۵، ۱۳ منتهی می‌شود، با شبکه ترافیک بندر ناهم‌ساز است. شاید یکی از برکات معاونت ریلی آن باشد که برای سازگاری بیشتر زیرساخت و ترافیک ریلی با شبکه ترافیک بندر و عملیات پایانه‌های آن چاره‌اندیشی کند.

در عین حال بهتر است نگاهی ریشه‌ای به موضوع داشته باشیم: حمل‌ونقل یک پدیده منشوروار است و به طور هم‌زمان وجوه متفاوتی دارد؛ به عنوان نمونه می‌توان به وجوه و آثار اقتصادی، زیست محیطی، تجاری، امنیتی و... در این پدیده واحد اشاره کرد. یکی از اشکالات بزرگ ما در حمل‌ونقل این است که از بین این وجوه و آثار متکثر و بعضاً ناهمگون و ناهم‌ساز، اغلب فقط یکی را به عنوان اصل در نظر می‌گیریم و بقیه را فدای آن وجه «اصل انگاشته‌شده» می‌کنیم.

از جمله وجوه مغفول این بخش در ایران، می‌توان به آثار زیست محیطی، کسب‌وکارهای حمل و نقل، هزینه‌های اقتصادی-اجتماعی و... اشاره کرد.

متأسفانه یکی از جنبه‌هایی که در سیاست‌های بخش حمل‌ونقل شورمان به راحتی به فراموشی سپرده می‌شود، نگاه به حمل‌ونقل از منظر مدیریت کسب‌وکار است. این می‌تواند یکی از موثرترین فصول مشترک فعالیت بنادر و راه‌آهن باشد.

شاید یکی از بهترین جنبه‌های همکاری بنادر و راه‌آهن را بتوان در زمینه شبکه‌گستری در بازارهای حمل‌ونقلی محقق کرد. به این طریق که راه‌آهن بتواند با کمک بنادر، مدل کسب‌وکار خود را متحول



ریل‌ها چگونه تا کرانه می‌دوند

تجربه ترکی

این حجم از کشتی‌ها را نزدیک به ۵۰ بندر در ترکیه پشتیبانی می‌کنند که در یک دسته‌بندی به لحاظ مقیاس به چهار دسته خیلی کوچک، کوچک، متوسط و بزرگ تقسیم‌بندی شده‌اند که در تصویر زیر مشاهده می‌شود.

مهمترین بندر ترکیه عبارتند از: هوپا، سامسون، ترابوزان و زونگولداغ در کنار دریای سیاه، اسکندرون، مرسین و آنتالیا در کنار مدیترانه، از میر در کنار دریای اژه و جملیک و استانبول در کنار دریای مرمره.

بندر ترکیه در دسته‌بندی دیگری به سه دسته بندر دولتی، بندر شهرداری و بندر خصوصی تقسیم می‌شوند.

دسته اول، بندر دولتی که جزء بندر مهم ترکیه محسوب شده و توسط موسسات اقتصادی دولتی اداره می‌شوند. بندر راه‌آهن ملی ترکیه (TCCD) که همه آنها به شبکه راه‌آهن ترکیه متصل بوده و بندر سازمان دریایی ترکیه (TDI) از جمله بندرهای هستند که توسط موسسات دولتی اداره می‌شوند. این دو موسسه اقتصادی دولتی تحت نظارت و کنترل وزارت حمل و

در سال ۱۹۲۷ مسئولین ترکیه تصمیم گرفتند که مسئولیت راه‌اندازی و بهره‌برداری از هفت بندر بزرگ را به راه‌آهن ملی ترکیه واگذار کنند و پس از اتمام آنها، این بندر جزء مایملک راه‌آهن ملی شناخته شود. این سیاست تا آنجا موفق بوده که اکنون بندر ریل پایه ترکیه ۳۰ درصد از فعالیت‌های بندری ترکیه را بر عهده دارند.

در ادامه بررسی پیشنهاد وزیر راه در خصوص ایجاد معاونت ریلی در سازمان بندر و ایجاد مرکز جداگانه کنترل ریلی در بندر، نگاهی اجمالی داریم به نحوه اداره بندر ریل پایه در ترکیه به عنوان یکی از نمونه‌های موفق در زمینه توسعه حمل و نقل ترکیبی و اولویت‌بخشی به حمل کالا از بندر از طریق خطوط ریلی.

کشتی حدود ۳۲ کشتی مخصوص حمل نفت، ۵۸ کشتی مخصوص حمل و نقل مواد شیمیایی، ۷ کشتی مخصوص حمل گاز مایع و یک کشتی نیز دارای سردخانه است و باقی ناوگان هم انواع کالا و مسافر را جابه‌جا می‌کنند. علاوه بر کشتی‌های خود ترکیه، حدود ۴۷۰ کشتی دیگر نیز در بندر ترکیه در حال تردد هستند که متعلق به سایر کشورها هستند. مالت با ۱۴۳ کشتی، روسیه با هفتاد کشتی و پاناما با ۵۳ کشتی، بیشترین تعداد کشتی را در ترکیه به ثبت رسانده‌اند.

کشور ترکیه، کشوری با وسعت ۷۸۳ هزار و ۵۶۲ کیلومترمربع، از شمال با دریای سیاه، از غرب با دو دریای کوچک مرمره و اژه و از جنوب غربی با دریای مدیترانه دارای مرز آبی است. ترکیه دارای ۷۲۰۰ کیلومتر مرز آبی با دریای سیاه و دریای مدیترانه است. همین ارتباط با دو دریای مهم یعنی دریای سیاه و مدیترانه باعث شده تا حمل و نقل دریایی در این کشور از جایگاه ویژه‌ای برخوردار باشد. ناوگان کشتیرانی این کشور از ۵۴۵ کشتی هزار تنی و بزرگ تشکیل شده است. از این تعداد



Port icons are color coded by size.
Very Small Small Medium Large

مسئولین تصمیم گرفتند که مسئولیت راه‌اندازی و بهره‌برداری از هفت بندر بزرگ را به راه‌آهن ملی ترکیه واگذار کنند و پس از اتمام آنها، این بندر جزء مایملک راه‌آهن ملی شناخته شود. همچنین راه‌آهن ملی با دو بندر دیگر نیز ارتباطات بیشتری دارد. تمامی این بندر که به راه‌آهن متصل هستند و تقریباً ۳۰ درصد از فعالیت‌های بندری ترکیه را بر عهده دارند عبارتند از بندر حیدرپاشا در استانبول و دهانه جنوبی بسفور، بندر ازمیر در دریای اژه، بندر مرسین و بندر اسکندرون در دریای مدیترانه، بندر بادیرما در دریای مرمره، بندر درینجه در خلیج ازمیت و بندر سامسون در دریای سیاه. همانگونه که عنوان شد ترکیه ۵۰ بندر دارد و با توجه به اینکه ۳۰ درصد فعالیت‌های بندری ترکیه به هفت بندر راه‌آهن ملی تعلق دارد، بنابراین ۴۳ بندر دیگر ۷۰ درصد فعالیت‌های بندری ترکیه را بر عهده دارند. ریل‌پایه بودن این هفت بندر باعث شده است تا تقریباً یک‌سوم فعالیت‌های بندری ترکیه بر دوش این بندر باشد. در تاریخ ۳۰ دسامبر سال ۲۰۰۴ با توجه به تصمیم شورای عالی خصوصی‌سازی، خصوصی‌سازی تمام بندر متعلق به راه‌آهن به جز بندر حیدرپاشا آغاز شد. بندر حیدرپاشا نیز به خاطر پتانسیل گردشگری به سمت خصوصی‌سازی سوق داده نشد. تا سال ۲۰۱۴ بندر مرسین، اسکندرون، بادیرما و سامسون خصوصی شدند. مناقصه برای خصوصی‌سازی بندر درینجه نیز تکمیل شده است و منتظر جذب است.

در ترکیه هجده بندر نیز امکانات فرودگاهی دارند. در بسیاری از بنادر ترکیه، امکان تخلیه و بارگیری کالاها متنوع در حجم بالا وجود دارد. دسته دوم بندر مربوط به شهرها هستند که توسط شهرداری‌ها اداره می‌شوند. بندر شهرداری به نسبت کوچک بوده و عموماً به حجم بسیار کمی از ترافیک ساحلی محدود می‌شوند و نیازهای حمل و نقل محلی را تامین می‌کنند. علاوه بر این، بندر شهرداری در بازارهای مربوط به مسافران و گردشگران نیز فعال هستند که از جمله این بندر می‌توان به بندر اردو که قبلاً متعلق به سازمان دریایی ترکیه بود و در سال ۲۰۱۴ به شهرداری اردو منتقل شد، اشاره کرد. تمام محموله‌های این بندر متعلق به بازارهای داخلی است. دسته سوم بندر خصوصی است. این بندر عمدتاً به منظور تامین نیازهای خاص کارخانه‌های صنعتی ساخته شده‌اند اما به کسان دیگر نیز اجازه استفاده از این بندر داده می‌شود. بندر چم اولین بندر خصوصی بوده که در سال ۱۹۹۰ ساخت آن کلید خورد و در سال ۱۹۹۲ به اتمام رسید. این بندر خصوصی ساخته شد تا نیازهای شهر بورسا (یکی از بزرگترین مناطق صنعتی ترکیه) را تامین کند. بعد از ساخت این بندر، ساخت بندر خصوصی رشد پیدا کرد. همان گونه که عنوان شد گروهی از بندر ترکیه متعلق به موسسات اقتصادی دولتی از جمله راه‌آهن ملی ترکیه (TCCD) هستند. در سال ۱۹۲۷



نقل ترکیه اداره می‌شوند، اما به عنوان دو موسسه مستقل از یکدیگر در حال فعالیت هستند. در دفتر مرکزی هر دو سازمان، بخش جداگانه‌ای برای بندر در نظر گرفته شده است که مسئول برنامه‌ریزی و هماهنگی برای بندر هستند. هر بندر به صورت منحصر به فرد توسط مدیری که از طریق موسسه دولتی مربوطه منصوب شده است، اداره می‌شود. این بندر به عنوان بندر «با خدمات کامل» شناخته می‌شوند. تمام خدمات برای کشتی و محموله توسط خود کارگران و تجهیزات بندر ارائه می‌شود. به عبارت بهتر خدمات اصلی و مهم توسط خود بندر ارائه می‌شود. بندر متعلق به راه‌آهن ملی ترکیه بسیار با بندر متعلق به سازمان دریایی ترکیه متفاوت هستند. این بندر ظرفیت بسیار بالاتری از بندر متعلق به سازمان دریایی ترکیه دارند و همچنین به مراکز صنعتی نزدیک تر هستند. با توجه به این تفاوت‌ها و همچنین ارتباط بندر متعلق به راه‌آهن ملی ترکیه با شبکه ریلی، این بندر دارای درآمد بسیار بیشتری نسبت به بندر سازمان دریایی ترکیه هستند.

راه آهن و محوطه های حمل و نقل چندوجهی

مدل آمریکایی

ترجمه: احسان اشرفی

بخش تاسیسات پایگاه اینترنتی بندر لس آنجلس

تا اواسط قرن نوزدهم میلادی محموله های بار درون گاری و توسط حیواناتی نظیر گاو و اسب از سن پدرو به لس آنجلس منتقل می شدند و تا همین سال های اخیر نیز روند انتقال محموله ها در داخل خشکی تغییر چندانی نداشت و همچنان مبتنی بر استفاده از نیروی محرکه و تجهیزات تخصصی انتقال بار بود، اما امروزه این روند با کمک سیستم های حمل و نقل چندوجهی به طور چشمگیری در حال تکامل است و در این میان قطارهای مدرن پیوندی ضروری در حمل و نقل چندوجهی و انتقال بارها به مقصد محسوب می شوند. هر قطار دو طبقه که از بندر خارج می شود صدها کانتینری را به مقصد می رساند که در غیر این صورت می بایست توسط روش های کمتر کارآمد قطارهای یک طبقه و یا کامیون های کانتینری حمل می شدند.

بنادر برای ارائه قابلیت استفاده از قطارهای دو طبقه کانتینر بر باید خدمات حمل و نقل چندوجهی را به بهترین شیوه به مشتریان خود ارائه کنند و بندر لس آنجلس یک نمونه از چنین بنادری است. اطلاعات مربوط به این بندر را به نقل از پایگاه اینترنتی آن می خوانید.

تاسیسات حمل و نقل چندوجهی کانتینرها (در نزدیکی اسکله)

تاسیسات حمل و نقل چندوجهی کانتینرها تقریباً در هشت کیلومتری بندر لس آنجلس و لانگ بیچ قرار دارند. این تاسیسات در سال ۱۹۸۶ و با هزینه ۵۵ میلیون دلاری برای استفاده خطوط حمل و نقلی مختلف افتتاح شده اند و از زمان بازگشایی نقش عمده ای در انتقال کانتینرها از دو بندر بزرگ جنوب کالیفرنیا و گسترش خدمات ریلی در منطقه لس آنجلس داشته اند.

بیش از ۷ میلیون کانتینر بین سال های ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۹ توسط این تاسیسات منتقل شده است. ویژگی های اصلی این تاسیسات حمل و نقل چندوجهی کانتینرها عبارتند از:

- نزدیکی به تمامی پایانه های کانتینری هر دو بندر
- بهره روری بالا در انتقال کانتینرها
- تعداد زیاد و روزانه قطارها به مقصد شهرهای مختلف در آمریکا و مکزیک
- زمین کافی (۱۰۱ هکتار) برای انجام عملیات انتقال و ذخیره سازی کانتینرها با در اختیار داشتن

- اطلاعات را مستقیماً به سیستم ردیابی بار «یونیون پاسیفیک ریل رود» منتقل می کند
- برخورداری از حصار و نورافکن های روشن کننده محوطه منطبق با استانداردهای اداره گمرک آمریکا
- دوربین های مدار بسته کنترل از راه دور که از ساختمان مرکزی قابل مشاهده هستند.
- گشت های نگهبانی ۲۴ ساعته

خدمات حمل و نقل چندوجهی بر روی اسکله

در شرایطی که تسهیلات حمل و نقل چندوجهی کانتینرها موفقیت آمیز و دارای کاربردهای مختلفی است، برخی از مشتریان بندر لس آنجلس تقاضای توسعه خدمات ریلی مخصوص به خود در این اسکله را دارند. چهار مجتمع مدرن که در حال حاضر در بندر وجود دارند ویژگی های مشترک و قابل توجهی دارند که عبارتند از:

- به طور مشترک توسط مسوولان بندر لس آنجلس، راه آهن سراسری و مشتریان طراحی شده اند و در نتیجه بالاترین سطح کارایی را دارند
- به کاهش حجم ترافیک کامیون ها در بزرگراه های اطراف و منتهی به بندر کمک می کنند که این به نفع رانندگان شخصی و باری استفاده کننده از مسیرهای جاده ای است.

- قرار گرفتن در مناطق فرعی و دورافتاده باعث افزایش بهره روری از زمین و جلوگیری از اختلال در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی ها شده است.
- خطوط راه آهن در حال بارگیری با خطوط ذخیره سازی مجاور هستند تا بهره روری و ظرفیت عملیاتی را افزایش دهند.

- به گونه ای طراحی شده اند که امکان تطابق با انواع تجهیزات حمل کانتینر، از جمله جرثقیل دروازه ای چرخدار و جرثقیل دروازه ای ریلی، ریچ استاکر و بالابر را بسته به صلاح دید پایانه داشته باشند.

- حصارکشی مطابق با مقررات خدمات گمرکی ایالات متحده دارند.

- از سنگ فرش مقاوم در برابر آتش سوزی استفاده کرده اند.

محوطه راه آهن APL

تاسیسات کانتینر اسکله ۳۰۰ که در ترمینال آیلند مستقر و به Global Gateway South Terminal معروف است توسط شرکت ایگل مارین سرویسز برای شرکت APL مدیریت می شود. این تاسیسات ۱۰۶ هکتاری که با هزینه ۲۷۰ میلیون دلاری تاسیس و در ماه مه

فضای کافی برای نگهداری بیش از سه هزار کانتینر. - بارگیری خطوط ریلی در شش سایز مختلف (از ۱۱۵۸ متر تا ۱۵۲۴ متر) که می توانند مجموعاً ۹۵ واگن دو طبقه را بارگیری کنند

- محوطه انبارداری با گنجایش نگهداری از یکصد واگن دو طبقه

- شش جرثقیل چرخدار دروازه ای (Rubber tire gantry overhead cranes) و یک لودر-side pick برای برداشتن کانتینرها

- یک دروازه ورودی اصلی با ۱۶ مسیر جداگانه برای ورود و خروج کامیون های کانتینری (جهت ۸ مسیر میانی قابل تغییر است تا بتوان در صورت کم و زیاد شدن تعداد کامیون ها در جهت ورودی یا خروجی آنها را متناسب با ترافیک به سمت داخل یا بیرون تغییر داد).

- دروازه اصلی ۷ روز هفته و ۲۴ ساعت شبانه روز فعال بوده و می تواند به طور متوسط روزانه هزار و ۸۰۰ انتقال را پردازش کند.

- برخورداری از یک برنامه کامپیوتری که دروازه اصلی را با تجهیزات انتقال کانتینر مرتبط کرده و



ظرفیت بارگیری کل این مجموعه را به ۹۶ واگن می‌رساند.

- شش خط بارگیری ذخیره جانبی به طول ۱۹۵۱ متر با ظرفیت ۲۱ واگن دو طبقه ۹۳ متری با مجموع ظرفیت ۱۲۶ واگن.

- راندمان تخلیه و بارگیری این تاسیسات چندوجهی بسیار بالا بوده و در بین شرکت پایانه‌های کانتینری در آمریکا بی‌نظیر است. این تاسیسات همچنین در زمین‌های پشت اسکله ۴۰۰ و دور از شلوغی اسکله قرار دارند.

- این مسیر راه‌آهن چندوجهی در نهایت با کریدور المیدا (Alameda Corridor) که تحت مدیریت شرکت Union Pacific Railroad مدیریت قرار دارد ادغام می‌شود تا قطارها را به خطوط راه‌آهن سراسری متصل کرده و محموله‌ها را به مقاصد مختلف در اقصی نقاط آمریکا برساند.

- دارای سیستم هوای فشرده جهت کنترل ترمز واگن‌های قطار

تاسیسات ریلی شرکت مرسک

منطبق کردن بزرگ‌ترین خط حمل و نقل دریایی با بزرگ‌ترین ترمینال کانتینری انحصاری در جهان نیازمند تاسیسات ریلی عظیمی در اسکله بوده است. این تاسیسات ریلی بزرگ بر روی اسکله ۴۰۰ در بندر لس‌آنجلس در بزرگ‌ترین پایانه کانتینری این بندر قرار گرفته‌اند و توسط شرکت APM Terminals از زیرمجموعه‌های شرکت دانمارکی مرسک مدیریت می‌شوند. تاسیسات ریلی ۱۶ هکتاری شرکت مرسک کاملاً چندوجهی بوده و خدمات ارائه شده در آن عبارتند از:

- ۱۲ خط بارگیری هر کدام به طول ۷۶۲ متر با ظرفیت هشت واگن دو طبقه ۹۳ متری که

سال ۱۹۹۷ افتتاح شد بزرگ‌ترین مجتمع از نوع خود در آمریکای شمالی بوده که خدمات زیر را به مشتریان ارائه می‌دهد:

- هشت خط بارگیری که هر کدام حدود ۸۲۳ متر طول و گنجایشی برابر ۶۴ واگن دو طبقه با ۵ سکو دارند

- هشت خط ذخیره مجاور که هر کدام حدود ۸۲۳ متر طول و گنجایش ۶۴ واگن دو طبقه با ۵ سکو دارند

- ده جرثقیل حمل و نقل ریلی چندوجهی هوشمند و برقی

- یک خط راه‌آهن ویژه در امتداد چهار اسکله اصلی برای انتقال مستقیم محموله‌های بزرگ مانند ماشین‌آلات سنگین بین کشتی‌ها و واگن‌ها

- نقاط تعویض و یا خروج از خط ریلی کاملاً اتوماتیک

■ **تاسیسات حمل و نقل چندوجهی کانتینرها در هشت کیلومتری بندر لس آنجلس و لانگ بیچ در سال ۱۹۸۶ و با هزینه ۵۵ میلیون دلاری افتتاح شده‌اند و از زمان بازگشایی نقش عمده‌ای در انتقال کانتینرها از دو بندر بزرگ جنوب کالیفرنیا و گسترش خدمات ریلی داشته‌اند**

تاسیسات انتقال کانتینری شرکت‌های اورگرین و NYK در ترمینال آیلند
 ترمینال کانتینری ۶۶ هکتاری شرکت اورگرین آمریکا کورپوریشن (Evergreen America Corp) و ترمینال ۷۵ هکتاری تحت کنترل شرکت Yusen Terminals از شرکت‌های تابعه NYK در ترمینال آیلند از شلوغ‌ترین تاسیسات باری در بندر هستند. زمانی که هر دو این شرکت‌ها خواستار خدمات ریلی اختصاصی در اسکله شدند مسوولان بندر احداث تاسیسات انتقال کانتینری ترمینال آیلند را با هزینه‌ای بالغ بر ۱۵ میلیون دلار آغاز کردند. این تاسیسات تحت نظارت دقیق متخصصان احداث شده و در سال ۱۹۹۷ آغاز به کار کرد.

خدمات ارائه شده در این تاسیسات که توسط شرکت‌های اورگرین و NYK مدیریت می‌شوند عبارت هستند از:

- چهار خط بارگیری که هر کدام حدود ۷۰۱ متر طول دارند و قادر به بارگیری ۲۸ واگن دو طبقه با ۵ سکو هستند.

- پنج خط ذخیره جانبی که هر کدام حدود ۷۰۱ متر طول دارند و قادر به بارگیری ۳۵ واگن دو طبقه با ۵ سکو هستند.

- خط ورودی اختصاصی با ظرفیت ۲۸ واگن و پنج سکو

- خط خروجی اختصاصی با ظرفیت ۲۸ واگن و پنج سکو

- خط اختصاصی برای تسهیل انتقال بین ریل‌های بارگیری و ذخیره‌سازی

- سیستم‌های امنیتی و جلوگیری از خارج شدن قطارها از خط

- دارای سیستم هوای فشرده جهت کنترل ترمز واگن‌ها

تجهیزات ریلی بانگ‌مینگ و چین در اسکله
 شرکت بانگ‌مینگ یک پایانه کانتینری ۵۳ هکتاری را در منطقه غرب بندر لس آنجلس مدیریت می‌کند.

این شرکت کشتیرانی با هدف بهبود حمل زمینی محموله‌های به سرعت در حال افزایش خود تصمیم گرفت تاسیسات راه‌آهن اختصاصی خود را داشته

باشد و همین باعث احداث تاسیسات ۲۰ میلیون دلاری این شرکت در بندر لس آنجلس شد. خدمات ارائه شده در این تاسیسات عبارتند از:

- سه خط بارگیری که هر کدام حدود ۹۱۴ متر طول دارند و قادر به بارگیری ۲۸ واگن دو طبقه هستند.

- سه خط بارگیری ذخیره جانبی که هر کدام حدود ۹۱۴ متر طول دارند و قادر به بارگیری ۲۷ واگن دو طبقه هستند.

- خط خروجی اختصاصی با ظرفیت ۲۷ واگن و پنج سکو

- خط اختصاصی برای تسهیل انتقال بین ریل‌های بارگیری و ذخیره‌سازی

- سیستم‌های امنیتی و جلوگیری از خارج شدن قطارها از خط

- دارای سیستم هوای فشرده جهت کنترل ترمز واگن‌ها

کریدور المیدا

کریدور المیدا (Alameda Corridor) سنگ بنای شبکه تردد قطارهای ترابری چندوجهی بندر است. این مسیر ریلی مخصوص انتقال بار با طول ۳۲ کیلومتر و هزینه‌ای بالغ بر ۲/۴

میلیارد دلار در سال ۲۰۰۲ به بهره برداری رسید و راه اصلی انتقال قطارهای کانتینربر از بندر لس آنجلس و لانگ‌بیچ به شبکه راه‌آهن اصلی در نزدیکی لس آنجلس است. احداث این کریدور از بزرگترین پروژه‌های ملی در آمریکا بود که سه جزء اصلی را شامل می‌شد:

۱- **کریدور شمالی:** پل رودخانه لس آنجلس که در سال ۱۹۹۸ تکمیل شده و یک مسیر تک

خط راه‌آهن را با یک مسیر دارای سه خط ریلی جایگزین کرد. مسیر جداگانه بلوار واشنگتن به خیابان سانتافه ترافیک ریلی و جاده‌ای را از یکدیگر جدا می‌کند و پروژه «تقاطع ردوندو» نیز قطارهای مسافری را از روی مسیر قطارهای باری کریدور المیدا عبور خواهد داد.

۲- **کریدور میانی:** قطارهای باری از طریق یک خندق (ترانشه - Trench) ۱۶ کیلومتری به عمق ۱۱ و عرض ۱۵ متر مسیر بین اتوبان ۹۱ و خیابان ۱۲۵م در لس آنجلس را طی می‌کنند. خیابان‌های شرقی - غربی موجود در مسیر از روی این ترانشه عبور خواهند کرد که این علاوه بر کاهش ترافیک به کاهش آلودگی صوتی ناشی از عبور قطارها نیز کمک می‌کند.

۳- **کریدور جنوبی:** پروژه جداسازی و پل‌سازی خیابان هنری فورد مسیرهای ریلی و جاده‌ای را از روی یکدیگر عبور داده و بخش‌هایی از خیابان هنری فورد را نیز بازسازی می‌کند.

کریدور المیدا عموماً و در بیشتر مسیر خود به صورت موازی با خیابان المیدا احداث شده است. در راستای این پروژه قرار است در خیابان المیدا هم تغییراتی ایجاد شود تا تعداد خطوط ترافیکی آن از ۴ به ۶ افزایش پیدا کند.

کنترل ترافیک چندوجهی

شبکه ترافیکی قطارهای باری در بندر لس آنجلس با دقت برنامه‌ریزی شده است تا با کریدور المیدا ادغام شود. سیستم کنترل ترافیک مرکزی این شبکه که توسط شرکت Pacific Harbor Line مدیریت می‌شود کنترل تمامی قطارهای ورودی و خروجی را بر عهده دارد.

زیرساخت‌ها

تاسیسات ریلی مدرن بندر لس آنجلس با کاهش تکیه بر کامیون‌های جاده‌ای و استفاده از تاسیسات داخلی برای حمل و نقل کانتینرها به محل‌های بارگیری بهره‌وری قطارهای دوطبقه را به حداکثر می‌رساند.

بندر لس آنجلس تا کنون بیش از ۲۰۰ میلیون دلار برای بهبود زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای هزینه کرده است که در عین بهبود روند انتقال کانتینرها ترافیک خیابان‌های اطراف بندر را نیز کاهش داده‌اند. بندر لس آنجلس با درک اهمیت برنامه‌ریزی و احداث ترمینال‌های مدرن حمل کالا به همراه زیرساخت‌های مناسب تلاش کرده است سیستم ترابری برتری را برای مشتریان خود ایجاد کند.

اما این تنها مسوولان بندر گوتنبرگ نبودند که از نحوه انجام هماهنگی‌ها با شرکت‌های ریلی بی‌خبر بودند، بقیه مسوولان بنادر هم تا آنجا از این مسائل بی‌اطلاع و نسبت به آنها بی‌اعتنا بودند که انگار چنین فعالیتی هیچ نقشی در بهبود عملکرد آنها ندارد.

شرکت ایتالیایی «کنت‌شیپ» که اصلی‌ترین گروه مدیریت ترمینال‌های این کشور است با اذعان به وجود مشکلات جدی در مدیریت یکپارچه ترمینال‌ها و خدمات ریلی اعلام کرده است این مشکلات باعث می‌شود حمل و نقل جاده‌ای مجبور شود بار بیشتری به دوش بکشد حتی زمانی که انتقال محموله‌ها از طریق جاده کاملاً غیرمنطقی به نظر می‌رسد.

تکامل طبیعی

به گفته «دانیل تستی» از شرکت کنت‌شیپ ایتالیا، بنادر این کشور طی مدت زمانی طولانی توسعه یافته و امروز توسط محوطه‌های وسیعی

بررسی رابطه بین پایانه‌های بنادر با خطوط ریلی

نقشه اروپایی

تعداد کمی از بنادر و پایانه‌ها شانس استفاده از خدمات یکپارچه راه آهن را دارند. دلایل مختلفی برای این معضل وجود دارد از جمله قدیمی بودن بنادر، محدودیت‌های زیرساختی، مدل‌های مدیریتی و مالکیتی و یا شیوه تکامل شبکه‌های راه آهن به طور کلی. بسیاری از مقامات بندری از تلاش برای یکپارچگی عملیات دریایی و ریلی خودداری می‌کنند، زیرا چنین کاری را به عنوان بخشی از وظیفه مدیریتی خود نمی‌بینند. زمانی که پایگاه اینترنتی «پورت استراتژی» از مدیران بندر گوتنبرگ در سوئد خواست نحوه هماهنگی مسوولان پایانه‌های عملیاتی خود با فعالیت‌های خدمات‌دهندگان راه آهن را توضیح دهند آنها قادر به انجام این کار نبوده و به جای آن سوال را به مسوولان خدمات ترمینال‌ها ارجاع دادند، زیرا هماهنگی‌های میان بندر با شرکت‌های ریلی راه آهن، در این سطح هماهنگ نمی‌شد.



در ایتالیا پیشرفت کرده و گزینه‌های زیادی به ما می‌دهد تا بتوانیم در جریان جابه‌جایی کانتینرها بهبود ایجاد کنیم.

حامیان راه آهن

دیگر بنادر، به تدریج در حال درک مزایای استفاده از راه آهن متصل به اسکله هستند. بندر «جکسون ویل» در آمریکا هم اکنون از تاسیسات راه آهن در بندر استفاده می‌کند که هزینه احداث بخشی از آن توسط دولت مرکزی و بخشی توسط دولت ایالتی تامین شده است. بندر بارسلونا در اسپانیا هم پروژه‌های برای جایگزین کردن استفاده از خطوط حمل و نقل ریلی به جای جاده‌ای داشته و قرار است خطوط ریلی آن مستقیماً به شبکه حمل و نقل بین‌المللی اروپا معروف به خطوط ریلی کریدور مدیترانه متصل شوند تا مقدار بیشتری از بارها توسط راه آهن منتقل شود. هم اکنون تنها ۱۳ درصد از بارهای تخلیه شده در این بندر توسط راه آهن منتقل می‌شوند.

لهستان هم در حال ارتقا خطوط ریلی بندر گدانسک است تا ظرفیت آن را از ۳۰ قطار در روز به ۱۸۰ قطار رسانده و سرعت قطارها را هم از ۵۰ کیلومتر در ساعت به ۱۰۰ کیلومتر در ساعت ارتقا دهد.

همکاری با یکدیگر

مدیران شرکت Contship با تاکید بر اینکه هیچ بندری در انزوا نمی‌تواند ترافیک ریلی خود را افزایش دهد می‌گویند: در بندر لا اسپیزا ۱۰ درصد از کانتینرهای وارد شده ظرف مدت یک روز از ورود کشتی به بندر تخلیه شده و در مسیرهای نهایی قرار می‌گیرند که یکی از دلایل اصلی آن هم استفاده از امکانات پیش ترخیص است. در عین حال عملیات پیش ترخیص کانتینرها امکانات زیادی در اختیار آژانس‌ها و شرکت‌های حمل و نقلی قرار می‌دهد تا با پیش‌بینی عملیات گمرکی روند انتقال بارها از بنادر را سریع‌تر انجام دهند.

گروه کنت‌شیپ اولین اپراتوری است که «کریدور ریلی گمرک سریع» بین بندر لا اسپیزا در بندر جنوا و بندر Melzo در میلان را آزمایش کرد. استفاده از این روند اجازه می‌دهد محموله‌ها بدون بازرسی گمرکی با استفاده از راه آهن به مسیر خود ادامه دهند و بازرسی گمرکی آنها در طی مسیر انجام شود.

احاطه شده‌اند. علاوه بر این مالکیت بنادر نیز تغییر یافته و از دولت به بخش خصوصی و یا نیمه دولتی - نیمه خصوصی منتقل شده‌اند در حالی که زمین‌ها و زیرساخت‌ها کاملاً دولتی بوده و ترمینال‌ها نیز تحت امتیاز فعالیت می‌کنند. در این میان، اپراتورهای خصوصی تلاش زیادی برای گسترش مدیریت یکپارچه می‌کنند و شرکت کنت شیپ ایتالیا نیز خود در مرحله پیشرفته‌ای از ادغام فعالیت‌های ریلی و بندری قرار دارد.

تستی گفت: زمانی که طرح احداث ترمینال کانتینر لا اسپیزا (La Spezia) در بندر جنوا بررسی می‌شد استفاده از راه آهن برای مرتبط کردن عملیات دریایی و خشکی یکی از عوامل مورد توجه بود.

دیگر شرکت‌های زیر مجموعه کنت‌شیپ نیز در طی زمان تکامل یافته‌اند و امروزه نقش‌های کلیدی در زنجیره‌های تدارکاتی ایفا می‌کنند. این نقش‌ها شامل خدمات انتقال ریلی بارها در مسافت‌های طولانی، عملیات شنتینگ (انتقال از بندر به خطوط ریلی و برعکس)، خدمات چند منظوره، مدیریت داخلی بنادر، تحویل نهایی کامیون‌های بار به مقصد، ترخیص گمرکی و انبارداری می‌شوند.

تستی با تاکید بر درست بودن مسیر حرکت شرکتش گفت: اگر کارایی را با توجه به شاخص‌های کلیدی عملکرد تعریف کنیم، بندر لا اسپیزا مقام اول کارایی را در بین کل بنادر ایتالیا به دست می‌آورد زیرا حدود ۳۰ درصد از محموله‌های وارد شده به بندر از طریق خطوط ریلی حمل شده و این بندر همچنین بالاترین تعداد قطارها و کانتینرهای حمل شده نسبت به کل بار وارد شده را دارد.

معمولاً سیستم‌های کامپیوتری بنادر و ترمینال‌ها به سیستم‌های راه آهن متصل نیستند اما نرم‌افزار طراحی شده برای ترمینال کانتینر بندر لا اسپیزا مدیریت ارتباط میان بندر و راه آهن را بر عهده دارد. علاوه بر این سیستم‌های بندرداری هم در حال تکامل بوده و با ترکیب اجزای زنجیره لجستیکی نقش استراتژیکی را بازی می‌کنند.

تستی گفت: ما در شرکت کنت شیپ در حال کامل کردن برنامه‌ها هستیم تا بتوانیم زمانی که کانتینرها هنوز در راه هستند حمل و نقل آنها توسط خطوط ریلی را رزرو کنیم. این دستاورد به این دلیل ممکن شده است که روند ترخیص

به گفته دانیل تستی، با این وجود گسترش استفاده از خدمات ریلی با چالش‌هایی هم مواجه است که از میان آنها می‌توان به کاهش قدرت رقابت بر اثر کمتر شدن هزینه حمل و نقل جاده‌ای به دلیل کاهش قیمت نفت و همچنین مقاومت افراد نسبت به انجام تغییرات اشاره کرد.

الهام گرفتن

تستی با تاکید بر اینکه بنادر می‌توانند روش‌های استفاده و ارتباط با راه آهن را از دیگر صنایع یاد بگیرند معتقد است: ما همه باید از انجام تغییرات در این زمینه استقبال کرده، اما در عین حال بر شیوه انجام آن نظارت داشته باشیم. انتقال کانتینرهای باری تخلیه شده در بنادر توسط خطوط ریلی در ایتالیا محدودیت‌هایی دارد که هرکدام هم راه حل خود را دارند. یک سوال مهم اینست که چرا استفاده از حمل و نقل جاده‌ای برای انتقال کانتینرها در مسیرهای بیشتر از ۵۰۰ کیلومتر هنوز هم معمول است.

او می‌گوید: سالیانه ۴۷ میلیون کانتینر در جاده‌های ایتالیا منتقل می‌شوند که ۶۳ میلیون آنها کانتینرهای با مقصد و یا مبدا بنادر هستند، اما همین مقدار ۶۳ میلیون کانتینر هم زیاد بوده و بهتر است از طریق حمل و نقل ریلی منتقل شوند.

با وجود مزایای بسیار استفاده از خطوط ریلی در بنادر باید توجه داشت این فرمول برای همه مناسب نیست همانطور که شرکت ریلی BNSF پس از رای یک دادگاه در کالیفرنیا هم اکنون در حال تصمیم‌گیری برای متوقف کردن پروژه احداث خط راه آهن جدید در نزدیکی لس‌آنجلس و لانگ‌بیچ است.

این خط آهن جدید به نام «دروازه بین‌المللی جنوب کالیفرنیا» قرار بود با انتقال کانتینرها توسط قطار از ترافیک جاده‌ها بکاهد، اما دادگاه با بررسی میزان تأثیرات این خط آهن بر کیفیت هوا، گازهای گلخانه‌ای، آلودگی صوتی و ترافیک فعلاً آن را متوقف کرده و خواستار انجام تحقیقات بیشتری بر روی تأثیرات دقیق‌تر احداث خط آهن شد. مدیران BNSF در واکنش به تصمیم دادگاه، هشت سال مطالعات زیست‌محیطی در این زمینه را جامع و همه‌جانبه توصیف کرده و اعلام کرده‌اند با توجه به شرایط معلوم نیست که آیا اساساً این پروژه می‌تواند تحت شرایطی که مقرر شده است به کار خود ادامه دهد یا خیر.

«من بامدادم سرانجام» بنادر ریل پایه

مهرداد خواجه‌نوری

یادنامه جدیدی منتشر شده توسط سعید پورعظیمی: گردآورنده در ابتدا نوشته که از آشنایان مختلف خواسته، چیزی در مورد احمد شاملو بنویسند. اسماعیل خوبی، در مقاله‌ای طولانی، و با خضوع به احمد «جان» شاملویش، ایراد می‌گیرد که (به طور مثال) وقتی می‌خوانیم «... دلتان را بکنید! بیگانه‌های من، دلتان را بکنید! دعایی که شما زمزمه می‌کنید- تاریخ زندگانی است که مرده‌اند...»، «دل را از کس یا چیزی می‌کنند: شاعر به ما نمی‌گوید از کی یا چی باید دل کند و چنین است که «دلتان را بکنید!» «مبتدایی است که خبر ندارد و در فضای معنایی خود آویزان می‌ماند.»

حالا گزارش اصلی را که در صفحات پیش خوانده‌اید، با عذر تقصیر از خواننده «جان» مرور کنید که ماجرای اتصال خطوط ریلی به بنادر، چگونه «مبتدایی است؟» که «در فضای معنایی خود آویزان می‌ماند؟»

و چگونه همه مقامات فعلی و قبلی برای اتصال خطوط ریلی به بنادر، نسخه‌های خود را می‌نویسند با توجه به شناخت و تجربه‌ای که از این «کنکاش ایرانی» دارند و توصیه‌هایی در باب «وحدت وجود» و در نقد «آدرس غلط».

کارشناسان مجله هم «مدل آمریکایی»، «نقشه اروپایی» و «تجربه ترکی» می‌نویسند! انگار تا این بحث‌ها تمام شود، جاده‌های برقی و پهبادها، کل صورت مساله را عوض نکرده‌اند؟!

و اسماعیل خان خوبی، ول کن نیست و از خط‌های واژگانی می‌نویسد (در یادنامه شاملو، اما در مورد بیتی از فروغ فرخزاد) «که نگاه من در نی‌نی چشمان تو خود را ویران می‌سازد» غلط است و به جای آن پیشنهاد می‌دهد «که نگاه من در نی‌نی چشمان تو ویران می‌گردد».

مشکل بندر ریل پایه اگر حل نشد، حداقل آن «یادنامه» آموزنده را بخوانید!

آبان ۱۳۹۶

آیا ایران می‌تواند ترانشیپ خاورمیانه گردد؟

ول معطل!

کاوش ساعی

مدتی قبل، دکتر دیوید کلاوس، استاد دانشگاه میشیگان را دیدم و از او خواستم با بررسی شرایط ایران نظرش را در مورد ترانشیپ شدن ایران بگویم. دکتر دیوید کلاوس از مدیران طراح برنامه ترانشیپ شدن کشور شیلی برای بولیوی بوده است.

پرسش ما واضح است، آیا ایران می‌تواند یک کشور ترانشیپ باشد یا خیر؟
 ■ اجازه می‌خواهم نخست موضوعی را مطرح کنم. این گفت‌وگو، گفت‌وگویی علمی و کارشناسی است و اگر نقد و یا خرده‌گیری مطرح می‌شود، باید از این زاویه به آن نگاه کرد. خود شما که اکنون در اینجا درس می‌خوانید می‌دانید که نقد باید جسورانه، علمی و بیرحم باشد. در ضمن، علیرغم مشکلات سیاسی بین دولت‌ها، من هیچ خصومتی با کشور و مردم ایران ندارم و به سیاست هم اصلاً علاقه‌مند نیستم، با این حال، سیاست را به عنوان بخشی از پارامترهای رشد یک کشور در نظر می‌گیرم.

اما راجع به ترانشیپ بودن ایران، باید بگویم که کشور شما از مجموع پارامترهای ترانشیپ شدن، فقط یک پارامتر را دارد و آن پارامتر جغرافیای مناسب در میان یک بازار مصرف مناسب است. من شاخص دیگری نمی‌بینم که بخواهم ایران را کشوری ترانشیپ حداقل از الان تا ۱۵ سال آینده بدانم.

این حرف شما بر چه مبنایی است؟

■ اساساً تعریف ترانشیپ چیست و به چند مدل است؟ فکر کنم نخست باید این را بدانیم. شاید به درستی معنای ترانشیپ را نمی‌دانیم. ترانشیپ یعنی انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر برای رسیدن به مقصد نهایی. ■ خوب، در این میان ایران چه زیر ساخت‌هایی



دارد که بتوان به آن به دید یک کشور ترانشیپ و در نهایت یک هاب منطقه‌ای نگاه کرد؟ اصلاً ایران قصد دارد ترانشیپ دریایی شود یا زمینی و یا هوایی؟ می‌خواهد ترانشیپ نفتی باشد یا مثلاً ترانشیپ مواد کشاورزی؟ تصمیم چیست؟ من از روی آمارهای جهانی قضاوت می‌کنم. کشوری ادعای ترانشیپ می‌کند که به تجهیزات و امکانات و نیروی انسانی متبحر مجهز باشد. کشور ایران الان به تازگی از بار تحریم‌های اقتصادی بیرون آمده است. یعنی شما نزدیک به هشت سال ساکن بودید و اگر فرسودگی تجهیزات را هم که در حسابداری مدرن محاسبه می‌شود، در نظر بگیریم شما هشت سال تحلیل رفته‌اید. این یک واقعیت است. با این واقعیت نباید با تعارف برخورد کرد. نمی‌خواهیم که خودمان و یا مجموعه‌مان را فریب دهیم.

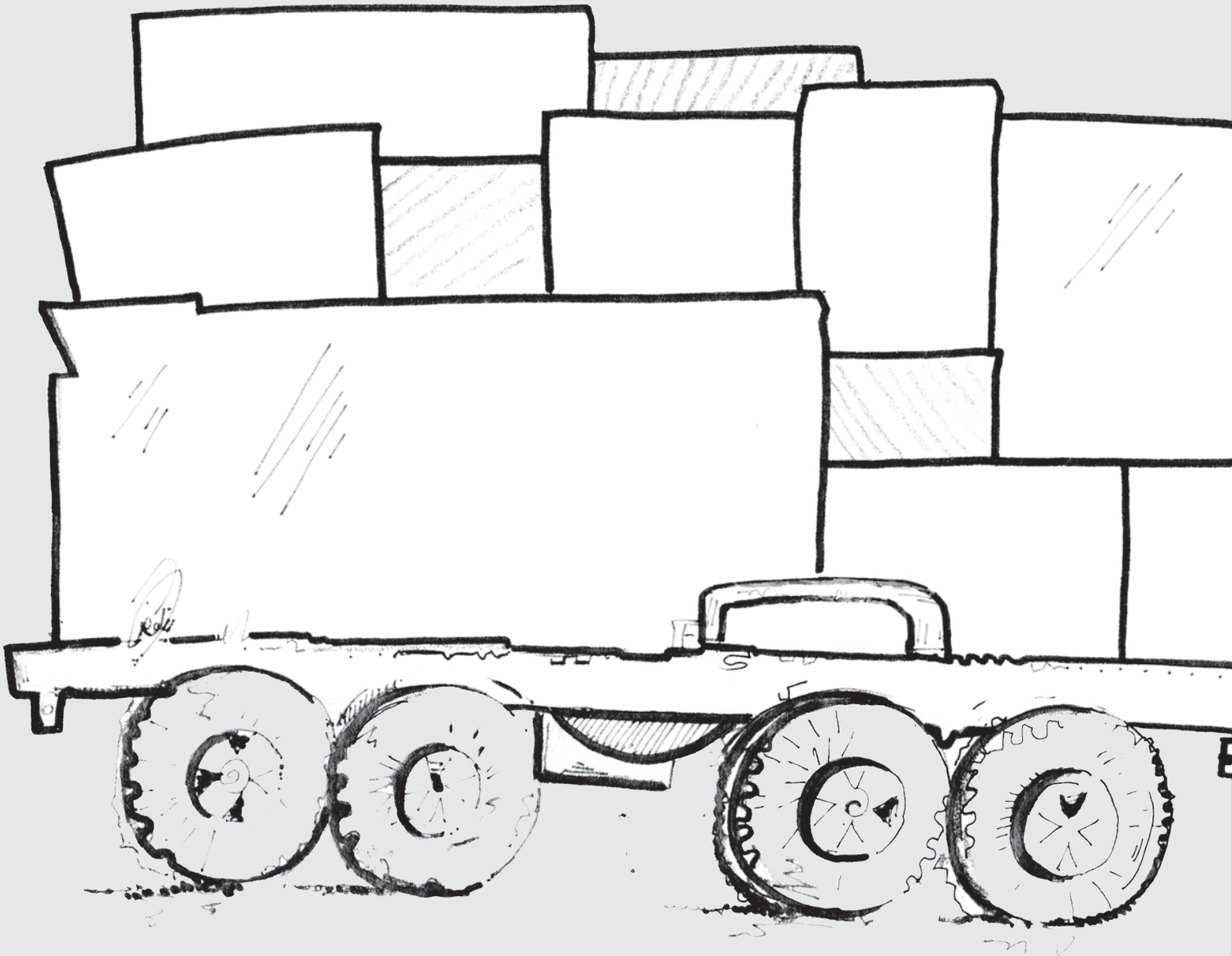
بله، ولی در حال حاضر، دریچه‌ها باز شده‌اند. ■ ببینید! شما باید چند پارامتر را با هم داشته باشید تا بشود به دید یک کشور ترانشیپ به ایران نگریست و بعد سرمایه‌گذار بیاید و سرمایه‌اش را در کشور شما خرج کند تا شما به تدریج به هاب تبدیل شوید. نخست بسترهای مناسب برای این امر را با هم مرور می‌کنیم. کدام بندرگاه ایران دارای قابلیت ترانشیپ در حجم بالاست؟ یا بهتر است بیرسم اصلاً بندری در ایران وجود دارد که جزو ۴۰ بندر نخست دنیا باشد؟ براساس دانسته‌های من وجود ندارد و این یعنی شما بندرگاه‌های توسعه‌نیافته دارید. در کشور شما طرحی در حال اجرا (دقت



■ راجع به ترانشیپ بودن ایران، باید بگویم کشور شما از مجموع پارامترهای موثر در ترانشیپ، فقط یک پارامتر را دارد و آن جغرافیای مناسب در میان یک بازار مصرف مناسب است که آن هم حاصل کار شما و مدیریت سیستم‌های کاری شما نبوده است. من شاخص دیگری نمی‌بینم که بخواهم ایران را کشوری ترانشیپ حداقل تا ۱۵ سال آینده بدانم

حاضر هنوز تجهیزات به طور کامل نصب نشده است! شما از من خواستید که بررسی کنم که آیا کشور شما قابلیت ترانشیپ شدن دارد یا خیر، اما من اصلاً نتوانستم پارامتری جز جغرافیایی مناسب که آن هم حاصل کار شما و مدیریت سیستم‌های کاری شما نبوده، پیدا کنم. فرودگاه بین‌المللی تهران اصلاً در رنکینگ‌های جهانی از نظر استانداردهای بین‌المللی هاب شدن دیده نمی‌شود، هرچند شما در حال نوسازی ناوگان خود هستید که آن هم اگر مشکلی پیش نیاید تا ۲۰۲۵ کامل می‌شود، اما واقعیت این است برای هاب شدن نیاز صد درصد به ناوگان نیست، شما باید سرویس انبارداری، ناوبری، ترافیک هوایی، گمرکات، نیروی انسانی آموزش‌دیده

کنید می‌گویم طرحی در حال اجرا) مانند یک مگاپورت وجود دارد که بشود روی آن تکیه کرد؟ توجه داشته باشید که طرح در حال اجرا، با طرح روی کاغذ و منتظر سرمایه و پول خیلی فرق دارد. میانگین انجام پروژه‌های توسعه عمرانی شما مانند بندرگاه و فرودگاه چند سال است؟ من آمارهای شما را مطالعه کرده‌ام؛ تنها کمی از چند کشور آفریقایی پیشروتر هستید. من شوکه شدم! پایان همه فازهای پروژه‌های شما باز است؛ یعنی معلوم نیست چه زمانی تمام خواهند شد و بعد برای اینها دنبال سرمایه‌گذار هم هستید! به عنوان نمونه براساس برنامه‌های شما، پروژه بندر چابهار می‌بایست الان روزی هزاران تن بار جابه‌جا کند، ولی در حال



■ در کشور شما طرحی در حال اجرا مانند یک مگاپورت وجود دارد که بشود روی آن تکیه کرد؟ توجه داشته باشید که طرح در حال اجرا، با طرح روی کاغذ و منتظر سرمایه و پول خیلی فرق دارد. میانگین انجام پروژه‌های توسعه عمرانی شما مانند بندرگاه و فرودگاه چند سال است؟ من آمارهای شما را مطالعه کرده‌ام تنها کمی از چند کشور آفریقایی پیشروتر هستید

■ پایان همه فازهای پروژه‌های شما باز است یعنی معلوم نیست چه زمانی تمام خواهند شد و بعد برای اینها به دنبال سرمایه‌گذار هم هستید! به عنوان نمونه براساس برنامه‌های شما، پروژه بندر چابهار می‌بایست در حال حاضر، روزانه هزاران تن بار جابه‌جا کند ولی در حال حاضر هنوز تجهیزات به طور کامل نصب نشده است!

و آماده به کار، زیرساخت‌های ارتباطی و نرم‌افزاری و سخت‌افزاری مناسب داشته باشید، در حالی که در کشورتان هنوز مشکل پهنای باند و اینترنت پرسرعت وجود دارد. دقت کنید من نگفتم فیلترینگ چون چین هم فیلترینگ دارد، من می‌گویم اینترنت بدون مشکل؛ آن هم در قریبی که کشورهای دیگر دارند به دریافت اینترنت از روی ماهواره‌ها مثل شبکه‌های تلویزیونی فکر می‌کنند. از سوی دیگر، ناوگان فرسوده جاده‌ای که محتاج به واردات است؛ چراکه سازنده کامیون‌های استاندارد نیستید. من اینها را برای تحقیر کشور یا خدای ناکرده مردم شما نمی‌گویم. شما نیروهای تحصیل کرده بسیاری دارید، اما می‌خواهم آینه‌ای روی‌روی شما بگیرم و بپرسم بر چه اساسی برخی کارشناسان در کشور شما فکر می‌کنند، کشور شما می‌تواند یک کشور ترانشیپ شود؟ پارامترهایشان چه بوده است؟ آیا وسیله حمل جدیدی طراحی کرده‌اند و ساخته‌اند که ما خیر نداریم. سیاستی درپیش گرفته‌اند که بشود از روی آن الگوبرداری کرد؟ نمی‌دانم.

یعنی کشور ما نمی‌تواند ترانشیپ شود؟

■ من این را نگفتم. مثل این است که به من بگویند شما می‌توانید با ۱۵۰ کیلو وزن، دونه خوبی باشید و بعد هم من بگویم بله شما می‌توانید دونه خوبی شوید. در این صورت، یا مغز من خراب است یا دارم شما را فریب می‌دهم. چون با این وزن و بدون ورزش زیاد و استعداد نمی‌توانید. کشور شما تنها یک استعداد دارد، ولی وزن همان است و عدم تحرک همان. اگر بگویند پتانسیل لازم را داریم، بنده می‌گویم بله دارید، اما از شما می‌پرسم کشوری مثل آمریکا که بین دو کشور قرار دارد و تقریباً با همه کشورهای دیگر فاصله دوری دارد، چگونه توانسته هاب خیلی از شرکت‌ها شود؟

دلیل آن چیست؟ البته می‌دانیم که ایالات متحده، اقتصاد توانمندی دارد و تولیدکننده و مصرف‌کننده بزرگ جهانی است و خوب شرایط ایران فرق می‌کند.

■ بله آمریکا تولیدکننده بزرگی است، اما شما با این حرفتان به عنوان نمونه‌ای از مردم ایران نشان می‌دهید که باور ندارید کشورتان در آینده بتواند تولیدکننده موفقی باشد. همین موضوع در پس‌زمینه فکری شما و شاید

میلیون‌ها ایرانی دیگر می‌تواند سبب ضعف شود. به عبارت دیگر، در پس‌زمینه بازار شما شک وجود دارد و وقتی نسبت به موضوعی تردید دارید، هرگز نمی‌توانید هیچ سرمایه‌گذاری را مجاب به سرمایه‌گذاری در کشورتان کنید. نمی‌دانم این تردید یا عدم عملگرا بودن ناشی از چیست؛ آیا سیاستمداران و مدیران شما سبب این اندیشه در شما شده‌اند یا ضعف فرهنگی، اما واقعیت این است که ایران در بهترین نقطه برای هاب شدن و ترانشیپ قرار دارد، ولی برنامه‌ای در حال اجرا برای این امر در کشور شما وجود ندارد.

کشورهای بسیار کوچک‌تر از شما مانند قطر و امارات متحده عربی اکنون مگاپورت‌های خود را طراحی کرده‌اند و در حال توسعه آن هستند، در حالی که شما فقط به یک شانس که ترانزیتی بودن کشورتان است، آن هم با شرکت‌های خصوصی که اصلاً در اندازه‌های شرکت‌های درون‌شهری کشورهای قدرتمند هم نیستند دل بسته‌اید که از آسمان برایتان نعمت نازل کند! به زودی ممکن است افغانستان و پاکستان که هنوز مزه ترانشیپ و ترانزیت زیر زبانشان نرفته است جای شما را با تقسیم منافع بگیرند. شما ماده اصلی یک کار را که تولیدکننده بودن و سپس تجهیز بسترهای لازم برای ترانشیپ و ترانزیت است، رها کرده‌اید و به تبصره جغرافیایی دلخوش کرده‌اید. آیا به نظر شما تکیه بر این پارامتر کافی است که ما ادعای ترانشیپ شدن بکنیم؟

حال اگر تولید ما در حد کشوری مثل ترکیه باشد و زیرساخت‌ها را به سرعت توسعه دهیم چطور؟

■ با این پیش‌فرض، بله بی‌شک می‌توانید بزرگترین هاب خاورمیانه شوید، حتی می‌توانید یک گام از ترکیه هم پیش‌تر رفته و هاب نفتی هم بشوید. با فرض داشتن دو مگاپورت بزرگ در شمال و جنوب کشور، شبکه راه‌آهن مدرن مسافری و باری، وجود بنادر خشک، ناوگان نوسازی شده، بانکداری متصل جهانی، بیمه‌های قدرتمند و حضورشان در کنار شما، انبارداری مدرن و مکانیزه، گمرکات به‌روز و سریع، خط یا خطوط کشتیرانی توسعه‌یافته و البته همه اینها به شرط کاهش ریسک سیاسی سرمایه‌گذاری.

من نمی‌خواهم به کسی بگویم از ایده و آرمان و هدف‌هایش دست بکشد، ابداً؛ اما باید قبول کنیم کره شمالی هرگز نمی‌تواند ترانشیپ باشد و



رئیس اتاق بازرگانی تهران در همایش بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک ایران:

قیمت حمل بار در ایران حتی بالاتر از ترکیه و افغانستان است

رئیس اتاق بازرگانی تهران نرخ حمل بار در کشور را در مقایسه با کشورهای نظیر ترکیه و افغانستان بسیار بالا توصیف کرد و گفت: توان رقابت با این قیمت‌ها گرفته‌شده است که باید برای آن فکری کرد.

محمد خوانساری در همایش بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک ایران که ۱۴ و ۱۵ آبان ماه در محل سالن همایش‌های بین‌المللی صداوسیما برگزار شد گفت: «متصل نبودن رانندگان به شرکت‌های حمل‌ونقل یکی از عواملی است که سبب بالا بودن قیمت حمل بار در کشور شده است.»

خوانساری بخش حمل‌ونقل را موتور محرکه کشور دانست و بر توسعه حمل و نقل در کشور تاکید کرد و در عین حال کمبود بودجه در بخش دولتی و نبود نقدینگی در بخش بانکی را مانعی برای توسعه این بخش دانست.

او خاطر نشان کرد: بخش خصوصی آمادگی دارد که برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی با هدف توسعه بخش حمل‌ونقل وارد شود. به گفته خوانساری، بخش خصوصی می‌تواند برای جذب سرمایه‌گذار خارجی در بخش بنادر و فرودگاهی اقدام کند و بر این اساس نیازمند تغییر برخی سیاست‌ها هستیم تا بخش خصوصی بتواند به بهره‌ور شدن حمل‌ونقل کمک کند.

خوانساری مهمترین بخشی را که به دلیل ارتباط با جهان خارج از تحریم‌ها ضربه خورد، بخش حمل‌ونقل کشور اعلام کرد و گفت: ایران می‌توانست بهترین مرکز (هاب) هوایی و دریایی باشد که تحریم‌ها سبب شد مرکز هوایی به کشورهای نظیر ترکیه منتقل شود و مرکز (هاب) دریایی نیز دومی شود.

خوانساری با بیان اینکه کشورهای منطقه بیشتر از ۵۰ تا ۶۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای توسعه بخش حمل‌ونقل انجام داده‌اند، افزود: «این در حالی است که کشورمان تنها نزدیک به یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است که در قیاس با سایر کشورها بسیار کم است.»

او به بخش حمل‌ونقل جاده‌ای اشاره کرد که بیشتر مشکلات آن داخلی است و انجام نشدن رقابت کامل در این بخش را از عوامل توسعه نیافتن آن برشمرد.

خوانساری متوسط پیمایش جاده‌ای در جهان را ۲۱۰ هزار کیلومتر عنوان کرد و گفت: «این درحالی است که در کشور در بخش حمل بار ۷۰ هزار کیلومتر است که این موضوع خود از عوامل بالاتر بودن قیمت‌ها در مقایسه با سایر کشورها است.»

رئیس اتاق بازرگانی رشد ارزش افزوده حمل و نقل در کشورمان را هفت درصد اعلام کرد که سال‌ها در همین حد مانده است و ادامه داد: «ثابت ماندن این رشد به دلیل مصرف نشدن سود در خود بخش بوده که باید برای تغییر آن تلاش کرد.»

چین پیش از مائو نیز نمی‌توانست چنین اقتصادی داشته باشد. کره شمالی سیاست خود را برگزیده و هرگز شعار ترانشیپ و هاب شدن ندارد.

راه حل چیست؟

■ گام نخست روراست بودن با داشته‌های خودمان است. گام دوم برنامه‌ریزی برای تبدیل شدن به یک نوع ترانشیپ خاص است، به عنوان مثال، اگر انتخاب کردیم که ترانشیپ زمینی باشیم، پس باید خودمان کامیون‌ساز شویم، روند کنترل‌های گمرک را کاهش دهیم، وارد سیستم الکترونیکی بسیار سطح بالا شویم، زیرساخت‌های جاده‌ای و مرزی و بازرسی را توسعه دهیم و سپس به بازارهای کشورهای مجاور نفوذ کنیم.

اگر من مسئولیتی در ایران داشتم، در وهله اول به این موضوع می‌پرداختم، زیرا هزینه کمتری دارد و شبکه وسیع‌تری را پوشش می‌دهد و درآمد ناشی از آن را می‌توان صرف سایر موارد مثل بندرسازی و راه‌آهن و بندر خشک و... کرد.

در این میان باید شرکت‌های خصوصی را هم سهامدار کرد و با سرمایه‌انباشت آنها برخی کارها را انجام داد. البته همه اینها منوط به مدیریت و برنامه‌ریزی و عدم درگیری یا پیکار با کشورهای همسایه است. اگر این روند با برنامه‌ریزی پیش برود می‌توان امیدوار بود در ۱۵ تا ۲۰ سال آینده، کشور شما ساختار قدرتمند حمل‌ونقلی داشته باشد که به دلیل داشتن همسایه‌های زیاد، شکننده هم نیست.

توصیه دیگری هم دارید؟

■ در پایان باید بگویم اگر بخواهید هر بخشی از این ترانشیپ را توسعه دهید باید بروید به سمت ساخت و ابتکار و نوآوری و تاسیس کارخانجات ساخت تجهیزات لازم مانند کامیون و کانتینر و لاستیک و انبار و ... برای این صنعت، چون اگر برای اینها وابسته به خارج از کشورتان باشید، باز هم یک کشور ترانشیپی نخواهید بود، زیرا بسیار شکننده هستید.

این نکته را هم اضافه کنم که کشور شما، کشوری است با ایده‌های متفاوت و تاریخ کنونی نشان داده که درست یا غلط، با دنیای غرب و کشورهای اصطلاحاً سرمایه‌داری از نظر سیاسی مشکل دارد و خب کشوری که چنین موضعی را اتخاذ کرده، باید به سرعت به سمت خودکفایی در این زمینه‌ها قدم بردارد؛ وگرنه اثربخشی خود را با یک تحریم هشت ساله از دست می‌دهد.

مجتبی بهاروند، رییس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران با بیان اینکه تجربه ثابت کرده تعدد نهادهای نظارتی موجب دست‌اندازهای بیشتر می‌شود، خاطر نشان کرد: «قانون کشور وظایف گمرک را مشخص کرده و پلیس هم وظایف خاص خودش را دارد. در محوطه‌های گمرکی، وظایف پلیس معمولاً بعد از حوزه کاری گمرکات است و اگر نظارت پلیس قبل از انجام فرآیندهای گمرکی باشد، مانع جدیدی ایجاد خواهد کرد.»

بهاروند یادآور شد: «در آخرین جلسه شورای عالی ترابری، سازمان مبارزه با مواد مخدر هم درخواست کرد که در گمرک حضور داشته باشد تا تمام کانتینرها را بازرسی کند که به اتفاق با این موضوع مخالفت شد. خود آقای آخوندی تاکید کردند همه دنیا به دنبال تسهیل عبور کالا است و دلیلی ندارد که ما بازدارنده دیگری ایجاد کنیم.»

او با تاکید بر اینکه تجهیزات کنترلی باید به‌روزتر شود تا کالاها هر چه زودتر اسکن شوند و دیگر کنترل دستی نداشته باشیم، افزود: «البته من طرح توجیهی حضور نیروی انتظامی را نخوانده‌ام اما به نظرم گمرک به اندازه کافی ارزیاب و مامور دارد و وظایف قانونی گمرک در مورد کنترل کالای ورودی، خروجی و ترانزیتی مشخص است.»

مسوول مبادی ورودی، گارد گمرک است

محمدجواد عطرچیان، معاونت سابق دفتر ترانزیت سازمان راهداری نیز در خصوص موضوع استقرار نیروی انتظامی در گمرکات ظرف چند ماه آینده، می‌گوید: «در این مورد باید به قانون مراجعه کنیم و ببینیم قانون در این رابطه چه گفته است. قانون‌گذار اعلام کرده که می‌بایست در محوطه‌های گمرکی گارد گمرک تشکیل شود و این گارد گمرک است که در مبادی زمینی، دریایی، هوایی و محوطه‌هایی که جزو بخش‌های گمرکی محسوب می‌شوند، می‌تواند در این رابطه تصمیم‌گیری کند.»

او ادامه می‌دهد: «در قانون پیش‌بینی شده است که گارد گمرک باید در هماهنگی با نیروی انتظامی باشد. اما این که نیروی انتظامی خودش راساً در مبادی زمینی کشور مستقر شود، نه در مصوبات شورای عالی هماهنگی مبادی رسمی زمینی و هوایی کشور چنین موضوعی آمده است و نه فکر می‌کنم از نظر قانونی امکان‌پذیر باشد؛ زیرا در قانون گارد گمرک مسئول شناخته



با استقرار ناجا در گمرک شهید رجایی طرح حضور نیروی انتظامی در گمرکات کشور کلید خورد

گمرک، پادگان نیست!

چند ماهی است که بحث استقرار نیروی انتظامی در گمرکات کشور مطرح شده است. بحثی که هر روز جدی‌تر می‌شود و موافقان و مخالفان بیشتری پیدا می‌کند. پس از استقرار نیروی انتظامی در گمرک شهید رجایی با حضور رئیس پلیس آگاهی ناجا، سردار اسکندر مومنی، جانشین فرمانده نیروی انتظامی با تاکید بر اینکه هدف اصلی ناجا پیشگیری از ورود کالای قاچاق است، اعلام کرد: «کشف کالای قاچاق هدف نیروی انتظامی نیست بلکه هدف اصلی پیشگیری و جلوگیری از ورود کالای قاچاق است، باید کاری کنیم که ورود کالای قاچاق به صفر برسد و در سایه این کاهش قاچاق، کسب‌وکار رونق یابد.»

اگرچه شرح وظایف پلیس در گمرک هنوز به درستی مشخص نشده است، اما با جمعی از کارشناسان صحبت کردیم تا ارزیابی آنها را درباره عواقب حضور پلیس در گمرکات جویا شویم. متأسفانه علیرغم پیگیری بسیار نتوانستیم با مدیران گمرک بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کشور نیز گفت‌وگو داشته باشیم. آنها این موضوع را کلان‌تر از حوزه کاری خود عنوان کردند و مدیران ارشد گمرک ایران را شایسته پاسخگویی برای این موضوع برشمردند.

■ مجتبی بهاروند: اگر

نظارت پلیس قبل از انجام فرآیندهای گمرکی باشد، مانع جدیدی ایجاد خواهد کرد. در آخرین جلسه شورای عالی ترابری، ستاد مبارزه با قاچاق کالا نیز درخواست کرد در گمرک حضور داشته باشد تا کانتینرها را بازرسی کند، اما به اتفاق، با این موضوع مخالفت شد

■ مهندس عطرچیان: در

قانون پیش‌بینی شده که گارد گمرک باید در هماهنگی با نیروی انتظامی باشد. اما این که نیروی انتظامی خودش راسا در مبادی زمینی کشور مستقر شود، نه تنها در مصوبات شورای عالی هماهنگی مبادی رسمی زمینی و هوایی کشور ذکر نشده، بلکه فکر نمی‌کنم حتی از نظر قانونی هم امکان‌پذیر باشد؛ زیرا در قانون، گارد گمرک مسئول شناخته می‌شود

مشکلات حل خواهد شد.»

عطرچیان می‌افزاید: «نیازی نیست ما در نقطه صفر مرزی کلیه دستگاه‌ها را مستقر کرده و آنجا را به یک بارانداز بزرگ تبدیل کنیم. این عملیات می‌تواند در فاصله ۵۰، ۶۰ و ۱۰۰ متری از پایانه مرزی انجام شود و کامیون‌ها در آنجا پلمپ شده و تمام تشریفات گمرکی در آنجا انجام شود و بعد از مهر و موم کردن و انجام کامل تشریفات گمرکی و سایر تشریفات استاندارد و قرنطینه و غیره، می‌توانند به نقطه صفر مرزی آمده و از مرز عبور کنند؛ یعنی ما حتما باید به این سمت برویم که نقاط صفر مرزی را به پایانه‌های عبوری یا مرزهای عبوری تبدیل کنیم که هنوز این اتفاق رخ نداده است.»

توزیع و عرضه باید کنترل شود

آنوش رحام، تحلیلگر ارشد امور گمرکی نیز معتقد است حوزه گمرک اساسا جای ورود نگاه‌های پادگانی نیست: «نباید این موضوع را فراموش کنیم که کالای قاچاق معلول تصمیم‌های اشتباهی است که در بخش‌های مختلف در کشور گرفته می‌شود. در واقع هنگامی که تعرفه قیمت‌ها مشخص نیست، با ورود کالا به عمق ۵۰ کیلومتری کشور ناخودآگاه قیمتش ۴۰ درصد افزایش می‌یابد که این موضوعی است که باید مورد توجه قرار گیرد.»

این کارشناس می‌گوید: «تا دو دهه پیش کانالی برای ورود کالاهای قاچاق به کشور وجود نداشت و در واقع مرزها انگیزه‌ای برای ورود کالاهای قاچاق به کشور نداشتند. اما پس از تغییر وضعیت کشورهای اطراف ایران، وضعیت ورود کالاهای قاچاق به ایران نیز تغییر کرد؛ به طوری که امروز آمار بالایی از ورود کالاهای قاچاق به داخل کشور اعلام می‌شود و در حال حاضر سالانه رقمی در حدود ۱۲ هزار میلیارد دلار کالای قاچاق وارد کشور می‌شود.

او ادامه می‌دهد: «گمرک در کشور ما نیز دقیقا نقش پلیس اقتصادی کشور را ایفا می‌کند و این احتمال وجود دارد که با ورود نیروی انتظامی به گمرکات کشور فرآیند تجارت در این گمرکات با کندی انجام شود. در واقع به اعتقاد من لازم است تا دولت و مسئولان در تلاش باشند تا فرآیند تجارت را برای تجار خوش‌نام تسهیل کنند؛ به طوری که این تاجران داخلی و خارجی

شده و آیین‌نامه و دستورالعمل مشخصی نیز برای تشکیل گارد گمرک وجود دارد و این گارد گمرک است که باید در مبادی زمینی، دریایی و ریلی و حتی هوایی مستقر شود.»

او با اشاره به شورای ساماندهی مبادی رسمی کشور، این شورا را بهترین جایگاه برای ارائه نظر و تصمیم‌گیری در این مورد می‌داند: «این شورا که ریاست آن نیز با وزارت راه است، متشکل از نمایندگان وزارت کشور، وزارت راه، نیروی انتظامی و سایر سازمان‌هایی است که در مبادی رسمی کشور کارهای عملیاتی انجام می‌دهند. لذا من فکر می‌کنم به صلاح بخش حمل و نقل است که اجازه دهیم نیروی خود گمرک در آنجا مستقر شود.»

وی با بیان این که نیروی انتظامی اکنون نیز در قالب دیگری در پایانه‌های مرزی مستقر است، می‌افزاید: «نیروی انتظامی هم در قالب مرزبانی و هم در قالب پلیس گذرنامه هم‌اکنون در پایانه‌های مرزی مستقر است؛ لذا کلیه سازمان‌هایی که در پایانه‌های مرزی مستقر هستند، طبق قانون تعریف شده هستند و کاملا مشخص است که باید چه نیروهایی در پایانه‌های مرزی مستقر شوند و قانون‌گذار در این رابطه دستورالعمل و آیین‌نامه‌های ذی‌ربط را دارد.»

از نظر عطرچیان، مشکل اصلی این است که اساسا پایانه‌های مرزی کشور، پایانه‌های عبوری نیستند. آنها معمولا پایانه‌های گمرکی هستند که در آنجا کلیه عملیات و رویه‌های گمرکی و حتی تخلیه و بارگیری و انواع روش‌های صادرات، واردات و ترانزیت انجام می‌شود و همچنین مناطق ویژه را نیز داریم؛ لذا مبادی رسمی کشور، خصوصا پایانه‌های مرزی زمینی کشور به یک بازار بزرگ تبدیل شده‌اند که عملیات گوناگون حمل و نقلی و لجستیکی در آنجا انجام می‌شود.»

وی راهکار برون‌رفت از این مشکل را چنین عنوان می‌کند: «به نظر می‌رسد بهترین کار این است که پایانه‌های مرزی را به پایانه‌های عبوری تبدیل کنیم که وسایل نقلیه و کامیون‌ها از آنجا عبور کنند. ما اکنون در پایانه‌های مرزی یک مشکل ساختاری داریم. الگوهای پایانه‌های مرزی ما بر این مبنا است که می‌خواهند تمام رویه‌های گمرکی را در آنجا انجام دهند. اگر ما پایانه‌های مرزی کشور را به پایانه‌های عبوری تبدیل کنیم که کامیون فقط با نشان دادن اسناد از آن مرز عبور کند، بسیاری از

■ آئوش رحام: گمرک در کشور ما دقیقاً نقش پلیس اقتصادی را ایفا می‌کند. با حضور نیروهای انتظامی در گمرکات کشور، تعداد نهادهای نظارتی در آنها افزایش خواهد یافت و اگر هر کدام از این نهادها نیز بخواهند به روش خود بازرسی کالاها را انجام دهند، روند ترخیص و ورود کالاها با کندی انجام خواهد شد

کالاهای قاچاق به کشور کافی نیست و لازم است تا مسئولان بخش‌های مربوط به توزیع و عرضه نیز کالا را مورد نظارت خود قرار دهند.

او تأکید می‌کند: «دولت برای کنترل ورود کالای قاچاق به کشور باید دو سطح توزیع و عرضه را مورد توجه قرار دهد. اهمیت توجه به این بخش‌ها در آن است که متأسفانه در کشور ما چیزی به نام انبارداری کل وجود ندارد و به همین دلیل هر کالایی که وارد کشور می‌شود، به سرعت وارد بازار عرضه شده و به دست مصرف‌کننده می‌رسد. در صورتی که لازم است تا مسئولان دولتی انبارهای شرکت‌های مختلف را به یک شبکه انبارداری کشوری متصل کرده و از این طریق سامانه انبارداری کل را تشکیل دهند تا بتوانند با استفاده از این سامانه ورود و خروج محموله‌های کالا را ثبت و کنترل کنند.»

باز نظری بر نظری دیگر

غلامحسین امیری، معاون سابق دفتر ترانزیت سازمان راهداری، درباره خبر استقرار نیروی انتظامی در گمرکات اظهار داشت: «این اتفاق بسیار بدی خواهد بود؛ زیرا قانون و مقررات به گونه دیگری است و می‌گوید کالاهای وارداتی و صادراتی بایستی در محوطه گمرک و تا خروج از گمرک، تحت نظارت گمرک باشد و بر اساس ماده ۲ قانون امور گمرکی، گمرک مرزبان اقتصادی کشور است. در تمام دنیا نیز هر کالایی که به محوطه گمرک وارد می‌شود، فقط گمرک مسئول آن است و اگر هر نهاد دیگری دخالت کند، مغایر با قوانین است.»

امیری با ابراز نگرانی از اعمال چنین تصمیمی، خاطرنشان کرد: «این امر مشکلات بسیاری ایجاد خواهد کرد. حتی ماموران گمرک که برای این کار دوره دیده‌اند و تخصص گمرکی دارند نیز گاهی مواقع در تفسیر مقررات و قوانین، با شرکت‌های حمل‌ونقل یا صاحبان کالا دچار مشکل می‌شوند، چه رسد به این که نیرویی که اطلاعاتی از قوانین و مقررات گمرک ندارد ناظر بر امور گمرک شود تا به عنوان مثال تشخیص دهد که آیا کالایی که اجازه ترخیص می‌گیرد، به‌درستی ترخیص شده است یا خیر. همچنین این اقدام موجب ایجاد معطلی در کار خواهد شد و تحت این شرایط کارها قطعاً با مشکل روبرو می‌شوند. بنابراین بهتر است که در این کار تجدیدنظر شود.»

او با اشاره به این مسئله که این اقدام به افزایش نیروهای مستقر در گمرک منجر خواهد شد، ابراز داشت: «برای این منظور باید به تعداد تمام گمرکات موجود در کشور نیروی انسانی به کار گرفته شود که این امر هزینه‌های دولت را افزایش خواهد داد و دولت مجبور خواهد شد هزینه‌های بیشتری بپردازد تا دوباره شخصی را ناظر شخص دیگر کند.»

امیری با تأکید بر این که هر کسی باید کار خود را به درستی انجام دهد و اگر هم خطایی مرتکب شد، سازمان‌های نظارتی خاصی وجود دارند که به آن مسئله رسیدگی می‌کنند، گفت: «اگر قرار باشد هر سازمانی که ایجاد می‌شود، سازمان دیگری ناظر بر آن سازمان گمارده شود، پس وظیفه سازمان بازرسی کل کشور یا سازمان‌های نظارتی دیگر چیست؟»

او با بیان اینکه مقرراتی در این رابطه وجود دارد که هم در قوانین حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو ایران و هم در قانون امور گمرکی آمده است، تشریح کرد: «بر اساس این قوانین، در محوطه گمرک، مسئولیت کالا را گمرک به عهده دارد و وقتی کالا از گمرک بیرون آمد نیز کامیون حامل بار پلمپ دارد و بر اساس آن پلمپ باید از کشور عبور کند. این پیش‌بینی نیز صورت گرفته که اگر پلیس در طول مسیر به کالایی مشکوک شد، می‌تواند با حضور نماینده گمرک و صاحبان کالا یا نماینده شرکت حمل، آن کالا را کنترل کند. در این شرایط پلمپ را باز کرده و بررسی می‌کنند. اگر مشکلی وجود داشت به دادگاه معرفی می‌شود و در غیر این صورت پس از صورت‌جلسه، پلمپ مجدداً شده و ادامه مسیر می‌دهد. اینها مواردی هستند که در قانون پیش‌بینی شده است و ما نباید فراتر از قانون عمل کنیم.»

معاون اسبق دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری ابراز داشت: «وقتی هر شخصی خارج از اصول و قواعد مملکتی برای خود تصمیم‌گیری کند، اقتصاد ما به این روز می‌افتد. همین تصمیم‌گیری‌ها باعث بروز مشکلات در امر تجارت و ترانزیت شده است. ما به قدری در زمینه ترانزیت مشکل داریم که دیگر نباید یک مشکل دیگر نیز به آن اضافه کنیم. این مسائل موجب رکود هر چه بیشتر اقتصاد کشور خواهد شد. وقتی می‌گویید گمرک مرزبان اقتصادی کشور است، این جایگاه بسیار بالا و ارزشمندی است. حال

به انجام امور اقتصادی خود امیدوار باشند، اما با حضور نیروهای انتظامی در گمرکات کشور تعداد نهادهای نظارتی در این گمرکات افزایش خواهد یافت و اگر هر کدام از این نهادها نیز بخواهند به روش خود بازرسی کالاها را انجام دهند، روند ترخیص و ورود کالاها به کشور با کندی انجام خواهد شد.»

این تحلیل‌گر اقتصادی معتقد است واردات و صادرات کالا به کشورها از طریق گمرک مانند بازی فوتبال است؛ براساس این تشبیه کالا توپ است و دروازه‌بان، مرزبان و مسئولان گمرکی. در واقع هر بار توپی (کالایی) به سمت دروازه (مقصد) رها می‌شود، باید برای گل شدن (ورود به کشور مقصد) از دروازه عبور کند که در اینجا دروازه‌بان گمرک است.

رحام می‌گوید: «نکته دیگری نیز که نباید از قلم انداخت، این است که تنها کنترل گمرک و مراقبت از مرزهای رسمی کشور برای جلوگیری از ورود

■ **غلامحسین امیری:**
حتی ماموران گمرک که
برای این کار دوره
دیده‌اند و تخصص
گمرکی دارند نیز گاهی
مواقع در تفسیر مقررات
و قوانین، با شرکت‌های
حمل و نقل یا صاحبان
کالا دچار مشکل
می‌شوند، چه رسد به
این که نیرویی که
اطلاعی از قوانین و
مقررات گمرکی ندارد
ناظر بر امور آن شود

از قدیمی‌ترین اعضای این سازمان است توصیه می‌کند تا موارد بازرسی خود را بر این اساس انجام دهند. به همین خاطر در صورتی که هدف نیروهای انتظامی از حضور در گمرک مرزهای کشور کنترل تمامی کالاهای وارداتی به کشور باشد، این موضوع به دلیل آنکه سال‌هاست در تمامی دنیا مردود شده است، نمی‌تواند چندان موفق عمل کند.»

نادری تاکید می‌کند: «در تمامی کشورها تلاش بر این است تا با تسهیل روند ترخیص کالا در گمرک کشورها، کالاهای مورد نیاز زودتر و سریع‌تر به دست مصرف‌کنندگان خود برسد. حال این سوال پیش می‌آید که دوستان ما در نیروی انتظامی آیا اشراف کاملی بر قوانین و مقررات مربوط به گمرک، بازرسی و ترخیص کالا دارند و می‌خواهند یک به یک کانتینرها را باز کرده و داخل آنها را بازرسی کنند؟ در صورتی که نیروی انتظامی به دنبال آن باشد تا کانتینرهای حامل کالاها را یک به یک بازرسی کند، این امر نه تنها زمان‌گیر است بلکه هزینه‌های بسیار زیادی را بر دوش صاحبان کالا و بار و شرکت‌های حمل‌کننده کالاها تحمیل خواهد کرد.»

معاون سابق فنی گمرک ایران تاکید می‌کند: «اگر قرار است مرزها و مبادی رسمی مورد بازرسی قرار بگیرند و نیروی انتظامی نیز در این بخش‌ها مستقر شود پس تکلیف مرزهای غیررسمی کشور چیست؟ شاید بهتر باشد تا به جای اینکه نیروی انتظامی در گمرک مرزهای رسمی کشور حضور پیدا کند، در تلاش باشد تا محدودیت‌هایش را در مرزهای غیررسمی کشور که دالان اصلی ورود کالاهای قاچاق به داخل کشور هستند بیشتر کند.»

گمرک خود پاسدار و نگهبان اقتصادی کشور است

محمود رستم‌افشار، کارشناس حمل و نقل بین‌المللی می‌گوید: «هر شخصی در کشور یک سری شرح وظایف دارد. شرح وظایف پلیس هم ایجاد نظم و انضباط اجتماعی است. اما آیا از مسائل گمرک سر رشته دارد؟»

وی ادامه می‌دهد: «اخیرا چند ماهی است که یک سری از مسائل گمرکی را برای بازگردانی اصلاحاتی که باید در اسناد حمل انجام شود،

می‌خواهیم برای مرزبان اقتصادی کشور هم کسی را بگماریم تا کار او را کنترل کند.»

امیری ادامه داد: «نایستی خارج از عرف بین‌المللی و قوانین عمل کنیم. ما همیشه از ناظرین دولتی خواسته‌ایم قانون را اجرا کنند، اما متأسفانه قانون اجرا نمی‌شود و بنابراین هر کسی برای خود فراتر از قانون عمل می‌کند.»

او با تاکید بر این که این مسئله حتی اگر به تصویب هیات دولت نیز رسیده باشد، باز هم خلاف است و باید اصلاح شود، اظهار داشت: «قطعا اگر در این رابطه مصوبه هیات دولت وجود داشته باشد، از آنجاکه این اقدام خلاف قانون است، مجلس می‌تواند دستور لغو آن را صادر کند.»

او معتقد است یکی از اشتباهات در این زمینه این بوده که وقتی دولت روی کار آمد، کارگروه ترانزیت را که متشکل از ۵ وزیر بود منحل کردند. اگر این کارگروه هنوز فعال بود این مسائل پیش نمی‌آمد و کمتر شاهد این اتفاقات بودیم.

به اعتقاد امیری، وزیر راه و ترابری که رئیس شورای عالی ترابری کشور است و اکنون مسئولیت ترانزیت کشور به او سپرده شده، باید فوراً وارد کار شده و از این اقدام جلوگیری کند. جناب آقای آخوندی در این موارد اختیارات قانونی دارد، بنابراین باید وارد این قضیه شده و مشکل را بر طرف کنند و مانع از دخالت پلیس در این کار شوند.»

تکلیف مرزهای غیررسمی کشور چه می‌شود؟

محمودرضا نادری، معاون فنی سابق گمرک ایران، در گفتگو با «جامعه امروز» با بیان این که نیروی انتظامی می‌خواهد با چه برنامه‌ای در گمرکات مرزها حضور پیدا کند، ادامه می‌دهد: «یعنی قرار است تنها حضور فیزیکی داشته باشد و یا آنکه می‌خواهد در امر بازرسی و بررسی محموله کالاهای وارداتی دخیل شده و در این بخش نظارت خود را اعمال کند؟»

نادری با تاکید بر اینکه در تمامی دنیا گمرک‌ها همسو با فعالان اقتصادی عمل می‌کنند، می‌گوید: «از سوی دیگر موضوع مهمی که باید مورد توجه قرار بگیرد مسئله «مدیریت ریسک» است. در واقع سازمان جهانی گمرک به تمامی اعضای خود از جمله ایران که یکی

به اداره آگاهی سپرده‌اند که این مسئله برای شرکت‌های حمل و نقل اصلاً قابل قبول نیست، به این دلیل که اگر قرار است اصلاحاتی انجام شود یا HS Code اصلاح شود، پلیس بدون آگاهی درمورد چند و چون ماجرا، چگونه می‌خواهد روی این مسئله صحنه بگذارد.»

افشار با بیان این که هنوز برای من مشخص نشده است که پلیس قصد دارد چه موردی از واردات و صادرات را کنترل کند، ادامه می‌دهد: «این گمرک است که بازرینی و ارزیابی کرده و تعداد محمولات و نوع جنس را با تعرفه‌ای که براساس اسناد و نوع کالا تعیین شده، مطابقت می‌دهد. گمرک باید محموله را از لحاظ تعداد شمارش کرده و از لحاظ وزن باید توزین انجام دهد و تمام این مسائل جزو شرح وظایف گمرک است.»

او می‌افزاید: «ما در بندر، گارد بندری داریم، در فرودگاه، گارد فرودگاهی و در گمرک نیز گارد گمرک، ولی هر کدام از اینها وظایف خاص

■ معاون فنی سابق
گمرک: اگر قرار است
نیروی انتظامی در مبادی
رسمی کشور مستقر
شوند، تکلیف مرزهای
غیررسمی که بیشترین
میزان قاچاق کالاها
از طریق آنها وارد
کشور می‌شود چیست؟
شاید بهتر باشد به جای
استقرار در مرزهای
رسمی کشور، محدودیت
در مرزهای غیررسمی
را افزایش دهند

و نگاهبان اقتصادی مملکت حضور دارند و ورود و خروج محمولات را بر اساس تعرفه‌های گمرکی که در کنوانسیون‌ها و قراردادهای بین‌المللی نوشته شده، کنترل می‌کنند. اگر ارزش کالا بیش از حد باشد باید بیمه نامه داشته باشد، سند حمل و فاکتور مشخص باید داشته باشد. اگر فاکتور آن درست نباشد به دایره ارزش می‌رود، اگر تعرفه آن درست نباشد به دایره تعرفه می‌رود و همه اینها در گمرک بخش‌های مختلفی دارند که هر کدام شرح وظایف خاص خودشان را دارند، اما نمی‌دانم شرح وظایف پلیس در گمرک چه خواهد بود و در کدام بخش گمرک خواهد نشست، آیا در بخش انبارها حضور خواهد داشت یا در بخش ارزیابی یا مرزها؟»

او با اشاره به این که چندی پیش در اداره گمرک صورتجلسه‌ای تهیه شد که بر اساس آن بسیاری از این مسائل در گمرک مقصد انجام شود که دیگر نیازی به ارسال به گمرکات مبدا نباشد، توضیح می‌دهد: «بر این اساس فقط به گمرک مبدا اطلاع داده می‌شود و اصل بازگردانی در گمرک مقصد انجام می‌گیرد، اما اگر قرار باشد پلیس به گمرکات بیاید، این ماجرا خاتمه نخواهد یافت و آن چرخه بیرونی صد در صد اثر منفی روی روند عملیاتی گذاشته و روند عملیاتی را بسیار کند خواهد کرد.»

موازی کاری‌ها و هزینه‌زایی‌های بیشتر

پویا فیروزی، تحلیلگر اقتصادی و کارشناس حمل‌ونقل درباره استقرار کنترل فیزیکی نیروی انتظامی گفت: «این نوع کنترل جدید باعث می‌شود که کنترل‌گرهایی که باید به‌صورت نرم‌افزاری و سخت‌افزاری به‌صورت سیستماتیک عمل کنند، درست استفاده نشوند؛ چون استفاده از نیروی فیزیکی باعث می‌شود که کنترل به موانع و خطاهای انسانی محدود شود؛ در نتیجه دقت عمل و سرعت عمل کاهش پیدا می‌کند و ریسک کار هم بیشتر می‌شود.»

او با تاکید بر اینکه برای مبارزه با قاچاق روندها و روش‌ها باید به‌صورت سیستماتیک تغییر کند، توضیح داد: «برای مبارزه با قاچاق در ایران به تغییر پارادایم فکری نیاز است تا نگرش به کالای قاچاق تغییر کند. در حال حاضر باور عمومی بر این است که هر کالایی که بدون مجوز وارد کشور می‌شود قاچاق است، اما مباحث دیگری چون کم‌اظهاری یا خلاف اظهار هم داریم یعنی ممکن است کالا از

روند گمرکی عبور کند ولی بسیاری از عوارض را پرداخت نکرده باشد. لذا من فکر می‌کنم بحث کنترل فیزیکی این موضوع را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و حتی ممکن است موازی کاری و هزینه اضافی را ایجاد کند.»

او افزود: «برنامه‌ریزان به‌کارگیری نیروی انتظامی قطعاً نیت خیر دارند، ولی باید توجه کنند این روش‌ها دیگر برای تجارت امروز جوابگو نیست؛ مگر در برخی بخش‌های مسافری.»

فیروزی با پیشنهاد اینکه بحث کنترل به بحث مانیتورینگ و پایش کالا تغییر پیدا کند، گفت: «روندها باید تغییر کند، قوانین هم باید بازتعریف جدید شوند و پارادایم مبارزه با قاچاق تغییر کند تا ما از روش‌های سنتی جدا شویم چون اساساً سیستم روند قاچاق دیگر تغییر کرده و اگر ما بخواهیم مانند گذشته با آن برخورد کنیم فکر می‌کنم نتیجه‌بخش نخواهد بود.»

این کارشناس حمل‌ونقل افزود: «البته نیروی حفاظتی در کشورهای دیگر هم هستند اما در بنادر بزرگی مانند هامبورگ یا سنگاپور که جابه‌جایی کالای بسیاری دارند، اگر بخواهند از نیروی انسانی و کنترل فیزیکی استفاده کنند، مطمئناً سرعت و راندمان کارشان کاهش شدیدی پیدا خواهد کرد.»

فیروزی با بیان اینکه متولی مبارزه با قاچاق در کشور باید مشخص شود، توضیح داد: «در حال حاضر، ارگان‌های بسیاری درگیر بحث قاچاق هستند و این موازی‌کاری در پی خواهد داشت. از طرف دیگر در نظر بگیریم بازارهای ترانزیتی بسیاری را از دست داده‌ایم؛ به دلیل اینکه در لجستیک، هزینه‌های فراوان و روند بسیار کندی داریم. یکی از اصلی‌ترین دلایلش هم این است که ما به‌صورت سنتی برخورد می‌کنیم؛ حال اگر بخواهیم یک مانع جدید و عملکرد سنتی هم اضافه کنیم، هم در پروسه گمرکی موازی کاری بیشتری خواهیم داشت و تقسیم وظایف دشوارتر خواهد شد و هم راندمان و سرعت کاری باز هم کمتر خواهد شد.»

وی افزود: «همین حالا چین در حال تلاش است تا جاده ابریشم را به اروپا گسترش دهد و در طراحی این مسیر، ایران را حذف کرده است؛ البته هشدار به این معنی نیست که نظارت‌های حفاظتی خود را برای رسیدن به سرعت بیشتر کاهش دهیم، اما باید فرآیند کنترل به صورت شکلی تغییر کند.»

خودشان را دارند؛ یعنی گارد بندر، عملیات حفاظتی فیزیکی را به عهده دارد، در فرودگاه هم همین‌طور است؛ به‌طور مثال پلیسی که در فرودگاه حضور دارد، عملیات فیزیکی را کنترل می‌کند. اکنون اگر قرار شود پلیس در گمرک مستقر شود، در گمرک فرودگاه مهرآباد یا فرودگاه امام چه کاری قرار است انجام دهد؟ چه چیزی را از نظر واردات و صادرات می‌خواهد کنترل کند؟ آیا اصلاً می‌داند مسائل واردات و صادرات چیست؟

افشار با تاکید بر این که هر دستوری باید پایه و اساسی داشته باشد، می‌گوید: «هنوز مشخص نشده است که بر چه اساسی قرار است نیروی انتظامی در گمرک حضور داشته باشد و شرح وظایف پلیسی که می‌خواهد در گمرک مستقر شود، چیست؟ اگر شرح وظایفی وجود داشته باشد، ما می‌توانیم روی آن بحث کنیم که آیا این شرح وظایف درست است یا خیر، آیا اصلاً چنین موردی در گمرک نیاز است یا خیر.»

از نظر این فعال حوزه گمرکی «خود مسئولین گمرک در گمرکات ورودی کشور به عنوان پاسدار

در ابتدای جلسه، یونس جاوید، رییس هیات مدیره انجمن، با اشاره به سابقه همکاری ۱۵۰ ساله بین ایران و آلمان، گفت: «در ایران قراردادهای اولیه حمل و نقل با صنعت حمل و نقل ریل پایه کشور آلمان شروع شده است. در دوران پسابرجام هم ضمن قدردانی از پایبندی آلمان نسبت به برجام، بخصوص در برابر زیاده‌خواهی رییس جمهور آمریکا، شش قرارداد همکاری بین حمل و نقل ایران و آلمان در سال ۲۰۱۶ منعقد شده است. قراردادهای توسعه ریلی، توسعه بندر چابهار و توسعه بندر شهید رجایی از جمله مهمترین این قراردادها هستند که شرکت‌های حمل و نقل باید از نظر ساختارهای حمل و نقل با این قراردادها هماهنگ شوند.»

جاوید با اشاره به اینکه ۳۰۰۰ دستگاه کامیون بین ایران و آلمان در تردد هستند، گفت: «از آنجا که آلمان پنجمین طرف تجاری ایران است و سالانه ۱۰۰ میلیارد دلار روابط مالی و صادرات و واردات داریم، اخیراً در برلین دفتر توسعه روابط مالی و بانکی تاسیس شده که نشان خوبی از تعامل دو کشور است.»

دکتر گراد شولز، مدیرکل سیاست‌گذاری وزارت دیجیتال و حمل و نقل آلمان با اشاره به دوستی دیرینه دو کشور یادآور شد: «امیدواریم این سفر ادامه مناسبی برای روند تجاری بین ایران و آلمان باشد. من اطمینان دارم که وزیر جدید راه و ترابری آلمان هم ارتباط خوبی را با ایران ادامه خواهد داد. اروپاییان در خصوص برجام با نظرات آقای ترامپ موافق نیستند و بیانیه مشترک آلمان، فرانسه و انگلیس هم بر همین مبنا بود.»

او با تاکید بر اینکه ما در اروپا بر این باوریم که باید بر مبنای صلح پیش برویم، افزود: «دفتر امور بانکی بین دو کشور گام بسیار موثر و مهمی برای شرکت‌های آلمانی است تا واقف باشند به چه نحوی می‌توانند مرادفات مالی و همکاری با شرکت‌های ایرانی داشته باشند.»

شولز به دو مانع مهم بر سر راه سرمایه‌گذاری آلمانی‌ها در ایران اشاره کرد و گفت: «یکی بحث فاینانس کالاهایی است که بین ایران و آلمان رد و بدل می‌شود و بانک‌ها در این مسیر موانعی ایجاد می‌کنند. مشکل دیگر این است که در قراردادهای تجاری با ایران روشن نیست که طرف قرارداد دقیقاً چه کسانی هستند و چه ارگان‌هایی از آنها حمایت می‌کنند.»

وی اضافه کرد: «برای شرکت‌های آلمانی در ابعاد بین‌المللی بسیار اهمیت دارد که بدانند طرف تجاری چه شخصی است و اسامی افراد در قراردادها به طور کامل مشخص باشد. اگر این دو مشکل روند بهبود داشته باشند، قطعاً می‌توانیم بهتر همکاری کنیم.»

جاوید در پاسخ این مشکل گفت: «ما در ایران تقریباً از سال ۷۶ قانون دآوری تجاری بین‌المللی داریم که می‌تواند در قراردادهای بین‌المللی حمل و نقل استفاده شود. حائز اهمیت است که آلمانی‌ها در زمان عقد قرارداد با ایران، حتماً یک مشاور حقوقی از سمت ایران داشته باشند.»

وی افزود: «ایران عضو کنوانسیون‌های مهم حمل و نقل است و آخرین کنوانسیون‌ها ADP و ADR است که به زودی در مجلس تصویب خواهد شد. ضمن اینکه ما همزمان با برجام، عضو کنوانسیون منطقه‌ای Dry Port شدیم و مجلس نیز آن را تصویب کرد.»

جاوید درخواست کرد: «ما حداقل بیش از ۶۰ سال است که با آلمان حمل و نقل جاده‌ای داریم اما از پارسال به این طرف سفارت آلمان برای رانندگان ما مانند گذشته ویزا نمی‌دهد و این موضوع مشکلات زیادی را برای رانندگان ایرانی به وجود آورده است. اکنون تردد کامیون‌های ایرانی به آلمان کاهش پیدا کرده و به دلیل مشکل ویزا برای رانندگان، سطح مناسبات تجاری از طریق حمل و نقل جاده‌ای نیز کاهش پیدا کرده است. ما هر روز شاهد این مشکلات هستیم که ایرانی‌ها ویزای کمتری نسبت به آلمانی‌ها و اروپاییان دارند.»

شولز خاطر نشان کرد: «اکنون نمی‌توانم قوی به شما بدهم اما این موضوع دغدغه ما هم هست و در جلسات دیگر هم که نماینده سفارت آلمان حضور داشت، این مشکلات عنوان شد و اطمینان دارم که تلاش‌هایی برای رفع آن صورت خواهد گرفت. اما از طرف خودم قول می‌دهم که این موضوع را به حوزه مربوطه انتقال خواهم داد و پافشاری می‌کنم که نقاط مشکل ساز برطرف شود.»

در این جلسه، دو طرف از شاخصه‌های حمل و نقل و لجستیک کشور خود پاورپوینت‌هایی را ارائه دادند که موجب آشنایی بیشتر با مزایا و ظرفیت‌های همکاری‌های مشترک در آینده شد.

دیدار هیات آلمانی با انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران

هفتم آبان ماه، اعضای هیات مدیره انجمن سراسری شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران میزبان هیات ۱۲ نفره‌ای از وزارت راه و وزارت اقتصاد آلمان بودند. در این جلسه، هیات آلمانی با ابراز علاقه نسبت به سرمایه‌گذاری در ایران، در جهت توسعه همکاری‌ها و رفع مشکلات فعلی رانندگان ایرانی ابراز امیدواری کردند.





حامد تاج‌الدین مدیرعامل یکی از شرکت‌های دانش‌بنیان که بستری الکترونیکی را برای حمل‌ونقل بین صاحبان کالا و رانندگان فراهم کرده است، در پاسخ به سوال خبرنگار ترابریان در این خصوص که آیا شرکت شما یک شرکت فورواردر محسوب می‌شود، می‌گوید: «ما خودمان را در تعاریف حمل‌ونقل سنتی قرار نمی‌دهیم و هدفمان تغییر در روش‌های سنتی سیستم حمل‌ونقلی کشور به سمت بهینه شدن است تا به وسیله آن برای ذی‌نفعان اصلی این صنعت که صاحبان بار و رانندگان هستند ارزش‌آفرینی کنیم.»

او با بیان اینکه تکنولوژی، روش انجام کار را با حذف یک سری از کارهای غیرضروری راحت‌تر و سریع‌تر می‌کند، درباره نحوه برخورد کسب‌وکارهای سنتی با فعالیت این شرکت و موانعی که معمولاً بر سر راه تکنولوژی‌های جدید وجود دارد، می‌گوید: «طبیعی است که وقتی تکنولوژی جدید وارد بازار می‌شود، با

تکنولوژی نقش‌ها را عوض می‌کند

زاده شدن یک کانال جدید حمل و نقل

سهیل بانج شفیعی

... تکنولوژی فقط اینترنت و ابزار الکترونیکی نیست، تکنولوژی روش انجام کار است. تکنولوژی نقش‌ها را عوض می‌کند... ماه گذشته سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در شرایطی ضوابط فعالیت بازارگاه‌های اینترنتی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا را ابلاغ کرد که مدتی است برخی شرکت‌های دانش‌بنیان، اقدام به ساخت اپلیکیشن‌هایی برای جابه‌جایی کالاها در فواصل بین‌شهری کرده‌اند و حالا برنامه‌هایی برای آینده صنعت حمل‌ونقل کشورمان دارند. آنها معتقدند با استفاده از فناوری اطلاعات، پردازش داده، ابرداده و... در حال حرکت به سمت کارآمدی بیشتر در صنعت هستند.

■ مدیرعامل یک شرکت حمل‌ونقل الکترونیکی: در حال حاضر مجموعه ما مجوز صدور بارنامه را ندارد، بنابراین با همکاری سایر باربری‌ها برای کالا بارنامه صادر می‌کنیم. فعالیت اصلی ما ارسال اطلاعات انتقال بار به رانندگان است

■ ... به دلیل متفاوت بودن فضای کار ما با باربری‌های سنتی، طی مذاکراتی که با سازمان راهداری انجام داده‌ایم، پیشنهاد صدور مجوز بازارگاه الکترونیکی برای کسب‌وکارهای مشابه خود را مطرح کردیم تا فعالیت ما به صورت رسمی دنبال شود

مسافت طولانی را برای دریافت آن طی کند، بلکه می‌تواند با موبایل خود بارنامه را به صورت الکترونیکی دریافت کرده و با همان مجوز، امکان بارگیری پیدا کند. اجرایی شدن این موضوع مستلزم آن است که مجموعه‌ای از جمله نیروی انتظامی، راهنمایی و رانندگی و سایر نهادهای مرتبط همکاری کنند و اگر این اتفاق بیفتد تمام ذی‌نفعان منتفع خواهند شد.»

این فعال حوزه حمل و نقل الکترونیکی درباره نحوه صدور بیمه مسئولیت کالا به خبرنگار ترابران می‌گوید: «با توجه به سازوکار جدیدی

عملکرد آن راضی بوده‌اند، می‌تواند موضوعاتی برای اعتمادسازی باشد. ما می‌توانیم برای صاحبان کالا اطلاعات کامل راننده را ارسال کنیم و به او نشان دهیم در سیستم ارزشیابی ما راننده چه امتیازی دارد و میزان رضایت مشتریان از او چگونه است. این اطلاعات باعث می‌شود که زمینه اعتمادسازی نیز فراهم شود.»

تاج‌الدین مدعی است: «ما همچنین می‌توانیم اطلاعات دیگری هم در اختیار مشتری قرار دهیم که اعتمادش افزایش یابد؛ مثلاً در سیستم سستی شما بعد از اینکه کالای خود را به راننده تحویل می‌دهید دیگر از وضعیت آن در طول مسیر مطلع نخواهید شد، ولی تکنولوژی می‌تواند این اطلاعات را به شما ارائه دهد و در هر لحظه مشخصات جغرافیایی کامیون در اختیار شما قرار گیرد.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل الکترونیکی اوبار در توضیح وضعیت صدور بارنامه توسط این شرکت می‌گوید: «در حال حاضر مجموعه ما مجوز صدور بارنامه را ندارد، بنابراین با همکاری سایر باربری‌ها برای کالا بارنامه صادر می‌کنیم. فعالیت اصلی ما ارسال اطلاعات انتقال بار به رانندگان است. به دلیل متفاوت بودن فضای کاری ما با باربری‌های سنتی، طی مذاکراتی که با سازمان راهداری انجام داده‌ایم، پیشنهاد صدور مجوز بازارگاه الکترونیکی برای کسب‌وکارهای مشابه خود را مطرح کردیم تا فعالیت ما به صورت رسمی دنبال شود. در حال حاضر برای فعالیت مشکلی نداریم اما فعلاً اجازه صدور بارنامه نداریم.»

او با بیان این که برای حذف نسخه کاغذی بارنامه پیشنهادهای به سازمان راهداری داده‌ایم، تصریح می‌کند: «این موضوع منجر به کارآمدی سیستم حمل‌ونقل کشور خواهد شد. در حال حاضر راننده‌ای که قصد بارگیری دارد، باید مسافت زیادی را برای دریافت بارنامه طی کند که این موضوع باعث اتلاف سوخت، زمان و هزینه می‌شود. ما طرح حذف بارنامه کاغذی و الکترونیکی شدن آن را به سازمان راهداری ارائه داده و پیشنهاد کرده‌ایم که عوارض، مالیات و پرداخت‌های مرتبط نیز به صورت الکترونیکی پرداخت شود.»

تاج‌الدین ادامه می‌دهد: «وقتی نسخه کاغذی بارنامه حذف شود دیگر راننده مجبور نیست

مقاومت عمومی روبه‌رو می‌شود. حتی زمانی هم که تاکسی برای اولین بار وارد تهران شد درشکه‌چی‌ها معترض شدند که تاکسی‌ها می‌خواهند نان ما را آجر کنند و ...»

تاج‌الدین با تأکید بر این که دوستان ما در شرکت‌های باربری هم باید بپذیرند که تکنولوژی باربری و ترانزیت کالا می‌تواند بهینه شود، می‌افزاید: «من در سفری که به بندرعباس برای بازدید از ترمینال قدیم و ترمینال جدید باربری این بندر داشتم، با اتفاقات جالبی روبه‌رو شدم. یک راننده برای اینکه بخواهد بارگیری کند، باید ۳۰ کیلومتر از شهر بیرون برود و چند روز آنجا معطل شود تا کد بگیرد، سپس با تریلی خود باید به پایانه قدیم برود و حواله انبار بگیرد و در مرحله آخر باید دوباره به پایانه برگردد و به سمت مقصد برود. ما به کمک تکنولوژی می‌توانیم تمام این فرآیند را به صورت آنلاین انجام دهیم و گام‌های اضافی را که تنها دلیل آن قدیمی بودن سیستم حمل‌ونقل کشور است، حذف کنیم. شرکت‌های باربری باید بپذیرند که امروز زمان آن رسیده تا نقش خود را عوض کنند و بازآفرینی داشته باشند.»

او معتقد است آینده شرکت‌های باربری را زمان مشخص خواهد کرد: «تکنولوژی نقش‌ها را عوض می‌کند. بدون شک تعدادی از این شرکت‌ها به دلیل ناکارآمدی از سیستم حذف می‌شوند. اما عده‌ای هم همچنان می‌توانند به فعالیت خود ادامه دهند، ولی به هر حال همه باید تکلیف خود را در این بین روشن کنند. یک راه این است که خود را وارد این اکوسیستم جدید کنیم.»

به عقیده تاج‌الدین اعتماد موضوعی است که ارتباط مستقیمی با اطلاعات دارد «زمانی اعتماد مشتری افزایش می‌یابد که اطلاعات کافی در خصوص کاری که می‌خواهیم انجام بدهیم داشته باشد و براساس آن اطلاعات، اعتماد کند. به همین دلیل ما هم روی همین موضوع تمرکز کردیم و با تحلیل‌های خود به این نتیجه رسیدیم که در حال حاضر در صنعت حمل‌ونقل کشور اطلاعات به روش درست و سیستماتیک تهیه نمی‌شود و در اختیار کاربران قرار نمی‌گیرد.»

او توضیح می‌دهد: «به طور مثال این که راننده در مجموعه‌ای که در آن مشغول است چه سابقه‌ای دارد و چه تعدادی از مشتریان از

■ ... با توجه به سازوکار جدیدی که در صنعت حمل و نقل ایجاد کرده‌ایم، در برخی از زیرساخت‌ها مانند بیمه با کمبودهایی روبه‌رو هستیم. در همین راستا با چند شرکت بیمه‌ای مشغول مذاکره هستیم تا با توجه به سازوکار اجرایی ما خدماتی را که می‌توانند ارائه دهند

■ ... ما در مرحله پیش عملکرد راننده‌ها را به‌طور دائم کنترل می‌کنیم تا ببینیم آیا راننده‌ها سر وقت به محل بارگیری رفته‌اند یا خیر، در محل بارگیری چه برخوردی با صاحب کالا داشته‌اند و ... مشتریان و صاحبان بار هم می‌توانند انتقادات و پیشنهادهای خود را برای ما ارسال کنند

که در صنعت حمل و نقل ایجاد کرده‌ایم، در برخی از زیرساخت‌ها مانند بیمه با کمبودهایی روبه‌رو هستیم. در همین راستا با چند شرکت بیمه‌ای مشغول مذاکره هستیم تا با توجه به سازوکار اجرایی ما خدماتی را که می‌توانند ارائه دهند.

او ملاک انتخاب راننده در این سیستم را چنین توضیح می‌دهد: «برای انتخاب راننده مکانیزم گزینش داریم که شرط اول آن داشتن کارت هوشمند راننده است، مرحله دوم نیز شامل این موضوع می‌شود که آیا راننده قبول می‌کند با شرایط ما کار کند یا خیر؟ در مراحل گزینش ما باید یک سری اطلاعات اضافه از جمله ابعاد ماشین و سیستم تعلیق آن را وارد کنیم. این جزئیات را همکاران پشتیبانی با راننده چک می‌کنند و سپس راننده اجازه دارد بار را ببیند، چون تخصیص بارها در مرحله اول بر اساس نوع ماشین و اینکه آیا آن بار مناسب آن کامیون هست یا خیر، صورت می‌گیرد.»

او تأکید می‌کند: «یکی از شرایط ما فعال بودن وضعیت رصد بار است. ممکن است راننده این موضوع را در ابتدا بپذیرد ولی در عمل آن را اجرا نکنند، در این مرحله همکاران ما در واحد پیش‌وارد عمل می‌شوند. ما در مرحله پیش‌عملکرد راننده‌ها را به‌طور دائم کنترل می‌کنیم تا ببینیم آیا راننده‌ها سر وقت به محل بارگیری رفته‌اند یا خیر، در محل بارگیری چه برخوردی با صاحب کالا داشته‌اند و ... مشتریان و صاحبان بار هم می‌توانند انتقادات و پیشنهادهای خود را برای ما ارسال کنند و ما از آن برای قسمت پیش‌خود استفاده می‌کنیم.»

تاج‌الدین معیارهای انتخاب نوع کامیون حمل کالا را چنین تشریح می‌کند: «ما اکنون در حال تدوین قانونی هستیم تا به خودروهایی که میانگین سن آنها بالاتر از عدد خاصی است اجازه ورود به سیستم ندهیم. در واحد پیش‌خود نیز این موضوع را در نظر داریم که اگر مشکلی به دلیل نوع ناوگان اتفاق بیفتد، آن راننده تا زمانی که مشکلات خود را حل نکند از سیستم خارج شود.»

او تأکید دارد: «هدف ما در مورد ناوگان، تمرکز روی رانندگانی است که ماشین نو خریداری کرده‌اند. طبق مذاکراتی که با شرکت‌های لیزینگی داشته‌ایم به این توافق رسیدیم که به

رانندگانی که خودروهایی نو خریداری می‌کنند این برنامه معرفی و روش کار آموزش داده شود تا رانندگان جدید با ماشین‌های نو وارد سیستم شوند. در مرحله پیش‌هم سیستمی وجود دارد که در آن مشخص می‌کنیم چه راننده‌ای باید چه بارهایی را حمل کند که عمر خودرو نیز یکی از عوامل موثر در این بخش است.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل الکترونیکی اویار در خصوص تعداد رانندگان و صاحبان کالایی که تاکنون به این سیستم پیوسته‌اند می‌گوید: «تقریباً ۱۰ هزار راننده در ناوگان ما ثبت‌نام کرده‌اند که بالغ بر ۷۰۰۰ راننده فعال هستند و درآمدزایی می‌کنند و هر روز نیز تعدادی راننده جدید به سیستم اضافه می‌شوند. تعداد مشتریان فعال ما هم حدود ۳۰۰ مشتری از جمله شرکت، کارخانه، تولیدی و ... است که به صورت مستقیم و مستمر با ما کار می‌کنند.»

تاج‌الدین نحوه نرخ‌گذاری قیمت حمل در این سیستم را چنین توضیح می‌دهد: «در حال حاضر درصدی دریافت نمی‌کنیم و تمام تمرکز ما بر خلق ارزش برای راننده‌ها و مشتریان است. بازخوردی هم که از راننده‌ها گرفته‌ایم تا به امروز مثبت بوده است. همانطور که ما رابطه برد-برد برای ذی‌نفعان طراحی می‌کنیم، راننده‌ها نیز در آینده این رابطه برد-برد را خواهند پذیرفت. وقتی در حال حاضر، یک راننده برای گرفتن یک بار حاضر است کمیسیون‌های بسیار بالا به یک باربری بدهد، در آینده قطعاً حاضر می‌شود درصد کمی را هم به ما اختصاص دهد.»

این فعال اقتصادی مهمترین مسئله در قیمت‌گذاری را سیستماتیک شدن نرخ‌گذاری در کشور می‌داند: «هیچ کس در ایران این توانایی را ندارد که بتواند نرخ‌گذاری ثابتی داشته باشد. دولت به این منظور حداقل‌هایی را تعیین کرده که بتواند عوارض خود را دریافت کند. نرخ‌ها هر روز یک عدد است و حتی در یک روز هم ممکن است، قیمت صبح با بعد از ظهر متفاوت باشد. کاری که ما کردیم این است که انرژی و زمان زیادی را صرف کرده‌ایم که با استفاده از الگوریتم‌های یادگیری ماشین و سیستم‌های هوش مصنوعی بتوانیم این موضوع را سیستماتیک کنیم، در حالی که بسیاری از فعالان حمل و نقل با این موضوع مخالف هستند. در مجموعه خودمان هم مخالفان زیادی داشتیم،

■ رییس هیات‌مدیره کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان شرکت‌های حمل‌ونقل: ما با فعالیت شرکت‌های اینترنتی مشکلی نداریم ولی ضوابط و نحوه کار آنها باید با هماهنگی و نظارت نهادهای مرتبط از جمله سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و انجمن‌های صنفی مرتبط باشد

■ ... طبق قانون باید برای هر باری بارنامه صادر شود و این موضوعی است که فقط توسط شرکت‌های حمل‌ونقل می‌تواند صورت گیرد. مسئولیت بار نیز با شرکت صادرکننده بارنامه است، شاید شرکت حمل‌ونقل ندانسته باشد با راننده‌ای که نمی‌شناسد و صلاحیت او را تایید نمی‌کند همکاری کند

کالا بسیار پیچیده‌تر از حمل‌ونقل مسافر است. این مسیر صبر و بردباری زیادی نیاز دارد. ما می‌خواهیم در حل این مشکل در سطح کشور نقش داشته باشیم و بحث تجاری آن برای ما چندان اهمیتی ندارد.»

نقش شرکت‌های سنتی در سیستم حمل‌ونقل حذف‌نشده است

درباره فعالیت شرکت‌های اینترنتی حمل‌ونقل کالا نظر حسین احمدی‌زاده، رییس هیات‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل را هم جویا شدیم. او می‌گوید: «ما با فعالیت آنها مشکلی نداریم ولی ضوابط و نحوه کار آنها باید با هماهنگی و نظارت سازمان راهداری و انجمن‌های صنفی مرتبط باشد. حوزه حمل‌ونقل ناوگان تجاری تفاوت‌های بسیاری با ناوگان مسافری درون شهری دارد و از پیچیدگی‌های خاص خود برخوردار است.»

احمدی‌زاده در مورد ورود شرکت‌های حمل‌ونقل اینترنتی به سیستم ترابری کشور اظهار داشت: «ما مجبوریم با موج تکنولوژی حرکت کنیم، ولی این موضوع مستلزم دقت فراوان است. طرح شرکت‌های حمل‌ونقل اینترنتی مانند شرکت‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل مسافر فعالیت می‌کنند، طرح خوبی است، ولی باید بپذیریم که در بخش حمل‌ونقل بار شرایط متفاوت است و باید برنامه‌ای مشخص در این زمینه تدوین شود. اگر حادثه‌ای در هنگام حمل‌ونقل کالا رخ دهد، شرکت صادرکننده بارنامه باید پاسخگو باشد و مسئولیت حقوقی بار به عهده شرکت‌های حمل‌ونقل است.»

رییس هیات‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل در مورد نحوه کار این شرکت‌ها می‌گوید: «ساختار این شرکت‌ها به این شکل طراحی شده که پس از اعلام بار توسط صاحب کالا به شرکت‌های حمل‌ونقل، صاحب کالا می‌تواند با ورود به این سیستم و اعلام بار، اطلاعات بار را در اختیار راننده‌هایی قرار دهد که در سیستم ثبت نام کرده‌اند.»

او با انتقاد از نحوه عملکرد این شرکت‌ها ابراز داشت: «طبق قانون باید برای هر باری بارنامه صادر شود و این موضوعی است که فقط توسط

ولی در نهایت تصمیم گرفتیم به این سمت حرکت کنیم تا در نظام حمل‌ونقل و روش کار تغییری صورت گیرد.»

تاج‌الدین با تاکید بر این که روش کار در قیمت‌گذاری نباید براساس چانه‌زنی یا براساس راننده‌های پاتوقی باشد، می‌افزاید: «در حال حاضر، هر کسی ۱۰ یا ۱۰۰ راننده پاتوقی دارد، ولی ۴۰۰ هزار راننده، هنگامی می‌توانند در کشور به شکل بهینه کار کنند که خاطرشان آسوده باشد نرخ حملی که یک سیستم پیشنهاد می‌دهد تا به عنوان مثال باری را از تبریز به سیرجان ببرند، قیمت کارشناسی شده است و با چانه‌زنی به دست نیامده، زیرا این موضوع اشتباه و به ضرر فعالان صنعت است.»

او ادامه می‌دهد: «سعی داریم سیستم قیمت‌گذاری خود را بر اساس هوش مصنوعی پایه‌گذاری کنیم و اکنون نسخه اولیه آن طراحی شده و کار می‌کند. در واقع براساس نوع ناوگان و ویژگی و تناژ بار، نرخ حمل توسط سیستم مشخص می‌شود. این فرهنگ‌سازی را هم در بین رانندگان انجام داده‌ایم که کسی برای قیمت با شما مذاکره نمی‌کند، در طرف دیگر، ما با مشتری هم مذاکره‌ای بر سر قیمت نداریم. وقتی مشتری سفارش خود را ثبت می‌کند، سیستم می‌گوید نرخ حمل این بار امروز فلان رقم است.»

تاج‌الدین در مورد میانگین زمان بین ثبت سفارش تا اختصاص ماشین به صاحب کالا ابراز داشت: «این موضوع مقداری متغیر است و برحسب نوع بار، فصل و کشش سیستم حمل‌ونقل کشور متفاوت خواهد بود. بعضی مواقع در مشهد بار خربزه زیاد می‌شود و شما به راحتی می‌توانید برای بار مشهد راننده پیدا کنید و در زمانی دیگر، چنین اتفاقی نمی‌افتد. این نوسانات یعنی تقاضاهای فصلی را کسی نمی‌تواند کنترل کند. در عین حال، ما با بزرگ شدن جامعه آماری خود می‌توانیم این اطمینان را داشته باشیم که براساس آمار و اطلاعات، احتمال پیدا کردن یک راننده در یک مسیر و در یک روز خاص چقدر است. این موضوعات را از طریق داده‌کاوی و تکنولوژی می‌توانیم پیدا کنیم.»

او هدف اصلی از فعالیت این شرکت را برگرداندن ارزش به افرادی که در این سیستم خلق ارزش می‌کنند، عنوان می‌کند: «کار تکنولوژی همین است. کاری نیست که در کوتاه‌مدت اتفاق بیفتد. مسیر بسیار سختی است و مساله حمل‌ونقل

■ حسین احمدی زاده:
متاسفانه در حال حاضر
واسطه‌ها به دلیل نحوه
کار شرکت‌های اینترنتی
بیشتر شده‌اند، این
شرکت‌ها با عضویت
راننده‌ها در سیستم خود
مبلغی را به عنوان شارژ
سالانه از آنها دریافت
می‌کنند و سپس به
شرکت‌های حمل‌ونقل
اعلام بار می‌کنند تا آنها
راننده را در اختیار
شرکت قرار دهند

شرکت‌های حمل‌ونقل می‌تواند صورت گیرد. مسئولیت بار نیز با شرکت صادرکننده بارنامه است، شاید شرکت حمل‌ونقل نداشته باشد با راننده‌ای که نمی‌شناسد و صلاحیت او را تایید نمی‌کند همکاری کند.»

احمدی زاده با ابراز نگرانی بابت امنیت حمل‌ونقل از این طریق و عدم اعتماد به رانندگان اینترنتی گفت: «شرکت‌های حمل‌ونقل سنتی با تمام دقت و توجهی که در گزینش راننده‌های خود دارند، باز با مشکلات زیادی روبه‌رو هستند. ما شاهد این هستیم که در یک روز از یک شرکت حمل‌ونقل بار ۳ کامیون به سرقت رفته است. پاسخگوی خسارت به صاحب کالا چه کسی می‌تواند باشد؟ یا اگر کامیون در راه دچار حادثه شد، چه کسی پاسخگوست؟»

وی افزود: «به فرض اینکه بار بیمه باشد و هیچ مشکلی نداشته باشد، شرکت‌های بیمه ۲۰ درصد فرانشیز دریافت می‌کنند، این یعنی برای باری که یک میلیارد تومان بیمه شده است، فقط ۸۰۰ میلیون تومان آن توسط بیمه پرداخت می‌شود و مابقی آن را شرکت حمل‌ونقل باید پرداخت کند. به همین دلیل است که می‌گوییم راننده‌ها باید توسط شرکت‌های حمل‌ونقل بررسی شوند و همچنین وضعیت بار نیز باید کنترل شود.»

رئیس هیات‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل با بیان این که موضوع شرکت‌های اینترنتی حمل‌ونقل بار با پیچیدگی‌های زیادی مواجه است، تاکید کرد: «برای اجرایی شدن این روش، باید سیستمی مشخص و با دقت بیشتری طراحی شود، در غیر این صورت با این سازوکار به غیر از این که واسطه‌ها را افزایش دهیم، دستاورد دیگری نخواهد داشت.»

او در پاسخ به این سوال که به نظر شما با ظهور کسب‌وکارهای اینترنتی، سرنوشت شرکت‌های حمل‌ونقل سنتی چه خواهد بود، گفت: «در خصوص حمل‌ونقل مسافر داخل شهری اتفاقات خوبی رخ داده است، اما این موضوع در خصوص حمل‌ونقل متفاوت است. ما با این مسئله که حذف واسطه‌ها در دستور کار باشد موافقیم، اما متاسفانه شاهد این هستیم که واسطه‌گری‌ها در بیشتر مواقع توسط برخی از نمایندگان صاحبان کالا اتفاق می‌افتد؛ به عنوان مثال در مورد بارهای وارداتی در بندر امام خمینی (ره)، واردکنندگانی که بار

با تناژ زیاد دارند، مجبور هستند به شرکت‌های حمل‌ونقل ۸ درصد کارمزد پرداخت کنند که ۶ درصد از آن پورسانت محسوب می‌شود.»

احمدی زاده با تاکید بر این که شرکت‌های حمل‌ونقل ثبت شده تنها مرجع صدور بارنامه و مسئول اصلی بار صاحب کالا هستند، خاطرنشان می‌کند: «متاسفانه در حال حاضر واسطه‌ها به دلیل نحوه کار شرکت‌های اینترنتی بیشتر شده‌اند، این شرکت‌ها با عضویت راننده‌ها در سیستم خود مبلغی را به عنوان شارژ سالانه از آنها دریافت می‌کنند و سپس سراغ شرکت‌های حمل‌ونقل می‌روند و به آنها اعلام بار می‌کنند تا آنها راننده را در اختیار شرکت قرار دهند؛ مانند کاری که پایانه‌های بار مستقر در بنادر ما انجام می‌دهند.»

رئیس هیات‌مدیره کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل موضوع صدور بارنامه اشاره و تاکید کرد که از این طریق تنها واسطه دیگری به این کار اضافه خواهد شد. او درباره قیمت‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل سیستمی توسط هوش مصنوعی، با ابراز نگرانی از این مسئله، توضیح داد: «این شرکت‌ها بر اساس چه ضابطه‌ای می‌خواهند این کار را انجام دهند؟ این کار انجام شدنی نیست. در مذاکراتی که با رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در این خصوص داشتیم، به این نتیجه رسیدیم که این طرح اگر با این روند جلو برود، هدفش حذف شرکت‌های حمل‌ونقل است، موضوعی که نشدنی است.»

حسین احمدی زاده راهکار این مسئله را چنین عنوان کرد: «طرح پیشنهادی ما این است که شرکت‌های حمل‌ونقل وجود داشته باشند و به جای اینکه دلال‌ها یا واسطه‌هایی که در پایانه‌های بار هستند بار را بین رانندگان یا شرکت‌های حمل‌ونقل تقسیم کنند، این کار توسط این سیستم انجام شود.»

وی در پایان تاکید کرد: «مشکل اصلی توسط صاحبان کالا اتفاق می‌افتد و این نمایندگان صاحب کالا هستند که از طرف شرکت‌های حمل‌ونقل پورسانت مطالبه می‌کنند. ما با الکترونیکی و مدرن شدن تکنولوژی سیستم‌های حمل‌ونقل در کشور موافق هستیم، به این شرط که این موضوع با کمک تشکل‌های صنفی انجام شود.»

- برنامه عملیاتی اپراتور که می‌بایست حداقل شامل موارد زیر باشد:

• یک نسخه از توافقنامه‌های بین اپراتور با اعضا (Terms of Service)

• نحوه و فرآیند ثبت‌نام عضو، احراز هویت و شناسایی اعضا و مکانیزم‌های جلوگیری از جعل هویت (مانند راستی‌آزمایی از طریق پیامک) فرآیندهای معاملات و سایر موارد مندرج در جدول پیوست (شرایط اختصاصی)

• برنامه عملیاتی مدیریت اطلاعات و امنیت اطلاعات
۲-۳- سازمان پس از دریافت کلیه مدارک فوق و بررسی و احراز صلاحیت براساس شرایط اختصاصی مندرج در پیوست این ضوابط، توسط کمیته صدور مجوز (متشکل از دفاتر فناوری اطلاعات و ارتباطات و حمل‌ونقل کالا و حسب نیاز با دعوت از اداره کل استانی مربوطه سازمان) نسبت به صدور مجوز فعالیت موقت یکساله یا سه ساله اقدام می‌نماید.

۳-۳- صدور مجوز موقت یکساله با حداقل امتیاز ۵۰ و صدور مجوز موقت سه ساله با حداقل امتیاز ۷۵ براساس جدول پیوست صورت می‌پذیرد.

تبصره ۱: مجوز فعالیت صادر شده توسط سازمان به هیچ وجه قابل انتقال و واگذاری به غیر نمی‌باشد.

تبصره ۲: مجوز فعالیت صرفاً برای ارائه خدمات به ذینفعان حوزه حمل و نقل جاده‌ای کالا می‌باشد.

۳-۴- متقاضی دریافت مجوز نمی‌تواند از جمله دستگاه‌ها و نهادهای دولتی و عمومی باشد.

ماده ۴- شرایط تمدید مجوز فعالیت به شرح زیر است:

۴-۱- اپراتور می‌بایست یک‌ماه قبل از انقضای مدت اعتبار مجوز، درخواست تمدید مجوز خود را به سازمان ارائه نماید و در صورت رعایت کلیه شرایط مقرر در این ضوابط و دستورالعمل‌های صادره از سوی سازمان مجوز فعالیت تمدید می‌شود.

ماده ۵- شرایط تعلیق و لغو مجوز فعالیت به شرح زیر است:

۵-۱- در صورت عدم رعایت مفاد این ضوابط، نقض تعهدات نسبت به اعضا، از بین رفتن شرایط فعالیت اپراتور مطابق این ضوابط، نقض تعهدات نسبت به اعضا، از بین رفتن شرایط فعالیت اپراتور مطابق این ضوابط، سازمان اخطار کتبی به اپراتور ارسال می‌کند و اگر اپراتور ظرف مدت یک هفته رسیدگی و اعلام پاسخ ننماید، موضوع از طرف واحد ذیربط سازمان مورد رسیدگی قرار گرفته و در صورت احراز تخلف،



ضوابط فعالیت بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل جاده‌ای کالا

ماده ۱- تعاریف

۱-۲- بازارگاه (E-Marketplace): بازارگاه الکترونیکی حمل‌ونقل جاده‌ای است که معاملات، مذاکرات و انجام معاملات بین ارائه‌دهندگان و متقاضیان خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای کالا از طریق اینترنت در آن صورت می‌پذیرد و در این ضوابط به اختصار بازارگاه گفته می‌شود.

۱-۳- اپراتور: شخص حقوقی طراح، پیاده‌سازی‌کننده، بهره‌بردار و پشتیبان و متصدی فعالیت‌های اپراتوری بازارگاه است که موضوع فعالیت آن منطبق با شرایط این ضوابط بوده و از سازمان مجوز فعالیت دارد.

۱-۴- توافقنامه (Terms of Service): سندی است که اعضای بازارگاه قبل از دریافت هرگونه خدمت از بازارگاه آن را تایید کرده و می‌پذیرند و به منزله پذیرش حقوقی چارچوب تعهدات بین اعضا و اپراتور بازارگاه است.

۱-۵- نماد اعتماد: نشانه‌ای نمادین است که منحصراً توسط مرکز توسعه تجارت الکترونیکی صادر شده و به کسب‌وکارهای مجازی (کسب و کار اینترنتی و موبایل) مجاز با هدف ساماندهی، احراز هویت و صلاحیت آنها اعطا می‌گردد.

۱-۶- اسناد حمل: شامل کلیه اسناد حمل تعیین

شده در قوانین و مقررات حمل‌ونقل کالا مانند بارنامه و راهنما است.

۱-۷- دامنه بازارگاه: منظور نام دامنه (Domain) یا آدرس درگاه اینترنتی ثبت شده بازارگاه است.

ماده ۲- فعالیت در زمینه بازارگاه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کالا صرفاً با رعایت مفاد این ضوابط و اخذ مجوز از سازمان مجاز است.

ماده ۳- شرایط دریافت مجوز فعالیت به شرح زیر است:

۳-۱- متقاضی دریافت مجوز باید تقاضای مکتوب خود را به همراه مدارک زیر و نام دامنه بازارگاه به سازمان ارائه دهد.

- یک نسخه از تصویر اساسنامه

- آگهی تاسیس و روزنامه آخرین تغییرات

- کلیه مدارک هویتی و آخرین مدرک تحصیلی مدیرعامل و اعضای هیات مدیره

- گواهی رتبه بندی شورای عالی انفورماتیک

- مجوز نماد اعتماد برای دامنه بازارگاه

- مجوز تصدی رسانه بر خط و یا نشر دیجیتال از مرکز رسانه‌های دیجیتال وزارت ارشاد اسلامی



سیاست و تشخیص سازمان

ماده ۱۰- اپراتور بایستی در فعالیت‌های خود الزامات زیر را رعایت کند:

۱-۱۰- عضویت در بازارگاه پس از پذیرش توافقنامه توسط متقاضی امکان‌پذیر است.

۲-۱۰- از قبول عضویت و یا انعقاد توافقنامه با شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان غیرمجاز (غیرفعال یا فاقد مجوز) خودداری نماید و مکانیزم اعلام از پایگاه اطلاعاتی سازمان را داشته باشد.

۳-۱۰- صدور اسناد حمل در بازارگاه ممنوع است و بازارگاه صرفاً می‌تواند بستر ذخیره و تبادل اطلاعات آن را با رعایت سایر الزامات این ضوابط فراهم نماید.

۴-۱۰- اپراتور باید مرکز تماسی به صورت شبانه‌روزی در تمامی روزهای هفته اعم از تعطیلات و غیرتعطیل جهت پاسخگویی به سوالات، انتقادات و شکایات در حوزه خدمات بازارگاه داشته باشد.

۵-۱۰- امکان دریافت نظر و سنجش میزان رضایت اعضا از یکدیگر و اطلاع‌رسانی آن در بازارگاه وجود داشته باشد.

۶-۱۰- اپراتور ملزم به رعایت تمامی قوانین و مقررات مرتبط با حمل‌ونقل کشور و دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های ابلاغی از سوی سازمان در خصوص نحوه فعالیت‌ها در بازارگاه است.

ماده ۱۱- به منظور داشتن حق انتخاب و ایجاد محیط رقابتی در استفاده از بازارگاه‌ها، کارمزد ارائه خدمات بازارگاه به صورت توافقی است.

ماده ۱۲- اپراتور بایستی در زمینه مدیریت اطلاعات الزامات زیر را رعایت کند:

۱-۱۲- کلیه اطلاعات، مستندات، فعالیت‌های اعضا در بازارگاه را ثبت و تحت مراقبت قرار داده و در صورت نیاز براساس فرمت اعلامی، به سازمان ارائه نماید.

۲-۱۲- تبادل داده بین اعضا در بازارگاه مطابق با استانداردهای اعلامی سازمان باشد.

۳-۱۲- تمام سازمان‌های اطلاعاتی و سامانه‌های پشتیبان بازارگاه باید در ایران قرار داشته باشد.

۴-۱۲- کلیه اطلاعات در بازارگاه حداقل به مدت یکسال توسط اپراتور نگهداری گردد.

۵-۱۲- اگر عضوی درخواست نماید که اطلاعاتش از بازارگاه پاک شود، اپراتور باید در اسرع وقت آن اطلاعات را از دسترس در اینترنت خارج نماید.

۶-۱۲- اپراتور باید پشتیبان‌گیری منظم پایگاه‌های داده بازارگاه و انجام منظم گزینه‌های بازیابی آزمایشی را مستمراً به انجام رساند.

۷-۱۲- مدیریت امنیت اطلاعات و برنامه‌های امنیت مشتمل بر برنامه‌های جلوگیری از نفوذ، سوءاستفاده و کلاهبردای و حفاظت اطلاعات و داده در بازارگاه توسط اپراتور وجود داشته باشد.

ماده ۱۳- اپراتور درباره تکالیف و مسئولیت‌های خود و اعضا، وظایف زیر را بر عهده دارد و باید در بازارگاه و در متن توافقنامه‌ها آنها را به روشنی تصریح نماید:

۱-۱۳- در متن توافقنامه‌ها و در بازارگاه باید حقوق، تکالیف، مسئولیت‌ها و نحوه و شرایط جبران خسارت نقض تعهدات خود و طرفین (از جمله عدم مراجعه جهت حمل و یا لغو شدن حمل بار) و فرآیند تسویه حساب‌ها را به روشنی تصریح نماید.

۲-۱۳- در توافقنامه باید مسئولیت‌ها و نحوه جبران خسارت اعضا به یکدیگر در اثر ثبت اطلاعات نادرست در بازارگاه به روشنی مشخص شود.

۳-۱۳- در متن توافقنامه در بازارگاه باید مسئولیت اعضا در استفاده از نام کاربری و رمز عبور خود در بازارگاه و مراقبت از آن جهت جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی را به روشنی قید نماید و از مکانیزم‌های جلوگیری از سرقت هویت (مانند راستی‌آزمایی از طریق پیامک) استفاده نماید.

۴-۱۳- در صورت نیاز به هر تغییری در شرایط توافقنامه‌ها، خدمات و تعهدات خود بایستی حداقل ۱۰ روز قبل از اعمال در بازارگاه، به همه اعضا به صورت کامل متمایز اطلاع‌رسانی نماید و نسخه قبلی، سوابق تغییرات و زمان وقوع آن را به منظور رسیدگی به ادعاهای نگهداری نماید.

۵-۱۳- هر نوع پاسخگویی به صاحبان کالا بعد از صدور اسناد حمل توسط شرکت یا موسسه حمل‌ونقل مربوطه صرفاً بر عهده شرکت صادرکننده اسناد حمل بوده و اپراتور پس از صدور اسناد حمل در قبال حوادث حین حمل بار مانند سرقت، تصادف، از بین رفتن بار و... مسئولیتی ندارد لیکن موظف است همکاری لازم با صاحبان کالا در خصوص ارائه اسناد و اطلاعات موردنیاز را به عمل آورد.

۶-۱۳- اپراتور باید اطلاعات ثبت شده در بازارگاه را محرمانه تلقی کرده و تنها در راستای فعالیت‌های بازارگاه استفاده نماید.

۷-۱۳- مسئولیت پیامدهای ناشی از نقص فنی و بروز مشکلات احتمالی ناشی از نرم‌افزار بازارگاه و قطع شدن سرور بازارگاه و از بین رفتن اطلاعات برعهده اپراتور است.

ماده ۱۴- نظارت بر رعایت مفاد این ضوابط و

موضوع جهت اتخاذ تصمیم به کمیسیون موضوع ماده ۱۵ این ضوابط ارجاع داده خواهد شد.

۲-۵- مجوز فعالیت در صورت عدم تمدید و یا ابطال نماد اعتماد به طور خودکار باطل شده محسوب می‌شود.

ماده ۶- در صورتی که اپراتور به هر دلیلی قصد تغییر دامنه بازارگاه را داشته باشد باید قبل از هر تغییری سازمان را مطلع و پس از اخذ تایید سازمان اقدام نماید.

ماده ۷- اگر اپراتور به هر دلیل قصد انحراف از ادامه کار خود را داشته باشد موظف است قبل از غیرفعال نمودن بازارگاه به صورت موقت یا دائم سازمان را رسماً مطلع نموده و کلیه اطلاعات موردنیاز را به سازمان ارائه دهد. سازمان ظرف مدت ۲ ماه در خصوص انصراف اپراتور تصمیم‌گیری می‌نماید.

ماده ۸- اپراتور مجاز به اعلام بارهای عمده و خرده در بازارگاه، به جز موارد اعلامی در سیستم‌های اعلان بازار هستند. متناسب با فراهم شدن بسترهای لازم اجازه اعلان بار بازارگاه‌ها توسعه داده خواهد شد.

ماده ۹- سازمان به منظور افزایش سلامت کاری فعالیت‌ها در بازارگاه‌ها به صورت وب‌سرویس پاسخگوی استعلام‌های زیر به صورت الکترونیکی خواهد بود:

۱-۹- وب سرویس استعلام‌های مربوط به رانندگان، ناوگان و شرکت‌های حمل‌ونقل

۲-۹- سایر وب‌سرویس‌های موردنیاز براساس

اهمیت تخلف نسبت به تذکر کتبی، لغو موقت یا در صورت تکرار بیش از چهار بار، لغو دائم مجوز فعالیت اپراتور اتخاذ تصمیم نماید. تبصره ۱: آرای صادره از طرف کمیسیون قطعی و لازم‌الاجرا است.

ضوابط، بر عهده کمیسیونی مستقر در دفتر حقوق متشکل از دفاتر فناوری اطلاعات و ارتباطات، حمل‌ونقل کالا و حقوقی سازمان و در صورت لزوم با حضور اپراتور مربوطه است و در صورت احراز تخلف، کمیسیون مجاز است متناسب با

تشخیص تخلف از مفاد ضوابط بر عهده دفاتر فناوری اطلاعات و ارتباطات و حمل‌ونقل کالای سازمان است و به تخلفات در کمیسیون ماده ۱۵ این ضوابط رسیدگی و اتخاذ تصمیم خواهد شد. ماده ۱۵- رسیدگی به موارد تخلف از مفاد این

ردیف	شاخص	حداکثر امتیاز	مبنای امتیازدهی
۱	فرآیند ثبت نام عضو و تایید هویت / اصالت و مکانیزم جلوگیری از سرقت هویت (مانند راستی‌آزمایی از طریق پیامک)	۱۰	مستندات ۱ امتیاز، نوآوری ۲ امتیاز، نحوه اجرا ۳ امتیاز، مکانیزم جلوگیری از سرقت هویت ۲ امتیاز، استعلام از سازمان ۲ امتیاز
۲	فرآیندهای معاملات بازارگاه (رزرو، RFQ، مزایده و...)	۸	مستندات ۱ امتیاز، نحوه اجرا ۲ امتیاز، تنوع روش‌های معاملات ۳ امتیاز
۳	اطلاع‌رسانی (اپلیکیشن موبایل، وب سایت، پیامک، مرکز تماس، کیوسک، IVR)	۵	هر روش ۲ امتیاز
۴	سایر خدمات ارزش افزوده (خدمات پرداخت، پیشنهاد هوشمند، بررسی و جستجو و ارزیابی خدمات اعضا و...)	۲	هر خدمت ارزش افزوده ۱ امتیاز
۵	مکانیزم رسیدگی به شکایت و پاسخگویی (مرکز تماس، چت سرور، Email فرم و...)	۵	داشتن مرکز تماس ۳ امتیاز، هر روش و میزان موثر بودن در اجرا ۲ امتیاز
۶	شرایط میزبانی بازارگاه	۵	دیتا سنتر معتبر و تست میزبانی وضعیت SEO ۵ امتیاز
۷	شرایط فنی بانک اطلاعاتی بازارگاه	۵	مستندات ۱ امتیاز، مطلوبیت عملکرد در اجرا ۴ امتیاز
۸	شرایط فنی نرم‌افزاری بازارگاه (بارگزاری سریع و موثر)	۵	مستندات ۱ امتیاز، مطلوبیت عملکرد در اجرا ۴ امتیاز
۹	وجود فرآیند نظرسنجی موثر و نمایش آن به دیگر اعضا	۵	نوآوری و موثر بودن ۵ امتیاز
۱۰	برنامه‌عملیاتی	۱۰	مدیریت اطلاعات ۲ امتیاز، مدیریت امنیت اطلاعات و پشتیبان‌گیری ۳ امتیاز، شناخت فرآیندهای حمل‌ونقل و لجستیک و مدل تجاری ۲ امتیاز، مستندات فوق و پیش‌نویس اساسنامه بازارگاه و چارت سازمانی ۲، راهنمای گام به گام استفاده برای اعضا ۱ امتیاز
۱۱	توان اجرایی / مالی	۵	مستندات توان مالی (سرمایه و دارایی یا درآمد هر ۲۰۰۰ میلیون ریال ۱ امتیاز) (مستند به سرمایه ثبت شده شرکت یا اظهارنامه مالیاتی یا گواهی بیمه دارایی یا دفاتر قانونی یا تایید اعتبار از سوی بانک‌ها)
۱۲	تعداد پرسنل دارای لیست بیمه	۵	به ازای هر کارشناس متخصص در امور IT و رایانه و حمل‌ونقل ۰/۲۵، امتیاز و کارشناسی ارشد و بالاتر معادل ۵ امتیاز
۱۳	متن توافقنامه‌های اعضای و شرایط و فرآیندها جبران خسارت، تسویه حساب و تضمین	۱۵	صراحت ۲ امتیاز، کامل بودن ۵ امتیاز، دسترسی ۲ امتیاز، سهولت جبران خسارت و یا تضمین ۴ امتیاز، فرآیند عقد توافقنامه با اعضا ۲ امتیاز
۱۴	تحصیلات و سوابق مدیریتی مدیرعامل	۵	دکتر ۲ امتیاز، ارشد ۱ امتیاز، کارشناسی ۰/۵ امتیاز، هر ۲ سال سابقه اجرایی ۱ امتیاز
۱۵	رتبه شورای عالی انفورماتیک	۵	رتبه ۱-۵ امتیاز و رتبه ۲-۴ امتیاز و رتبه ۳-۳ امتیاز، رتبه ۴-۴ امتیاز و رتبه ۵ و ۶ و ۷-۱ امتیاز
۱۶	تعداد اعضای بازارگاه، تعداد تراکنش موفق	۵	به ازای هر عضو فعال ۰/۰۵ امتیاز، هر تراکنش ۰/۰۱ امتیاز

خانواده‌های اتباع ایرانی زندانی در ترکمنستان ماه گذشته، برای چندمین بار، تجمع اعتراض آمیز برگزار کردند (این بار در مقابل مقر نمایندگی سازمان ملل در تهران) تا اوضاع نامناسب این زندانیان را به دستگاه دیپلماسی ایران یادآوری کنند.

گفته می‌شود در حال حاضر ۲۷۲ ایرانی (به روایتی بیش از ۳۰۰ نفر) در ترکمنستان زندانی هستند. اوضاع بد زندان‌های ترکمنستان و البته بهانه‌های این کشور برای زندانی کردن اتباع ایرانی که بیشترشان راننده و ماهیگیر هستند، موضوعی است که سال‌هاست به معضلی پیچیده برای خانواده‌های آنان تبدیل شده است. خانواده‌های رانندگان ایرانی زندانی در ترکمنستان، در پیگیری وضع بستگان خود، همواره نسبت به اتهامات وارده، احکام صادره، وضع نامناسب زندان‌های این کشور و عدم اطلاع‌رسانی کشورها در خصوص موارد سختگیرانه قوانین کشورشان معترض بوده‌اند.

اوضاع نامناسب رانندگان زندانی در ترکمنستان

در اسارت

سپیده کرمی



■ **ظاهرا مشهورترین و مخوف‌ترین کابوس ایرانیان در ترکمنستان، زندان «ماری» است؛ تا آنجا که در تیر ماه سال جاری، خبری از درون این زندان به بیرون درز کرد مبنی بر اینکه یک ایرانی زندانی به دلیل شرایط نامناسب این زندان فوت کرده است**

■ **دختر یکی از زندانیان در بند در ترکمنستان: دو سال پیش توافقی بین ایران و ترکمنستان انجام شد که براساس آن زندانیان به ایران منتقل شوند. در اردیبهشت ماه نیز ۲۷ نفر را به ایران انتقال دادند، اما متأسفانه بعد از گذشت نزدیک به ۴ ماه از آن زمان، هنوز انتقال دیگری انجام نشده است**

اما هنوز به صحن علنی نیامده؛ این در حالی است که وضعیت زندانیان ایرانی در ترکمنستان خوب نبوده و اغلب بیمارند و حتی تعدادی از آن‌ها نیز در اثر بیماری فوت کرده‌اند، لذا خواستار در اولویت قرار گرفتن این طرح برای بررسی در صحن علنی هستیم»

سرانجام در اردیبهشت ماه امسال، خبرهای جدیدی از به نتیجه رسیدن تلاش‌های وزارت خارجه منتشر شد. سی‌ام اردیبهشت ماه امسال، معاون وزیر امور خارجه در امور کنسولی، مجلس و ایرانیان، گفت: «۲۷ زندانی ایرانی، از ترکمنستان به کشورمان منتقل شدند.»

حسن قشقاوی افزود: «پیرو ملاقات آقای ظریف با مقامات عالی کشور ترکمنستان و رایزنی فشرده هیات اعزامی از وزارت امور خارجه با مقامات کشور مذکور، در راستای اجرای پروتکل انتقال محکومان بین دو کشور، روز شنبه مورخ ۳۰ اردیبهشت اولین گروه از زندانیان ایرانی شامل ۲۷ نفر از محکومان، از طریق مرز باجگیران تحویل مقامات قضایی کشورمان شدند.» به گفته معاون حقوق بشر و امور بین‌الملل وزارت دادگستری، این زندانیان، با سه تبعه ترکمنستان که در زندان‌های ایران محبوس بودند، مبادله شدند.

حدود یک ماه پس از آن نیز سفیر ایران در ترکمنستان، از آغاز مرحله دوم تبادل زندانیان بین دو کشور خبر داد، اما حدود دو ماه بعد از وعده آقای سفیر، خانواده‌های زندانیان، دوباره در مشهد تجمع کردند و تسریع در آزادی محصوران ایرانی در ترکمنستان را از مقامات کنسولی و سفیر خواستار شدند. تا لحظه تهیه این گزارش هنوز هم خبری از دور دوم تبادل زندانیان نیست و همانطور که گفته شد، خانواده‌ها مجبور شده‌اند بار دیگر در جلوی مقر نمایندگی سازمان ملل در تهران اقدام به تجمع کنند.

برای اطلاع از چند و چون ماجرا و علل و عوامل آن، با افسانه سلیمانی، یکی از نمایندگان خانواده‌ها و دختر یکی از زندانیان در بند در ترکمنستان گفت‌وگویی داشتیم. افسانه سلیمانی در مورد تعداد زندانیان در بند در ترکمنستان اظهار داشت: «تعداد زندانیان ایرانی در ترکمنستان بیش از ۴۰۰ نفر است، اما وزارت امور خارجه نیز هنوز آمار دقیقی در مورد تعداد آنها در دست ندارد.»

حدود سه سال پیش بود که اولین گزارش‌ها و اعتراض‌ها به زندانی شدن اتباع ایرانی از سوی ترکمنستان و اوضاع اسفبار زندان‌های این کشور منتشر شد. اردیبهشت ماه سال ۹۳، برخی رسانه‌ها از آغاز به کار کمپین پیگیری آزادی ۴۰۰ زندانی ایرانی در ترکمنستان خبر دادند. مهمترین هدف این کمپین، توجه دادن بیشتر وزارت امور خارجه به «اوضاع قرون وسطایی زندان‌های ترکمنستان» اعلام شده بود.

چند روز بعد، خبرگزاری «پانا» در گزارشی قابل تامل، از قول پدر یکی از ایرانیان زندانی در ترکمنستان نوشت: «اکنون دو سال است که فرزندم به جرم همراه داشتن قرص استامینوفن در این کشور زندانی است و مسوولان نیز اقدامی انجام نداده‌اند.»

اوشیوه زندانی شدن رایج اتباع ایرانی در این کشور را هم این طور شرح داده بود: «در مرحله اول زندانگانی که به این کشور بار می‌برند، به دلایل واهی از جمله همراه داشتن قرص استامینوفن و یا متادون بازداشت و اموالشان ضبط می‌شود. در مرحله دوم، تریلی‌های این افراد مصادره و خودشان راهی زندان‌های طولی‌المدت می‌شوند و متأسفانه از سوی مقامات ایرانی هم اقدامی برای آزادی و یا مبادله آنها انجام نمی‌شود.»

گفته می‌شود مشهورترین و مخوف‌ترین کابوس ایرانیان در ترکمنستان، زندان «ماری» است؛ تا آنجا که در تیر ماه سال جاری، خبری از درون این زندان به بیرون درز کرد مبنی بر اینکه یک ایرانی زندانی با نام «ه. ه.» به دلیل شرایط بد زندان فوت کرده است.

آخرین روزهای آبان سال ۹۴، وقتی خانواده‌های زندانیان ایرانی در ترکمنستان از رسیدن به خواسته‌هایشان ناامید شدند، دست به دامان اهالی خانه ملت شدند و مقابل مجلس تجمع کردند. نماینده خانواده‌های زندانیان ایرانی در ترکمنستان در این تجمع گفته بود: «خانواده‌های زندانیان مجبور به پرداخت هزینه‌های زندان هستند و به همین دلیل از مجلس درخواست عملیاتی کردن هرچه سریع‌تر قانون تبادل زندانیان ایرانی خارج از کشور را داریم.»

نماینده این تجمع‌کنندگان همچنین افزود: «طرح تبادل زندانیان ترکمنستانی و ایرانی در کمیسیون حقوقی و قضایی مجلس به تصویب رسیده است،

■ ... مدت زمان محکومیت برای هر جرم هم در افراد مختلف متفاوت است؛ به عنوان مثال از شخصی یک بسته استامینوفن کدئین گرفته‌اند و او را به ۱۲ سال زندان محکوم کرده‌اند و از شخص دیگری سه بسته گرفتند و چهار سال محکومیت برایش تعیین شده

■ ... ترکمن‌ها پس از دستگیری رانندگان، ماشین آنها را مصادره می‌کنند و از بین آنها، ماشین‌های روز اروپا را به ایران بر نمی‌گرداند و اکنون آن ماشین‌ها با پلاک ترکمنستان در حال تردد هستند! آنها تنها ماشین‌های قدیمی را برمی‌گرداند، البته با اخذ ۲۵ تا ۳۰ میلیون تومان به عنوان جریمه

وی در خصوص اقداماتی که طی سال‌های اخیر به منظور انتقال این زندانیان به ایران انجام شده به خبرنگار ترابان گفت: «دو سال پیش توافقی بین ایران و ترکمنستان انجام شد که براساس آن زندانیان به ایران منتقل شوند. در اردیبهشت ماه نیز ۲۷ نفر را به ایران انتقال دادند و ترکمنستان اعلام کرد که طی ۶ ماه آینده تمام زندانیان به ایران انتقال پیدا خواهند کرد، اما متأسفانه بعد از گذشت نزدیک به ۴ ماه از آن زمان، هنوز هیچ انتقالی انجام نشده است.»

سلیمانی تشریح کرد: «۲۷ نفری که به ایران منتقل شده‌اند نیز از جمله افرادی بودند که زندانی کردن آنها از نظر خود ترکمن‌ها هم هیچ توجیهی نداشت؛ به عنوان مثال افرادی بودند که قصد آوردن پرنده شکاری به ایران را داشتند و در جریان نبوده‌اند که ممنوع است یا راننده‌ای که یک باکس سیگار همراه داشته که برای مصرف خودش بوده و در جریان ممنوعیت عبور آن نبوده و جرم‌های دیگری از این قبیل داشتند.»

او در خصوص برخی علل محکومیت زندانیان ایرانی در ترکمنستان گفت: «در مرز ایران، به ازای هر ۴ کیلومتر یک میله به عنوان خط مرزی گذاشته شده است. مواردی بوده که دام‌ها در آن مناطق به چرما رفته، از مرز عبور کرده‌اند و چوپان هم مجبور شده به دنبال گله خود از مرز عبور کند. حالا به دلیل ورود غیرمجاز دستگیر و زندانی شده و ۲۵ سال به او حکم محکومیت داده‌اند.»

سلیمانی می‌افزاید: «همچنین ماهیگیری که در بندر ترکمن به ماهیگیری مشغول بودند و مرز دریایی را رد کرده‌اند نیز جزو این زندانیان هستند. ماجرا از این قرار بوده که دو برادر و فرد دیگری که داماد آن خانواده بوده، برای ماهیگیری به دریا می‌روند و تور ماهیگیری آنها به پره قایق گره می‌خورد، آنها کنترل قایق را از دست داده و از مرز دریایی عبور می‌کنند، حالا به دلیل عبور غیرقانونی از مرز دستگیر شده و محکوم به ۲۵ سال زندان شده‌اند. فرد دیگری نیز به دعوت ترکمنستان برای بازدید از سکوه‌های نفتی به آن کشور می‌رود و همراه خود ۵ قرص متادون به همراه نسخه پزشک داشته است، اما اکنون در زندان به سر می‌برد. افرادی هستند که به دلیل همراه داشتن قرص سرماخوردگی

یا یک ورق قرص استامینوفن کدئین در آنجا محکوم و زندانی شده‌اند. هر ماده‌ای که کدئین داشته باشد، در آنجا جرم محسوب شده و موجب دستگیری و گذراندن محکومیت‌های طولانی می‌شود.»

او می‌گوید: «مدت محکومیت برای هر جرم هم در افراد مختلف متفاوت است؛ به عنوان مثال از شخصی یک بسته قرص استامینوفن کدئین گرفته‌اند و او را به ۱۲ سال زندان محکوم کرده‌اند و از شخص دیگری سه بسته گرفتند و چهار سال محکومیت برایش تعیین کرده‌اند. کاملاً مشخص است که این حکم‌ها هیچ پایه و اساسی ندارند.»

سلیمانی با بیان این که جرایم این زندانیان و دلایل آن کمی مشکوک است و احتمال می‌رود که برای آنها پاپوش درست کرده باشند، توضیح می‌دهد: «بسیاری از آنها حتی از وجود مواد در خودروی خود مطلع نبودند؛ به طور مثال فردی را به جرم حمل مواد مخدر دستگیر کرده‌اند و این مواد در کیسه‌ای روی درب باک ماشین او آویزان بوده است؛ آن هم در نقطه‌ای از نواحی مرزی که رانندگان اجازه ندارند از ماشین خود پیاده شوند. این راننده به آن سوی مرز رفته و در آنجا دیده که ۲۷۰ گرم تریاک همراه خود دارد؛ در صورتی که اگر واقعا این مواد متعلق به او بود و قصد انتقال آن از مرز را داشت، هیچگاه چنین جایی را برای قرار دادن آن انتخاب نمی‌کرد.»

وی ادامه می‌دهد: «پدر من در مرز ترکمنستان، آخرین ماشینی بوده که وارد آن کشور شده است و ۱۷ ماشین در صف جلوی او بوده‌اند. قانون به این صورت است که تا زمانی که نوبت بازرسی آنها نرسد و راننده بالای سر ماشین نباشد، اجازه بازرسی ندارند، اما آنها روی باتری موتور یخچال پدر من، جایی که هر چشمی قادر به دیدن آن است، یک بسته یک کیلوپی تریاک پیدا کرده‌اند که نه اثر انگشت او روی آن بسته بوده و نه اجازه داده‌اند که در دادگاه از خودش دفاع کند. جالب اینجاست که وقتی حکم او را به ایران آورده و ترجمه کردیم، نوشته شده بود ۱۰۰ گرم حشیش به همراه داشته است! یعنی اصلاً مشخص نیست که واقعا چه چیزی پیدا کرده‌اند.»

سلیمانی که مدعی پاپوش درست کردن برای متهمان است، می‌گوید: «پس از دستگیری رانندگان، ماشین آنها را مصادره می‌کنند.



است که ایران این پول را به ترکمنستان بدهکار است و دولت در حال تلاش است که این بدهی را پرداخت کند تا بتوانیم این زندانی‌ها را از آنها تحویل بگیریم.»

دختر یکی از زندانیان ایرانی در ترکمنستان، با اعتراض به این که مسئولین ترکمنستان حتی اجازه نمی‌دهند که خانواده محکومین در روز دادگاه آنها حضور داشته باشند، اظهار داشت: «در صورتی که طبق قانون موظف هستند اعلام کنند تا خانواده‌ها برای دفاعیه یا اخذ وکیل به آنجا بروند، اما حتی وقتی شخصی را دستگیر می‌کنند تا ۵-۶ ماه اعلام نمی‌کنند که آن فرد آنجا زندانی شده است. ما تا چهار ماه پس از دستگیری پدرم حتی نمی‌دانستیم که او زنده است یا نه. از دو سال پیش تاکنون هم آنها را به زندان دورتری منتقل کرده‌اند که شرایط خوبی هم ندارد. در زندان قبلی این امکان وجود داشت که از طریق تلفن از حال پدرم باخبر شویم، اما اکنون در زندان جدید فقط از طریق نامه با پدرم در تماس هستیم.»

سلیمانی با ابراز نگرانی از وضعیت پدر خود و سایر زندانیان ایرانی در ترکمنستان می‌گوید: «اگر بخواهیم پول برای آنها ارسال کنیم باید دلار بفرستیم. گاهی به همراه یک مسافر پول برای آنها ارسال می‌کنیم و در آنجا گاهی حتی ماموران زندان، پول را به زندانیان نمی‌رسانند و می‌توانم بگویم از عید تاکنون حدود ۳۰۰ دلار از پول‌هایی که ارسال کردیم اصلاً به دست پدرم نرسیده است.»

سلیمانی درباره شرایط زندان‌ها در ترکمنستان چنین توضیح می‌دهد: «زندان شغال واقع در شهر سیدی که دو سال است پدرم به آنجا منتقل شده، بدترین زندان ترکمنستان است.

پدرم در نامه نوشته است که وقتی ما را به اینجا آوردند، تابستان بود و آنها اجازه ندادند هیچ وسیله‌ای با خود برداریم، حتی یک لیوان؛ در صورتی که ما مبلغ بسیار زیادی هزینه کرده بودیم و برای پدرم مقدار زیادی وسیله خریده بودیم. پدرم می‌گوید آنها ما را تنها با یک دست لباس و یک جفت دمپایی به زندان جدید بردند و اجازه ندادند که هیچ وسیله‌ای با خود برداریم. او می‌گفت به ما گفته بودند شما را به ایران می‌بریم.»

وی افزود: «پدرم در نامه نوشته که ما لباس‌هایمان

ترکمنستان از بین ماشین‌های مصادره شده، ماشین‌های روز اروپا را به هیچ عنوان به ایران بر نمی‌گرداند و اکنون آن ماشین‌ها با پلاک ترکمنستان در حال تردد در آن کشور هستند. تنها ماشین‌های قدیمی را برمی‌گرداند، آن هم با اخذ ۲۵-۳۰ میلیون تومان به عنوان جریمه.»

او اضافه می‌کند: «زندان برای آنها یک تجارت محسوب می‌شود. هر فردی که بخواهد پولی وارد زندان کند، از هر ۱۰۰ دلار، ۱۰ دلار آن را هنگام ورود به زندان از او می‌گیرند. آنها حتی برای آب، غذا، حمام و ... هم از زندانیان پول دریافت می‌کنند و از این طریق برای خود تجارت راه انداخته‌اند و بنابراین دلیلی برای آزاد کردن آنها ندارند، به هر بهانه‌ای در زندان از آنها پول می‌گیرند و وقتی فردی را بازداشت می‌کنند، تمام پولی که همراه داشته را نیز برمی‌دارند.»

وی در خصوص تلاش‌های انجام شده از طرف خانواده‌های زندانیان اظهار داشت: «بسیاری از ماشین‌هایی که آنجا تحت مصادره دولت ترکمنستان قرار گرفته، لیزینگ بوده است. ماشین پدر من هم از این قبیل ماشین‌ها بود. ما به آن شرکت لیزینگ مراجعه کردیم و گفتیم این ماشین هنوز در رهن شرکت شما است و بنابراین می‌توانید از این طریق اقدام کرده و ماشین را برگردانید. حتی گفتیم هزینه این اقدام را خانواده‌ها پرداخت خواهند کرد، شما وکیل خود را برای پیگیری این جریان به ترکمنستان بفرستید. اما هیچ اقدامی در این زمینه انجام ندادند و پول اقساط ماشین‌ها را هم از ضامن‌ها گرفتند؛ به عنوان مثال از ضامن پدر من ۳۰ میلیون کسر کرده‌اند، اما در حساب لیزینگ تنها ۹ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان ثبت شده و بعد ۳۶ میلیون هم ما را بدهکار کرده‌اند.»

سلیمانی افزود: «وقتی ما با اخذ مجوز، روبه‌روی مقرر سازمان ملل در تهران تجمع کردیم، متأسفانه هیچ یک از مسئولان آنها حتی از ساختمان بیرون نیامد و هیچ توجهی به ما نکردند. در نهایت از طرف یکی از شبکه‌های خبری برای پوشش این تجمع به آنجا آمدند اما حتی آنها نیز اجازه پخش این گزارش را پیدا نکردند. همچنین جمععی نیز در مقرر وزارت امور خارجه در تهران داشتیم که در نهایت نماینده‌های ما به داخل رفته و با مسئول این پرونده صحبت کردند و جوابی که شنیدند این بوده که مشکل ترکمنستان بر سر پول گاز

■ **زندان برای آنها یک تجارت محسوب می‌شود.**
 هر فردی که بخواهد پولی وارد زندان کند، از هر ۱۰۰ دلار، ۱۰ دلار آن را هنگام ورود به زندان از او می‌گیرند. آنها حتی برای آب آشامیدنی، غذا، حمام و ... هم از زندانیان پول دریافت می‌کنند و از این طریق برای خود تجارت راه انداخته‌اند

■ **خانواده‌های زندانیان بارها از وزارت امور خارجه خواسته‌اند که شرایطی را برای دیدار خانواده‌های زندانیان با آنها فراهم کنند، اما آنها می‌گویند مقامات ترکمنستان به ما اجازه نمی‌دهند؛ یک سال است که سفیران ایران حتی نتوانسته‌اند با زندانیان زندان سیدی ملاقات کنند و هنوز هیچ اتفاق جدیدی رخ نداده است**

را هر ۱۵ روز یک بار بدون هیچ شوینده‌ای می‌شستیم و مجددا همان لباس‌ها را به تن می‌کردیم؛ چون هیچ لباس دیگری نداشتیم که بپوشیم؛ چه در سرما و چه در گرما. آنجا به شدت با روحیه زندانیان بازی می‌کنند. چندی پیش نیز یکی از قدیمی‌ترین زندانیان ایرانی در ترکمنستان در زندان فوت کرد.»

در ادامه سلیمانی از زندانی به نام کریمه در شهر عشق‌آباد سخن به میان می‌آورد که شرایط آن خارج از باور است، وی شرح می‌دهد: «افرادی که بالای بیست سال حکم محکومیت دارند، به زندان کریمه در عشق‌آباد برده می‌شوند. ابعاد سلول‌های آن زندان ۱/۵ در ۱/۵ مترمکعب است و زندانیان حتی نمی‌توانند در آن سلول‌ها بایستند و نور هم به داخل آن راه ندارد. مامورین زندان هر ۱۵ روز یک بار زندانیان را برای پیاده‌روی به یک اتاق ۱۵ متری شیشه‌ای می‌برند. هر شخصی که از آن زندان آزاد می‌شود، با ریه‌های خود را از دست داده یا استخوان‌هایش از بین رفته یا آسم گرفته و ... حتی داروها را نیز خود زندانیان باید تهیه کنند، آن هم داروهایی که اصلا کارساز نیستند. شرایط بسیار سختی در این زندان حاکم است و خانواده‌ها به هیچ صورتی نمی‌توانند با آنها تماس بگیرند و حتی اجازه ارسال نامه هم ندارند.»

سلیمانی به دو زندان دیگر در ترکمنستان اشاره می‌کند: «در شهر ماری نیز زندانی به نام بایرام‌علی وجود دارد که قبلا پدرم در آن زندان بود، اما اطلاعی ندارم که آیا اکنون هم کسی از ایرانی‌ها آنجا زندانی هست یا خیر. زندان دیگری هم در شهر ماری وجود دارد که زندانیان بیمار را به آنجا منتقل می‌کنند.»

وقتی از سلیمانی سوال می‌کنیم که وزارت امور خارجه تاکنون در این خصوص چه اقداماتی انجام داده، پاسخ می‌دهد: «خانواده‌های زندانیان بارها از وزارت امور خارجه خواسته‌اند که شرایطی را برای دیدار خانواده‌های زندانیان با آنها فراهم کنند، اما آنها می‌گویند مقامات ترکمنستان به ما اجازه نمی‌دهند؛ یعنی حتی مسئولین وزارت امور خارجه ایران هم اجازه ملاقات با زندانیان ایرانی در آنجا را ندارند و یک سال است که سفیران ایران حتی نتوانسته‌اند با زندانیان زندان سیدی ملاقات کنند و هنوز هیچ اتفاق جدیدی رخ نداده است.»

وی در خصوص تلاش مسئولین وزارت امور خارجه در این زمینه ابراز داشت: «از سال ۱۳۸۵ مسئولین تلاش کرده‌اند تا قرارداد انتقال زندانیان ایرانی از ترکمنستان به ایران را قطعی کنند اما موفق به این کار نشدند تا این که دو سال قبل، در دولت آقای روحانی توانستند این قرارداد را قطعی و نهایی کنند.»

او با ابراز ناراحتی از بی‌نتیجه ماندن پیگیری‌های پی‌درپی طی چند سال اخیر، می‌گوید: «وقتی با مقامات مسئول در سرکنسولی شهرهای مختلف ترکمنستان صحبت می‌کنیم، پاسخ‌های متفاوتی را می‌شنویم و در نهایت هم می‌گویند اطلاعات خانواده‌ها از ما بیشتر است! آنها مدام به ما می‌گویند صبر کنید. سه سال پیش وقتی با سفیر ایران در مورد آزادی پدرم صحبت کردم، به من گفت من به شما قول می‌دهم پدرتان همین بهار در کنار شما باشد، از آن زمان تاکنون سه سال گذشته است و طبق گفته سفارت امور خارجه، ترکمنستان در این مورد بدعهدی کرده است.»

وی با ناامیدی از وعده‌های داده شده از جانب مسئولان اعلام کرد: «در آخرین مکاتباتی که انجام شده است، ترکمنستان قول داده که ۱۲۰ نفر از زندانیان را در روز عید استقلال ترکمنستان به ایران انتقال دهد، اما طی این چند سال ما به قدری از این وعده‌ها شنیده‌ایم که تا روزی که انتقال انجام نشود نمی‌توانیم این وعده‌ها را باور کنیم.» سلیمانی در پایان با ابراز نگرانی از شرایط زندانیان گفت: «ما فقط تقاضا داریم که این انتقال انجام شود، زیرا آنها عزیزان و سرپرستان خانواده‌های ما هستند و می‌خواهیم سالم و زنده برگردند. اما چند وقت پیش از همین لیست ۱۲۰ نفری که اعلام کرده بودند قرار است منتقل شوند، دو نفر جان خود را در زندان کریمه به علت بیماری از دست دادند.»

به نظر می‌رسد فارغ از هر جرمی که این زندانیان مرتکب شده‌اند، وقتی حادثه‌ای برای هر فرد ایرانی در خارج از کشور رخ می‌دهد باید راهکار رفع مشکل را جستجو و پیگیری کرد تا ضمن عدم تکرار دوباره از سوی دیگر ایرانی‌ها، افراد بازداشتی نیز مطابق با جرم خود، دوران محکومیت را در شرایط مناسب در کشور محل بازداشت یا با تفاهم دستگاه‌های ذی‌ربط با انتقال به زندان‌های ایران بگذرانند.

فعالیت مسئولین گمرک، توقف‌های چندروزه را بر این رانندگان تحمیل می‌کند.»
 قاسمی می‌افزاید: «اگر بعد از اخذ کاغذ پلیس و خروج راننده از گمرک و اعزام به آدرس بارگیری، بار به هر دلیلی کنسل شود، راننده به‌هیچ‌عنوان حق ندارد از مسیر خود خارج شده و برای بارگیری مجدد اقدام کند، در غیر این صورت با جرائم بالا مواجه خواهد شد و حتی امکان توقیف کامیون‌ها نیز توسط پلیس وجود دارد. در هنگام کنسلی و عدم وجود بار در مسیر تعیین‌شده، راننده می‌بایست به نزدیک‌ترین گمرک مراجعه کرده و با ارائه مدرک و توضیحات کافی اقدام به تعویض کاغذ پلیس خود کند.»

این فعال حوزه ترانزیت یکی از مشکلات قانون کاغذ پلیس را تعیین مدت زمان اعتبار آن دانست و گفت: «رانندگان می‌بایست در مدت تعیین‌شده خاک کشور ایتالیا را ترک کنند، در غیر این صورت با مشکل مواجه خواهند شد. این امر در فصل‌هایی که بار برای ترانزیت کم است، مشکلات بسیار زیادی را برای رانندگان به وجود می‌آورد.»

وی در ادامه به شرایط کنونی ایتالیا در این خصوص اشاره کرد و گفت: «پس از گذشت سال‌ها از تعیین قانون کاغذ پلیس، اکنون با ورود غیرقانونی مهاجرین از راه‌های دیگر به کشور ایتالیا؛ از جمله راه‌های دریایی، هوایی و زمینی، حساسیت پلیس ایتالیا به تردد کامیون‌ها بسیار کمتر شده است و در این راستا متولیان حمل‌ونقل کشورهای ترکیه، بلغارستان، آلبانی و مقدونیه طی مکاتباتی با کشور ایتالیا خواستار لغو این تشریفات بیهوده شدند که با موافقت کشور ایتالیا مواجه شد.»

قاسمی با بیان این که اکنون تنها کشوری که این قانون هنوز برای آن اجرا می‌شود ایران است، عنوان کرد: «اگر مسئولان ایران نیز همانند چهار کشور دیگر پیگیر این مسئله می‌شدند و مصرانه آن را دنبال می‌کردند، اکنون ما نیز از این قانون دست‌وپاگیر و قدیمی مبرا بودیم. بنابراین امیدواریم با پیگیری مستمر مسئولان قانون اخذ کاغذ پلیس ایتالیا برای رانندگان ایرانی نیز مانند سایر کشورها برداشته شود تا رانندگان ما بتوانند بدون مشکل در این مسیر تردد کنند.»



رونمایی از یکی دیگر از موانع حمل و نقل بین‌المللی

مشکلی به نام کاغذ پلیس

کشور ایتالیا از گذشته برای مهاجرین غیرقانونی مقصدی برای پناهندگی و برای مسافران غیرقانونی، مسیر ترانزیتی بوده است. یکی از راه‌هایی که پلیس ایتالیا برای جلوگیری از این مساله طی سال‌های گذشته در پیش گرفته بود، قانون کاغذ پلیس بود که محدودیت‌هایی را برای رانندگان ترانزیت ۵ کشور از جمله ایران ایجاد می‌کرد.
 در سال‌های اخیر چهار کشور ترکیه، آلبانی، بلغارستان و مقدونیه با تلاش مسئولان خود در این زمینه موفق به لغو این قانون برای رانندگان خود شده‌اند، اما ایران همچنان موظف به اجرای این قانون است.
 مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی نورهان ضمن ارائه توضیحاتی در این خصوص، از بی‌توجهی مسوولان در زمینه رفع این مشکل گلایه می‌کند.

است. پس از ورود به گمرک مقصد و تخلیه بار صادراتی نیز رانندگان می‌بایست مسیر برگشت خود را به مسئولین گمرکی اعلام کنند.»
 او درباره مشکلاتی که این قانون برای رانندگان ایجاد می‌کند، چنین توضیح داد: «پروسه اخذ کاغذ پلیس از همان ابتدا ترافیک زیادی برای رانندگان ورودی ایجاد می‌کرد و حتی در تعطیلات رسمی به دلیل تعطیلی گمرک و عدم

رضا قاسمی در خصوص قانون کاغذ پلیس ایتالیا به خبرنگار ترابران می‌گوید: «کشور ایتالیا کاغذ پلیس را برای پنج کشور ترکیه، آلبانی، ایران، بلغارستان و مقدونیه تعیین کرد و گمرک ورودی این کشور با اخذ مدارک از رانندگان و تعیین مسیر عبوری برای کامیون‌ها و محدودیت زمانی عبور از آن کشور به سمت گمرک مقصد، سعی در کنترل اوضاع داشته



اثبات شکست یک خصوصی سازی تنها پس از ۱/۵ سال

ادامه سریال خصوصی سازی‌ها این قسمت: حفارس!

خصوصی سازی در کشور ما گرچه بیش از یک دهه است محملی قانونی تر و به ظاهر روان تر پیدا کرده، اما پرحاشیه تر نیز شده و مجموع نظر کارشناسان از موفقیت روند آن حکایت ندارد. چه واگذاری‌های دولتی که به نهادهای غیردولتی واگذار شده (و به خصوصتی سازی مشهور شده) و چه واگذاری‌هایی که به بخش خصوصی بوده و فرجامی خوش پیدا نکرده است.

صنعت حمل و نقل نیز پس از ابلاغ سیاست‌های تازه اصل ۴۴ قانون اساسی شاهد تغییر مالکیت شرکت‌هایی در تمامی زمینه‌های خود بوده است. در بخش جاده‌ای اما شرکت «حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس» از سال ۸۸ در مسیر خصوصی سازی قرار گرفت و پس از هشت سال اکنون در جایگاه یک شرکت به شدت زیان‌ده و با خصوصی سازی ناموفق قرار گرفته است.

وکالت از شرکت بازرگانی دولتی ایران سه بار در تاریخ‌های ۲۸ شهریور، ۹ آذر و ۱۴ دی ماه ۱۳۹۴ از سوی سازمان خصوصی سازی روانه میز فروش شد، اما این عرضه‌ها موفقیتی کسب نکردند تا در نهایت، چهارمین عرضه در روزهای پایانی اردیبهشت ماه ۹۵ به فرجام فروش بلوک منجر و شرکتی با نام «احیاء گستر هرمز» موفق

پررنگ بوده که کمتر از یک و نیم سال پس از خصوصی سازی، بار دیگر شرکت می‌بایست واگذار شود چون خریدار در بازپرداخت اقساط خود موفق نبوده است.

بلوک ۸۷ درصدی سهام حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس که به واسطه حضور بر تابلو بازار سهام با نماد «حفارس» شناخته می‌شود، به

سازمان خصوصی سازی در ۲۵ مهرماه سال جاری عرضه بلوک ۳۷۹۷ درصدی سهام این شرکت را آگهی کرد، در حالی که در ۲۹ اردیبهشت ماه سال گذشته، عرضه بلوک ۸۷/۰۸ درصدی به سرانجام رسیده بود و شرکتی خصوصی موفق شده بود مالکیت این شرکت حمل و نقل جاده‌ای را در اختیار بگیرد. حاشیه‌ها به قدری



■ **محبوب، نماینده مجلس: شرکت حمل و نقل خلیج فارس اوایل امسال واگذار شده، ولی فردی که این واگذاری به نفعش انجام شده فقط ۸ میلیارد پول پرداخت کرده و چند قسط را پرداخت نکرده و شعبه تهران آن نیز با چند هزار نیرو به حالت تعطیل و تعلیق درآمده و دو ماه است هیچ حقوقی پرداخت نشده است**

فارس اوایل امسال واگذار شده، ولی متأسفانه فردی که این واگذاری به نفعش انجام شده فقط ۸ میلیارد پول پرداخت کرده و چند قسط را پرداخت نکرده است و شعبه تهران آن نیز با چند هزار نیرو به حالت تعطیل و تعلیق در آمده و ۲ ماه است که حقوقی پرداخت نشده است. با توجه به این شرایط سوال این است این چه نوع خصوصی سازی است که نتیجه آن ضد اشتغال است.»

در هر حال، حاشیه‌ها موجب عرضه دوباره بلوک سهام شده و سازمان خصوصی سازی با این اقدام خود مهری بر شکست خصوصی سازی پارسال زده است. نگاهی به وضعیت عملیاتی و مالی این شرکت اما نه تنها از اوضاع نامساعد فعلی حکایت دارد که نشان می‌دهد در چندین سال گذشته نیز این شرکت با زیان‌دهی همراه بوده است.

دارایی‌ها و ناوگانی بزرگ و فعالیتی ضعیف

شرکت در آغاز دوران سازندگی تشکیل شده است. اطلاعات رسمی نشان می‌دهد شرکت با نام «حمل و نقل بین‌المللی گندم و آرد ایران» در ۳۱ اردیبهشت ماه ۱۳۳۸ در اداره ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت می‌رسد و فعالیت خود را از ۱۶ مرداد همان سال آغاز می‌کند. نام شرکت در سال ۱۳۸۳ به «حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس» تغییر می‌کند. به موجب تصویب‌نامه هیات وزیران در ۸ مرداد

شد پس از ۲ روز رقابت و افزایش قیمت پایه هر سهم از ۳۳۷۸ به ۳۶۰۲ ریال، بلوک سهام حفارس به ارزش تقریبی ۱۰۵ میلیارد تومان را خریداری کند. خریدار می‌بایست ۱۰ درصد مبلغ را به صورت نقد و مابقی اقساطاً را ظرف ۵ سال پرداخت می‌کرد.

این عرضه به سرعت حاشیه پیدا کرد. کارگران شرکت در اعتراض به برهم خوردن روال پرداخت مطالبات و دستمزد خود در تابستان سال جاری دست به اعتراض زدند. آنان معتقد بودند شرکت پس از خصوصی سازی با افول سفارش‌های کاری روبه‌رو و دچار مشکل شده است. مسئولان شرکت اما ادعای کارگران را رد می‌کردند. فرزاد میدانی، نماینده سهامدار عمده در شرکت، در گفتگو با پایگاه خبری «بورس ۲۴» از تلاش خریدار برای سودده کردن شرکت و پرداخت اقساط خصوصی سازی خبر داد. به گفته وی، تخصص خریدار در حوزه حمل و نقل، عاملی در جهت سودده کردن با توسعه فعالیت‌ها و عملیات شرکت خواهد بود. معترضان اما معتقد بودند خریدار عمده، تخصصی در این حوزه ندارد.

حاشیه‌های حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس به صحن علنی مجلس نیز کشیده شد؛ به گونه‌ای که علیرضا محبوب، نماینده تهران بخشی از تذکر خود در ۲۸ تیرماه سال جاری را به حواشی خصوصی سازی این شرکت اختصاص داد: «... شرکت حمل و نقل خلیج

■ حاشیه‌ها موجب عرضه دوباره بلوک سهام شرکت حمل‌ونقل خلیج فارس شده و سازمان خصوصی‌سازی با این اقدام خود مَه‌ری بر شکست خصوصی‌سازی پارسال زده است. اما نگاهی به وضعیت عملیاتی و مالی این شرکت نشان می‌دهد در چندین سال گذشته نیز این شرکت با زیان‌دهی همراه بوده است

■ صورت‌های مالی شرکت نشان از آن دارد که زیان انباشته ۴۰۵ میلیارد ریالی سال ۹۴ به ۶۴۱ میلیارد ریال در سال ۹۵ رسیده و این روند با تداوم خود در پایان سه ماهه نخست ۱۳۹۶ به ۷۰۱ میلیارد ریال زیان انباشته رسیده است. این در حالی است که سرمایه رسمی شرکت تنها ۳۴۹ میلیارد ریال است

۱۳۸۵، شرکت از زیرمجموعه سازمان غله کشور که در حالت تصفیه بود، جدا و به شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران ملحق می‌شود. در راستای اجرای سیاست‌های تازه اصل ۴۴ قانون اساسی، نام شرکت در قانون بودجه سال ۸۸ در فهرست بنگاه‌های قابل واگذاری از طریق بورس قرار می‌گیرد. درخواست پذیرش در سال ۱۳۸۹ به بورس داده می‌شود و در اول تیرماه ۱۳۹۰، نام آن نزد سازمان بورس به ثبت می‌رسد. عرضه اولیه سهام شرکت در نماد «حفراس» در تاریخ ۱۸ دی ماه ۱۳۹۰ با قیمت هر سهم ۱۲۱۹ ریال صورت می‌گیرد.

شرکت موضوع فعالیت خود را در اساسنامه در درجه نخست، حمل و نقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی و در درجه دوم، ایجاد و اداره ترمینال‌ها، تعمیرگاه‌ها، ایستگاه‌ها و انبارها قرار داده است. مطابق آخرین گزارش هیات مدیره که پس از اتمام سال مالی ۱۳۹۵ و حسابرسی صورت‌های مالی ارائه شده، چشم‌انداز شرکت «تبدیل شدن به شرکت لجستیک پویا و دارای استانداردهای بین‌المللی در کشور و منطقه» تعریف شده است.

در این گزارش، تعداد کارکنان شرکت ۱۲۲۶ نفر اعلام و ناوگان و وسائل نقلیه سنگین در اختیار ۴۵۷ دستگاه عنوان شده است. میانگین ظرفیت هر دستگاه خودرو سنگین شرکت ۱۷ تن و میانگین عمر ناوگان ۱۹ سال اعلام شده است. شرکت ۶ ترمینال، ۳۸ شعبه و ۷ نمایندگی مستقل دارد که مساحت بزرگترین ترمینال که در اسلامشهر واقع شده، ۱۲۵ هکتار است. دو سیلو روباز و فلزی نیز در زمره دارایی‌های شرکت است که این سیلوه‌ها، توانایی ذخیره‌سازی ۵۰ درصد گندم مصرفی استان تهران و ۵ درصد گندم مصرفی کل کشور را به مدت یک سال دارا هستند.

اما فعالیت و میزان سودآوری شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس، با این چنین دارایی‌های قابل توجه و تعریف این چشم‌انداز بسیار بزرگ از سوی سهامداران عمده، نسبتی ندارد! صورت‌های مالی شرکت نشان از آن دارد که زیان انباشته ۴۰۵ میلیارد ریالی سال ۹۴ به ۶۴۱ میلیارد ریال در سال ۹۵ رسیده و این روند با تداوم خود در پایان سه ماهه نخست ۱۳۹۶ به ۷۰۱ میلیارد ریال زیان انباشته رسیده است. این

در حالی است که سرمایه رسمی شرکت تنها ۳۴۹ میلیارد ریال است.

در حالی که عملکرد بد سال ۹۵ می‌تواند به خصوصی‌سازی سال گذشته نسبت داده شود، اما بررسی اطلاعات چند سال گذشته نیز نشان از سابقه نامطلوب عملیاتی دارد. شرکت در سال‌های ۹۴ و ۹۵ به ترتیب ۳۹۶ و ۶۷۵ ریال و در سال‌های ۹۳ و ۹۲ نیز ۲۴ و ۱۱۱ ریال زیان برای هر سهم محقق کرده است. آخرین بار که شرکت سوددهی اظهار کرده، مربوط به سال ۱۳۹۱ و آن هم تنها ۳ ریال سود به ازای هر سهم است!

به این ترتیب مشخص است که اوضاع نامساعد حکایت امروز و دیروز نیست. عملکرد ماه‌های ابتدایی سال ۹۶ نیز از تداوم نامساعد حکایت دارد؛ به گونه‌ای که درآمد ارائه خدمات در سه ماهه نخست سال ۹۶ نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش داشته، گرچه کنترل هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی، زیان هر سهم را از ۲۳۱ ریال بهار ۹۵ به ۱۷۲ ریال در بهار سال جاری کاهش داده است. شرکت برای سال ۹۶ پیش‌بینی کسب درآمد ۲۲۲۹ میلیارد ریالی ارائه خدمات را داشته، اما تا پایان شش ماهه نخست تنها ۶۸۶ میلیارد ریال از این عدد را محقق کرده که پوشش تنها ۳۱ درصدی پیش‌بینی‌ها در نیمی از زمان سپری‌شده سال را نشان می‌دهد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۸۳ درصد درآمدهای امسال از دو سرفصل «حمل گندم» و «حمل آرد» پیش‌بینی شده است. حمل گندم برای شرکت‌های مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران، گروه صنعتی زرماکارون، شرکت‌های غله و خدمات بازرگانی مناطق خواهد بود که بیشترین حجم درآمد را برای شرکت خلق خواهد کرد، اما این فعالیت زیان‌ده پیش‌بینی شده است. حمل آرد برای کارخانجات آرد و نان‌وایان اما سودده پیش‌بینی شده و میزان تحقق نیز در سال جاری نسبتاً مطلوب بوده، در حالی که دیگر فعالیت‌ها با پیشرفت ضعیفی مواجه بوده است. ادامه روند شش ماهه نخست می‌تواند زیان هر سهم پیش‌بینی شده امسال را از ۶۸۲ ریال برای هر سهم فراتر ببرد و شرکت را با زیانی بی‌سابقه در تمامی سال‌های اخیر روبه‌رو کند.

واضح است که گرچه فرصت سهامدار جدید

■ در حالی که عملکرد بد سال ۹۵ می تواند به خصوصی سازی سال گذشته نسبت داده شود اما بررسی اطلاعات چند سال گذشته نیز نشان از سابقه نامطلوب عملیاتی دارد. شرکت در سال های ۹۴ و ۹۵ به ترتیب ۳۹۶ و ۶۷۵ ریال و در سال های ۹۳ و ۹۲ نیز ۲۴ و ۱۱۱ ریال زیان برای هر سهم محقق کرده است

داشته باشد و از تعدیل نیروی انسانی نهراسد؟ مورد شرکت حمل و نقل بین المللی خلیج فارس با انتخاب هر یک از این دو راه، فرجامی بهتر پیدا می کند. ارزش ارزیابی شده دارایی های نماد «خفارس» کفاف پوشش زیان های گذشته و پیشبرد بخشی از اصلاح ساختار مالی را می دهد، اما باید بخش خصوصی فرصت لازم را داشته باشد. این اصلاح ساختار حتی اگر با هزینه تعدیل بخشی از نیروی انسانی در کوتاه مدت انجام شود، کسب و کاری قوی تر برای آینده می سازد که می تواند اشتغال تازه نیز ایجاد کند؛ چه این که ایجاد اشتغال گسترده در گروهی ایجاد محیط مناسب کسب و کار است که وظیفه دولت تنها در این چارچوب تعریف می شود و نه در چارچوب اصرار بر حفظ اشتغال شرکت های پر مشکل با هر قیمتی!

خصوصی سازی در کشور ما نیاز به تغییر باورها دارد در غیر این صورت این روال موفقیت چندانی نخواهد داشت ...

به کار آید و عایدی سهامدار را تامین کند! به زبان ساده تر، خریدار به هوای فروش دارایی ها به میدان می آید و لازمه این کار نیز می تواند حتی اعلام ورشکستگی باشد. نمی توان نیت خریداران اموال دولتی را تشخیص داد، اما متأسفانه نیت دولت از خصوصی سازی ها بیشتر کسب درآمد به نظر می رسد، در حالی که باید پذیرفت نمی توان هم خصوصی سازی را به هوای درآمد انجام داد و هم توقع داشت خریدار، ساختار گذشته به خصوص ساختار نیروی انسانی را حفظ کند و رونق تولید نیز رقم بخورد. بنابراین بهتر این است که یکی از این دو راه انتخاب شود: یا قید خصوصی سازی زده شود و دولت بی توجه به هراس «ورشکستگی» بنگاه های ناکارآمد را از صحنه اقتصاد خارج کند و دارایی ها را به سود اموال عمومی بفروشد و یا خصوصی سازی را با تایید صلاحیت خریداران (صرفاً تایید صلاحیت در رابطه با تخصص کاری) انجام دهد و حوصله اصلاح ساختار را

برای ایجاد تغییر در شرکت کم بوده، اما در همین مدت نیز ایجاد تنوع در فعالیت ها و تحقق درآمدهای پیش بینی شده فعالیت ها با مشکل روبه رو بوده است. شرکت در سال گذشته اطلاعیه شفاف سازی به بورس ارسال می کند و از رکود بازار و کمبود نقدینگی صاحبان کالا سخن می گوید که به مشکلاتی چون وصول مطالبات و وقفه در فعالیت ها منجر شده است. برون داد عملکرد شش ماهه نخست، گویا از ادامه این مشکلات حکایت دارد، بنابراین واکنش مسئولان شرکت به اعتراض های کارگری و ترسیم فضایی مثبت از فعالیت ها چندین واقع بینانه به نظر نمی رسد.

چرا چنین شرکتی خصوصی شد؟

سوال اینجاست که با وجود این شرایط نامطلوب، چرا خریداران برای خرید چنین شرکتی پا پیش گذاشته اند؟ پاسخ می تواند بسیار ساده باشد: شرکتی تخصصی در صنعت مربوطه علاقه مند به گسترش فعالیت های خود با استفاده از نام و دارایی های یک شرکت مشهور است. در این شرایط، با به سامان کردن اوضاع و سودده شدن فعالیت ها، هم اقساط خصوصی سازی پرداخت می شود و فرجام یک «خصوصی سازی» خوش می شود و هم افزایش کارایی موجب تقویت جایگاه یک کسب و کار در اقتصاد ملی خواهد شد.

این ساده ترین پاسخ است، اما بسیاری نظر دیگری در باب بسیاری از خصوصی سازی ها (و نه تنها این مورد خاص) دارند. شرکت های با عمر چند دهه ای دولتی، دارایی های ارزشمند اما عملکردی احتمالاً ناکارآمد دارند. در اقتصادی با چهار دهه تورم بالا، ارزش دارایی ها سال به سال رشد می کند و شرکت ها فارغ از عملیات خود، ارزشی ذاتی بالا به سبب این دارایی ها پیدا می کنند. در حقیقت اگر هم عملیات به سودآوری نینجامد و سودی نصیب سهامدار نکند، اما وجود این دارایی ها می تواند در صورت لزوم

RAHBANAN INTERNATIONAL TRANSPORT



TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com



مالکان کشتی و استخدام خدمه دریانوردی

... ایرانی نمی خواهند

بهاره بوذری

ترابران: مدتی است اخباری مبنی بر فشار سازمان بنادر و دریانوردی به شرکت‌های کشتیرانی در مورد الزام به استفاده از دریانوردان ایرانی شنیده می‌شود. به نظر شما، دریانوردان ایرانی چه مشکلاتی دارند که رغبت مالکان کشتی بیشتر به سمت دریانوردان خارجی است؟

■ ما می‌توانیم صلاحیت دریانوردان را در دو بخش کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ GT و بالاتر از آن در نظر بگیریم. مشتری داخلی دریانوردان کشتی‌های بالای ۳۰۰۰، عمدتاً کشتیرانی و شرکت ملی نفتکش هستند و مشکل خاصی در این خصوص ندارند؛ چون هر دو، موسسه آموزشی ویژه خود را دارند و نیروی مورد نیاز خود را تربیت می‌کنند. در واقع، اگر کمبود

آخرین شماره نشریه داخلی اتحادیه مالکان کشتی در مطلبی تحت عنوان «تلاش دریانوردان ایرانی برای مجبور کردن شرکت‌های کشتیرانی به استخدام آنها» خبر از شکایت دریانوردان بی‌کار به نهادهای قضایی و جانبداری سازمان متولی دریا از آنان داده و دیدگاه‌های مدیرعامل جدید سازمان بنادر را منعکس کرده که از مکانیزم‌های تنبیهی برای شناورهایی که از دریانوردان غیرایرانی استفاده کنند گفته است.

این موضوع اکنون بیش از پیش، به چالش بزرگی بین دریانوردان با مالکان کشتی تبدیل شده است. دریانوردان معتقدند با وجود تعداد قابل توجهی از نیروهای ایرانی کاربرد و آماده به کار، مالکان کشتی به دلیل دستمزد کمتر و هزینه‌های پایین‌تر ترجیح می‌دهند از دریانوردان خارجی استفاده کنند و مالکان کشتی خواهان آن هستند که نهاد دولتی سیاست‌گذار در امور مدیریتی بخش خصوصی دخالت نکند.

با علی شریفی، دبیر اتحادیه مالکان کشتی، گفت‌وگویی داشتیم تا از وی بپرسیم چرا مالکان کشتی تمایلی به استفاده از دریانورد ایرانی ندارند. شریفی فهرست بلندبالایی از مشکلات نیروی ایرانی، ارائه کرده است.



■ یکی از مشکلات عمده دریانوردان ما، عدم اشراف به زبان انگلیسی است، در حالی که این موضوع روی کشتی جزو ملزومات است. مشکلات فرهنگی و احساسی هم دارند که باعث می شود دوری از خشکی برایشان دشوار باشد، بنابراین بسیاری از آنها پس از مدتی کنار می کشند یا درخواست مرخصی های متعدد دارند

■ نیروی ایرانی بحث تامین اجتماعی و بیمه دارد که در مورد نیروی خارجی به نوعی این مسائل حذف می شود. با وجود اینکه نزدیک به دو سال است کنوانسیون کار دریایی اجرایی شده و دریانوردان طبق قراردادی میان دریانورد و مالک کشتی کار کنند، ولی بعضا در مورد نیروهای خارجی، راه فرار بیشتری وجود دارد

تهیه کنند یا مدارک آنها باطل یا معلق شود یا حداقل اختطاری بدهند، اما سازمان بنادر می گوید من اختیار این کار را ندارم. پس آیا باید مالک کشتی تاوان این خسارت را بدهد؟! ما ابتدا باید یکسری سیستم های نظارتی داشته باشیم و بعد از اشتغال صحبت کنیم، حمایت از سرمایه گذار و کارآفرین هم باید مدنظر باشد. نتیجه یک طرفه نگاه کردن، همین وضعیت فعلی خواهد بود.

زمانی که سازمان بنادر مدارک صلاحیت صادر می کند باید ببیند که آیا واقعا ذی صلاح هستند و براساس کنوانسیون های مرتبط به درستی آموزش دیده اند و بعد انتظار داشته باشیم که بیکار نمانند. البته منظور این نیست که مالک کشتی نمی خواهد کمک کند، اما حق دارد که به سمت نیروی خارجی برود. نباید نوک پیکان صرفا به سمت مالک کشتی باشد. سازمان بنادر باید درست آموزش بدهد، درست مدرک بدهد، درست تنبیه کند و بعد بگوید که مالک کشتی باید بیشتر از نیروهای داخلی استفاده کند. بحث بیکاری مسئله بسیار مهمی است و همه باید کمک کنند، اما چرا همیشه انتظار این کمک از سمت بخش خصوصی است.

زمانی که خودرویی تخلف می کند، پلیسی که گواهینامه اش را صادر کرده است، خودش پس از چند بار تذکر و جریمه گواهینامه متخلف را باطل می کند. این در حالی است که سازمان بنادر فقط مدارک را برای خدمه کشتی ارائه می دهد، ولی دیگر نظارتی روی عملکرد اشخاص ندارد.

ترابران: غیر از سازمان بنادر چه مرکزی می تواند روی عملکرد دریانوردان نظارت کند؟

■ به نوعی مراجع قضایی کشور را صاحب اختیار می دانند. یعنی اگر مالک کشتی به هر نحوی ضرر دید، باید از طریق روند قضایی شکایت کند، اما خودتان هم می دانید که روند قضایی چقدر زمان بر است و زمان تا چه اندازه برای کشتی مهم است. به نظرم اصلا منطقی نیست که از طریق سیستم قضایی به دنبال حل مشکلاتمان باشیم. اما ما هنوز نتوانستیم سازمان بنادر را متقاعد کنیم که سیستم نظارتی را خودش در دست بگیرد.

ترابران: در صورت بروز تخلف توسط پرسنل خارجی، با آنها چگونه برخورد می شود؟

■ البته ما نمی خواهیم بگوییم نیروهای خارجی بی عیب هستند، ولی به دلیل توجه بیشتر به

نیرویی داشته باشند، خودشان شرکت تأمین نیرو دارند که صلاحیت دریانوردان خارجی را بررسی و در صورت لزوم، استخدام می کنند. مشکل اساسی ما در مورد خدمه کشتی های زیر ۳۰۰۰ GT است؛ از ملوان گرفته تا کاپیتان.

یک مشکل این است که این نیروها عمدتا به درستی آموزش ندیده اند و مدارکی که می گیرند با توانمندی هایشان منطبق نیست. اغلب به درستی نمی توانند به زبان انگلیسی صحبت کنند، در حالی که این موضوع روی کشتی از ملزومات است. مشکلات فرهنگی و احساسی هم دارند که باعث می شود دوری از خشکی برایشان دشوار باشد، بنابراین خیلی ها پس از مدتی کنار می کشند یا درخواست های مرخصی متعددی دارند.

این مسائل مالکان کشتی را به سمت نیروهای سوق می دهد که بیشترین سرویس را ارائه بدهند مانند نیروهای هندی، فیلیپینی، اندونزیایی، اوکراینی که قابلیت های بالاتری دارند و در عین اینکه سرویس بیشتری از نظر زمانی ارائه می دهند. البته بعضا (از جمله نیروهای هندی) مدارک تقلبی دارند که قابل تشخیص است. این موارد در کنار پایین بودن حق الزحمه آنها باعث می شود شرکت های ایرانی راغب باشند به جای نیروی داخلی از نیروی خارجی استفاده کنند.

البته در این میان اجحاف ها و سوءاستفاده هایی هم می شود، مثلا نیروی ایرانی بحث تامین اجتماعی و بیمه دارد که در مورد نیروی خارجی به نوعی این مسائل حذف می شود. با وجود این که دو سالی است که کنوانسیون کار دریایی MLC اجرایی شده و دریانوردان طی قراردادی بین دریانورد و مالک کشتی کار کنند، ولی بعضا در برخورد با نیروهای خارجی، راه فرار بیشتری وجود دارد.

ترابران: پس وضعیت اشتغال انبوه دریانوردان فارغ التحصیل ایرانی چه خواهد شد؟

■ مسئولان مرتبط باید پاسخگوی بحث اشتغال زایی و رفع بیکاری آنها باشند. ما چندین و چند مورد داشتیم که خدمه کشتی ایرانی از روی سهل انگاری و بعضا عامدانه ضرری به کشتی زده اند، کشتی به گل نشسته یا آسیب دیده یا در مواردی سرقتی صورت گرفته است. پرسش این است که با پرسنلی که این آسیب را به کشتی رساندند، چطور باید برخورد کنیم؟ ما به سازمان بنادر پیشنهاد کردیم لیست سیاهی

■ ... شاهد مواردی بودیم که خدمه کشتی ایرانی از روی سهل انگاری یا عامدانه ضرری به کشتی زده‌اند، پرسش این است که با آنها چطور باید برخورد کنیم؟ ما به سازمان بنادر پیشنهاد کردیم لیست سیاهی تهیه کنند یا مدارک آنها باطل یا معلق شود یا حداقل اخطاری بدهند، اما سازمان بنادر می‌گوید من اختیار این کار را ندارم. پس آیا باید مالک کشتی تاوان خسارت را بدهد؟! ■

■ نباید نوک پیکان صرفاً به سمت مالک کشتی باشد. سازمان بنادر باید درست آموزش بدهد، درست مدرک بدهد، به موقع تنبیه کند و بعد بگوید که مالک کشتی باید بیشتر از نیروهای داخلی استفاده کند. بحث بیکاری مسئله مهمی است و همه باید کمک کنند، اما چرا همیشه انتظار کمک از بخش خصوصی داریم

فاکتورهای تنبیهی کمتر شاهد بروز مشکل هستیم؛ مثلاً کمتر می‌بینیم یک خدمه هندی، کشتی را ترک کند. آنجا به دلیل اینکه مالک کشتی ضمانت‌هایی از خدمه می‌گیرد، راحت‌تر می‌تواند کنترل کند و این موضوع را به آنها تفهیم می‌کند که به‌راحتی نمی‌توانند به کشتی صدمه بزنند و رها کنند.

ترابران: برای نیروهای خارجی چگونه تنبیهات بین‌المللی مقرر می‌شود؟

■ متأسفانه در سطح کلان هم چندان به این موضوع توجه نشده است. کنوانسیون MLC به جهت حفظ حقوق دریانورد است ولی هنوز چیزی برای حفظ حقوق مالکان کشتی نداریم. البته شرکت‌های تامین نیرو لیست سیاهی دارند یعنی وقتی تخلفی صورت می‌گیرد، شاید تنبیه و محاکمه مستقیمی انجام نشود، ولی دیگر آن فرد نمی‌تواند به‌راحتی کشتی پیدا کند. ولی در ایران اگر دریانوردی به کشتی آسیبی برساند، روز بعد می‌تواند روی کشتی دیگری کار کند! دریانورد هم وقتی ببیند کسی نظارتی ندارد، حساسیت لازم را برای حفاظت از کشتی به خرج نخواهد داد. این عوامل وقتی کنار هم قرار می‌گیرند، باعث می‌شود که مالک کشتی ترجیح دهد خود را درگیر نیروی داخلی نکند.

در شرایط فعلی ما به دولت حق نمی‌دهیم که برای ما محدودیتی قائل شود. دولت زمانی می‌تواند حق داشته باشد که - از هنرستان‌ها گرفته تا مراکز آموزشی و دانشگاه‌ها- درست آموزش داده باشد، بعد هم به درستی بر عملکردها نظارت کند. در مورد مدارک صلاحیت دریانوردان هم خود مسئولان سازمان بنادر اعتقاد ندارند که اینها بی‌عیب یا حتی کم‌عیب هستند. خودشان هم می‌دانند که عملکرد خدمه کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ GT ضعیف است.

ترابران: با توجه به اینکه می‌گویید خودشان از ضعف آموزشی اطلاع دارند، چه پاسخی به اعتراضات شما می‌دهند؟

■ آیا آموزش عالی جوابی دارد در مقابل این همه مدرک دانشگاهی که صادر می‌کند؟! آیا کسانی که در این کشور مدارک دانشگاهی می‌گیرند، همه ذی‌صلاح هستند. نمی‌توان از ترس اینکه نیروی خارجی وارد نشود، به‌طور بی‌رویه مدارک صلاحیت دریانوردی صادر کرد، درحالی‌که همچنان گرایش مالکان ایرانی به نیروهای خارجی است. باید مدارک کمتر ولی باکیفیت‌تری صادر کنیم.

ترابران: در شرایط فعلی، مالکان کشتی ایرانی با کمبود نیروی انسانی مواجه نیستند؟

■ اکنون متأسفانه با توجه به نیروهای متعددی که از هند، اوکراین و اندونزی و ... می‌آیند کمبودها برطرف شده، ولی اگر روزی جلوی

ورود نیروهای خارجی گرفته شود، قطعاً با کمبود نیروی کاربلد مواجه خواهیم بود.

ترابران: آیا می‌توان درصد یا نسبتی از نیروهای خارجی و ایرانی روی کشتی‌های ایرانی اعلام کرد؟

■ آمار و اطلاعات درستی در این زمینه وجود ندارد. فقط می‌توانم از آماری بگویم که اتحادیه مالکان کشتی، براساس قرارداد با پلیس امور مهاجرت دارد. ما روزانه آماری در حدود ۲۰ الی ۳۰ نفر ورود و خروج نیروهای خارجی داریم که فکر می‌کنم این رقم بالایی است.

این عدد البته مربوط به کشتی‌های باری زیر ۳۰۰۰ GT و شناورهای خدماتی می‌شود که به فراساحل سرویس می‌دهند و بعضاً شناورهای صیادی.

ترابران: پرسنل خارجی بیشتر در چه رده‌هایی روی ناوگان ایرانی فعالیت دارند؟

■ بیشتر در سطح ملوان هستند و هرچند در سطح مهندسی موتور و کاپیتانی هم نیروهای خارجی داریم. اما بیشتر ملوانانی هستند که هندلینگ عرشه و کار نگهداری ماشین‌آلات کشتی را انجام می‌دهند.

ترابران: آیا می‌توانیم مقایسه‌ای بین دستمزد نیروی ایرانی با نیروی خارجی داشته باشیم؟

■ در مجموع، برای رده‌های پایین یعنی ملوانان، نیروهای ایرانی با حقوق پایه وزارت کار و بیمه مشغول به کار می‌شوند، ولی نیروهایی که از جنوب و جنوب شرقی آسیا می‌آیند، قطعاً حقوق کمتری دارند، در عین اینکه از کارایی بیشتری برخوردارند. دیگر شما خودتان حساب کنید ماجرا از چه قرار است.

ترابران: آیا شرایط استخدامی نیروهای ایرانی متفاوت از نیروهای خارجی است؟

■ بله؛ اگر اجحافی به نیروی کار ایرانی وارد شود، به‌سرعت و به‌راحتی می‌تواند به وزارت کار شکایت کند، اما در مورد نیروی خارجی متفاوت است چون کنوانسیون MLC به درستی اجرا نمی‌شود؛ نه از جانب مالک کشتی و شرکت تامین نیرو و نه از جانب سازمان بنادر و وزارت کار به عنوان ناظر.

ما به عینه شاهد این تفاوت هستیم. اگر حقوق نیروی خارجی پرداخت نشود یا مناقشه و شکایتی رخ دهد، رسیدگی به آن خیلی سخت‌تر است، ولی نیروی داخلی به‌راحتی می‌تواند شکایت خود را به نتیجه برساند. این نشان‌دهنده ضعف

■ کنوانسیون کار دریایی
برای حفظ حقوق دریانورد
وضع شده، ولی ما هنوز
چیزی برای حفظ حقوق
مالکان کشتی نداریم.
در شرایط فعلی ما دولت
را محق نمی‌دانیم که
برایمان محدودیتی قائل
شود. دولت زمانی چنین
حقی دارد که از هنرستان‌ها
گرفته تا مراکز عالی
آموزشی، درست آموزش
داده باشد و بعد هم
به‌درستی بر عملکردها
نظارت کند

■ اگر اجحافی به نیروی
کار ایرانی شود، به‌راحتی
می‌تواند به وزارت کار
شکایت کند، اما در مورد
نیروی خارجی متفاوت است
چون کنوانسیون MLC
به درستی اجرا نمی‌شود؛ نه
از جانب مالک کشتی و نه
شرکت تامین نیرو و نه
از جانب سازمان بنادر و
وزارت کار به عنوان ناظر.
ما به عینه شاهد این
تفاوت هستیم

مثلا در بخش خدمات فراساحل بعضا
شرکت‌های نفتی داخلی از کشتی‌های خارجی
استفاده می‌کنند، بحث ما این بود که اگر
کشتی‌های داخلی با قابلیت لازم وجود دارد، باید
قانونی گذاشته شود که از کشتی‌های خارجی
استفاده نشود. در مورد نیروی انسانی هم همین
روال باید وجود داشته باشد.

عملکرد شرکت‌ها بر عهده سازمان بنادر بوده
و از ابتدای سال ۹۶، این کار باید توسط وزارت
کار ساماندهی می‌شده است. الان ۷ ماه از سال
۹۶ می‌گذرد، اما نه سازمان بنادر ورود می‌کند،
نه وزارت کار توانسته ساماندهی کند. نتیجه این
می‌شود که تعداد زیادی شرکت‌های تامین نیرو
در دریا وجود دارند که هیچ‌کس بر کار آنها
نظارت ندارد. درصد زیادی از شکایت‌هایی که
نیروهای خارجی از پرچم ایران می‌شود، ناشی
از همین است. این ضعف ناشی از ناهماهنگی
بین سازمان بنادر و وزارت کار است.
روند صدور گواهینامه MLC از نیروی کار،
مالک کشتی، شرکت‌های تامین نیرو، بازرسان
موسسات رده‌بندی، ناظرین در بنادر تا وزارت
کار، به‌درستی انجام نمی‌شود و با ضرس
قاطع به شما می‌گویم که گواهینامه MLC
در کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ GT انطباق کمی با
کنوانسیون دارد.

ترابران: اما بالاخره عواقب بین‌المللی این
سهل‌انگاری‌ها دامن‌گیر خواهد بود...

■ قطعاً؛ شک نکنید که ILO شوخی ندارد. باید
این نکته را هم در نظر داشته باشید که اصولاً
اسم ایران در کنار خودش یکسری حساسیت‌های
سیاسی هم ایجاد می‌کند. IMO صرفاً بحث
ایمنی و محیط‌زیست را دنبال می‌کند و به
سیاست کاری ندارد، ولی وقتی تحریم شدیم،
موسسات رده‌بندی هم از ایران بیرون رفتند.
یعنی سیاست را با مسائل فنی درهم آمیختند. در
این گونه مسائل هم ما داریم به آنها بهانه شدت
عمل می‌دهیم.

ترابران: از طرف مسئولان سازمان بنادر مطرح
شده بود که برای کشتی‌هایی که از نیروهای
خارجی استفاده کنند، مکانیزم تنبیهی در
نظر خواهند گرفت. فکر می‌کنید با حضور
مدیرعامل جدید، سازمان بنادر چه رویکردی
را در پیش خواهد گرفت؟

■ البته هنوز با جناب آقای راستاد در این زمینه
صحبت نشده است، اما فکر می‌کنم منظورشان
این بوده که در شرایط مساوی اگر نیروی
ذی‌صلاح و کارآمد ایرانی وجود دارد و مالک
کشتی از نیروی خارجی استفاده کند، آن زمان
جریمه خواهند شد. طبیعی است که اگر نیروی
شایسته وجود نداشته باشد، جریمه هم معنی
ندارد، چون بالاخره کشتی باید کار کند.

اجرای قانون در کشور است، چون با اجرایی
شدن MLC دیگر نیروی داخلی و خارجی
معنا ندارد و باید به سرعت به شکایت نیروی
خارجی یا داخلی رسیدگی شود.

متأسفانه این اتفاق نیفتاده و به‌زودی شرایط بدی
برای پرچم ایران به‌وجود خواهد آمد، چون
ILO (سازمان جهانی کار) و سازمان جهانی
دریانوردی به‌زودی با شکایاتی که از ایران به
سمت آنها می‌رود، برخورد خواهند داشت و
اگر پرچم ایران بابت اینکه به خدمه کشتی‌های
خودش در چارچوب MLC سرویس نداده و
حقوقشان را رعایت نکرده است وارد لیست سیاه
شود، اتفاق خوبی برای کشور نیست. این اتفاق
هم ناگزیر است، یعنی با حجم شکایاتی که از
هند و اکراین از طریق سفارتخانه‌هایشان در ایران
ارسال می‌شود، ما به‌زودی با معضل بزرگی
مواجه خواهیم بود.

ترابران: اتفاقاً یکی از سؤالات ما این بود که ما
تاکنون چقدر در حوزه اجرایی کردن MLC
موفق عمل کرده‌ایم؟

■ بی‌پرده به شما بگویم که بسیار ضعیف عمل
کرده‌ایم. هشت، نه سال پیش که زمزمه‌های
MLC مطرح شد، وزارت کار در جریان قرار
گرفت و در جلسات بین‌المللی آن، چه مدیران
سازمان بنادر و چه نیروهای اداره اتباع خارجی
وزارت کار شرکت می‌کردند و در جریان مسائل
بودند، اما از خرداد ۹۴ که MLC لازم‌الاجرا شد
تا همین الان، ما هنوز نمی‌دانیم که این سیستم
را چگونه باید اجرا و یا بر آن نظارت کرد.

مشکل اصلی این است که تا قبل از اینکه
MLC اجرا شود، تمام مسائل مرتبط با کرو و
مالک کشتی و مناقشات فی‌مابین در مرحله اول
به سازمان بنادر ارجاع می‌شد، اما اکنون MLC،
متولی اصلی را وزارت کار می‌داند، در حالی که
وزارت کار با همه تمهیداتی که از سال‌ها پیش
دیده شده، کماکان با مسائل دریا آشنا نیست.
این باعث می‌شود که با وجود اینکه بیش از دو
سال است که اجرایی شده، هنوز کنترلی روی
مسئله وجود ندارد.

به عنوان مثال، ما هنوز سیستم شرکت‌های
کاریابی خود را ساماندهی نکرده‌ایم یعنی
باید مشخص باشد که متقاضیان باید چه
شاخصه‌هایی داشته باشند، تا در نهایت گواهینامه
فعالیت بگیرند. تا پایان سال ۹۵، نظارت بر

بر اساس گفته‌های دبیر اتحادیه مالکان کشتی، عمده مشکلاتی که مالکان کشتی در به‌کارگیری دریانوردان ایرانی دارند، به عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه نحوه آموزش و نظارت بر عملکرد دریانوردان مربوط می‌شود. برای پیگیری بحث، با نادر پسند، مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت‌وگویی داشتیم تا از پاسخ‌ها و اقدامات سازمان بنادر در این خصوص آگاه شویم.

پسند، ضمن تشریح برنامه‌های سازمان بنادر در خصوص ارتقای کیفیت آموزش دریانوردان، در پایان تأکید کرد: به زودی محدودیت‌های سختگیرانه‌تری به منظور کاهش تعداد نیروهای خارجی روی شناورهای ایرانی اجرا خواهد شد و اگر برخی مالکان کشتی باز هم در استفاده از نیروهای خارجی تخلف کنند، مجوز خروج نخواهند داشت.

سازمان بنادر و دریانوردی و استخدام خدمه
دریانوردی خارجی

... مجوز خروج نمی‌دهیم





■ مالکان کشتی باید بپذیرند که هنگام استفاده از افسر با کیفیت، باید معادل کیفیت خدماتش حق الزحمه مناسب هم پرداخت شود. این در شرایطی است که مالکان به دلیل شرایط بازار رقابتی ترجیح می‌دهند افسران را با حداقل حقوق به کار بگیرند

■ در نقشه راه آموزش دریانوردی کشور، اکنون کلیه هنرستان‌هایی که توانسته‌اند استاندارد مورد نظر سازمان را تامین کنند، تحت نظارت قرار گرفته‌اند و فارغ‌التحصیلان می‌توانند بلافاصله در آزمون‌های دریانوردی شرکت کرده و گواهینامه دریانوردی بگیرند

که در سفرهای کوتاه و نزدیک به ساحل فعالیت می‌کنند و عمدتاً شناورهای چوبی و سنتی و تعداد محدودی شناورهای فلزی را تشکیل می‌دهند. گروه دیگر شناورهایی با ظرفیت بیشتر از ۵۰۰ ولی زیر ۳۰۰۰ هستند که در دریای خزر یا خلیج فارس یا دریای عمان تردد دارند و گروه بعدی نیز شناورهای سفرهای نامحدود اقیانوسی هستند.

اگر ما این سه دسته را از نظر آمار نیروی انسانی مقایسه کنیم، در حوزه دریانوردان شناورهای زیر ۵۰۰ بیش از ۶۰ هزار دریانورد داریم، در صورتی که تعداد این شناورها فعال کمتر از ۴ هزار فرزند است. بنابراین، از نظر جامعه دریانوردان زیر ۵۰۰، به مراتب بیشتر از نیاز در کشور نیروی انسانی دریانورد وجود دارد.

در خصوص شناورهای با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ نیز به تعداد کافی دریانورد داریم و در رابطه با شناورهای نامحدود هم با کمبود دریانورد مواجه نیستیم و حتی در برخی سمت‌ها با مازاد دریانورد روبه‌رو هستیم.

ترابران: براساس صحبت شما، وقتی با مازاد نیروی دریانورد مواجه هستیم، نباید ورودی دانشجویان دریانوردان را کمتر کرد، چون اکنون ما با مشکل دریانوردان فارغ‌التحصیل بیکار مواجه هستیم؟

■ این مسئله مثل این می‌ماند که بگوییم چون تعداد پزشکان در کشور زیاد شده، باید ورودی رشته پزشکی را محدودتر کرد. ما هیچ وقت نباید محدودیت ایجاد کنیم. فرض بر این است که اگر کسی وارد رشته‌ای می‌شود خودش ارزیابی بازار را انجام داده و پیش‌بینی می‌کند که پس از دوره‌های آموزشی با چه احتمالی در بازار کار مشغول خواهد شد. در غیر این صورت، همین حالا باید همه دانشگاه‌های کشور را تعطیل کنیم، چون اکنون تقریباً با مشکل کاریابی برای تمام فارغ‌التحصیلان مواجه هستیم.

باید به این نکته توجه داشت که آموزش زمان‌بر است و تربیت یک افسر جزء به حداقل چهار سال آموزش نیاز دارد. ضمن اینکه که خروجی آموزش‌های امروز، چهار سال آینده خواهد بود، آن هم برای افسر سوم؛ وگرنه کاپیتان شدن به ده سال خدمت دریایی و آموزش تکمیلی دیگر هم نیاز است. بنابراین تولید یک فرمانده کشتی حداقل برای ما ۱۵ سال زمان می‌برد. موضوع

ترابران: آیا نحوه آموزش دریانوردان در نظام آموزشی دریانوردی ایران مورد تأیید است؟ بعضی از کارشناسان و دست‌اندرکاران دریایی معتقدند دریانوردان ایرانی اگرچه گواهینامه‌های صلاحیت از سازمان بنادر دارند، اما فاقد مهارت‌های لازم هستند.

■ مرجع معتبر بررسی کیفیت نظام آموزش و تربیت دریانوردان، سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO است و در حال حاضر، کشور ما به تأیید این سازمان بین‌المللی یکی از بهترین کشورها در حوزه آموزش دریانوردی منطبق با کنوانسیون بین‌المللی آموزش و صدور گواهینامه‌های دریانوردی STCW است و حتی علاوه بر بازرسی‌های مستمر بازرسان IMO، بازرسان اتحادیه اروپا هم به نمایندگی از طرف تمامی کشورهای اروپایی در بحث ایمنی دریانوردی، به طور کامل نظام آموزش دریانوردی در ایران را مورد بازرسی قرار داده‌اند و اگرچه پیش‌بینی ما این بود که شرایط سیاسی ممکن است در ارزیابی‌ها و نوع ممیزی سختگیرانه آنها موثر باشد، اما کیفیت نظام آموزش ما به آن اندازه مطلوب بود که اکنون گزارش بسیار مطلوبی از کیفیت نظام آموزش دریانوردی ایران در اتحادیه اروپا وجود دارد و هر کشوری اروپایی که در موضوع آموزش دریانوردی یا به‌کارگیری دریانوردان ایرانی بخواهد با ما وارد مذاکره شود، همان نتیجه بازرسی را ملاک قرار می‌دهد.

خلاصه اینکه؛ هیچ مشکلی با گواهینامه ایرانی در دنیا وجود ندارد. حتی در دوران سخت تحریم خطوط کشتیرانی، برای دریانوردان ما هیچ مشکلی پیش نیامد. در اجلاس‌های IMO، کارشناسان اعزامی از سوی دولت ایران یکی از فعال‌ترین شرکت‌کنندگان در اجلاس هستند و همه دولت‌ها شرکت‌کنندگان ایران را به عنوان صاحب‌نظر در کنوانسیون STCW به رسمیت می‌شناسند.

ترابران: آیا تعداد دریانوردان تربیت شده به اندازه‌ای هست که تمام ناوگان ایرانی را پوشش دهد؟

■ ارزیابی‌های ما نشان می‌دهد که در بسیاری از انواع شناورها و کشتی‌ها، به اندازه کافی دریانورد ایرانی تربیت‌شده و باکیفیت لازم وجود دارد. ما کشتی‌ها را به سه دسته تقسیم می‌کنیم؛ یکی شناورهای با ظرفیت کمتر از ۵۰۰

■ در گذشته، متقاضیان با گذراندن دوره‌های سه‌ماهه افسر می‌شدند اما این نظام در حال تغییر است و دوره سه‌ماهه تبدیل به دوره پنج‌ساله آموزش و پرورش و آموزش عالی شده است!

■ تا به حال هیچ پیوستگی بین افسران نزدیک به ساحل و افسران سفرهای نامحدود وجود نداشته است. یعنی شما نمی‌توانستید بگویید چون من ۲۰ سال فرمانده شناورهای نزدیک به ساحل بودم، به من اجازه بدهید در یک کشتی اقیانوس پیما کار کنم و باید دوباره از صفر شروع می‌کردید. ما این پیوستگی را در نقشه راه فراهم کردیم

این است که بالاخره مشکلات بازار حمل و نقل دریایی یک روز تمام می‌شود و رونق خواهد یافت و ما بیش از ۵۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی داریم، هر موقع به رونق تجارت دریایی برسیم، بلافاصله باید تعداد ناوگان دریایی را افزایش دهیم و نیروی دریانورد این ناوگان را هم اکنون باید تامین نمایم.

همانطور که گفتیم در بخش ناوگان بزرگ، به‌جز در برخی سمت‌های افسران ارشد، فعلاً با کمبود نیرو مواجه نیستیم. اکنون بحثی مطرح شده به عنوان کمبود افسر دریانورد در دنیا و خود IMO کمپین گذاشته تا جریانی راه بیفتد و مردم بیشتر به سمت دریانورد شدن متمایل شوند. وقتی این آمار را در ایران بررسی می‌کنیم می‌بینیم که در

ایران هنوز چنین کمبودی اتفاقی نیفتاده است و می‌توانیم با تربیت مستمر دریانورد یکی از تامین‌کنندگان دریانوردان سایر کشور باشیم و اشتغال جوانان خود را تضمین کنیم.

اگر بعضاً مجبور می‌شویم از دریانوردان خارجی استفاده کنیم، به دلیل کمبود دریانورد شایسته نیست، بلکه مربوط به نوع رفتار صنعت حمل و نقل است. وقتی کشتی شما در تمام دنیا در حال تردد است و دوره کاری یک دریانورد در یک کشور خارجی تمام می‌شود، ما تا بخواهیم یک دریانورد از ایران انتخاب کنیم و برایش ویزا بگیریم تا بعد با هواپیما، به بندر آن کشور و ناوگان مورد نظر ملحق شود، زمان و هزینه بسیاری صرف خواهد شد؛ درحالی‌که به راحتی می‌توان از همان بندر یک دریانورد خارجی استخدام کرد؛ کما اینکه با همین شرایط، دریانوردان ایرانی نیز روی کشتی‌های خارجی کار می‌کنند.

نکته مثبت حضور دریانوردان ایرانی روی کشتی‌های خارجی و حضور دریانوردان خارجی روی کشتی‌های ایرانی، تبادل اطلاعات و فرهنگ دریایی است که خودش تسهیل‌کننده در تردها محسوب می‌شود. بحث دیگر این است که گاهی کتابچه‌ها، دستورالعمل‌ها و نوشته‌های روی بعضی کشتی‌ها (به دلیل کشور محل ساخت) به زبان غیرانگلیسی نوشته شده و پیدا کردن دریانوردی که به زبان آن کشور مسلط باشد با محدودیت مواجه است. بنابراین، مالک کشتی ترجیح می‌دهد که از افسران همان کشور استفاده کند. بنابراین گاهی چنین محاسباتی برای مالک کشتی پیش می‌آید. فرض ما بر این است، تا زمانی که استفاده از دریانورد خارجی تحت کنترل و در یک سطح معقولی صورت می‌گیرد، می‌تواند مجاز باشد.

همان‌طور که در کنوانسیون STCW قید شده هر دریانورد خارجی قبل از حضور روی ناوگان ایرانی، باید از مدیریت دریایی، سند شناسایی دریافت کند که نشان‌دهنده این است که گواهینامه‌اش جعلی نیست و کشور مورد نظر هم تایید می‌کند که از این دریانورد می‌توان استفاده کرد.

آخرین آماری که در دست داریم این است که تعداد افسران خارجی در ناوگان سفرهای نامحدود ما زیر ۵ درصد است که سطح معقولی است، اما این در اختیار ماست که حتی همین ۵ درصد را به

صفر برسانیم یا اجازه بدهیم بیشتر شود. البته در حوزه حمل و نقل دریایی ترجیح ما تشخیص مالک است، اما در شرایط فعلی، مدیریت دریایی کشور هم به این نتیجه رسیده است که ۵ درصد سطح قابل قبولی از حضور افسران خارجی روی ناوگان تحت پرچم است.

ترابران: آیا شایستگی افسران سفرهای نزدیک به ساحل از نظر کیفیت آموزشی تایید می‌شود؟

■ بله؛ تقریباً مطلوب است. باید توجه کنیم که در نظام‌های آموزشی برای شناخت شایستگی حداقل‌هایی تعریف می‌شود، ولی انتظار می‌رود پس از آن، فرد یا شرکت‌ها با استفاده از آموزش‌های تکمیلی این قابلیت‌ها را تقویت کنند. این اصل در شرکت‌ها و سازمان‌های دیگر هم رعایت می‌شود، یعنی فارغ‌التحصیلان دانشگاه صدها ساعت باید آموزش ضمن خدمت ببینند تا به کیفیت اصلی برسند و ضرورت وجود آموزش‌های تکمیلی برای ارتقای کیفیت را نمی‌توان نادیده گرفت.

ترابران: پس چرا مالکان کشتی از افسران ایرانی رضایت ندارند؟

■ سه دلیل اصلی دارد. اولاً مالکان کشتی باید بپذیرند هنگام استفاده از افسر باکیفیت، باید معادل کیفیت خدماتش حق الزحمه مناسب هم پرداخت شود. این در شرایطی است که مالکان به دلیل شرایط بازار رقابتی در این زمینه محدودیت‌هایی دارند و ترجیح می‌دهند که افسران را با حداقل حقوق به کار بگیرند.

دوم اینکه وقتی افسری که از طرف سازمان بنادر و دریانوردی مورد تایید قرار می‌گیرد، فرض بر این است که خودش نیز دوره‌های آموزشی کامل‌تری را می‌گذراند، اما به دلیل هزینه‌های آموزشی در عمل این دوره‌ها برگزار نمی‌شود. باید یادآور شوم که سازمان بنادر و دریانوردی مجری برگزاری دوره‌های آموزشی نیست، بلکه برنامه‌ریز و دستگاه نظارت بر رعایت استانداردها در آموزش دریانوردی است. این مالک کشتی است که باید افسرش را به شرکت در کلاس‌های آموزش تکمیلی هدایت کند. ضمن اینکه مالک اختیار دارد که افسران مورد نیاز خود را گزینش کرده و شایسته‌ترها را انتخاب کرده و به کار بگیرد.

بنابراین انتظار ما این است که مالکان شناورها نیز در حوزه سرمایه‌گذاری روی آموزش افسران با نگاه همکاری و حمایت وارد شوند و امیدواریم

■ دریانوردان باید حداقل یک چهارم از دوره‌های آموزشی را روی دریا و در کشتی بگذرانند، اما مالکان کشتی به علت هزینه‌ها و مسوولیت‌های مترتب، همکاری لازم را جهت به‌کارگیری دانشجویان به‌عنوان کارورز به عمل نمی‌آورند. انتظار ما این است که مالکان شناورها نیز در حوزه سرمایه‌گذاری روی آموزش افسران با نگاه همکاری وارد شوند

شکایت دریانوردان از ندادن مرخصی به آنها را هم زیاد می‌شنویم.

■ هم‌اکنون طرحی تحت عنوان نقشه راه آموزش دریانوردی کشور در سازمان بنادر و دریانوردی آماده شده است که در حال اجراست.

نقشه راه می‌گوید: اگرچه ما نظام آموزش و پرورش و نظام آموزش عالی در حوزه پرورش دریانوردان داریم، ولی توجه کافی به آنها نشده است. ما هنرستان‌های دریانوردی داریم، دو مورد در شمال و دو مورد در جنوب که پرورش دریانورد تا مقطع دیپلم را انجام می‌دهند، اما اغلب فارغ‌التحصیلان آنها، بعد از اتمام تحصیلات به سربازی می‌رفتند و بعد به کارهای غیرمرتبط مشغول می‌شدند. علت اینکه وارد بخش دریایی نمی‌شدند این بود که هماهنگی لازم بین آموزش و پرورش و سازمان بنادر و دریانوردی وجود نداشت. نتیجه اینکه دریانوردی که از هنرستان فارغ‌التحصیل می‌شد، مورد تایید سازمان نبود و نمی‌توانست در این حرفه مشغول به کار شود.

در نقشه راه آموزش دریانوردی کشور، اکنون کلیه هنرستان‌هایی که توانسته‌اند استانداردهای موردنظر سازمان را تامین کنند، تحت نظارت قرار گرفته‌اند و فارغ‌التحصیلان آنها می‌توانند بلافاصله در آزمون‌های دریانوردی شرکت نموده و گواهینامه دریانوردی بگیرند. در این نقشه راه، فارغ‌التحصیل در سن هجده‌سالگی حداقل سه سال دوره دریانوردی می‌بینند. پس ما سن ورود به حرفه دریانوردی را نیز کاهش دادیم تا جوانان بتوانند زودتر به حرفه دریانوردی مشغول شوند. این افراد یا به دریا می‌روند و از کار دریا خوششان می‌آید یا دریا را رها می‌کند که در سطح دیپلم به کسی صدمه نزده است.

ما معتقدیم این دریانوردها مناسب دریانوردی شناورهای زیر ۵۰۰ هستند و با توجه به آمار هنرستان‌های دریانوردی موجود سالی ۶۰۰ الی ۷۰۰ افسر زیر ۵۰۰ با هزینه آموزش و پرورش به صنعت حمل و نقل دریایی تحویل می‌شود. گروهی که در دریا حضور پیدا می‌کنند و این شغل را می‌پذیرند دوباره به دو دسته تقسیم می‌شوند: یا می‌گویند همین قدر برایمان کافی است یا می‌خواهند برای افسری شناورهای بزرگتر اقدام کنند. کسی که تصمیم می‌گیرد به سطوح بالاتر ارتقا پیدا کند وارد هنرستان‌های فنی حرفه‌ای می‌شود تا فوق‌دیپلم دریانوردی را بگیرد. هم نظام آموزش

مالک برای هزینه کمتر به سمت دریانوردان خارجی بی‌کیفیت نرود.

یکی دیگر از مشکلات مالکان، بیمه و تعهدات کارفرما برای دریانوردان ایرانی است، در صورتی که در حوزه به‌کارگیری نیروی انسانی خارجی این مشکل کمتر است.

البته جوامع بین‌المللی هم به این مشکلات پی برده و کنوانسیون MLC را مصوب کرده‌اند که ایران هم به آن ملحق شده است. اکنون قاعده بر این است که حتماً با دریانورد، قراردادی منعقد شود که در آن قرارداد حداقل حقوق و دستمزد به اضافه بیمه و قوانین برگشت به وطن لحاظ شده باشد. به زودی با تقویت نظارت بر اجرا شدن کنوانسیون کار دریایی MLC حقوق و مزایای دریانورد خارجی و ایرانی هر دو مشمول قرارداد و تعهدات کارگر و کارفرما خواهد شد.

ترابران: در مورد جریمه و تنبیه دریانوردان متخلف، مالکان کشتی گلیشه دارند که چرا سازمان بنادر که گواهینامه می‌دهد، خودش روی کار دریانوردان نظارتی نمی‌کند و هیچ جریمه‌ای شامل حال دریانوردان متخلف نمی‌شود.

■ هم‌اکنون برای حل اختلافات پیش آمده از نظام قضایی کشور استفاده می‌شود. هرچند به منظور اصلاح قانون دریایی، در حال تدوین ماده‌ای به عنوان تخلفات کشتی‌ها و دریانوردان و مالکان نیز هستیم که در آنجا صراحتاً نوع تخلفات دریایی شناسایی شده است. دادگاه‌های دریایی نیز در بنادر اصلی شکل گرفته‌اند. یعنی اکنون ما قضاتی داریم که فقط به موضوعات دریایی می‌پردازند تا در نوبت پرونده‌های دیگر معطل نمانند.

از آن طرف باید به دامنه وسیع کارشناسان دادگستری دریایی نیز اشاره کنم که به عنوان مشاور قضایی کار می‌کنند. ما در حال حرکت به سمتی هستیم که دریافت حقوق دریانورد از مالک و حقوق مالک از دریانورد سروسامان پیدا کند. اما در یک نظام قانونمند همه باید از قانون اطاعت کنند. نمی‌شود که من مالک کشتی، دریانورد را بدون قرارداد به کار بگیرم و بعد آن دریانورد خسارتی به کشتی بزند، حالا برای جبران خسارت برگردم و حق و حقوقم را از قانون مطالبه کنم.

ترابران: بحث احساسی و عاطفی دریانوردان هم مطرح است و اینکه دریانوردان ما زیاد نمی‌توانند از خشکی دور بمانند. اخبار خودکشی‌ها و

و پرورش و هم آموزش عالی همکاری‌های خیلی خوبی در این حوزه با ما داشتند تا هم نظام آموزشی خود را تحت نظارت سازمان بنادر قرار دهد و هم ما بتوانیم این پیوستگی آموزش مطابق با استانداردهای بین‌المللی را حفظ کنیم. فرض کنیم سالی ۶۰۰ نفر از هنرستان دریانوردی فارغ‌التحصیل می‌شوند و تنها یک‌سوم آنها تصمیم به ادامه تحصیل می‌گیرند، سالی ۲۰۰ نفر وارد مقطع فوق دیپلم دریانوردی می‌شوند و سالانه ۲۰۰ نفر افسر برای ناوگان با ظرفیت زیر ۳۰۰۰ تحویل جامعه می‌دهیم که با تکمیل خدمات دریانوردی می‌توانند به فرمانده تبدیل شوند.

در گذشته، متقاضیان با گذراندن دوره‌های سه ماهه افسر می‌شدند، اما این نظام در حال تغییر است و دوره سه‌ماهه تبدیل به دوره پنج ساله

آموزش و پرورش و آموزش عالی شده است. در این نقشه راه، پیوستگی دیگری هم ایجاد شد. تا به حال هیچ نوع پیوستگی بین افسران نزدیک به ساحل و افسران سفرهای نامحدود وجود نداشته است. یعنی شما نمی‌توانستید بگویید چون من ۲۰ سال فرمانده شناورهای نزدیک به ساحل بودم، به من اجازه بدهید در یک کشتی اقیانوس پیما کار کنم و باید دوباره از صفر شروع می‌کردید.

ما این پیوستگی را در نقشه راه فراهم کردیم. وقتی جوانان به عنوان فوق‌دیپلم دریایی فارغ‌التحصیل هنرستان می‌شوند، گروهی جذب دانشگاه‌های دریانوردی خواهند شد و این دفعه فقط دو سال بیشتر درس می‌خوانند. از این ۲۰۰ نفر هم ممکن است سی درصد یعنی ۶۰ نفر به سمت شناورهای اقیانوس پیما بروند. از دید ما این افسر ماندگار است چون کسی که بعد از ۵ سال آموزش دریانوردی، تجربه کار روی ناوگان با ظرفیت زیر ۵۰۰ و یا ۳۰۰۰ را داشته، می‌داند که دوری از خانواده، سفر طولانی و خطرات دریایی چه مشکلاتی دارد و با این مشکلات کنار آمده است.

من فکر می‌کنم با اجرایی شدن این نقشه راه تمام خواسته‌های کشور مبنی بر تامین نیروی دریانورد به تعداد کافی و باکیفیت مناسب و ماندگار در دریا برآورده خواهد شد که البته بازه زمانی خود را می‌طلبد چون نظام آموزشی نظامی است که آهسته

و پیوسته و در درازمدت نتیجه می‌دهد.

بنابراین انتظار ما این است که همه دست به دست هم بدهند، سازمان بنادر در یک سمت، نظام آموزشی کشور در یک سمت، خطوط کشتیرانی در یک سمت و مالکان شناورها هم در یک سمت؛ تا بتوانیم به دریانوردان با کیفیت موردنظر دست پیدا کنیم.

ترابران: و نکته آخر؟

ما در نظام آموزشی دریانوردان خود، به آموزش عملی نیاز داریم که اصطلاحاً به آن کارورزی گفته می‌شود و نقش بسیار بااهمیتی در شایستگی دریانوردان خواهد داشت، دریانورد حداقل یک چهارم از دوره‌های آموزشی را باید روی دریا و در کشتی بگذرانند، اما مشکل کنونی این است که مالکان کشتی به علت هزینه‌ها و مسوولیت‌های مترتب، همکاری لازم را جهت به‌کارگیری دانشجویان به‌عنوان کارورز به عمل نمی‌آورند. بنابراین بخشی از انتظارات ما از بخش خصوصی در همین است.

سازمان بنادر که دارای کشتی نیست. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش به عنوان دو شرکت کشتیرانی معظم همکاری خوبی دارند، ولی آنها هم محدودیت‌هایی مواجه هستند؛ مگر آنها چند دانشجو را می‌توانند با کشتی‌های موجود خودشان حمل کنند. متأسفانه

سهم سایر مالکان شناورهای در این همکاری بسیار کم است، در صورتی که همه می‌دانند تاثیر کارورزی در تربیت دریانورد شایسته مورد انتظار مالکان چقدر اهمیت دارد.

امیدواریم مالکان کشتی سهم بیشتری را در نظام آموزشی و حمایت از کارورزی به عهده بگیرند. سازمان بنادر و دریانوردی نه بانک است که پول تامین کند و نه مجری نظام آموزشی که کلاس آموزشی برگزار کند و نه کشتی‌دار که کارورزی دانشجویان را به عهده گیرد.

سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه آموزش‌های دریانوردی متولی اجرای الزامات ملی و بین‌المللی و اطمینان از تامین دریانورد شایسته برای کشور و هدایت‌کننده و ناظر بر نظام آموزش دریانوردی کشور است و وظیفه دارد هماهنگی‌های لازم را بین بخش‌های مرتبط یعنی مالکان کشتی، آموزش عالی، آموزش و پرورش و خطوط کشتیرانی و مراکز آموزشی برقرار نماید.

اگر مالکان کشتی و خطوط کشتیرانی همکاری بیشتری داشته باشند، قطعاً خیلی سریع‌تر به کیفیت و استانداردهای مورد نظر خواهیم رسید. برنامه‌ریزی اجرای نقشه راه آموزش دریانوردی کشور به طور کامل انجام شده، افق کاملاً روشن است و تسریع در انجام این کار نیاز به همکاری و همدلی همه ما دارد.

انگلیس و طرح آموزش دریانوردان این کشور

در لندن همه گوش به زنگ افزایش سرمایه‌گذاری در بخش آموزش دریانوردان هستند. سوال این روزها این است که آیا دولت از فرصت پیش آمده جهت اعلام سرمایه‌گذاری جدید در حوزه آموزش دریانوردان استفاده می‌کند؟



لویدزیلیست براساس گزارش مستقل صورت گرفته بر روی پروژه Support for Maritime Training (به معنی پشتیبانی از آموزش دریایی یا Smart) که توسط دپارتمان حمل‌ونقل انگلیس انجام شد، نوشت: برنامه سرمایه‌گذاری دولت انگلیس جهت پرداخت بخشی از یارانه آموزش افسران، دانشجویان افسری و طبقه‌بندی تحت نظارت مؤسسه Maritime and Coastguard Agency؛ یکی از نقاط قوت بخش دریایی این کشور است.

به گزارش مانا، در این گزارش آمده است به ازای هر یک یورویی که دولت انگلیس در پروژه Smart هزینه می‌کند تا ۳۰ درصد از هزینه آموزش دانشجویان افسری برای رسیدن به اولین گواهی‌نامه شایستگی پوشش می‌دهد، مبلغ ۴/۸ یورو درآمد در بخش تولید ناخالص داخلی (GDP) ایجاد می‌شود. با وجود این، سهمی که دولت انگلیس صرف این برنامه می‌کند از حدود ۵۰ درصد کل بودجه Smart به ۳۰ درصد تقلیل یافته است. در سال ۲۰۱۵ بودجه تخصیص یافته به این برنامه، ۱۵ میلیون یورو بود، این در حالی است که میانگین وزنی هزینه آموزش یک دانشجو در انگلیس در آن سال ۵۹ هزار یورو برآورد شد. به طور که همزمان با کاهش مشارکت دولت، تعداد آموزش‌ها نیز کاهش یافته است. تحلیل‌گران از افزایش تعداد دریانوردان در انگلیس حمایت می‌کنند. با توجه به عرضه و تقاضای پویا در صنعت کشتیرانی انگلیس، تعداد افسران عرشه و مهندسی واجد شرایطی که به تازگی به این صنعت می‌پیوندند، باید سالانه افزایش یابد و از تعداد کنونی، ۶۴۵ نفر، به ۱۵۰۰ یا ۱۶۰۰ نفر برسد. این تعداد بیش از دو برابر تعداد افسران تحت پوشش مالی آموزش انگلیس در حال حاضر است.

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 (خط ۵)

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۸۹۰۳۴

همراه: ۰۹۱۵۳۲۲۷۰۹۰-۰۹۱۲۰۱۴۶۹۹۷

info@btkrango.com

شورای حل اختلاف ویژه اختلافات تخصصی
خدمات بندری و دریایی افتتاح شد

سیزدهم آبان ماه، با حضور اعضای هیات مدیره و اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و همچنین مهمانانی از شورای حل اختلاف تهران، افتتاحیه شورای حل اختلاف ویژه اختلافات تخصصی خدمات بندری و دریایی در دفتر این انجمن برگزار شد.

در ابتدای مراسم، غلامرضا کنجکاو، جانشین مجتمع شماره ۲۷ شورای حل اختلاف تهران، با تبریک افتتاح شعبه ۲۶۲۹ شورای حل اختلاف انجمن کشتیرانی گفت: «در راستای قانون شوراهای حل اختلاف که در سال ۱۳۹۴ به تصویب رسید، شوراهای تخصصی در مجموعه های صنفی به دستور رئیس قوه قضاییه تأسیس شد تا هر کجا که لازم باشد فعالیت خود را آغاز کنند. در همین راستا مجتمع شماره ۲۷ شورای حل اختلاف که زیر نظر رییس شورای حل اختلاف استان تهران فعالیت دارد تأسیس شد تا نظارت بر شعبی داشته باشد که در اتحادیه های صنفی ایجاد می شود.»

او با تبریک و ابراز خوشوقتی از افتتاح بیست و نهمین شورای تخصصی حل اختلاف، خاطر نشان کرد: «در این شعب رسیدگی به پرونده ها به صورت سازشی است. تکلیف ما در امر سازش به این نحو است که رسیدگی به دعوای صنفی تا میزان سقف ۲۰ میلیون تومان در صلاحیت شورای حل اختلاف است و تکلیف مازاد بر آن را، هر چه که باشد، مشخص نکرده اند؛ از این رو، شوراهای تخصصی حل اختلاف تخصصی با حضور بزرگان صنف که می توانند در امر سازش و صلح بین طرفین دعوا نفوذ داشته باشند و با ریش سفیدی خود توافقی ایجاد کنند، تشکیل می شوند که اگر مبالغ دعوی بالای ۲۰ میلیون تومان هم باشد، مشکلی نخواهد داشت.» کنجکاو با تقدیر از تلاش اعضای فدراسیون حمل و نقل برای تشکیل این شعبه افزود: «نزدیک شش ماه است که پیگیری های زیادی انجام شده تا این شعبه تأسیس شود.»

مسعود پل مه، رییس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، در ادامه مراسم، اظهار داشت: «انجمن های صنفی خاستگاه اصلی برون سپاری حاکمیت و اقتدار دولت به بخش خصوصی است و بر این اساس رفته رفته به بلوغ می رسند. از این رو، ما از سالها پیش به سمت حل اختلاف مشکلاتی که در حوزه تخصصی کسب و کار ایجاد می شود، روی آوردیم و پیشینه خوبی هم داریم؛ به نحوی که قابلیت های تحت عنوان کارشناسی یا داوری برای بالاترین مرجع حاکمیتی که وزارت راه باشد به اثبات رسید. در نتیجه تمامی اختلافاتی را که در حوزه بندر و دریا به وزارت راه ارجاع می شد به ما اعاده کردند.»

او ادامه داد: «مطابق با رویکرد قانون و حقوق دریایی ما مبنی بر اینکه برای اختلافات دریایی محاکم تخصصی و حقوقی داشته باشیم، به سمت ایجاد شورای حل اختلافات تخصصی قدم برداشتیم. خوشبختانه با استقبال مسئولان امر نیز مواجه شدیم، البته طبیعتاً در خلال پیگیری کار، با مشکلات بوروکراتیک مواجه شدیم که باعث شد کار به درازا بکشد. در مرحله عمل نیز نقایصی داشتیم که خوشبختانه برطرف شد. امیدواریم این قدم به شکلی ادامه پیدا کند که اگر اختلافی در حوزه دریا و بندر به وجود آمد دوستان به سمت دادگستری نروند و در بدنه صنفی با کارشناس خبره و حاضر در انجمن اختلافات مرتفع شود.»



ترابران: برای شروع بحث، لطفاً بفرمایید تغییرات اقلیم چه تأثیرات مخربی بر محیط‌زیست دریایی کشور می‌گذارد؟

■ ما در کشوری زندگی می‌کنیم که بیش از نیمی از آن در منطقه کویری و نیمه کویری قرار دارد؛ لذا تغییرات اقلیم و به‌ویژه گرم شدن کره زمین می‌تواند آثار بسیار نامطلوبی را بر سطح زندگی نه‌تنها حیات‌وحش بلکه برای ما انسان‌ها داشته باشد.

کشور ایران از شمال به جنوب به سه حوزه دریایی مهم و استراتژیک دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان منتهی می‌شود که از نظر غنای زیست بسیار باارزش و بااهمیت است. گرم شدن زمین، افزایش بیابان‌زایی‌ها، کاهش و عدم مدیریت آب شیرین و آتش‌سوزی‌های متعدد همه و همه که می‌توان به تغییر اقلیم نسبت داد خود این روند را تشدید می‌کند. تغییر اقلیم از دو جنبه روی دریاهای ما تأثیر می‌گذارد.

در کنوانسیون رامسر تالاب‌های ساحلی را تا عمق ۶

مدیرکل زیست‌بوم دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌گوید در حفاظت از سرمایه‌های طبیعی قصور کرده‌ایم

دغدغه هست؛ امکانات نیست!

تغییر اقلیم دریاها، سفید شدن مرجان‌ها، نابودی جنگل‌های حرا و مرگ گونه‌های در معرض انقراض همه و همه جزوی از پدیده‌های روزافزونی است که زیست‌بوم دریایی کشور را تهدید می‌کند.

داوود میرشکار، مدیرکل زیست‌بوم دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست، در گفت‌وگو با خبرنگار ترابران از عوامل مؤثر بر تشدید این پدیده‌ها می‌گوید. او ضمن تأکید بر کمبود شدید بودجه در بخش پایش و حفاظت از گونه‌های دریایی، خواستار توجه بیش‌ازپیش مسئولان نسبت به سرمایه‌های عظیم دریایی کشور است.



■ از جمله تهدیدات در تغییر اقلیم آبسنگ‌های مرجانی، بحث اسیدی شدن اقیانوس‌ها است. با اسیدی شدن دریاها و اقیانوس‌ها و شکل‌گیری ساختار کربنات کلسیمی در آبسنگ‌های مرجانی به‌کندی رخ می‌دهد و ساختارهای مرجانی به‌مرور زمان شروع به حل شدن می‌کند

■ از جمله گونه‌های در معرض خطر، می‌توان به لاک‌پشت‌های دریایی اشاره کرد که در سواحل دریای عمان و خلیج فارس تخم‌گذاری می‌کنند. به دلیل گرمایش زمین ترکیب جنسیتی این گونه‌ها تغییر کرده و رو به ماده شدن است که روند انقراض آنها را تشدید می‌کند

یقین، کشور این عزم را دارد که به کاهش میزان ۸ درصدی انتشار گاز CO₂ (براساس توافقنامه پاریس) پایبند باشد.

ترابران: چه برنامه‌ای برای حفظ زیست‌بوم لاک‌پشت‌های دریایی در نظر دارید؟

■ ما در حد مقدوراتمان هر ساله با کمک سازمان‌های مردم‌نهاد پیش‌لاک‌پشت‌های دریایی را در مناطقی که حضور این لاک‌پشت‌ها

در ضمن، با تغییر اقلیم تشکیل پوسته‌های زیستی ما متوقف می‌شود. وقتی جذب CO₂ از طریق دریاها و اقیانوس‌ها افزایش پیدا می‌کند و فرآیند اسیدی شدن دریاها و اقیانوس‌ها صورت پذیرد، پوسته‌های زیستی از جمله دوکفه‌ای‌ها، صدف‌ها و بسیاری از فیتوپلانکتون‌های پوسته‌دار (که جنس این پوسته‌ها از کربنات کلسیم است) و در چرخه تغذیه بسیاری از آبزیان نقش دارند از بین خواهند رفت.

همچنین با تغییر اقلیم و گرم شدن کره زمین، با کاهش وسعت جنگل‌های حرا مواجه خواهیم شد، چون جنگل‌های حرا در مناطق بسیار کم‌عمق و ساحلی رشد می‌کنند و درجه حرارت و شوری آب روی آنها تأثیر می‌گذارد؛ این در حالی است که بخش اعظم زادوولد گونه‌های مختلف از جمله پستانداران دریایی را به خود اختصاص داده است.

تغییرات اقلیمی روی گونه‌های جانوری دریایی بی‌تأثیر نیست. از جمله گونه‌های در معرض خطر لاک‌پشت‌های دریایی هستند که در سواحل دریای عمان و خلیج فارس تخم‌گذاری می‌کنند. بیشترین تخم‌گذاری در خلیج فارس مربوط به گونه لاک‌پشت‌های منقار عقابی و در دریای عمان مربوط به لاک‌پشت‌های سبز هستند، اما گرمایش زمین باعث شده ترکیب جنسیتی این گونه‌ها تغییر کرده و رو به ماده شدن است که روند انقراض این گونه‌ها را تشدید می‌کند.

ترابران: برای مقابله با این شرایط باید چه اقداماتی انجام داد؟

■ اقداماتی که باید برای کاهش اثرات این موضوع انجام داد، قطعاً تنها اقدام ملی نیست و اقدامات باید در سطح بین‌الملل صورت گیرد. یعنی تمام کسانی که بر روی کره زمین زندگی می‌کنند باید متعهد به کاهش تولید CO₂ باشند تا ما بتوانیم از بالا رفتن درجه حرارت کره زمین جلوگیری کنیم تا از آثار مخرب آن در امان باشیم.

ترابران: آیا ایران در این زمینه به وظیفه خودش به‌درستی عمل می‌کند؟

■ ما تلاش می‌کنیم تا آنجا که امکان دارد از انرژی‌های تجدیدپذیر استفاده کنیم و میزان گاز CO₂ را کاهش دهیم و به تعهدات بین‌المللی جامه عمل بپوشانیم. نکته قابل‌توجه این است که اگر تحریم‌های کشور برطرف شود، به‌طور

متر دریاها در نظر گرفته است و بیشتر زیستگاه‌های ما در ساحل و دریا در محدوده تالاب‌های ساحلی قرار دارند. بنابراین یکی از ابعاد اثرات تغییر اقلیم بر دریاها گرم شدن زمین و دیگری افزایش تولید CO₂ بر روی کره زمین است که باعث شده بخش اعظمی از CO₂ جذب اقیانوس‌ها شود و ترکیب آن با آب دریا باعث اسیدی شدن آب دریاها و اقیانوس‌ها می‌شود و حیات در اکوسیستم‌های دریایی را به مخاطره می‌اندازد.

ما در خلیج فارس و دریای عمان دارای دو زیستگاه بسیار پراهمیت آبسنگ‌های مرجانی و جنگل‌های حرا و زیستگاه‌های متعدد دیگر هستیم که محل زیست و تغذیه بسیاری از گونه‌های ساحلی و دریایی است. در خصوص آسیب‌های ناشی از تغییرات اقلیمی بر روی حیات زیستگاه‌های دریایی، از آبسنگ‌های مرجانی آغاز می‌کنم که اینها یکسری فیتوپلانکتون یا گیاهان ریز دریایی به نام زوگزانتلا دارای همزیستی و تعامل طبیعی هستند. گیاهان ریز دریایی (فیتوپلانکتون‌ها) همزیست با آبسنگ‌های مرجانی با فتوسنتز، از انرژی خورشیدی بهره‌برده، مواد غذایی را در اختیار آبسنگ‌های مرجانی قرار دهند.

با گرم شدن هوا که ناشی از تغییر اقلیم است، فیتوپلانکتون‌ها، آبسنگ‌های مرجانی را ترک می‌کنند و آبسنگ مرجانی شکل طبیعی و رنگ‌دانه‌ای خود را از دست می‌دهد و سفید می‌شود که نمی‌تواند مواد غذایی را جذب کنند. بنابراین با سفید شدن آنها این زیستگاه‌ها در معرض نابودی قرار می‌گیرند. این زیستگاه‌ها دومین بیوم غنی کره زمین شناخته شده و بسیاری از تولیدات دریا اعم از گونه‌های شیلاتی و غیر شیلاتی از همین تالاب‌های ساحلی حیات می‌گیرند و زندگی هزاران گونه وابسته به آبسنگ‌های مرجانی است. متأسفانه با از بین رفتن این آبسنگ‌های مرجانی ما خسارت‌های بی‌شماری را تجربه خواهیم کرد.

از جمله تهدیدات دیگر در مورد آبسنگ‌های مرجانی، بحث اسیدی شدن اقیانوس‌ها است. با اسیدی شدن دریاها و اقیانوس‌ها و شکل‌گیری ساختار کربنات کلسیمی در آبسنگ‌های مرجانی به‌کندی رخ می‌دهد و ساختارهای مرجانی به‌مرور زمان شروع به حل شدن در آب دریا می‌کند که باز ما شاهد کاهش وسعت این زیستگاه‌ها خواهیم بود.



■ متاسفانه بسیاری از گونه‌های جانوری و حتی بعضی از مرجان‌ها جزو گونه‌هایی هستند که ما اطلاعات کافی در مورد آنها نداریم. به هر حال ما تلاش می‌کنیم تا جایی که اعتبارات و تجهیزات اجازه می‌دهد گونه‌های در معرض خطر و انقراض مان را پایش، حفاظت و در جایی که وضعیت بحرانی است، احیاء کنیم

■ در مورد سفید شدن آبسنگ‌های مرجانی نمی‌توانیم کار خاصی انجام دهیم. تنها کاری که می‌شود انجام داد این است که تهدیدهای دیگر را کاهش دهیم، برای مثال، جلوگیری از صید در این مناطق، حضور غواصان با شرایط خاص و ایمن، عدم ساخت و ساز در مناطق مرجانی و غیره

برای تخم‌گذاری طی سالیان گذشته گزارش شده است، انجام دهیم.

در خصوص بحث حفاظت هم تلاش می‌کنیم تا تهدیدات را از روی مناطقی که لاک‌پشت‌های دریایی برای تخم‌گذاری به آنجا می‌آیند برطرف کنیم؛ مانند پاک‌سازی سواحل قبل از تخم‌گذاری، دور کردن حیوانات مانند شغال‌ها برای امنیت تخم‌ها، کاهش نور در سواحل (تا بعد از بیرون آمدن لاک‌پشت‌ها از تخم‌ها بتوانند به سمت دریا بروند) و ...

در دریا هم تلاش ما این است که با همکاری صیادان اگر لاک‌پشت‌ها در تورها به دام افتادند آنها را نجات دهند. همچنین جلوی ساخت‌وسازها در مناطق تخم‌گذاری، تغذیه و تجمع آنها را گرفته شود و با آموزه‌های زیست محیطی سعی می‌کنیم تصادم شناورها را با لاک‌پشت‌ها کاهش دهیم و همین‌طور با تک‌گذاری روند رشد و تعداد مراجعه برای تخم‌گذاری را ثبت کنیم. در حال حاضر این اقدامات از نیمه اسفندماه هر سال، در استان‌های جنوبی کشور در حال انجام است.

ترابران: آیا براساس پایش‌ها در حال حاضر وضعیت تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها به نسبت سال‌های گذشته کمتر شده است؟

■ خیر؛ ما روند مناسبی برای تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها داریم. پایش‌های ما نشان می‌دهد که لاک‌پشت‌ها هنوز در مناطق مستعد ما برای تخم‌گذاری حضور پیدا می‌کنند و تخم‌گذاری را انجام می‌دهند. ما در فصول تخم‌گذاری سواحل موردنظر را تحت پوشش حفاظتی قرار می‌دهیم، ولی به هر حال نیاز به توسعه فعالیت‌ها و مشارکت مردمی داریم.

ترابران: فرهنگ‌سازی در میان جوامع بومی، در این زمینه بسیار کارساز است...

■ اتفاقاً ما کارگاه‌های آموزشی برای جوامع محلی، دانش‌آموزان، دانشجویان و همین‌طور صیادان داریم که در این کارگاه‌ها بحث اهمیت این گونه‌ها، نحوه تخم‌گذاری و فصول تخم‌گذاری، عدم برداشت از این تخم‌ها را مطرح می‌کنیم، چون بعضی از ساکنان بومی در سنوات گذشته از این تخم‌ها برای تغذیه استفاده می‌کردند. در مورد نکات حفاظتی و پایشی این لاک‌پشت‌های دریایی نیز مواردی را آموزش می‌دهیم.

ترابران: آیا می‌توان فهرست طبقه‌بندی

شده‌ای از گونه‌های دریایی در حال انقراض داشته باشیم؟

■ ببینید، سالانه بسیاری از گونه‌های کره زمین در حال انقراض و یا به‌کل منقرض می‌شود. متاسفانه فعالیت‌های انسانی بهره‌برداری‌های ناپایداری عامل اصلی دور ششم انقراض گونه‌های این کره آبی است و بسیاری از گونه‌های دریایی وضعیت نامناسبی دارند. همانطور که می‌دانید IUCN یک لیست سرخ به نام Red List دارد که گونه‌های گیاهی و جانوری را در ۹ گروه تقسیم‌بندی می‌کند. این ۹ گروه از گونه‌هایی که کاملاً منقرض شده شروع می‌شود تا گونه‌هایی که ارزیابی در مورد آنها صورت نگرفته است.

این ۹ گروه به این نحو هستند: گونه‌هایی که کاملاً منقرض شده و در طبیعت وجود ندارد (Extinct Species) که با حروف اختصاری ES نشان داده می‌شوند. گونه‌هایی که در طبیعت زندگی نمی‌کنند و معمولاً اینها را در باغ‌وحش‌ها و مراکز تحقیقاتی می‌توانیم پیدا کنیم (Exiting In the Wild) و با حروف اختصاری EW نشان داده می‌شوند.

سومین گونه (Critically in Dangerous) به صورت بحرانی در حال انقراض هستند که لاک‌پشت‌های منقرض‌شده‌ای جزء این گروه به حساب می‌آیند و با حروف اختصاری (CD) نشان داده می‌شوند.

گروه چهارم یا Endanger، گروه‌های در حال انقراض هستند مانند فک خزری، نهنگ باله‌ای و کوسه سرچکشی و لاک‌پشت سرخ. گروه پنجم به عنوان گونه‌های در معرض آسیب شناخته می‌شوند (Vulnerable) و چیزی حدود ۸۵۶۵ گونه در این طبقه‌بندی جای دارند مانند لاک‌پشت زیتونی، لاک‌پشت پشت چرمی، گیتار ماهی سرگرد، کوسه سفید بزرگ و استرلیاد.

گروه ششم یا Near threatened (با حروف اختصاری NT) گونه‌های در آستانه تهدید هستند که از میان آنها می‌توان به برخی از سپرماهیان مثل رامک خالدار و رامک خط کمانی اشاره کرد.

در مورد گونه‌های Least Concern که با حرف اختصاری LC نشان داده می‌شوند، نگرانی و حساسیت کمتری وجود دارد. در مورد گونه‌های Data Defection (با حروف اختصاری DD) اطلاعات کمی وجود دارد و سرانجام گونه‌های Evaluated Not (با حروف اختصاری NE) که ارزیابی در مورد آنها صورت نگرفته است.



■ ... سازمان حفاظت از محیط زیست به ویژه معاونت محیط زیست دریایی آن، تاکنون با حداقلها به فعالیت‌های خود ادامه داده و در چند سال اخیر از لحاظ اعتبارات، نیروی انسانی و امکانات در مضیقه بوده است

■ بخشی از وظایف یگان حفاظت از محیط زیست که هنوز تشکیل نشده، باید جلوگیری از ساخت‌وسازهای ساحلی غیرمجاز در زیستگاه‌ها، جلوگیری از ورود فاضلاب و پساب و پایش مستمر باشد، اما با رویکردی که کشور در بحث اعتبارات دارد، به هیچ عنوان نمی‌توانیم این فعالیت‌ها را مدیریت کنیم

از ورود فاضلاب‌ها و پساب‌ها و پایش مستمر است. در این پایش‌های مستمر اطلاعات ما نسبت به محیط افزایش پیدا می‌کند و می‌توانیم این مناطق را به درستی مدیریت کنیم. متأسفانه با رویکردی که کشور در بحث اعتبارات دارد، به هیچ عنوان نمی‌توانیم این فعالیت‌ها را مدیریت کنیم. نکته قابل توجه اینکه کشور باید از متخصصین ژنتیک کشور بهره بگیرد، یکسری مطالعات ژنتیکی روی گونه‌هایی که مقاومت‌تر به درجه حرارت هستند انجام دهد و با برداشت‌های غیرقانونی و تخلفاتی که در این حوزه صورت می‌گیرد با جدیت بیشتر برخورد کند. همه اینها مستلزم این است که در این زیستگاه‌ها حضور مستمر داشته باشیم.

ترابران: یگان حفاظت محیط زیست دریایی به دلیل بودجه تشکیل نشده یا موانع دیگری هم وجود دارد؟

■ متأسفانه بودجه اصلی‌ترین مشکل سازمان حفاظت محیط زیست است سازمان حفاظت محیط زیست به ویژه معاونت محیط زیست دریایی تاکنون با حداقلها به فعالیت‌های خود برای صیانت از محیط زیست اقدام کرده و در چند سال اخیر، از لحاظ اعتبارات، نیروی انسانی و امکانات در مضیقه است.

پول، بانک، سهام و نفت مطمئناً تنها سرمایه‌های این کشور نیست. ما متأسفانه در حفاظت از سرمایه‌های طبیعی قصور کرده‌ایم. این در حالی است که اگر این ظرفیت‌ها دیده شوند، مطمئناً بسیاری از مشکلات ما حل خواهد شد و شاهد توسعه پایدار خواهیم بود. در چند سال گذشته بازرسی‌ها بیشتر و سختگیرانه‌تر شده و همکاران و بسیاری از مدیران استانی دوره‌های چهارگانه دریایی را آموزش دیده‌اند. اکنون نگاه به سمت دریاها در استان‌ها بیشتر از گذشته شده است؛ ولی کافی نیست. شاید مدیرکل استان ساحلی ما در گذشته آن قدر گرفتار خشکی بود که اصلاً به ساحل و دریا فکر نمی‌کرد، اما در حال حاضر اگر هم کاری نمی‌شود انجام داد، حداقل دغدغه آن را دارد.

در پایان باید گفت دریاها از آخرین مامن‌های انسان روی کره زمین است پس این ضرورت ایجاد می‌کند تا در صیانت از آن کوشا باشد و همت کند تا توسعه‌ای پایدار را در کنار دریاها گسترش دهد.

ترابران: وضعیت این گونه‌های دریایی در ایران چگونه است؟

■ اطلاعات در مورد گونه‌ها آن هم در محیط‌های دریایی نیازمند پایش مستمر است. این جمع‌آوری اطلاعات مستمر می‌تواند ما را در شناخت وضعیت و همین‌طور مدیریت این منابع یاری کند که محقق نمی‌شود؛ مگر اینکه اعتبارات و تجهیزات مناسب در اختیار دستگاه متولی قرار بگیرد.

ترابران: یعنی اکنون نمی‌توانیم در مورد این دسته‌بندی‌ها در حوزه گونه‌های دریایی ایران دقیقاً اظهار نظر کنیم؟

■ متأسفانه بسیاری از گونه‌های ما مثل دلفین بینی بطری و دلفین نواری و حتی بعضی از مرجان‌ها جزو گونه‌های (DD) قرار می‌گیرند که ما اطلاعات کافی در مورد آنها نداریم. به هر حال ما تلاش می‌کنیم تا جایی که اعتبارات و تجهیزات به ما اجازه می‌دهد، گونه‌های در معرض خطر و انقراض‌مان را پایش، حفاظت و در جایی که وضعیت بحرانی است احیاء کنیم.

ترابران: در مورد سفید شدن مرجان‌ها، باید چه اقدامات پیشگیرانه‌ای انجام داد؟

■ در مورد سفید شدن آبسنگ‌های مرجانی نمی‌توانیم کار خاصی انجام دهیم. تنها کاری که می‌شود انجام داد این است که بسیاری از تهدیدها و استرس‌های دیگر را کاهش دهیم، برای مثال، جلوگیری از صید در این مناطق، حضور غواصان با شرایط خاص و ایمن، عدم ساخت و ساز در مناطق مرجانی و غیره

ترابران: مدت‌هاست که از ضرورت ایجاد یگان حفاظت محیط زیست صحبت می‌شود. آیا هنوز این یگان تشکیل نشده است؟

■ نه. متأسفانه این یگان تاکنون شکل نگرفته و یگان شیلات هم با امکانات و شرایط موجود نمی‌تواند به وظایف قانونی خود عمل کند. لذا باید این بخش حفاظت را فعال کرد تا با کنترل، پایش و فرهنگ‌سازی بتوانیم مردم را نسبت به وضعیت دریاها آگاه کنیم. باید به آنها یادآور شد که اگر این فشارها را به این زیستگاه‌ها و مناطق بیاوریم آثار و تبعات آن به خودشان برمی‌گردد و نسل آینده نمی‌تواند از خدمات این اکوسیستم‌ها بهره‌مند شود. البته بخش دیگر این وظایف جلوگیری از ساخت‌وسازهای ساحلی غیرمجاز در این زیستگاه‌ها، جلوگیری



علی‌رغم آن که روند رشد اقتصادی چین در سال‌های اخیر کندتر شده، اما همچنان جهان در توسعه آینده، سهم به‌سزایی برای این کشور قائل است. چین با موفقیت توانسته در سه دهه اخیر از کشوری فقیر به کشوری با سرعت رشد بالا تبدیل شود و صدها میلیون نفر از جمعیت میلیاردی خود را به طبقه متوسط ارتقا دهد؛ اما اقتصاد جهان بر مصرف آینده این قشر متمرکز است. از زیرساخت‌های بیشتر تا نیاز به خرید کالاهای لوکس و مسافرت‌های پرتعدادتر: چشم برندهای بزرگ جهان به این قدرت شرق آسیا دوخته شده که به زودی به حکمرانی بیش از یک قرن آمریکا در اقتصاد پایان می‌دهد و بزرگترین اقتصاد جهان لقب می‌گیرد.

چینی‌ها به زیرساخت‌های بیشتری در ارتباطات و حمل و نقل نیاز خواهند داشت. آنها با سرعتی خیره‌کننده در دهه‌های اخیر در این بخش‌ها رشد کرده‌اند و با افزایش ثروت داخلی خود به رشد و رفاهی بیشتر نیز می‌اندیشند. سفرهای کاری، تجاری و تفریحی شهروندان چینی در آینده افزایشی میلیاردی خواهد یافت و نیاز به مسافرت با هواپیما رشدی خیره‌کننده پیدا خواهد کرد. از همین رو است که فعالان صنعت هوایی با خوش‌بینی بیشتری، آینده این صنعت را در چین جستجو می‌کنند.

هم هواپیماساز و هم مونتاژکار بزرگ هواپیما خواهد بود

بوئینگ هم در چین فرود می‌آید

روزبه ساکت

■ **بوئینگ نسبت به تعداد هواپیمای مورد نیاز خطوط هوایی بزرگترین قدرت اقتصادی آسیا خوش‌بین‌تر شده و نیاز این کشور در ۲۰ سال آینده را بیش از هفت هزار فروند برآورد می‌کند که ارزش سفارش این تعداد هواپیما ۱/۱ هزار میلیارد دلار خواهد بود**

■ **هواپیماساز آمریکایی در رقابتی شدید با ایرباس است تا سهم بیشتری از بازار هوایی چین را از آن خود کند. به همین ترتیب است که اولین کارخانه مونتاژ خارج از خاک آمریکا را در این کشور احداث خواهد کرد تا شاید بتواند تاخیر بیش از بیست ساله نسبت به رقیب اروپایی خود را جبران کند. ایرباس از سال ۱۹۹۴ کارخانه مونتاژ را در چین برپا کرده است**

بیش از بیست ساله نسبت به رقیب اروپایی را جبران کند و در سفارش‌گیری از ایرباس عقب نماند. ایرباس از سال ۱۹۹۴ کارخانه مونتاژ را در چین برپا کرده است.

روزهای پرکار هواپیماساز دولتی

جنب‌وجوش وصف‌ناپذیری در صنعت هوایی سال ۲۰۱۷ چین دیده می‌شود. چینی‌ها نه تنها برای توسعه این صنعت به دنبال مشارکت‌های گسترده با جهان هستند که خود نیز به عرصه تولید هواپیما ورود کرده‌اند تا اندک‌اندک جای پای در صنایع بسیار پیشرفته داشته باشند.

شرکت هواپیماسازی دولتی چین کوماک (COMAC) ماه‌های پرخبری را پشت سر گذاشته است. این شرکت در ماه مه، اولین هواپیمای مسافربری خود را با موفقیت آزمایش کرد تا دو سال پس از اعلام خبر ورود به عرصه تولید این دست هواپیماها، این اتفاق باورپذیرتر شده باشد.

شرکت کوماک هواپیمای مدل C919 را مورد آزمایش قرار داده که گنجایش حمل ۱۶۸ مسافر و برد پروازی ۴۰۷۵ کیلومتری را دارد. به این ترتیب چینی‌ها توانسته‌اند در کنار کشورهای چون کانادا، برزیل و روسیه قرار گیرند و زنگ خطر را برای دو غول هواپیماساز آمریکایی و اروپایی به صدا درآورند.

بوئینگ ۷۳۷ و ایرباس ۳۲۰ رقبایی جدی در سطح جهان پیدا کرده‌اند که یکی از آنها ساخت چین است. مقامات کوماک ادعا می‌کنند ۵۷۰ سفارش از مشتریان داخلی و خارجی برای C919 دریافت کرده‌اند. طبق گفته مقامات این شرکت، هزینه تمام شده ساخت این مدل ۵۰ میلیون دلار بوده که ۳۰ درصد از هزینه ساخت مدل‌های مشابه دو هواپیماساز بزرگ جهان کمتر است.

کوماک اما یک ماه قبل‌تر از آزمایش اولین هواپیمای ساخت خود، از ورود به عرصه ساخت هواپیماهای پهن‌پیکر نیز خبر داده بود. مطابق خبری که «چاینادیلی» در ماه آوریل گذشته اعلام کرد شرکت هواپیماسازی دولتی چین مشارکتی را با روسیه آغاز کرده تا هواپیماهایی با ظرفیت ۲۸۰ مسافر و با برد ۱۲ هزار کیلومتر تولید کند. قرار بر این است که موتور هواپیماهای مذکور در روسیه ساخته

به تازگی غول هواپیماساز آمریکایی پیش‌بینی کرده، چین با رشدی بیش از گذشته به بازاری برای فروش هواپیما بدل خواهد شد. بوئینگ در اوایل ماه سپتامبر اعلام کرد نسبت به تعداد هواپیمای مورد نیاز خطوط هوایی بزرگترین قدرت اقتصادی آسیا خوش‌بین‌تر شده و نیاز این کشور در ۲۰ سال آینده را بیش از ۷ هزار فروند برآورد می‌کند. از نظر آمریکایی‌ها، افزایش مسافرت‌ها موجب می‌شود چین به خرید ۷ هزار و ۲۴۰ فروند هواپیما تا سال ۲۰۳۶ دست بزند که ارزش سفارش این تعداد هواپیما ۱/۱ هزار میلیارد دلار خواهد بود.

برآوردها بر این است که شمار مسافران هوایی در بیست سال آینده جهان سه برابر خواهد شد. بوئینگ معتقد است رشد ناوگان خطوط هوایی چینی در این مدت سرعتی بیش از دیگر نقاط دنیا خواهد داشت و ۲۰ درصد سفارش خرید هواپیما در آینده، به پرجمعیت‌ترین کشور جهان اختصاص خواهد داشت. این هواپیماساز آمریکایی که بیشترین سهم را در بازار هوایی چین دارد، رشد سالانه ۶/۴ درصدی ترافیک هوایی چین را برای ۲۰ سال آینده انتظار دارد. ایرلاین‌های چینی در این اواخر به سبب افزایش ظرفیت و رقابت شدید دچار اختلال در جذب مسافر شده‌اند، اما منابع جهانی این روند را موقت می‌پندارند و معتقدند روند پررونق در بلندمدت تداوم خواهد یافت.

بوئینگ بازار مسافرت هوایی داخلی چین را بسیار جذاب می‌پندارد و به همین سبب باور دارد از ۷۲۴۰ فروند هواپیمایی که این کشور تا سال ۲۰۳۶ سفارش خواهد داد، سه چهارم آن متعلق به هواپیماهای تک‌راهرو خواهد بود.

چینی‌ها اکنون نیز بیشترین مسافرت‌های خارجی خود را به کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا اختصاص داده‌اند و هواپیماهای مذکور در رشد این مسافرت‌های نه‌چندان طولانی نقش کلیدی خواهند داشت. بوئینگ تقاضا این کشور برای هواپیماهای پهن‌پیکر را ۱۶۷۰ فروند برای دو دهه آینده تخمین زده است.

هواپیماساز آمریکایی در رقابتی شدید با ایرباس است تا سهم بیشتری از بازار هوایی چین را از آن خود کند. به همین ترتیب است که اولین کارخانه مونتاژ خارج از خاک آمریکا را در این کشور احداث خواهد کرد تا مگر بتواند تاخیر

شرکت ایرباس در سال ۲۰۱۶ موفق به تحویل ۱۵۳ فروند هواپیما به خطوط هوایی چین شد تا برای هفتمین سال پیاپی، بیش از ۱۰۰ فروند هواپیما به بازار این کشور عرضه کرده باشد.

اما بوئینگ و ایرباس به دنبال رقابت سنگین خود در جذب سفارش، چه آینده‌ای را برای صنعت هوایی چین و جهان پیش‌بینی می‌کنند؟ نگاهی به چشم‌انداز سال ۲۰۳۶ دو هواپیماساز برآوردهای جالبی به دست می‌دهد...

خوش‌بینی بیشتر آمریکایی‌ها

بوئینگ در مقایسه با رقیب اروپایی خود نسبت به رشد صنعت هوایی جهان و تعداد سفارش‌های جدید خوش‌بین‌تر است. هواپیماساز آمریکایی برآورد کرده ترافیک هوایی جهان سالانه ۴/۷ درصد در بیست سال آینده رشد کند. به باور بوئینگ، این رشد ۴۱۰۳۰ فروند سفارش هواپیمای جدید را موجب می‌شود که از این تعداد ۱۷۵۶۰ فروند جایگزین مدل‌های فرسوده و ۲۳۴۷۰ فروند در پاسخ به نیازهای جدید آینده خریداری خواهد شد.

بوئینگ معتقد است از ۲۳۴۸۰ فروند هواپیمای موجود، تنها ۵۹۲۰ فروند در سال ۲۰۳۶ نیز به پرواز ادامه خواهند داد. به این ترتیب رشد ۳/۵ درصد سالانه برای ناوگان هواپیمایی جهان پیش‌بینی می‌کند.

غول هواپیماساز آمریکا چین را بزرگترین بازار هوایی داخلی جهان در بیست سال آینده می‌داند و معتقد است آسیا بزرگترین بازار هوایی جهان در این مدت خواهد بود. مطابق برآورد بوئینگ، سهم آمریکای شمالی و اروپا از ۴۸ درصد کنونی به ۳۶ درصد در ترافیک هوایی سال ۲۰۳۶ تنزل پیدا می‌کند. به سبب پیش‌بینی رشد خوب آسیا و چین، بوئینگ پیش‌بینی کرده سهم هواپیماهای تک‌راهرو از ۵۸ درصد کنونی به ۶۶ درصد در دو دهه آینده برسد.

بوئینگ متوسط رشد اقتصادی سالانه منطقه آسیا پاسیفیک را در بیست سال آینده ۳/۹ درصد می‌داند و سهم این منطقه از تولید ناخالص داخلی جهان در سال ۲۰۳۶ را ۴۰ درصد برآورد می‌کند؛ در حالی که این سهم هم اکنون ۳۳ درصد است. رشد ترافیک هوایی و ناوگان آسیا به ترتیب ۵/۷ و ۴/۸ درصد خواهد بود و به این ترتیب، هواپیماساز آمریکایی نیاز این منطقه به



شود و مونتاژ هواپیما در شهر شانگهای باشد. پیش‌بینی چینی‌ها این است که این هواپیما ظرف ۱۰ سال آینده به تولید برسد و بتواند رشته‌ای گسترده از صنایع مرتبط را رشد دهد و توسعه بیشتر صنعت حمل و نقل هوایی این کشور را موجب شود.

کوماک در ماه مارس نیز خبرساز شده بود؛ چه این که از مشارکت خود با بوئینگ بر سر مونتاژ هواپیماهای آمریکایی در خاک چین رونمایی کرده بود. به دنبال این مشارکت، بوئینگ پای خود را از خاک آمریکا بیرون خواهد گذاشت و سایتی را در شهر «ژوشان» در سال ۲۰۱۸ به بهره‌برداری خواهد رساند که ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰ فروند مدل ۷۳۷ را خواهد داشت. ژوشان در ۲۸۷ کیلومتری جنوب شرقی شانگهای واقع شده است.

به این ترتیب، با فرض تحقق تولید هواپیماهای پهن‌پیکر چینی، شانگهای به منطقه‌ای پررونق برای صنعت هوایی بدل خواهد شد. بوئینگ قصد دارد تاسیسات تعمیر و نگهداری نیز در سایت ژوشان بنا کند. این سایت به تدریج به زنجیره کامل تولید بدل شده و چشم‌انداز تولید ۶۰۰ فروند هواپیما در سال ۲۰۲۵ را پیش‌روی خود خواهد دید.

گفتنی است پیش از این و در سال ۱۹۹۴، ایرباس سایت مونتاژ خود را در تیانجین که نزدیک به پکن پایتخت است، افتتاح کرده بود. ایرباس به دنبال موفقیت در تولید هواپیماهای متوسط، ساخت مدل پهن‌پیکر ۳۳۰ را نیز از مارس ۲۰۱۷ در این سایت آغاز کرده، در حالی که تیم مهندسی چینی به تازگی در فرآیند طراحی و ارتقای هواپیماهای ایرباس ۳۱۸ نقش داشته‌اند.

■ جنب‌وجوش زیادی در صنعت هوایی سال ۲۰۱۷ چین دیده می‌شود. چینی‌ها نه تنها برای توسعه این صنعت به دنبال مشارکت‌های گسترده با جهان هستند که خود نیز به عرصه تولید هواپیما ورود کرده‌اند تا اندک‌اندک جای خود را در صنایع بسیار پیشرفته باز کنند

■ مقامات کوماک ادعا می‌کنند ۵۷۰ سفارش از مشتریان داخلی و خارجی برای C919 دریافت کرده‌اند. طبق گفته مقامات این شرکت هزینه تمام‌شده ساخت این مدل حدود ۵۰ میلیون دلار بوده که ۳۰ درصد از هزینه ساخت مدل‌های مشابه دو هواپیماساز بزرگ جهان کمتر است

گروه حمل و نقل گسترش

(گسترش شاهد سابق)

حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا



حمل و نقل داخلی گسترش ترابری شمیم



حمل و نقل بین المللی رادین ترابری آسیا

ایمنی در حمل هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

با بیش از ۳۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل

● ارائه کلیه خدمات مشاوره‌ای به صاحبان کالا

● حمل کالا به اقصی نقاط کشور

● دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

● تحت پوشش کامل بیمه (خیانت در امانت)

شعبه اهواز ۲۷-۳۳۹۰۷۵۲۵-۰۶۱

شعبه بندرعباس ۳۳۵۶۳۴۳۲-۰۷۶

شعبه اراک ۳۳۶۷۶۹۵۰-۰۸۶

شعبه اصفهان ۳۳۸۶۲۷۴۰-۰۳۱

شعبه بندرانزلی ۴۴۴۳۸۶۶۰-۰۱۳

شعبه ارومیه ۳۲۷۲۳۸۳۰-۰۴۴

شعبه سیرجان ۳۹۹۱۱۱۳۲۰۷-۰۹۳

شعبه اکبرآباد (تهران) ۲۲۹۰۷۹۰۷-۰۲۱

دفتر مرکزی: تهران، خ میرداماد، خ حصار

نشانی: کوچه ششم، پلاک ۲۶، واحد ۲

تلفن: ۰۲۲۹۰۵۸۹۳-۰۲۲۹۰۱۷۷۱-۰۲۲۹۰۷۹۰۷

۰۲۲۲۷۸۷۲۳-۰۲۲۲۵۳۴۱۴-۰۲۲۲۶۷۲۹

info@radintarabarasia.com
www.radintarabarasia.cominfo@gostareshttransport.com
www.gostareshttransport.com

در قبال جایگزینی هواپیماها ارائه می‌کند. اروپایی‌ها اما با خوش‌بینی بیشتر به بازار هوایی آسیا می‌نگرند. آنها بر این باورند رشد سالانه اقتصادی آسیا پاسیفیک در دو دهه آینده ۴/۱ درصد خواهد بود و میزان مسافرت‌های هوایی در این منطقه سه برابر خواهد شد. آسیا با اقتصادهای در حال توسعه‌اش شناخته می‌شود و ایرباس معتقد است این اقتصادها ۴۰ درصد ترافیک هوایی جهان در سال ۲۰۳۶ را در اختیار خواهند داشت، در حالی که این سهم هم اکنون ۲۹ درصد است.

ایرباس به چین امید زیادی بسته و در پیش‌بینی جسورانه برای ۲۰۳۶، رشد مسافرت‌های هوایی داخلی چین را چهار برابر میزان کنونی می‌داند، در حالی که رشد مسافرت‌های داخلی آمریکا برای همین مدت ۵۰ درصد بیش از اکنون برآورد می‌شود. این پیش‌بینی در حالی از سوی هواپیماساز اروپایی ارائه شده که چین در ده سال اخیر نیز شاهد رشد چهار برابری مسافرت داخلی و رشد دو برابری مسافرت‌های خارجی بوده است. ایرباس تخمین زده است سه شهر پکن، شانگهای و گوانگجو در سال‌های آینده از منظر تولید ناخالص داخلی در بین ۱۰ شهر برتر جهان قرار گیرند و فرودگاه‌های آنها به هاب بین‌المللی تبدیل شوند.

ایرباس هم به بازار هوایی منطقه خاورمیانه بسیار خوش‌بین است و در پیش‌بینی‌های خود به ایران نیز اشاره‌ای اختصاصی داشته است. به باور این هواپیماساز، ترافیک هوایی خاورمیانه در دو دهه آینده با نرخ رشد ۶۷ درصد سالانه توسعه می‌یابد و ۲۵ درصد مناطق پرترافیک هوایی جهان در سال ۲۰۳۶ در خاورمیانه قرار خواهند داشت.

ایرباس برنامه‌های توسعه گردشگری و توافق‌های بین‌المللی را در آینده صنعت هوایی موثر می‌داند و به عنوان نمونه به توافق‌های اخیر قدرت‌های جهانی با ایران و کوبا اشاره می‌کند. ایرباس به برنامه ایران برای جذب ۲۰ میلیون گردشگر تا سال ۲۰۲۵ امیدوار است و این رخداد را بر رشد ترافیک هوایی منطقه بسیار موثر می‌داند. مطابق گفته غول هواپیماساز اروپایی، نهادهای بین‌المللی به دنبال توافق هسته‌ای، رشد سالانه اقتصادی ایران در دو دهه آینده را ۴/۱ درصد برآورد کرده‌اند، در حالی که بدون توافق، این میزان ۳/۳ درصد در سال ۲۰۱۵ پیش‌بینی شده بود.

خرید هواپیمای جدید را ۱۶۰۵۰ فروند به ارزش ۲۵۰۰ میلیارد دلار تخمین زده است.

گفتنی است گزارش چشم انداز ۲۰۳۶ بوئینگ برای منطقه خاورمیانه، رشد (به ترتیب) ۵/۶ و ۵/۱ درصدی ترافیک هوایی و ناوگان است و سفارش ۳۳۵۰ فروند هواپیما با ارزش ۷۳۰ میلیارد دلار پیش‌بینی شده است. رشد متوسط تولید ناخالص داخلی این منطقه ۳/۵ درصد برآورد شده، در حالی که از نظر بوئینگ، این عدد برای جهان سالانه به طور متوسط ۲/۸ درصد در دو دهه آینده است.

این هواپیماساز به موقعیت جغرافیایی خاورمیانه توجه ویژه‌ای دارد و امکان توقف پروازهای طولانی‌مدت در این منطقه را علت اصلی پیش‌بینی رشد بیشتر ترافیک هوایی خاورمیانه در مقایسه با میانگین جهانی می‌داند. بوئینگ پیوستن اقتصاد ایران به جهان را در گزارش اخیر خود مورد توجه قرار داده و معتقد است این رویداد بر صنعت هوایی جهان و خاورمیانه اثر جدی خواهد داشت.

محتاط‌تر در قبال جهان،

خوش‌بین‌تر به آسیا

ایرباس اما در مقایسه با بوئینگ، رشد سالانه کمتری را برای ترافیک هوایی جهان قائل است. از نظر اروپایی‌ها، ترافیک هوایی جهان در دو دهه آینده سالانه ۴/۴ درصد رشد می‌کند که این عدد برای دهه نخست ۴/۹ درصد و برای دهه دوم ۴/۱ درصد برآورد می‌شود. ایرباس پیش‌بینی کرده جهان در بیست سال آینده ۳۴۹۰۰ فروند هواپیمای جدید را سفارش دهد که از این میزان، ۴۰ درصد برای جایگزینی با هواپیماهای قدیمی و مابقی به واسطه رشد این صنعت خواهد بود.

از این میزان سفارش، ۴۱ درصد سهم آسیا و ۳۶ درصد مربوط به آمریکا و اروپا برآورد می‌شود. از منظر تعداد، مدل‌های تک‌راهرو ۷۱ درصد سفارش‌ها را به خود اختصاص می‌دهند، اما ۵۴ درصد ارزش سفارش‌ها متعلق به پهن‌پیکرها خواهد بود.

ایرباس ارزش سفارش‌های جدید را ۵۳۰۰ میلیارد دلار تخمین می‌زند. به باور این هواپیماساز، ۷۳۳۰ فروند از هواپیماهای کنونی در سال ۲۰۳۶ نیز خدمات‌رسانی خواهند کرد و به این ترتیب در مقایسه با بوئینگ، ایرباس برآوردی محتاط‌تر

دعوا بر سر اختلاف روش محاسبه

ریل یک تومنی!

پویا مهرابی

به تازگی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سازوکار جدیدی برای دریافت هزینه تعمیرات جاری واگن‌های باری عبوری بخش خصوصی بر مبنای تن-کیلومتر بار جابه‌جاشده، اعلام کرده است. براساس این مصوبه که به تاریخ ۲۶ شهریور ماه ابلاغ شده، باید برای هزینه تعمیرات جاری واگن‌های باری عبوری بخش خصوصی، به ازای هر تن کیلومتر ۱۰ ریال به حساب شرکت راه‌آهن واریز شود. این سازوکار، مرحله جدیدی از تامین هزینه‌های دولت در نگهداری شبکه ریلی کشور از محل درآمد حمل بار شرکت‌های ریلی محسوب می‌شود. شرکت‌های بخش خصوصی ریلی نسبت به پرداخت این هزینه معترض هستند، اما راه‌آهن و معاونان آن از مصوبه جدید خود به شدت دفاع می‌کنند. بخش خصوصی از عدم آگاهی قبلی درباره این مصوبه سخن می‌گوید، حال آنکه راه‌آهن این اقدام را سیاست جدیدی نمی‌داند که شرکت‌های بخش خصوصی از آن مطلع نبوده باشند. در ادامه، نظرات مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و بابک احمدی، معاون امور ناوگان راه‌آهن را در خصوص مصوبه جدید می‌خوانید.

تعرفه دسترسی ریل و جاده محسوب شود، اما در مقابل قرار بود این کاهش درآمد از محل بودجه‌های عمومی دولت جبران شود، نه از محل ایجاد مراکز جدید هزینه برای بخش خصوصی ریلی.»

هزینه تعمیرات جاری در گذشته نیز پرداخت می‌شد

این در حالی است که بابک احمدی معاون امور ناوگان راه‌آهن مدعی است: «عموم شرکت‌های ریلی و حتی انجمن ریلی نیز در جریان موضوع بودند و این‌که می‌گویند درباره تصویب این مصوبه در راه‌آهن اطلاع نداشته‌اند، نوعی بی‌انصافی است. ما حتی از شرکت‌ها در این زمینه گله هم کردیم.»

خواهد انجامید و تا توافق طرفین بر یک عدد مشخص، مصوبه مذکور اجرایی نشود.» او می‌افزاید: «چون شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در قالب قراردادهای دوجانبه با شرکت راه‌آهن همکاری دارند، باید هر تصمیمی که بر منافع طرفین قرارداد تاثیرگذار است، با توافق قبلی طرفین صورت گیرد، اما در تصمیم جدید هیات‌مدیره شرکت راه‌آهن، نظرات مشورتی بخش خصوصی با انجمن و شرکت‌های ریلی اخذ نشده بود.»

به گفته بابایی «شرکت راه‌آهن در پنج سال اخیر به صورت مرحله‌ای حق دسترسی به شبکه ریلی را کاهش داده است که این سیاست می‌تواند حرکت مناسبی برای یکسان‌سازی

مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌گوید: «اعتراض انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته به "مکانیزم جدید اخذ هزینه تعمیرات جاری واگن‌های باری عبوری بخش خصوصی توسط شرکت راه‌آهن" منجر به مذاکره دو طرف شد. ما به نمایندگی از بخش خصوصی خواستار کاهش رقم اعلام شده ۱۰ ریال برای هر تن کیلومتر هستیم که تا به حال با مقاومت شرکت راه‌آهن روبه‌رو شده است. فعلاً قرار بر این است که بررسی دقیق کارشناسی با مشارکت دو طرف صورت گیرد و سپس در خصوص اصلاح احتمالی مصوبه راه‌آهن تصمیم‌گیری شود. به نظر می‌رسد این مذاکرات به طول



■ دبیر انجمن شرکتهای
ریلی: شرکت راه آهن در
پنج سال اخیر به صورت
مرحله‌ای حق دسترسی به
شبکه ریلی را کاهش داده
اما قرار بود این کاهش
درآمد از محل بودجه‌های
عمومی دولت جبران
شود، نه از محل ایجاد
مراکز جدید هزینه برای
بخش خصوصی ریلی

قرارداد با شرکت‌ها، سال گذشته تامین قطعات
مصرفی (مثل ترمز، لوله هوا، شمشیرک و...))
برای راه آهن ۱۸ میلیون تومان تمام شده است
و مجموع هزینه انجام شده برای خدمات جاری
برای ۲۴۰۰۰ واگن هم حدود ۷ میلیارد تومان
بوده است. این هزینه‌ها سال به سال افزایش
می‌یابند اما این عدد ۳۰۰ هزار تومانی که از
شرکت‌ها دریافت می‌شود، مدت چهار سال
است که ثابت مانده است.»

به گفته معاون امور ناوگان راه آهن «... برخی انتقاد
داشتند که خود راه آهن این قطعات را گران خریده
است و گاهی خود شرکت‌ها راسا اقدام به خرید
قطعاتی مثل کفش ترمز و... می‌کردند، اما وقتی این
اتفاق می‌افتاد شرکت مذکور در نازل‌ترین سطح

به گفته مهندس احمدی: «شرکتهای ریلی
که در زمینه حمل بار فعالیت می‌کنند، در سال
گذشته هم این مبلغ را پرداخت می‌کردند. در
واقع این مبلغ در قالب قراردادهایی بود که
سال به سال منعقد و از طرف شرکت‌ها پرداخت
می‌شد. در گذشته حتی تضامین هم جابه‌جا
می‌شد و شرکت‌ها ماه به ماه باید برای آن
صورتح و وضعیت می‌دادند. حال همه این‌ها
تجمیع شده و در قالب تعرفه ۱۰ ریالی، از
شرکت‌ها دریافت می‌شود.»

او می‌افزاید: «سال گذشته ما به ازای تعمیرات
واگن‌ها از جمله هزینه قطعات مصرفی مبلغ
۳۰۰ هزار تومان به ازای هر واگن از شرکتهای
بخش خصوصی دریافت کردیم. براساس

■ **معاون ناوگان راه‌آهن:**
شرکت‌های ریلی که در زمینه حمل بار فعالیت می‌کنند، در سال گذشته هم این مبلغ را پرداخت می‌کردند. در گذشته حتی تضامین هم جابه‌جا می‌شد و شرکت هر ماه باید برای آن صورت وضعیت می‌داد. حال همه این‌ها جمع شده و در قالب تعرفه ۱۰ ریالی دریافت می‌شود

■ **...تعرفه حق دسترسی به ریل هر سال باید متناسب با تورم بالا می‌رفت؛ اما در طول این سال‌ها حتی سیر نزولی هم داشته، ما از ۲۹۷ ریال در سال ۹۱ به ۱۶۷ ریال در سال ۹۶ رسیدیم. حالا درست است که فعالان ریلی از شرایط موجود انتقاد کنند؟ آن هم برای هزینه‌هایی که در سال‌های قبل هم وجود داشته است**

کیفی، محصول را خریداری کرده و تحویل انبار مرکزی می‌داد و به این ترتیب یکی از اصلی‌ترین صنایع کشور روز به روز در جهت افت کیفیت خدمات خود پیش می‌رفت.»

راه‌آهن به دنبال جبران کاهش

حق دسترسی است

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی بر خلاف معاون ناوگان شرکت راه‌آهن معتقد است افزایش نرخ تعرفه لکوموتیو نیز در حالی که ۷۰ درصد لکوموتیوهای بخش ریلی در مالکیت شرکت راه‌آهن است، این شائبه را به وجود می‌آورد که این موضوع محلی برای جبران کاهش حق دسترسی است: «... علاوه بر این، مصوبه جدید شرکت راه‌آهن، هزینه‌های تعمیرات جاری و آگن‌های باری شرکت‌های خصوصی را به شدت افزایش می‌دهد. اگر قرار باشد کل هزینه‌های نگهداری شبکه ریلی به نحوی از درآمد حمل بار تامین شود، در حالی که تامین هزینه‌های نگهداری از شبکه جاده‌ای تمام و کمال با دولت است، به شدت بر توان بخش خصوصی ریلی اثر منفی خواهد گذاشت و مغایر سیاست‌های کلان کشور درباره توسعه بخش ریلی خواهد بود.»

مجید بابایی می‌گوید: «اگر قرار بر عملیاتی شدن ماده ۲۴ سیاست‌های کلان برنامه ششم توسعه مبنی بر اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن باشد، دولت دوازدهم باید هزینه‌های نگهداری از شبکه ریلی را مشابه بخش جاده‌ای بر عهده گیرد و از تحمیل هزینه‌های مذکور به بخش خصوصی جلوگیری و از مشارکت فکری بخش خصوصی در سیاست‌گذاری‌های حمل و نقل ریلی به طور عملی استقبال کند.»

راه‌آهن به سمت شفاف‌سازی

حرکت می‌کند

معاون ناوگان راه‌آهن در توضیح مصوبه جدید می‌گوید: «راه‌آهن اکنون در جهت ساده‌سازی امور و ایجاد شفافیت حرکت کرده است. ساده‌سازی مفاهیم و تلاش برای از میان برداشتن بروکراسی اداری باید وظیفه ما باشد. ما به انجمن ریلی پیشنهاد کرده‌ایم که طی جلسه‌ای این موارد را بررسی کنیم. مطمئناً اگر کاهش هزینه شرکت‌ها و رشد آنها را سرلوحه کار خود

قرار نمی‌دادیم؛ به سمت کاهش تعرفه‌ها پیش نمی‌رفتیم. ما درآمدهای خود را برای توسعه این بخش کاهش دادیم و شرکت‌ها با اعمال قوانین جدید و مثبت در ریل توسعه قرار گرفته‌اند. پس خواهش ما دوری از فضا‌های پولیستی است و از شرکت‌ها می‌خواهیم واقعیت‌ها را ببینند.»

او توضیح می‌دهد: «طبق این مصوبه، ۱۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر باید به هزینه شرکت‌ها اضافه شود. سال گذشته در مجموع حدود ۲۷ میلیارد تومان هزینه براساس تن کیلومتر از شرکت‌ها دریافت شده که ۲ یا ۳ میلیارد تن کیلومتر از این مقدار مربوط به امور ترانزیتی است و در حساب و کتاب‌های داخلی گنجانده نمی‌شود. پس ۲۴ یا ۲۵ میلیارد تومان هزینه فاکتور شده برای شرکت‌ها است که اگر کیلومتری ۱۰ ریال محاسبه می‌شد، این رقم به ۲۴/۵ میلیارد تومان می‌رسید؛ پس وقتی راه‌آهن همان ۲۴ میلیارد را فاکتور کرده، هزینه‌ای اضافه نشده است.»

معاون ناوگان راه‌آهن تأکید می‌کند: «این مبلغ فقط فاکتور شده و بیش از فاکتور یک سال را از شرکت‌ها طلب داریم. نکته دوم این است که شرکت‌ها گفته‌اند که هزینه‌ها بالا است و حمل و نقل ریلی باری، اقتصادی نیست. من این حرف را به هیچ عنوان قبول ندارم چون با این تغییرات و مساعدت‌هایی که راه‌آهن داشته این بخش به شدت اقتصادی است. کما این که اگر این حوزه اقتصادی نبود سرمایه‌گذار اصلاً وارد این فعالیت نمی‌شد.»

بابک احمدی با اشاره به اینکه تعرفه حق دسترسی به ریل در سال ۹۱ مبلغ ۲۹۷ ریال بوده است، می‌گوید: «این رقم هر سال باید متناسب با تورم افزایش می‌یافت؛ اما در طول این سال‌ها حتی سیر نزولی هم داشته است. ما از ۲۹۷ ریال در سال ۹۱ به ۱۶۷ ریال در سال ۹۶ رسیده‌ایم. در واقع این رقم طبق افزایش تورم باید ۶۰۰ ریال باشد در حالی که به نصف رقم اولی در سال ۹۱ هم رسیده است. این‌ها نمونه‌هایی از مساعدت راه‌آهن به بخش خصوصی است. حال این درست است که فعالان ریلی از شرایط موجود انتقاد کنند؟»

او می‌افزاید: «هزینه‌های راه‌آهن برای شرکت‌ها به یک‌چهارم هزینه‌های سابق رسیده است؛ حال به جای این که فعالان بخش خصوصی از این فرصت‌ها استفاده کنند اعتراض می‌کنند.



قرارداد ۷۰۰ میلیون یورویی ایران با کره برای تامین ناوگان ریلی

مدیرعامل راه آهن با اشاره به نیاز جدی کشور به تامین ناوگان جدید به خصوص در حوزه باری از قرارداد ۷۰۰ میلیون یورویی نهایی شده با کره جنوبی برای تامین این ناوگان خبر داد.

سعید محمدزاده در نشست خبری خود گفت: یکی از اصلی ترین موضوعاتی که در طول سال های گذشته شرکت راه آهن درباره آن برنامه ریزی انجام داده است، توسعه قطارهای حومه ای بوده که خوشبختانه با نظر مساعد مجلس در برنامه ششم توسعه شرکت قطارهای حومه ای ذیل راه آهن کار خود را آغاز خواهد کرد. در این راستا صحبت های قابل توجهی به منظور جذب ناوگان لازم برای این بخش داشته ایم که جدیدترین آنها به مذاکرات به کشور کره جنوبی مربوط می شود.

وی ادامه داد: این قرارداد که برای خرید ریل باس کره ای انجام شده، در سال جاری نهایی می شود و در جریان آن کنسرسیومی از شرکت های ایرانی، شرکت کره ای و راه آهن تشکیل خواهد شد تا در برنامه چهار ساله بخشی از ناوگان مورد نیاز در این حوزه را به ایران تحویل دهد. قطارهای حومه ای به هیچ عنوان گزینه ای اقتصادی به حساب نمی آیند اما کشور نیاز جدی به آنها دارد. از این رو راه آهن ناوگان آن را تامین می کند، ولی بهره برداری در اختیار شرکت ها خواهد بود.

مدیرعامل راه آهن با اشاره به سهم قابل توجه ریل از سفرهای حومه ای در کشورهای توسعه یافته افزود: در بعضی از کشورها قطارهای حومه ای ۳۰ درصد و در بعضی ۵۰ درصد از سهم سفرهای اطراف شهرهای بزرگ را در اختیار دارد. این در حالی است که در ایران این سهم تنها یک درصد کل حمل و نقل را شامل می شود.

او ادامه داد: در کنار بهبود خطوط تلاش برای تغییر در تامین مالی عرصه ریلی نیز یکی دیگر از برنامه ها بوده که ما تلاش کردیم در راستای آن با استفاده از وجوه ارائه شده، منابع بانکی در بخش خصوصی قرارداد تامین واگن را نهایی کنیم که یکی از آنها به نهایی شدن ساخت شش هزار واگن باری از سوی کشور روسیه با همکاری طرف های ایرانی در یک برنامه پنج ساله است.

به گفته مدیرعامل شرکت راه آهن در کنار واگن قراردادهای همکاری مناسبی در حوزه دیزل، با شرکت زیمنس آلمان نهایی شده و در کنار آن راه آهن برنامه ریزی کرده است تا ۳۰۰ لکوموتیو از این طریق این شرکت و ۳۰۰ لکوموتیو دیگر از طریق بخش خصوصی به ناوگان اضافه شود.

وی با اشاره به قراردادهای و برنامه های بزرگ راه آهن برای توسعه خطوط ریلی توضیح داد: یکی از این قراردادهای به برقی کردن راه آهن تهران-مشهد مربوط می شود که در این راستا اقدامات لازم برای نهایی شدن قرارداد انجام شده و امیدواریم تا قبل از پایان دی ماه سال جاری با گشایش LC کار اجرایی وارد مرحله جدید شود. در کنار آن راه آهن قراردادهای برقی کردن مسیر گرمسار-اینچه برون و راه آهن سریع السیر تهران-قم-اصفهان را نیز پیگیری می کند که هر یک از آن اقدامات قابل توجهی را پشت سر گذاشته و امیدواریم در آینده نه چندان دور به بهره برداری برسد.

آن هم برای هزینه هایی که در سال های قبل هم وجود داشته است.»

حذف شریک تجاری از تصمیم گیری

بابایی معتقد است: «این نوع تصمیم گیری های یک جانبه که شریک تجاری را از فرآیند تصمیم گیری حذف کنیم، زینده دولت و بخش حمل و نقل کشور نیست و برخلاف رفتار حرفه ای حاکم بر فضای کسب و کار و تفاهم نامه ها و قراردادهای بین شرکت راه آهن و بخش خصوصی محسوب می شود. به همین دلیل سالهاست بر تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی یا همان رگولاتوری تاکید داشته ایم. بدون حضور چنین نهادی، بخش دولتی ریلی خود را ملزم نمی داند به طور کامل منافعش را با منافع بخش خصوصی گره بزند و با وجود محدودیت های مالی و بودجه ای در بدنه دولت، هرگاه با کسری منابع مواجه شود، به جای رفتاری مشابه بخش جاده ای، در بخش ریلی همواره نیم نگاهی به منابع بخش خصوصی خواهد داشت. بدیهی است اگر توسعه بخش ریلی را در سایه مشارکت حداکثری بخش خصوصی امکان پذیر بدانیم، رویکرد موجود نمی تواند نتیجه برد-برد و مطلوبی برای طرفین و بخش ریلی کشور داشته باشد.»

گفتنی است این مصوبه با وجود اعتراض شرکت های حمل و نقل ریلی و انجمن صنفی در مورخ ۲۶ شهریور ماه طی نامه ای از سوی معاونت بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن به مرحله اجرا درآمده است.

پی نوشت:

تعمیر اساسی: تعمیراتی است که پس از زمان مشخص یا کیلومترژ معینی براساس استانداردهای کارخانه سازنده روی وسیله نقلیه ریلی انجام می شود

تعمیر ویژه: تعمیراتی است که خارج از برنامه زمان بندی شده به طور اضطراری روی وسیله نقلیه ریلی صورت می گیرد.

تعمیر جاری: بازدید، تعمیر و سرویسی است که به طور معمول روزانه و یا در صورت خرابی وسایل در مبادی حرکت روی وسیله نقلیه ریلی صورت می گیرد.

تعمیر نیمه اساسی: بازدید و تعمیراتی که پس از زمان یا کیلومترژ معینی بر روی قسمت های مشخصی از وسیله نقلیه ریلی انجام می شود.



به دنبال انتشار گفت‌وگو با مدیر طرح تحول سازمانی راه‌آهن در شماره قبل درباره تاسیس هلدینگ کمپانی دولتی توسط شرکت راه‌آهن با عنوان «زننگ خطری برای بخش خصوصی» علی‌اصغر شفیعی‌نادری، کارشناس حمل‌ونقل ریلی و مشاور معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن، در مطلب حاضر به تشریح الگویی برای تغییر ساختار پرداخته است که می‌گوید با بررسی تجربیات کشورهای اروپایی و به طور خاص انگلیس و آمریکا و همچنین جدیدترین گزارش‌های منتشر شده در حوزه ساختار کلان ریلی کشورهای مختلف ارائه شده است. ضمن تشکر از ایشان، نظر خوانندگان را به مطالعه آن جلب کرده و امیدواریم دیگر کارشناسان ریلی نیز نظرات خود را در این زمینه با ما در میان گذارند.

پیشنهادی برای ساختار نوین حمل و نقل
ریلی برون‌شهری ایران

نوسازی بستریک فرتوت هشتاد ساله

■ ساختار کلان نوین حمل و نقل ریلی برون شهری ایران ضمن اینکه باید بتواند به طور تدریجی استقرار یافته و مشکلات پیشین را برطرف کند، حتما بایستی «تجربه شده» و «اثبات شده» (Proven) باشد. اقدام در این مورد، انتخاب (Selection) از بین مدل‌های موفق موجود است نه طراحی جدید (Design). البته واضح است که انتخاب مذکور باید «سفارشی‌سازی» شود تا قابلیت اجرا مطابق با واقعیات اقتصادی ایران را پیدا کند

می‌بایست تعامل با شکل صحیح جایگزین روش تعامل فعلی می‌شد که به هر دلیل موجه یا غیرموجه این موضوع تاکنون اتفاق نیافتاده است. در صورت اراده جدی برای توسعه پایدار و ارتقای مداوم شاخص‌های کلیدی عملکرد (مانند افزایش بهره‌وری)، شفافیت و جذابیت فضای کسب و کار ریلی، لاجرم ضروری است از تجربیات مشابه در کشورهای پیشرو ریلی دنیا در تعامل با بخش خصوصی استفاده کرده و بر مبنای این تجربیات و بومی‌سازی آن، نظام جدید تعامل با بخش خصوصی و همچنین نحوه حضور دولت در قالب ساختار کلان نوین حمل و نقل ریلی برون‌شهری ایران تعیین و مبنای تعاملات و بازی بازیگران اصلی گردد.

وضعیت و معایب اصلی ساختار فعلی

آنچه تاکنون در بخش ریلی برای حضور بخش خصوصی اجرایی شده است، عملاً انتقال مالکیت واگن‌های باری و واگن‌های مسافری و اجازه به بخش خصوصی برای مالکیت حدود ۲۵ درصد از لکوموتیوهای اصلی است. تفکیک و تشکیل و مانور قطارها توسط شرکت راه‌آهن صورت می‌گیرد.

قطارهای باری اگر چه ممکن است در روی کاغذ دارای برنامه زمان‌بندی باشند، اما در عمل این زمان‌بندی (به دلایل موجه یا غیرموجه) در بیشتر مواقع امکان تحقق پیدا نمی‌کند. بنابراین و به طور واقع‌گرایانه قطارهای باری براساس یک برنامه زمان‌بندی مشخص و دقیق از قبل معلوم حرکت نمی‌کنند (به جز درصد پائینی از قطارهای باری برنامه‌ای) و بنابراین قانون «شد شد، نشد نشد» روی این موضوع حاکم بوده است.

می‌توان معایب اصلی ساختار فعلی را به شرح زیر ارائه کرد:

- عدم تفکیک مشخص و شفاف وظایف و مسئولیت‌ها بین بخش دولتی و خصوصی برای تعیین حیطه وظایف و پاسخگویی مشخص مسئول انجام آن وظیفه و پذیرفتن مسئولیت و عوارض آن بر مبنای جبران خسارات وارده از طریق سیستم مالی

- عدم امکان تعهد زمان و قیمت حمل کالا به مشتریان

- پایین بودن شاخص بهره‌وری استفاده از خطوط اصلی شبکه زیربنای ریلی

- پایین بودن سرعت حرکت واگن‌های باری از

عدم استفاده بهره‌ور از دارایی‌هایی موجود، کاهش کیفیت سرویس، عدم توازن عملکرد هزینه درآمد، کاهش سهم حمل ریلی و کاهش سطح کیفیت سرویس در راه‌آهن‌های دولتی به خصوص در کشورهای اروپایی، از جمله دلایل اصلی بود که باعث شد راهکار رفع مشکلات اصلی مذکور در جدایش امور بهره‌برداری از امور زیربنایی شبکه ریلی و واگذاری وظیفه حمل بار و مسافر به بخش خصوصی تشخیص داده شود.

شوربخانه مدل تعامل با بخش خصوصی که در ایران اجرا شده است، در نوع خود مشابه‌ای در دنیا نداشته یا خیلی به ندرت وجود دارد و باعث شده است که عملاً بستر صحیح برای استفاده از توانایی‌های بخش خصوصی در ارتقای شاخص‌های کلیدی عملکرد (آنچنان که به درستی انتظار می‌رفته است)، ایجاد نگردد.

مثلاً هنوز هم متوسط سرعت سیر واگن‌های باری (از لحظه حرکت از ایستگاه مبدأ تا لحظه ورود به ایستگاه مقصد) زیر ۱۰ کیلومتر بر ساعت است (علی‌رغم ۱۰ درصد افزایش آن در سال ۱۳۹۵ نسبت به ۱۳۹۴). یا حدود دو سوم روزهای سال، واگن باری در حال بارگیری، تخلیه، مانور، منتظر واگذاری به خطوط بارگیری و تخلیه و منتظر حرکت در ایستگاه‌های مبادی و مقاصد است.

مدل تعامل و حضور فعلی با بخش خصوصی بعضاً باعث این تصور شده که خصوصی‌سازی ریلی در ایران دارای نتایج ملموس در ارتقای شاخص‌های کلیدی عملکرد نبوده است و بنابراین حضور بخش خصوصی، کمکی به رفع مشکلات اصلی برشمرده شده در ابتدای بحث نکرده است؛ اما مشکل اصلی این بوده که تاکنون «مدل صحیح تعامل و حضور بخش خصوصی» به کار گرفته نشده است. برای شکل صحیح تعامل و حضور بخش خصوصی نیز لازم و ضروری است ساختار صحیح تعامل بازیگران در حمل و نقل ریلی برون‌شهری ایران مبنای کار قرار گیرد که تاکنون تعیین و اجرایی نشده است.

شاید ابتدای شروع جدی حضور بخش خصوصی (از سال ۱۳۸۴) و عدم رشد و بلوغ این گونه شرکت‌ها، این موضوع نمی‌توانسته به طور کامل عملی شود، ولی از نیمه دوم ۱۳۸۸ با ورود اولین لکوموتیوهای بخش خصوصی

مبدأ تا مقصد

- بالا بودن نسبت روزهای توقف واگن باری در ایستگاه‌های مبدأ یا مقصد از کل روزهای سال (برای بارگیری، تخلیه، تفکیک قطار، تشکیل قطار، واگذاری، مانور) به طوری که در سال ۱۳۹۵ به طور متوسط هر واگن حدود ۶۰ درصد روزهای سال را در مبادی و مقاصد برای امور مذکور صرف کرده است.

- پایین بودن شاخص بهره‌وری لکوموتیورانان و روسای قطار باری

- کاهش تعداد اعزام مسافر به ازای هر قطار مسافری اعزامی (در سال ۱۳۹۵ تعداد مسافر به ازای هر قطار مسافری به سطح نصف سال ۱۳۷۵

■ **بازیگر اول در ساختار پیشنهادی، سازمانی به نام حمل و نقل ریلی ایران است که صد درصد دولتی بوده و به موجب قانون جامع حمل و نقل ریلی برون شهری ایران تشکیل می شود. پرسنل آن حداکثر ۵۰۰ نفر افراد متخصص مجرب ریلی در حوزه های مختلف پیشنهاد می شود. درآمد آن بخش مشخصی از درآمد شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی و درآمد اپراتورها خواهد بود**

■ **بازیگر دوم در ساختار پیشنهادی، شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی است که باید صد درصد دولتی بوده و به صورت یکپارچه مالک تمام شبکه زیربنای ریلی شامل خطوط و ایستگاه ها و دپوها و ابنیه فنی و تجهیزات آنها باشد و آنها را توسعه، نگهداری، تعمیرات و مدیریت می کند. درآمدهای این شرکت از محل حق عبور قطار اپراتورها و حق بهره برداری از ایستگاه ها و کمک های دولتی باشد**

رسیده است).

- درصد بالای خرابی در حین سیر قطارهای باری ناشی از خرابی در حین سیر لکوموتیوها و خرابی در حین سیر واگن های باری

- عدم جذابیت فضای کسب و کار ناشی از در اختیار نبودن اهرم های مورد نیاز برای افزایش بهره وری و کاهش هزینه ها و ...

- عدم شفافیت فضای کسب و کار (ناشی از در هم آمیخته شدن وظایف و مسئولیت ها بین بخش دولتی و خصوصی)

- سخت بودن ورود و خروج به کسب و کار برای بازیگران فعلی و سخت بودن ورود به کسب و کار برای متقاضیان جدید

- نبود راهبرد مشخص و شفاف در حوزه منابع انسانی برای به کارگیری، ارتقای شغلی و شایسته سالاری

- عدم بازدارندگی کافی سیستم فعلی جبران خسارات مالی جهت ایجاد مکانیزم خودکار افزایش قابلیت سیر در بخش ناوگان، شبکه زیربنایی ریلی و منابع انسانی (کاهش خرابی های در حین سیر واگن، لکوموتیو و علائم و تخصیص بهینه مامورین قطار)

- حرکت های موردی فعلی بر مبنای مشخص و پایدار قرار ندارد و به جای سیستم، اغلب قائم به اشخاص است. مثلاً اقدامات در تعامل با نیروی انسانی، سرمایه گذاری بخش خصوصی در زیربنای خطوط اصلی ریلی، تغییر اساسنامه شرکت راه آهن، ادغام یا جابه جایی ادارات در شرکت راه آهن، واگذاری لکوموتیوهای اصلی موجود، خرید لکوموتیوهای جدید اصلی، خرید لکوموتیوهای مانوری جدید و بعضی نظریات در منطقه ای کردن راه آهن یا اختیار بیشتر به مناطق و ... زمانی می تواند «بهینه» و «مطمئن» ارزیابی شود که قبل از آن «مدل اصلی ساختاری» تدوین، تایید، تصویب و ابلاغ شده باشد.

پیشنهاد ساختار کلان نوین حمل و نقل

ریلی برون شهری ایران

ساختار کلان نوین حمل و نقل ریلی برون شهری ایران ضمن اینکه باید بتواند به طور تدریجی استقرار یافته و مشکلات ذکر شده پیشین را برطرف کند، حتماً بایستی «تجربه شده» و «اثبات شده» (Proven) باشد. لزومی به اختراع دوباره چرخ از اول و طراحی «من درآوردی» جدید بدون سابقه در این مورد نیست.

هم اکنون نزدیک به ۱۲ سال از تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی می گذرد و زمان آن شده است که با استفاده از تجربیات این سال ها و الگوبرداری صحیح از مدل های موفق جهانی که قابل کاربرد به شرایط و فواین ایران باشد، مدل بهینه ای برای ایران تعیین گردد.

در واقع اقدام در این مورد، انتخاب (Selection) از بین مدل های موفق موجود است نه طراحی جدید (Design). البته واضح است که انتخاب مذکور با توجه به قانون اجرای سیاست های کلی اصلی ۴۴ و شرایط فرهنگی ایران باید «سفارشی سازی» شود تا قابلیت اجرا مطابق با واقعیات اقتصادی ایران و شرایط پیاده سازی در

حمل و نقل ریلی ایران را پیدا کند.

بنابراین برای تحقق تدریجی اهداف و انتظارات مذکور، رفع تدریجی معایب سیستم فعلی، مطالعه تطبیقی از تجربیات کشورهای اروپایی و دیگر کشورهای پیشرو و دستیابی به اهداف قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در واگذاری فعالیت های تصدی گرایانه به بخش خصوصی، ساختار کلان نوین حمل و نقل ریلی برون شهری ایران شامل ۴ بازیگر اصلی به شرح شکل ۱ پیشنهاد می گردد.

ساختار پیشنهادی برای حمل و نقل

ریلی برون شهری ایران

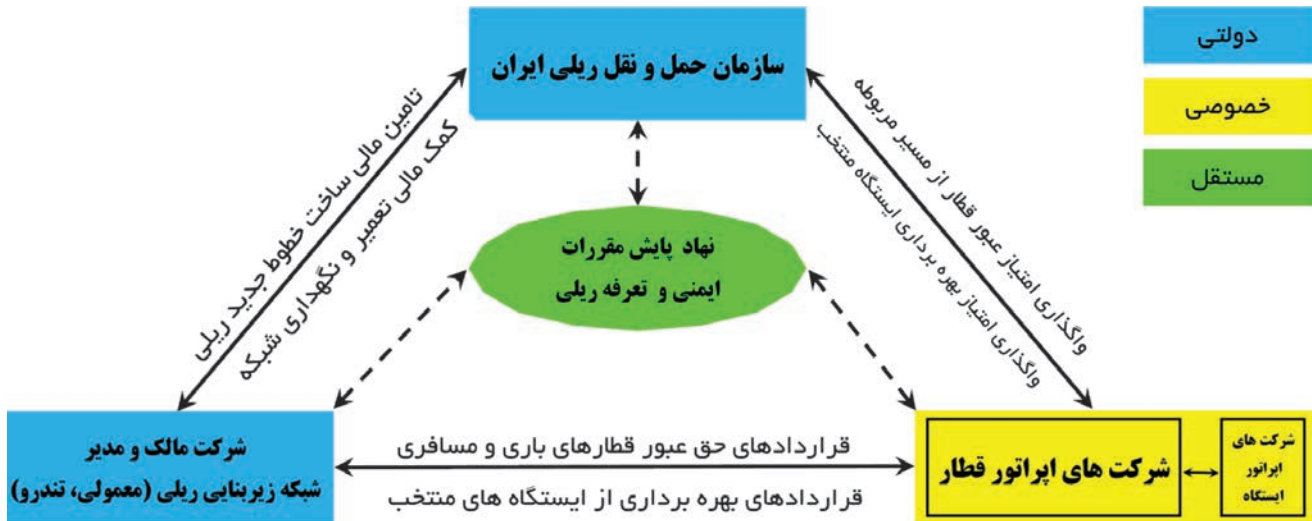
حیطه کاری، وظایف و مسئولیت ها اصلی کلان هر کدام از بازیگران مذکور در شکل ۱ به شرح زیر ارائه می گردد.

بازیگر اول: سازمان حمل و نقل ریلی ایران

این سازمان صد درصد دولتی بوده و به موجب قانون جامع حمل و نقل ریلی برون شهری ایران تشکیل می شود. پرسنل آن محدود به حداکثر پانصد نفر افراد متخصص مجرب ریلی در حوزه های مختلف، متمرکز در تهران پیشنهاد می شود. درآمد آن بخش مشخصی از درآمد شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی و درآمد اپراتورها خواهد بود.

وظایف اصلی سازمان حمل و نقل ریلی ایران به شرح زیر است:

- اعطای امتیاز حق عبور قطارها به اپراتورهای قطار باری و قطار مسافری (بین شهری و حومه ای) بر مبنای مسیر مشخص و دوره زمانی مشخص طی فرآیند درخواستی مشخص (بر اساس نرخ نامه) و یا مزایده ای بر مبنای ظرفیت عبور قطارهای شبکه



■ اپراتورهای قطار باری، اپراتورهای قطار مسافری (بین شهری معمولی، بین شهری تندرو، حومه‌ای) و اپراتورهای ایستگاه، بازیگر سوم را در ساختار کلان حمل و نقل ریلی برون شهری ایران تشکیل می‌دهند و همگی صد درصد از بخش غیردولتی هستند

صورت یکپارچه مالک تمام شبکه زیربنای ریلی شامل خطوط (معمولی بین شهری، حومه‌ای و تندرو مسافری) و ایستگاه‌ها و دیوها و ابنیه فنی و تجهیزات آنها بوده و آنها را توسعه، نگهداری، تعمیرات و مدیریت می‌کند. این بازیگر، برنامه‌ریزی و طراحی گراف سیر و حرکت قطار اپراتورها و نظارت و کنترل ترافیک عبوری قطارها و اختصاص ظرفیت و برنامه زمان‌بندی قطارها را مدیریت می‌کند. خط جدید و خط دوم می‌سازد. نقاط گلوگاهی ظرفیت شبکه زیربنای ریلی را برطرف می‌کند. ارتقای ظرفیت شبکه را براساس جریان بار و مسافر و تقاضای واسله از اپراتورها و سنجش بازار، برنامه‌ریزی کرده و به انجام می‌رساند. نام شرکت راه‌آهن فعلی به شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنای ریلی تغییر خواهد کرد و نفرات آن حداکثر محدود به ۵ هزار نفر در مرکز و مناطق جغرافیایی خواهد بود. ادارات کل مناطق شرکت راه‌آهن فعلی و همچنین بخش ریلی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل در این شرکت ساماندهی و یکپارچه می‌شوند و تعداد مناطق آن بر اساس تطابق حداکثری با جریان بار و مسافر به صورت محوری محدود خواهد بود.

درآمدهای این شرکت از محل حق عبور قطار اپراتورها و حق بهره‌برداری از ایستگاه‌ها و همچنین کمک‌های دولتی برای ارتقای ظرفیت

طبق گراف برنامه‌ریزی حرکت قطارها - اعطای امتیاز بهره‌برداری از ایستگاه‌های منتخب به اپراتورهای ایستگاه جهت انجام انواع عملیات مانور، در ایستگاه مشخص و دوره زمانی مشخص و روش کار مشخص طی فرآیند مذاکره‌ای و یا مناقصه‌ای.

- پیگیری تبیین و توجیه و دریافت بودجه‌های دولتی برای ساخت خطوط جدید، خطوط دوم، ارتقای ظرفیت شبکه زیربنای ریلی و کمک به تعمیر و نگهداری شبکه زیربنای ریلی و تخصیص آن به مدیر شبکه زیربنای ریلی براساس اهداف و شاخص‌های کمی مشخص مورد انتظار از شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنای ریلی

- تعیین و پیگیری شاخص‌های کلان کمی و خروجی‌های مشخص مورد انتظار از مدیر و مالک شبکه زیربنای ریلی و اپراتورها مانند ارتقای بهره‌وری، ارتقای ایمنی، توسعه دارایی، ارتقای سطح کیفیت، ارتقای سطح دسترسی آحاد جامعه، افزایش سهم، کاهش مصرف انرژی به ازای واحد عملیات

- نماینده اصلی حمل و نقل ریلی در مجامع بین‌المللی

- تحقیقات پایه و تدوین استانداردها و ترویج حمل و نقل ریلی و پیاده‌سازی راهبردهای اصلی برای ارتقای حمل و نقل ریلی

بازیگر دوم: مالک و مدیر شبکه زیربنای

این شرکت صد درصد دولتی است که به

**■ با توجه به تجربیات
 بین‌المللی و محدود
 بودن مدل‌های کلان
 ساختاری حمل و نقل ریلی
 در کشورهای دیگر دنیا
 انتخاب و سفارشی‌سازی
 یکی از مدل‌های مناسب
 برای اجرا در ایران است
 که می‌تواند از طریق
 اجماع بین خبرگان ریلی
 در داخل شرکت راه‌آهن
 و بیرون از آن شکل
 اجرایی به خود گیرد و
 در گام اول درباره ساختار
 کلان نوین توافق شود**

- ساخت خطوط جدید، خطوط دوم شبکه موجود، ارتقای ظرفیت شبکه موجود، ساخت هرگونه ابنیه فنی جدید براساس طرح‌های مصوب و مطالعات تقاضای جریان بار و مسافر با استفاده از توان بخش خصوصی

- طراحی، برنامه‌ریزی، مدیریت زمان‌بندی قطارها و ترافیک و اعلان عمومی بعد از اخذ تاییدیه سازمان حمل و نقل ریلی برای فواصل دوره‌های زمانی مشخص چند ماهه

- تعامل با اپراتورهای قطار به صورت قراردادهای حق عبور قطارها در مسیر مشخص، دوره زمانی مشخص براساس زمان‌بندی مشخص ایستگاه به ایستگاه از قبل معلوم حرکت قطار

- تعامل با اپراتورهای ایستگاه به صورت قراردادهای بهره‌برداری از ایستگاه مشخص در دوره زمانی مشخص

- پاسخگو به سازمان حمل و نقل ریلی برای دستیابی به شاخص‌های کلیدی عملکرد اعلامی توسط این سازمان

- ارائه استراتژی‌های ساخت خطوط جدید، ارتقای ظرفیت شبکه ریلی موجود، بررسی تقاضاهای واصله از اپراتورهای قطار و بهره‌برداری بهینه از مسیرها (مبدأ مقصدی) به سازمان حمل و نقل ریلی و اجرا بعد از اخذ تاییدیه

- پاسخگو به اپراتورهای قطار برای ضعف یا نقصان در انجام تعهدات ناشی از شبکه زیربنایی ریلی برای عبور قطار توافق شده طبق زمان‌بندی توافق شده از قبل معلوم و جبران خسارات به صورت مالی طبق شیوه‌نامه مصوب

بازیگر سوم: اپراتورها

اپراتورهای قطار باری، اپراتورهای قطار مسافری (بین شهری معمولی، بین شهری تندرو، حومه‌ای) و اپراتورهای ایستگاه، بازیگر سوم را در ساختار کلان حمل و نقل ریلی برون‌شهری ایران تشکیل می‌دهند و همگی صد درصد از بخش غیردولتی هستند.

اپراتور قطار باری: شخصیت حقوقی است که مسئولیت تامین لکوموتیو (ملکی یا غیرملکی)، لکوموتیوران، ریس قطار باری، واگن باری (ملکی یا غیرملکی)، تامین بار، بارگیری، تخلیه، تشکیل قطار، تفکیک قطار، تنظیم قطار، آزمایش ترمز، تعمیرات و نگهداری ناوگان تحت مسئولیت در مبدأ و مقصد و طول مسیر، هرگونه مانور قطار و واگن و لکوموتیو در ایستگاه مبدأ و مقصد و طول

مسیر و تامین کلیه الزامات برای سیر سالم و ایمن قطار باری (از نقطه نظر مسائل مربوط به قطار) را بر عهده می‌گیرد و در برابر شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی برای ضعف یا نقصان عملکرد هر یک از موارد مذکور به تنهایی مسئولیت کامل فنی، مالی و حقوقی داشته و موظف به جبران خسارات مالی وارده و پاسخگویی شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی و دیگر اشخاص حقیقی و حقوقی ثالث است.

اپراتور در برابر استفاده از خطوط ریلی، موظف است بر حسب نرخ نامه مربوطه یا نرخ برنده شده در مزایده، هزینه استفاده از خطوط برای عبور قطار خود را به شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی ارائه نماید.

اپراتور قطار مسافری: شخصیت حقوقی است که مسئولیت تامین لکوموتیو (ملکی یا غیرملکی) (یا قطار خودکشش مسافری)، واگن مسافری (ملکی یا غیرملکی)، لکوموتیوران (ترنست ران)، ریس قطار مسافری، سرهماندار، مهماندار، پرسنل واگن رستوران، پرسنل فنی قطار، فروش بلیت، تامین مسافر، راهبری خدمات داخل قطار مسافری، تشکیل تفکیک و تنظیم قطار، آزمایش ترمز، تعمیرات و نگهداری ناوگان تحت مسئولیت در مبدأ و مقصد و طول مسیر، هرگونه مانور قطار و واگن و لکوموتیو در ایستگاه مبدأ و مقصد و طول مسیر و تامین کلیه الزامات و تجهیزات برای سیر سالم و ایمن قطار مسافری (از نقطه نظر مسائل مربوط به قطار) را بر عهده می‌گیرد.

او در برابر شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی برای ضعف یا نقصان عملکرد هر یک از موارد مذکور به تنهایی مسئولیت کامل فنی، مالی و حقوقی داشته و موظف به جبران خسارات مالی وارده و پاسخگویی شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی و دیگر اشخاص حقیقی و حقوقی ثالث و مسافریین است.

اپراتور در برابر استفاده از خطوط ریلی، موظف است بر حسب نرخ‌نامه مربوطه یا نرخ برنده شده در مزایده، هزینه استفاده از خطوط برای عبور قطار مسافری خود را به شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی ارائه نماید.

اپراتور ایستگاه: شخصیت حقوقی است که مسئولیت تامین لکوموتیو مانور (یا ماشین مانور) (ملکی یا غیرملکی)، لکوموتیوران مانور، کمک لکوموتیوران مانور، سرمانورچی، مانورچی،

شبکه زیربنایی ریلی (به واسطه و تایید سازمان حمل و نقل ریلی) حاصل خواهد شد.

وظایف شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی به شرح زیر است:

- تعمیر و نگهداری شبکه زیربنایی ریلی از طریق بخش خصوصی بر مبنای قراردادهای درازمدت تعمیر و نگهداری به صورت محوری. بخش‌های خصوصی تعمیر و نگهداری شبکه زیربنایی ریلی دستمزد خود را براساس شاخص‌های مربوط به سطح کیفیت و آماده به کاری شبکه مانند شاخص زوال خط، ناهمواری‌های هندسی خط، معدل سرعت مجاز عبور قطارها (از نقطه نظر توانایی خط)، شاخص خرابی علائم و ارتباطات و هرگونه شاخص خروجی قابل اندازه‌گیری که از نگاه شبکه زیربنایی ریلی ضعف یا نقصان عملکرد شاخص آن موجب عدم حرکت یا تاخیر قطارها طبق برنامه‌ریزی حرکت قطارها می‌شود، دریافت خواهند کرد.

مسافر در محیط شبکه زیربنای ریلی
- تعامل و پرداخت حق عبور قطار مسافری بر
حسب شیوه‌نامه و نرخ‌نامه مربوطه یا نرخ برنده
شده در مزایده

وظایف اپراتور ایستگاه به شرح زیر است:

- تامین لکوموتیو مانور (یا ماشین مانور) به صورت ملکی یا غیرملکی
- تامین لکوموتیوران مانور، کمک لکوموتیوران مانور، سرمانورچی، مانورچی، پرسنل بازدید قطار، سوزن‌بان، نگهبان و دیگر مشاغل مورد نیاز در ایستگاه مربوطه
- تعمیر و نگهداری لکوموتیوها (یا ماشین مانور)
- تعمیر و نگهداری خطوط و سوزن‌ها و علائم و تجهیزات ایستگاه مربوطه
- ارائه سرویس به اپراتورهای قطار براساس شیوه‌نامه و نرخ‌نامه مربوطه
- دریافت دستمزد بر اساس عملیات انجام گرفته خروجی محور و شاخص ترکیبی یا منفرد از تعداد قطار، تعداد واگن و زمان‌های مربوطه از اپراتورهای قطار (استفاده‌کننده از آن ایستگاه) طی نرخ‌نامه مربوطه
- دریافت امتیاز بهره‌برداری از ایستگاه منتخب مربوطه از سازمان حمل و نقل ریلی
- بازرسی فنی قطارهای باری و مسافری عبوری و تشکیل شده از آن ایستگاه و وارد شده به مقصد آن ایستگاه و صدور مجوز ترمز قطار و حصول اطمینان از سلامت قطار مربوطه
چهارم: نهاد پایش مقررات ایمنی و تعرفه

- پاسخگو در برابر شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی برای ضعف یا نقصان عملکرد و جبران خسارات مالی وارده طبق شیوه‌نامه مربوطه

- تعامل و پرداخت حق عبور قطار باری خود از شبکه زیربنایی ریلی بر حسب شیوه‌نامه و نرخ‌نامه مربوطه یا نرخ برنده شده در مزایده به شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی

وظایف اصلی اپراتورهای قطار مسافری به شرح زیر است:

- تامین لکوموتیو، واگن مسافری (یا قطار مسافری خود کشش) به صورت ملکی یا غیرملکی
- تامین نیروی انسانی مربوطه مانند لکوموتیوران (یا ترنس‌ران)، کمک لکوموتیوران، رییس قطار مسافری، سرمهماندار، مهماندار، پرسنل نظافت، پرسنل واگن رستوران، پرسنل فنی قطار
- بازاریابی حمل مسافر و تعامل مستقیم و فروش و تعیین نرخ بلیت قطار مسافری به مسافران
- تشکیل قطار، تفکیک قطار، تنظیم قطار، آزمایش ترمز، و هرگونه مانور قطار و واگن و لکوموتیو (یا قطار خودکشش) در ایستگاه مبدا و مقصد و طول مسیر (از طریق خود یا اپراتورهای ایستگاه)
- تعمیرات و نگهداری ناوگان تحت مسئولیت در مبدا و مقصد و طول مسیر
- تامین کلیه الزامات برای سیر سالم و ایمن قطار
- پاسخگو در برابر شرکت مالک و مدیر شبکه زیربنایی ریلی برای ضعف یا نقصان عملکرد و جبران خسارات مالی وارده
- پاسخگو در خصوص هرگونه حوادث وارده به

پرسنل بازدید قطار، سوزن‌بان، نگهبان، تعمیر و نگهداری لکوموتیوها (یا ماشین مانور) و تعمیر و نگهداری خطوط و سوزن‌های ایستگاه مربوطه را بر عهده دارد و به اپراتورهای قطار براساس شیوه‌نامه و نرخ‌نامه مربوطه سرویس می‌دهد. این بازیگر، دستمزد خود را طبق عملیات خروجی محور و شاخص ترکیبی یا منفرد از تعداد قطار، تعداد واگن و زمان‌های مربوطه از اپراتورهای قطار (استفاده‌کننده از آن ایستگاه) طی نرخ‌نامه مصوب مورد تایید سازمان حمل و نقل ریلی دریافت خواهد کرد. اپراتور ایستگاه امتیاز بهره‌برداری از ایستگاه منتخب مربوطه را از سازمان حمل و نقل ریلی اخذ می‌نماید.

به طور خلاصه وظایف اصلی اپراتورهای قطار باری به شرح زیر است:

- تامین لکوموتیو و واگن باری به صورت ملکی یا غیرملکی
- تامین نیروی انسانی مربوطه شامل لکوموتیوران، رییس قطار باری
- بازاریابی حمل بار و تعامل مستقیم و ارائه نرخ حمل بار به صاحب کالا
- بارگیری، تخلیه، تشکیل و تفکیک و تنظیم قطار، آزمایش ترمز و هرگونه مانور قطار و واگن و لکوموتیو در ایستگاه مبدا و مقصد و طول مسیر (از طریق اپراتورهای ایستگاه)
- تعمیرات و نگهداری ناوگان تحت مسئولیت در مبدا و مقصد و طول مسیر
- تامین الزامات برای سیر سالم و ایمن قطار

- 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 (CO) 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: ۰۹-۸۸۱۰۶۱۳۵

در بازار حمل و نقل ریلی عرضه خدمات زیربنایی ریلی انحصار دارد. برای صاحبان کالا و مسافرین نیز انتخاب‌های حمل کالا یا جابه‌جایی مسافرین توسط قطارها محدودیت داشته و دامنه اختیارات و انتخاب ایشان وسیع و متنوع نیست.

در حوزه ایمنی نیز باید نهادی مستقل از بخش خصوصی و دولتی حوادث و سوانح ریلی را بررسی کرده و نقشه راه برای افزایش شاخص‌های ایمنی ریلی را با توجه به ملاحظات بازار و قیمت‌های تمام شده، تدوین و پیگیری کند. هزینه‌های این نهاد از محل درصد مشخصی از درآمدهای مدیر و مالک شبکه زیربنایی و اپراتورها تامین خواهد شد.

وظایف اصلی نهاد پایش مقررات ایمنی و تعرفه ریلی به شرح زیر است:

- تدوین، نظارت و پایش مقررات ایمنی و پیگیری اجرای برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی شبکه و ناوگان و پرسنل

- پایش شاخص‌های کلان و جزئی ایمنی ریلی به تفکیک بازیگران و تعیین اهداف کمی ارتقای سالانه آنها در تعامل و توافق با سازمان حمل و نقل ریلی، شرکت مدیر و مالک شبکه زیربنایی ریلی و اپراتورها

- پایش تعرفه‌های استفاده از شبکه زیربنایی ریلی و تعرفه‌های ارائه شده به صاحبان کالا و مسافرین

و جلوگیری از انحصار و ترویج رقابت و داور در اختلافات

- پایش قراردادهای حق عبور قطارها از شبکه زیربنایی ریلی

- تایید درخواست‌های مالی مدیر و مالک شبکه زیربنایی قبل از ارائه به سازمان حمل ریلی

- صدور گواهینامه ایمنی سیر وسایل نقلیه ریلی

تدوین ساختار کلان نوین نیز براساس قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، تجربه کشورهای دیگر و در نظرگیری این نکته که عملاً امکان تحقق ۱۰۰ درصدی شایسته‌سالاری و جبران خدمات دستمزدی در نظام دولتی وجود ندارد، امری است که ایجاب می‌کند بخش اعظمی از فعالیت‌های تصدی‌گرایانه در بخش ریلی توسط بخش خصوصی (البته به شکل صحیح خودش نه آنچه تاکنون شاهد آن بوده‌ایم) انجام گردد.

با در نظر گرفتن موارد فوق و همچنین تجربیات بین‌المللی و محدود بودن مدل‌های کلان ساختاری حمل و نقل ریلی در کشورهای دیگر دنیا، انتخاب و سفارشی‌سازی، یکی از مدل‌های مناسب برای اجرا در ایران است که می‌تواند از طریق اجماع بین خبرگان ریلی در داخل شرکت راه‌آهن و بیرون از آن شکل اجرایی به خود گیرد و در گام اول درباره ساختار کلان نوین توافق شود.

با توجه به اینکه از انجام مراحل اولیه تا ابلاغ قانون جامع حمل و نقل ریلی برون‌شهری ایران موضوعاتی مانند شامل شروع بحث و مذاکره برای تدوین ساختار نوین و تعیین آن، تهیه گزارش‌های پشتیبان، تهیه پیش‌نویس لایحه، نهایی‌سازی لایحه و ارسال آن به مجلس، طرح در کمیسیون‌های تخصصی، طرح در صحن علنی مجلس، تصویب و ابلاغ آن می‌تواند چند سال طول بکشد، پیشنهاد می‌گردد موضوع به طور موازی در دو حوزه زیر پیگیری گردد:

حوزه اول) تعیین ساختار کلی کلان نوین طی همفکری خبرگی و در ادامه تهیه و تدوین پیش‌نویس لایحه، ارائه به هیات دولت و نهایی کردن و تایید آن، ارسال به مجلس شورای اسلامی، بررسی در کمیسیون‌ها، طرح در صحن علنی مجلس و تصویب و ابلاغ آن

حوزه دوم) استقرار نظام اپراتوری قطار و ایستگاه در مسیرهای محدود و ایستگاه‌های محدود بر حسب تقاضای واصله از متقاضیان (اختیاری) و براساس شیوه‌نامه مربوطه بر مبنای ساختار کلان نوین ریلی تعیین شده توسط خبرگان و همچنین انجام اقدامات و استقرار سیستم‌های موردنیاز برای جدایی حسابداری مالی درآمد هزینه‌ها به تفکیک شبکه زیربنایی ریلی (شامل جنبه‌های مختلف آن)، کشش قطار و عملیات مانور.

امضای تفاهمنامه نرخ حمل بین ایران، روسیه، آذربایجان و بلاروس

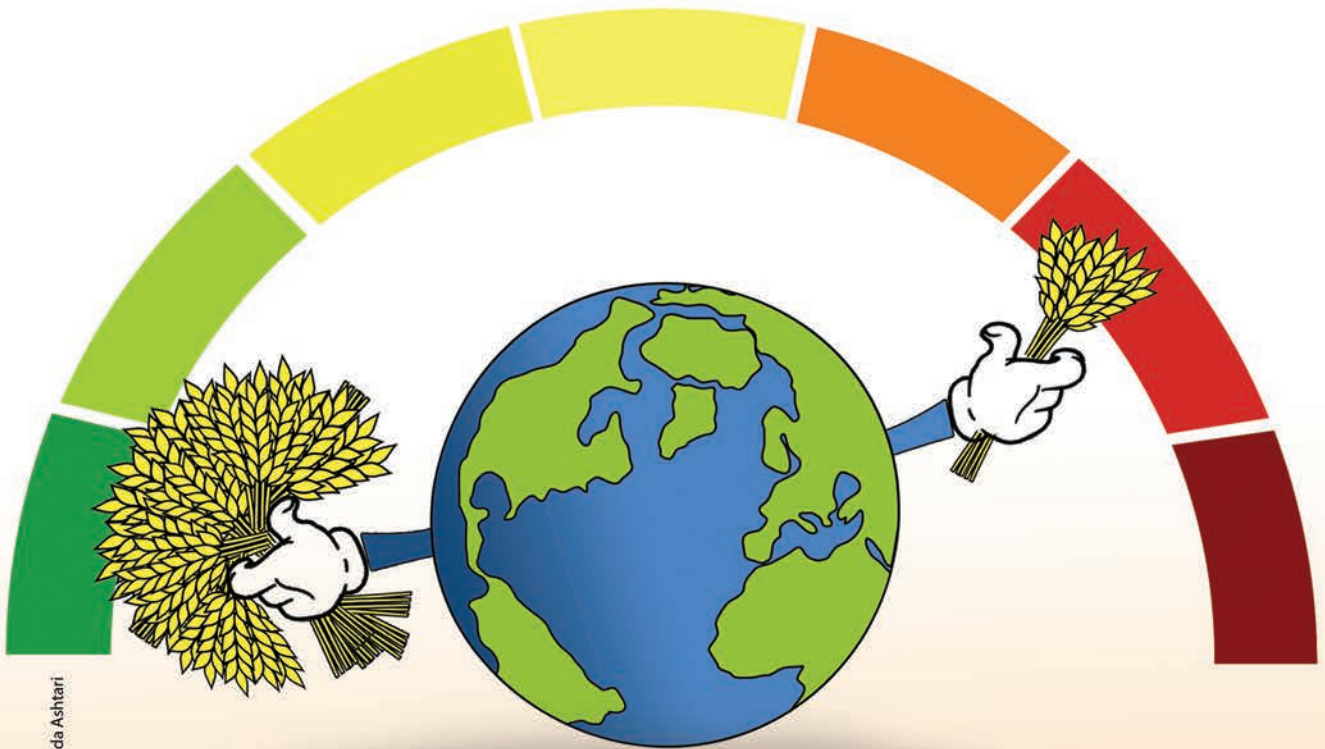
چهار کشور ایران، روسیه، بلاروس و آذربایجان در پایان نشست دو روزه مسئولان راه‌آهن‌ها در باکو، تفاهمنامه‌ای برای توسعه ظرفیت‌های دالان شمال-جنوب و افزایش قابلیت رقابت آن تفاهمنامه همکاری امضا کردند.

براساس مفاد این تفاهمنامه، توافق شد تا ۲۵ دسامبر سال جاری در خصوص نرخ حمل و نقل برای سال ۲۰۱۸ میلادی از جمله شرایط حمل و نقل محموله‌ها در کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت با وزن ۳۰ ناخالص تن تبادل نظر کنند.

طرفین با پیشنهاد آذربایجان در زمینه بررسی مساله جذب محموله‌ها از حمل و نقل جاده‌ای به حمل و نقل ریلی در مسیر روسیه-آذربایجان و ایران موافقت کردند. آذربایجان و روسیه از ایران خواستند تا ظرفیت‌های آتی حمل و نقل محموله‌ها از ایران به روسیه از طریق آذربایجان را با هدف هماهنگ کردن آن با ظرفیت‌های حمل و نقل بررسی کند. طرف ایران نیز موافقت کرد آمار ظرفیت‌های حمل و نقل و فرستندگان بالقوه محموله از طریق دالان شمال-جنوب را ارائه کند و حاضران دیگر این گروه کاری نیز موافقت کردند اطلاعات مشابه را در نشست آتی ارائه کنند.

طرف‌ها موافقت کردند مساله دستیابی به ظرفیت محموله‌ها از خلیج فارس و هند برای حمل و نقل ترانزیتی از طریق خاک ایران، آذربایجان و روسیه و بلاروس به اروپا از جمله اروپای شمالی و بالعکس را بررسی کنند. ایران در این ارتباط مسئول سازماندهی دیدار، تجار و صادرکنندگان و دریافت کنندگان محموله‌ها از هند تا ماه ژانویه - دی ماه - سال ۲۰۱۸ میلادی شد.

نهادهای راه‌آهن جمهوری آذربایجان، ایران، روسیه و بلاروس شرکت‌های لجستیکی را برای اجرای عملیات حمل و نقل در مسیر شمال-جنوب را مشخص کردند. طرفین همچنین درباره بررسی ایجاد سیستم واحد اطلاع‌رسانی برای ارائه اطلاعات لازم به شرکت کنندگان در حمل و نقل محموله‌ها در باره حرکت واگن و کانتینرهای خالی و بارگیری شده در مسیر دالان شمال-جنوب به توافق رسیدند.



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

راه آهن ناحیه فارس یا به عبارتی شیراز- اصفهان با اهدافی از قبیل امکان جابه جایی ۴ میلیون مسافر و ۵ میلیون تن بار در سال، امکان برقراری ارتباط ریلی استان فارس با شبکه ریلی کشور، صرفه جویی در مصرف سوخت و کاهش آلودگی های زیست محیطی و ارتقای ایمنی حمل و نقل راه اندازی و اجرایی شده است، اما با توجه به تاریخچه مطالعات صورت گرفته و همچنین عملکرد این مسیر از سال ۹۱ تاکنون، مشخص می شود که مطالعات انجام شده جهت انجام پروژه احداث راه آهن اصفهان- شیراز در کلیه ابعاد زمانی، اجرایی، پولی و اهداف با انحراف فوق العاده زیاد بدون هیچگونه الویت و امکان سنجی صورت پذیرفته است.

گزارشی از راه آهن استان فارس؛ از مطالعه تا عملکرد

انحراف از ریل

محسن بیرقدار، کاظم فروزنده



■ طول مسیر احداث راه آهن شیراز - اصفهان حدود ۵۰۶ کیلومتر است، که ۴۵۰ کیلومتر آن به صورت یک خطه و ۵۶ کیلومتر نیز به صورت دو خطه است. با شروع عملیات اجرایی پروژه به صورت پیمانی در سال ۱۳۸۰، پیش بینی شد که طرح با صرف هزینه ای حدود ۲۳۴۳ میلیارد ریال، در طول ۸ سال به اتمام برسد، اما اجرای آن با حدود دو سال تاخیر و آخرین اعتبار آن به مبلغ ۵۶۶۴ میلیارد ریال بوده است

خود قرار داد. این تصمیم در حالی عملی شد که ۱۱ کیلومتر از اجرای بسترسازی در محور قبلی در دست انجام بود.

در سال ۱۳۸۶، اجرای عملیات قطعه ۷ با انجام قرارداد متممی با مؤسسه امید پارس ادامه یافت. در همان سال، مناقصه عملیات اجرایی ایستگاه های مسافری صفاشهر، سعادت شهر و مرودشت نیز در حالی برگزار شد که محل دو ایستگاه اول در محل فعلی و ایستگاه مرودشت در کیلومتر ۷۵ جانمایی شد.

همچنین با توجه به عدم تملک زمین به منظور احداث ایستگاه شیراز در بلوار شهرک صدرای این شهر، محل ایستگاه به پیشنهاد استانداری فارس به ابتدای جاده سپیدان منتقل و مقرر شد، زمین مورد نیاز از سوی استانداری در اختیار دستگاه اجرایی قرار گیرد. شایان ذکر است که این جابه جایی، افزایش احجام عملیات اجرایی را به دلیل طولانی شدن مسیر به دنبال داشت.

در سال ۱۳۸۷، از سوی دستگاه اجرایی، اجرای ساختمان ایستگاه های صفاشهر، سعادت شهر و مرودشت به پیمانکاران مربوط ابلاغ شد. به رغم ابلاغ قرارداد ایستگاه مرودشت به پیمانکار، از آنجا که محل احداث پروژه تملک نشده بود، محل ایستگاه به کیلومتر ۶۷ محور (مجاور شهر مرودشت) انتقال یافت.

با توجه به اینکه تملک زمین جدید نیز با مشکل مواجه شد، برای سومین بار محل ایستگاه تغییر کرد و به کیلومتر ۶۲+۵۰۰ (نزدیکی تخت جمشید) منتقل شد ضمن اینکه تملک این محل هنوز انجام نشده است. در سال های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸، متمم قرارداد اجرای عملیات قطعات ۳، ۴، ۵ و ۶ به ترتیب با شرکت های اس.دی.ام، استراتوس، تیراژ و خلخال دشت منعقد شد.

در مجموع طول مسیر احداث راه آهن شیراز - اصفهان حدود ۵۰۶ کیلومتر، که ۴۵۰ کیلومتر آن به صورت یک خطه و ۵۶ کیلومتر نیز به صورت دو خطه است. حداکثر سرعت قطار مسافربری ۱۶۰ کیلومتر در ساعت و حداکثر سرعت قطار باری ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در این مسیر است. همانگونه که عنوان شد با شروع عملیات اجرایی پروژه به صورت پیمانی در سال ۱۳۸۰، از بعد مخارج پیش بینی گردید عملیات اجرایی طرح با صرف هزینه ای حدود ۲۳۴۳ میلیارد

تاریخچه مطالعات و راه اندازی مسیر ریلی شیراز - اصفهان از سال ۱۳۶۹ و با مطالعات شرکت مهندسی مشاور مترا آغاز شد و تا اواخر سال ۱۳۷۲ به طول انجامید. در اواخر سال ۱۳۷۴، وزارت راه و ترابری وقتف انجام مطالعات مرحله دوم را به شرکت های مشاور پاسیلو، ایران استن، هراز راه، اتحاد راه و پارس واگذار کرد.

در سال ۱۳۷۵، در جریان انجام مطالعات مرحله دوم، مراسم کلنگ زنی عملیات احداث راه آهن اصفهان - شیراز در شرق شهر شیراز انجام شد، اما بعدها با توجه به نتایج مطالعات، مسیر محور تغییر کرد و در نتیجه حدود ۱۰۰ کیلومتر از طول محور کاسته شد، ضمن آنکه مسیر راه آهن از تعداد شهرهای بیشتری نیز عبور می کرد.

در سال ۱۳۸۰، عملیات اجرایی محور شیراز - مرودشت (از سمت شیراز) به صورت امانی آغاز شد اما کار در همان مراحل اولیه متوقف شد. در همان سال، به منظور تردد قطار با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت دستگاه اجرایی تصمیم به افزایش شعاع قوس (در تمام مسیر راه آهن) به ۱۵۰۰ متر گرفت. این مساله باعث انجام میخ کوبی مجدد مسیر در بعضی از نقاط شد.

در سال ۱۳۸۱، عملیات اجرایی قطعات ۱ و ۷ به ترتیب توسط شرکت های سیمین سپاهان و موسسه امید پارس شروع شد همچنین قراردادی نیز به منظور مطالعات و تهیه نقشه های مرحله های اول، دوم و ارائه خدمات نظارت و مهندسی، مرحله سوم ساختمان ها و محوطه سازی ایستگاه های تشکیلاتی به مهندسان مشاور پژوهش های ساختمانی ابلاغ شد. پس از آن، دو سال بعد اجرای عملیات ساختمانی و تأسیساتی ایستگاه شهرضا آغاز شد.

در سال ۱۳۸۴، علاوه بر انعقاد قرارداد متمم با شرکت سیمین سپاهان به منظور ادامه عملیات اجرایی قطعه یک، اجرای عملیات زیرسازی قطعات ۲، ۳، ۴، ۵ و ۶ به ترتیب توسط شرکت های سیمین سپاهان، SDM، استراتوس، تیراژ و خلخال دشت آغاز شد.

در همان سال، با ادغام دو شهر خرمی و دهبید و تبدیل آنها به شهر خرمبید، دستگاه اجرایی برای جلوگیری از عبور خط راه آهن از بین دو بخش یادشده، به ضرورت، مطالعه حدود ۵۰ کیلومتر از مسیر را در این محدوده دوباره در دستور کار

■ سهم استان فارس از ۲۲/۵ میلیون نفر جابه‌جایی توسط راه‌آهن در سال ۹۵ چیزی کمتر از یک درصد را شامل می‌شود و همچنین با افق پیش‌بینی شده ۴ میلیون نفر مسافر، همین حالا چیزی قریب به ۹۵ درصد عقب‌ماندگی از برنامه را شاهد هستیم

ریال، در طول مدت ۸ سال به اتمام برسد، اما اجرای آن با حدود دو سال تاخیر و آخرین اعتبار آن به مبلغ ۵۶۶۴ میلیارد ریال (بیش از ۲ برابر پیش‌بینی اولیه). بدون لحاظ اعتبار جهت اجرای سیستم سیگنالینگ و ایستگاه تعمیرات مصوب گردید. نخستین سفر ریلی از استان فارس هم اردیبهشت سال ۸۸ انجام شد؛ بعد از آن تا سال ۱۳۹۰ هیچ سفر ریلی از فارس به دیگر نقاط کشور انجام نشد و نهایتاً بهره‌برداری از ایستگاه شیراز و خطوط ریلی مواصلاتی در بیست و دو آبان سال ۹۰ آغاز گردید.

سهم ۵ درصدی استان فارس از خطوط ریلی کشور در حال حاضر شبکه راه‌آهن ایران بالغ بر ۱۰ هزار و ۵۰۰ کیلومتر خط دارد، در این میان اما سهم استان فارس از تقریباً ۱۰ هزار کیلومتر خطوط ریلی کشور، تنها ۵۰۰ کیلومتر است که قریب به پنج درصد کل محور ریلی کشور را شامل می‌شود. جز این ۵۰۰ کیلومتر خطوط اصلی، ۷۷ کیلومتر خط مانوری و ۵ کیلومتر خط تجاری و صنعتی ریلی نیز در این استان وجود دارد. همچنین براساس گزارش روابط عمومی راه‌آهن

تناژ بارگیری شده در سال ۱۳۹۵

جمع	ماه						مناطق
	بهمن و اسفند	آذر و دی	مهر و آبان	مرداد و شهریور	خرداد و تیر	فروردین و اردیبهشت	
۱,۹۴۱,۴۱۷	۵۰۲,۴۰۲	۳۰۳,۸۹۰	۳۰۳,۴۹۵	۲۲۵,۰۱۹	۲۲۶,۶۵۴	۳۷۹,۹۵۷	تهران
۱,۰۷۹,۷۵۰	۲۲۸,۶۵۰	۱۱۱,۶۴۰	۱۴۵,۰۲۵	۲۰۸,۷۲۵	۱۹۵,۷۱۰	۱۹۰,۰۰۰	اراک
۲۸۴,۴۹۳	۵۲,۸۵۵	۶۰,۶۶۱	۳۳,۱۰۶	۴۴,۵۹۵	۴۳,۵۹۷	۴۹,۶۷۹	لرستان
۲,۷۰۴,۷۱۵	۵۴۵,۱۵۰	۵۱۹,۸۱۷	۴۳۸,۷۰۸	۴۳۱,۹۸۱	۳۳۳,۰۵۴	۴۳۶,۰۰۵	جنوب
۳۸۵,۶۳۰	۶۵,۳۷۷	۵۳,۸۱۷	۴۹,۷۰۶	۳۵,۰۸۲۳	۷۵,۷۳۶	۸۰,۱۰۱	شمال شرق ۱
۲۰۰,۳۳۹	۳۳,۰۷۰	۳۱,۸۸۹	۳۵,۳۴۷	۳۶,۴۷۰	۳۴,۱۶۰	۲۹,۴۰۳	شمال شرق ۲
۱,۷۶۲,۱۳۵	۴۱۱,۴۵۵	۳۸۱,۲۶۴	۲۳۶,۳۰۳	۱۷۰,۶۴۱	۲۵۴,۱۰۴	۳۰۸,۳۶۸	خراسان
۳۵۵,۰۹۴	۶۹,۵۷۴	۱۰۹,۶۵۸	۴۳,۶۶۰	۲۷,۰۵۱	۱۵,۳۳۱	۸۹,۸۲۰	شمال غرب
۹۰۳,۸۱۰	۱۵۸,۴۷۴	۱۶۶,۲۷۹	۱۷۵,۵۲۱	۱۳۵,۹۸۸	۱۳۵,۵۹۹	۱۳۱,۹۴۹	آذربایجان
۲۲۴,۵۴۱	۵۴۸۴۴	۳۷,۳۴۷	۴۸,۵۰۵	۴۱,۹۴۱	۳۱,۲۳۳	۱۰,۶۷۱	شمال
۳,۰۰۲,۴۶۹	۴۷۱,۵۰۱	۳۶۵,۷۷۵	۴۴۹,۸۶۹	۶۰۳,۸۹۵	۵۵۸,۳۷۱	۵۵۳,۰۵۸	اصفهان
۱۴,۳۵۸,۲۵۳	۲,۳۲۹,۹۷۵	۲,۳۰۱,۵۹۴	۲,۵۱۹,۶۳۵	۲,۳۸۱,۶۴۸	۲,۳۵۵,۲۹۵	۲,۴۷۰,۱۰۶	یزد
۷,۱۵۶,۶۴۲	۱,۳۷۴,۳۲۳	۱,۳۰۵,۳۶۰	۹۲۶,۹۰۳	۱,۱۴۹,۹۱۸	۱,۲۰۷,۷۶۰	۱,۱۹۲,۳۷۸	هرمزگان
۵۶,۰۸۳	۹۸۱۳	۵۵۷۶	۸,۵۹۷	۷۸۴۹	۱۰,۶۱۰	۱۳,۶۳۸	جنوب شرق
۴,۴۸۸,۸۷۰	۷۲۵,۵۷۶	۸۰۹,۹۳۶	۹۴۶,۳۵۳	۷۱۱,۴۰۹	۶۴۳,۳۵۹	۶۵۲,۲۳۷	شرق
۳۷۴,۶۶۲	۶۸,۸۸۰	۵۸,۷۲۷	۵۰,۶۳۲	۴۳,۵۲۴	۵۸,۴۹۱	۹۴,۳۷۵	کرمان
۳۹۸,۷۵۴	۱۰۱,۴۸۹	۴۷,۶۸۷	۶۵,۹۵۴	۶۷,۷۶۷	۵۳,۴۶۰	۶۲,۳۹۷	زاکرس
۷۶۷۸	۱۱۱۲	۷۴۴	۲۲۹۵	۱۸۵۷	۱۵۲۰	۱۵۰	فارس
۳۷۸,۴۷۸	۹۵,۱۸۴	۵۲,۳۳۶	۱۶۰,۴۸۵	۲۱,۷۲۵	۱۶,۲۱۰	۳۲,۵۳۸	قم
۲,۴۸۵,۵۸۸	۴۵,۳۵۶	۴۲,۵۰۹	۳۸,۵۲۳	۳۹,۹۳۸	۴۱,۱۶۷	۴۱,۰۹۵	توشه و حمل خودرو
۴۰,۲۸۲,۴۰۱	۷,۳۴۵,۱۴۳	۶,۷۶۶,۵۷۶	۶,۶۷۸,۶۲۲	۶,۴۱۲,۷۶۴	۶,۲۹۱,۴۲۱	۶,۷۸۷,۹۲۵	جمع



در غیاب ایران، مسیر ترانزیتی و استراتژیک اروپا به چین افتتاح شد!

راه آهن ۸۲۶ کیلومتری «باکو-تفلیس-قارص» با حضور رییس جمهور ترکیه، همتای آذربایجانی او و نخست وزیر گرجستان در باکو افتتاح شد. با افتتاح این خط آهن، امکان اتصال مستقیم لندن به پکن از طریق این سیستم ریلی فراهم می‌شود.

حجم تجاری منطقه از طریق این راه آهن که سالانه ۱/۵ میلیون نفر و ۱۷ میلیون تن بار منتقل می‌کند، افزایش خواهد یافت. همچنین با راه اندازی قطارهای سریع‌السیر مدت زمان حمل کالا از چین به اروپا به ۱۵ روز کاهش می‌یابد.

ساخت این پروژه در سال ۲۰۰۸ از باکو؛ پایتخت جمهوری آذربایجان آغاز شد. این خط آهن از طریق شهرهای تفلیس و آخالکالاکی گرجستان به شهر قارص در ترکیه می‌رسد. این خط آهن که راه ابریشم را تداعی می‌کند به ترتیب ۷۶ کیلومتر آن در ترکیه، ۵۰۳ کیلومتر آن در آذربایجان و ۲۵۹ کیلومتر آن در گرجستان قرار دارد و بدین سان ایران از جاده ابریشم کنار گذاشته شد!

قرارداد اجرای طرح خط ریلی ۸۴۶ کیلومتری باکو - تفلیس - قارص در سال ۲۰۰۷ میلادی از سوی رییس‌جمهوری آذربایجان، ترکیه و گرجستان در شهر تفلیس به امضا رسید. این طرح به مدت ۱۰ سال اجرا و مجموع سرمایه‌گذاری مورد نیاز ۶۴۰ میلیون دلار اعلام شده است.

الهام علی‌اف رییس‌جمهوری آذربایجان طی سخنانی اجرای این طرح ریلی را نتیجه تلاش‌های سه کشور جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه دانست و آن را از کوتاه‌ترین مسیر ریلی از آسیا به اروپا عنوان کرد. او مشارکت فعال آذربایجان در دیگر طرح‌های حمل و نقل منطقه‌ای از جمله دالان بین‌المللی شمال-جنوب را مورد اشاره قرار داد و گفت: آذربایجان در قالب دالان شمال-جنوب همه کارهای مورد نیاز در خاک خود را انجام داده است و در حال حاضر کمک‌های مالی و فنی به دیگر کشورها ارائه می‌کند.

رجب طیب اردوغان رییس‌جمهوری ترکیه نیز اهمیت منطقه‌ای خط ریلی باکو-تفلیس-قارص را مورد اشاره قرارداد و گفت: برنامه‌ریزی شده است در مرحله نخست از این خط ریلی یک میلیون مسافر جابه‌جا و بیش از ۶ میلیون تن کالا حمل شود که در مرحله بعدی جابه‌جایی مسافران به ۳ میلیون و حجم حمل و نقل کالا به ۱۷ میلیون تن رسانده می‌شود.

وی افزود: با اجرای این طرح، حمل و نقل کالا از چین به اروپا ظرف ۱۲ الی ۱۵ روز امکان‌پذیر خواهد بود و با اختصاص ۱۰ درصد مجموع کالاهای صادراتی چین به اروپا به این خط ریلی، سالانه حمل و نقل ۲۴ میلیون تن کالا از آسیا به اروپا از طریق باکو-تفلیس-قارص ممکن خواهد بود.

استان فارس، خط ریلی راه آهن استان شامل ۲۳ ایستگاه است که بر پایه این گزارش، ایستگاه شیراز، سعادت شهر، صفاشهر، اقلید و آباده از جمله ۵ ایستگاه ممتاز کشوری هستند.

سهام یک درصدی استان فارس از سفرهای ریلی کشور

در حال حاضر قطار شیراز روزانه ۲ حرکت به تهران و هر ۴۸ ساعت یکبار (یک روز در میان) یک سفر به مشهد دارد. ظرفیت قطار مسافربری شیراز-تهران به این صورت است که هر رام قطار دارای ۱۰ سالن با ظرفیت ۴۰ نفر، که در مجموع ۴۰۰ نفر ظرفیت هر رام است. علاوه بر این یک رام هم ۵ سالن دارد که با ظرفیت ۴۰ نفری مجموعاً ۲۰۰ نفر می‌شود. قطار شیراز به مشهد نیز شامل ۱۰ سالن با ظرفیت مجموع ۴۰۰ نفر است. ماهنامه آماری دوازده ماهه سال ۹۵ نشان می‌دهد که حدود ۲۱۱ هزار نفر مسافر در این استان جابه‌جا شده است.

به عبارت دیگر، سهم این استان از ۲۲/۵ میلیون نفر جابه‌جایی توسط راه آهن در سال ۹۵ چیزی کمتر از یک درصد را شامل می‌شود. همچنین با افق پیش‌بینی شده ۴ میلیون نفر مسافر، چیزی قریب به ۹۵ درصد عقب‌ماندگی را در حال حاضر شاهد هستیم.

سهم ۰/۰۲ درصدی استان فارس از حمل و نقل ریلی کشور

براساس آمار عملکرد دوازده ماهه سال ۹۵، از مجموع ۴۰ میلیون تن میزان جابه‌جایی بار در سطح کشور در سال گذشته، سهم استان فارس حدود ۸ هزار تن بارگیری بوده است؛ به عبارتی چیزی حدود ۰/۰۲ درصد مجموع حمل و نقل ریلی کشور در سال ۹۵ سهم این استان از کل حمل ریلی بوده است و همچنین با توجه به افق پیش‌بینی شده ۵ میلیون تن جابه‌جایی بار می‌توان نتیجه گرفت که حمل بار نیز با عقب‌افتادگی بسیار زیادی مواجه است.

با توجه به تاریخچه مطالعات و همچنین عملکرد راه آهن از سال ۹۱ تاکنون، مشخص می‌شود که مطالعات صورت گرفته جهت انجام این پروژه در کلیه ابعاد زمانی، اجرایی، پولی و اهداف با انحراف فوق‌العاده زیاد بدون هیچگونه الویت و امکان‌سنجی صورت پذیرفته است. بنابراین امید است راه آهن قبل از شروع به احداث پروژه‌های دیگر در راستای جلوگیری از اتلاف سرمایه‌های ملی نسبت به الویت و امکان‌سنجی کلیه طرح‌ها به صورت واقعی اقدام نماید.



بازخوانی رکود بزرگ
و برنامه نیودیل دهه ۱۹۳۰

ترامپ، روزولت نیست

علی محسنی

بحران بزرگ قرن بیستم

دهه ۱۹۲۰ دهه رونق کم‌نظیر اقتصاد آمریکا بود: دهه‌ای که فرجامی ناخوشایند پیدا کرد. در این دهه که با اتمام جنگ جهانی اول مقارن شده بود، مهاجرت گسترده‌ای از روستاها به سوی شهرهای بزرگ اتفاق افتاد تا زندگی بهتری نصیب مهاجران شود. بی‌توجهی به صنعت کشاورزی نیز در این مهاجرت بی‌تاثیر نبود. در این دهه، رونقی شگفت‌انگیز در ساخت‌وساز و تولید رخ داد و تمامی صنایع با پیشرفت روبه‌رو شدند. نیمه دوم این دهه با گسترش رونق همراه بود و در سال پایانی دهه، آمارها از رشد شگفت‌انگیز سودآوری شرکت‌ها حکایت می‌کردند. تنها سود خالص شرکت‌ها در نیمه اول سال ۱۹۲۹ معادل ۳۶ درصد بیش از سال پیش از آن شد.

این رونق بر سرمایه‌گذاران بازار سهام می‌افزود و در این سال، صدها هزار آمریکایی با ملاحظه آمارهای پیشرفت، به خرید سهام روی آوردند. آنها در این راه حتی از استقراض نیز ابایی نداشتند. اعداد و ارقام نشان از آن داشت که کارگزاران ۸/۵ میلیارد دلار به خریداران کوچک سهام وام داده‌اند که این عدد معادل دو سوم ارزش سهام خریداری شده بود.

در میانه سال ۱۹۲۹ ورق برگشت و آمارها از کاهش خرید خانه، خودرو و افت تولید فولاد حکایت کرد. بازار سهام اما در سوم سپتامبر به اوجی تاریخی رسید و ارزش شاخص دائوجونز به ۳۸۱،۱۷ واحد دست یافت. بازار با افت ارزش ۱۰ درصدی شاخص تا پایان سپتامبر مواجه شد، اما در ماه اکتبر، تیر خلاص به بازار سهام برخورد کرد. در روز پنج‌شنبه ۲۴ اکتبر، بازار سهام شاهد ۱۱ درصد افت بود تا این روز «پنج‌شنبه سیاه» لقب گیرد. در آغاز هفته بعد، اما سقوط سنگین و تاریخی بازار رقم خورد. در روزهای دوشنبه و سه‌شنبه در مجموع ۲۵ درصد از ارزش شاخص دائوجونز از دست رفت و تمامی اقدام‌ها برای جلوگیری از سقوط بی‌فایده بود.

سقوط این دو روز ۳۰ میلیارد دلار از ارزش دارایی سهامداران را از بین برد. ۲۹ اکتبر ۱۹۲۹ «سه‌شنبه سیاه» لقب گرفت و روزی تاریخی در اقتصاد جهان

اوضاع در ماه‌های نخست ریاست جمهوری بر وفق مراد دونالد ترامپ پیش نرفته است. او وعده‌های بسیار بزرگی داد تا رای‌دهندگان را مجاب کند خط بطلانی بر نخبگان سیاسی سستی دو حزب بکشند و او را راهی کاخ سفید کنند، اما تحقق وعده‌های بزرگ، پیچیده‌تر از پیروزی در نظام سیاسی ایالات متحده است.

رای‌دهندگان به وعده سرمایه‌گذاری هزار میلیارد دلاری او در زیرساخت‌های کشور به شدت دل بسته بودند، اما در حالی که پایان سال نخست ریاست جمهوری نزدیک است، هنوز پیشرفت خارق‌العاده‌ای در این وعده مشاهده نشده است. برنامه سرمایه‌گذاری او اما برای بسیاری، تداعی روزهای دوران «رکود بزرگ» و برنامه فرانکلین روزولت برای ایجاد اشتغال و توسعه گسترده زیرساخت‌ها در آمریکا بود. برنامه‌ای که از اکتبر ۱۹۲۹ نشأت گرفت و در دهه طولانی رکود به اجرا درآمد و نه تنها محبوبیت قابل توجهی برای رییس‌جمهور دموکرات به دنبال آورد که روزولت را به رییس‌جمهوری تاثیرگذار و آغازگر دوره‌ای تاریخی در سیر اقتصادی و اجتماعی آمریکا بدل کرد. این روزها هشتاد و هشتمین سالگرد رکود بزرگ ۱۹۲۹ است و جهان اقتصاد هنوز به تحلیل عوامل پیدایش و پیامدهای آن رکود مشغول است. «نیودیل» یا همان برنامه اقتصادی - اجتماعی روزولت، بی‌شبهت به برخی وعده‌های دونالد ترامپ نیست اما با مروری بر حوادث آن سال‌ها مشخص می‌شود نه نیودیل نسخه‌ای چنددان کارآمد برای علاج دردهای امروز آمریکا است و نه ترامپ شانس چندانی دارد تا در قد و قامت رییس‌جمهوری چون روزولت ظهور کند!

■ ترامپ از جهانی به روزولت شبیه است. او دستاورد ایجاد اشتغال روزولت را در پیشانی شعارهای خود قرار داده و بر موج رای دهندگانی سوار شده که به طور سنتی دلبسته سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی دموکرات‌ها هستند، اما مشکل این است که ارزش‌های اقتصادی و اجتماعی جمهوری خواهان در تضاد با منافع این طبقه است

■ ترامپ گرچه می‌کوشد با عملیاتی کردن سرمایه‌گذاری هزار میلیارد دلاری در زیرساخت‌ها، بازگرداندن تولیدکنندگان آمریکایی به داخل کشور و محدود کردن مهاجران، کماکان هواداری کارگران را برای خود حفظ کند، اما به ناچار باید وفادار ارزش‌های جمهوری خواهان نیز باشد که به حمایت‌های اجتماعی باور ندارند



مهم در مقابله با بحران را رقم زد.

«نیودیل»: دخالت موفق دولت در اقتصاد

هربرت هوور جمهوری خواه، رئیس جمهوری بدشانس بود. تنها چند ماه پس از فتح کاخ سفید با بحران بزرگ درگیر شد و اقدامات او در کنترل اوضاع بی‌اثر ماند. به این ترتیب، رای‌دهندگان در ۱۹۳۲ در انتخاب رئیس جمهوری دموکرات تردید نکردند و زمام امور را به دست فرانکلین روزولت سپردند. روزولت چاره مقابله با بحران را در تغییر اساسی سیاست‌های گذشته دید. او به مقابله با ارزش‌هایی چون سختکوشی و پس‌انداز برخاست و «افزایش مصرف» را راه نجات اقتصاد بحران‌زده دانست.

در نظر او، نجات کارگران شهرهای بزرگ ارجح بود. برنامه‌ای با نام «نیودیل» توسط او و کابینه‌اش طراحی و اجرا شد که خط‌مشی انتقال ثروت از سرمایه‌گذاران به مصرف‌کنندگان را دنبال می‌کرد. روزولت با اختصاص اعتبار به کهنه سربازان، امکان خرید خانه را برایشان فراهم و تحصیل را به کمک تامین مالی، برای آنها ساده کرد. این کمک‌ها موجب شد طبقه متوسط آمریکا در این دهه متولد شود و فرزندان طبقه کارگر مهاجر، به کارمندان آینده شرکت‌ها بدل شوند.

روزولت با اراده پر قدرت دولت، وارد امور مختلف شد و با نهادسازی، تامین اجتماعی گسترده و ایجاد اشتغال را دنبال کرد. در طول دهه ۱۹۳۰ هزینه‌های دولت ایالات متحده در اموری مانند سیاست‌های حمایتی، اشتغال و تامین اجتماعی ۱۰ تا ۲۰ برابر شد. رئیس‌جمهور جدید در ابتدای دوران مسئولیت خود، سازمان «حمایت‌های اضطراری ملی» (FERA) را بنا نهاد تا به اجرای برنامه‌های حمایتی بپردازد و نقش سنتی دولت‌های ایالتی و محلی را بر عهده گیرد. این سازمان به مقابله با فقر گسترده دهه رکود بزرگ برخاست و از طریق دولت‌های محلی اقدام به توزیع یارانه نقدی کرد.

افزایش نرخ بیکاری به بیش از ۲۰ درصد در اوایل دهه ۱۹۳۰ نیز سازمانی

نام گرفت. در این روز ۱۶ میلیون سهم مورد معامله قرار گرفت که رقمی بی‌سابقه طی چهل سال گذشته بود. بسیاری از سهام نیز در این روز در هیچ قیمتی خریداری پیدا نکردند.

بازار سهام به چنان رکود عمیقی فرو رفت که رکورد تاریخی ۳ سپتامبر ۱۹۲۹، بیست و چهار سال بعد شکسته شد (در ۲۳ نوامبر ۱۹۵۴ بود که رقم تاریخی ۳۸۱ واحدی دائوجونز بار دیگر پشت سر گذاشته شد!). در فاصله ابتدای سپتامبر تا میانه نوامبر ۱۹۲۹ ارزش شاخص دائوجونز به حدود نصف کاهش یافت. آمریکا چند هفته پس از این سقوط بزرگ وارد دهه‌ای شد که عمیق‌ترین، طولانی‌ترین و گسترده‌ترین بحران اقتصادی قرن بیستم را تجربه کرد. بحرانی که دامنه آن نه تنها عرصه‌های سیاسی و اجتماعی ایالات متحده که تمامی جهان را در سال‌های آینده تحت تاثیر قرار داد. برخی حتی آغاز جنگ جهانی دوم که یک دهه پس از بحران بزرگ بود، را به تبعات این بحران نسبت می‌دهند.

در بررسی دلایل وقوع بحران اکتبر ۱۹۲۹، بسیاری انگشت اتهام را به سوی فدرال رزرو (بانک مرکزی آمریکا) می‌گیرند. این نهاد چندی پیش از این تاریخ با انگیزه مبارزه با تورم و مقابله با سفته‌بازی در بازار سهام اقدام به اتخاذ سیاست‌های انقباضی کرد. افزایش نرخ بهره بر سطح تولید صنعتی اثر گذاشت و آن را با کاهش روبه‌رو کرد. زمانی که بحران به وقوع پیوست، سیاست‌های فدرال رزرو سطح نقدینگی را نیز کاهش داد و به تعمیق بحران کمک کرد. بحران از ناحیه بانک‌ها نیز شدت گرفت.

در ۱۹۳۰، سپرده‌گذاران به بانک‌ها بی‌اعتماد شدند و تقاضای بازپس‌گیری سپرده‌هایشان را مطرح کردند. این رویداد موجب شکل‌گیری بحران نظام بانکی در سال‌های آینده شد و چندین بانک را به مرز تعطیلی و ورشکستگی کشاند. بحران بانکی خود به عمیق‌تر شدن رکود اقتصادی انجامید، چرا که پرداخت وام رو به کاهش گذاشت.

در این شرایط، آمریکا به انتخابات ریاست جمهوری ۱۹۳۲ رسید که تحولی

به حاشیه راند. در نهایت، برنامه‌های روزولت به موفقیتی منجر شد که سبب پیروزی چشمگیر او در انتخابات ۱۹۳۶ شد. او در این سال با ۶۰ درصد آرای مردمی و کسب رقم خیره‌کننده ۵۲۳ رای کالج الکترال، حضور خود را در کاخ سفید برای چهار سال دیگر تمدید کرد.

ظهور مکتب اقتصادی جدید

دهه رکود بزرگ، قهرمان بزرگ دیگری را نیز در عرصه اندیشه در دل خود پرورش داد. «جان مینارد کینز» اقتصاددانی بریتانیایی بود، اما به سنت اسلاف هموطن خود وفادار نماند. کینز منتقد نگاه اقتصاددانان کلاسیک بود. او حدود یک و نیم قرن پس از آدم اسمیت، نظریه‌های اقتصادی کلاسیک او را به چالش کشید و موفق شد در برابر اندیشه مسلط اقتصادی آن روزها قدعلم کند.

کینز به «دست نامرئی» بازار باور نداشت. او منتقد رویکرد سپردن اقتصاد به نیروهای بازار بود. او نمی‌پذیرفت که جامعه در حالت تعادل به اشتغال کامل می‌رسد. بنابراین دخالت دولت در ایجاد اشتغال را به منظور مبارزه با بیکاری تجویز می‌کرد. رکود بزرگ فرصتی بی‌نظیر برای او بود تا تفکرات خود را به روزولت بقبولاند و نسخه‌ای برای وضعیت بغرنج اقتصادی آمریکا بیچد. روزولت و کابینه‌اش نیز مسیر مورد نظر او را طی کردند.

کینز، روزولت را مجاب کرده بود که برای ایجاد تقاضای کافی نیاز است تا دولت بیش از درآمدش، هزینه کند تا اشتغال تازه ایجاد شود. به این ترتیب او دائمی شدن ضدازثی به نام کسری بودجه را بنیان نهاد. کینز هزینه‌کرد بیش از درآمد را لازم می‌دانست چون بر این باور بود در زمان رکود، مصرف‌کنندگان از سطح تقاضای خود خواهند کاست و این کاهش مصرف، افزایش بیکاری و کاهش تولید ملی را به دنبال خواهد آورد. به این ترتیب دخالت دولت لازم خواهد بود.

تلاش روزولت برای پرداخت کمک‌های مالی دولتی به منظور ایجاد رونق اقتصادی و سرمایه‌گذاری در زیربنایی که بخش خصوصی تمایل به ورود به آنها ندارد، در حقیقت اندیشه‌های کینز را به عرصه عمل آورد. موفقیت روزولت در مبارزه با رکود، موفقیت فکری کینز بود تا او در قامت یک نظریه‌پرداز در اقتصاد کلان ظاهر شود. اقتصاددانان مکتب اقتصادی کینز که خود را «کینزی» می‌نامیدند و در برابر اقتصاددانان «کلاسیک» صفا‌آرایی داشتند، از سیاست‌گذاری فعال دولت در بخش عمومی دفاع می‌کردند و تا دهه‌ها بعد از رکود بزرگ، جریان مسلط اندیشه اقتصاد جهان را به خود اختصاص دادند.

به این ترتیب دخالت دولت‌ها در اقتصاد، طرفدارانی پروپاقرص در سراسر جهان پیدا کرد و تا دهه ۱۹۷۰، کلاسیک‌ها را زیر سایه کینزی‌ها قرار داد. در این دهه اما تحولات اقتصادی به سوی پیش رفت که نظریه کینز در برابر رخدادهای منفی حرفی برای گفتن نداشت. پدیده «رکود تورمی» که نرخ بیکاری و تورم بالا را توأمان به دنبال آورده بود، در این دهه رخ داد و ناکارآمدی نظریه کینز را اثبات کرد. تفکر کینزی، راه‌حل بیکاری را افزایش مخارج دولتی و راه‌حل تورم را استفاده از ابزارهای مالیاتی می‌دانست و رکود تورمی بیماری بود که نسخه طبیب بریتانیایی برای درمان آن افاقه نمی‌کرد. به این ترتیب عصری که با ظهور روزولت و موفقیتش شروع شد، نیم قرن بعد در زمان ریگان در دهه ۸۰ به پایان رسید و محبوبیت خارق‌العاده کینز



با نام «اشتغال عمومی» (CWA) را بنیان نهاد تا برنامه‌های اشتغال را دنبال کند. تنها چند ماه پس از این تاریخ، میلیون‌ها نفر در پروژه‌های زیرساختی و عام‌المنفعه این سازمان مشغول به کار شدند. برنامه اشتغال اما به گونه‌ای تنظیم شده بود که رقیبی برای اشتغال بخش خصوصی نباشد. این هدف با تعیین دستمزد به میزان کمتر از دستمزد رایج بازار محقق شد تا کارگران به جستجو کار در بخش خصوصی رغبت پیدا کنند. مجموع اقدام‌های حمایتی و ایجاد اشتغال، سهم هزینه‌های دولتی در مبارزه با فقر و بیکاری را به ۷۹ درصد در سال ۱۹۳۵ رساند در حالی که تنها سه سال قبل از آن، این رقم برابر با ۲ درصد بود. در سال ۱۹۳۵ قانون تامین اجتماعی نیز به تصویب رسید تا چتر حمایتی مناسبی برای افراد نیازمند باشد. مطابق پژوهش‌هایی که بعدها انجام شد، برنامه نیودیل موفق شده بود آثار اجتماعی قابل توجهی از خود بر جای بگذارد. در این دوره یک دهه‌ای، دستاوردهایی چون کاهش مرگ‌ومیر کودکان، خودکشی و جرائم اجتماعی محقق و سلامتی و بهداشت با افزایش چشمگیر روبه‌رو شد.

همچنین بعدها از دستاوردهای عظیم زیربنایی نیودیل رونمایی شد. روزولت در ادامه نهادسازی‌های خود، سازمان «پیشرفت امور» (WPA) را تاسیس کرد که این سازمان با تامین مالی پروژه‌های گوناگونی چون بیمارستان‌ها، مدارس و جاده‌ها موفق به ایجاد شغل برای ۸/۵ میلیون نفر شد. ساخت ۶۵۰ هزار مایل بزرگراه و ۱۲۵ هزار سازه عمومی مانند پل‌ها، سدها، سامانه‌های آبرسانی، پارک‌ها، شهربازی‌ها و ... از پیامدهای برنامه‌های این سازمان بود.

روزولت در ادامه اقدام‌های خود، دخالت در نظام پولی و مالی را نیز در دستور کار قرار داد و انحصار بخش خصوصی در فعالیت‌های بانکی و بازار سهام را درهم شکست. او همچنین مالیات‌های سنگینی را متوجه ثروتمندان کرد. اقدامات او در قالب برنامه نیودیل، تحولات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی عظیمی را در آمریکا ایجاد و دوره‌ای را آغاز کرد که دهه‌ها بر فضای این کشور حکمرانی داشت. حتی جمهوری خواهان نیز علی‌رغم دیدگاه‌های بسیار نقادانه خود نسبت به این سیاست‌ها، نتوانستند در مسیر این کشور تغییر چندانی ایجاد کنند و بعدها سیاست‌هایی چون تامین اجتماعی را ادامه دادند. نیودیل قدرت قوه مجریه را در ساختار پر قدرت‌ترین کشور جهان بسط داد و سایر قوا را

بسیار به خواسته آنان تن داده است. باور به ارزش‌های اقتصاد بازار و گرایش به سرمایه‌داران نیز باوری حزبی است که ترامپ، هم می‌بایست به آن گرایش داشته باشد و هم با توجه به ثروت فراوانش، جزئی از آن محسوب می‌شود. به این ترتیب، باور ناظران بر این است که هواداران از ترامپ فاصله خواهند گرفت و نظرسنجی‌های اخیر نیز این گمانه را تقویت می‌کند.

سیاست‌های روزولت را در یک کلام می‌توان «برنامه اشتغال با مخارج دولتی»، «افزایش مصرف از طریق پرداخت اعتبار»، «مقابله با سیطره بخش خصوصی بر نظام پولی و مالی»، «افزایش مالیات‌ها» و «حمایت‌های اجتماعی از گروه آسیب‌پذیر» دانست و ترامپ تنها تا حدی به برنامه نخست می‌اندیشد و آن را وعده داده است. دو مورد آخر اما در تضاد با برنامه‌های او است چون همانند جمهوری خواهان به دنبال کاهش مالیات‌های بخش خصوصی است تا به این ترتیب سرمایه‌گذاری رشد کند و اشتغال گسترش یابد. تحلیلگران اما کمبود نیروی کار را موجب شکست برنامه ترامپ در آینده می‌دانند چون در این رویه، دستمزدها افزایش می‌یابد و هم تورم را رشد می‌دهد و هم ایده بازگشت تولید به داخل مرزها را زیر سوال می‌برد.

باید دقت داشت که برخلاف زمان روزولت که وارث رکودی بزرگ بود، آمار اقتصادی پایان دوران اواما نشان از نرخ بیکاری پایین و رشد اقتصادی بالا دارد. رونقی بیش از آن چه در واقعیت دیده می‌شود، کاری بسیار دشوار است و بسیاری از فعالان اقتصادی وعده‌های «ایجاد نرخ رشد اقتصادی ۴ درصدی» و «ایجاد بیست و پنج میلیون شغل» ترامپ را ناممکن تلقی می‌کنند. به این ترتیب تحلیلگران معتقدند ترامپ نه می‌تواند تداعی‌گر روزولت دموکرات باشد و نه حتی موفقیت‌ریگان جمهوری خواه را کسب کند. ریگان با زیرپا نهادن اصول نیودیل از مالیات‌ها کاست تا طبقات کارآفرین بتوانند سرمایه‌گذاری کنند و به این ترتیب آمریکا رکود تورمی دهه ۷۰ را در دهه بعد پشت سر نهاد.

پس کسی ترامپ را جدی نمی‌گیرد و پیشاپیش شکست برنامه‌هایش را حتمی می‌داند. مطالبات طبقه متوسط اما پابرجا است و شاید در آینده رییس‌جمهوری دیگر موفق شود آنها را نمایندگی کند و نیم قرن پس از ریگان، آغازگر دوره‌ای تازه در تاریخ آمریکا باشد.

نیز بار دیگر زیر سایه اسلاف او فرو رفت. بار دیگر اندیشه‌های اقتصاد بازار رونق گرفت و با نسخه‌اش، دوره دیگری را آغاز کرد که بسیاری بر این باورند با پیش‌آمد رخدادهای تازه و موج نارضایتی در طبقه متوسط کشورهای غربی، این دوره نیز به پایان خود نزدیک می‌شود.

ترامپ، روزولت نیست!

دونالد ترامپ از سیاست چندان سر در نمی‌آورد، اما نشان داده به خوبی نیازهای رای‌دهندگان را می‌شناسد. او در فضای دوحزبی آمریکا، گرچه نام جمهوری خواه بر خود نهاد، اما در مبارزه‌ای آشکار با نخبگان دو حزب به کاخ سفید راه یافت. با این حال، آیا او می‌تواند تحولات پایانی یک دوره چند دهه‌ای را مدیریت کند و از موج فزاینده نارضایتی‌ها، راهی جدید بسازد و نام خود را به عنوان رییس‌جمهور تاثیرگذار در تاریخ کشورش ثبت کند؟ اکثر قریب به اتفاق ناظران چنین باوری ندارند!

ترامپ از جهاتی به روزولت شبیه است. او دستاورد ایجاد اشتغال روزولت را در پیشانی شعارهای خود قرار داده و بر موج رای‌دهندگانی سوار شده که به طور سنتی، دلبسته سیاست‌های اقتصادی و اجتماعی دموکرات‌ها بودند. کارگران به علت حمایت‌های اجتماعی و اشتغال‌زایی پر حجم دولتی، هوادار روزولت بودند، اما دهه‌ها بعد، از باراک اوباما دموکرات ناامید شدند و به سمت رقیب شتافتند. برنامه بهداشت و درمان دوران اوباما (موسم به اوباماگر) نتوانست تاثیر خوب خود را به طبقه کارگر نشان دهد و آنها بنا بر ارزش‌هایی چون میهن‌پرستی، قانون حمل اسلحه، مخالفت با سقط جنین و مذهب، به جمهوری خواهانی گرایش پیدا کردند که طرفدار این ارزش‌ها هستند و این بار دونالد ترامپ را به عنوان نماینده خود انتخاب کرده بودند. اما مشکل اینجاست که ارزش‌های اقتصادی و اجتماعی جمهوری خواهان در تضاد با منافع این طبقه است.

ترامپ گرچه می‌کوشد با عملیاتی کردن سرمایه‌گذاری هزار میلیارد دلاری در زیرساخت‌ها، بازگرداندن تولیدکنندگان آمریکایی به داخل خاک کشور و محدود کردن مهاجران، کماکان هواداری کارگران را برای خود حفظ کند، اما به ناچار می‌باید وفادار ارزش‌های جمهوری خواهان نیز باشد. آنها به حمایت‌های اجتماعی باور ندارند و خواهان لغو اوباماگر هستند. ترامپ نیز تا اندازه‌ای



USS
UNITED SEA
SHIPPING L.L.C

البحر المتحد للشحن
United Sea Shipping (L.L.C.)

- ◀ حمل کالای کانتینری، فله و هوایی، از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور، آمریکا، به امارات متحده عربی و ایران
- ◀ انجام کلیه امور گمرکی و حمل کانتینری فله و هوایی برای کالاهای وارداتی به کشور امارات برای صادرات مجدد به کلیه بنادر ایران
- ◀ حمل کالا از کلیه بنادر اروپایی به ایران
- ◀ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری در امارت و حمل مجدد به اروپا و آمریکا
- ◀ ارائه خدمات گمرکی محصولات دریایی و هوایی در کشور امارات

تلفن: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۴
نمابر: +۹۷۱۴۲۳۶۹۹۹۷

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



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



بررسی ناگفته‌هایی از قرارداد جوینت‌ونچر رنو و شرکای ایرانی

بازی پیچیده

بابک وفایی

داستان رنو و ایران، داستان عجیب و پیچیده‌ای است، داستانی که شروع آن به بیش از یک دهه پیش بازمی‌گردد؛ قرارداد رنو و شرکای ایرانی‌اش در قالب تأسیس شرکت مشترک رنو پارس در ابتدا با عنوان «بهترین قرارداد تاریخ صنعت خودرو ایران» مواجه شد، اما بعدها برحسب خیانت به صنعت کشور به آنهایی زده شد که در قرارداد نقش کلیدی داشتند. این تنها بخش عجیب داستان نبود؛ چراکه در دسرهای رنو تازه آغاز شده بود؛ تا جایی که با سنگ‌اندازی‌های متعدد در مسیر این قرارداد، نخستین خودروها چند سال بعد از برنامه اولیه، از خط خارج شدند و این شرکت هیچ‌گاه به سقف تولید پیش‌بینی شده نرسید.

«رنو پارس» هم حکایت عجیبی دارد؛ رنو به‌طور هم‌زمان، با دو شرکت رقیب در ایران شریک است و این دو نیز به‌طور جداگانه با دو شرکت دیگر شراکت دارند که برحسب اتفاق، هموطن و رقیب رنو هستند. داستان وقتی عجیب‌تر می‌شود که در اوج تحریم‌ها و در شرایطی که قدیمی‌ترین شرکای ایران هرگونه همکاری با دوستان سابق خود در کشور را قویاً تکذیب می‌کردند، رنو با اطمینان تمام اعلام کرد در ایران می‌ماند و برنامه‌های بلندمدت خود را منتشر کرد.

اما پازل عجایب رنو در ایران، وقتی تکمیل

در اواسط تابستان، سرانجام پس از کش‌وقوس‌ها و حرف‌وحديث‌های بسیار، مدیرانی از رنو، ایدرو و یک شرکت خصوصی در کنار یکدیگر نشستند و قرارداد تأسیس جوینت‌ونچر رنو با شرکای ایرانی را امضا کردند.

فرآیند مذاکرات منتهی به این قرارداد شاید یکی از پیچیده‌ترین و عجیب‌ترین مذاکرات تاریخ صنعت خودروسازی کشور باشد و البته شاید یکی از سیاسی‌ترین آنها؛ تا جایی که در ابتدا قرار بود این مراسم پیش از پایان عمر دولت یازدهم برگزار شود، اما در نهایت به شکل عجیبی، در حالی که همه چیز برای امضا قرارداد آماده بود، مراسم در نهایت با فاصله‌ای عجیب، دو روز پیش از تحلیف رییس‌جمهور دولت دوازدهم برگزار شد. همه این‌ها و بسیار پیش از آن، مواردی است که قرارداد جوینت‌ونچر رنو در ایران را پیچیده می‌کند. در این نوشتار قصد داریم به بخشی از موارد پنهان این قرارداد بپردازیم.

■ «رنو پاریس» حکایت عجیبی دارد؛ رنو به طور هم‌زمان، با دو شرکت رقیب در ایران شریک است و این دو نیز به طور جداگانه با دو شرکت دیگر شراکت دارند که برحسب اتفاق، هموطن و رقیب رنو هستند

■ در حالی که سایپا از مدت‌ها قبل برای تاسیس جوینت‌ونچر با رنو در حال مذاکره بود و اخبار این مذاکرات هرروز به رسانه‌ها می‌رسید در روز امضای قرارداد، این ایدرویی‌ها بودند که پای میز نشستند و قرارداد جوینت‌ونچر را با رنو امضا کردند

و بی‌درستری را می‌دیدند و در مقابل شاید کار با رنو، پروژه‌ای برای آینده دورتر بود و به همین دلیل برخی از مدیران ارشد سایپا، ایده همکاری گسترده با چنانگان را برتر از ایده کار با رنو می‌دیدند و در عمل، مذاکرات با رنو به روندی فرسایشی از امتیازگیری تبدیل شده بود.

در سوی دیگر، رنو نیز بی‌تمایل به تغییر شریک خود نبود. سایپا از نظر مالی در وضعیت مناسبی نبود و می‌شد حدس زد حتی در صورت موفقیت مذاکرات اولیه، برای تامین مالی پروژه در آینده دچار مشکل شود، اما رنو در آغاز گفتگوها چاره‌ای جز مذاکره با سایپا نداشت. ایران‌خودرو شراکت گسترده‌ای با پژو داشت و طبیعی بود که در مذاکرات با رنو دست بالا را داشته باشد و رنویی‌ها اصلاً چنین چیزی نمی‌خواستند؛ ضمن آنکه عمق روابط ایران‌خودرو و پژو از یک سو و روابط نه‌چندان دوستانه رنو و ایران‌خودرو از سوی دیگر می‌توانست برای مذاکرات دردمساز باشد. در عین حال، خودروسازان بخش خصوصی در ایران هم از توان لازم برای همکاری با رنو برخوردار نبودند؛ ضمن آنکه بحث رابطه با قطعه‌سازان و لزوم موافقت وزارت صنعت با چنین قراردادی هم مطرح بود.

رنو اما نیم‌نگاهی هم به گزینه‌ای دور از ذهن داشت؛ یعنی ایدرو. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران سازمانی دولتی است که به‌عنوان سهامدار کارخانجات ایران‌خودرو و سایپا در صنعت خودروسازی حضور دارد و به‌نوعی رابط میان وزارت صنعت و خودروسازان محسوب می‌شود. ایدرو به سبب ساختار دولتی خود و نقش توسعه‌ای که برای آن تعریف شده است معمولاً در چنین قراردادهایی به‌طور مستقیم حاضر نمی‌شود و بیشتر نقش حمایتی و گاه نظارتی دارد اما همین دولتی بودن آن می‌توانست برگ برنده‌ای برای رنو باشد.

رنویی‌ها خاطرات تلخی از تغییرات مدیران در ایران‌خودرو و به‌ویژه سایپا داشتند و احتمالاً ترجیح می‌دادند به‌جای گفتگو با مدیرانی که از سوی ایدرو تعیین شده‌اند، مستقیماً با ایدرو وارد مذاکره شوند تا به این ترتیب حمایت‌های دولتی را هم به دست آورند و این‌گونه بود که به موازات مذاکرات با سایپا، پروژه مذاکرات اولیه (و محرمانه) با ایدرو آغاز می‌شود؛ چراکه معظمی (رییس ایدرو) خبر از هشت ماه مذاکره فشرده با رنو پیش از عقد

شد که حدود دو ماه قبل، این شرکت قرارداد سه‌جانبه‌ای را با ایدرو و هولدینگ پرتو نگین ناصح برای تاسیس یک جوینت‌ونچر مشترک امضا کرد، قراردادی که بازمهم همچون قرارداد اولیه رنو در ایران سرشار از عجایب بود؛ از ورود ناگهانی ایدرو به بازی رنو و خروج سایپا از قرارداد تا ورود بخش خصوصی به قراردادی که ایدرو آن را نهایی کرده و ...

پای ایدرو چگونه به قرارداد باز شد؟

همه‌چیز به یک سال قبل و نمایشگاه خودرو پاریس بازمی‌گردد، جایی که ناگهان به‌جای سایپایی‌ها که از مدت‌ها قبل برای تاسیس جوینت‌ونچر در حال مذاکره بودند و اخبار این مذاکرات هرروز به رسانه‌ها می‌رسید، در روز امضا قرارداد، این ایدرویی‌ها بودند که پای میز نشستند و قرارداد تاسیس جوینت‌ونچر را با رنو امضا کردند. بر اساس شنیده‌ها، سایپایی‌ها حتی تا درب نمایشگاه خودرو پاریس هم آمدند اما ظاهراً از طریق مطلع شدند که رنو تصمیم نهایی خود را گرفته است و قرارداد با ایدرو در همان روز امضا می‌شود و به همین دلیل از مسیر آمده، برگشتند.

اینکه چرا ناگهان رنو به‌جای سایپا در آغوش ایدرو چرخید حکایت مفصلی دارد، اما بر اساس آنچه از روند مذاکرات سایپا و رنو شنیده می‌شود، سایپایی‌ها بیش از حد به دنبال امتیازگیری بودند و این مسئله باعث آزدگی رنویی‌ها شده بود.

جالب اینکه در مذاکرات میان سایپا و رنو هم «بن‌رو» به‌عنوان آورده طرف ایرانی مطرح می‌شد، در حالی که آنها به‌طور موازی، مذاکره با سیتروئن و چانگان را هم در دستور کار داشتند و می‌خواستند سایت کاشان را به‌عنوان تنها سایت قابل عرضه، در اختیار آنها هم قرار دهند!

به هر حال، روند مذاکرات هرچند به‌کندی پیش می‌رفت، اما رنویی‌ها آن‌قدر به موفقیت آن امیدوار بودند که هم‌زمان با مذاکرات، مطالعات اولیه برای تغییرات در سایت بن‌رو برای تولید محصولات رنو آغاز شد.

اما مشکل در درون مجموعه سایپا بود، چراکه همان‌طور که گفته شد، سایپا هم‌زمان در حال مذاکره با چانگان هم بود. در اینکه رنو شرکت معتبرتری برای شراکت است شکی نیست، اما سایپایی‌ها در شراکت با چانگان سود سریع‌تر

■ **اینکه چرا ناگهان رنو به جای سایپا در آغوش ایدرو چرخید حکایت مفصلی دارد، اما بر اساس آنچه از روند مذاکرات سایپا و رنو شنیده می‌شود، سایپایی‌ها بیش از حد به دنبال امتیازگیری بودند و این مسئله باعث آزرده‌گی رنویی‌ها شده بود**

■ **رنویی‌ها خاطرات تلخی از تغییرات مدیران در ایران خودرو و به‌ویژه سایپا داشتند و احتمالاً ترجیح می‌دادند به جای گفتگو با مدیرانی که از سوی ایدرو تعیین شده‌اند، مستقیماً با ایدرو وارد مذاکره شوند. در ابتدا قرار بود ایدرو سهمی ۴۰ درصدی در قرارداد داشته باشد و ۶۰ درصد نیز سهم رنو باشد اما بعداً ایدرو نیمی از سهم خود را بخش خصوصی واگذار کرد**

باشد، اما بعداً ایدرو نیمی از سهم خود را به بخش خصوصی واگذار کرد.

وضعیت پیچیده

قبل از آنکه به جزئیات بیشتری از این قرارداد بپردازیم شاید بد نباشد به پیچیدگی حاکم بر روابط میان طرف‌های ایرانی درگیر در همکاری با رنو از یک‌سو و شرکای دیگر فرانسوی صنعت خودرو ایران نگاهی کوتاه داشته باشیم.

شرکت رنو فرانسه بیش از یک دهه پیش در مشارکت با ایدرو، سایپا و ایران‌خودرو، شرکت رنوپارس را تأسیس کرد که بعدها با خرید سهام ایدرو توسط سایپا، عملاً شرکای حاضر در رنو پارس به سه شرکت تقلیل پیدا کردند. رنو از طریق رنوپارس تعدادی از خودروهای خانواده X90 را در خطوط تولید ایران‌خودرو و سایپا تولید می‌کند. مدل کاری رنو در رنوپارس البته کمی پیچیده است؛ چراکه این شرکت وظیفه تأمین قطعات و نظارت بر تولید را بر عهده دارد و تولید و فروش و خدمات پس از فروش خودروها از اختیار این شرکت خارج است. از سوی دیگر ایدرو که در رنوپارس به‌عنوان شریک ایرانی در کنار سایپا (و پیش‌تر ایران‌خودرو) نشسته است، خود از سهامداران این دو شرکت است و اتفاقاً دخالت زیادی در چیدمان هیات مدیره و تعیین مدیرعامل دو شرکت دارد.

این تازه همه ماجرا نیست چراکه اکنون رنو در قراردادی مستقل از رنوپارس و به شکلی جداگانه و گسترده، در شراکت با ایدرو (و البته هولدینگ ناصح) قصد تأسیس جوینت‌ونچر جدید را دارد و همان‌گونه که پیش‌تر گفتیم به‌نوعی دو طرف این قرارداد با دور زدن سایپا بر سر میز مذاکره نشسته‌اند.

علاوه بر این، هر دو شریک ایرانی رنو در زمینه تولید خودرو، خود نیز مشارکت‌هایی با دیگر شرکت‌های فرانسوی دارند که از قضا رقبای رنو در بازار فرانسه و اروپا هستند. ایران‌خودرو بیش از دو دهه سابقه همکاری با پژو را در کارنامه دارد و غیر از این، در مشارکت با این شرکت فرانسوی، جوینت‌ونچری به نام ایکاپ را تأسیس کرده است که بر اساس برنامه‌ریزی‌ها قرار است از طریق آن اقدام به تولید محصولات روز پژو در خطوط تولید خود کند و فعلاً تعداد اندکی پژو ۲۰۰۸ از طریق این جوینت‌ونچر تولید شده است.

سایپا نیز که از ابتدا با تولید محصولات سیتروئن آغاز به کار کرده است، تا چند سال پیش همچنان با تولید زانتیا، مشارکت با این شرکت قدیمی‌اش را ادامه می‌داد و اندکی بعد هم، دور جدید مشارکت خود با سیتروئن را آغاز کرد که طی آن سایت کاشان سایپا در اختیار جوینت‌ونچر سایپا-سیتروئن قرار گرفت و قرار است محصولات روز سیتروئن در آن تولید شود که البته فعلاً پیشرفت مشخصی ندارد.

آینده ایران‌خودرو و سایپا در مشارکت با رنو چه خواهد شد؟

روابط رنو با دو خودروساز بزرگ کشورمان هرچند در ظاهر بر مبنای سیاست برد-برد بنا شده است اما به‌ویژه در سال‌های اخیر هیچ‌گاه دوستانه نبوده است. گالیه‌های رنو بیش از هر چیز بابت قیمت بالای محصولات و شرایط نامناسب خدمات پس از فروش است و در مقابل خودروسازان ایرانی (به‌ویژه در دورانی که با مشارکت چینی‌ها در حال توسعه سبد محصولات خود بودند) همواره خواستار امتیازات بیشتری از رنو بودند و گاه و بیگاه خطوط تولید این شرکت را متوقف می‌کردند.

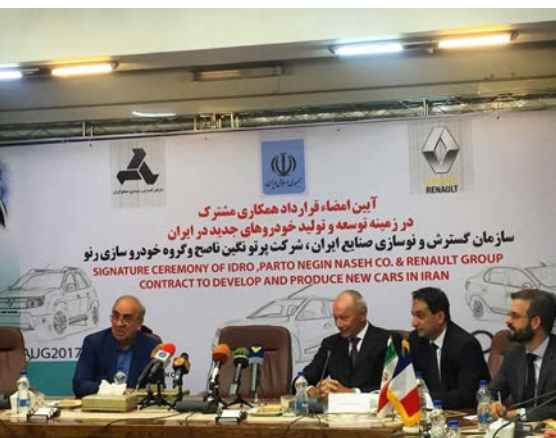
خودروهای تولید شده رنو در ایران همواره تقاضای بالایی داشته‌اند و هیچ‌گاه خودروسازان کشورمان به مشکلی برای فروش آنها بر نخورده‌اند. ایران‌خودرو و سایپا در سبد محصولاتشان در بازه قیمتی و کلاس ابعادی خودروهای رنو محصولات دیگری را نیز عرضه می‌کنند و به این ترتیب دستشان برای تغییر سیاست‌های فروش باز است و به‌راحتی می‌توانند محصولات را جایگزین کنند. رنو اما تا پیش از این کاملاً دست بسته بود؛ چراکه نه خط تولید خودروها در اختیارش بود و نه می‌توانست در روند سفارش‌گذاری تولید خودروها و قیمت‌گذاری آنها دخالت کند.

به این ترتیب طی بیش از یک دهه، رنویی‌ها همواره سیاست کاهش تنش را با شرکایشان پی گرفته بودند، هرچند گالیه‌های تندوتیز پیمان کارگر، مدیرعامل پیشین رنو پارس در آخرین ماه‌های فعالیتش در این پست به‌ویژه در زمینه قیمت‌گذاری رنو ساندرز از سوی سایپا، نشان از عمق اختلاف میان طرفین داشت.

رنویی‌ها معتقد بودند شرکای ایرانی (به‌ویژه سایپا) قیمت محصولات رنو را با توجه به تقاضای بازار برای آنها به‌عمد بالاتر از قیمت

قرارداد را داده و در صورت درست بودن این گفته، می‌توان گفت رنویی‌ها هم‌زمان با مذاکره با سایپا، مذاکره با ایدرو را هم پیش می‌بردند. البته مذاکرات با ایدرو از صفر آغاز نشد؛ چراکه ایدرو به‌عنوان یکی از سهامداران سایپا از ابتدای مذاکرات رنو با این شرکت در جریان آن قرار داشت و به‌نوعی از جزئیات روند توافقات و ریز قرارداد تنظیم شده میان دو طرف آگاه بود.

در ابتدا قرار بود ایدرو سهمی ۴۰ درصدی در قرارداد داشته باشد و ۶۰ درصد نیز سهم رنو



■ هر چند روابط رنو با دو خودرو ساز کشورمان در ظاهر بر مبنای سیاست برد-برد بنا شده، اما در سال‌های اخیر هیچگاه دوستانه نبوده است. گلیه‌های رنو بیش از هر چیز بابت قیمت بالای محصولات و شرایط نامناسب خدمات پس از فروش است و خودروسازان ایرانی (به ویژه در دورانی که با مشارکت چینی‌ها در حال توسعه سبد محصولات خود بودند) همواره خواستار امتیازات بیشتری از رنو بودند

رنو هم ترجیح می‌دهد با ادامه تولید محصولات در سایت‌های تولیدی این دو شرکت، از یک سو با سود رساندن به آنها و از سوی دیگر با وابسته نگه داشتن آنها به تولید محصولات رنو، طرف‌های ایرانی را مهار کند.

مذاکراتی «خیلی» طولانی

بخشی از طولانی شدن فرآیند امضا این قرارداد قطعا به پیچیدگی‌های آن بازمی‌گردد، پیچیدگی‌هایی که در نهایت حاصلش یک قرارداد چند صد صفحه‌ای است. قرارداد میان رنو و شرکای ایرانی چیزی بیش

است) در ظاهر برای تولید سیمبل و داستر در فاز اول تاسیس می‌شود، اما نباید فراموش کنیم سیمبل از پلتفرمی مشابه با تندر ۹۰ و ساندرو موجود در ایران بهره می‌برد و از نظر قطعات نیز شباهت‌های بسیار زیادی به این دو خودرو دارد. به این ترتیب هرچند رنوی‌ها اعلام کرده‌اند تولید محصولات تندر ۹۰ و ساندرو در سایت‌های ایران خودرو و سایپا ادامه خواهد یافت، اما عملاً هر زمان بخواهند می‌توانند تولید را به سایت خود منتقل کنند.

این مسئله البته نیاز به ملاحظاتی از قبیل ظرفیت خطوط و انبارها و ... دارد اما در مجموع ناشدنی نیست و حداقل می‌تواند به عنوان یک حربه در گفتگوها مورد استفاده قرار گیرد.

اینکه هم‌اکنون در پشت پرده روابط میان رنو و شرکای ایرانی چه می‌گذرد آشکار نیست، اما با توجه به کاهش حجم انتقادات از سوی هر سه ضلع مثلث رنو پارس در ایران، به نظر می‌رسد طرفین به خوبی از وضعیت فعلی آگاهی دارند. ایران خودرو و سایپا اکنون می‌دانند اهرم فشار قبلی‌شان که توقف تولید محصولات رنو بود به مرور کم‌رنگ خواهد شد.

در مقابل رنوی‌ها هم نمی‌خواهند بی‌دلیل با دو قطب بزرگ صنعت خودروسازی کشور سرشاخ شوند و به همین دلیل دیگر خبری از انتقادات تند مقامات رنو در ایران بر سر قیمت‌گذاری محصولات، خدمات پس از فروش یا شرایط فروش خودروها نیست و این در حالی است که عملاً تغییری در هیچ‌یک از این پارامترها حاصل نشده است. رنوی‌ها می‌دانند در آینده به حمایت‌های ایران خودرو و سایپا نیاز خواهند داشت چراکه برای تامین قطعات به زنجیره تأمین وابسته هستند که سال‌ها سابقه همکاری با ایران خودرو و سایپا را دارد و احتمالاً اگر قرار به انتخاب باشد، میان رنو و آن دو شرکت، طرف ایرانی‌ها را خواهند گرفت.

علاوه بر این، رنو در آینده برای قیمت‌گذاری محصولات و سهم‌خواهی از بازار هم باید با ایران خودرو و سایپا تقابل کند. هرچند در ظاهر شرکت‌های ایرانی برای قیمت‌گذاری محصولاتشان آزاد هستند، اما قطعا شرکت‌های دولتی ایران خودرو و سایپا از اهرم‌های لازم برای فشار به رنو در زمینه قیمت‌گذاری محصولات از طریق شورای رقابت برخوردار خواهند بود و

موردنظر رنوی‌ها تعیین می‌کنند تا به این ترتیب از یک سو زیان تولید دیگر محصولات را جبران کنند و از سوی دیگر با این سیاست بتوانند فضا را برای فروش محصولات دیگر و به ویژه محصولات چینی خود باز نمایند، اتفاقی که از دید رنوی‌ها می‌توانست تا حلی فروش محصولات را کاهش دهد. وضعیت همکاری دو طرف البته این روزها کمی آرام‌تر است، ولی این آرامش را می‌توان آتش زیر خاکستر دانست؛ چراکه شرکای ایرانی رنو همچنان احساس بی‌نیازی از این شرکت می‌کنند.

وضعیت کاری رنو البته با تاسیس جوینت ونچر جدید کاملاً متمایز خواهد بود و رنو می‌تواند دست بالا را در گفتگوها با ایران خودرو و سایپا داشته باشد و به همین دلیل می‌توان پیش‌بینی کرد در ادامه و با تاسیس کارخانه مستقل رنو در ایران، احتمالاً شاهد تغییراتی در شکل همکاری میان طرفین خواهیم بود. رنو تا به حال سایت تولیدی مستقلی در ایران نداشته و برای تولید محصولاتش کاملاً وابسته به ایران خودرو و سایپا بوده است تا جایی که عملاً بدون این دو شرکت، فعالیت‌های رنو در زمینه تولید خودرو در ایران تعطیل می‌شد. با تاسیس کارخانه مستقل اما وضعیت به طور کلی متفاوت خواهد شد. البته در حال حاضر قرار نیست تولید خودروهای خانواده تندر ۹۰ و ساندرو به کارخانه تولیدی اختصاصی رنو منتقل شود و بر اساس اعلام این شرکت، سایت تولیدی جدید در ابتدا با تولید رنو سیمبل آغاز به کار خواهد کرد و بعدتر داستر به لیست تولیدات اضافه می‌شود.

با این حساب شاید به نظر برسد شکل روابط این شرکت با ایران خودرو و سایپا بدون تغییر باقی خواهد ماند؛ به ویژه آنکه مدیران ارشد رنو پارس و حتی مدیران رنو فرانسه به طور پیوسته تأکید دارند تولید در سایت‌های ایران خودرو و سایپا ادامه خواهد یافت و حتی از برنامه‌های گسترده‌تر برای توسعه محصولات خبر می‌دهد، اما نباید فراموش کنیم رنوی‌ها سال‌ها در سراسر همکاری با این دو شرکت را کشیده‌اند و قطعاً در صورتی که خودشان به طور مستقل سایت تولیدی در اختیار داشته باشند دیگر حاضر به پذیرش روش کاری دیکته شده از سوی شرکای ایرانی نخواهند بود.

سایت تولیدی رنو (که البته هنوز به راه نیفتاده

■ مدیران رنو به طور پیوسته تاکید دارند، تولید در سایت‌های ایران خودرو و سایپا ادامه خواهد یافت اما آنها که سال‌ها در دسرس همکاری با این دو شرکت را کشیده‌اند، قطعا در صورتی که خودشان به طور مستقل سایت تولیدی در اختیار داشته باشند دیگر حاضر به پذیرش روش‌های دیکته شده از سوی شرکای ایرانی نخواهند بود

■ ایدرو از آغاز مذاکرات بن‌رو را به عنوان سایت تولیدی مورد نظر خود برای تولید خودروهای جوینت ونچر معرفی کرده بود، در حالی که همچنان مالکیتی بر بن‌رو ندارد. جالب‌تر آن که بن‌رو در مذاکرات اولیه میان سایپا و رنو هم به عنوان بخشی از آورده سایپا اعلام شده بود!

از در اختیار قرار دادن امتیاز تولید، حق برند، تامین قطعات، تامین دانش فنی یا مواردی از این دست بود که پیش از این تجربه کردیم. تامین سایت تولیدی، فراهم آوردن شبکه فروش، فرآیند خدمات پس از فروش، فرآیند گام به گام سرمایه‌گذاری طرفین، فرآیند داخلی سازی، سطح و حجم انتقال فن آوری، فرآیند فروش و خدمات و ... همه مواردی است که باید در قرارداد جدید مدنظر قرار می‌گرفت و به همین دلیل فرآیند کار بسیار پیچیده بود.

از سوی دیگر، وضعیت مالکیت ایدرو بر سایت بن‌رو و ارزش‌گذاری این سایت تولیدی نیز بر پیچیدگی کار می‌افزود. ایدرو از آغاز مذاکرات، بن‌رو را به عنوان سایت تولیدی مورد نظر خود برای تولید خودروهای جوینت ونچر معرفی کرده بود، در حالی که حتی در زمان توافق‌های اولیه میان دو طرف در پاریس (و براساس شنیده‌ها حتی در زمان حاضر) مالکیتی بر بن‌رو نداشت. جالب‌تر آن که بن‌رو در مذاکرات اولیه میان سایپا و رنو هم به عنوان بخشی از آورده سایپا اعلام شده بود!

آورده رنو ترکیبی از دانش فنی، پول نقد و تسهیلات تولیدی بود که عدد آن تا حد زیادی در مذاکرات مشخص شده بود، بنابراین ایدرو هم به عنوان طرف ایرانی که می‌خواست ۴۰ درصد از سهام را در اختیار بگیرد باید آورده‌ای درخور سهم خود ارائه می‌کرد، اما ایدرو عملا تنها بن‌رو را (که آن هم متعلق به خودش نبود) به عنوان آورده داشت و طبیعی بود که می‌خواهد آن را به بالاترین قیمت وارد معامله کند تا مجبور به پرداخت هزینه نقلی کمتری برای شراکت شود. همین مسئله باعث شد در چند نوبت مذاکرات متوقف شود.

بن‌رو هرچند یک سایت تولیدی نوساز و جدید است، اما بسیار دور از آن چیزی است که رنوی‌ها به دنبال هستند و طبیعی است رنو هم حاضر نبود برای چنین سایتی مبلغ گزافی در نظر بگیرد. هرچند اعداد محرمانه است و منبع آگاهی که بخشی از این اطلاعات را در اختیار ما قرار داده، درخواست داشته که اعداد ذکر نشود، اما همین قدر می‌توان گفت که اختلاف میان نظر ایدرو و رنو بر روی بن‌رو اختلافی چند صد میلیارد تومانی بوده است. این اختلاف البته در نهایت با چند مرتبه کارشناسی و مذاکرات حل شد و عدد نهایی بر اساس شنیده‌ها به عدد مورد نظر رنو نزدیک‌تر است.

در نهایت به عنوان یکی دیگر (و شاید اصلی‌ترین) از عوامل طولانی شدن روند مذاکرات باید به کارشناسی‌های داخلی اشاره کرد. رنو می‌خواست به طور مستقل اقدام به تولید خودرو کند و در این میان منافع گروه زیادی که از تولید خودرو در دو شرکت ایران خودرو و سایپا منتفع می‌شدند، به خطر می‌افتاد و طبیعی بود در روند مذاکرات کارشناسی‌هایی بکنند. البته طبیعی است اکنون

که قرارداد امضا شده است هیچ‌کس حاضر به اطلاع‌رسانی در زمینه این کارشناسی‌ها نیست اما نشانه‌های آن را می‌شد در روزهای پرتو تاب قبل از امضا قرارداد به وضوح مشاهده کرد.

پای بخش خصوصی چگونه به این قرارداد باز شد؟

پس از آنکه رنوی‌ها در یک چرخش ناگهانی و ۱۸۰ درجه‌ای، از سایپا به سوی ایدرو آمدند، بحث‌های زیادی در زمینه حضور یک سازمان دولتی در قرارداد با رنو مطرح شد. این مسئله به معنای گسترش حضور دولت در صنعت خودروسازی بود، با این حال ایدرویی‌ها بی تفاوت به این انتقادات مشغول مذاکره بودند؛ تا این که به یکباره در ماه‌های پایانی مذاکرات منتهی به قرارداد، ناگهان پای بخش خصوصی به سخنان معظمی، رییس هیات عامل ایدرو باز شد و در نهایت هم هلدینگ «پرتو نگین ناصح» به عنوان بخش خصوصی وارد مذاکرات و قرارداد شد. البته به نظر می‌رسد ایدرویی‌ها اصلا تمایلی به این مسئله نداشتند؛ چراکه حتی تا آخرین روزها هم معظمی نامی از این شرکت نمی‌برد و تنها به عبارت بخش خصوصی اکتفا می‌کرد؛ پس چه شد که ایدرو به حضور بخش خصوصی در قرارداد رضایت داد؟

اصلی‌ترین دلیل این مسئله بدون شک «پول» است، چیزی که ایدرو باید (در کنار بن‌رو به عنوان آورده غیرنقدی) به شرکت مشترک با رنو می‌آورد، ولی امکان آن را نداشت. ایدرو از یک سو سرمایه کافی برای تزریق به این شراکت را نداشت و با سرعت نمی‌توانست سرمایه لازم را تزریق کند. معظمی هم نمی‌خواست بیش از این وارد دردهای آینده فعالیت‌های رنو در ایران شود و به نظر می‌رسد ترجیح می‌داد ریسک مالی این مسئله را بر دوش مجموعه دیگری بیندازد که در نهایت قرعه به نام پرتو نگین ناصح خورد و این شرکت به عنوان بخشی از آورده خود برای شراکت با رنو، پذیرفت در چند مرحله سرمایه لازم را به پروژه تزریق کند.

این البته تنها یک روی سکه حضور پرتو نگین ناصح در این شراکت است؛ چراکه برای بررسی دقیق‌تر ابعاد حضور بخش خصوصی در این قرارداد، باید پرتو نگین ناصح را دقیق‌تر بررسی

■ شاید نام شرکت «پرتو نگین ناصح» که به عنوان شریک ایرانی رنو در بهمن سال ۹۳ ثبت شده ناآشنا باشد، اما در اصل، بخشی از ساختار شرکت‌های خانواده بزرگ حدادزاده است که آنها را با نام ایرتویا به عنوان نماینده تویوتا و همچنین نگین خودرو به عنوان نماینده محصولات رنو در ایران می‌شناسیم

■ در مرحله فعلی، شاید اصلی‌ترین بخش قرارداد رنو در ایران، تاسیس شرکت جدید و انتقال مالکیت «بن‌رو» به آن باشد که تا زمان تنظیم این گزارش خبری از تاسیس آن نبوده است و بن‌رو هم فعلا به ایدرو منتقل نشده تا بخشی از بنیادی‌ترین بندهای قرارداد فعلا اجرایی نشود

است، تا جایی که زهمه‌های تغییر سایت تولیدی از بن‌رو به سایت دیگری نیز شنیده می‌شود، چیزی که پاسکال فلتن، مدیر منطقه‌ای رنو در ایران آن را تکذیب نکرد. البته رنوبی‌ها همچنان امیدوارانه به بن‌رو نگاه می‌کنند و در حال آماده‌سازی و تجهیز این سایت هستند، اما شاید روند کار به گونه‌ای پیش برود که رنو بار دیگر تصمیمی ناگهانی را علنی کرده و بن‌رو را به مقصد سایت تولیدی دیگری ترک کند.

اصلی‌ترین بخش این قرارداد در مرحله فعلی، تاسیس شرکت جدید و انتقال مالکیت بن‌رو به آن است. در زمان تنظیم این مطلب خبری از تاسیس شرکت جدید نیست و بن‌رو هم فعلا به ایدرو منتقل نشده است تا بخشی از بنیادی‌ترین بندهای قرارداد فعلا اجرایی نشود.

البته فرآیند تاسیس شرکت جدید شاید چندان پیچیده نباشد و بر اساس شنیده‌ها در فاز اجرایی و طی کردن آخرین مراحل قانونی است، اما انتقال بن‌رو از سایپا به ایدرو پیچیدگی‌های زیادی دارد و به نظر می‌رسد مقاومت زیادی از سوی سایپا برای این بخش وجود دارد. بن‌رو البته سایت تولیدی کلیدی برای سایپا نیست، اما سایپایی‌ها اصلا حاضر نیستند این سایت تولیدی را در اختیار جوینت‌ونچر قرار دهند که نقشی در آن ندارند و بدتر آنکه احتمالا هنوز هم احساس می‌کنند در قرارداد میان رنو و ایدرو به نوعی دور زده شده‌اند.

اینکه به لحاظ قانونی می‌توان سایپا را مجبور به چنین انتقالی کرد یا نه، چندان روشن نیست؛ چراکه ایدروبی‌ها در ابتدا عنوان کرده بودند بن‌رو را به جای طلب‌های خود از سایپا به مالکیت درمی‌آوردند و بعدتر نیز معظمی گفت بن‌رو از سایپا خریداری شده است، اما فعلا سندی برای هیچ‌یک از این دو ارائه نشده است.

براساس شنیده‌ها، تیمی از رنو در حال بررسی مناطق صنعتی کشور برای تاسیس یک سایت مستقل هستند و به این ترتیب شاید بتوان حدس زد مشکلات سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و سایپا بسیار عمیق‌تر از آن است که در ابتدا پیش‌بینی می‌شد.

اینکه چگونه سایپا می‌تواند چنین واکنشی به قرارداد رنو- ایدرو نشان دهد، بیش از هر چیز به تغییر وزیر صنعت بازمی‌گردد؛ معظمی به عنوان رییس هیات عامل ایدرو منصوب وزیر صنعت پیشین است و احتمال تغییر آن از سوی وزیر جدید وجود دارد و شاید مدیرعامل سایپا هم قصد دارد نقل و انتقال را در زمان رییس جدید انجام دهد تا بتواند آینده کاری خود را در این سمت بیمه کند.

این تنها یک حدس است که البته چندان هم دور از واقعیت به نظر نمی‌رسد. اگر از تمام این‌ها بگذریم با اطمینان می‌توان گفت پیشرفت محسوسی در قرارداد میان رنو و طرف‌های ایرانی حاصل نشده

کنیم. پرتو نگین ناصح شرکتی است که در بهمن ماه سال ۱۳۹۳ ثبت شده است. شاید نامش ناآشنا باشد، اما این شرکت در اصل، بخشی از ساختار شرکت‌های خانواده بزرگ حدادزاده است که آنها را با ایرتویا به عنوان نماینده تویوتا و نگین خودرو به عنوان نماینده محصولات وارداتی رنو در ایران می‌شناسیم و در سال‌های اخیر با عنوان هولدینگ پرتو نگین ناصح فعالیت می‌کنند.

اکنون وضعیت کمی روشن‌تر شده است؛ ایدرو از یک سو نیاز به سرمایه‌گذاری مالی در پروژه داشت و این کار باید توسط بخش خصوصی انجام می‌گرفت. از سوی دیگر نگین خودرو می‌دانست با تاسیس این شرکت ممکن است در آینده برای کسب و کارش در ایران مشکلاتی پیش بیاید چراکه ادامه فعالیت‌های رنو در ایران به جوینت‌ونچر تازه تاسیس سپرده می‌شد و ممکن بود آنها همکاری با شرکتی دیگر را (شاید در کنار نگین خودرو و یا حتی جایگزین نگین خودرو) ترجیح دهند.

در این میان رنو فرانسه هم بی‌تمایل به این مسئله نبود. در جوینت‌ونچر جدید برنامه‌های تولیدی مشخص شده بود، اما طرفین باید فکری به حال تاسیس شبکه فروش و خدمات پس از فروش می‌کردند، امری که رنو به‌طور مستقیم تجربه‌ای از اجرای آن در ایران نداشت. این در حالی است که با حضور نگین خودرو راه آسان‌تری پیش روی شرکا قرار گرفت.

نگین خودرو در یک سال اخیر سیاست توسعه شبکه را در پیش گرفته و می‌توان حدس زد بخشی از این توسعه، برای برآورده کردن نیازهای جوینت‌ونچر جدید است.

آخرین وضعیت قرارداد

اکنون بیش از دو ماه از امضای قرارداد میان رنو و طرف‌های ایرانی می‌گذرد. شاید با پشتوانه مذاکرات طولانی و البته علاقه شدید دو طرف به آغاز فعالیت‌های اجرایی و در نهایت نیاز بازار ایران به محصولات موردنظر در این پروژه، همه انتظار یک حرکت سریع را از طرفین داشتند، اما با گذشت بیش از دو ماه شاهد هستیم که هنوز بخش‌هایی از اصلی‌ترین بندهای این قرارداد اجرایی نشده است و به این ترتیب شاید آغاز تولید خودروهای وعده داده شده، به زمانی پس از سال ۹۸ موکول شود.



شرکت

مبشر نور دریا



MOBASHER NOOR DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی:

- ◀ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریائی
- ◀ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ◀ دیو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ◀ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ◀ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار
- ◀ مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی

ISO 9001

Registered Firm



ISO 14001

Registered Firm



OHSAS 18001

Registered Firm



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷ www.mobasherco.com





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 ۰۹-۷۷۶۷۱۱۵۶، ۷۷۵۳۲۶۲۰، نامبر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

دفتر بلغارستان: ۰۳۵۹۲۴۱۹۸۲۶۴

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبایسیستم

(دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی)

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریافتی و پرداختی
- مدیریت عملیات و اسناد (operation)
- مدیریت حمل انواع کالا (خشک، فله، ...)
- مدیریت خزانه داری
- حسابداری هوشمند حمل و نقل (Accounting)
- صدور اسناد (DO/BL/CMR/SO/FBL)
- ورود و خروج اطلاعات از طریق اکسل
- مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)
- سامانه صدور EDI
- 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: ۰۲۱ - ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴

فروش آنلایین: ۰۹۱۲ - ۳۲۷ ۳۹ ۸۹

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سبایسیستم)

www.sabanetsystem.ir - info@sabanetsystem.ir

راهنمای ترابری

صفحه	حمل و نقل بین المللی
۱۱۸	آنتشیا
۱۱۴	آتیبه
۱۱۴	آرش تیر زرین
۱۲۰	اسفند ترابری
۱۱۴	اسرع ترابری
۱۲۰	آفتاب دریا
۱۱۷	آریا ترابری راد
۱۲۲	آلفاتیر
۱۱۵	الیت آریا جم
۱۱۶	امید اندیش
۱۱۵	امین ترابری
۱۲۱	ایران اروپا
۱۱۷	ایران سریع
۱۴۸	ایران ترکمن
۱۴۳	ایران زمین
۱۲۲	ایران پروت بار
۱۴۴	ایران دهر
۱۱۵	باربران ایران
۱۱۸	بارید
۱۲۷	بارفرابری آراز
۱۳۵	باریستا توان ترابری
۱۱۸	بارفرابری کامیاران
۱۲۴	بارفرابری ستارگان
۱۴۳	بارمان ره تفتیس
۱۲۵	بوئان ران
۱۱۴	بی تا ترابری
۱۲۰	پاروس سریع
۱۲۳	پارسا ترابری پریشیا
۱۲۳	پارساترابری کاسمین
۱۳۶	پارس ترابری
۱۲۰	پارس سیر
۱۱۹	پارس سما کالا
۱۱۹	پارس گیتا
۱۲	پارس سوورین
۱۱۸	پرشیا راد
۱۱۸	پرشیا سپید ترابری
۱۲۱	پژوهش
۱۱۸	پل
۱۲۷	پل وان ترابری
۱۲۳	پنج اقلیم
۱۱۸	پیروز رانان جهان
۱۳۱	پیش بر
۱۱۸	پیشرو حمل کالا
۱۲۳	پیشرو ناوگان سیراف
۱۲۱	پیشنازان
۱۲۴	تات فرابری
۱۲۰	ترابری بین المللی T.B.T
۱۲۲	توشه بر
۱۲۴	توزال تکرو آسیا
۱۲۸	تیزداد سپهر
۱۱۸	تیزکاران
۱۱۴	تهران تیر
۱۲۸	تهران راهوار
۱۱۹	تهران مارین
۱۲۱	تندیس ترابری
۱۱۶	جاده ایریشم
۱۳۹	جاده طلایی
۱۲۶	جاده جاده
۱۲۰	جهان یخچال بار
۱۳۱	حمل واردات ایران
۱۱۴	خز ترابری
۱۲۲	خط سفید خزر
۱۱۴	خیام ترابری
۱۱۸	دالاهو ترابری شایان
۱۱۶	دانیال ترابری
۱۲۱	دریا زمین اروند
۱۲۲	درین راه آریا
۱۱۵	دلنا بار
۱۲۱	دنیا گرد
۱۲۳	دومان ترابری
۱۱۹	دی ترابری
۱۴۴	رادین ترابری آسیا
۱۲۸	رادمان ترابری
۱۲۶	راتوک
۱۲۴	راه گستر فارس
۱۱۶	راه وند
۱۱۹	روان راه
۱۲۲	روانسر ترابری
۱۱۷	روشن تیر
۱۲۸	ره انجام
۱۱۵	رهباد ایریشم
۱۲۰	زمد ترابری نوین
۱۲۳	زمد راه سعادت
۱۱۷	زهزاد ترابری
۱۲۴	سازبان صفا
۱۱۴	سینا ترابری
۱۲۳	سیزان
۱۲۳	سپهران ترابری
۱۲۲	سپهر گیتی ساعی
۱۲۴	سندیاد بحر
۱۱۵	سورچی ترابری
۱۱۸	سی بن ترابری
۱۲۷	سیروان ترابری ماد
۱۳۵	سرعت ترابری ایرانیان
۱۱۸	سینا صدر
۱۲۴	شامخ فرانس
۱۴۳	شاهو ترابری پارس
۱۲۵	شاهین ترابری
۱۱۴	شهاب ترابری آریا
۱۲۰	شهاب ثاقب
۱۲۳	صحرا ترابری
۱۲۳	فرارانان تهران
۱۳۶	فراسو بار
۱۲۰	فریال
۱۱۹	کاسپین
۱۱۹	کارینا ترابری کیان
۱۲	کالابر
۱۱۸	کالارسان آسیا
۱۱۸	کالای سریع
۱۲۱	کوله بار
۱۱۸	کیان مهر ترابری
۱۲۷	گروه شرکت های آوارس
۱۲۳	گروه شرکت های حامل
۱۱۸	گروه شرکت های راهبران
۱۳۱	لایزن ترانسپورت کیش
۱۱۸	ماد ترابری
۱۲۳	ماکو سیر
۱۲۱	مینا آسیا فرابر
۱۲۴	مژده ترابری
۱۲۰	مشکین
۱۲۵	مشکین
۱۱۶	ملک ترابری
۱۱۹	میهن ترابری
۱۱۴	نامداران ترابری
۱۱۵	ناوگان بار
۱۱۸	ناویان
۱۲۲	نوارا ترابری آسیا
۱۱۵	نیک تک
۱۱۷	نوید راسا آذر
۱۲۱	وقاره
۱۱۶	ودود ترابری
۱۲۵	ویسمان
۱۲۰	هاگ بار
۱۱۷	هویار ترابری
۱۱۶	نیکان ترابری
۱۲۰	یکه تاز سریع
۱۲۷	یونیبیک
۱۱۸	فجر جهاد
۱۱۶	فیروز رخس
۱۴۵	قزل یول کیامکی
۱۲۸	ایده آل راه
۱۲۵	تریوه
۱۳۶	ترنم تبریز
۱۴۸	سازبان گستر سیلان
۱۲۴	سرافراز ترابری
۱۲۸	کالچار
۱۴۵	نیرو ترابری
۱۴۵	توسعه حمل کالا
۱۱۶	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی
۱۳۸	آرنگ نگین
۱۳۶	بارپیمان
۱۴۴	بهامین ترابری
۱۲۴	شهاب سحر آذر
۱۴۸	دور رو
۱۴۱	سیوران ترابری
۱۲۸	هادی بازرگان
۱۳۴	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل
۱۳۴	بادیا اردبیل
۱۳۸	حمل و نقل بین المللی استان خراسان
۱۳۸	آسا ترابری شرق
۱۴۰	آبی ران
۱۴۰	آبنازه توس
۱۳۹	اترک بار خراسان
۱۳۹	ادب ترابری
۱۴۰	امین تارا
۱۳۹	بانی راه توس
۱۳۹	بهمن ترابری توس
۱۴۰	پارت ترابری خراسان
۱۴۴	چوهر نگار توس
۱۳۹	چابک ران توس
۱۴۴	ره تاش توس
۱۴۰	زهره شب
۱۴۰	امیدان ساحل پارسین
۱۴۰	ایران ترابری
۱۳۹	ایرانیان غلات پارسه
۱۳۹	ایسا مارین
۱۳۹	ایرسوتر
۱۳۹	العاس دریا شرق
۱۳۹	بارمان
۱۳۷	برو بحر ایران
۱۳۰	بینا تجارت دریا
۱۳۵	پاشا دریا شرق
۱۳۱	پترو آسیا
۱۲۸	پریشا اهرام
۱۳۴	تاجران دریا کالا
۱۳۲	تندیس خلیج فارس
۱۲۱	حمل دریایی ایران
۱۲۷	خط استوا مارین
۱۲۹	خدمات ساحلی ایران
۱۳۴	خورشید دریای آبی
۱۳۴	دریا سرعت
۱۲۷	دریا منظر مروارید
۱۳۴	دریا محور تیرازه
۱۳۸	دریای نقره ای کاسپین
۱۳۵	دلفین
۱۳۶	دنیا بار
۱۱۶	دورقی
۱۳۳	راهبان دریای سعادت
۱۳۲	راهبران
۱۳۳	روشاک دریا
۱۳۷	زیماسپهر دریا
۱۳۶	ساحل نمایان بندر
۱۳۶	سپهر دریا بندر
۱۳۴	ستاره
۱۳۳	ستاره بندر سفید
۱۳۲	سیزارک
۱۳۱	سیراف دریا لیان
۱۳۰	سیمما مارین
۱۴۱	سینا
۱۳۲	فرناک دریا آرام
۱۴۳	فانوس دریای نیلگون
۱۳۵	فروغ ساحل جنوب
۱۲۱	کپکشان کالای دریا
۱۳۳	کیهان بحر جنوب
۱۴۲	گذرگاه دریا پارس
۱۲۵	ماروس ترابری
۱۲۴	مدیریت بار و دریا
۱۳۴	معمور تیرازه
۱۳۵	موج مد
۱۳۳	ندای ساحل جنوب
۱۳۰	نگین بارآوران دریا
۱۳۷	هفت دریا
۱۳۰	هماهنگ دریای پارس
۱۲۵	یکتا مارین
۱۵۰	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری
۱۳۲	خلیج پژم
۱۳۴	دریای آبی خلیج فارس
۱۵۰	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی
۱۳۶	آرمان پدید
۱۴۸	اوستا ترخیص
۱۲۱	آذر نگار ساوالان
۱۴۶	بازرگانی تحویل داری
۱۴۷	بازرگانی ایشی
۱۴۸	بازرگانی برادران جعفرپور
۱۴۶	بازرگانی نور الدین بدری
۱۴۸	بازرگانی خامه زر
۱۴۶	بازرگانی سنایی فر
۱۴۸	بازرگانی فولادی نشتا
۱۴۸	بازرگانی فاروقی
۱۴۷	بازرگانی قاسمی
۱۴۸	بازرگانی محتشم خواه
۱۴۸	بازرگانی وارسته فر
۱۴۶	بازرگانی یعقوبی
۱۴۶	بازرگانی غفوری
۱۴۶	پردیس هگمتانه نوید
۱۴۶	پویا یاشار تهران
۱۴۶	خدمات گمرکی نوری
۱۴۷	کیان ترخیص
۱۴۶	کوشا ترخیص
۱۲۸	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی
۱۲۸	آباد راه
۱۱۶	بی تا پرواز
۱۲۸	مسافری داخلی و بین المللی
۱۵۱	ایران پیمما
۱۵۱	ایران پیمما آبادان
۱۵۱	پیک صبا
۱۵۱	تعاونی شماره ۲ (بی.ام.تی)
۱۵۱	تعاونی شماره ۱۱ (لنگرود)
۱۵۱	ترابری تی.بی. تی ایلام
۱۵۱	کاسپین سفر ایرانیان کرج
۱۵۱	میهن نور آریا زاهدان
۱۵۱	همسفر شمس
۱۵۱	عدل فارس
۱۵۰	خدمات بیمه
۱۵۰	بیمه آسیا (بوهه رز)
۱۵۰	بیمه سایه امن البرز
۱۲۹	خدمات بسته بندی
۱۲۹	جهان کالا
۱۳۶	صنعت و خدمات
۱۳۴	پارسین کویر
۱۲۸	نرم افزار کالابر
۱۵۴	شهاب آذر ارس
۱۴۹	مشاور حمل و نقل هادی
۱۲۵	فروش کانتینر
۱۵۲	shahin Tarabar
۱۵۲	Pole One Trans
۱۵۲	Bitar Tarabar
۱۵۲	Hamel
۱۵۲	Admiral
۱۵۲	Mazand Darya
۱۵۲	Sapra Tarabar
۱۴۵	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان
۱۳۶	احسان هرمزگان



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

• 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 / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ترابر آریا

• دفاتر نمایندگی در کشورهای ترکیه، ارمنستان، چین، امارات متحده عربی (دبی)
• دفاتر نمایندگی در کلیه مرزهای ورودی و خروجی
• سرویس منظم به کشورهای ترکیه ارمنستان، کردستان عراق
• ترانزیت داخلی از بندرعباس به کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان احمد قصیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه پنجم، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۰
www.shtarya.com

Turkey office:
Ariyalojistik International Transport and Trade LTD.CO
Add: K.bakkalkoy Mah,Dudullu Bostanci yolu Cad, Brandium Restidans,R4 Block.no23/197 Istanbul/Turkey
Fax: +902164699059
Tel: +9021646499990-1
ariyalojistik@yahoo.com
info@ariyalojistik.com

China office:
Dynamic Horizon Group Limited
Add:Rm 12H, YingDu Mansion, Baihe Xingcheng, Buji,Shenzhen
TEL: +86-755-89335387
MOBILE: +86 15986637315
FAX: +86-755-89335049
info@dyhogroup.com
www.dyhogroup.com

Dubai office:
Solaripe General Trading LLC
Add:No 114 Al Qayada Bldg next to mazda Showroom Deira Dubai 20275 UAE
TEL: +971 4 2272723
MOBILE: +971 50 8868795
FAX: +971 8 4482280
Info@MAster-gt.com



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۱۰ / ۸۸۶۸۱۱۹۹
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تارابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

آدرس: تهران، بلوار کشاورز، بین خیابان جمالزاده و کارگر شمالی، شماره ۳۱۰، طبقه دوم، شماره ۵، کدپستی: ۱۴۱۸۸
تلفن: ۹-۶۶۴۳۹۷۸۸
فکس: ۸۸۶۸۰۵۸۰-۶۶۴۳۹۷۸۷
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER - FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور
مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کشتیرانی گلف اورینت
نمایندگی خط کانتینری لسر لاین
نمایندگی خط کشتیرانی سی آیکون
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 SHPPING LINE

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰، کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴

تلفن: ۵-۸۸۷۱۵۷۹۴
۸۸۷۰۰۲۶۵-۶-۸۸۱۰۲۹۱-۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



نامداران ترابر

حمل و نقل بین المللی و لجستیکی

Namdaran Tarabar

کریر - فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۳۱-۲۲۸۵۴۱۲۷
فکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹
info@namdaranlogistic.com



کاسپین

حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

تهران: خیابان میرعماد، کوچه ۱۳، پلاک ۱، ساختمان مینا، طبقه اول، واحد ۴
تلفن: ۵-۸۸۵۰۳۲۵۳
فکس: ۸۸۵۰۳۵۹۳
caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سینا ترابر

کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتح، نبش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول
تلفن: ۶-۸۸۸۴۴۶۲۵
فکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶
info@sinatarabar.com



آرش تیسر زرین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)
۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کاپوتاز جهت حمل سوخت
آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵
۴۴۳۸۷۶۶۵
y_manafi@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
تلفن: ۳-۸۸۸۸۰۵۹۲
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ - ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com



DELTA BAR SHIPPING
SERVICES & International
Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از هاره 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 ، ۱۰ (خط) ۲۰۷ ۲۱ ۹۸+
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۳
فکس: ۸۸۹۱ ۷۶۹ ، ۹۸+۹۸ ۲۱ ۶۶۱ ۵۵۹
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com
barbaraniran



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابر
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



شرکت نمایندگی
کشتیرانی و بار فرابری

فراسوبار

(با مسئولیت محدود)
• سرویس مطمئن در حمل دریایی،
زمینی، هوایی و ترکیبی برای بارهای فله و
کانتینری اعم از FCL، LCL، با بیش از
چندین نمایندگی در ایران و سراسر دنیا
• حمل کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیت
از کشورهای اروپایی و خاور دور و ... بالعکس
• ارائه خدمات گمرکی

تهران: بلوار کشاورز، روبروی بانک پارسیان،
ساختمان صدف، شماره ۱۳۲، طبقه پنجم،
واحد ۶۰۳
تلفن: ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹
فکس: ۸۸۹۹۵۵۱۲
تلفکس: ۸۸۹۹۵۵۱۳
info@farasobar.com



الیت 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 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، چین
رومانی، بلغارستان، ترکیه، یونان و
تایوان

• دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار
تحت پوشش جهت حمل محمولات
فاشد شدنی به مقصد کشورهای
اروپایی، آسیای میانه و بالعکس

تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار
جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸

تلفن: ۷۷۵۳۲۶۲۰، ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹
نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه:
۰۴۴-۳۲۷۵۵۵۱۷ و ۱۹

نمایندگی مشهد: ۳۷۲۷۷۳۳۵ /
۰۵۱-۳۷۲۶۶۲۳۰

www.kalabar.net
info@kalabar.net



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: ۸۸۴۶۶۶۴-۶۵
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵
ecmelan2003@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتاح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ثاقب

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۱۰۰۱۱-۲ و ۸۸۸۲۲۷۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸

E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com

- ♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- ♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ مدیریت پروژه های خاص ♦ خدمات امور نمایشگاهی
- ♦ انبارداری و توزیع ♦ مشاوره لجستیک
- ♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- ♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸
تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰، فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲، بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹
info@niktak.com
www.niktak.com



حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی



دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

تهران، شمال میدان هفت تیر،

خیابان غفاری، شماره ۲۰

کدپستی: ۱۵۸۹۸۷۴۵۹۳

صندوق پستی: ۱۴۱۵۵/۳۸۲۹

تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸ - ۱۹

۸۸۳۰۲۰۶۶ - ۸ ، ۸۸۳۰۷۴۸۷

فاکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴

شعب: 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

بیتا پرواز

■ نمایندگی فروش بلیت کلیه خطوط

هوایی داخلی و خارجی

■ ارائه 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.bitaparvaz.com



SAHRA TARABAR Co.
Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲ - ۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۳۳۸۱۲۶۶۲ / ۰۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

● حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

● دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۵۱ - ۸۸۳۱۲۴۰۰ - ۸۸۴۹۴۰۰۰

فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



D.T.I.T

شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای

صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی

و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین،

ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

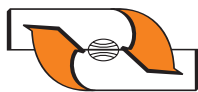
تلفکس: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرایی

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،

مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶

تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸

نمابر: ۶۶۹۷۲۲۸۴

Silk Road

Freight Forwarders and

Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada

Manolya 3/1 sitesi , D:1, Atasehir

34758 Istanbul, Turkey

Tell: +90 2164565272

Fax: +90 2164565274

info@silk-roadco.com



نیکان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

نیکان ترابر

(جاده ای - دریایی - ریلی)

حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

و ترانزیت کالاهای خشک و

فرآورده های نفتی به کشورهای

آسیای میانه، افغانستان و عراق

تهران: میدان هفت تیر، ابتدای بزرگراه

مدرس، خیابان غفاری، پلاک ۱۴، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۶۰۵۸ / ۸۸۳۲۶۸۴۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۳۴۷۵۶

nikantarabar@nikantarabar.com

www.nikantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۱۲۸۰ - ۸۸۹۰ (خط ۵)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، تریلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com



HUYAR TARABAR
هويار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی
موادل لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱

info@huyartarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آریا ترابر راد (ایریت)

(سهامی خاص)

(حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران سابق)

کریر - فورواردر
(زمینی - دریایی - هوایی)

دارای رقابتی ترین کرایه حمل با بیش از ۳۰ سال سابقه
تهران: خیابان طالقانی، بعد از خیابان مفتح، ساختمان اسپید، پلاک ۱۶۶، طبقه سوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۱۰۵۰-۳
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۲۴۱۶۸

Info@irit-co.ir

www.irit-co.ir



رهزاد ترابر
Rahzad Trabar
شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها
با کامیون های چادری به

افغانستان
آذربایجان
ترکمنستان
ازبکستان
تاجیکستان
ترکیه و ایتالیا

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان
۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹
تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

www.rahzadtarabarozblog.com
rahzad.tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مبنا آسیا فرابر

شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- ◀ هوایی، زمینی، دریایی
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ متکی بر ۱۵ سال سابقه حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: شهرداری شمالی، بعد از خیابان بهشتی،
کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۲۵-۷
نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸
info@mabnasia.com
www.mabnasia.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)
کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر
ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
نیش بزرگمهر، شماره ۱۴۱
تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۶۶۴۰۳۳۳۹
فاکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۷۱۸۷
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: ۰۲۱-۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
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: ۰۲۱-۲۶۳۱۱۰۶۱
دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،
ساختمان دهقان، طبقه دوم
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۸۴۸۷۵

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، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، نرسیده به سهپوردی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۷۲

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 بنادر حوزه خلیج فارس و سایر بنادر کشورهای خارجی در کوتاه ترین زمان با بیمه کامل

تهران: خیابان آفریقا، چهارراه

جهان کودک، کوی کیش، پلاک ۴۸

تلفن: ۸۸۷۸۳۸۰۶، ۸۸۷۷۱۴۹۵

۸۸۸۸۱۱۱۸ فاکس: ۸۸۷۹۶۳۲۸

Email: atashpa@atashpa.net



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی

صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت

از ایران به آسیای میانه بلعکس

تهران: سعادت آباد، ابتدای بلوار دریا،

پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸

sales2@kamyaran.co

manager@kamyaran.co



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی

خطوط کشتیرانی

کریو - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه

شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷

فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹

info@pol-co.com

www.pol-co.com



ودود ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو، فورواردر

زمینی، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری،

پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹

نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷

vadudetarabar@gmail.com



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس

و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان

سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابر

کریو - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهشتی،

کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲

info@persiasepidtarabar.com

www.persiasepidtarabar.com



تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار با کامیون یخچال دار

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: ۷۷۶۸۴۳۶۰ / ۷۷۶۸۵۰۱۵

۷۷۶۸۰۸۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۲۶۹

E-mail: Motlagh@navian.org



شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

کریو - فورواردر - ترانزیت

• حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین

• حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی

• مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی

• دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸

نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴

dalahootarabar@gmail.com



International Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریو - فورواردر

زمینی، هوایی، دریایی

• دارای کامیون های یخچال دار، چادری و

تانکر مجهز به دستگاه های GPS

• دارای نمایندگی در کلیه کشورهای آلمان،

فرانسه، هلند، اتریش و سوئد

تهران: میدان فاطمی، خیابان شهید گمنام،

برج گلها، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۷-۸

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۷۷۶۲۹

همراه: ۰۹۱۲۷۹۹۵۵۷۵

pershiarad@yahoo.com

www.persiadarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی و کارگزار گمرکی
فرارانان تهران
(با مسئولیت محدود)
فورواردر-کارگزار گمرکی و مشاور امور گمرکی به ویژه امور گمرکی مرتبط با حمل و نقل بین المللی ترانزیت، ترخیص قطعی کالاهای وارداتی و صادراتی از کلیه گمرکات کشور و انجام سایر خدمات مرتبط
تهران، خیابان بهشتی، خ اندیشه، اندیشه دوم شرقی، شماره ۲۴، طبقه سوم، واحد ۱۲
تلفن: ۰۶-۸۸۴۵۶۰۸۵
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: ۰۴-۸۸۴۷۹۲۱
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 فرحانی، بالاتر از
میدان شاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱
تلفن: ۰۶-۸۸۲۴۰۳۲-۲ / 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 (آبادانا)، 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: ۰۳-۸۸۹۴۰۹۲۲-۳ / 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
فسبال
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، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳ و ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۸۸۵۱۳۵۸۶-۷
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، کوچه آریا وطنی، پلاک ۳، واحد ۳ و ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۸۸۵۱۳۵۸۶-۷
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



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهروش سریع

◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

◀ استفاده از سرویس های کامیون

کشتی، ریلی و هواپیما

◀ بسته بندی، بیمه و ترخیص کالا

◀ دارای نمایندگی در کلیه گمرکات

و بنادر کشور

تهران: خیابان دکتر بهشتی، خیابان

پاکستان، کوچه هشتم، پلاک ۹

طبقه سوم، کد پستی: ۱۵۳۱۷

تلفن: ۳-۸۸۷۴۱۵۶۱-۰۲۱

۸۸۷۳۹۰۹۷

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳

info@behaveshsarie.com



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.zomorrod tarabar.com

info@zomorrod tarabar.com



Since 1955

ترابری بین المللی تهران
(شرکت سهامی خاص)

تاسیس: ۱۳۳۰

شرکت حمل و نقل بین المللی

تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و
کلیه گمرکات مرزی کشور

آدرس: تهران، خیابان شهید قرنی، بالاتر از

تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی

تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵

فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtco.ir



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، بوشهر، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۵۰۱

تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



YEKEH TAZ SARIE CO.

شرکت حمل و نقل بین المللی

یکه تاز سریع

کریر - فورواردر

• حمل انواع کالاهای صادراتی و وارداتی، ترانزیت
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه، ترکیه،
افغانستان، عراق

• حمل دریایی از چین، ویتنام

و بنادر خور دور و بالعکس

• دارای نمایندگی در کلیه مرزهای
ورودی و خروجی و شهرهای تبریز، مشهد،
اصفهان، شیراز، اراک

تهران: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،

ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،

طبقه ۶ شرقی، واحد ۴۲

تلفن: ۰۱-۸۸۸۱۲۲۶۰ / ۸۸۸۴۹۹۵۸

نمابر: ۸۸۸۱۲۲۶۱

yts.com58@yahoo.com



پارس سیر

کریر و فورواردر
(با مسئولیت محدود)

■ حمل کانتینر و فر آورده های نفتی
از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج،

طبقه ۵، واحد ۵۰۷

تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵

فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸

نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد،

ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک

ساختمانی مقدم، طبقه اول

تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱

فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰

همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ مجیدی نیا

parssairco@gmail.com



شرکت ترابری بین المللی

TARABARI
AFTAB
DARYA (TAD)
International Transport

کریر - فورواردر

• دارای نمایندگیهای معتبر خارجی
• دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،
ترکیه و امارات.

• حمل به وسیله انواع کشنده ها در خصوص
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
و حمل مرکب

• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی
و ترکیبی.

• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...

تهران، خیابان شهید فندی (پالیزی)،

ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵

فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷

www.tad-co.com

info@tad-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۱۳۱۹۱

E-mail: info@jybico.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

تندیس ترابر

صادرات ، واردات ، ترانزیت ، گروپاژ
حمل محصولات زمینی - دریایی و گروپاژ
پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه،
آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکراین و
کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینر و
کامیون های ایرانی و خارجی
دفتر اختصاصی شرکت در ترکیه، گرجستان
و کلیه مرزهای ورودی کشور

تهران: بلوار کشاورز، بین وصال شیرازی و نادری،
پلاک ۱۹۶ طبقه چهارم، واحد شمالی
کد پستی ۱۴۱۶۳۳۱۶۸
تلفن: ۸۸۳۹۰۷۶۲ - ۶ - ۸۸۹۹۴۷۰۴
فکس: ۸۸۳۹۰۸۴۶
www.tandistarabar.com
tandistarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی

سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵
تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۱۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸
sinasadr@neda.net.ir



پیشبازان

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

PISHTAZAN
INT,L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۶۱۳۹۲۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۲۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net
E-mail:info@pishtazan.net



شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(بهمن خاص)

♦ خدمات چارترینگ و مشاوره
و حمل کالای فله
♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی
♦ 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



شرکت حمل و نقل بین المللی آوارس ترابر

خدمات دریایی آوارس

توسعه تجارت آوارس آسیا

آوارس گرجستان

بازرگانی قاضی پور

آوارس گلوبال

لیجستیک آسیا

■ 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 کت TCC آمریکا
و ROHLIG آلمان و
GEBRUDER WEISS آتریش
متخصص حمل کالا از ایران به آمریکا،
اروپا و خاور دور و بالعکس
ترانزیت به کشورهای CIS و افغانستان
آدرس: تهران، خیابان مفتاح شمالی،
شماره ۳۵۸، طبقه ۶
تلفن: ۸۸۷۴۷۱۰۰ - ۸۸۷۴۵۰۹۰
۸۸۷۳۳۳۵۵ - فکس: ۸۸۷۵۳۲۰۷ - ۹
transport@iran-europe-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پژوهش

کریر - فورواردر

(زمینی، دریایی، ریلی)

♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،
امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور
تهران، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان
فریمان، پلاک ۲۷، طبقه دوم شمالی
تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴ - ۳۵ - ۶۶۴۶۲۴۹۸
۶۶۹۵۷۷۳۶ - فکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰
ترمینال کرج: ۱۲ - ۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۲۶
www.pazhoohesh-transport.com
info@pazhoohesh-transport.ir



دنیگارد

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

با ۴۰ سال سابقه فعالیت

کریر - فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

* اخذ ویزای شنگن

* نمایندگی بیمه کار آفرین کارگزاری بیمه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمابر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۰۵۰

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



حمل و نقل بین المللی

وفاراه

کریر - فورواردر

• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

• اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و


کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد
نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اترک،
طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۴۶۰۹۲۳۰۶ نمابر: ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱
www.vafarah.com
vafarah_co@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی
خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت علی الخصوص کشور چین نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی) عضو هیئت مدیره بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغارون، خرم آباد تهران: ابتدای نواب، برج سهیل دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰-۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



ایران بروودت بار
شرکت حمل و نقل بین المللی
IRAN BOROUDAT BAR
INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا
متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲
تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳-۸۸۹۹۳۹۲۵-۸۸۹۹۳۹۲۵
www.ibitc.co info@ibitc.co



دورین راه آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل بین المللی
(دریایی، زمینی، هوایی)
مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
دارای مجوز رسمی از گمرک ایران

تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷
تلفکس: ۶۶۹۰۹۴۷۰-۲-۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱ / ۰۹۱۲۳۶۰۲۸۸۱۵
همراه: ۰۹۱۲۳۶۰۲۸۸۱۵ / ۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱
info@dorinrahearia.org
www.dorinrahearia.org



شرکت حمل و نقل بین المللی
روانسر ترا بر

(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

• حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق
دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰
کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱-۱
نمابر: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲
سلیمانیه: ۰۷۷۷۰۲۰۴۰ / ۰۷۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰۲۱۷۱۲۰۰۷)
بندرعباس:
۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸
باشماق:
۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱
jafarsouri@yahoo.com



نوارا ترا بر آسیا
حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۳۶۴۱۹

فورواردر - ترانزیت
دریایی - زمینی - هوایی

• ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل کانتینری 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



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
توشه بر

Tushehbar shipping & international freight forwarders co. (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به اقصی نقاط جهان
آدرس: خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی، خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۲۵، ساختمان توشه بر
تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)
نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



DONYA BAR
International Transport & Shipping agency CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)
آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵، شماره ۷
تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴
۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱
فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱
www.donyabar.com
info@donyabar.com



حمل و نقل بین المللی
آلفاتیر

فورواردر

• حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
• ترانزیت کالا
• استریپ و استفرینگ کالا از بندرعباس به کلیه نقاط کشور

تلفن: ۰۲۱-۷۷۶۵۵۶۱۸-۰۲۱-۷۷۶۰۴۸۴۱
همراه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۱۶۴ / ۰۹۱۲۸۴۵۶۰۴۵
www.alphatirco.com
f.golpagoun@alphatirco.com
f.sarmadi@alphatirco.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سیروان ترا بر ماد

Sirwan Tarabar Maad
International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

• ترانزیت کالاهای خشک
• ترانزیت فرآورده های نفتی
• ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
• حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)
info@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
 در زمینه حمل دریایی
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
 تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران ترابر

متخصص در امور فوروار دینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت، خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم
 تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱
 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: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳
 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



دومان ترابر
Duman Tarabar
 Int'l Transport Co.LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی
 (با مسئولیت محدود)

زمینی-دریایی-هوایی

تهران: خیابان مطهری، خیابان لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵
 شماره: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸

dumantarabar@apadana.com
info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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: ۰۲۱-۸۸۶۶۳۳۱۰ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۶۱۲۴۳ کدپستی: ۹۱۷۷۴۵۱۹۱

info@soratarabariranian.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۳۸

شرکت حمل و نقل بین المللی

زمره راه سعادت

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در گمرکات بندرعباس، بازرگان، تهران

تهران: تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶
 تلفکس: ۰۲۱-۶۶۹۰۴۹۵۵
 ۶۶۴۰۲۵۴۲
arez1975@yahoo.com

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: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱
 نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
 www.sarafraztarabar.com
 info@sarafraztarabar.com
 ferdousi7005@hotmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)
سی بن ترابر
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 مفتح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲ - ۹۳ فاکس: ۸۸۴۶۷۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com

دفتر نمایندگی ترکیه

DEVCO LOJISTIK

International Transport Co.Ltd

Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3
 d:13 kucubakkakoy atasehir/istanbul
 Tel: +90 216 575 51 34 - 35
 Fax: +90 216 575 51 41
 GSM: +90 530 171 63 26
 E-mail: devcolojistik@gmail.com
 www.devcolojistik.com



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

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
 - حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



MUSKAN CONTAINER LINE
ABC Best IN 'T
ALPIN FORWARDING
AUTO IMPEKS RUSSIAN



شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

راتوک

- هوایی، زمینی، دریایی
- فله، کانتینری، گروپاژ
- دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه کشورهای اروپا، آمریکا، روسیه، خاور دور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹ / ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹ / ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹

www.Ratooc.com info@Ratooc.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۰۲۱-۸۸۸۲۸۹۰۶ / 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: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹ / ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوتراپرس (با مسئولیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

- ترانزیت کالا جنرال کارگو و سوخت به آسیای میانه، عراق و افغانستان
- دارای کریر اختصاصی به مقصد عراق، پاکو، افغانستان، آسیای میانه، اروپا و روسیه
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری و یخچال دار جدید و روز دنیا
- ارائه خدمات چارترینگ کشتی و واگن و نمایندگی خطوط کشتیرانی
- دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا
- عضو اتاق بازرگانی ایران و کشورهای مرتبط
- عضو انجمن صنفی سراسری ایران
- عضو گروه فورواردرهای جهانی فیاتا و مرتبط
- دفتر اختصاصی در کردستان عراق با مدیریت 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 / ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰
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
پاریس 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

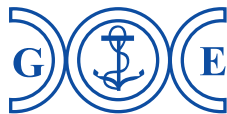
فاکس: ۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

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 الشعراى بهار، ساختمان تارا،

پلاک ۱۲ طبقه هشتم

فاکس: ۸۸۸۴۳۷۴ ، ۸۸۸۴۴۵۷۲

تلفن: ۵-۸۸۸۳۶۶۶۴ ، ۸۸۸۳۴۷۵۸ ، ۸۸۸۲۷۱۱۰ ، ۸۸۸۲۵۱۲۳

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



kalabar
transport accounting software

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
 نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



شرکت خدمات ساحلی ایران

نمایند انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران



نمایند انحصاری خط کشتیرانی SIMATECH در ایران



دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱

تلفن: ۱۵-۸۸۶۴۳۴۰۰
 نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
 بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵
 نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
 بندر امام خمینی: تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸
 نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷
 خرمشهر: تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲
 نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
 بوشهر: تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۲۰۷-۸
 نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

Email: ils-teh@iranlandservice.com
 www.iranlandservice.com



مدیریت: مجتبی دلگشایی

عملیات خدمات بندری در کلیه بنادر کشور با در اختیار داشتن بهترین و پیشرفته ترین تجهیزات و ماشین آلات با فن آوری روز

تهران: خیابان گاندی، کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
 تلفن: ۸۴۳۰۹ / ۸۴۳۰۹ (خط ۳۰) نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳
 بندرعباس: بندر شهید رجایی، محوطه گارد، جنب ساختمان مهندسی عمران
 تلفن: ۰۶-۳۳۵۲۴۶۱۴ نمابر: ۰۷۶-۳۳۱۳۳۹۲۳
 منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی مجتمع بندری امام خمینی
 تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲ نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۶۸۲
 بندر نوشهر: خیابان فردوسی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران
 ۰۱۱-۵۲۳۳۳۹۲۳
 بندر بوشهر: خیابان دهقان، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
 تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳ نمابر: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴

info@spmco.co www.spmco.co



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



سعادت تاربار

- ♦ 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 باربد ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹
 دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷
 تلفن: ۰۲۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۲۴-۳۲۴۶۷۷۸۵ / ۰۲۴-۳۲۴۶۷۸۲۴
 زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹
 saadat_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.com



کشتیرانی آداک مارین

- ♦ دارای دیو اختصاصی در تهران با تجهیزات کامل و تیم مجرب در بهترین موقعیت (بین گمرک شهریار و غرب)
- ♦ آماده ارائه سرویس به محمولات صادراتی شما از درب کارخانه به کلیه مقاصد شامل حوزه خلیج فارس، آفریقا، خاور دور و اروپا
- ♦ ارائه کلیه سرویس های کانتینری جهت محمولات صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان مطهری، میرزای شیرازی، کوچه هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۷، طبقه ۵، واحد ۶

تلفن: ۵-۸۸۴۹۸۶۰ نمابر: 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: ۰۹۸۱۷۷۳۳۳۴۵۰۵ (+۹۸) فکس: ۰۹۸۱۷۷۳۳۳۴۵۰۶ (+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: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۳۵-۴۴ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۵۳۵

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@hamahangdaryaypars.com

info@hamahangdaryaypars.com



شرکت خدمات دریایی

نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لنڈینکرافت:

■ مرجان کیش ۱: ۳۰۰۰ تنی کارگو، رورو، تانکر

■ میران قشم: ۲۰۰۰ تنی کارگو، رورو

محدوده فعالیت: خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند

بندرعباس: مجتمع تجاری زیتون، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۱۶۲۵ / 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: ۰۹۸۲۱۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۰۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+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)SIBRE آلمان (تولید کننده انواع ترمزها و وایرهای صنعتی)

۳. شرکت JCHI چین (تولید کننده انواع جرثقیل های بوم خشک و بوم تلسکوپیی 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: ۰۲۱-۲۶۴۱۵۸۱۲ / ۲۶۴۱۵۳۶۱-۰۲۱-۲۶۴۱۵۹۱۸-۰۲۱

دفتر بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۲۷۹۶-۹۷-۰۷۶-۳۲۲۳۲۷۹۵-۰۷۶

www.aryadiesel-co.com info@aryadiesel.com



**شرکت کشتیرانی
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian**

ارایه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- ♦ حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- ♦ نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)
- ♦ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ♦ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۲
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳
info@sdlogistics.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 فله

♦ حمل محمولات نفتی

♦ حمل محمولات پروژه ای توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۰۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۱۴ - ۲ - تلفن: ۰۲۲۲۴۶۹۴۱ - ۰۷۶
تهران بندر عباس
نمبر: ۰۶ و ۰۳۳۳۰۵۴ - ۰۷۶ - ۰۶۶۵۷۲۹۰۳
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: ۰۸۸۳۲۱۲۸۰ (۸ خط)
فاکس: ۰۸۸۳۰۹۱۳۳
2ND Flr. No. 180, Taleghani St., Tehran- Iran
Tel: +98-21- 88321280 (8 lines)
Fax: +98-21- 88309133
E-mail: info@pishbar.com
Site: www.pishbar.com



**شرکت حمل و واردات ایران
Hamle Varedat Iran
Co SA**

شماره ۹ 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: ۰۸۰۳۲۴۰۸ - ۹
فاکس: ۰۸۰۳۲۴۰۶
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 ای
- ♦ 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) ۰۸۸۶۶۴۴۷۵ - ۰۸۸۶۶۵۵۹۶ - ۰۸۸۶۵۲۵۷۵ - ۰۲۱ فکس: داخلی ۱۰۰

www.zsd.asia mgr@zsd.asia info@zsd.asia

شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی و خدمات دریایی



ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های
- از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
- دارای نمایندگی مشهورترین
- خطوط کشتیرانی جهان و فرورادرهای بین المللی
- حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
- ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری،
- کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
- تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳، شماره: 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 ویلای جنوبی، کوچه خسرو،
- پلاک ۴۰، واحد ۵
- تلفن: ۸۸۹۲۲۷۶۳-۰۲۱
- شماره: 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



مهییار ایران
حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)

MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



راهبران پیام
حمل و نقل بین المللی کالا

RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران
PAYAM TERMINAL



یامی لاین جلوبال
للتجارة العامة ش.ذ.م.م

YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C

مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

- حمل دریایی کانتینر و کالا از بندر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده
- عربی به بندر ایران و بالعکس
- ترانزیت کانتینر و کالا از بندر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)،
- ترکیه، اروپا و بالعکس
- دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری
- دارای نمایندگی های فعال در چین، دویی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس،
- تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- تهران: خیابان مطهری، خیابان فتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
- تلفن: ۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹، فکس: ۸۸۳۲۲۳۸-۴۰
- 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 • چارترینگ
- حمل از مبدأ تا مقصد • حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های • حمل و نقل بین المللی
- دارای دفاتر و شعب در:
- بندر عباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر
- خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزالی
- تهران: خیابان سپهردی شمالی، خیابان هویزه
- غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰
- شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹
- info@seasark.com
- www.seasark.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
- شماره: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
- E-mail: info@pejamgulf.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 (چارترینگ)
- ♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی
- ♦ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از 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 فورواردرینگ
- ♦ انواع کالاهای صادراتی و وارداتی
- ♦ ترخیص کالا و خدمات انبارداری و مشاوره امور گمرکی
- ♦ ترانزیت و ترانشیپ با بیش از ۲۰ سال سابقه

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۹۲۷

تلفکس بندر امام:

۰۶۱-۵۲۲۲۴۳۲۷ / ۵۲۲۲۴۳۱۷

همراه: ۰۹۱۹۲۹۷۳۶۹۱

rabani.wsp@gmail.com



شرکت کشتیرانی

ندای ساحل جنوب

Nedaye Sahel Jonoub shipping co.

■ حمل کالای صادراتی و وارداتی
به اروپا، آسیا، آفریقا و آمریکا

■ سرویس حمل ترانزیت به CİS و بالعکس
■ حمل کالاهای سنگین و فوق سنگین

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی

تلفن: ۸۸۱۷۱۳۹۶ / ۸۸۷۴۰۸۰۱

نمابر: ۸۸۷۳۵۴۹۹



Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی

Novel • Allied • Searoute

در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،
پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۲۸

info@searoshak.com

گروه شرکت های حامل

حمل و نقل بین المللی، لجستیک، خدمات بار هوایی، کشتیرانی،
ترانزیت کالا، بسته بندی و برگزاری کالاهای نمایشگاهی



حامل شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

زمینی، هوایی، دریایی

HAMEL International Transport Logistics services

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۱-۵۵ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



RAH TARABAR
TRANSPORT CO.

راه ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق عملکردی، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بار فرابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۴۲۶۳۶ / ۰۲۱-۳۳۳۴۱۱۴۵ / نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،

طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفر بار شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی

SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

♦ نمایندگی هوایمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی

♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هوایمایی داخلی و خارجی

♦ نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)

♦ تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)

♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۷۵۰-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com
www.Hamletransport.com



سیزان

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
(کریر - فورواردر)

Cizan

Int' Transport & Shipping
Services Co.Ltd.

تهران: خیابان طالقانی غربی، خیابان فریمان،

شماره ۳۷، کد پستی: ۱۴۱۶۸

تلفن: ۹ - ۶۶۴۸۵۳۰۸ - ۶۶۴۰۸۲۴۴

فکس: ۶۶۴۰۹۱۸۴

E-mail: cizan89666@gmail.com

citra@citrans.it

Milan Office: Citrans Srl,

Int'l Transport & Forwarding Co.

20129 Milano-Via Pilino, 29-Italy

Tel: (+3902) 29404350-4

Fax: (+3902) 29404714



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی

راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی

بار فرابری راهیان

نمایندگی خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و اروپا

◀ Door to Door و نمایندگی در کلیه بنادر

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نیش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۰۲۱(۱۵خط)

نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

کیهان بحر جنوب

(بامسئولیت محدود)

♦ نمایندگی کشتیرانی داخلی و خارجی

♦ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای

حوزه خلیج فارس، مالک شناور

♦ دارای شعب در کلیه بنادر و جزایر جنوب ایران

♦ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی،

ساختمان پاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۳۲۷-۸

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۰۷

info@kayhanshpg.com

www.kayhanshpg.com

شرکت مدیریت بار و دریا
Sun Logistics نمایندگی:
SP Container Line
St. John Lines, APL Line

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ملت، خیابان ارمنان غربی، پ 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
 ● نماینده 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
 ● نماینده 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 / ۰۲۲۰۳۳۱۱۸۳۳۱
 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: ۱۵۸۶۷۶۶۴۸
 تلفن: ۰۲۲۵۷۵۸۸
 نمابر: ۰۲۲۵۷۵۸۸
 www.starmarine.net
 info@starmarine.net

کریو - 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: (۵ خط) 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: (۱۰ خط) 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 - کریو - 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 ترابار

(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: ۷۷۶۱۰۸۸۳ / ۷۷۶۱۲۱۵۳ / ۷۷۶۱۳۵۰۵ / ۷۷۶۱۵۱۶۸-۹

فکس: ۷۷۶۱۸۶۱۸

darabian@iranianbluewaves.com



سپهر دریا بندر

شرکت خدمات کشتیرانی و بار هوایی

• حمل و نقل دریایی، زمینی، هوایی
• حمل کالا به صورت کانتینری، فله، خرده بار و فول

• ترانزیت کالا به گمرکات

داخلی و ترانزیت خارجی

• حمل کالا به صورت Ex-Work

تهران: خیابان مطهری، خیابان فجر، نبش

خیابان غفاری، پلاک ۵۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۲۷۵۱۱ / ۸۸۳۴۱۵۴۲-۳

نمابر: ۸۸۳۲۷۵۱۹

info@skyseaport.com



خدمات دریایی و بندری شرکت

ساحل نمایان بندر

• تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری

• ترخیص کالا و استریپ کانتینر

• مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۲۷

• باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات

بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با

حذف نیروی انسانی در خن کشتی

و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات

تخلیه و بارگیری

بندر عباس: بلوار پاسداران،

روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،

پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲

مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷

sahelnamyan.bnd@gmail.com



ادمیرال فیدرز

• ارائه سرویس فیدری از بنادر ایران به بنادر مهم منطقه

• ارائه سرویس TBL از بنادر ایرانی به بسیاری از بنادر دنیا

• دارای ناوگان مدرن و به روز

• حمل کانتینرهای معمولی و خاص

تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱



بارپیچان

شرکت حمل و نقل بین المللی

Barpichan

International Transport Co.ltd

Carrier - Forwarder

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام (ر)

جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو،

مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی

تلفن: ۰۲۵-۳۴۳۷۵۰۲۵ / ۳۴۳۷۴۵۱۷ (۰۴۴)

فاکس: ۰۲۴-۳۴۳۷۵۰۲۴ (۰۴۴)

barpichan623@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر- فورواردر

• حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و

ترانزیت

• حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای

آسیای میانه

• ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و

مرزها

• حمل و ترانزیت سواری به کشورهای

همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان

طبقه هفتم، واحد D7

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵ / ۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی **تهران تیر**

کریر- فورواردر

• دریایی - زمینی - هوایی • صادرات - واردات - ترانزیت

• حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم

• ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی

• دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبدقزنی، ساختمان ۷۶

طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱-۴

فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵

tehrantir@gmail.com



کشتیرانی و ترابری بین المللی

آراباکhtar

فورواردر، کریر و نماینده خطوط کشتیرانی

✓ حمل منظم کانتینری از کلیه بنادر چین، کره و تایوان

✓ نماینده انحصاری **ASL**، پاکستان و امارات

✓ نماینده انحصاری **YHL** چین

✓ نماینده انحصاری **NTH** چین

✓ حمل جاده ای و ریلی کالا به کشورهای حوزه **CIS** و افغانستان

✓ حمل منظم کامیونی و دریایی از آلمان، ایتالیا، انگلیس و فرانسه

✓ حمل هوایی از کلیه نقاط جهان به ایران

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳-۷ / ۰۲۱-۸۸۱۷۶۱۹۸ / ۰۲۱-۸۸۱۷۶۱۹۸

www.arabakhtar.com

info@arabakhtar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

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 و بارگانی بین المللی

- ♦ بارگیری و حمل کالا از مبادی بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ♦ ارائه پورفرما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ♦ ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- ♦ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷
نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳
ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۹۱۲۹۴۲
info@saedjamshidian-co.com



PTEC

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

- 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 محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری RCL در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۳-۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
فاکس: ۲۲۲۷۰۶۲۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی، جلفا، سرخس، بازرگان، دوغارون و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com



شرکت 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: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰ / نمابر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

E-mail: info@iranlandsea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور واردات، صادرات و ترانزیت آسیای میانه، خاور دور، اروپا، افریقا و آمریکای لاتین
خدمات زنجیره تامین و 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: خیابان احمد قسیر (بخارست)، خیابان ۱۲ غربی، پلاک ۲۵، طبقه سوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۰۱۱ / نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۶۹۹۹

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 بنادر 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 حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

کالجار (سهامی خاص)

نمایندگی هواپیمایی ماهکس MahEAS
آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، فلائی دویی

www.kaljar.co
kaljar_co@hotmail.com



International Transport &
Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

تبریز: انتهای خیابان رسالت،
مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵
فرودگاه تبریز، جنب ترمینال بار
ایران ایر فکس ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۳

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

هابی بازرگان
HADI BAZARGAN
International Transport Co.

مدیر عامل: محمد بابانزاد
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۹۲۶۶

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و
گمرکات کشور

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی
تلفن: ۲۰ - ۰۴۴۳۳۷۴۶۱۵

Mob: +98 914 115 92 66
Head Office: Emam Khomeini Blvd
Bazargan-IRAN
Tel/Fax: +98 443437 46 15 - 20
hadibazargan2004@yahoo.com



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 بندر امام 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فورواردر

حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا،
آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس،
اوکراین و بالعکس
حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل
محمولات یخچالی
ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در
کلیه گمرکات
تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر،
شماره ۵۸۲، طبقه اول
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱
فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
idealrah@gmail.com



حمل و نقل
بین المللی

حمل و نقل بین المللی آسا ترابر 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 فاکس: 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
/ باکو، گرجستان / تفلیس
ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس
دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی
تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵
تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

latifbeiramy@yahoo.com
www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت: ۶۹۷۱

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 برداران - 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 بانای راه تونس

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 کانثیری 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
خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۴۲۷
سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۳۴۲۰۰۰۶۹
نمبر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳

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
نمبر: 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 اثنایی 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.kgpc.com



شبگیر بار طوس

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
نمبر: 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: ۰۵۷-۵۵۰۸۹۸۵ / 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 / ۰۵۱-۳۷۶۴۳۴۵۲ / فکس: ۰۵۱-۳۷۶۴۳۴۵۲
www.atrackbarhorasan.com
msh-office@atrackbarhorasan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی چابک ران توس

کریر- فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ترانزیت کالا به افغانستان
- و آسیای میانه و بالعکس
- نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- دفتر مرکزی، مشهد: خیابان خرمشهر، بین خرمشهر ۶ و ۸، ساختمان ۹۸، طبقه اول
- تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۰۱۰۶ / 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
- نمابر: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱

www.adibtarabarsepehr.com - info@adibtarabarsepehr.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



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 سناباد 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 سناباد غربی
بین سناباد ۵۸ و ۶۰، شماره ۸۱۶،
ساختمان امین تارا، طبقه ۴، واحد ۷
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۵-۷
فاکس: ۰۵۱-۳۸۴۶۰۲۹۴
همراه: ۰۹۱۵۱۱۵۱۶۳۹
۰۹۱۵۳۱۴۹۰۴۰
amintara50@yahoo.com
www.amintara.ir
www.amintara.com



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچو کردستان

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
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷
تلگرام: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳
iranvicho@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سورتمه ترابر خراسان
کریر - فورواردر
ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به
کشورهای آسیای میانه
افغانستان، عراق، پاکستان

مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام
خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمز،
طبقه ۶، واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،
ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹
info@stk-shipping.com
ceo@stk-shipping.com
www.stk-shipping.com



کالا سپید ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی
کالا سپید ترابر
(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی،
هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰
دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش،
پلاک ۲، طبقه ۲
kalasepid@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

زهره شب
کریر - فورواردر

♦ ترانزیت، صادرات و واردات به کشورهای آسیای میانه
علی الخصوص افغانستان و بالعکس
♦ ارائه خدمات کانتینری
♦ حمل محمولات کانتینری و چادری

مشهد: میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵ / ۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۳۸۵۴۶۲۱۶
نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸
همراه: ۰۹۱۵۱۱۰۷۰۹۶
www.zohreshab.com r.ahmadyar7096@gmail.com



SHAYAN KAR KHORASAN
TRANSPORTATION ■ FORWARDING ■ LOGISTICS

شایان کار خراسان (سهامی خاص)
ترابری بین المللی

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع،
ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل های پروژه ای و ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

آدرس دفتر مرکزی:
مشهد خیابان آیت الله عبادی ۴۷ شماره ۱
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳
www.shayankar.com
E-mail: info@shayankar.com
Zip Code: 91458-65553



شرکت حمل و نقل بین المللی

آبانراه طوس
کریر - فورواردر

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل و ترانزیت گاز ال پی جی با کامیون های ملکی و تحت پوشش
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@abanrahtoo.com - khavari@abanrahtoo.com
www.abanrahtoo.com



Rahnan
International Transport Co.

شرکت حمل و نقل بین المللی
رهنان
(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۴۲۰۸

- کریر - فورواردر - ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل جاده ای کالا به مقاصد کشورهای آسیای میانه - آذربایجان - عراق بویژه
پاکستان و افغانستان در قالب محموله های صادراتی و ترانزیتی
- صادرات، واردات و ترانزیت محمولات میوه و تره بار با کامیونهای یخچالدار
زاهدان، خیابان مدرس ۳، نبش غدیر

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۱-۲ نمابر: ۰۵۴-۳۳۴۲۲۶۶۳ همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۲۲۱
rahnancargo@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی

اتیران
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی
عضو کنوانسیون تیر
ایستادنیت محدود
شماره ثبت ۱۹۰۴۵
۰۹۸۰ - ۵۱۵ ۹۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین
کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵ فاکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸
بخش کریر ترکمنستان (غفتی): ۰۵۱۳۸۴۴۷۴۲۰۰
۰۹۱۵۵۰۲۱۱۴۲ - ۰۵۱۳۸۴۴۷۴۲۰۰
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰۸۵۰
۰۹۱۵۱۵۲۰۰۱۲
حمل و نقل داخلی کالا ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰
atiran@ymail.com

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

تهران، خیابان استاد مطهری، نبش سهروردی، شماره ۸۹ کدپستی: ۱۷۵۱۳-۱۵۷۶۹

تلفن: ۸۸۷۴۳۳۹۲ / نمابر: ۸۶۰۴۳۶۱۳ | www.irsotr.ir info@irsotr.ir



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
تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳ همراه: ۰۴۱-۱۴۱-۰۹۱۴ (صدیقی)
- ♦ دفتر تهران: خیابان وزراء، بین نهم و یازدهم، پلاک ۱۰۵، طبقه ۲، واحد ۶ دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴
- ♦ دفتر بازرگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸-۱۹ دفتر آستارا: ۰۴۴-۴۴۸۲۵۵۰۶-۸ دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۴۹۱ / ۳۲۲۳۸۳۹۸

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 ۳۴۵۲ ۰۱۷ فاکس: ۳۴۴۴ ۳۴۵۲ ۰۱۷

www.Goodarzgorgan.com
info@Goodarzgorgan.com

دفتر تهران: خیابان وزراء، خیابان سوم، پلاک ۲۶، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۴۳ - ۰۲۱ ۸۸۷۰ ۴۹۵۲ فاکس: 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
استرپیپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:

آقای شیرزاد غمگین

بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،
طبقه ۶، واحد ۲۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۲۳۵۶۱۲۴۰

تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰

۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶

همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸۰



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس

Pars Sea Passage

• نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL

• خدمات حمل DOOR TO DOOR

• ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی

• ارائه سرویس های فورواردری

• حمل کالاهای خطرناک

تهران-میدان کاج-کوچه علی اکبر-پلاک ۲۰-واحد ۱۰۴

تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۴۶-۰۲۲۳۸۶۰۷۸-۰۲۲۳۸۵۰۵۴

Sarah.tn@psp-shipping.com

حمل و نقل ممتاز ترابری

خلیج فارس

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،

جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

بیمه پاسارگاد

آرامش شما، هدف ما

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،

جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳،

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰

۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷



شرکت حمل و نقل بین المللی

صبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)

◀ کربر - فورواردر - ترخیص کالا

◀ ترانزیت و حمل کالا به پاکستان

افغانستان آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی،

خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران

تلفن: ۰۳۳۲۲۳۷۰۳-۰۳۳۲۱۹۵۶۴ (۰۵۴)

فکس: ۰۳۳۲۲۳۶۰۵ (۰۵۴)

همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴

saba.mahan2172@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای

نجات بندر

مدیر عامل: محمد محمود زاده تبریزیان

با بیش از ۳۰ سال سابقه کاری

• نمایندگی شرکت حمل و نقل بین المللی حملیران در هرمزگان

• واردات، صادرات، ترخیص، ترانزیت، مشاوره

• داشتن امکانات ویژه و متخصص جهت حمل انواع محموله های سنگین (کمرشکن و بوزی)

• حمل انواع محمولات سبک و سنگین، یخچالی، سواری بر، خاور و تره بار و ...

• جاده سازی در محل های صعب العبور

بندرعباس، بلوار امام خمینی (ره)، میدان شهدا (یادبود سابق)، برج ملکه آسمانها،

طبقه ۷، واحد ۷۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۱-۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷-۸ نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۷-۸

آدرس دفتر پایانه: ترمینال کامیون داران، ۲۴ دستگاه، غرفه ۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۲۶

nejat_bandar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲

Armin Bazargan

Transportation co

بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،

روبروی بانک ملی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶-۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶-۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۴۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۳۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۳۴۳۱۶

Bazargan_armin@yahoo.com

info@arminbazargan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماد ترابری

♦ فعالیت در کلیه زمینه های حمل و نقل بین المللی صادرات، وارداتی،

ترانزیتی، مرجوعی، جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

♦ حمل محمولات به صورت فله، کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا،

خاور دور و بنادر جنوبی ایران

♦ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای

اروپایی، آسیایی، آفریقایی و بالعکس

♦ تخصص در حمل و نقل کالاهای نمایشگاهی

♦ ترانزیت کالا از بندر ایران به مبادی مختلف

تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد شمالی

تلفن: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ (+۹۸۲۱) نمابر: 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: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱) نمابر: ۸۸۷۸۵۸۴۴ (+۹۸۲۱)

info@Armanpadid.com www.Armanpadid.com

شرکت های ریلی و حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



شرکت کشتیرانی
کهکشانشان کالا و دریا

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ایران زمین



- حمل زمینی کالاهای معمولی، یخچالی و کانتینری به اروپا و کشورهای CIS، عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و بالعکس
 - حمل دریائی توسط انواع کانتینر معمولی و یخچالی از کشورهای خاور دور، حوزه خلیج فارس، اروپا و امریکا به بنادر جنوبی کشور
 - ترانزیت کالا از مبادی ورودی کشور به داخل ایران، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و سایر کشورهای همسایه
 - حمل دریائی کانتینری و فله از روسیه و بلاروس، کشورهای حوزه بالکان به بنادر شمالی ایران
 - اخذ مجوزات لازم جهت صادرات، واردات و ترانزیت کالا از سازمان ها و ادارات مربوطه
 - حمل انواع محمولات هوایی و ارائه خدمات فرودگاهی شامل ترخیص، ترانزیت و حمل مجدد (ترانزیت کالا) در فرودگاه امام خمینی به مقصد کلیه گمرکات و مناطق آزاد کشور
 - حمل خرده بار بصورت روزانه از اروپا و ترکیه به ایران و بالعکس
- 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



کشتیرانی
فانوس دریای نیلگون
(با مسئولیت محدود)
Blue Lighthouse Shipping Company Ltd

- سرویس کانتینری از بنادر آسیا، آمریکا، کانادا، استرالیا و اروپا به بنادر جنوبی ایران
- خدمات چارترینگ و مشاوره حمل کالای فله
- خدمات فورواردرینگ، حمل دریایی، 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: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۵۳۸ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۴

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 ریل ابرو سب



شرکت حمل و نقل ریل نوار سب



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: ۰۲۱-۸۶۰۷۱۷۳۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۵۷

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، ۵، پلاک ۱۹

www.safirrail.com info@safirrail.com



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
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: ۸۸۹۰۷۰۸۵ (۸ خط)
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 شمیم

با بیش از ۳۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل

- ارائه کلیه خدمات مشاوره ای 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: ۲۲۲۶۷۲۹۹-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۹۰۷۹۰۷-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۵۸۹۳
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، طبقه ۳ تلفن: ۸۸۷۱۱۶۴۳ شماره: ۸۸۷۱۶۰۷۷

www.srpt.ir

info@srpt.ir



- ارائه دهنده خدمات ریلی در کشورهای آسیای میانه
- ارائه مجوز محمولات ترافیکی
- حمل ترکیبی محمولات
- پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد
- ردیابی کلیه واگن ها در مناطق CIS و جمهوری های بالتیک
- برگشت کانتینرهای خالی از مبادی کشورهای: ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان
- تامین کننده انواع واگن های باری MPS و خصوصی
- دارای شعبات در کشورهای آسیای میانه

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲، پلاک ۴۸
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴
E-mail: info@wagonbar.com

گروه شرکت های ایل ترک ارس IL TURK ARAS GROUP



شهاب سحر آذر (فرواردر - کریر)

حمل و نقل بین المللی کالا

سرویس منظم صادرات و ترانزیت کالا به: ارمنستان، گرجستان، تفتان پاکستان سرویس منظم واردات کالا از: ارمنستان، گرجستان، ترکیه



Qizil Yol Kiamaki

قرل یول کیامکی حمل و نقل داخلی کالا

حمل کالا از جلفا به کلیه نقاط کشور



شهاب آذر ارس

مجموعه انبارهای اختصاصی سرپوشیده و روباز در منطقه آزاد ارس

جلفا: خیابان تیمسار فلاحی، روبروی درب خروج گمرک، پلاک ۲۰
تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸-۷ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۱۷-۱۸ / ۰۴۱-۴۲۰۲۵۱۴۸-۴۱
ilturkarasgroup@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**دشت نوردان
گرگان**

کریر - فرواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای 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: ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نمایندگی ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷-۷۳۳۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۷۵۶۸۲۱-۲ / ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰-۲
مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷-۳ / سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴-۳ / اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۳۲۱۱۸ / اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶
تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ / یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ / اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ / سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵
بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹

**موسسه خدمات
گمرکی نوری**

حق العمل کار رسمی گمرک ایران
با مزیت سرخس

Nouri Customer Services
Institute

The Official Contractor
Of Iran Customs
Administration In Sarakhs

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت

و صادرات توسط واگن

♦ مجری مجاز تشریفات

حمل و نقل ریلی

♦ پذیرش نمایندگی از

شرکت های حمل و نقل

بین المللی و بازرگانی

♦ تهیه قرنطینه از کشورهای

آسیای میانه و الکرانس افغان

♦ تهیه واگن خالی و تنظیم

بارنامه CIS

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس
ترکمستان

تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به
کامیون خارجی در سرخس

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی

شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: ۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gmail.com



**بازرگانی
سینا فر
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: ۸۸۰۰

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 ۳۳۵۵۷۹۰۲ - ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵

www.pardis-hn.com

pardis_hn@yahoo.com



**بازرگانی
محمد رسول تحویل داری**

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا از گمرکات کشور

♦ دفاع از پرونده های اختلافی در گمرک ایران

♦ شرکت در کمسیون های گمرکی

♦ دارای پروانه فعالیت از گمرک ایران

تهران، خیابان ولیعصر، برج سپهر ساعی طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۴

همراه: ۰۹۱۲۱۳۰۲۴۸۴ / تلفن: ۸۸۵۵۵۶۷۵

۲۴ و ۸۸۵۵۲۶۳۳ / ۹ - ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com



**دفتر حق العملکاری
کوشا ترخیص**

♦ کارگزار رسمی گمرک

♦ ترخیص از بندر عباس، خرمشهر و تهران

♦ ترخیص تخصصی خودرو

♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت

♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / ۶۶۹۰۷۰۶۶

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

♦ ابزار آلات 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.yaghoobi@gmail.com



**گروه بازرگانی
سینا فر**

کارگزار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران

♦ دارای نمایندگی رسمی در مرزهای

ماهپور (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.sanaefar.com

sanaefar88@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: ۰۵۱-۳۲۲۱۷۷۸۹-۳۲۲۵۳۴۱

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۵۶۷۸۵

موبایل: ۰۹۱۵-۱۱۵۲۹۶۱

سرخس: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۹۶۹-۳۴۵۲۵۶۵۷



بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ◆ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- ◆ خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، تقاطع فلسطین شمالی، کوچه راد، ساختمان راد، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۰۳۳۶۶ / ۸۸۸۰۲۴۶۶ - ۰۲۱ | شماره: ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶ | شماره: ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

kiantarkhis93@gmail.com

www.KianTarkhis.ir



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده ای

نیک ترابر بندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۲۸

تلفن: ۳۳۵۵۳۵۴۳ / ۳۳۵۵۶۴۸۴ - ۰۷۶ | شماره: ۳۳۵۵۶۴۴۶ - ۰۷۶

مدیریت: ۳۳۵۵۰۸۶۵ / ۳۳۵۵۰۸۸۵ - ۰۷۶

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۲۳۴ | همراه: ۳۴۱۰ - 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: ۴۴۴۴۱۷۰۵ - ۰۱۳ | شماره: ۴۴۴۲۹۶۱۴ - ۰۱۳

همراه: ۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / 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: ۶۶۹۱۳۵۰۰ - ۱ / ۶۶۹۱۵۵۱۰ / ۶۶۵۹۲۸۴۱ | فکس: ۶۶۹۴۱۹۹۱

www.ghasemitrade.com Email: info@ghasemitrade.com

ایران ترکمن



شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
 حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت،
 حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای
 نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها
 تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،
 کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه چهارم، واحد ۷
 کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
 نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹
info@iranturkeman.com

بازرگانی داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
 دارای پروانه رسمی از گمرک ایران
 تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران،
 پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴
 تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲
 فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸
 همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱
d.varasteh@gmail.com



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



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 کمر شکن
 ◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی و
 چندقبلی 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، نیش کوچه معلم، ساختمان شرکت دوررو

تلفن: ۰۴۴۳۳۲۲۳۵۹، ۳۴۳۷۲۸۹۵
 ۳۴۳۷۲۷۴۸، ۳۴۳۷۵۰۶۸۰۹
 فاکس: ۳۴۳۷۲۳۶۵، ۰۴۴۳۳۵۰۷۰
 همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۵۴۰

www.dourro.com
info@dourro.com



J.Faruoghi

بازرگانی حق العملکاری
جلال فاروقی

مشاور امور گمرکی، ترخیص کالا، نمایندگی حمل و نقل بین المللی
 شعب و نمایندگی: تهران، بندر عباس

دفتر مرکزی، قزوین: خیابان خیام جنوبی، کوچه دکتر خرسند، پلاک ۲۶، طبقه ۲، واحد ۵
 تلفن دفتر: ۰۲۸-۳۲۲۲۱۶۸۷ / ۰۲۸-۳۲۲۲۰۳۶۷
 نمابر: ۰۲۸-۳۲۲۲۰۳۶۷
 همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷

jfaruoghi@yahoo.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: ۰۴۱-۱۸۸۳۹۰۴۱ / ۴۴۰۲۲۳۷۸
 فاکس: ۴۴۰۲۲۳۷۸

tarkhisavesta@yahoo.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

بازرگانی

محتشم خواه

● با بیش از دو دهه تجربه صادرات، واردات، مشاوره امور گمرکی
 ● ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
 ● حواله ارزی، ثبت سفارش و اخذ مجوزهای مربوط ● خدمات کانتینری
 ● واردات خودرو و ترخیص تخصصی خودروهای وارداتی

آستارا: پاساژ عمیدی، طبقه اول، پلاک ۲۴
 دفتر مرکزی: تلفن: ۰۴۴۸۱۷۶۲۵ / ۴۴۸۲۲۵۲۰ / ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
 نمابر: ۰۱۳-۴۴۸۱۵۵۹۲
 دفتر انزلی:

انزلی: خیابان بایندر، اول خیابان رضایی، پشت گمرک، ساختمان بایندر (۱)،
 طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱ / ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳
 نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۳۳۷۳۳

info@mohtashamkhah.com www.mohtashamkhah.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

(دو غارون، میلک، بیرچند، میل ۷۸ و سرخس)
 ♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک
 بیرچند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹

شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرچند
 تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۴۸۶۱۸

همراه مدیری: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹

Khamehzarkit@yahoo.com



بازرگانی
احمد فولادی نشتا

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی
 ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،
 پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۸۰۰ / ۸۸۷۵۶۸۰۰-۶ / ۰۲۱-۸۸۵۲۱۷۶۵
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷

fouladinasta.trading@yahoo.com

شرکت مشاوره حمل و نقل
هادی

■ مشاوره در سامان دهی
و مدیریت ناوگان ترابری
■ مشاوره و حل اختلاف مالکین
و وسایل نقلیه سنگین با رانندگان
■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی،
کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق
سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،
پایانه حمل و نقل کلاهی مبارکه
تلفن: ۰۲۱-۵۲۴۶۴۱۰۸
همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹
www.haditrp.ir



شرکت حمل و نقل
فرآورده های نفتی
اراک بار پویا

شماره ثبت: ۴۱۷۴
مدیر عامل: ابوالفضل نوروزی
حمل کلیه فرآورده های نفتی از
مبداء پالایشگاه و پتروشیمی سازند
(استان مرکزی)
: میدان بسیج (سردشت - سنجان) شهرک
نبنی، روبروی سالن نارنجستان
تلفن: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۹
نمابر: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۸
همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱
۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷
Arakbarpooya.co@gmail.com



موسسه حمل و نقل ممتاز
ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)
تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز
تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل داخلی
ساحل ترابرس پارس

(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
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: ۰۲۶-۳۲۳۰۹۸۵۰-۵۵
فکس: 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 / ۵۵۲۴۶۱۹۳
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 / ۸۸۷۴۱۸۰۵ / 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 / شماره: ۸۸۷۳۰۷۳۷ - ۰۲۱

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



خدمات بیمه ای بوبه رژه (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

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 تفرج شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ / فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com

شرکت حمل و نقل جاده ای
سنگین ترابار طاهری



- ◀ نیم قرن تجربه در صنعت حمل و نقل کشور
- ◀ مجهز به ماشین آلات و تجهیزات روز جهان
- ◀ عضو انجمن صنفی بوژی داران ایران

دفتر مرکزی: شیراز - بلوار امیرکبیر - نیش خیابان قالیشویی
ساختمان میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر
بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهر آهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۳۲۸۲۱۴۴۱-۱۲ / شماره: ۰۷۱-۳۲۸۲۱۴۴۴

همراه: ۰۹۱۷۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵-۵۹۱۹

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.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 / 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 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 بهیقی:
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱
www.iranpeyma.info



ایران پیما
شرکت تعاونی
مسافری شماره یک
آبادان

مدیرعامل: مهرا ن امانی
نشانی: آبادان، میدان طیب،
شرکت ایران پیما آبادان
دفتر فروش بلیط: (۰۶۱)۵۳۳۲۰۰۰۶
ترمینال: (۰۶۱)۵۳۲۵۵۰۱۰
همراه: ۰۹۱۶۱۳۱۳۶۲۴



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
تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱۰۴
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱
www.pmtco.ir
pmt.t2co@gmail.com



شرکت حمل و نقل فجر جهاد

شرکت حمل و نقل 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 اکبر آباد غرفه شماره ۲۰۵-۶ ۵۵۲۹۵۸۹۳-۶
شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵
شعبه بندر عباس: ۲۲۲-۳۲۵۸۹۲۱۱ و ۰۷۶-شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۳۲۳۸۱۲۰
شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۲۳۵۴۲۸
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 بهیقی تعاونی ۱۷ پیک صبا
۸۸۵۴۳۴۲۵-۶-۸۸۵۴۲۵۲۷
دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵
www.peykesaba.net



حمل و نقل درون شهری
و برون شهری

T.B.T

(تی.بی.تی)

شرکت مسافری
تعاونی شماره ۱۵
تراز بی تا ایلام

مدیریت: اصغر عینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶ ۷۴
ایلام، خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان
دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۳۳۳۲۲۱۷۸
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۴۴۴۹۲
اینترنت: ۰۸۴-۳۳۳۶۷۷۴۵
ترمینال: ۰۸۴-۳۳۳۲۲۸۰۸۰-۱
انبار: ۰۸۴-۳۳۳۲۲۸۰۸۲
مهران: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۲
نمابر: ۰۸۴-۳۳۳۲۶۵۵۱
www.tbtilam.ir



شرکت مسافری
گیتی پیما کرج

مدیر مسئول: ناصر زارع
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۴۱۳۳
کرج: ترمینال شهید کلانتری
تلفن: ۰۲۶-۳۲۷۱۶۹۱۴
۰۲۶-۳۲۷۰۱۸۱۳



شرکت مسافری
همسفر شمس

زاهدان

مدیرعامل: سید شمس موسوی
سرویس دهی به کلیه
نقاط ایران
نشانی: زاهدان، پایانه مسافری
انقلاب، غرفه ۱۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۱-۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۷۳۹



شرکت تعاونی مسافری
میهن نور آریا
زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹
مدیریت: عبدالله گمشادزهی
زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،
پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳
تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱
۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳
تلفن دفتر دانشگاه:
۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸
mihannoorarya2015@gmail.com

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD
Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit2 , No. 18 , Abbasi Anari Ave. , North Motahari St. ,
Darya Blvd. , Shahrak Gharb , Tehran / Iran

Tel: (+9821) 88569610 **Fax:** (+9821) 88569617

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.com



BITA TARABAR
INT'L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)
Export - Import - Transit
Specially to IRAQ

Head office: No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

Zip code: 14188 Tehran- Iran

Tel: (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

Fax: (+9821) 6643 97 87

Kermanshah: (+9883) 38390053 **Fax:** (+9883) 38366872

Khosravi: (+9883) 42420668

bita.tarabar.int@yahoo.com



Logistics
Admiral

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3rd party logistics services
- Industry specialized solutions

Adress: No 47, 29th St, Vozara St, Tehran-Iran
Tel: +9821 888 78 501-4 **Fax:** +9821 8977 7654

www.admiralline.com



Hamel
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 (مازندرانی سمورا)

As Agent of line

HANJIN SHIPPING
Beyond the Ocean

Direct Liner Weekly Services

Iran & Persian Gulf Ports to/from China

/Far East Destinations

Tel: +9821- 88729890-96 / 88382860-70

Fax: +9821- 88729901

sales@mazandarya.com mazand@mazandarya.com

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

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

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

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

☎ 0049 -201-89940451

☎ 0049 -201-95979422

☎ 0049-201-89940453

🌐 www.bouzary-essen.de

✉ @eghamatalmanbouzary



Bouzary Management
Seyed Behzad Bouzary



شرکت بازرگانی

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





هر روز کودک مبتلا به سرطان تحت حمایت محک قرار می گیرند.

این یک حقیقت تلخ است، اما سال‌هاست با مشارکت شما حمایت از همه کودکان مبتلا به سرطان ایران با امید رسیدن به شیرینی سلامتی محقق شده است.

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

۰۲۱ - ۲۳۵۴۰ * ۷۸۰ * ۲۳۵۴۰ #

از اینکه به پیام ما توجه می کنید، سپاسگزاریم.

تلفن بازدید از محک: ۰۲۱-۲۳۵۰۱۲۱۰



محک

مؤسسه خیریه حمایت از
کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

(خیریه) مرکز حمایت از معلولین

ضایعات نخاعی ایران



تلفن: ۲۲۷۳۳۶۱۵ - ۲۲۷۳۳۷۲۹

تلفکس: ۲۲۷۳۳۷۱۵

شماره حساب های مرکز حمایتی:

بانک تجارت شعبه فلکه اول صادقیه: ۹۸۸۴۳۴۱۸

شماره کارت بانکهای مرکز حمایتی

بانک صادرات: ۶۰۳۷۶۹۱۹۹۰۰۳۶۱۹۶

بانک تجارت: ۶۲۷۳۵۳۹۹۹۱۶۶۴۸۲۳

شماره شبا بانک تجارت: IR۹۵۰۱۸۰۰۰۰۰۰۰۰۰۹۹۸۴۳۴۱۸

-  www.irannokhaa.ir
-  info@irannokhaa.ir
-  [zayeate_nokhaaei_iran_ngo](https://www.instagram.com/zayeate_nokhaaei_iran_ngo)
-  [@protectioncenterofspinalcord](https://twitter.com/protectioncenterofspinalcord)



ترابران

ماهنامه اقتصاد ترابری



@tarabaranmag

اخبار ماهنامه ترابران

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 سازه های 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



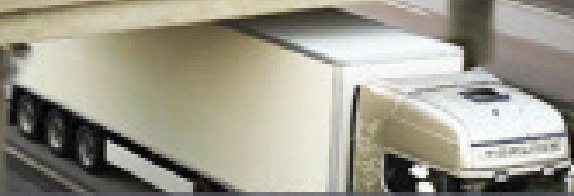
شرکت حمل و نقل بین المللی سپرا ترابار
Sapra Tarabar International Transportation Co.



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

فرارسیدن هفته عمل و نقل بر شما و تمامی دست اندکاران عمل و نقل کشور گرامی باد.



☎ 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