

# نگارخانه

۱۵۵

۱۸۰۰۰ تومان

دی و بهمن ۱۵۲/۹۶ صفحه

ماهنامه اقتصادرایی

- زیر ساخت ۹۷
- باید واقع بین بود، این کاسه کوچک است
- دریای نابسامانی
- کاهش حلال خوری!
- سقوط به قعر یک درصدی
- آب و راه!
- دولت با تعرفه‌های جدید به دنبال چیست؟
- اقتصاد اتوبوس؛ حقوق مسافر!



تهی

AVANDARI



# کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

# مارین ثمین پارس

(MSP)

- ◀ سرویس فیدرینگ از جبل علی به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل دریایی و چارترینگ
- ◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی
- ◀ سرویس ترانزیت به تمام گمرکات داخلی، کشورهای CIS، افغانستان و عراق
- ◀ حمل بار هوایی از تمام نقاط دنیا به ایران و بالعکس

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، کوچه چهاردهم شرقی، پلاک ۱۲ - طبقه چهارم - واحد ۷

Info@msp-co.com

نمابر: ۸۸۱۷۸۳۳۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰





EVERGREEN  
GROUP



## Evergreen Line Sets Sail with *OCEAN Alliance* Our Extensive Network Delivers Unbeatable Service

Evergreen Line is proud to be a founding partner of OCEAN Alliance, an evolutionary leap in global shipping services. With state-of-the-art vessels, we offer an unparalleled choice of port coverage, sailing frequencies and rapid transit times to ensure safe and reliable delivery of your cargo.



**EVERGREEN LINE**

[www.evergreen-line.com](http://www.evergreen-line.com)



# جناب آقای رضارستمی

دریافت لوح، نشان و تندیس ملی **امین الضرب**  
کار آفرین برتر کشوری را خدمت شما  
و تلاشگران گروه صنعتی مارال تریلر  
تبریک عرض می نمائیم.

Maral Trailer

MARAL  
HOLDING

T.S.P

FOX+

ATLAS

Rostami

روابط عمومی گروه صنعتی مارال تریلر



مچی نی + مجاده =  
تجربہ ای فوق العادہ



[www.giti-tires.ir](http://www.giti-tires.ir)  
 [gitiprimewelliran](https://www.instagram.com/gitiprimewelliran)

**GDR665**



۲۷ سال سابقه درخشان در صنعت حمل و نقل بین المللی  
سرویس های صادراتی 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](http://www.malektarabar.com)

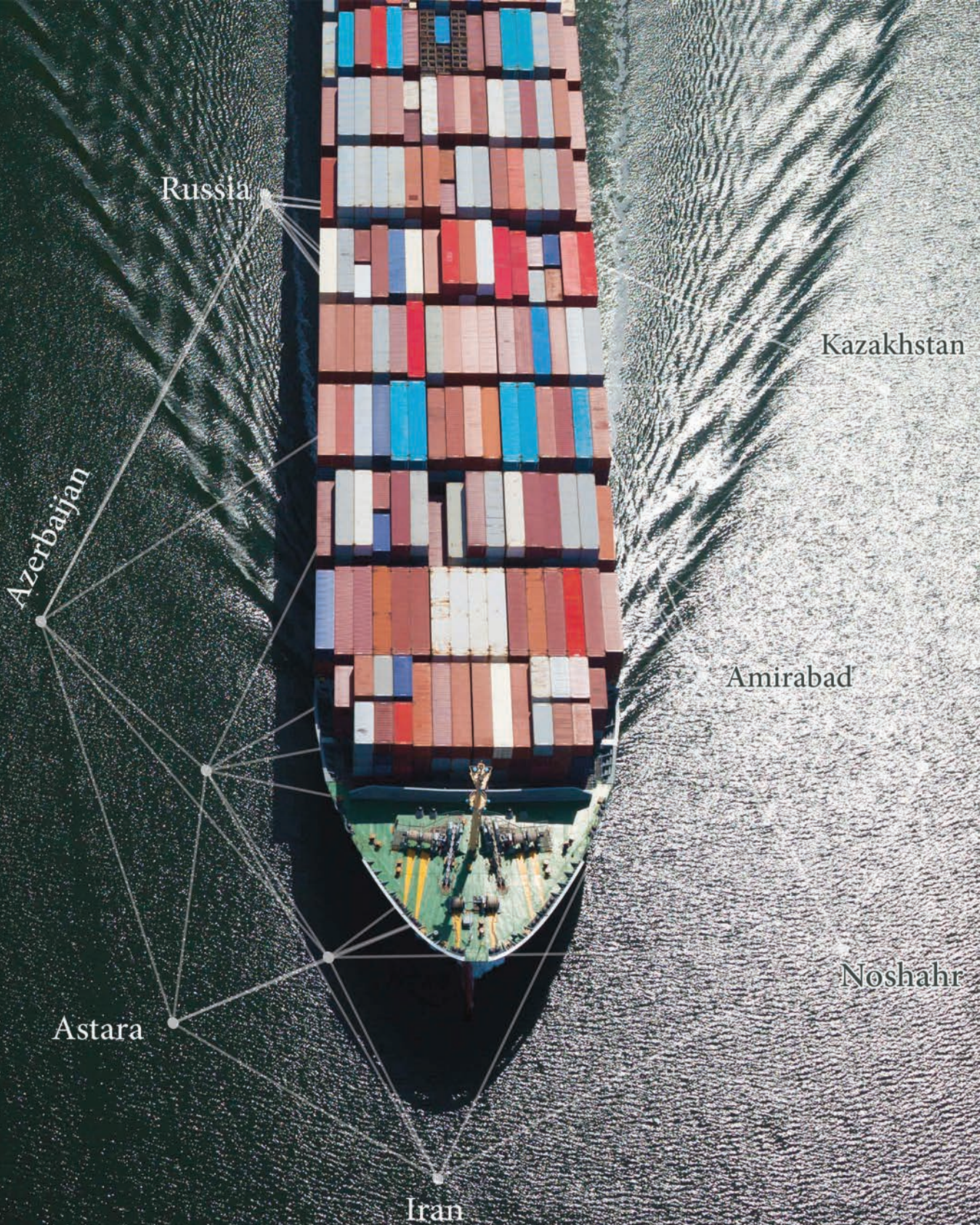
[info@malektarabar.com](mailto:info@malektarabar.com)

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





كاوه ديزل



“صحت، دقت و سرعت”

دفتر مرکزی: تهران: خیابان مطهری، تقاطع سهروردی،

شماره ۸۹ ————— تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۴۳۲۹۷

[www.irsotr.ir](http://www.irsotr.ir)

[info@irsotr.ir](mailto:info@irsotr.ir)

ایرسوتر (سهامی خاص)

I R S O T R

شرکت چند وجهی امور حمل و نقل ایران و روسیه



AROUND THE WORLD IN ONE PLACE



Bita Parvaz Tour & Travel Services Co.,Ltd

www.bitaparvaz.com

تهران، بلوار سعادت آباد، خیابان ۳۸، پلاک ۵۵

تلفن: ۴ ۲ ۸ ۸ ۴ ۰ ۰ ۰

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

- فروش بلیط کلیه پروازهای خارجی و داخلی بانرخ 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 سفارتی (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

# تضمین ما، آسایش خاطر شما



صدور بیمه‌نامه انواع محمولات باربری وارداتی - صادراتی  
صدور بیمه‌نامه انواع خودرو، شناور، واگن، هواپیما و بالگرد

## بیمه‌گر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای



شرکت سایه امن البرز

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

[www.sayehamnborz.com](http://www.sayehamnborz.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 امکانات کامل در بلغارستان جهت حمل محصولات صادراتی و وارداتی کشورهای اروپایی به ایران و بالعکس

دفتر بلغارستان: ۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰/۰۰۳۵۹۸۸۶۸۵۴۰۲۵



تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۰۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰، ۷۷۶۰۲۶۱۸

[www.kalabar.net](http://www.kalabar.net)    [info@kalabar.net](mailto:info@kalabar.net)



طرح جلد: علی دیوانداری



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران  
اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال نوزدهم  
شماره صد و پنجاه و پنجم / دی و بهمن ۹۶

ISSN:1827-5151

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج نیا  
■ مدیر عامل: عامر آران

■ تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجهنوری، آ نوش رحام، محمد ساطعی، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک رضا ملک پور، محمدرضا منتظری، حوران دخت عمادزاده

■ گزارشگران: بهاره بوذری، سیده کریمی، ابراهیم زارع، بابک وفایی، مسعود زارع، علی محسنی، پویا مهرابی

■ آلتیه: محمد صادق بهشتی - مانا ایرج رضوی

■ بازرگانی: شهریار اردلان

■ مدیر امور مالی: مریم حسین زاده  
■ امور مالی: نفیسه دلیلی واحد

■ ارتباطات: سیدعلیرضا سلیمانی  
■ انفورماتیک: سید حسین حسینی

■ مسئول روابط عمومی: راحله فتوحی  
■ امور اداری: جعفر علی محمدی، محمدهدی پاشا

■ چاپ: سبزآرنگ ۸۸۹۱۲۹۸۴ ■ صحافی: حرم ۳۳۴۵۲۰۱۶

## دور دست از نزدیک

### تهی

یکی از بهترین مصداق‌های اصطلاح «سر و ته هم آوردن» در ایران، خط آخر لایحه بودجه دولت و قانون بودجه مجلس است: جمع ستون هزینه با جمع ستون درآمد یکی درمی آید و با صلوات می‌رود برای اجرا. البته در عمل، هرگز این تساوی رخ نمی‌دهد. درآمدها جز به مدد قرض دولت از بانک مرکزی و عدم ادای دیون، به آن عدد نمی‌رسد و درباره هزینه‌ها چنان گل‌وگشاد عمل می‌شود که ردی از آن نظم چیده‌شده در قانون باقی نمی‌ماند...

## گزارش اصلی

### زیر ساخت ۹۷



سازمان‌های دولتی ایران، با بودجه خود دو کار انجام می‌دهند: جماعتی کارمند را تامین حقوق می‌کنند و یکسری کار عمرانی را هم سامان می‌دهند. سال به سال به سهم اولی، افزوده و از سهم دومی کاسته می‌شود. این نسبت آنقدر در حال ناساز شدن است، که بخش عمران و ساخت‌وساز باید کوله‌بارش را ببندد و از عرصه اقتصاد غایب شود. سال آینده از سال‌های شاخص این روند و بودجه آن در بخش زیربنایی حمل‌ونقل، آیینیه بازتاب‌دهنده آینده‌ای غیرتابناک است.

۴۴

۱۶

۱۵

۳۳

## زیر ساخت‌ها

### جایی در آن میانه

... وجود زیرساخت‌های کارآمد باعث خواهد شد تا بنگاه‌های تولیدی یک کشور در عرصه کسب‌وکار جهانی از قدرت رقابت بالاتری برخوردار شوند. از جمله زیرساخت‌های مهم در هر کشور می‌توان به شبکه کارآمد حمل، نیروی متخصص، مناسب بودن کیفیت جاده‌ها و شاهراه‌ها، خطوط راه‌آهن مدرن، بنادر مجهز و خطوط هوایی منظم اشاره کرد. در این گزارش با نگاه به گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۸ به بررسی کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در ایران و مقایسه آن با کشورهای همسایه خواهیم پرداخت.



### سوءمدیریت بدتر از کمبود بودجه

ارائه لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ با حواشی زیادی همراه بود و بودجه اختصاص یافته به صنعت هوانوردی کشور نیز از حواشی پیش آمده، به دور نماند. برخی از کارشناسان و فعالان این صنعت به میزان بودجه اختصاص یافته هوانوردی اعتراض داشته و برخی دیگر، عوامل دیگری مانند سوءمدیریت در سال‌های اخیر را مانع رشد هوانوردی کشور می‌دانند. داود ربیعی، از کارشناسان و فعالان توسعه هوانوردی کشور، خود را در زمره کارشناسانی می‌داند که سوءمدیریت و عدم وجود استراتژی واحد در بخش هوانوردی را مهم‌تر از میزان بودجه تخصیص یافته به آن می‌داند.

## بازار سرمایه

### سنگ بزرگ ریلی

کارشناسان اقتصادی به آینده حمل‌ونقل ریلی کشور امیدوار هستند. در این بین، امید فعالان بازار سرمایه بیشتر است چه این که آنها با بالا و پایین کردن صورت‌های مالی شرکت‌های این صنعت و محاسبه آینده سودآوری‌شان، برآورد دقیق‌تری از تاثیر رویدادهای جدید در دست دارند. رویدادهای جدید قرار است به توسعه زیرساخت‌ها شتاب دهد، سرعت حمل ریلی بار را افزایش دهد و سود خوبی نصیب شرکت‌های فعال این صنعت کند. البته مشکلات نیز دور از نظر نیست ...



### اقتصاد اتوبوس؛ حقوق مسافرا!

یک سال از ابلاغ منشور حقوق مسافر برای سفرهای جاده‌ای بین شهری می‌گذرد؛ منشوری ۱۶ ماده‌ای که هدف خود را ارتقای خدمات‌دهی به مسافران جاده، حق ایمنی، حق انتخاب و حق دسترسی به اطلاعات صحیح اعلام کرده است. در آستانه یکسالگی ابلاغ این منشور با حمیدرضا شهرکی‌ثانی، مدیرکل حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای گفت‌وگو کردیم تا ارزیابی او را از میزان موفقیت این طرح بدانیم.

## ترابری ریلی

### از همان دستی که دادی، بگیر!



اسفند ماه سال ۹۶ مدیرعامل راه‌آهن اعلام کرده بود در برنامه ششم توسعه سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل ریلی مشابه سرمایه‌گذاری در مناطق محروم در نظر گرفته شده است و همچنین مالیات بر ارزش افزوده شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با نرخ صفر محاسبه می‌شود، اما سال اول برنامه ششم رو به پایان است و همچنان ادامه اجرای ناقص مالیات بر ارزش افزوده حمل‌ونقل ریلی ادامه دارد.

### دولت با تعرفه‌های واردات خودرو به دنبال چیست؟

سرانجام پس از شش ماه بسته بودن سامانه ثبت سفارش و توقف واردات خودرو، با رونمایی دولت از تعرفه‌های جدید واردات، ورود خودروها به کشور آغاز شد. تعرفه‌هایی که در تمام جنبه‌ها روند افزایشی داشته است و با انتشار آن، موج مخالفت‌ها آغاز شده است. در این نوشتار نگاهی دقیق‌تر به ابعاد مختلف این دستورالعمل و چرایی آن خواهیم داشت.

## رهاشده



معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری در گفت‌وگو با ترابران، وضعیت اعتبارات پیش‌بینی شده این سازمان در سال ۹۷ و همچنین اعتبارات تخصیص یافته در سال گذشته را تشریح کرده است. او با اشاره به دغدغه‌های ناشی از کاهش اعتبارات است، نگران میزان تخصیص نیز هست چون «... از همین ۱۸۰۴ میلیارد تومان بودجه سال ۹۶، معادل یک درصد تا امروز تخصیص نقدی شده است...»

## باید واقع بین بود؛

### این کاسه کوچک است



شرکت راه‌آهن سال گذشته ۲۷۵۷ میلیارد تومان اعتبار مصوب داشت که این اعتبار امسال به ۱۹۸۲ میلیارد تومان رسیده است؛ بنابراین با حدود ۲۸ درصد کاهش اعتبار مواجه شده است. با عضو هیات‌مدیره شرکت راه‌آهن درباره بودجه ۹۷ راه‌آهن گفت‌وگو کردیم. او معتقد است: «اگر تخصیص منابع افزایش یابد، با وجود کاهش اعتبار، می‌توانیم عملکرد بهتری نسبت به امسال داشته باشیم.»

## دریای ناپسامانی

... محدودیت منابع همیشه در بودجه وجود داشته است. در واقع، از بعد از پیروزی انقلاب، به تدریج منابعی که برای برنامه‌های توسعه‌ای تخصیص داده می‌شود با محدودیت مواجه شده؛ بنابراین، کمبود منابع، نکته تازه نیست، اما امسال شرایط بدتر شده چراکه بودجه جاری دولت نسبت به بودجه عمرانی در مقایسه با سال‌های قبل افزایش یافته است. عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه دریامحور معتقد است حمل‌ونقل دریایی محتاج سرمایه ملی نیست، نیازمند امنیت سرمایه‌گذاری است

۴۸

۳۰

۶۵

۳۲

۲۲

۳۵

## آب و راه!



صنایع معدنی و فلزی این روزها شرایط مناسبی را سپری می‌کنند. نرخ رشد تولید در بخش اعظم زنجیره تولید فولاد دورقمی است و صادرات آن نیز صعود مطلوبی را پشت سر می‌گذارد. چالش‌های بخش معادن و فلزات اما گسترده و متنوع است: چالش‌هایی از جنس منابع مالی و طبیعی! نقطه مثبت اما آنجاست که آینده بلندمدت این صنایع با تهدیدهایی از جنس چالش‌های صنعت نفت روبه‌رو نیست. این‌ها البته منوط به توسعه تولید است و توسعه تولید بیش از متن آن، با چالش‌هایی در سطح زیرساخت‌ها روبه‌رو است.

## آن ۱۵ میلیون نفر ساعت گمشده

... مدیرعامل سازمان راهداری اخیرا در همایش مجمع جهانی راه از احتمال کاهش سقف سرعت مجاز تا ۱۰ کیلومتر در جاده‌های کشور خبر داد و اعلام کرد این کاهش در دستور کار کمیسیون ایمنی راه‌های کشور قرار گرفته است، نظر به اینکه چنین تصمیمی دارای جنبه‌های متعددی از جمله اقتصادی، ترافیکی، ظرفیت راه‌ها و حتی جامعه‌شناسی است بهتر است کارشناسان نظرات فنی خود را اعلام کنند تا بتوان با یک بررسی همه‌جانبه عوارض و فواید آن را بررسی کرد ... نظرات دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها.

## ترابری بین شهری

### بخش خصوصی هنوز راضی نیست



سال گذشته در اواسط دی ماه، سازمان راهداری برای تأسیس شرکت‌های حمل کالا، ضوابط جدیدی تعیین کرد. این در حالی است که پس از گذشت یک سال از این ابلاغ، در آذر ماه امسال، بار دیگر تغییراتی در ضوابط تعیین شده به وجود آمده است. به جهت پیگیری موضوع و دلایل تغییر تصمیمات سازمان در این زمینه و همچنین نقاط قوت و ضعف مقررات جدید، با بعضی از فعالان و دست‌اندرکاران این بخش و معاون دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری به گفت‌وگو نشستیم.

## ترابری دریایی

### میراث سانچی



در آستانه سالگرد پلاسکو، بار دیگر حادثه‌ای تلخ رخ داد. حادثه تصادف، آتش گرفتن و غرق شدن کشتی نفتکش سانچی. گفته‌های ضدونقیض و ابهامانی که در تک‌تک مراحل وقوع این حادثه مطرح شد آن‌قدر زیاد بود که بستر مناسبی را برای بروز عنوان شایعه‌ها و دروغ‌پردازی فراهم کرد. اگرچه برای قضاوت درباره چگونگی بروز این سانحه و عملکرد مسئولان بسیار زود است با این حال سعی کردیم در گفت‌وگو با بازرسان انجمن صنفی دریانوردان تجاری اطلاعاتی از جزئیات این سانحه کسب کنیم.

### سقوط به قعر یک درصدی



«متولی بانکرینگ، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بود، اما در سال‌های اخیر، این متولی تغییر کرده و اکنون متولی این صنعت، شرکت ملی نفت ایران است. این جابه‌جایی باعث شد که یک وقفه زمانی به‌وجود آمد و در این دوران بانکرینگ به شدت با کاهش مواجه شد؛ به صورتی که در سال ۹۴ سهم ایران از بانکرینگ منطقه در سال ۹۴ حدود ۳۰ درصد برآورد می‌شد که نهایتاً در سال ۱۳۹۶ به کمتر از یک درصد رسیده است.» پای صحبت‌های دبیر انجمن صنفی صنعت بانکرینگ ایران نشستیم. تا از چالش‌های فعالیت در این صنعت مطلع شویم.

## تحولات بازرگانی

### دشواری‌های تحقق نلث

جزئیات لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد مالیات بر واردات معادل ۱۷ هزار و ۶۷۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است که از این میزان سهم حقوق ورودی خودرو معادل ۳۲۱۷ میلیارد تومان و حقوق ورودی سایر کالاها معادل ۱۳ هزار و ۴۵۸ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. همچنین سهم نیم درصد عوارض بر واردات معادل ۱۵۰ میلیارد تومان است. نگاهی به جزئیات این بخش از لایحه دولت.

## صنعت گردشگری

### کاهش حلال‌خوری!



«گزارش وضعیت اقتصاد اسلامی» هر ساله به بررسی اقتصادهای اسلامی از ابعاد مختلف می‌پردازد. امسال نیز این گزارش منتشر شد و در بخش گردشگری حلال آن، وضعیت این نوع گردشگری در سال ۲۰۱۶ بررسی شد. براساس این گزارش کشورهای تونس و تایلند امسال وارد ده کشور برتر در زمینه گردشگری حلال شده‌اند. و ایران از جمع ده کشور مقصد گردشگری حلال خارج شده است.

### چشم‌اندازهای تازه برای توسعه سفر

ژئوتوریسم شاخه‌ای از گردشگری است که محوریت آن جاذبه‌های سطح زمین است. کشور ایران پتانسیل‌های فراوانی در حوزه ژئوتوریسم دارد، اما استفاده از این ظرفیت زمین‌شناسی نیازمند فراهم کردن زیرساخت‌های لازم و مهم‌تر از همه، ایجاد ژئوپارک است. برای آشنایی بیشتر با این گونه از گردشگری، با مدرس دانشگاه و مدیرعامل مؤسسه میراث زمین‌شناختی خاورمیانه گفت‌وگویی داشتیم.

## محیط زیست

### حریم اندرونی



رئیس گروه پژوهشی مدیریت محیط‌زیست وزارت علوم و تحقیقات، معتقد است تعاریف صحیحی از حریم دریای خزر که منطبق با شرایط فیزیکی، زیست محیطی و نوسانی آن باشد وجود ندارد. در حالی که تعیین حد بستر و حریم دریای خزر باید منطبق با شرایط مورفولوژیکی و ماهیت هیدرودینامیکی هر یک از مناطق خاص آن صورت پذیرد. او در این گزارش به بررسی پیشینه مستندات قانونی مرتبط با مدیریت راهبردی سواحل پرداخته است.

# با اندیشه صحیح و شناسایی نیروها میتوان بر جاذبه غلبه نمود

با برنامه ریزی صحیح و شناخت مولفه های مختلف ، غلبه بر

چالش های حمل تخصص ماست.



نماینده گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

خیابان احمد قصیر (بخارست)، خیابان دوازدهم غربی،

پلاک ۲۵، طبقه سوم

تلفن : ۰۱۱-۸۸۵۲۷۰۱۱ (۰۲۱)

[SIT@sindbadlogistics.com](mailto:SIT@sindbadlogistics.com)

## تهی

یکی از بهترین مصداق‌های اصطلاح «سر و ته هم آوردن» در ایران، خط آخر لایحه بودجه دولت و قانون بودجه مجلس است: جمع ستون هزینه با جمع ستون درآمد یکی درمی‌آید و با صلوات می‌رود برای اجرا. البته در عمل، هرگز این تساوی رخ نمی‌دهد. درآمدها جز به مدد قرض گرفتن دولت از بانک مرکزی و عدم ادای دیون، به آن عدد نمی‌رسد و درباره هزینه‌ها چنان گل و گشاد عمل می‌شود که حتی اندکی رد از آن نظم چیده‌شده در قانون بودجه باقی نمی‌ماند. ردیف‌ها را آنقدر جابه‌جا می‌کنند که تفریح بودجه یعنی رسیدگی به آنچه انجام شده، خودش بیش از سالی طول می‌کشد. نگاه کارشناسی می‌گوید علت اصلی این پدیده حساب کردن روی درآمدهایی است که تحقق نمی‌یابد. دولت روی تعدادی محفظه خالی یا نیمه‌خالی هزینه‌هایش را سوار می‌کند. فرو ریختن ساختار بودجه نتیجه بدیهی این وضع است.

یک علت اصلی پدید آمدن این وضع، بالا بودن هزینه‌های دولت است. چونان پدری پروراد، بدر فقیق، کم عقل و تهی کیسه است. عائله‌اش زیاد است و یک قمارباز بین‌المللی هم در اقصی نقاط جهان محسوب می‌شود. در قمارخانه یمن، کناره رینگ فلسطین، سیرک لبنان، میدان گاو‌بازی سوریه و ...

حالا همه اینها به کنار، حساب اعتباری‌اش هم خالی است.

\*\*\*

حساب اعتباری فقط در بانک‌ها وجود ندارد و یا در فروشگاه‌هایی که بنا به شناخت از آدم‌ها به آنها کالای قسطی می‌دهند؛ در خانواده هم حساب‌هایی اعتباری هست. پدری که هیچگاه به وعده‌اش عمل نمی‌کند، خلق خوش از او نمی‌بینند، اقساط شهریه را به بهای خجالت‌زدگی فرزندان نمی‌پردازد و در مقابل مسئولیتی که باید به عنوان سرپرست خانواده داشته باشد، عملی از او دیده نمی‌شود، به زبان جامعه‌شناسی دارای حساب تهی اعتباری است. تا روزی که زبان به شکایت از او گشوده شود، زمانی دراز باقی نمانده است. حالا اگر قمارباز هم از کار درآید و دزد رزق و روزی فرزندان،... مبادا چنین روزی!

\*\*\*

گزارش اصلی این شماره ماهنامه، حاکی از حقیقت تلخ ته کشیدن حساب بودجه‌ای دولت برای آینده است. در همه بخش‌ها و نه فقط حمل و نقل. اما این فقط نیمی از گرفتاری کشور ماست. دولت به معنی کلی حکومت، در حال از دست دادن اعتبار خود در افکار عمومی به عنوان امین جامعه و راهبر آن به سوی توسعه و اعمال حکومت مطلوب و بازی کردن نقش حکمران عاقل و فرزانه است. دستگاه مدیریتی تقریباً فاسدی را در کنار خود دارد که بوی عفونت آن هر روز مشام جامعه را می‌آزارد. رفتاری مشمئزکننده از نظر تبلیغات و سخن گفتن با جامعه و بسیار شورش‌برانگیز دارد. دروغ زیاد می‌گوید و حقایق را پنهان می‌کند... و در قمارهای خطرناکی هم وارد شده و می‌شود. با توجیحاتی غیرمعقول ریسک‌های غیرلازم می‌پذیرد، به عرصه‌های خطرناک و به میادین مین می‌زند و ... آینده هولناک است. دستانی را که به ماجراهای پرهزینه وارد می‌کند برنخواهد گرداند.

درست مانند تصویری که از تاتر درازمدت خشکسالی و تبدیل شدن این سرزمین به برهوتی بی‌سامان می‌دهند، تصویر آینده اقتصاد در پناه این سیستم هولناک است.

بودجه سال آینده، نه جهش ایجاد می‌کند و نه حتی سرعت

## زیرساخت ۹۷

سازمان‌های دولتی ایران، با بودجه خود دو کار مهم انجام می‌دهند؛ جماعتی کارمند را تامین حقوق می‌کنند و یک سری کارهای عمرانی را هم سامان می‌دهند. سال به سال به سهم اولی افزوده و از سهم دومی کاسته می‌شود. این نسبت آنقدر در حال به هم خوردن و ناساز شدن است، که بخش عمران و ساخت‌وساز باید کوله‌بارش را ببندد و از عرصه اقتصاد غایب شود. سال آینده از سال‌های شاخص این روند و بودجه آن در بخش زیربنایی حمل‌ونقل، آینه بازتاب‌دهنده آینده‌ای غیرتابناک است.



■ با توجه به محاسبات انجام شده مبنی بر اینکه هر یک میلیارد ریال کاهش سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل موجب کاهش ۱/۶ میلیارد ریال ظرفیت تولید کل اقتصاد می‌شود، با کاهش ۳۱ هزار میلیارد ریالی اعتبار تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در این بخش، تولید کل اقتصاد ۴۹,۶۰۰ میلیارد ریال کاهش خواهد یافت

یافته است، اما خطوط اصلی راه‌آهن تنها ۸۶ درصد و تعداد کشتی‌ها نیز ۲۹ درصد افزایش یافته است. وضعیت ناوگان هوایی نیز نامناسب است به طوری که عمر این ناوگان حدود ۲۲ سال برآورد می‌شود.

در یک نگاه جامع‌تر، باید اذعان کرد که ارقام بودجه می‌تواند بیانگر محدودیت‌های دولت در ارائه خدمت یا سیاست‌گذاری اقتصادی باشد. برای مثال، مقدار منابع عمومی دولت تقسیم بر جمعیت کل کشور (بودجه سرانه) در لایحه بودجه سال ۱۳۹۶، (حدود ۴ میلیون و پانزده هزار تومان) ۴ میلیون تومان برای هر ایرانی بوده است که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ به رقم ۴ میلیون و نهمصد هزار تومان رسیده است. در عین حال سهم هر ایرانی از منابع عمومی بودجه در بخش حمل‌ونقل طی سال ۱۳۹۶ حدود ۱۱۸,۴۸۷ تومان بوده است که این مقدار مطابق لایحه بودجه ۱۳۹۷، برای بخش حمل‌ونقل حدود مبلغ ۸۰ هزار تومان گردیده است. براساس آنچه در اعتبارات طرح‌های تملک

حوزه حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی اقتصاد است که فرآیند توسعه اقتصادی را تحت تأثیر قرار داده و اساس مبادلات بازرگانی و کلید توسعه اقتصادی محسوب می‌شود. بین‌کارایی در بخش حمل‌ونقل و کارایی عمومی اقتصاد و رشد اقتصادی، رابطه‌ای مستقیم وجود دارد. به عبارتی، حمل‌ونقل واسطه میان فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی است. با این حال، سهم این بخش در اقتصاد ایران بین ۵ تا ۶ درصد در نوسان بوده است که در مقایسه با اکثر اقتصادهای توسعه‌یافته و نیز بسیاری از اقتصادهای در حال توسعه به‌طور نسبی پایین است.

به‌طور خاص در روند مالیه عمومی و تخصیص بودجه بخش حمل‌ونقل، از سال ۱۳۷۵ به بعد زیرساخت‌های حمل‌ونقل همگی افزایش یافته است، اما این افزایش به صورت نامتوازن و به سود حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است. برای مثال، طول آزادراه‌های تحت حوزه استحضاطی وزارت راه و شهرسازی در مجموع ۲۹۰ درصد افزایش

تصویر تبصره‌های ذیل ماده واحده مرتبط با بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷

بند / تبصره	خلاصه حکم تبصره	مبلغ (میلیارد ریال)
بند (ج) تبصره ۴	اعطای تسهیلات ارزی از محل صندوق توسعه ملی برای طرح‌های توسعه‌ای انواع مختلف حمل‌ونقل	-
بند (و) تبصره ۴	برداشت از ورودی سال ۱۳۹۷ صندوق توسعه ملی و واریز نزد خزانه‌داری کل کشور به منظور ساماندهی حمل‌ونقل عمومی (موتورسیکلت، تاکسی، مینی‌بوس، اتوبوس، کامیون و کامیونت)	۳,۵۰۰
بند (و) تبصره ۴	برداشت از ورودی سال ۱۳۹۷ صندوق توسعه ملی و واریز نزد خزانه‌داری کل کشور به منظور توسعه حمل‌ونقل ریلی	۱۲,۲۵۰
بند (ب) تبصره ۸	در اجرای ماده ۶ قانون هوای پاک مصوب سال ۱۳۹۶ مبنی بر الزام اعمال قانون خودروهای فاقد معاینه فنی، مبلغ وصولی جریمه‌ها نزد خزانه‌داری کل واریز و در جهت کاهش آلودگی هوا و توسعه و بهره‌برداری حمل‌ونقل عمومی به شهرداری تهران اختصاص یابد.	-
بند (الف) تبصره ۱۰	واریز مبلغی از حق بیمه شخص ثالث توسط شرکت‌های بیمه‌ای نزد خزانه‌داری کل کشور جهت پرداخت به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و سازمان اورژانس کشور به منظور هزینه در امور منجر به کاهش تصادفات	۲,۷۵۰
بند (د) تبصره ۱۰	به شرکت‌های تابعه و وابسته وزارت راه و شهرسازی اجازه داده می‌شود تا مبلغ سی هزار میلیارد ریال منافع ناشی از بهره‌برداری زمین‌های در اختیار را بدون انتقال مالکیت در قالب قراردادهای مدیریت دارایی در اختیار بانک‌ها و یا شرکت‌های تامین سرمایه قرار دهد	۳۰,۰۰۰
تبصره ۱۹	مشارکت عمومی - خصوصی	-

■ با توجه به تعداد پروژه‌های در حال اجرا (۳۰۲ طرح) و برآورد اعتبار موردنیاز برای اتمام از بعد سال ۹۷ (معادل ۱,۲۲۷,۴۷۹ میلیارد ریال) با فرض ثبات و تکرار اعتبار پیش‌بینی شده ذیل فصل حمل‌ونقل، اتمام این طرح‌ها ۲۷ سال به طول خواهد انجامید

دارایی‌های سرمایه‌ای برنامه‌های حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ مشاهده می‌شود، اعتبارات بخش حمل و نقل نسبت به اعتبارات سال ۱۳۹۶ با کاهش منفی ۳۵ درصد مواجه شده است. به‌طور خاص اگر از رقم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل، برنامه ارائه خدمات هواشناسی کسر شود، کل رقم اعتبار مذکور معادل ۴۴,۸۷۰ میلیارد ریال می‌شود که در مقایسه با رقم مصوب سال ۱۳۹۶ (معادل ۷۳,۵۰۲ میلیارد ریال) با کاهش معادل ۳۸/۹ درصد مواجه شده است.

از سوی دیگر، با توجه به تعداد پروژه‌های در حال اجرا (تعداد ۳۰۲ طرح) و برآورد اعتبار موردنیاز برای اتمام از بعد سال ۱۳۹۷ (معادل ۱,۲۲۷,۴۷۹ میلیارد ریال) با فرض ثبات و تکرار این اعتبار پیش‌بینی شده ذیل فصل حمل‌ونقل، اتمام این طرح‌ها مدت ۲۷ سال به طول خواهد انجامید که به بیان دیگر تعهد مذکور بیش از دو دهه و نیم استمرار خواهد یافت.

این در حالی است که اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی در لایحه بودجه سال ۹۷ رشدی معادل ۱۲/۴ درصدی داشته است. بر این اساس با توجه به محدودیت منابع بودجه عمومی، احتمال آن می‌رود که دولت برای جبران کاهش در تامین اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای از محل صندوق توسعه ملی نیز

کاهش مذکور را جبران کرده باشد.

با این توضیح در خصوص حوزه حمل‌ونقل می‌توان گفت رشد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای این فصل نسبت به رشد کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی کاهش یک‌باره‌ای را در سال ۹۷ تجربه خواهد کرد که با توجه به ظرفیت اشتغال‌زایی بخش حمل‌ونقل که در ازای هر یک میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در آن، به میزان ۴/۲ نفر شغل به‌طور مستقیم و غیرمستقیم ایجاد می‌شود و به ازای هر ۱ میلیارد ریال افزایش یا کاهش سرمایه‌گذاری (تغییر در تقاضای نهایی بخش)، تولید کل اقتصاد، ۱/۶ میلیارد ریال افزایش یا کاهش می‌یابد، باید گفت با این اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نمی‌توان سرعت و جهشی را در عملیات اجرایی طرح‌های عمرانی در سال جاری انتظار داشت؛ هرچند عدم تامین اعتبار کافی برای طرح‌های عمرانی فصل حمل‌ونقل به افزایش طول مدت اجرا، نازل شدن کیفیت اجرا و بالا رفتن هزینه واحد، منجر خواهد شد.

بنابراین آنچه مورد تاکید اساسی برای ایجاد تحرک و به‌خصوص تحقق اسناد بالادستی قرار دارد، مسئله تامین مالی و سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل است که در این زمینه تمهید مشارکت بخش خصوصی - عمومی با ارائه

خلاصه بودجه وزارت راه و شهرسازی به تفکیک نهادهای بخش حمل‌ونقل برحسب عملکرد سال ۱۳۹۵، مصوب سال ۱۳۹۶ و اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی سرمایه‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ (میلیارد ریال)

شرح	عملکرد سال ۱۳۹۵		مصوب سال ۱۳۹۶		برآورد اعتبارات لایحه سال ۱۳۹۷	
	هزینه‌ای	سرمایه‌ای	هزینه‌ای	سرمایه‌ای	هزینه‌ای	سرمایه‌ای
وزارت راه و شهرسازی	۱,۲۳۹	۹۷,۹۶۳	۴,۶۵۱	۱۰۷,۴۴۳	۵,۷۹۱	۷۲,۵۱۴
وزارت راه و شهرسازی (ستاد)	۶۰۰	۲,۷۰۳	۷۶۵	۳,۰۱۵	۸۱۱	۱,۹۷۳
سازمان هواپیمایی کشوری	۲۴۲	۱۰	۱۲۰	۱۵	۵۸۴	۵۰۰
شرکت سهامی راه آهن جمهوری اسلامی ایران	۰	۱۴,۴۸۳	۰	۲۳,۰۷۳	۰	۱۵,۸۲۳
شرکت مادر تخصصی ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور	۰	۵۷,۸۷۵	۰	۴۶,۳۵۸	۰	۲۳,۷۴۵
سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای	۰	۸,۷۸۶	۳,۱۳۰	۱۸,۰۳۵	۳,۲۳۹	۱۶,۸۰۱
شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	۰	۵۱/۵	۰	۱۶۴	۰	۶۲
شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	۰	۶	۰	۱۷	۰	۲۲

■ در لایحه بودجه سال ۹۷ به مقوله نگهداری در بخش حمل و نقل توجه کافی نشده، به عنوان مثال اعتبار طرح توسعه و تکمیل راه های روستایی در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال گذشته ۴۳ درصد کاهش یافته یا از بین ۴۷ طرح در دست اجرای ذیل برنامه توسعه حمل و نقل ریلی، تنها چهار طرح به بهسازی و نگهداری در این بخش اختصاص یافته است

آن، به بهسازی و نگهداری در بخش حمل و نقل ریلی با اعتباری معادل ۸,۴۱۲ میلیارد ریال (۴۲/۴ درصد اعتبار برنامه توسعه حمل و نقل ریلی) اختصاص یافته است.

چنانچه در اعتبارات طرح های تملک دارایی های سرمایه ای برنامه های حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ مشاهده می شود، این اعتبارات نسبت به اعتبارات سال ۱۳۹۶ با کاهش فزاینده ۳۵ درصدی (بیش از کاهش رقم اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای لایحه بودجه یعنی ۱۵ درصد) مواجه شده است.

این در حالی است که اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای امور اقتصادی کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ رشدی معادل ۱۲/۴ درصد داشته است. لذا می توان گفت رشد اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای فصل حمل و نقل نسبت به رشد کل اعتبارات تملک

تضامین مرتبط از سوی دولت ضروری است. برای بررسی دقیق تر، جداول پیوست، تصویر جامع تری از طرح های تملک دارایی سرمایه ای وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل و نقل را برحسب تعداد طرح، در لایحه بودجه ۱۳۹۷ در مقایسه با قانون ۱۳۹۶ و طرح های مشارکت عمومی - خصوصی به تصویر می کشد.

آنچه از مفاد بودجه فصل حمل و نقل برمی آید این است که به مقوله نگهداری در زیربخش های حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ توجه کافی مبذول نشده است. به طوری که به عنوان مثال نگهداری از راه های روستایی مورد توجه کافی قرار نگرفته و اعتبار طرح توسعه و تکمیل راه های روستایی در سال ۱۳۹۷ نسبت به اعتبار مصوب در سال ۱۳۹۶ معادل ۴۳ درصد کاهش یافته است یا از بین ۴۷ طرح در دست اجرای ذیل برنامه توسعه حمل و نقل ریلی، تنها ۴ طرح

وضعیت اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای وزارت راه و شهرسازی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ برحسب فصل و برنامه (میلیون ریال)

عنوان فصل	عنوان برنامه	دستگاه اجرایی	مصوب ۱۳۹۶	لایحه ۱۳۹۷	درصد رشد نسبت به قانون ۱۳۹۶
حمل و نقل	برنامه حمل و نقل ریلی	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	۱۵,۸۷۸,۰۰۰	۱۰,۹۵۰,۰۰۰	-۳۱
		شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل کشور	۱۹,۹۲۸,۴۰۰	۸,۸۷۹,۱۰۰	-۵۵
	جمع برنامه حمل و نقل ریلی	۳۵,۸۰۱,۴۰۰	۱۹,۸۲۹,۱۰۰	-۴۴	
	برنامه حمل و نقل جاده ای	وزارت راه و شهرسازی	۲,۷۸۲,۴۰۰	۱,۶۲۵,۰۰۰	-۴۲
		شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل کشور	۲۶,۴۳۰,۴۰۰	۱,۶۲۵,۰۰۰	-۴۴
	سازمان و راهداری و حمل و نقل جاده ای	۷,۵۲۰,۲۹۷	۷,۸۴۵,۴۰۰	۴	
	جمع برنامه توسعه حمل و نقل جاده ای	۳۷,۶۷۰,۶۹۶	۲۴,۴۹۱,۹۰۰	-۳۴	
	برنامه توسعه حمل و نقل هوایی	شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران	۱۷,۷۰۰	۲۲,۰۰۰	۲۴
		سازمان هواپیمایی کشور	۱۵,۰۰۳	۱۰,۰۰۰	-۳۳
		شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	۱۶۴,۷۰۰	۶۲,۰۰۰	-۶۲
	برنامه راهبری توسعه و نگهداری حوزه حمل و نقل	وزارت راه و شهرسازی	۴۳,۹۰۰	۱۵۵,۰۰۰	۲۵۳
	برنامه ارائه خدمات هواشناسی	سازمان هواشناسی کشور	۴۴۵,۹۰۰	۵۷۰,۰۰۰	۲۸
برنامه ارائه خدمات هواشناسی	پژوهشکده هواشناسی	۱۵,۰۰۰	۱۰,۰۰۰	-۳۳	
جمع سایر برنامه ها		۷۰۲,۲۰۳	۸۲۹,۰۰۰	۱۸	
جمع فصل حمل و نقل		۷۳,۹۶۳,۱۹۹	۴۵,۴۵۰,۰۰۰	-۳۸	

■ با توجه به محاسبات انجام شده مبنی بر اینکه ظرفیت اشتغالزایی بخش حمل و نقل به ازای هر یک میلیارد ریال سرمایه گذاری معادل ۴/۳ نفر است و کاهش ۳۱ هزار میلیارد ریالی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای، میزان کاهش اشتغالزایی در بخش حمل و نقل معادل ۱۳۰ هزار نفر در سال آتی خواهد بود

دارایی‌های سرمایه‌ای کاهش ۶۴ درصدی را در سال ۱۳۹۷ تجربه خواهد کرد. با توجه به محاسبات مرکز پژوهش‌ها مبنی بر اینکه ظرفیت اشتغالزایی بخش حمل و نقل به ازای هر یک میلیارد ریال سرمایه‌گذاری، معادل ۴/۳ نفر است و کاهش ۳۱ هزار میلیارد ریالی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (کاهش ۳۸/۹ درصدی لایحه سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶)، میزان کاهش تحقق اشتغالزایی ناشی از کاهش اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در بخش حمل و نقل معادل ۱۳۰ هزار نفر در سال آتی خواهد بود. همچنین با توجه به محاسبات انجام شده مبنی بر اینکه هر یک میلیارد ریال کاهش سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل موجب کاهش ۱/۶ میلیارد ریال ظرفیت تولید کل اقتصاد می‌شود، در نتیجه با کاهش ۳۱ هزار میلیارد ریالی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در بخش حمل و نقل، تولید

کل اقتصاد به میزان ۴۹,۶۰۰ میلیارد ریال کاهش خواهد یافت. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل و نقل در مجموع معادل ۵۹,۳۴۳ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که این اعتبارات معادل ۳۲/۸ درصد از اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی و ۲۹/۸ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ را تشکیل می‌دهد. با توجه به آنچه درباره منابع محدود دولت گفته شد، باید بر سرمایه‌گذاری و تامین اصلی برنامه‌های توسعه‌ای حمل و نقل از سوی بخش خصوصی با مشارکت سرمایه‌گذاری خارجی که در متون مربوط به سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل (به‌ویژه سیاست‌های کلی ابلاغی این حوزه) نیز بر آن تاکید شده، اهتمام ویژه داشت؛ هرچند تاکنون کمتر شاهد تسهیل و شتاب‌بخشی در این زمینه از سوی دولت بوده‌ایم.

وضعیت اعتبار طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای وزارت راه و شهرسازی (با تاکید بر حمل و نقل) در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ (میلیون ریال)

دستگاه	تعداد طرح در قانون ۹۶	اعتبار قانون ۹۶ سال	ابلاغی سال ۱۳۹۶	قانون ۹۶ پس از جابجایی طرح‌ها	تعداد طرح در لایحه ۹۷	اعتبار لایحه سال ۱۳۹۷	درصد رشد	ردیف متفرقه سال ۱۳۹۷	جمع کل
وزارت راه	۱۱۶	۷,۹۹۲,۰۰۰	۱۵,۳۶۰,۶۰۱	۲,۸۲۶,۳۰۰	۵	۱,۷۸۰,۰۰۰	-۳۷	۱۹۳,۸۶۴	۱,۹۷۳,۸۶۴
شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل	۱۵۵	۴۲,۷۰۱,۹۰۰	۳۲,۳۵۷,۱۴۱	۴۶,۳۵۸,۸۰۰	۲۵۸	۲۳,۷۴۵,۶۰۰	-۴۹		۲۳,۷۴۵,۶۰۰
راه آهن جمهوری اسلامی	۱۷	۱۴,۳۸۶,۹۰۰	۷,۴۰۸,۳۹۰	۱۵,۸۷۸,۰۰۰	۱۸	۱۰,۹۵۰,۰۰۰	-۳۱	۴,۸۷۳,۰۰۰	۱۵,۸۲۳,۰۰۰
سازمان راهداری	۱۱	۷,۵۲۰,۲۹۷	۱۰,۵۲۲,۸۱۵	۷,۵۲۰,۲۹۷	۱۱	۷,۸۴۵,۴۰۰	۴	۸,۹۵۵,۶۲۲	۱۶,۸۰۱,۰۲۲
سازمان هواپیمایی	۳	۳	۲۹۹,۸۶۴	۱۵,۰۰۳	۴	۱۰,۰۰۰	-۳۳		۵۰۰,۰۰۰
شرکت فرودگاهی امام	۱	۱۶۴,۷۰۰	۲۷۵,۳۳۶	۱۶۴,۷۰۰	۱	۶۲,۰۰۰	-۶۲		۶۲,۰۰۰
شرکت فرودگاه‌ها				۱۷,۷۰۰	۴	۲۲,۰۰۰	۲۴		۲۲,۰۰۰
سازمان هواشناسی	۳	۴۴۵,۹۰۰	۴۵۱,۲۸۰	۴۴۵,۹۰۰	۳	۵۷۰,۰۰۰	۲۸	۱۰,۰۰۰	۷۳۰,۰۰۰
مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی	۱	۱۵,۰۰۰	۱۵,۴۸۶		۰	۰	۰		۰
پژوهشکده هواشناسی	۱	۱۵,۰۰۰	۱۹,۴۷۸	۱۵,۰۰۰	۱	۱۰,۰۰۰	-۳۳		۱۰,۰۰۰
جمع بخش حمل و نقل	۳۰۸	۷۳,۲۴۱,۷۰۰	۶۶,۷۱۰,۳۹۱	۷۳,۲۴۱,۷۰۰	۳۰۵	۴۴,۰۹۹۵,۰۰۰	-۳۹	۱۴,۰۳۲,۴۹۶	۵۹,۶۶۷,۴۹۶

زیرساخت ۹۷

## رهاشده

تا ماه دهم سال، فقط یک درصد بودجه راهداری  
تخصیص یافته است



معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری با تاکید بر اینکه یکی از دغدغه‌های ما کاهش اعتبارات است، خاطر نشان کرد: «دغدغه دیگر ما میزان تخصیص است یعنی میزان اعتباری که به طور واقعی اختصاص پیدا می‌کند در حال حاضر از ۱۸۰۴ میلیارد تومان بودجه سال ۹۶، حدود ۲۰ میلیارد تومان تخصیص نقدی داده شده است که تقریباً معادل یک درصد بودجه است که اگر تخصیص‌های غیرنقدی را هم به عنوان اسناد خزانه اسلامی یک ساله و دو ساله به آن اضافه کنیم باز هم رقم قابل توجهی نخواهد شد. به سازمان راهداری ۱۳۳ میلیارد اسناد خزانه دو ساله و ۱۲۵ میلیارد اسناد خزانه یک ساله داده‌اند که آنها هم هنوز پول نشده است. در مجموع ۱۶ درصد اعتبارات تخصیص پیدا کرده است.»

او به موضوع عقب‌افتادگی هزینه‌ها از سال‌های قبل نیز اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر، قریب به ۲۴۰۰ میلیارد تومان مطالبات پیمانکاران داریم که در سال‌های قبل کار کرده‌اند ولی به

محمد تیموری، عضو هیات عامل و معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در گفت‌وگو با ترابران، وضعیت اعتبارات پیش‌بینی شده برای این سازمان در سال ۹۷ و همچنین اعتبارات تخصیص یافته در سال گذشته را تشریح کرده است. او ضمن تاکید بر دغدغه‌های ناشی از کاهش اعتبارات، از نگران‌های مربوط به میزان تخصیص نیز می‌گوید، چون «... از همین ۱۸۰۴ میلیارد تومان بودجه سال ۹۶، حدود ۲۰ میلیارد تومان تا امروز تخصیص نقدی شده است که تقریباً معادل یک درصد بودجه است...»

اعتباراتی که برای نگهداری راه‌ها از محل درآمدهای عمومی دولت اختصاص داده‌اند کاهش چشمگیری داشته است. به عنوان مثال، اعتبارات سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۵، در بخش حمل و نقل جاده‌ای و نگهداری راه‌ها ۲۶ درصد کاهش داشته است. در لایحه بودجه سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ کاهش حدود ۶/۴ درصد است و رقم طرح تملک دارایی‌های ما از ۱۸۰۴ میلیارد تومان به ۱۶۸۰ میلیارد تومان رسیده است.»

محمد تیموری با اشاره به نیازهای بودجه‌ای در بخش راهداری و ایمن‌سازی توضیح داد: «اگر ارزش زمانی پول را در نظر بگیریم حداقل اعتبار مورد نیاز برای نگهداری و ایمن‌سازی سالیانه جاده‌های کشور حدود ده هزار میلیارد تومان است. البته برخی این مبلغ را ۸ هزار میلیارد تومان عنوان کرده‌اند، اما اگر تورم دو سال گذشته را در نظر بگیریم به معادل مبلغ ده هزار میلیارد تومان می‌رسد.»

وی ادامه داد: «متأسفانه طی دو سه سال گذشته،

■ اگر ارزش زمانی پول را در نظر بگیریم حداقل اعتبار مورد نیاز برای نگهداری و ایمن‌سازی سالیانه جاده‌های کشور حدود ده هزار میلیارد تومان است. البته برخی این مبلغ را ۸ هزار میلیارد تومان عنوان کرده‌اند، اما اگر تورم دو سال گذشته را در نظر بگیرید به حدود ده هزار میلیارد تومان می‌رسد

■ متأسفانه طی چند سال گذشته، اعتباراتی که برای نگهداری راه‌ها از محل درآمدهای عمومی دولت اختصاص داده‌اند کاهش چشمگیری داشته است. به عنوان مثال، اعتبارات سال ۹۶ نسبت به سال ۹۵، در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و نگهداری راه‌ها ۲۶ درصد کاهش داشته است. در لایحه بودجه سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ کاهش حدود ۶/۴ درصد است

■ هیچ هماهنگی بین درآمد و هزینه‌های نگهداری وجود ندارد؛ برای مثال درآمد ما از آزادراه تهران-قم در سال جاری ۱۸ میلیارد تومان از محل عوارض است اما ۴۰ میلیارد تومان هزینه نگهداری این آزادراه در سال جاری بوده است

دلیل اینکه تخصیص‌های مورد نظر محقق نشده است، از ما طلبکار هستند؛ یعنی در بخش حمل و نقل جاده‌ای رقم مطالبات پیمانکاران رقم قابل ملاحظه‌ای است. ضمن اینکه در سازمان راهداری بحث عمده ما تامین نیاز کارگران است. به عبارت دیگر، حقوق ۱۰ هزار نفر از کارکنان راهداری در استان‌ها از محل اعتبارات تملک دارایی پرداخت می‌شود.

تیموری مشکل اساسی دیگر در بودجه سال ۹۷ را بحث قیر عنوان کرد و گفت: «قیری که هر سال به صورت رایگان دریافت می‌کردیم برای سال آینده حذف شده است. این در حالی است که همین امسال حدود ۵۰۰ میلیارد تومان عملیات روکش کردن جاده‌ها از محل قیر رایگان بوده است که در بودجه سال ۹۷ حذف شده است. لازم است مجلس روی این موضوع تجدید نظری داشته باشد. در غیر این صورت روکش کردن آسفالت جاده‌ها عملاً متوقف می‌شود و این یکی از مشکلات اساسی خواهد بود که در سال آینده با آن مواجه هستیم.»

وی در خصوص احتمال اعتراض نسبت به بودجه اختصاص یافته سازمان راهداری تصریح کرد: «اعتبارات منابع عمومی دولت وضعیت مشخصی دارد و همه ما از آن باخبریم. پس انتظار زیادی هم نمی‌توانیم از دولت داشته باشیم چون به نسبت بخش‌های دیگر کاهش کمتری در بودجه ۹۷ داشته‌ایم.»

تیموری در خصوص راه‌حل‌های ایجاد منابع مالی جدید برای هزینه‌های سازمان راهداری توضیح داد: «ما باید مانند کشورهای دیگر دنیا به دنبال درآمدهای پایدار برویم که متأثر از بودجه‌های عمومی دولتی نباشد. یکی بحث عوارض وسیله نقلیه Vehicle Tax است که برای وسیله نقلیه‌ای که در جاده‌ها تردد می‌کند بسته به تناژ، میزان مصرف و حجم موتور عوارضی در نظر می‌گیرند. در این زمینه، تاکنون در بخش برون‌شهری هیچ عوارضی وصول نمی‌شود ولی شهرداری‌ها در درون‌شهری عوارض می‌گیرند. دومین راه، عوارض جاده Road Tax است؛ مثلاً در کشور آلمان در هر کیلومتر با توجه به جداولی که وجود دارد از ناوگان حتی به اندازه ۱۴ سنت یورو عوارض می‌گیرند.»

او افزود: «ما به جز چند آزادراه که مشارکتی است مثل آزادراه قزوین-رشت و یا آزادراه

خرم‌آباد-پل زال که خیلی از آنها هم تکافوی هزینه‌های خود را نمی‌کنند، مالیات جاده‌ای هم نمی‌گیریم.»

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری در خصوص ضرورت استفاده از مالیات جاده‌ها تأکید کرد: «برای مثال، درآمد ما از آزادراه تهران-قم در سال جاری ۱۸ میلیارد تومان از محل عوارض است اما ۴۰ میلیارد تومان هزینه نگهداری این آزادراه در سال جاری بوده است و هماهنگی بین درآمد و هزینه‌های نگهداری وجود ندارد.»

وی ادامه داد: «با این حال، عادلانه‌ترین راهی که وجود دارد مالیات بر سوخت Fuel Tax است، یعنی بسته به اینکه کدام خودرو بیشتر سوخت مصرف می‌کند یا بیشتر تردد دارد باید مالیات بدهد که این به نسبت بقیه راه‌ها منصفانه‌تر است. بر اساس ماده ۷۰ قانون الحاق ۲، ۲۰ درصد قیمت گازوئیل (۱۰ درصد آن برای توسعه حمل و نقل ریلی و ۱۰ درصد دیگر برای نگهداری راه‌ها) می‌باید در اختیار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و راه‌آهن قرار گیرد تا جهت توسعه حمل و نقل ریلی و نگهداری راه‌های کشور هزینه شود که در دو سه سال اخیر تخصیص در این زمینه صفر بوده است. از مصرف بنزین هم برای حمل‌ونقل جاده‌ای بین شهری هیچ پولی دریافت نمی‌کنیم ولی شهرداری‌ها مستند به قانون مالیات بر ارزش افزوده در بخش درون‌شهری درصدی عوارض می‌گیرند.»

او با بیان اینکه پیشنهاد ما این است که در لایحه پیشنهادی مالیات ارزش‌افزوده، این مباحث لحاظ شود، گفت: «نظر ما این است که از نرخ بنزین مبلغی را برای نگهداری راه‌ها در نظر بگیرند و بحث مالیات بر خودرو را مانند همه کشورهای دنیا عملیاتی کنیم. ما این نظرات و پیشنهادهای خود را مطرح کرده‌ایم اما تصویب آن بستگی به تصمیم دولت و مجلس دارد.»

تیموری در خصوص پیش‌بینی افزایش قیمت سوخت در بودجه سال ۹۷ خاطر نشان کرد: «در تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۷ افزایش قیمت سوخت بیشتر به منظور بحث اشتغال لحاظ شده است. این در حالی است که در ناوگان حمل و نقل بحث توسعه مطرح نیست چون ما اکنون هم در بخش بار و هم در بخش مسافر، نسبت به میزان تقاضای موجود مازاد عرضه داریم. عرضه و تقاضا با هم با انس نیست که



■ قبری که هر سال به صورت رایگان دریافت می‌کردیم برای سال آینده حذف شده است. این در حالی است که همین امسال حدود ۵۰۰ میلیارد تومان عملیات روکش کردن جاده‌ها از محل قبر رایگان بوده است که در بودجه سال ۹۷ حذف شده است. لازم است مجلس روی این موضوع تجدید نظر داشته باشد

■ نظر ما این است که از نرخ بنزین مبلغی را برای نگهداری راه‌ها در نظر بگیرند و بحث مالیات بر خودرو را مانند همه کشورهای دنیا عملیاتی کنیم. ما این پیشنهادها را مطرح کرده‌ایم اما تصویب آن بستگی به تصمیم دولت و مجلس دارد

سرمایه‌گذار جذاب نیست. کار ما به دو بخش راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تقسیم می‌شود.» او تصریح می‌کند: «کارهای ما در بخش راهداری کارهای عام‌المنفعه‌ای است که برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی ندارد. مثل خط‌کشی یا آسفالت جاده‌ها، شست‌وشوی تابلوها و ... طبق آیین‌نامه سهم بهینه در اصل ۴۴ قانون اساسی، هزینه همه این امور با دولت است ولی عملیات توسط بخش غیردولتی اجرا می‌شود؛ به‌جز وقتی که راهداری اضطراری پیش بیاید که خودمان ورود کنیم مثل زمان وقوع برف یا سیل ناگهانی به این ترتیب فاینانس عملاً در راهداری مفهومی نمی‌تواند داشته باشد.»

وی ادامه داد: «بخش حمل‌ونقل جاده‌ای هم صد درصد در اختیار بخش غیردولتی است یعنی مالکیت و مدیریت ناوگان در بخش خصوصی است چه در بخش بار و چه در بخش مسافر اصل ۴۴ به طور کامل اجرا شده است؛ اما همان طور که گفتیم در شرایط رکود فعلی عرضه از تقاضا بیشتر است و بخش خصوصی تحت فشار قرار دارد.»

تیموری افزود: «در حوزه ایمنی نیز همه کارها را بخش خصوصی انجام می‌دهد، اما اکنون هزینه‌اش را نداریم. در واقع، ما به صورت امانی کاری انجام نمی‌دهیم و پیمانکاران بخش خصوصی پروژه‌های ایمنی را اجرا می‌کنند، اما چون مشکل مالی داریم پیمانکاران از ما مطالبه دارند. یکی از مهمترین بخش‌ها در مطالبات ۲۴۰۰ میلیاردی ما، در بخش ایمنی است.»

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری با تأکید بر اینکه ۹۰ درصد جابه‌جایی بار و مسافر در ایران از طریق جاده انجام می‌شود، تصریح کرد: «ما خودمان دنبال این هستیم که از محل منابع داخلی تا حد ممکن صرفه‌جویی و برای نگهداری و ایمن‌سازی راه‌ها مصرف کنیم. از محل ظرفیت قانونی ماده ۱۲ قانون حمایت از تولید هم نوسازی ناوگان به خصوص ناوگان باری را پیش می‌بریم اما نیازمند مساعدت دولت، مجلس و مراجع تصمیم‌گیری هستیم که ما را به سمت منابع پایدار ببرند. این راه‌ها سرمایه ملی است و این ۲۱۷ هزار کیلومتر حدود ۲۲۰ هزار میلیارد تومان ارزش مالی دارد، اگر به موقع نگهداری و رسیدگی نشوند، خود به خود این سرمایه‌های ملی از دست خواهند رفت و باید توجه ویژه‌ای به آن شود.»

به همین دلیل است که یک راننده در بندرعباس باید چندین روز منتظر بماند تا بتواند محموله‌ای برای حمل پیدا کند؛ بنابراین، بحث توسعه و افزایش تعداد ناوگان بحث مشکل کنونی ما را حل نخواهد کرد.»

تیموری با تأکید بر کمبود منابع مالی در حوزه راه‌های روستایی توضیح داد: «ما در کشور ۲۱۷ هزار کیلومتر راه داریم که از این مقدار ۱۲۹ هزار کیلومتر را راه‌های روستایی تشکیل می‌دهد و از این مقدار ۱۰۶ هزار کیلومتر، آسفالت است که برای نگهداری و ایمن‌سازی آن ۳ هزار میلیارد تومان نیاز مالی وجود دارد. با این حال، در پیوست لایحه بودجه سال ۱۳۹۷، برای نگهداری و ساخت راه‌ها، ۱۳۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است.»

او با بیان اینکه اولویت و نیاز ویژه سازمان مباحث ایمنی است خاطر نشان کرد: «ایمنی برای سازمان از نان شب هم واجب‌تر است. اولویت اول سازمان راهداری مباحث ایمنی مانند خط‌کشی، علائم، حفاظت‌های ایمنی و ایمن‌سازی نقاط پر حادثه است و رقم اعتباری ما برای ایمنی بیشتر از محل بند الف ماده ۲۳ قانون جرایم رانندگی است.»

تیموری ادامه داد: «در سال ۱۳۸۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تصویب شد. در این قانون مشخص کردند که ۶۰ درصد از رقم جریمه برون‌شهری باید صرف ایمن‌سازی جاده‌ها شود. ۶۰ درصد جرایم درون‌شهری را به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها می‌دهند و از ۴۰ درصد باقی مانده ۲۰ درصد به پلیس و ۲۰ درصد به صندوق دیه داده می‌شود. در بودجه سال ۹۶ رقمی که برای وصول جرایم پیش‌بینی کرده بودند ۲۴۰۰ میلیارد تومان بود معمولاً ۴۰ درصد این مبلغ در راه‌های برون‌شهری و ۶۰ درصد در راه‌های درون‌شهری اختصاص پیدا می‌کند، اما فعلاً سرجمع ۱۴ میلیارد تومان به ما اختصاص داده‌اند. بقیه ماجرا را خودتان حساب کنید.»

تیموری در خصوص امکان ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به منظور اجرای پروژه‌های سازمان راهداری یادآور شد: «پروژه‌ای که توجیه داشته باشد فاینانس می‌شود. برای فاینانس ممکن است طرح آزادراهی یا برنامه نوسازی ناوگان مورد توجه سرمایه‌گذار قرار گیرد، اما پروژه‌های راهداری ماهیتی دارد که برای

زیرساخت ۹۷

## باید واقع بین بود؛ این کاسه کوچک است

کارشناس بودجه راه آهن: وقتی به کلان بودجه نگاه می‌کنم، با آن محدودیتی که داریم، انگیزه تحرک در جذب سرمایه‌گذار بیشتر می‌شود

شرکت راه آهن سال گذشته ۲۷۵۷ میلیارد تومان اعتبار مصوب داشت که این اعتبار شامل اعتبارات مربوط به طرح‌های مندرج در پیوست یک قانون و طرح‌های متفرقه بود. امسال این عدد به ۱۹۸۲ میلیارد تومان رسیده است؛ بنابراین راه آهن با حدود ۲۸ درصد کاهش اعتبار مواجه شده است.

با سعید رسولی، عضو هیات مدیره شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و کارشناس مسائل بودجه، درباره بودجه ۹۷ راه آهن گفت‌وگو کردیم. او با تاکید بر اینکه مهم‌تر از اعتبار مصوب، عملکرد دستگاه‌ها است، می‌گوید: «ممکن است اعتبار مصوب در سال گذشته بالاتر بوده باشد؛ اما مهم تخصیص منابع است که این تخصیص نسبت به سال گذشته افزایش یابد، با وجود کاهش اعتبار عملکرد بهتری نسبت به سال جاری داشته باشیم.»

ترابران: با توجه به کاهش ۲۸ درصدی اعتبارات ریلی در بودجه ۹۷، ارزیابی شما از شرایط این بخش در سال آینده چیست؟

■ به عنوان مقدمه باید بگویم بودجه پیش‌بینی درآمدها و هزینه‌های دولت طی سال پیش رو است. ما اکنون با لایحه بودجه ۹۷ مواجه هستیم. لایحه بودجه سند پیشنهادی دولت درباره درآمد و هزینه‌های یک سال کشور است. طبیعی است که این لایحه در زمان رسیدگی در مجلس دستخوش تغییراتی می‌شود. هرچند تجربه نشان داده که تغییرات چندان زیاد نخواهد بود. به این علت که محدودیت‌های قانونی وجود دارد، مثل اصل ۷۵ قانون اساسی که در آن تاکید شده مجلس نمی‌تواند تعهد مالی برای دولت به وجود آورد و اگر مجلس قرار است تغییراتی اعمال کند، باید منابعش پیش‌بینی و با دولت توافق شده باشد.

به همین دلیل در برخی سال‌ها شاهد هستیم که در زمان رسیدگی مجلس به لایحه بودجه یا

برخی این کاهش را رویکرد خوبی در بودجه نمی‌بینند، اما نگاه من چیز دیگری است. من تصور می‌کنم کم شدن اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای نمی‌تواند الزاما به معنی کم‌توجهی به ساخت‌وساز و انجام طرح‌های عمرانی تعبیر شود. شاید پیام روشن کاهش اعتبارات عمرانی امسال این باشد که باید واقع بین بود. واقعیت این است که منابع درآمدی ما مشخص است و باید هزینه‌هایمان را در همان محدوده و به شکل واقع‌بینانه تنظیم کنیم. اگر درآمدهای غیرواقع‌بینانه پیش‌بینی و در مقابل هزینه‌هایی تعریف کنیم، در صورت عدم تحقق درآمدها، هزینه‌ها به عنوان طلبکاری به جای خود باقی می‌مانند. متأسفانه در عمل هم بعضی دستگاه‌های دولتی هزینه‌هایی را بدون توجه به درآمدها تعهد می‌کنند و این تعهدات اشکالاتی را در اجرا به وجود می‌آورد.

ترابران: با وجود کمبود اعتبارات، راهکارهای جذب سرمایه برای انجام پروژه‌های ریلی چیست؟

■ ببینید! قانون‌گذار به خوبی در بخش‌های مختلف قانون همیشه پیش‌بینی کرده که تعهد مازاد بر اعتبار انجام نشود ولی در صحنه عمل اتفاقات دیگری می‌افتد. درآمدهای کشور روشن است و بخش اعظم هزینه‌ها مربوط به حقوق و دستمزد، بهداشت و درمان، آموزش، دفاع و ... است که اجتناب‌ناپذیر است و بخش اعظم بودجه را به خود اختصاص می‌دهد؛ بنابراین در طرح‌های تملک دارایی اگر نگاه ماصد درصد اتزاق از بودجه باشد، حتما کارهایمان متوقف می‌شود.

ما باید سراغ تامین مالی برویم. اولاً باید طرح‌های اولویت‌دار مشخص شود. در اولویت‌بندی‌ها هم باید ضرورت‌ها را رعایت کنیم؛ بنابراین، حتما باید طرح‌های خوب و اقتصادی انتخاب و تعریف شود. در ضمن، طرح‌هایی را که بازگشت سرمایه ندارند و ارزش افزوده کمی برای کشور ایجاد می‌کنند باید از دستور کار خارج کنیم که این کار شجاعت می‌خواهد. اگر به پیوست شماره ۱ قانون بودجه نگاه کنید، می‌بینید که بیش از ۲ هزار طرح داریم که اگر بخواهیم همه را با هم انجام دهیم طبیعی است که به رقم بزرگی اعتبار نیاز دارد که قابل تامین نیست؛ بنابراین اگر پول کمی به هر کدام از طرح‌ها اختصاصی دهیم، هیچ کدام به نتیجه مطلوب نمی‌رسد. حتما دستگاه‌ها باید از ظرفیت‌های قانونی موجود

سایر قوانین، شورای نگهبان براساس اصل ۷۵ ایرادی می‌گیرد که شما برای دولت بار مالی ایجاد کرده‌اید. این محدودیتی است که مجبور می‌کند تغییرات مجلس در چارچوب توافقات با دولت پیش برود. به تعبیر دیگر، بودجه عالی‌ترین سند مشترک مورد توافق دولت و مجلس است برای اداره کشور که هر سال به تصویب می‌رسد و برنامه عملی یک‌ساله کشور است و همچنین یک برش یک‌ساله از برنامه پنج‌ساله. وقتی به این ویژگی‌ها نگاه می‌کنیم، مسئله بودجه کمی متفاوت‌تر می‌شود. می‌دانید که راه آهن به‌عنوان یک شرکت دولتی به شیوه درآمد هزینه اداره می‌شود یعنی ما از محل درآمدهای داخلی خودمان هزینه‌های جاری را پرداخت می‌کنیم و از دولت فقط در بخش پروژه‌های عمرانی، بودجه عمومی می‌گیریم. امسال ما شاهد کاهش در اعتبارات عمرانی نسبت به سال گذشته هستیم.



بهره‌برداری از خطوط ریلی کشور و ارتقا و افزایش ظرفیت حمل‌ونقل ریلی است که البته برای ارتقای بهره‌وری و بهره‌برداری بهینه، چاره‌ای نداریم که راسا برخی طرح‌ها را در رابطه ارتقای ظرفیت خطوط ناوگان و رفع گلوگاه انجام دهیم.

پس ما دوخطه می‌کنیم، برقی‌سازی را در دستور کار داریم و ایجاد و توسعه خطوط سریع‌السير را دنبال می‌کنیم، مسیرها را کوتاه‌تر می‌کنیم، ظرفیت را ارتقا می‌دهیم، شبکه را به علائم الکتريکی و ارتباطات مجهز می‌کنیم و مسیرهای دوخطه را تراک‌بندی می‌کنیم و پروژه‌هایی از این دست.

برای جذب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی استفاده کنند. عموم کشورهای توسعه‌یافته با جذب سرمایه‌گذار توانستند به موفقیت‌ها دست پیدا کنند و این‌طور نیست که همه هزینه‌ها را از جیب خودشان پرداخت کرده باشند. اگر طرحی بازگشت سرمایه خوب داشته باشد و مدل اقتصادی پذیرفته‌ای از نظر دوره بازگشت و نرخ سود و سایر مشخصات اقتصادی داشته باشد، طبیعی است که سرمایه‌گذاران زیاد داخلی و خارجی پیدا می‌شوند.

مدت‌هاست در مورد توسعه راه‌آهن استفاده از سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی داخلی و خارجی



در حوزه ناوگان هم باید متناسب با افزایش تقاضا در شبکه ریلی و همین‌طور با نگاه به بند ب ماده ۵۷ قانون برنامه ششم توسعه که گفته در انتهای برنامه باید سهم جابه‌جایی بار به ۳۰ درصد و سهم جابه‌جایی مسافر به ۲۰ درصد در

در دستور کار ما است. مستحضرید که توسعه راه‌آهن دو بخش کمی و کیفی دارد. در توسعه کمی یعنی توسعه خطوط جدید، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور مسئول و متولی اجرا هست و شرکت راه‌آهن متولی

**■ در طرح‌های تملک دارایی، اگر نگاه ما صد درصد ارتزاق از بودجه باشد، حتما کارهایمان متوقف می‌شود. ما باید در وهله اول طرح‌های اولویت‌دار را مشخص کنیم. در اولویت‌بندی هم باید ضرورت‌ها را رعایت شود. در ضمن، طرح‌هایی را که بازگشت سرمایه ندارند و ارزش افزوده کمی برای کشور ایجاد می‌کنند باید از دستور کار خارج کنیم که این کار شجاعت می‌خواهد**

**■ اگر اعتبارات بیشتری در نظر می‌گرفتند دست بازتری برای کار می‌داشتیم اما قصد نداریم طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن را متکی به بودجه کنیم چون اگر متکی به بودجه باشیم، با آنچه که در روند بودجه در سال‌های گذشته شاهد بودیم موفقیت چندانی نخواهیم داشت**

شبکه ریلی برسد، ناوگان خود را افزایش دهیم. با ۲۸ هزار واگن باری و با قریب ۱۵۰۰ ناوگان مسافری کنونی، ما نمی‌توانیم در انتهای برنامه به سهم تکلیفی قانون‌گذار برسیم. علاوه بر اینکه متوسط عمر ناوگان را باید به حد استاندارد و ایمن برسانیم که مستلزم جایگزینی است، یعنی باید به فکر ناوگان جدید باشیم. از آنجا که ناوگان به‌طور کامل در اختیار بخش غیردولتی است و در زمان اجرای اصل ۴۴ ما کل واگن‌های باری و مسافری را واگذار کردیم؛ بنابراین باید از بخش غیردولتی حمایت کنیم که برای ورود واگن‌های جدید سرمایه‌گذاری کند و نهایتاً شرایطی را به وجود آوریم که در زمان انتهای برنامه ششم توسعه بتوانیم در صورت افزایش تقاضای بار و مسافر، ظرفیت تکلیف شده را ایجاد کنیم.

**ترابریان: برای رسیدن به تکالیف برنامه ششم، چه ظرفیت‌های جدیدی برای سرمایه‌گذاری ایجاد شده و در این مدت چه قراردادهایی در حوزه توسعه ریلی منعقد شده است؟**

**■ خوشبختانه در سنوات گذشته علاوه بر اختیارات قانونی که وجود داشته، احکام جدیدی در جهت تسهیل سرمایه‌گذاری، مشوق‌ها و حمایت سرمایه‌گذاری به تصویب مجلس رسیده است. اکنون ما توانستیم بسته‌های حمایتی متعددی را در حوزه‌های مختلف زیربنایی، ناوگان و ساختمان تعریف کنیم. ما این اطلاعات را هم در پایگاه اطلاع‌رسانی راه‌آهن و هم به صورت کتاب منتشر کردیم و در نمایشگاه‌های مختلف ارائه داده‌ایم و به مراجعه‌کنندگان در حوزه سرمایه‌گذاری به‌طور مرتب این اطلاعات را منتقل می‌کنیم.**

خوشبختانه ظرفیت‌های قانونی ایجاد شده در این یکی دو سال اخیر به خوبی عمل کرده و شاهدش همین اتفاقاتی است که در یکی دو ماه گذشته رخ داده است. ما توانستیم از خط اعتباری ۸ میلیارد یورو کره جنوبی که برای ایران ایجاد کرده است، به مقدار ۷۲۰ میلیون یورو برای تامین ۴۵۰ واگن ریل‌یاس استفاده کنیم.

یک خط اعتباری جدید بین ایران و روسیه امضا و ۳ میلیارد یورو برای تامین ناوگان و تجهیزات ریلی وابسته پیش‌بینی شده است. لازم به ذکر است هر دو این قراردادها نیز با مشارکت بخش غیردولتی ایرانی است یعنی بخشی از آن ساخت داخل است که امیدواریم از این محل حدود ۲۰ هزار واگن

باری، حدود هزار واگن مسافری، ۳۵۰ لوکوموتیو و سایر تجهیزات ریلی دیگر به شبکه ریلی اضافه خواهد شد. ما امروز ۲۸ هزار واگن باری در اختیار داریم و طی این قرارداد ۲۰ هزار واگن به این ظرفیت اضافه خواهد شد که این تعداد شبکه ما را چابک و فربه خواهد کرد. در بخش مسافری نیز ۱۵۰۰ واگن داریم که البته برخی از آنها باید جایگزین شوند، اما به هر حال اضافه شدن ۱۰۰۰ واگن مسافری، ظرفیت ما را بسیار افزایش خواهد داد. همین‌طور، آن ۴۵۰ واگن ریل‌یاس تشکیل ۱۵۰ قطار خواهد داد و می‌تواند حمل‌ونقل حومه‌ای ما را بسیار رونق دهد.

از قوانین ارزشمندی که در برنامه ششم مصوب شده و می‌تواند نقطه عطفی در حمل‌ونقل ایران محسوب شود، موضوع تشکیل شرکت قطارهای حومه‌ای ذیل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است. ما پیش از این سازمان قطارهای حومه‌ای در کشور نداشتیم. یک سازمان قطار شهری و حومه داریم که فقط اسم حومه را دارد، ولی به جهت قانونی، شهرداری‌ها و شوراهای اسلامی شهرها نمی‌توانند منابع خود را در خارج از حریم شهرها خرج کنند؛ بنابراین متولی قطار حومه‌ای که حتماً از حریم یک شهر عبور می‌کند و ممکن است حتی حریم چند شهر را پشت سر بگذارد، نمی‌تواند یک شهرداری باشد و باید چند شهرداری در بین راه هم‌زمان و هماهنگ این پروژه را اجرا کنند که به دلیل عدم امکان چنین کاری و مشکلات قانونی موجود تا به حال قطارهای حومه‌ای در ایران شکل نگرفته است. متولی قطارهای مسیره‌ای دور نیز شرکت راه‌آهن است؛ بنابراین به یک سازمان واسطه‌ای نیاز داریم که در همه دنیا وجود دارد و مسیرهای کوتاه را پوشش می‌دهد.

خوشبختانه تشکیل این شرکت تصویب شد که قرار است ذیل شرکت راه‌آهن تاسیس شود. تاکنون مقدمات آن انجام و اساسنامه آن به دولت ارسال شده است. اگر این شرکت شکل بگیرد موضوع جابه‌جایی مسافر به‌خصوص در اطراف کلان‌شهرها، بهتر از حال حاضر ساماندهی خواهد شد. امروز حدود ۵۴ هزار دستگاه خودرو از حومه تهران هر روز وارد تهران می‌شوند. اگر بتوانیم زمان سیر و سرفاصله حرکت قطارهای حومه‌ای را کمتر کنیم که مستلزم تامین ناوگان جدید است، دیگر نیازی نیست که حجم زیادی از خودروها وارد تهران شوند؛ بنابراین، تنها راه



■ به نظرم، با توجه به درآمدهای دولت آنچه از دستشان برمی آمده انجام داده‌اند. من اگر فقط از منظر مسئول در راه‌آهن به بودجه نگاه کنم، می‌توانم انتقاد کنم که چرا بیشتر به ما پول ندادند؛ اما وقتی کلان بودجه را می‌بینم و محدودیت‌هایی که در درآمدها وجود دارد، تصور می‌کنم تنها راه‌حل، تحرک در جذب سرمایه‌گذار است

ترابران: پس شما به طور کل رویکرد دولت را در بودجه ریلی ۹۷ با توجه به شرایط اقتصادی کشور منطقی می‌بینید و این بودجه‌بندی لطمه خاصی به پروژه‌های ریلی کشور نمی‌زند؟

■ به نظرم، با توجه به درآمدهای دولت آنچه از دستشان برمی آمده انجام داده‌اند. ضمناً من می‌توانم از دو منظر صحبت کنم. یکی اینکه درون راه‌آهن بنشینم و فقط به راه‌آهن نگاه کنم.

البته راه‌آهن واجد ویژگی‌های منحصر به فردی در کاهش هزینه‌ها و کمک به اقتصاد ملی است و صنعتی است که در تمام دنیا به دلیل همین ویژگی‌ها به آن توجه بسیاری می‌شود. من اگر فقط از منظر مسئول در راه‌آهن به بودجه نگاه کنم، می‌توانم انتقاد کنم که بودجه ما کم است و باید بیشتر به ما پول می‌دادند؛ اما وقتی کلان بودجه را نگاه می‌کنم با آن محدودیتی که در درآمدها داریم، تصور می‌کنم ما باید فعالیت و تحرک خود را در جذب سرمایه‌گذاری بیشتر و این کاهش بودجه را از آن طریق جبران کنیم.

ترابران: براساس برنامه ششم توسعه، ۱ درصد فروش نفت و گاز به توسعه حمل‌ونقل ریلی اختصاص یابد، اما ظاهراً به بهانه اینکه قانون برنامه موخر قانون بودجه شد، این الزام در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ حذف شده است. همچنین در مورد شمول مناطق محروم از حمل‌ونقل ریلی که در برنامه ششم توسعه آمده، صندوق توسعه ملی هنوز منابعی اختصاص نداده است. لطفاً نظر خود را در مورد این دو موضوع نیز بیان فرمایید.

■ برنامه‌های توسعه مجموعه‌هایی از احکام مختلف با ماهیت تجهیز منابع و اختیار و تکلیف است. موضوع اختصاص ۱ درصد از منابع حاصل از فروش نفت و گاز به راه‌آهن، جزء احکام با ماهیت تجهیز منبع در بند الف ماده ۵۷ قانون برنامه ششم به منظور دستیابی به سهم ۳۰ درصد حمل بار ریلی و ۲۰ درصد حمل مسافر توسط راه‌آهن در انتهای برنامه است.

نمی‌شود بند الف را اجرا نکرد و انتظار داشته باشیم بند ب توسط راه‌آهن محقق شود و در مورد سایر موارد هم به همین گونه است، ما انتظار داریم همه احکام برنامه با هم و متناسب اعمال شود. بنابراین اگر منابع مربوطه به راه‌آهن اختصاص پیدا کند حتماً ما مکلفیم آن را در جهت تأمین نظر قانون‌گذار و تحقق تکالیف راه‌آهن هزینه کنیم.

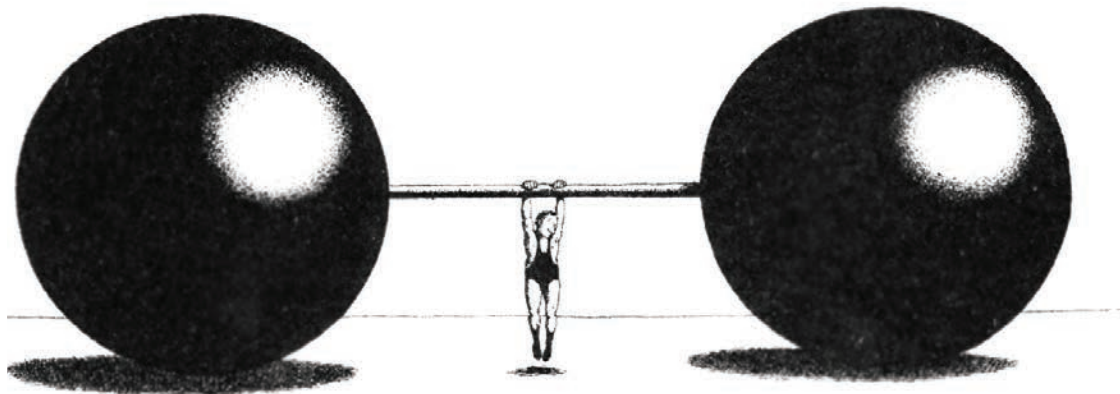
نجات معضل آلودگی هوا و ترافیک تهران این است که قطارهای حومه‌ای توسعه یابد.

با توجه به قرارداد کره جنوبی، امیدواریم با مشارکت بخش خصوصی داخلی این اتفاق ظرف ۵ سال آینده بیفتد و ۱۵۰ قطار به تدریج وارد شبکه ریلی شوند.

لایحه بودجه ۹۷ ویژگی‌های مثبت زیادی هم دارد مثل اینکه تغییراتی را در نرخ حامل‌های انرژی در نظر گرفته‌اند، یا نگاه عملیاتی پرنرنگ‌تری به بودجه داشته‌اند و قرار است براساس عملکرد به دستگاه‌ها اعتبار داده شود. در حوزه حمل‌ونقل، طبیعتاً اگر اعتبارات بیشتر قابل تخصیص در نظر می‌گرفتند دست بازتری برای کار می‌داشتیم اما به طور کلی ما بنا نداریم که طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن را متکی به بودجه کنیم، چون اگر متکی به بودجه باشیم، با آنچه که در روند بودجه در سال‌های گذشته شاهد بودیم موفقیت‌چندانی نخواهیم داشت. البته همین طرح‌های سرمایه‌گذاری مستلزم حمایت جدی دولت در مورد صدور مجوزها و تضامین مربوطه است.

خوشبختانه نگاه بسیار خوبی به راه‌آهن ایران وجود دارد و ظرفیت‌های بسیار خوبی در اختیار داریم. طرح‌های در حال انجام توسعه فولاد، افق روشنی را پیش چشم ما می‌گذارد و ما باید به سرعت شبکه ریلی خود را توانمند کنیم و توسعه دهیم. در سال ۱۴۰۴ که اهداف طرح توسعه فولاد محقق می‌شود با آن حجم جابه‌جایی که قرار است تولید به ۲۱۰ میلیون تن برسد، اگر نتوانیم شبکه‌های ریلی خود را توسعه دهیم، مراکز بار را به شبکه ریلی متصل نکنیم و شرایطی را فراهم نکنیم که بار روی ریل بیاید، شاهد اتفاقات خوشایندی در جاده‌ها نخواهیم بود از جمله مصرف سوخت بیشتر، استهلاک بیشتر و تلفات جاده‌ای بیشتر.

با توجه به اینکه ریل نسبت به جاده هفت برابر کمتر سوخت مصرف می‌کند، اگر میزان جابه‌جایی در کشور را با این نسبت صرفه‌جویی محاسبه کنید، ملاحظه می‌کنید چه مقدار زیادی سوخت می‌توانیم صرفه‌جویی کنیم این مقدار سوخت را می‌توان به یک میدان نفتی تشبیه کرد که از ذخیره صرفه‌جویی ناشی از حمل‌ونقل ریلی به وجود می‌آید و ما می‌توانیم این میدان نفتی راه‌آهن را برای آیندگان به میراث بگذاریم. در واقع، اگر ما اهداف برنامه را محقق کنیم، حدود ۴۸ هزار میلیارد تومان صرفه‌جویی سوخت خواهیم داشت.



زیرساخت ۹۷

## سال افول بودجه‌ای راه آهن

محسن بیرق‌دار

بودجه پیش‌بینی شده است و برای سال‌های بعد نیز پیش‌بینی شده است در این لایحه کاملاً مشهود است که اصلاً دولت توجهی به اصل ۴۴ قانون اساسی قائل نبوده است.

۲- وجود مغایرت بین اطلاعات مندرج در سالنامه آماری سال ۱۳۹۵ شرکت راه آهن و لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ که مواردی از آن به شرح ذیل است:

الف- اعتبار مصوب بهسازی ناوگان راه آهن برای سال ۹۵ در لایحه بودجه سال ۹۶، قریب به ۸۰۰ میلیارد ریال قید گردیده در حالی که در سالنامه آماری ۷۶۳ میلیارد ریال اعلام گردیده است.

ب- اعتبار مصوب بهسازی نوسازی و نگهداری خطوط راه آهن برای سال ۹۵ در لایحه بودجه سال ۹۶، حدود ۲۱۷۶ میلیارد ریال قید گردیده در حالی که در سالنامه آماری ۲۰۷۷ میلیارد ریال اعلام گردیده است.

ج- وجود تناقض بسیار در میزان عملکرد سال ۹۵ اعتبار طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه در سالنامه آماری راه آهن و لایحه بودجه سال ۹۷ (اعلامی در لایحه بودجه ۱۴۴۳ میلیارد ریال و در سالنامه ۴۸۹۱ میلیارد ریال)

با ملاحظه خلاصه بودجه دستگاه‌های اجرایی در لایحه بودجه سال ۹۷ مشخص می‌شود که اعتبار طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای به میزان ۱۵۸۲۳ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که در مقایسه با سال قبل با ۳۱ درصد افت مواجه است. در سال ۹۵ عملکرد این ردیف ۱۴۴۷۳۵۴۹ میلیون ریال اعلام گردیده در حالی که اطلاعات مندرج در سالنامه آماری سال ۹۵ شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران عملکرد این ردیف را ۴۸۹۱۰۴۹ میلیون ریال اعلام کرده است که این آمار دربرگیرنده تناقض بسیار فاحشی است. از طرفی با ملاحظه جزئیات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در لایحه بودجه به شرح جدول ذیل نکات حائز اهمیت به صورت ذیل قابل عنوان است.

۱- وجود طرح‌هایی خلاف اصل ۴۴ قانون اساسی که از دهه ۸۰ اجرای آن با ابلاغ مقام معظم رهبری الزامی گردید مانند بهسازی ناوگان راه آهن، بهسازی و نوسازی علائم و ارتباطات راه آهن، افزایش ظرفیت حمل مسافر (خرید انواع واگن مسافری و خدماتی) که در این سه مورد حدود ۳۷۰۰ میلیارد ریال برای سال ۹۷

اعتبار طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای دستگاه‌های اجرایی در سال ۱۳۹۷ (مبلغ به میلیون ریال)

عنوان	اهداف کمی طرح	واحد	مقدار	هزینه واحد	سال شروع	سال اتمام	دوران برنامه ششم			
							عملکرد برنامه پنجم	مصوب ۱۳۹۶	برآورد ۱۳۹۷	پیش‌بینی سال‌های بعد
بیه‌سازی، نوسازی و نگهداری خطوط راه آهن	احداث گذرگاه‌های غیرهمسطح	دستگاه	۲۱۶	۱۶,۰۰۰	۱۳۷۷۹	۱۳۹۹	۱۱,۳۵۲,۷۴۵	۳,۳۰۶,۹۰۰	۳,۴۵۰,۰۰۰	۸,۰۲۹,۳۰۷
	بیه‌سازی، نوسازی و نگهداری خطوط مطالعه و اجرای اصلاح مسیر محوره‌های راه آهن	کیلومتر	۳,۵۰۱	۶,۶۷۹,۹۵۰						
بیه‌سازی ناوگان راه آهن	لکوموتیو	دستگاه	۱,۸۶۷	۲۲,۲۹۵,۵۴۰	۱۳۶۰	۱۳۹۹	۱۱,۰۰۴,۰۱۲	۳,۰۰۰,۰۰۰	۳,۱۰۰,۰۰۰	۲۱,۶۵۶,۳۱۹
	واگن‌های باری و مسافری	دستگاه	۱۰۶,۲۷۲	۶						
	دیوی تعمیراتی	مجموعه	۱۵	۲۳,۱۲۱,۲۶۲						
بیه‌سازی و نوسازی ایستگاه‌های راه آهن	ساماندهی ایستگاه‌های راه آهن	ایستگاه	۱۲۰	۵۷,۵۵۸,۵۴۲	۱۳۸۶	۱۳۹۹	۲,۲۰۴,۵۸۷	۴۵۰,۰۰۰	۴۵۰,۰۰۰	۲,۸۳۳,۲۳۹
بیه‌سازی و نوسازی و ارتباطات	سیستم‌های داخلی	کیلومتر	۱۲,۰۰۰	۱۵۶,۲۷۲	۱۳۷۹	۱۳۹۹	۱,۹۸۹,۵۳۳	۴۵۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰	۲,۴۰۹,۷۵۸
	سیستم‌های علایم	ایستگاه	۳۳۰	۱۵,۴۵۷,۳۷۹						
توسعه حمل و نقل با راه آهن - بیه‌سازی مصرف انرژی	صرفه جویی سوخت (۲۵ سال)	میلیون لیتر نفت گاز	۳,۵۲۱	۴,۸۶۵,۶۶۲	۱۳۷۹	۱۳۹۹	۱,۹۴۲,۰۶۱	۱۶۰,۰۰۰	۲۰۰,۹۶۰	۱۰,۷۷۱,۶۹۵
رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط راه آهن	رفع گلوگاه‌ها	کیلومتر	۴۷۸	۶۰,۰۰۰	۱۳۸۷	۱۳۹۹	۱۵,۹۲۵,۹۴۸	۳,۵۰۰,۰۰۰	۱,۳۶۲,۰۴۰	۱۱,۹۳۱,۲۹۶
	ایمن سازی تقاطع‌ها	دستگاه	۱۲۰	۵۰,۰۰۰						
کمک‌های فنی و اعتباری حمل و نقل راه آهن	افزایش ظرفیت ناوگان	صندلی	۳۴,۰۰۰	۲۷,۴۳۸	۱۳۷۹	۱۳۹۷	۲۶۳,۸۷۳	۵۰,۰۰۰	۱,۷۱۸	۰
مشارکت در احداث راه آهن شیراز - جهرم لار بندرعباس	احداث راه آهن	کیلومتر	۵۳۵	۴۱,۳۵۸,۴۲۸	۱۳۸۹	۱۳۹۹	۵,۷۵۶	۷۰۰	۷۰۰	۲۱,۸۸۷,۷۹۸
افزایش ظرفیت حمل مسافر	خرید واگن مسافری و واگن خدماتی	دستگاه	۱,۶۹۷	۵,۰۰۹,۲۵۳	۱۳۶۲	۱۳۹۹	۵۷۲,۹۲۸	۱۴۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	۵,۱۶۰,۰۰۰

ریاست احمدی‌نژاد همیشه این بود که منابع انسانی بدنه دولت را کاهش دهد و نیروهای حاکمیتی را سال به سال کمتر کنند، ولی در دوران ایشان وضعیت کاملاً تغییر کرد و روند مطلوب گذشته در جهت کاهش بودجه‌های جاری کشور و افزایش هزینه‌های سرمایه‌گذاری و توسعه، متوقف و معکوس شد.

با چنین سیاست‌هایی ممکن است در کوتاه‌مدت برخی از مردم احساس کنند که امنیت شغلی پیدا کرده‌اند، اما این بار مالی افزوده‌شده، روی دست دولت‌ها باقی می‌ماند و دولت را از چابکی دور می‌کند. امروزه، همه دولت‌های جهان از جمله دولت فعلی ایالات متحده به دنبال چابک‌سازی ساختار خود است، اما از دوران آقای احمدی‌نژاد، هزینه‌های جاری ما سهم بالای در بودجه پیدا کرده است. این یعنی مصرف تمام منابعی که از طریق برنامه و بودجه برای توسعه اختصاص داده می‌شود.

سیستم برنامه‌ریزی در ایران، تکرار روش چهل، پنجاه سال گذشته است. در حالی که چنین شیوه‌ای در دنیا منسوخ شده است. دیگر کسی در دنیا به این نحو بودجه نمی‌نویسد که براساس درآمد نفت و گاز و میزان دریافتی مالیات بخواهد بودجه تنظیم کند. در دنیا، احزاب برنامه خودشان را در رابطه با بخش‌های مختلف اقتصاد (در دریا و خشکی)، جامعه، سیاست خارجی و ... معرفی می‌کنند و از آنجا که نظام حکومتی اغلب کشورها براساس حاکمیت احزاب پی‌ریزی شده، وقتی حزبی به قدرت می‌رسد، با سوال در مجلس یا توقعات رقبای سیاسی یا نمایندگان دیگر، از برنامه‌های خود کوتاه نمی‌آیند.

وقتی حزبی در انتخابات به پیروزی می‌رسد، مسئول و پاسخگوی عملکرد اعضای خود می‌شود. کارشناسان از جزئیات برنامه‌های دولت باخبرند، در مورد کاستی‌ها سوال می‌کنند و مسئولان هم باید جواب روشن و قانع‌کننده داشته باشند؛ اما اکنون در ایران، وقتی دولتی سر کار می‌آید مجبور است تا مدت‌ها در مورد برنامه‌های دولت قبل صحبت کند چون برنامه‌های توسعه ما پنج ساله و برنامه‌های ریاست جمهوری چهار ساله است و هیچ کدام با هم هماهنگ نیست.

هیچ دولتی هم سیاست‌ها و اقدامات دولت قبلی را قبول ندارد، چون از جناح سیاسی دیگری



زیرساخت ۹۷

## دریای نابسامانی

حمل و نقل دریایی محتاج سرمایه ملی نیست، نیازمند امنیت سرمایه‌گذاری است

ملک‌رضا ملک‌پور

عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه دریامحور

در حوزه طرح‌های طولانی‌مدت توسعه و ایجاد اشتغال مشاهده نمی‌شود.

افزایش بودجه جاری دولت به این دلیل است که در دوران دولت آقای احمدی‌نژاد حرکت‌هایی اتفاق افتاد که درست برخلاف حرکت دولت‌های پیشین بود. به عبارت بهتر، او برای جلب نظر اقسشار ضعیف جامعه و تحت این پوشش، اقداماتی در جهت بزرگ شدن ساختار دولت کرد. به عنوان نمونه؛ سیاست سازمان بنادر و دریانوردی از اول انقلاب تا زمان

محدودیت منابع همیشه در بودجه وجود داشته است. در واقع، از بعد از پیروزی انقلاب، به تدریج منابعی که برای برنامه‌های توسعه‌ای تخصیص داده می‌شود با محدودیت مواجه شده است؛ بنابراین، طرح موضوعات کمبود منابع، نکته تازه نیست، اما امسال شرایط بدتر شده است چراکه بودجه جاری دولت نسبت به بودجه‌های عمرانی در مقایسه با ادوار قبل افزایش یافته است. گویی هر چه دست می‌آید، خیلی زود مصرف می‌شود و هیچ برنامه قابل توجهی

■ **ملک‌رضا ملک‌پور: اکنون در ایران، وقتی دولتی سر کار می‌آید مجبور است تا مدت‌ها در مورد برنامه‌های دولت قبل صحبت کند چون برنامه‌های توسعه ما پنج ساله و برنامه‌های ریاست‌جمهوری چهارساله است و هیچ کدام با هم هماهنگ نیست. همه این ناهماهنگی‌ها به معنای اتلاف منابع و انرژی است**

■ **در ایران همه متکی به یک دستگاه دولتی هستیم و نگاه درستی به تصدی‌گری نداریم. مسئولان هم صراحتاً اعلام کرده‌اند که مسیر خصوصی‌سازی را به اشتباه رفته‌اند، چرا؟ چون بینش اقتصادی در مسئولان وجود ندارد و فرمول‌های اقتصادی رقابتی نیست، رفاقتی و رانتی و دستوری است**

در سال ۱۳۳۳ من مدیر بندر شهید رجایی بودم و به خاطر دارم که برای تامین گنتری کرین ۱۶ میلیون دلار اختصاص داده شده بود. در همان زمان ژاپنی‌ها گفتند ما ۲۰ دستگاه گنتری کرین برای شما نصب می‌کنیم و هیچ پولی هم از شما نمی‌خواهیم، فقط در حمل کانتینرهای ما تخفیف قائل شوید.

در امارات و بلژیک و ژاپن هم همین طور است؛ اما مدیران کلان کشور دید محدودی دارند و خشکی محور نگاه می‌کنند نه دریامحور. تنها هنرشان هم این است که با جرایم مصاحبه و اعلام می‌کنند که ما فلان ریال سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، اما باید این میزان سرمایه‌گذاری را در همان فاصله زمانی، با سرمایه‌گذاری انجام شده در جبل علی مقایسه کرد.

ما در ستون بدهکار و بستانکار فقط بدهکار را نشان می‌دهیم و بستانکار را مشخص نمی‌کنیم. وقتی مقایسه کنیم متوجه می‌شویم که این ارقام یک‌صدم بندر جبل علی نیست. بگذریم از اینکه اکنون بنادری مانند بندر صحرار هم وارد رقابت با ما شده‌اند.

من اصلاً به بسته بودن دست سازمان بنادر در زمینه سرمایه‌گذاری به دلیل تحریم‌ها معتقد نیستم. اگر اجازه می‌دادند سرمایه‌گذاران داخلی همه منابع موردنیاز را فراهم می‌کردند؛ فقط باید دولت پایش را از بنادر و پسرکانه‌ها عقب می‌کشید. چیزی که به هیچ عنوان به آن رضایت نمی‌دهد.

نه تنها بخش دریایی، حتی بخش صنعت و خدمات هم در دنیا تمام هزینه‌های خودش را از طریق دولت تامین نمی‌کند. اکنون ضریب متداول سهم بخش دولتی به بخش خصوصی یک به ده است. مهم این است که دولت بستر امنیت سرمایه‌گذاری را ایجاد کند؛ اما در ایران همه متکی به یک دستگاه دولتی هستیم و نگاه درستی به تصدی‌گری نداریم.

مسئولان هم رسماً اعلام کرده‌اند که مسیر خصوصی‌سازی را نادرست رفته‌اند. در واقع، چون بینش اقتصادی در مسئولان وجود ندارد و فرمول‌های اقتصادی ما رقابتی نیست و رفاقتی و رانتی و دستوری است، تازه مسئولان به هشدارهایی که ما در سال گذشته اعلام کرده بودیم، رسیده‌اند.

است. همه این ناهماهنگی‌ها به معنای اتلاف منابع و انرژی است و دیگر چیزی برای مردم باقی نمی‌ماند. این‌الگو در دنیا منسوخ شده است که دولت جدید در مورد برنامه‌های کلان دولت قبلی صحبت کند و طرح اصلاحی روی آن بنویسد. واقعیت است که با این روند جز اینکه فرصت‌های توسعه‌ای را از دست بدهیم، هیچ اتفاق دیگری نمی‌افتد.

به خاطر دارم چند سال پیش، در آلمان سمیناری برگزار شد و نماینده وزیر اقتصاد آلمان در آن جلسه به من گفت ما خیلی مایلیم که در ایران سرمایه‌گذاری کنیم ولی نمی‌آییم چون شما فقط خوب برنامه‌نویسی می‌کنید ولی روی اجرای برنامه هیچ‌کس نظارت ندارد. از این رو، ما نمی‌دانیم سرمایه‌ای که وارد ایران می‌کنیم چه زمانی بازمی‌گردد. چند سال پیش، حتی آقای لاریجانی، رئیس مجلس در همایش اقتصاد مقاومتی اذعان داشتند که برنامه‌های افق ۱۴۰۴ زیر ۵۰ درصد اجرا شده است.

وقتی می‌گویید خروجی زیر ۵۰ درصد است یعنی برنامه نادرست است و برنامه‌ای فقط برای روی کاغذ نوشته شده است، نه برای اجرا. پیشنهاد آقای لاریجانی به عنوان مقام قانون‌گذار هم این بود که دیگر برنامه ننویسید بلکه اجراها را کنترل کنید. ما مدام برنامه‌نویسی می‌نویسیم و بعد مصاحبه‌های تبلیغاتی می‌کنیم و در نهایت هم پاس‌خگو نیستیم.

من با گروهی از مهندسان ساختمان خارجی صحبت کردم که می‌خواستند ایران را ترک کنند. وقتی علتش را جویا شدم گفتند چون نه تنها بودجه کافی نیست، بلکه مبلغ تخصیص یافته هم پرداخت نمی‌شود و صورت‌وضعیت ما در بخش ساختمان معطل می‌ماند. اکنون خروج مغزها داریم نه به دلیل اینکه کار وجود ندارد، بلکه پرداخت‌ها با نیاز پروژه‌ها هماهنگ نیست.

اما در مورد بخش دریایی، ما در انجمن توسعه دریامحور معتقدیم که بخش دریایی کشور اصلاً احتیاجی به بودجه ملی ندارد. بخش دریا و کشتی به دلیل اینکه در زنجیره عرضه بین‌المللی قرار دارد، اصلاً محتاج سرمایه‌های ملی نیست. در فرمول‌های مشارکتی منابع مالی خارجی تامین و با قیمت بسیار ارزان‌تر عرضه می‌شود. اصلاً احتیاجی به سازمان برنامه بودجه و تصمیم هیات دولت ندارد.

لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ کشور با حواشی زیادی همراه بوده و بودجه اختصاص یافته به صنعت هوانوردی کشور نیز از حواشی به وجود آمده، به دور نمانده است. برخی از کارشناسان و فعالان این صنعت به میزان بودجه اختصاص یافته هوانوردی اعتراض داشته و برخی دیگر، عوامل دیگری مانند سوءمدیریت در سال‌های اخیر را مانع رشد هوانوردی کشور می‌دانند. داود ربیعی، کارشناس و از فعالان توسعه هوانوردی خود را در زمره کارشناسانی می‌داند که سوءمدیریت و عدم وجود استراتژی واحد هوانوردی را مهم‌تر از میزان بودجه هوانوردی می‌داند.

زیرساخت ۹۷

## سوءمدیریت بدتر از کمبود بودجه

اتاق فکر هوانوردی، حلقه گمشده مدیریت بودجه آن است

ربیعی با بیان اینکه بهتر است در بحث بودجه هوایی به جای اینکه به عدد و رقم‌های اعلام شده پردازیم، به نحوه بهره‌برداری صحیح از این بودجه فکر کنیم، گفت: «وقتی ما نتوانیم مدیریت صحیحی بر منابع داشته باشیم، هیچ اتفاق مهمی در هوانوردی کشور رخ نخواهد داد.»

او با اشاره به عناوین مرتبط با بخش هوایی در جداول بودجه توضیح داد: «در این جداول از شرکت‌ها و سازمان‌های بسیاری نام برده شده است که علیرغم فعالیت تخصصی در حوزه هوانوردی، توسط وزارتخانه‌ها و سازمان‌هایی غیرمرتبط با هوانوردی و وزارت راه و شهرسازی اداره می‌شوند و در بودجه ۹۷ نیز به آنها بودجه‌ای مستقل از وزارتخانه متبوع خود اختصاص یافته است. به عنوان نمونه، شرکت هوایی خدمات ویژه زیر نظر وزارت جهاد کشاورزی، شرکت صنایع هواپیمایی ایران (صها) و شرکت هواپیماسازی ایران (هسا) زیر نظر وزارت دفاع و شرکت خدمات هوایی پیام زیر نظر وزارت ارتباطات، واحدهای تخصصی هوانوردی هستند که توسط ارگان‌های غیرمرتبط با هوانوردی اداره می‌شوند و تنها شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری کشور به صورت مستقیم زیر نظر وزارت راه و شهرسازی اداره می‌شوند.»

وی ادامه داد: «بنابراین، بودجه در بخش حمل و نقل هوایی عملاً به وزارتخانه‌های متفاوت اختصاص داده شده است. به نظر من، برای اینکه بدانیم باید چه کار کنیم، به اتاق فکر حمل و نقل هوایی نیاز







■ بهتر است در بحث بودجه هوایی به جای اینکه به عدد و رقم‌های اعلام شده بپردازیم، به نحوه بهره‌برداری صحیح از این بودجه فکر کنیم. وقتی ما نتوانیم مدیریت صحیحی بر منابع داشته باشیم، هیچ اتفاق مهمی در هوانوردی کشور رخ نخواهد داد

■ ... در جداول بودجه، از شرکت‌ها و سازمان‌های بسیاری نام برده شده که علیرغم فعالیت تخصصی در حوزه هوانوردی، توسط وزارتخانه‌ها و سازمان‌هایی غیرمرتبط با هوانوردی و وزارت راه و شهرسازی اداره می‌شوند و در بودجه ۹۷ نیز به آنها بودجه‌ای مستقل از وزارتخانه متبوع خود اختصاص یافته است

خدمات فنی و مهندسی تاسیس شده است، امور باربری را به شرکت‌های متخصص این حوزه بسپاریم و... به عبارت بهتر، هر کدام از شرکت‌ها و سازمان‌ها، باید بخشی از بودجه خود را به مقوله پژوهش و تحقیقات هوانوردی اختصاص دهند و...

او مهم‌ترین مسئله را استفاده صحیح از بودجه هوایی کشور دانست و تصریح کرد: «این بودجه باید در جهت تقویت زیرساخت‌ها و مسائل زیربنایی شود، نه این که آن را در امور جاری شرکت هزینه کنیم یا تعمیر و نگهداری ابنیه را با این بودجه انجام دهیم. این روشی بوده که طی این سال‌ها انجام می‌شده و در نهایت هم هیچ اتفاق مثبتی رخ نداده است؛ بهتر است برای یک‌بار هم که شده سرمایه‌گذاری کنیم که هم اشتغال‌زایی داشته باشد و هم در سال‌های آینده به درآمدزایی برسد.»

این کارشناس هوایی با اشاره به اینکه هوایمای جمهوری اسلامی نیز خود یک بحث کاملاً مستقل دارد، توضیح داد: «بودجه‌ای که به ایران‌ایر تخصیص داده شده، هم در مورد خرید هواپیماها و پیش‌پرداخت‌ها و هم در مورد امور زیرساختی است؛ در حالی که تمام درآمدهای ایران‌ایر صرف پرداخت حقوق پرسنل چه در قالب پرسنل بازنشسته و چه در قالب شاغلان می‌شود، در نتیجه بودجه اختصاص یافته، تنها منبع مالی هما در جهت تقویت زیرساخت‌های خود است. از طرف دیگر، علاوه بر طرح‌ها و ایده‌هایی که خانم دکتر شرفیافی، مدیرعامل ایران‌ایر در جهت تقویت و ایجاد زیرساخت‌های این شرکت دارد، صندوق بازنشستگی این شرکت، یک پتانسیل منحصر به فرد در جهت درآمدزایی و اشتغال‌زایی است. البته طبق قانون، صندوق بازنشستگی ایران‌ایر نمی‌تواند از این بودجه استفاده کند، اما می‌تواند از منابع مالی تسهیلاتی دریافت کند و ایران‌ایر، به عنوان پشتوانه مالی وارد عمل شود.»

ریبعی در خصوص شرکت‌های تخصصی که در زیرمجموعه صندوق بازنشستگی هما شکل گرفته‌اند، گفت: «در این سال‌ها، همگی این شرکت‌ها قرار بوده درآمدزایی داشته باشند. در حال حاضر هر کدام از آنها یک مدیرعامل و یک هیات‌مدیره دارند اما در واقع، کاری انجام نمی‌شود؛ بنابراین یکی از روش‌ها نیز این است که ایران‌ایر وارد فضاهای سرمایه‌گذاری برای

داریم تا نمایندگان تمامی ارگان‌ها و سازمان‌های یادشده در آن حضور داشته باشند.»

ریبعی با یادآوری اینکه بنا بر تجربیات گذشته می‌دانیم این اتاق فکرها و کارگروه‌ها عملاً فقط جنبه تشریفاتی و فرمایشی پیدا می‌کند، تصریح کرد: «به هر حال، برای اینکه بتوانیم یک‌بار برای همیشه مسیر صحیح و درست را انتخاب کنیم، ناچاریم همه باهم دور یک میز کنار هم بنشینیم. اکنون سرمایه و بودجه کشور در حوزه حمل‌ونقل هوایی کشور در بخش‌های مختلف هزینه می‌شود ولی ما خروجی مشخصی نداریم. در واقع، ما یکسری بردهای غیرهمسو داریم که برآیند همه آنها صفر می‌شود.»

این کارشناس افزود: «البته منظور من، عدم کارایی شرکت‌های یادشده نیست، بلکه می‌توان در اتاق فکر هوانوردی، رسالت و چشم‌انداز هوانوردی کشور براساس اسناد توسعه و چشم‌انداز بیست‌ساله کشور تهیه و تدوین شود و هر کدام از سازمان‌ها و شرکت‌هایی که در خارج از وزارت راه و شهرسازی هستند با توجه به تخصص خود به فعالیت و هم‌افزایی بپردازند.»

ریبعی تاکید کرد: «به عنوان نمونه، بسیاری از شرکت‌هایی که بودجه به آنها تعلق گرفته است، تخصص‌های فنی و مهندسی دارند و برخی متخصص در امور پژوهشی و تحقیقاتی هستند و یا شرکتی مثل خدمات هوایی پیام سال‌هاست که در حوزه باربری و کارگو فعالیت می‌کند. با چنین پتانسیلی، به اعتقاد من، تمامی سازمان‌ها و شرکت‌های فعال در هوانوردی، باید تخصص محور شوند و باقی شرکت‌ها از آنها خرید خدمات انجام دهند.»

وی افزود: «هوانوردی یک امر تخصصی است و شرکت‌های خارج از وزارت راه و شهرسازی براساس استراتژی وزارتخانه خود عمل می‌کنند و طبیعی است که در برخی موارد از نیاز هوانوردی کشور فاصله می‌گیرند، در نتیجه، باید باهم مشورت کنیم و ببینیم که چه پتانسیل‌ها و ظرفیت‌هایی داریم و چگونه می‌توانیم به یکدیگر کمک کنیم.»

این کارشناس هوانوردی اضافه کرد: «به عنوان نمونه، در این اتاق فکر پس از تهیه و تدوین استراتژی هوانوردی کشور، می‌توانیم نیروی انسانی و تجهیزات فنی و مهندسی را در اختیار شرکت و سازمانی قرار دهیم که با هدف ارائه

■ برای اینکه بتوانیم یکبار برای همیشه، مسیر صحیح و درست را انتخاب کنیم، ناچاریم همه با هم دور یک میز بنشینیم. اکنون سرمایه و بودجه کشور در حوزه حمل و نقل هوایی کشور در بخش‌های مختلف هزینه می‌شود، ولی خروجی مشخصی ندارد. در واقع، یکسری بردارهای غیرهمسو داریم که برآیند همه آنها صفر می‌شود

■ این بودجه باید صرف تقویت زیرساخت‌ها و مسائل زیربنایی شود، نه این که آن را در امور جاری شرکت هزینه کنیم یا تعمیر و نگهداری ابنیه را با این بودجه انجام دهیم. این روشی بوده که طی این سال‌ها انجام می‌شده و در نهایت هم هیچ اتفاقی مثبتی رخ نداده است

درآمدزایی بیشتر شود و با تخصصی‌سازی و راه‌اندازی شرکت‌های زیرمجموعه صندوق وارد فضای کسب‌وکار جدیدی شود.»

وی با تأکید بر لزوم استفاده از نیروهای جوان اظهار داشت: «یک روزی باید این اتفاق رخ دهد که حداقل صندوق در کنار این که هزینه بازنشستگان خود را می‌دهد، بتواند نیروهای جوان نیازمند به کار را استخدام کند و نیز از بازنشستگان باتجربه استفاده کند. واقعا بازنشستگان ایران‌ایر که سال‌ها در این زمینه تجربه کسب کرده‌اند، اکنون کجا هستند؟ یکسری از آنها که اسم و رسمی داشتند و زمان فعالیت خود در ایران‌ایر هم سمت‌های مدیریتی بالا داشتند، اکنون همگی در شرکت‌های خصوصی در حال فعالیت هستند، اما عملاً بسیاری از بازنشستگان که چندان هم سالخورده نیستند و باتجربه هستند، همگی خانه‌نشین شده‌اند.»

او افزود: «تعداد زیادی نیز جوان متخصص هوانوردی بی‌کار در حوزه‌های مختلف داریم، بنابراین، یکی از کارهایی که هوایمایی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند انجام دهد این است که ساختار شرکت‌های زیرمجموعه صندوق و مدیریت‌های آنها را تغییر دهد و از افرادی که طرح و ایده دارند استفاده کند.»

ربیعی با یادآوری اینکه ما نباید منتظر شویم که کسی برای ما کاری انجام دهد، تصریح کرد: «واقعا کدام طرح را در هوایمایی این مملکت سراغ دارید که در آن یک مدیر بگوید من سه ماه در دفتر وزیر نشستم تا بالاخره توانستم تاییدیه یک طرح را بگیرم. تاکنون چنین موردی نشنیدم. آیا تاکنون شنیده‌اید که یکی از مسئولان هوایمایی کشور رابطه و مسیر جدی و تخصصی با مجلس و خانه ملت داشته باشد؟ آیا با وزارت امور خارجه و سفرای کشورمان در خصوص ایجاد روابط بین‌الملل هوانوردی، مسیر ارتباطی ایجاد شده است؟ پس چه انتظاری داریم که نماینده مجلس بخواهد برای ما کاری انجام دهد، یا وزیر و رئیس‌جمهور بخواهند برای ما کاری انجام دهند، زمانی که نتوانستیم نیازهای هوانوردی را به خوبی برای مدیران عالی کشور روشن کنیم. البته در دولت آقای روحانی، دید مثبتی نسبت به توسعه هوانوردی وجود دارد اما کافی نیست.»

او با تأکید بر این که من معتقد هستم ما می‌توانیم

در بخش هوایی کشور از سرمایه‌گذاری‌های و منابع خارجی استفاده کنیم، گفت: «اما متأسفانه تاکنون در بحث فاینانس و ارتباطات بین‌المللی در بخش هوایی کشور بسیار ضعیف عمل کرده‌ایم. تمام ارتباطات ما با دنیای بیرونی توسط واسطه انجام می‌شود؛ در حالی که هیچ چارچوب مشخصی نداریم.»

ربیعی با بیان اینکه اول از همه باید بینش کسب‌وکار خود را در حمل و نقل هوایی تغییر دهیم، خاطر نشان کرد: «مادامی که هوایمما را تنها یک وسیله حمل و نقل می‌بینیم، دردهای ما درمان نخواهد شد. هوایمما در دنیای امروز فقط وسیله حمل و نقل نیست هوایمما سفیر سیاسی، اقتصادی و فرهنگی کشور ما است. اگر ما این بینش را تغییر بدهیم، دیگر همه شرکت‌های هوایمایی با استراتژی مشابه شکل نمی‌گیرند. متأسفانه هنوز شرکت‌های هوایمایی ما وارد بازارهای جدید نشده‌اند. بازارهای جدید را باید متخصصان بازاریابی در بخش هوایی چه داخلی و چه خارجی شناسایی کنند.»

ربیعی با تأکید بر اهمیت تشکیل کارگروه هوایی خاطر نشان کرد: «ما وقتی کارگروه داشته باشیم، استراتژی‌های پروازی را بین شرکت‌ها تقسیم می‌کنیم؛ اما در نهایت یک استراتژی واحد وجود دارد که به ما چشم‌اندازی می‌دهد که از الان تا در ده سال آینده باید حمل و نقل هوایی ما در کدام مسیر حرکت کند. صرف‌نظر از شرکت‌های خصوصی، حداقل شرکت‌های دولتی هوایی باید بودجه و نیروهای تخصصی خود را باید با هم به اشتراک بگذارند تا به درآمدزایی برسند.»

این کارشناس حمل و نقل هوایی در پایان یادآور شد: «به طور کلی، کم و زیاد بودجه بودن باید براساس یک استراتژی مشخص شود. وقتی برنامه‌ای نداریم، براساس میزان بودجه هر چه که باشد، خرج می‌کنیم، اما مهم این است که بدانیم برای آن بودجه چه برنامه‌ای داریم که نمی‌دانیم. زمانی که در اتاق فکر هوانوردی کشور، استراتژی و تقسیم فعالیت‌ها و همکاری‌ها صورت گرفت، در تدوین لایحه بودجه سال‌های آینده، به درستی می‌دانیم که چه میزان هزینه می‌خواهیم و چه در ازای این بودجه، چه خروجی خواهیم داشت.»

## «غوطه‌زنندگان در بحر عرفان»

مهرداد خواجه‌نوری

تیترا، بخشی است از کتاب اخیر، دوست مردم‌شناس، که خاطرات دکتر قاسم غنی را در سفارت ایران در قاهره، در دوره چک و چانه زدن در مورد طلاق پهلوی دوم از فوزیه و عودت جسد پهلوی اول و مال منال همراه، پیراسته و ویراسته کرده و خود (محمد قائد) با پیشگفتاری آموزنده، آغاز کرده است.

کارشناسانی ارزنده، در گزارش اصلی این شماره، حرف‌ها دارند درباره لایحه بودجه ۱۳۹۷ (آن هم قبل از عربده‌های اخیر ترامپ و دادن ضرب‌الاجل به اروپاییان درباره برجام).

ملک‌پور از هیات مدیره انجمن توسعه محور حمل و نقلی دریایی (یعنی حوزه‌ای برابر با حداقل ۳۰ درصد از حوضه خشکی ایران، به نقل از یکی از مدیران اسبق سازمان ذی‌ربط) از خاطره‌ای در سال ۶۳ ذکر می‌کند و چطور پیشنهاد ژاپنی‌ها پذیرفته نشد، اما هنوز هم می‌گوید که توسعه دریا محور محتاج سرمایه ملی نیست، نیازمند امنیت سرمایه‌گذاری است. چطوری؟ نقل است از اتاق بازرگانی امارت، رقیب مهم دریایی ما، که در نقشه جهانی شاخص ریسک پولشویی، در سال ۲۰۱۷ میلادی، ایران (جزو) کشورهای رتبه اول جهانی است.

داود ربیعی، فعال حوزه هوانوردی، سوءمدیریت را بدتر از کمبود بودجه می‌داند و سعید رسولی، عضو فروتن هیات مدیره شرکت راه‌آهن (که بودجه ایشان هم کم شده) در کشوری که توسعه راه‌آهن، از مشکل ترابری تا زیست‌محیطی را حل می‌کند، می‌گوید، باید واقع‌بین بود، «این کاسه کوچک است».

«رها شده» با این بدهی به پیمانکاران و باید بخشی از قیمت بنزین و با اخذ مالیات از خودرو، به ما داده شود تا بتوان حداقل همین راه‌های فعلی را نگهداری کرد: این را، محمد تیموری، از «توسعه مدیریت و منابع سازمان راهداری» می‌گوید.

گزارش‌های «دشواری‌های تحقق مثلث» و «زیرساخت ۹۷» که «نه جهش ایجاد می‌کند و نه حتی سرعت»، هم هست، آن هم با کلی آمار جهت اثبات.

«ژان لوکاره» در شروع کتاب اخیرش (افسانه جاسوسان) از «هایدگر» نقل می‌کند که «همه انسان‌ها به مشابیه دیگر انسان‌ها متولد می‌شوند، ولی در تنهایی می‌میرند».

و می‌شود یاد کرد از رفتگان سانحه دریایی نفتکش ایرانی که:

«خورشید کوره بود و ماه نعلی برای داغ»

نقل از ترانه‌ای با دو تار شیرین و وحشی و بیابانی.

ای دل، ای دل!



زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کیفیت آنها همواره یکی از عوامل مهم در رشد و توسعه اقتصادی کشورها محسوب می‌شوند. وجود زیرساخت‌های مناسب و کارآمد باعث خواهد شد تا بنگاه‌های تولیدی یک کشور در عرصه کسب‌وکار جهانی از قدرت رقابت بالاتری برخوردار شوند. از این رو هر چقدر کیفیت زیرساخت‌های یک کشور نامناسب‌تر و پایین‌تر باشد، این عامل می‌تواند در افول بنگاه‌ها و صنایع در بازار رقابتی موثرتر باشد. از جمله زیرساخت‌های مهم در هر کشور می‌توان به شبکه کارآمد حمل‌ونقل، نیروی متخصص، مناسب بودن کیفیت جاده‌ها و شاهراه‌ها، خطوط راه‌آهن مدرن، بنادر مجهز و خطوط هوایی منظم اشاره کرد.

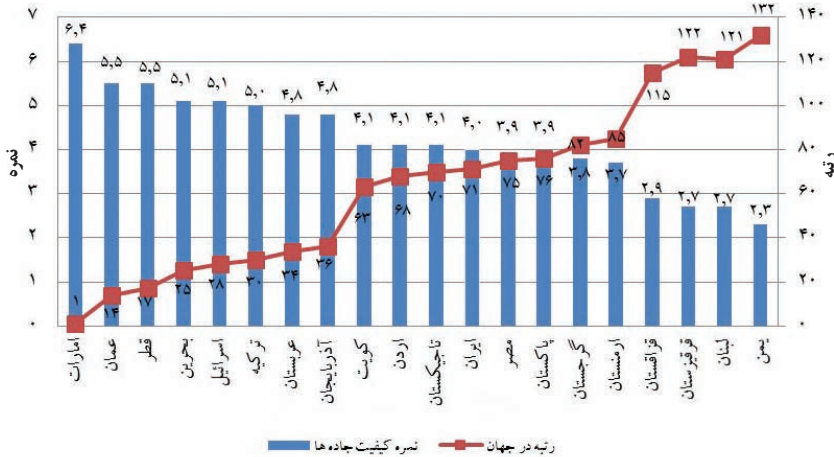
در این گزارش با مراجعه به گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۷-۲۰۱۸ به بررسی کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در ایران و کشورهای ذکر شده در چشم‌انداز ۱۴۰۴ خواهیم پرداخت. با توجه به اینکه کمتر از ۸ سال دیگر تا سال ۱۴۰۴ باقی مانده است، این مقایسه می‌تواند وضعیت ما را در کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل در قیاس با این کشورها نشان دهد.

کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در ایران  
و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴

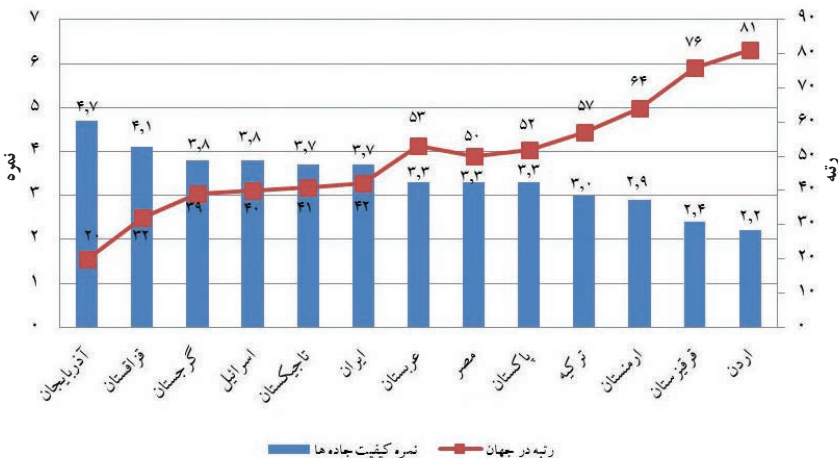
## جایی در آن میانه

ترجمه و تنظیم: مسعود زارع

نمودار ۱- کیفیت زیرساخت‌های جاده‌ای در ایران و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴ در سال ۲۰۱۷



نمودار ۲- کیفیت زیرساخت‌های ریلی در ایران و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴ در سال ۲۰۱۷



به خود اختصاص داده‌اند. کشور امارات با کسب نمره ۶/۴ از ۷ در رتبه اول دنیا قرار گرفته است و دارای باکیفیت‌ترین جاده‌ها در سطح دنیا است. پس از آن کشور عمان قرار دارد که توانسته است با نمره ۵/۵ و کسب رتبه چهاردهم جهانی در رتبه دوم قرار گیرد و جاده‌های قطر نیز با کسب تقریباً نمره‌ای مشابه با جاده‌های عمان در رتبه هفدهم جهان قرار دارد. نمره‌ای که مجمع جهانی اقتصاد در گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۷ به کیفیت جاده‌های ایران داده است، نمره ۴ است که این نمره باعث شده است جاده‌های ایران در در رتبه هفتادویکم دنیا و در بین کشورهای مورد بررسی این گزارش بعد از تاجیکستان و بالاتر از مصر در رتبه دوازدهم قرار بگیرد. این نمره و رتبه تا حدودی

کیفیت جاده‌ها، حمل و نقل ریلی، بنادر و حمل و نقل هوایی مورد مقایسه قرار خواهند گرفت. شایان ذکر است که مجمع جهانی اقتصاد، بازه عددی که برای هر شاخص و زیرشاخص در گزارش رقابت‌پذیری در نظر گرفته بازه ۱ تا ۷ است که ۱ بدترین ارزیابی و ۷ بهترین ارزیابی محسوب می‌شود.

### جاده‌های امارات باکیفیت‌ترین جاده‌های دنیا

نمودار (۱) کیفیت جاده‌های ایران و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴ را در سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد. همان گونه که ملاحظه می‌شود در بین کشورهای مورد بررسی سه کشور حاشیه خلیج فارس به ترتیب رتبه‌های اول تا سوم باکیفیت‌ترین جاده‌ها را

ایران در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ با ۲۵ کشور مورد قیاس قرار گرفته است که این کشورها عبارتند از یمن، امارات، عربستان، بحرین، قطر، کویت، عمان، ارمنستان، آذربایجان، مصر، گرجستان، افغانستان، عراق، اسرائیل، اردن، قزاقستان، قرقیزستان، لبنان، پاکستان، سوریه، تاجیکستان، ترکیه، ترکمنستان، ازبکستان و فلسطین. در آخرین گزارش رقابت‌پذیری که در آن ۱۳۷ کشور به لحاظ شاخص‌ها و زیرشاخص‌های مختلف رتبه‌بندی شده‌اند نام کشورهایی چون افغانستان، عراق، سوریه، ترکمنستان، ازبکستان و فلسطین به چشم نمی‌خورد؛ بنابراین این کشورها از فهرست کشورهای قابل مقایسه با ایران خط می‌خورند. باقی کشورها در ۴ شاخص



کشور امارات نمره ۶/۲ داده شده و به همین خاطر در جمع ۱۳۷ کشور حاضر در این گزارش در رتبه چهارم قرار گرفته است.

بعد از امارات، کشور قطر قرار دارد که در سالهای اخیر و به دلیل برگزاری جام جهانی فوتبال ۲۰۲۲ سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای را بر روی بنادر خود انجام داده است و به تازگی نیز بندر حمد را افتتاح کرده است. کیفیت بنادر قطر به گونه‌ای است که این کشور توانسته با کسب نمره ۵/۶ در جایگاه هفدهم دنیا بدین لحاظ قرار بگیرد. بحرین نیز با کسب نمره ۵/۱ در رتبه سی‌ام دنیا قرار گرفته است. کیفیت بنادر ایران در مقایسه با زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی اندکی شرایط بهتری دارند چرا که نمره‌ای که ایران در این زمینه کسب نموده است حدود ۴/۱ است و همین عامل باعث شده تا کشورمان بدین لحاظ در جایگاه ۷۱ دنیا قرار بگیرد.

### وضعیت نامناسب ایران در کیفیت زیرساخت‌های هوایی

به مانند بنادر، قطر همچنان در زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی جدی‌ترین تعقیب‌کننده امارات در خاورمیانه است. این دو کشور آنقدر به لحاظ زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی خوب هستند که توانسته‌اند پا به پای کشورهای توسعه‌یافته در این زمینه قدم بردارند و خود را در میان ده کشور برتر دنیا بدین لحاظ قرار دهند. همین کیفیت برتر زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی باعث شده است امارات و قطر به ترتیب نمره‌های ۶/۶ و ۶/۳ از هفت را کسب کنند و حائز رتبه‌های سوم و ششم در دنیا باشند. فاصله کشور سوم یعنی آذربایجان با کشور اول در نمودار ۴ و در دسته‌بندی ما به لحاظ نمره‌های حدود یک نمره و به لحاظ رتبه‌ای حدود ۲۱ رتبه است.

نمره‌ای که به کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی آذربایجان در گزارش سال ۲۰۱۷ داده شده است، ۵/۶ است و رتبه این کشور در دنیا بیست و چهارم است. ایران در این زیرساخت تنها از کشورهای کویت، قرقیزستان و یمن بالاتر است و می‌توان گفت که وضعیت ایران در زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی اصلاً خوب نیست. این خوب نبودن با نمره ۳/۷ و رتبه صدوپنجم دنیا همراه شده است. ایران در این زمینه با کشورهای اول چشم‌انداز فاصله بسیار زیادی دارد.

نمرات ۴/۱ و ۳/۸ رتبه‌های سی و دوم و سی و نهم جهان را به خود اختصاص داده‌اند. نمره زیرساخت‌های ریلی در ایران ۳/۷ بوده و رتبه کشورمان در جهان بدین لحاظ ۴۲ است. در این زمینه نیز به مانند کیفیت جاده‌ها، کشورمان بازمه پایین‌تر از تاجیکستان قرار گرفته است.

### امارات و زیرساخت‌های برتر بنداری

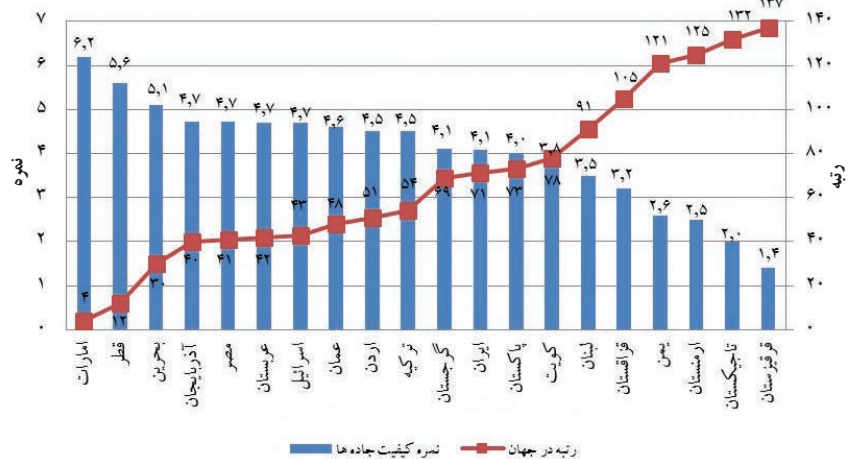
نمودار (۳) بیانگر کیفیت زیرساخت‌های بنادر در ایران و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴ در سال ۲۰۱۷ است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود کیفیت بنادر امارات به مانند کیفیت جاده‌های آن به گونه‌ای است که این کشور توانسته خود را در جمع چهار کشور برتر دنیا قرار دهد. در گزارش رقابت‌پذیری ۲۰۱۷ به کیفیت بنادر

نشان می‌دهد که کیفیت جاده‌های ایران آن چنان مناسب نیست. جاده‌هایی که به گفته کارشناسان، یکی از عوامل اصلی تصادفات در ایران هستند.

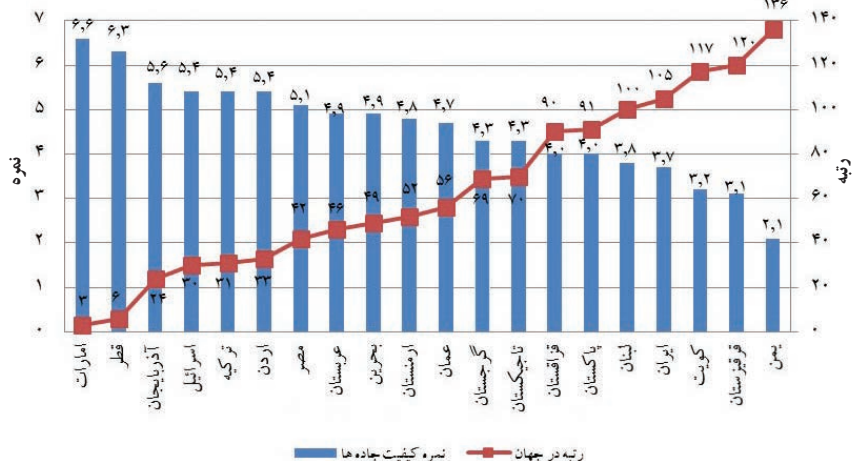
### آذربایجان؛ با کیفیت ترین زیرساخت‌های ریلی

نمودار (۲) مربوط به کیفیت زیرساخت‌های ریلی در کشورهای مورد بررسی است. در گزارش رقابت‌پذیری سال ۲۰۱۷، برخی کشورها در این زیرشاخص مورد ارزیابی قرار نگرفته‌اند. از بین کشورهای ارزیابی شده در زمینه کیفیت زیرساخت‌های ریلی، کشور آذربایجان با نمره ۴/۷ توانسته است رتبه بیستم جهان را به خود اختصاص دهد. پس از آن قزاقستان و گرجستان به ترتیب با

نمودار ۳- کیفیت زیرساخت‌های بندری در ایران و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴ در سال ۲۰۱۷



نمودار ۴- کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی در ایران و کشورهای چشم‌انداز ۱۴۰۴ در سال ۲۰۱۷



هنگامی که صحبت از بازیگران مهم جهانی در زمینه حمل‌ونقل به میان می‌آید این شرکت «یونایتد پارسل سرویس» است که به عنوان بزرگ‌ترین شرکت حمل و نقل دنیا در سال ۲۰۱۷ خود را معرفی کرده است. این شرکت که با نام اختصاری UPS نیز شناخته می‌شود یک شرکت پست آمریکایی است که تمرکز اصلی آن بر انتقال محموله‌های پستی، ارائه خدمات ترابری، پشتیبانی و لجستیک معطوف است. این شرکت در ۲۸ اوت سال ۱۹۰۷ تاسیس شد. شرکت یوپی‌اس هم اکنون در کشورهای مختلف از قاره‌های آمریکا، اروپا، آفریقا و آسیا فعالیت دارد. خدمات حمل و نقل هوایی این شرکت توسط شرکت تابعه یوپی‌اس ایرلاینز انجام می‌گیرد. تعداد کارکنان این شرکت حدود ۴۳۴ هزار نفر است. این شرکت که در سال گذشته به لحاظ درآمد سالانه رکورد ۶۱ میلیارد دلاری را به ثبت رساند همچنان به رشد داخلی و بین‌المللی خود ادامه می‌دهد. ارزش بازاری یوپی‌اس از ۹۰ میلیارد دلار عبور کرده است.

رتبه دوم بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل و نقل دنیا در سال ۲۰۱۷ به شرکت «راه‌آهن یونیون پاسفیک» تعلق گرفته است. این شرکت پس از آن که توانست فروش سالانه خود را به حدود ۲۰ میلیارد دلار برساند و سودی معادل ۴,۲ میلیارد دلار کسب کند، توانست این رتبه را به خود اختصاص دهد. این شرکت که یک شرکت راه‌آهن است در شهر اواماها ایالات متحده آمریکا مستقر است و در سال ۱۸۶۲ تاسیس شده است. شرکت راه‌آهن یونیون پاسفیک مدیریت خطوط راه‌آهن ۵۱۶۶۰ کیلومتر در ۲۳ ایالت را بر عهده دارد و خطوط راه‌آهن آن به مکزیک نیز متصل می‌شود. تعداد کارکنان این شرکت در حدود ۴۲۹۱۹ نفر است. ارزش بازاری این شرکت در می سال ۲۰۱۷ در حدود ۸۷ میلیارد دلار بوده است.

در رتبه سوم بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل و نقل جهان در سال ۲۰۱۷، شرکت هواپیمایی «دلانتا ایرلاینز» قرار دارد که درآمد سالانه آن در حدود ۱۰ میلیارد دلار بوده است. این شرکت که در ایالات متحده آمریکا قرار دارد در سال ۱۹۲۹ توسط کولیت اورمن ولمن تاسیس شد و امروزه به عنوان یکی از قدیمی‌ترین خطوط هواپیمایی فعال در ایالات متحده آمریکا به شمار می‌آید. این شرکت در حال حاضر به ۲۴۷ مقصد در سراسر جهان پرواز مستقیم دارد و دفتر مرکزی آن در شهر آتلانتا جورجیا است. این شرکت هم اکنون دارای ۸۳۲ هواپیما است. وال استریت بعد از آن که سرمایه‌گذاران هوشمند دنیا با پول‌های مرده خود بخش حمل و نقل را زنده کردند، توجه خود را به این بخش معطوف ساخته است. وارن بافت هنگامی که Burlington Northern را با بیش از ۳۰ میلیارد دلار به دست آورد، شرط‌بندی بزرگی را بر روی راه‌آهن انجام داد و آن را از بحران مالی خارج ساخت. در سال گذشته، بافت بیش از ۱۰ میلیارد دلار از سهام خود را که مربوط به شرکت‌های هواپیمایی دلانتا، خطوط هوایی آمریکا، یونایتد کونتیانتال و خطوط هوایی ساوت‌وست بود، فروخت.

چهارمین رتبه بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل و نقل دنیا در سال ۲۰۱۷ به شرکت «فدکس» تعلق گرفته است. این شرکت یک شرکت پست آمریکایی است که در سال ۱۹۷۱ تحت نام فدرال اکسپرس تاسیس شد و سپس در سال ۲۰۰۰ نام آن به فدکس تغییر یافت. ناوگان باربری هوایی این شرکت عملیات خود را از سال ۱۹۷۳ تحت مدیریت شرکت تابعه فدکس اکسپرس، با ۱۴ فروند فالکن-۲۰، بر روی شبکه‌ای از ۲۵ شهر آمریکا با مرکزیت ممفیس، تنسی آغاز کرد. شرکت فدکس امروزه به عنوان یکی از بزرگ‌ترین ارائه‌کنندگان خدمات لجستیک و انتقال بسته‌ها و محموله‌های پستی در ایالات متحده و جهان محسوب می‌شود. هم اکنون حدود ۱۶۸ هزار کارمند در این شرکت مشغول به کار هستند. درآمد سالانه این شرکت حدود ۵۷,۵ میلیارد دلار است و ارزش بازاری آن نیز در مه ۲۰۱۷ حدود ۵۲,۳ میلیارد دلار بوده است.

پنجمین شرکت در زمینه بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل دنیا در سال ۲۰۱۷ از نظر فوربز، شرکت «دویچه پست» آلمان است. این شرکت، یک شرکت پستی، توزیعی و پیکتی است که در سال ۱۹۹۵ تاسیس شده است. اداره مرکزی این شرکت در شهر بن واقع شده و قریب به نیم میلیون نفر کارمند در بیش از ۲۲۰ کشور جهان داشته و بزرگ‌ترین شرکت توزیع در دنیا است.

## بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل در سال ۲۰۱۷

جابه‌جایی انسان‌ها و حمل بار در سرتاسر دنیا تجارت بزرگ و مهمی محسوب می‌شود تا آنجا که خطوط هوایی، راه‌آهن‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل و پیک‌ها جزء بزرگ‌ترین و مهم‌ترین شرکت‌های جهان هستند. به تازگی «رتبه‌بندی فوربس جهانی ۲۰۰۰» بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل و نقل دنیا در سال ۲۰۱۷ را اعلام کرده است.



مشکل صنایع معدنی چیست؟

# آب و راه!

صادرات امیدبخش معدنی و فلزی در میان  
سیر نزولی صادرات غیرنفتی

روزبه ساکت

اقتصاد کشور هم اکنون با مشکلات حادی روبه‌رو است. از یک سو، چشم‌انداز نفت-به‌عنوان ثروت بزرگ و منبع تامین هزینه‌های ملی-چندان روشن نیست و گمان می‌رود با توسعه سریع انرژی‌های تجدیدپذیر، مصرف سوخت‌های فسیلی و در راس آن‌ها «نفت» کمتر شود و از دیگر سو، اقتصاد کشور در سال‌های فراوانی درآمدهای نفتی متنوع نشده تا راه‌های جایگزین اندکی برای ممانعت از کاهش رفاه ملی وجود داشته باشند. به این دو مشکل، چالش دیگری را نیز باید افزود. کشور چنان با بحران آب دست‌وپنجه نرم می‌کند که توسعه از این ناحیه با مشکل روبه‌رو شده است.

صنایع معدنی و فلزی این روزها شرایط مناسبی را سپری می‌کنند. نرخ رشد تولید در بخش زیادی از زنجیره تولید فولاد دورقمی است و صادرات این حوزه نیز صعود مطلوبی را پشت سر می‌گذارد. چالش‌های بخش معادن و فلزات اما گسترده و متنوع است: چالش‌هایی از جنس منابع مالی و طبیعی! نقطه مثبت اما آنجاست که آینده بلندمدت این صنایع با تهدیدهایی از جنس چالش‌های صنعت نفت روبه‌رو نیست و کشور می‌تواند با توسعه این صنایع، به رشد پرشتاب صادرات و درآمدزایی فکر کند. این‌ها البته منوط به توسعه تولید است و توسعه تولید پیش از متن آن، با چالش‌هایی در سطح زیرساخت‌ها روبه‌رو است.



نگاهی به آمار صادرات هشت ماهه کشور در سال جاری که از سوی سازمان توسعه تجارت ارائه شده، نشان از رشد مطلوب صادرات حوزه معدن دارد. این در حالی است که مجموع صادرات غیرنفتی تا پایان آبان ماه از نظر وزنی ۷/۶۲ درصد و از نظر ارزشی ۱/۲ درصد افت نشان می‌دهد. هدف صادرات غیرنفتی در این مدت بیش از ۳۵ میلیارد دلار تعیین شده بود، اما عملکرد، صادرات ۲۸ میلیارد و ۴۸۸ میلیون دلاری را نشان می‌دهد.

سنگ‌آهن و محصولات فولادی از منظر ارزش به ترتیب رتبه‌های ششم و هشتم صادرات غیرنفتی را در این مدت به خود اختصاص داده‌اند. تا پایان آبان ماه، ارزش صادرات سنگ‌آهن ۶۶۵ میلیون دلار ثبت شده که ۲/۳ درصد از مجموع صادرات غیرنفتی را شامل می‌شود. قیمت پایه هر تن صادرات این محصول ۵۷ دلار ثبت شده است. این میزان در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته ۴۸ درصد رشد نشان می‌دهد.

صادرات محصولات فولادی اما در این مدت ۵۶۴ میلیون دلار بوده و قیمت پایه هر تن صادرات در این بخش ۲۹۷ دلار بوده است. صادرات فولاد رشد جالب توجه ۵۰۶ درصدی را در مقایسه با مدت مشابه سال قبل دارد! این بیشترین میزان رشد صادرات در بین ۱۰ کالای اول صادراتی کشور بوده است. در مجموع اما بخش معدن در هشت ماهه نخست ۱/۳ درصد رشد وزنی و ۳۵/۵ درصد رشد ارزش صادرات را شاهد بوده است.

روند صادرات فولاد به ترتیبی است که کشور به حضور گسترده‌تر بخش معدن در بازارهای بین‌المللی امیدوار شده است. این اتفاق در ترکیب با رشد جالب قیمت محصولات فلزی در بازارهای جهانی، سرمایه‌گذاری پرشتاب‌تر را به دست‌اندرکاران صنایع معدنی یادآور می‌شود. صنعت فولاد کشور در سال ۹۵ موفق شد صادراتی بیش از واردات داشته باشد.

در این سال در برابر ۳ میلیون و ۸۸۰ هزار تن واردات، صادراتی به میزان ۵ میلیون و ۹۴۶ هزار تن صورت پذیرفت. این صنعت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ به تولید ۵۵ میلیون تنی دست یابد و با فرض آن‌که با روند کنونی به مصرف ۳۰ میلیون تنی در داخل کشور خواهیم رسید،



■ در حال حاضر دو کشور استرالیا و برزیل با ایجاد زیرساخت‌های مناسب حمل سنگ آهن، هزینه انتقال مواد تا چین را به ۵/۵ دلار در هر تن رسانده‌اند در حالی که این هزینه برای ایران ۱۳ تا ۱۵ دلار در هر تن است. چنین اختلافی موجب شده ایران عرصه صادرات سنگ آهن را به رقبا واگذار کند

■ شرکت معدنی گل گهر در حالی با چالش شدید تامین آب روبه‌رو است که از چند سال قبل، شرکتی با نام «تامین و انتقال آب خلیج فارس» را با همکاری سایر فعالان بزرگ معدنی شرق کشور تاسیس کرده و به دنبال اجرای پروژه عظیم انتقال آب است

ارزشی ۱۴۵ درصد رشد صادرات را در مقایسه با مدت مشابه سال ۹۵ به ثبت رساند. آخرین خبر صادراتی ذوب آهن اما صادرات یک محموله ۵ هزار تنی به مقصد انگلستان بود در حالی که فولاد مبارکه ۴۰ درصد صادرات سال جاری را به مقصد اروپا انجام داده است. در مجموع، تولید زنجیره فولاد در سال جاری با نرخ‌های رشد دورقمی روبه‌رو بوده به گونه‌ای که تا پایان آبان ماه، تولید گندله ۲۶ درصد، تولید کنسانتره سنگ آهن ۱۸ درصد و تولید آهن اسفنجی ۱۴ درصد رشد داشته است. رشد بیشتر تولید و صادرات اما با چالش‌هایی به‌ویژه در بخش زیرساختی مواجه است.

### صنایع معدنی بندر و ریل می‌سازند

مدیرعامل شرکت «سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات» در روز ۲۰ آذرماه نشست خبری برگزار می‌کند که مهم‌ترین خبر این نشست، تصمیم این شرکت برای احداث نخستین بندر اختصاصی بارگیری و حمل مواد و محصولات معدنی در بندرعباس بود.

«عزیز عصار» کاهش هزینه‌های حمل را هدف مهم چنین تصمیمی عنوان می‌کند. به گفته مدیرعامل معادن و فلزات، در حال حاضر دو کشور استرالیا و برزیل با ایجاد زیرساخت‌های مناسب حمل سنگ آهن، هزینه انتقال مواد تا چین را به ۵/۵ دلار در هر تن رسانده‌اند و این در حالی است که این هزینه برای ایران ۱۳ تا ۱۵ دلار در هر تن است. چنین اختلافی موجب شده ایران تا حدی عرصه صادرات سنگ آهن را به رقبا واگذار کند.

عملیات ساخت بندر مذکور قرار است تا پایان سال جاری آغاز شود و منابع مالی مورد نیاز که ۲۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود، با فاینانس یک شرکت ایتالیایی تامین خواهد شد. بندر مذکور امکان پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت حداقل ۱۵۰ هزار تن را فراهم می‌کند.

شرکت توسعه معادن و فلزات به همراهار مبارکه و سرمایه‌گذاری امید، یکی از سه سهامدار اصلی دو معدن مهم سنگ آهن ایران - گل گهر و چادرملو- است. چالش حمل و نقل مواد خام میان مراکز تولید و مبادی صادراتی سبب شده هم گام با تلاش برای تامین منابع مالی توسعه تولید، توسعه زیرساخت‌ها نیز در نقطه تمرکز

تصمیم‌گیران صنایع معدنی قرار گیرد. در نشست مدیرعامل معادن و فلزات، از تشکیل یک شورای راهبردی نیز خبر داده می‌شود که یکی از تصمیم‌های این شورا، تشکیل شرکت حمل و نقل ترکیبی بوده است. مطابق آمارهای سال گذشته کشور، حدود ۱۵۰ میلیون تن بار معدنی جابه‌جا شده که تنها ۲۳ میلیون تن آن از طریق ریل بوده است. این در حالی است که بیش از سه چهارم ظرفیت حمل و نقل ریلی بار در کشور متعلق به جابه‌جایی مواد معدنی است. این آمارها اثبات می‌کند که ظرفیت حمل ریلی کشور بسیار پایین است و نه تنها تناسبی با تولید و صادرات کنونی این صنایع ندارد که افزایش تولید حاصل از طرح‌های توسعه را نیز پاسخگو نیست!

همین مسئله سبب شده افزایش ظرفیت‌های حمل و نقل بار در کانون توجه تصمیم‌گیران دولت و صنعت قرار گیرد. تصمیم‌هایی چون «افزایش ظرفیت بنادر»، «اتصال ریل به مراکز بار» و «افزایش خطوط و ناوگان حمل و نقل ریلی» در زمره برنامه‌های اصلی کشور است که در متن برنامه ششم توسعه نیز گنجانده شده است. دولت توسعه حمل ریلی را در زمره مهم‌ترین اهداف خود قرار داده که توسعه پرشتاب خطوط و عقد قراردادهایی برای تامین مالی و ساخت ناوگان مورد نیاز، در میان آخرین تحولات این بخش از صنعت حمل و نقل بوده است.

اما صنایع معدنی نیز بیکار ننشسته و تصمیم‌های مهمی برای تامین زیرساخت‌ها اتخاذ کرده‌اند. در میان گفته‌های مسئولان صنایع معدنی، دو چالش بزرگ آب و حمل و نقل مرتب مورد تاکید قرار می‌گیرد. همان‌قدر چالش حضور بیشتر در بازارهای جهانی به تامین زیرساخت‌های حمل و نقل وابسته است که چالش آب نیز حیات تولیدکنندگان مهم مواد معدنی را در خطر انداخته است. تامین آب از چند سال قبل وارد مرحله اجرایی شده و چالش بهبود وضعیت حمل و نقل هرچند دیر اما بالاخره در دستور کار جدی قرار گرفته است.

شرکت «معدنی و صنعتی گل گهر» در حالی با چالش شدید تامین آب روبه‌رو است که از چند سال قبل، شرکتی با نام «تامین و انتقال آب خلیج فارس» را با همکاری سایر فعالان بزرگ معدنی شرق کشور تاسیس کرده و به

ایجاد بازارهای صادراتی به میزان ۲۵ میلیون تن می‌باید مدنظر باشد.

تا پایان هشت ماهه نخست سال جاری اما فولاد مبارکه ۲ میلیون و ۲۸۰ هزار تن صادرات و ذوب آهن ۷۵۰ هزار تن صادرات داشته‌اند. صادرات ذوب آهن حدود نیمی از تولید بوده است. این فولادساز تا روز ۲۰ دی ماه سال جاری موفق شد حجم صادرات را به ۹۲۰ هزار تن برساند تا از نظر وزنی ۸۴ درصد و از نظر

■ شرکت «سرمایه‌گذاری توسعه معادن و فلزات» قصد احداث نخستین بندر اختصاصی بارگیری و حمل مواد و محصولات معدنی در بندرعباس را دارد. عملیات ساخت بندر مذکور قرار است تا پایان سال جاری آغاز شود و منابع مالی مورد نیاز که ۲۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود با فاینانس یک شرکت ایتالیایی تامین خواهد شد. بندر مذکور امکان پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت حداقل ۱۵۰ هزار تن را فراهم می‌کند

■ علاوه بر طرح احداث بندر اختصاصی، ایجاد راه‌آهن کرمان - سیرجان نیز قرار است به‌زودی آغاز شود. این طرح که قرار است با سرمایه ۶۵ درصدی گل‌گهر و ۳۵ درصدی راه‌آهن انجام شود، نیاز به ۸۰۰ میلیارد تومان منابع مالی دارد

بهترین شرایط را دارند. گرچه بخش مهمی از تولید این صنایع در حقیقت مواد خام است و می‌تواند به تولیدی با ارزش افزوده بیشتر اختصاص یابد، اما نباید از صادرات در این صنایع غافل شد. پروژه‌های متعددی در بخش سنگ‌آهن، فولاد و فلزات اساسی در جریان اجرا است. با توجه به این که جهان توجهی جدی‌تر به مسائل زیست‌محیطی نشان داده، بخشی از ظرفیت تولید فلزات در جهان از رده خارج شده که می‌تواند از دو جهت «بهبود قیمت‌های فروش» و «ایجاد بازارهای گسترده‌تر صادراتی» به سود صنایع ایرانی باشد. این البته نباید به قیمت ایجاد چالش‌های زیست‌محیطی بیشتر برای آینده کشور باشد چه این که در برهه‌ای از زمان قرار داریم که به‌روشنی دریافته‌ایم توسعه به قیمت تخریب محیط‌زیست، به لحاظ اقتصادی نیز به‌صرفه نیست!

با این حال، صنایع معدنی کشور مشکل تامین زیرساخت‌های آب و حمل‌ونقل را دارند. در حالی که در منطقه سنگان که «عسلویه معدنی» ایران خوانده می‌شود، چندین طرح در سال جاری افتتاح شده اما دسترسی به آب و حمل‌ونقل ریلی چالش بسیار جدی توسعه این منطقه است.

بخش معادن و فلزات در سایر نقاط کشور نیز از این چالش به دور نیست و تامین این زیرساخت‌ها منابع مالی قابل توجهی نیاز دارد.

مقامات وزارت صنعت معدن و تجارت و فعالان معدنی به دنبال ایجاد بهره‌وری بیشتر تولید با ادغام واحدهای فولادساز هستند و تصمیم دارند دیگر به سراغ آغاز پروژه‌های غیراقتصادی نروند. دولت در تامین منابع مالی توسعه معادن و فلزات به منابع خارجی متوسل شده و تاکنون موفق به جذب سرمایه‌گذاری خارجی و منابع فاینانس شده است.

به هر حال، کشور به سمتی می‌رود که صادرات معدنی و فلزی را به صادرات محصولات نفتی و پتروشیمی نزدیک کند. دستیابی به این هدف هم اجتناب‌ناپذیر و هم ضروری است چه این که با کاهش اهمیت نفت، کشور می‌تواند باز هم از صحنه تجارت جهانی دورتر شود. عقلانیت اقتصادی اما می‌داند تنوع‌بخشی به اقتصاد، کاستی‌های گذشته را می‌پوشاند و مسیر مرفه‌تری برای اقتصاد کشور ترسیم می‌کند.

دنبال اجرای پروژه عظیم انتقال آب است. این پروژه در فاز اول قرار است سالانه ۴۵ میلیون مترمکعب آب به گل‌گهر، ۳۰ میلیون مترمکعب به مس سرچشمه و ۲۰ میلیون مترمکعب آب به یزد و چادرمو انتقال دهد. با احتساب ۱۵ میلیون مترمکعب انتقال آب برای مصارف شرب و کشاورزی، این فاز ۱۱۰ میلیون مترمکعب آب برای شرق کشور تامین می‌کند تا خشکسالی بی‌سابقه و کاهش شدید منابع آب، مانع توسعه صنایع ثروت‌آفرین معدنی نشود. فاز دوم طرح اما به دنبال انتقال ۴۰۰ میلیون مترمکعب آب است. مطابق آخرین اخبار، فاز اول انتقال آب خلیج فارس ۴۱ درصد تا اوایل آبان ماه پیشرفت فیزیکی داشته است.

حضور صنایع معدنی در بخش حمل‌ونقل اما قرار است در آینده نزدیک آغاز شود. علاوه بر طرح احداث بندر اختصاصی، ایجاد راه‌آهن کرمان - سیرجان نیز قرار است به‌زودی آغاز شود. تصمیم احداث این خط آهن در سفر اردیبهشت ماه سال گذشته رییس جمهور به استان کرمان گرفته شد و دی ماه همان سال به مرحله انتخاب مشاور رسید. این خط آهن که قرار است با سرمایه‌گذاری ۶۵ درصدی گل‌گهر و ۳۵ درصدی شرکت راه‌آهن صورت پذیرد، نیاز به ۸۰۰ میلیارد تومان منابع مالی دارد. مطابق اعلام مسئولان استان کرمان در شهریور ماه سال جاری، عملیات اجرایی طرح در نیمه دوم امسال آغاز خواهد شد.

وزارت راه و شهرسازی اما در نظر دارد شهر معدنی سیرجان - شهر میزبان معدن گل‌گهر - را به سه شهر بافق، کرمان و شیراز متصل کند. گل‌گهر سال گذشته اعلام کرده بود هم‌زمان با تصمیم برای احداث این خط آهن، در نظر دارد شرکتی جدید در حوزه ریلی و حمل‌بار تا بندرعباس تاسیس کند. ممکن است این شرکت با همکاری مجموعه‌های مادر تشکیل شود. این در حالی است که شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل ریلی بار برای انتقال مواد معدنی به وجود آمده‌اند. توکاریل بزرگ‌ترین شرکت ریلی باری کشور است که انتقال مواد معدنی به شرکت فولاد مبارکه را بر عهده دارد.

#### راه دشوار اما اجتناب‌ناپذیر

از متنوع‌سازی اقتصاد کشور گریزی نیست. در میان صنایع مختلف اما صنایع فلزی و معدنی



تأثیرات کاهش ۱۰ کیلومتری سرعت در جاده‌ها بر اقتصاد کشور

# آن ۱۵ میلیون نفر ساعت گم‌شده!



خدایار خاشع

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها

لازم صورت نخواهد پذیرفت.

۲- از منظر بهره‌برداری: به استناد بخش ۳-۴ آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران (نشریه شماره ۴۱۵)، سرعت عملکردی برابر سرعتی است که ۸۵ درصد از رانندگان، سرعت معادل با آن یا کمتر را انتخاب می‌کنند. کاهش سرعت مجاز در آزادراه‌ها، سرعت عملکردی (که در مرحله بهره‌برداری و از طریق مطالعه سرعت لحظه‌ای استفاده‌کنندگان از آزادراه قابل اندازه‌گیری است) و تمایلات رانندگان را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد که این موضوع در اقبال رانندگان در استفاده از آزادراه‌ها موثر بوده و کاهش ظرفیت آزادراه را در پی خواهد داشت. از طرف دیگر، کاهش سرعت مجاز علاوه بر اینکه درصد کمتری از استفاده‌کنندگان از آزادراه را در بازه سرعت مورد انتظار قرار می‌دهد، از منظر روان‌شناختی به دلیل نیاز به تطبیق سرعت مورد انتظار با سرعت مجاز نیز باعث اختلال در تصمیم‌گیری رانندگان و افزایش احتمال بروز

از جمله زمان سفر، ارزیابی اقتصادی و هزینه‌های سایه مطالعات انجام و مورد به مورد با اولویت مسیرهای پرتردد تصمیم مناسب اتخاذ شود.

به اجمال بحث کاهش سقف سرعت مجاز از چند منظر بررسی می‌شود.

۱- از منظر طراحی: به استناد بخش ۳-۴ آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران (نشریه شماره ۴۱۵)، حداقل مشخصات مربوط به طرح هندسی (قوس افقی، قوس قائم، شیب و... و نیز عرض خطوط عبور، شانه‌ها و فاصله آزاد جانبی) بر اساس سرعت طرح تعیین می‌شود که به طور عام، در آزادراه‌ها با سرعت مجاز ۱۲۰ کیلومتر در ساعت، سرعت طراحی برابر با ۱۳۰ کیلومتر در ساعت لحاظ شده است و تمامی هزینه‌های مربوط به المان‌های طرح هندسی بر این اساس صورت گرفته است. بدیهی است با کاهش سرعت مجاز، از هزینه‌های صورت پذیرفته در آزادراه‌های تحت بهره‌برداری به ویژه در مناطق کوهستان، استفاده

مدیرعامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اخیراً در همایش مجمع جهانی راه (پیپارک) از احتمال کاهش سقف سرعت مجاز تا ۱۰ کیلومتر در جاده‌های کشور خبر داد و اعلام کرد این کاهش در دستور کار کمیسیون ایمنی راه‌های کشور قرار گرفته است.

نظر به اینکه چنین تصمیمی علاوه بر ایمنی، جنبه‌های متعددی از جمله اقتصادی، ترافیکی، ظرفیت راه‌های کشور و حتی جامعه‌شناسی و روان‌شناسی دارد، باید کلیه کارشناسان نظرات فنی خود را اعلام کنند تا بتوان با بررسی همه‌جانبه و حتی کار تحقیقاتی همه عوارض و فواید آن را بررسی کرد و به یک تصمیم جامع و کامل رسید؛ وگرنه صرف اجرای چنین طرح‌هایی نمی‌تواند کارآیی مناسب داشته باشد و خود به چالش جدیدی در این حوزه بدل می‌شود.

بنابراین پیشنهاد می‌شود در صورت تصمیم به اجرای طرح با توجه به عوامل و شرایط هر محور



سوانح جاده‌ای می‌شود.

۳- از منظر مهندسی ترافیک: با توجه به رابطه سرعت، چگالی و ظرفیت جریان ترافیک در آزادراه‌ها، مطابق الگوهای تردد برای جریان ناگسسته و با در نظر گرفتن چگالی ثابت، با کاهش سرعت مجاز، ظرفیت تردد در آزادراه‌ها و تبع آن، درآمد آزادراه‌ها کاهش می‌یابد؛ از طرف دیگر، با فرض ظرفیت ثابت و کاهش سرعت، چگالی افزایش می‌یابد که پیامد آن افزایش تراکم ترافیک، کاهش فاصله طولی وسایل نقلیه و افزایش احتمال بروز سوانح جاده‌ای خواهد بود.

۴- از منظر وقت استفاده‌کنندگان از آزادراه‌ها: با توجه به تردد ۱۸۰ میلیون وسیله نقلیه در سال در آزادراه‌های کشور و با فرض ۱۰۰ کیلومتر طول متوسط آزادراه‌های کشور، ۱۸ میلیارد وسیله نقلیه-کیلومتر در سال صرفاً در آزادراه‌های کشور تردد می‌کنند. اگر ۵۰ درصد این میزان تردد، با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت حرکت کنند، ۱۷۵

میلیون وسیله نقلیه-ساعت و اگر با سرعت ۱۱۰ کیلومتر در ساعت طی مسافت کنند، ۸۲ میلیون وسیله نقلیه-ساعت صورت خواهد پذیرفت.

بر این مبنا و با فرض دو سرنشین در هر وسیله نقلیه، در سرعت مجاز ۱۱۰ کیلومتر در ساعت، ۱۵ میلیون نفر-ساعت بیش از سرعت مجاز ۱۲۰ کیلومتر در ساعت، صرفاً در آزادراه‌ها گرفتار اتلاف وقت می‌شوند، با فرض ۱۰۰ هزار ریال به ازای هر نفر-ساعت ارزش متوسط، خسارتی معادل ۱۴۰۰ میلیارد ریال در سال صرفاً بابت اتلاف وقت در آزادراه‌های کشور به اقتصاد کلان کشور وارد می‌شود.

۵- از منظر روان‌شناسی: کاهش سرعت مجاز خودروها باعث افزایش میزان خستگی در مسیرهای طولانی و خصوصاً مسیرهای واقع در دشت مانند تهران-همدان خواهد شد و با توجه به اینکه درصد قابل توجهی از تصادفات به علت خستگی و خواب‌آلودگی است، شاید حتی افزایش سرعت تا حدی از خستگی در

مسیرهای طولانی بکاهد، اخیراً محققان دانشگاهی در استرالیا پس از مطالعه بلندمدت روی موضوع تاثیر اعمال محدودیت‌های شدید سرعتی روی توانایی ذهنی و بصری رانندگان در جاده‌ها به این نتیجه رسیده‌اند که در این شرایط حداکثر سیستم ذهنی و بصری رانندگان به کنترل کردن میزان سرعت خودرو و عدم تخطی از سرعت تعیین شده معطوف شده و میزان قبال توجهی از محیط اطراف خود غافل می‌شوند.

به هر حال تحقیقات نشان می‌دهد که برای تامین ایمنی حین رانندگی چالش‌های بسیار زیادی وجود دارد، اگر نسبت به سرعت رانندگان سختگیرانه رفتار شود مشکلات دیگری بروز می‌کند و اگر نسبت به آن کم‌توجهی شود، مشکلات به شکل دیگری ایجاد می‌شوند. امیدواریم سطح رانندگی همه افراد به مرحله‌ای برسد که داوطلبانه برای برقراری ایمنی تلاش کرده و منتظر اعمال قوانین سختگیرانه نباشند.



کارشناسان اقتصادی به آینده حمل و نقل ریلی کشور امیدوار هستند. در این بین، امید فعالان بازار سرمایه بیشتر است؛ چه این که آنها با بالا و پایین کردن صورت‌های مالی شرکت‌های این صنعت و محاسبه آینده سودآوری‌شان، برآورد دقیق‌تری از تاثیر رویدادهای جدید در دست دارند. رویدادهای جدید قرار است به توسعه زیرساخت‌ها شتاب دهد، سرعت حمل و نقل ریلی بار را افزایش دهد و سود خوبی نصیب شرکت‌های فعال این صنعت کند. البته مشکلات نیز دور از نظر نیست و بسیاری تحقق وعده‌ها را تا اندازه‌ای دشوار می‌دانند.

افزایش ۵۵ درصدی جابه‌جایی ریلی در سال ۹۷ ممکن است؟

## سنگ بزرگ ریلی

سود مطلوب در واگن‌های جدید است؛ البته اگر بیایند

### صنعتی پر مزیت اما نگران مشکلات

از ابتدای دولت یازدهم توجه ویژه‌ای نثار بخش ریلی صنعت حمل و نقل شد. استفاده از مزایای این نوع حمل و نقل پاک، ارزان و ایمن، دولت را بر آن داشت چالش‌ها را به سود این صنعت رفع کند. چشمگیرترین حرکت اما «کاهش تعرفه حق دسترسی به ریل» بود. این تعرفه سال به سال سیری کاهشی را طی کرد تا بزرگترین هزینه حمل بار بر ریل افت کند و توجه سرمایه‌گذاری در این صنعت بیشتر و امکان رقابت با رقیب قدرتمندی چون حمل و نقل جاده‌ای فراهم شود. در راستای تصمیم کاهش تعرفه حق دسترسی، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌تری نیز در حوزه زیرساخت‌ها پیش‌بینی شد. احداث خطوط جدید ریلی، دوخطه کردن خطوط، تعمیر خطوط قدیمی و تلاش برای افزایش سرعت سیر ریلی از جمله این تلاش‌ها بود، اما کمبود منابع مالی، حجم سنگین منابع مورد نیاز مالی و نبود انگیزه برای ورود بخش خصوصی به حوزه زیرساخت‌ها، چالش‌هایی بود که کندی پیشرفت را موجب شد.

با این حال، دولت عقب‌نشست و در حدی وسیع، بخشی از پروژه‌ها را عملیاتی کرد که اوج این تلاش‌ها در سال جاری و برای اتصال ۵ مرکز استان به ریل بود. تا زمان تهیه این گزارش، اتصال ریلی به همدان و کرمانشاه برقرار شده و اتصال به ارومیه و رشت نیز مراحل پایانی را سپری می‌کند و کوتاه کردن مسیر ریلی تا تبریز پیشرفت مطلوبی دارد.

به دنبال آغاز فرآیند خصوصی‌سازی در صنعت حمل و نقل ریلی، شرکت‌هایی وارد این صنعت شدند و سعی کردند از مزایا بهره بگیرند. منوط شدن اخذ مجوز تأسیس شرکت حمل و نقلی ریلی بار به دارا بودن حداقل ۶۰۰ دستگاه واگن باری، ورود رقبای متعدد به این صنعت را دشوار کرد، اما حاضرین را با خلوت بودن عرصه رقابت مواجه می‌ساخت. شرکت‌های این صنعت دارای محور هستند و از این جهت، ریسک کمی دارند ضمن این که عمر واگن‌ها بالا است و حتی می‌توان تا ۵۰ سال از آنها استفاده کرد. در صورت استهلاک کامل واگن‌ها نیز ارزش آنها معادل میزان آهن به کار رفته در آنها است که ارزش کمی نیست.

سرمایه‌گذاران این حوزه با علم به این موارد و وجود مزایایی چون تلاش دولت برای

«رقابت‌پذیر کردن صنعت با حوزه حمل و نقل جاده‌ای» و «کاهش تعرفه حق دسترسی به ریل» در این بخش ورود کردند و برای توسعه برنامه ریختند.

اما مشکلات این حوزه نیز کوچک نبودند. علی‌رغم تلاش دولت برای رقابت‌پذیری بیشتر صنعت، نرخ گازوئیل در سال‌های اخیر تثبیت شده و کماکان حمل و نقل جاده‌ای که هزینه اندکی برای دسترسی به زیرساخت‌ها می‌پردازد، مزیتی قابل توجه نسبت به این صنعت دارد. در اثبات این ادعا همین بس که تنها ۲۳ میلیون تن از مجموع ۱۵۰ میلیون تن محموله‌های معدنی جابه‌جا شده در سال ۹۵ در کشور، در حوزه ریلی بوده است، در حالی که ۷۶ درصد فعالیت حمل و نقل ریلی بار در بخش معدنی خلاصه می‌شود.

مزیت جاده بر ریل در حالی است که به تازگی مدیرعامل شرکت راه‌آهن مدعی شده که یک شرکت فولادساز پیشنهاد اتصال به ریل را نپذیرفته و در حالی که ۳/۸ میلیون تن بار دارد، از جاده برای جابه‌جایی بهره می‌گیرد! گویا دولت پیشنهاد داده در صورت سرمایه‌گذاری شرکت‌ها در زیرسازي خطوط، روسازي خط ریلی از سوی دولت صورت گیرد و ریل نیز به شرکت واگذار شود. گویا شرکت فولادساز مذکور تنها ۲۳ کیلومتر با ریل فاصله داشته است.

مشکلات این حوزه اما محدود به قیمت پایین گازوئیل نیست. با توجه به وابستگی شدید به جابه‌جایی بار معدنی، در هنگامه افت چشمگیر قیمت محموله‌های معدنی، جابه‌جایی و درآمدها کاهش پیدا می‌کند.

عدم وصول به موقع مطالبات نیز دیگر مشکلی است که صنایع پرشماری را با خود درگیر کرده و اثری جز کاهش نقدینگی، کاهش فعالیت و افزایش هزینه‌های مالی در پی ندارد.

### مزایای تازه: انگیزه سرمایه‌گذاری‌های تازه

دولت علاوه بر سرمایه‌گذاری‌های تازه در حوزه زیرساخت‌ها و کاهش حق دسترسی، به تازگی سعی داشته انگیزه‌های تازه دیگری نیز برای شرکت‌های این حوزه ایجاد کند. مقامات راه آهن پس از تصویب برنامه ششم توسعه اعلام کردند با حذف مالیات بر ارزش افزوده در این صنعت موافقت شده است. به گفته فعالان این بخش گرچه به دلیل حذف این عامل هم از

■ به تازگی مدیرعامل راه‌آهن مدعی شده یک شرکت فولادساز پیشنهاد اتصال به ریل را نپذیرفته و در حالی که ۳/۸ میلیون تن بار دارد، از جاده برای جابه‌جایی بهره می‌گیرد! این در حالی است که شرکت مذکور تنها ۲۳ کیلومتر با ریل فاصله داشته است؛ گویا دولت پیشنهاد کرده در صورت سرمایه‌گذاری شرکت‌ها در زیرسازي خطوط، روسازي خط از سوی دولت انجام شود و ریل نیز به شرکت واگذار شود

■ توکار ریل هم در بخش جابه‌جایی مواد معدنی و هم جابه‌جایی ریلی بار، رتبه نخست را در سال ۹۵ از آن خود کرده است این شرکت در پایان سال ۹۵ برابر با ۱۶۶۱ دستگاه واگن باری لیه‌بلند ۶ محوره ویژه داشته است. ۳۵ درصد کل بار شبکه ریلی و ۴۰ درصد بار معدنی در سال ۹۵ توسط توکار ریل جابه‌جا شده است

■ مطابق گفته مدیرعامل راه آهن، بخش ریل موفق به شکست رکورد جابجایی ۴۰ میلیون تن بار در سال گذشته شده در حالی که در سال‌های قبل این رقم بین ۳۰ تا ۳۳ میلیون تن نوسان داشته است. برای سال جاری اما هدف ۶۲ میلیون تن جابجایی در نظر گرفته شده که روند فعلی توسعه خطوط و ناوگان، دستیابی به این هدف را بسیار دشوار می‌کند

■ به تازگی «آسیاسیر ارس» بر تابلوی بازار سهام قیمت خورده تا از میان پنج شرکت برتر حمل بار ریلی، سه شرکت «توکاریل»، «آسیاسیر» و «ریل‌پرداز سیر» وارد بازار سهام شده باشند. دو شرکت دیگر که در لیست ۵ شرکت برتر رتبه‌های دوم و چهارم را در اختیار دارند، «بهتاش سپاهان» و «فولادریل جنوب» هستند و هنوز وارد بازار سهام نشده‌اند

درآمدها و هم هزینه‌ها، این امر تاثیر مستقیمی بر افزایش سودآوری ندارد، اما هزینه حمل و نقل کاهش می‌یابد و شرکت‌ها قدرت آن را دارند که با ارائه تخفیف به مشتریان، از مزیت رقابتی بهتری برخوردار باشند.

زمزمه‌های مبنی بر حذف مالیات بر درآمد شرکت‌های صنعت نیز به گوش می‌رسد به این ترتیب که همانند معافیت مالیاتی مناطق محروم، این صنعت نیز به مدت ۱۰ سال از پرداخت مالیات معاف شود. گمان می‌رود حتی در صورت تحقق این امر، این معافیت شامل حال سرمایه‌گذاری‌های جدید شود.

اما مهم‌ترین مزیت این صنعت، اعلام معافیت ۳/۵ ساله واگن‌های نو از پرداخت حق دسترسی به ریل است. این امر به اندازه‌ای با اهمیت است که سودآوری این شرکت‌ها را متحول می‌کند. خرید واگن‌های نو اما با دو چالش جدی روبه‌رو است: تامین مالی که بزرگترین چالش اقتصاد کشور است، در این جا نیز مانعی جدی محسوب می‌شود. چالش دیگر اما اختلاف دو وزارتخانه بر سر نحوه تامین واگن‌ها بوده است. وزارت راه و شهرسازی موافق واردات اما وزارت صنعت، معدن و تجارت در پی تولید واگن در داخل کشور بوده است. این اختلاف در نهایت به سود تولید داخل تمام شد و سال جاری به سالی برای عقد قرارداد تولید هزاران واگن مسافری و باری در همکاری با شرکای کره‌ای، روس و فرانسوی بدل شد.

در تازه‌ترین تلاش، طی مراسمی در اواخر آذرماه قرارداد تامین مالی ۳ میلیارد یورویی روسیه برای تولید ۲۱ هزار دستگاه واگن باری و مسافری منعقد شد. ۲۰ هزار دستگاه واگن این قرارداد متعلق به واگن‌های باری است که در فاز نخست قرار است ۶ هزار دستگاه واگن توسط سه شرکت داخلی واگن پارس، فولاددرخشان و کوثر ساخته شود.

دولت در پی آن است که تا سال ۱۴۰۰ موفق به دستیابی به هدف افزایش حدود چهار برابر جابجایی ریلی بار شود که مطابق محاسبات برای این منظور نیاز به خرید ۲۸ هزار دستگاه واگن باری جدید است. به این ترتیب قرارداد اخیر با روسیه می‌تواند چشم‌اندازی بسیار روشن در برابر توسعه حمل و نقل بار از طریق ریل ایجاد کند.

گفتنی است مطابق گفته مدیرعامل راه آهن، بخش ریل موفق به شکست رکورد جابجایی ۴۰ میلیون تن بار در سال گذشته شده است، در حالی که در سال‌های قبل، این میزان بین ۳۰ تا ۳۳ میلیون تن نوسان داشته است.

برای سال جاری اما هدف ۶۲ میلیون تن جابجایی در نظر گرفته شده که روند فعلی توسعه خطوط و ناوگان، دستیابی به این هدف را بسیار دشوار می‌کند.

### ناوگان جدید شرکت‌ها نرسید!

شرکت «ریل‌پرداز سیر» در حوزه حمل و نقلی ریلی بار در کشور، عنوان پنجم را در سال ۹۵ به خود اختصاص داده است. این شرکت در تازه‌ترین گزارش مالی، از پیش‌بینی سودآوری امسال خود کاسته است. مهم‌ترین علت این کاهش اما عدم ورود ۱۴۰ دستگاه واگن جدید در دو ماهه پایانی امسال عنوان شده است. طولانی شدن طی مراحل گمرکی دلیل این عدم تحویل است و شرکت پیش‌بینی کرده از اردیبهشت سال آینده شاهد اضافه شدن این واگن‌ها به ناوگان خود باشد.

ریل‌پرداز سیر در گزارش هیات‌مدیره از عملکرد سال ۱۳۹۵، پیش‌بینی کرده بود که ۴۰۰ دستگاه واگن باری و ۵۰ دستگاه لوکوموتیو در سال جاری وارد ناوگان خود کند، اما به نظر می‌رسد این هدف محقق نخواهد شد. این شرکت در پایان سال ۹۵ مالک ۱۰۲۴ دستگاه واگن لبه‌بلند بوده و اعلام کرده به قدری تقاضا برای استفاده از جابجایی ریلی بالا است که تمام ظرفیت خود را پیش‌فروش کرده و به سوی اجاره واگن نیز رفته است. میانگین جابجایی بار هر واگن فعلی این شرکت ۵۵ تن است در حالی که پیش‌بینی شده واگن‌های جدید قادر به حمل ۶۸ تن بار باشند.

توکاریل اما بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی بار در کشور است. این شرکت هم در بخش جابجایی مواد معدنی و هم در مجموع جابجایی ریلی بار، رتبه نخست را در سال ۹۵ از آن خود کرده است. این شرکت در پایان سال ۹۵ برابر با ۱۶۶۱ دستگاه واگن باری لبه‌بلند ۶ محوره ویژه داشته است. ۳۵ درصد کل بار شبکه ریلی و ۴۰ درصد بار معدنی در سال ۹۵ توسط توکاریل جابجا شده است.





## نهایی شدن فاینانس راه آهن رشت-آستارا

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن، با اشاره به امضای قرارداد تامین مالی ۳ میلیارد یورویی واگن ریلی خاطر نشان کرد: «قرارداد تامین مالی با موسسه بیمه صادراتی و مرکز توسعه صادرات روسیه با هدف فعال سازی ظرفیت واگن سازان داخلی ایران و پیوند با شرکت های سازنده روسی به پشتوانه تضمین شرکت راه آهن به امضا رسیده است.»

نوراله بیرانوند افزود: «عمده این مبلغ در اختیار شرکت های حمل و نقل ریلی خصوصی قرار خواهد گرفت و سفارش ها نیز در قالب کنسرسیومی شامل شرکت های روسی و تولیدکنندگان ایرانی به صورت «جوینت-ونچر» انجام می شود.»

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن یکی از محدودیت های توسعه و نوسازی ناوگان ریلی در کشور را تامین منابع مالی خواند و افزود: «این قرارداد به تامین منابع و هزینه های تامین، انتقال دانش فنی و امکانات تولید ناوگان ریلی کمک می کند.»

بیرانوند درباره زمان بهره برداری از راه آهن آستارا-آستارا تصریح کرد: «ترمینال این خط با سرمایه گذاری مستقیم طرف آذری در حال اجرا است و ضمن تکمیل آن ظرف ماه های آینده، اولین قطار ترانزیتی ما از آن عبور خواهد کرد.»

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن همچنین از نهایی شدن قرارداد تامین مالی (فاینانس) ۵۰۰ میلیون دلاری آذربایجان بین وزارت امور اقتصاد دارایی ایران و آذربایجان خبر داد و گفت: «هم اکنون توافقات بر سر موافقتنامه حاصل و پیش نویس آن تهیه شده است. همچنین این قرارداد در مراسمی به امضا خواهد رسید و هم اکنون تشریفات اداری در دست اقدام قرار دارد.» او همچنین از راه اندازی مرکز کسب و کارهای نوین در راه آهن خبر داد و گفت: «زنجیره تامین خدمات حمل و نقل با استفاده از ظرفیت فناوری اطلاعات موثرتر است.»

بیرانوند، با اشاره به نیاز حمل و نقل ریلی کشور به تشکیل شرکت های استارت آپ اظهار داشت: «فضای کسب و کار الکترونیک و استفاده از علوم فناوری اطلاعات در تجارت حمل و نقل، یک ضرورت بدیهی است؛ زیرا زنجیره تامین خدمات حمل و نقل با استفاده از ظرفیت فناوری اطلاعات موثرتر عمل خواهد کرد. راه آهن با درک این موضوع، راه اندازی مرکز کسب و کارهای نوین را در دستور کار قرار داد و هم اکنون در حال سازمان دهی است تا در آینده نزدیک، شاهد آغاز به کار رسمی این مرکز باشیم.» معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن با اشاره به انگیزه راه آهن برای تشکیل این مرکز گفت: «راه آهن به دنبال بسترسازی و پشتیبانی برای شکل گیری کسب و کارهای فناورانه و شرکت های استارت آپ است.»

این شرکت اما زیرمجموعه فولاد مبارکه اصفهان است و تقریباً تمام خدمات خود را به این غول فولادساز ارائه می کند.

توکاریل به همراه زیرمجموعه های خود (به خصوص شرکت آسیاسیر ارس) بیش از ۵ هزار دستگاه واگن دارد که ۲۵ درصد ناوگان ریلی باری کشور است. توکاریل قرارداد خرید ۱۸۰ دستگاه واگن را با واگن پارس منعقد کرده و امید دارد در سال جاری حداقل ۸۰ دستگاه را تحویل بگیرد، اما واگن های جدید چه مزیتی برای شرکت های فعال حوزه ریل به همراه دارند؟

علاوه بر مزایای مالیاتی که ذکر شد، شرکت ها بسیار امیدوارند که ۴۲ ماه معافیت از پرداخت حق دسترسی به ریل، سود مناسبی را نصیب آنها کند. برای آن که برآوری از سودآوری به دست داده شود، نگاهی به درآمد ارائه خدمات و هزینه آن در صورت های مالی ریل پرداز سیر می اندازیم.

این شرکت پیش بینی کرده به ازای هر ۱۰۰ تومان درآمد ارائه خدمات در سال جاری، ۶۳ تومان را به منظور حق دسترسی به ریل و بارنامه هزینه کند و در مجموع ۸۶ تومان را صرف هزینه های مستقیم تولید خدمات کند. به این ترتیب بدیهی است اگر بزرگترین هزینه ارائه خدمات شرکت های حمل و نقل ریلی حذف شود، چه سود مناسبی در زمان استفاده از ناوگان نو نصیب این شرکت ها خواهد شد.

بازار سهام گرچه از طولانی شدن تحویل واگن های جدید به شرکت های این حوزه ناخرسند است، اما به واسطه وجود چشم انداز سودآوری مطلوب، با قیمت مناسبی سهام شرکت های گروه را خریداری می کند.

گفتنی است به تازگی شرکت آسیاسیر ارس نیز بر تابلو بازار سهام قیمت خورده تا از میان ۵ شرکت برتر حمل و نقل ریلی باری، سه شرکت توکاریل، آسیاسیر ارس و ریل پرداز سیر وارد بازار سهام شده باشند.

دو شرکت دیگر که در لیست ۵ شرکت برتر، رتبه های دوم و چهارم را در اختیار دارند، بهتاش سپاهان و فولاد ریل جنوب هستند و هنوز وارد بازار سهام نشده اند. گفتنی است دو شرکت ریل سیر کوثر و توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان نیز در بازار سهام حضور دارند.



بهر روز گلپاگون، دبیر کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل در خصوص تغییراتی که دی ماه ۹۵ در ضوابط مربوط به تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل صورت گرفت، به ترابران می‌گوید: «تغییراتی که سال گذشته اتفاق افتاد، تغییرات خاصی نبود؛ در واقع، همان ضوابط قبلی بود و تنها کمی به تعداد ناوگان ملکی شخص متقاضی اضافه شد. بر این اساس ما از ریاست سازمان درخواست کردیم به ما فرصتی بدهد که بتوانیم با یک نظر کارشناسی به این قضیه ورود کنیم و درخواست تغییرات درست و اصولی برای صنف داشته باشیم تا ضوابط مناسب و مفیدی برای مجموعه تدوین شود. آقای کشاورزبان هم این فرصت را در اختیار صنف گذاشتند. بنابراین کار کارشناسی را با بهره‌گیری از کارشناسان و افرادی که آشنا به مسائل حمل‌ونقل بودند، به انجام رساندیم.»

او در مورد پیشنهادات صنف می‌گوید: «بحث‌های ما در ارتباط با این تغییرات با سازمان راهداری به نتیجه مطلوبی نرسید، البته در بعضی موارد تغییرات خوبی انجام شد که جای تشکر دارد؛ به عنوان مثال ما بحث آموزش مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل

یک سال پس از ابلاغ آیین‌نامه جدید تاسیس شرکت‌های حمل و نقل بین شهری کالا، در آذر ماه امسال این بخشنامه مجدداً دچار تغییراتی شد

## ... بخش خصوصی هنوز راضی نیست

سال گذشته در اواسط دی ماه، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور برای تاسیس شرکت‌های حمل کالا، ضوابط جدیدی تعیین کرد که هدف از آن رقابت‌پذیر کردن بخش به منظور افزایش بهره‌وری و توسعه خدمات شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری کالا عنوان شده بود. این در حالی است که با گذشت یک سال از این ابلاغ، در آذر ماه امسال، بخشنامه جدیدی در این خصوص صادر شده و بار دیگر شاهد تغییراتی در ضوابط تعیین شده هستیم. به جهت پیگیری موضوع و دلایل تغییر تصمیمات سازمان در این زمینه و همچنین نقاط قوت و ضعف مقررات جدید، با بعضی از فعالان و دست‌اندرکاران این بخش و معاون دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری به گفت‌وگو نشستیم.



■ دبیر کانون انجمن‌های  
صنفي شرکت‌های حمل  
کالا: تغييراتي که سال  
گذشته در ضوابط تاسيس  
شرکت‌های حمل بين شهري  
کالا اتفاق افتاد، تغييرات  
خاصی نبود و فقط کمی  
به تعداد ناوگان ملکی  
اضافه شده بود، بنابراین  
ما از سازمان راهداري  
درخواست کردیم به ما  
فرصتی بدهند که با  
یک نظر کارشناسی به  
این قضیه ورود کنیم  
تا ضوابط مناسبی برای  
مجموعه تدوین شود

مسلمانا قیمت یک کامیون ۲۰ سال کار کرده با یک کامیون نو قابل قیاس نیست و به راحتی با هزینه یک کامیون نو می‌توانند ۵-۶ کامیون دست دوم با کارکرد بالا خریداری کنند. بنابراین در این قسمت اشتباه شده و اصلا تصمیم صحیحی نبود و حتی شرایط بدتر از قبل شد.»

او در ادامه به موضوع سرمایه‌گذاری شرکت‌هایی که قصد دارند خارج از پایانه‌ها فعالیت داشته باشند، اشاره می‌کند: «درخواست شده بود که این افراد می‌بایست زمینی به وسعت ۵ هزار متر در اختیار داشته باشند که سازمان این موضوع را پذیرفتند و ما از این بابت ممنون هستیم، اما نظر ما این بود که این ۵ هزار متر در مالکیت شرکت باشد و شرکت زمین را خریده باشد و سرمایه‌گذاری کند، اما متاسفانه در آیین‌نامه فعلی آمده است که اجاره هم پذیرفته می‌شود و بنابراین با این شرایط اشخاص می‌توانند مانند گذشته با تحویل اجاره‌نامه‌های صوری به سازمان از زیر این شرط شانه خالی کنند.»

دبیر کانون انجمن صنفي شرکت‌های حمل و نقل، مهم‌ترین موضوع در مورد تغييرات مطرح شده را بحث کفایت برای صدور مجوز دانسته و

جدید را مطرح کردیم؛ زیرا این مدیران بعضا نه دانش حمل و نقلی داشتند و نه تجربه حمل و نقلی و به همین دلیل مشکلاتی ایجاد می‌شد. بحث آزمون را نیز مطرح کردیم که با آزمون موافقت نشد، ولی آموزش را قبول کردند.»

گلیاگون با بیان این که در بعضی موارد هم اشتباهاتی در تصمیم‌گیری وجود دارد، می‌گوید: «به عنوان مثال در مورد مالکیت کامیون، در گذشته چنین بود که کامیون خریداری شده باید حتما زیر ۱۰ سال کار کرده باشد. اما طبق ضوابط جدید کامیون‌هایی که قرار است شرکت‌های جدید خریداری کنند، می‌تواند حداکثر ۵ سال زیر عمر مفید ناوگان باشد؛ یعنی اگر عمر مفید ناوگان ۲۵ سال باشد، می‌توانند ماشینی با کارکرد ۲۰ ساله نیز خریداری کنند.»

او ادامه می‌دهد: «این موضوع اصلا مناسب نیست؛ مگر سیاست دولت تشویق به سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل نیست، مگر قرار نبود کامیون ملکی مناسب در اختیار داشته باشند. در حال حاضر درست عکس این نظر اتفاق افتاد و این فرصت به متقاضیان جدید داده شد که بتوانند کامیون‌های بسیار ارزان قیمت خریداری کنند.»

■ **مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل: یکی از نکات مثبت ضوابط جدید این است که سازمان راهداری تاحدی به تغییر فضای کسب و کار توجه کرده و یک ماده از ضوابط جدید تاسیس شرکت‌های حمل بار را به بازارگاه‌های حمل و نقل اختصاص داده و در بخشنامه جداگانه‌ای نیز ضوابط تاسیس بازارگاه‌های حمل و نقل را تعیین کرده است**

■ ... ما اکنون ۴۰۰۰ شرکت حمل و نقل بار در کشور داریم که هر کدام به صورت جزیره‌ای کار می‌کنند و می‌توان بخشی از قصور حمل و نقل یک‌سر بار را متوجه همین عملکرد جزیره‌ای دانست. سازمان راهداری با تعریف مفهوم کنسرسیوم اجازه داده که شرکت‌ها با یکدیگر تفاهم‌نامه همکاری امضا کنند. چنین تفاهماتی امکان انجام فعالیت مشارکتی و بهتر را فراهم خواهد کرد

می‌گوید: «یک سری از مشاغل برای جلوگیری از رقابت‌های ناسالم، شرایطی را در آیین‌نامه کاری خود گذاشته‌اند؛ به‌طور مثال در کانون و کلا وقتی تعدادی از اشخاص درخواست صدور پروانه وکالت می‌دهند، براساس افزایش پرونده‌های کیفی یا حقوقی، به تعداد مشخصی اجازه اضافه شدن به این کانون داده می‌شود و ابتدا نیز آزمونی برگزار می‌شود. در بسیاری از مشاغل نیز چنین روشی در پیش گرفته شده، اما وقتی این پیشنهاد از طرف صنف ما مطرح شد، گفتند می‌خواهیم انحصار ایجاد کنیم، در حالی که هدف ما جلوگیری از رقابت‌های ناسالم بود. اگر کسی با دانش کاری و آموزش صحیح بخواهد در این صنف سرمایه‌گذاری کند، ما نه تنها مخالف آن نیستیم، بلکه استقبال هم می‌کنیم.»

گلیاگون با تاکید بر این که اگر شرایط مناسبی را برای حضور شرکت‌های جدید قائل نشوند، لطمه بسیار بزرگی به صنف وارد خواهد شد، می‌گوید: «ما از این بابت واقعا از سازمان انتظار داریم. البته آقای کشاورزبان گفته‌اند اگر دلایل قانع‌کننده‌تری داشته باشید، می‌پذیرم و اصلاحیه می‌زنیم. بنابراین ما به‌طور جدی دنبال این مسئله هستیم که بتوانیم آقای کشاورزبان را قانع کنیم. اکثر کارشناسان سازمان موافق این موضوع هستند و تنها خود آقای کشاورزبان آن را نپذیرفتند که ما به هر صورت بایستی برای ایشان دلایل قطعی‌تری بیاوریم تا مجاب شوند.»

#### کنسرسیوم؛ ابزار قدرت جدید

سبحان نظری، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی ترکیب حمل و نقل، دلیل تغییرات پی‌درپی ضوابط را ناکارآمدی قوانین و ضوابط ابلاغ شده می‌داند و می‌گوید: «سازمان راهداری وقتی می‌بیند این ضوابط در عمل چندان باعث رشد و ارتقای بهره‌وری بخش حمل و نقل نمی‌شوند و شرکت‌ها اعتراض دارند، برای این که مقداری کارایی بهتر شود، ناگزیر می‌شود اصلاحات جدیدتری اعمال کند.»

نظری در ادامه به بیان نکات مثبت و منفی موجود در ضوابط جدید تاسیس شرکت‌های حمل کالا می‌پردازد: «یکی از نکات مثبت ضوابط جدید این است که سازمان مقداری به تغییرات فضای کسب و کار و تمایل فعالان به کسب و کار حمل و نقل اینترنتی و هوشمند، توجه کرده است و یک ماده از ضوابط جدید تاسیس شرکت‌های

حمل و نقل بار را هم به بازارگاه‌های حمل و نقل اختصاص داده و در بخش‌نامه جداگانه‌ای نیز ضوابط تاسیس بازارگاه‌های حمل و نقل را تعیین کرده است.»

او معتقد است: «ابزارهای فناوری اطلاعات، زمینه مناسبی برای رسوخ در بخش حمل و نقل دارند؛ چرا که باعث شده‌اند بهره‌وری این بخش تا حد زیادی افزایش یابد، البته استقبال از چنین ابزارهایی تاکنون بیشتر در حمل مسافر درون‌شهری بوده که ربطی به حوزه فعالیت سازمان راهداری ندارد، با این حال، به تبع حرکتی که ایجاد شده، تعداد زیادی از نرم‌افزارهای حمل و نقل بار اینترنتی به حوزه حمل و نقل بار بیرون‌شهری هم وارد شده‌اند که سازمان راهداری هم برای حمایت و استقبال از این ابزارها، در ضوابط جدید ماده‌ای را گنجانده که هرچند ممکن است هنوز کارایی درست و جنبه شفاف‌سازی و حمایتی نداشته باشد، اما به هر حال به رسمیت شناختن این بازارگاه‌ها خود گام مثبتی در این زمینه بوده است.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی «ترکیب حمل و نقل» گام مثبت بعدی در ضوابط جدید را تعریف کنسرسیوم شرکت‌های حمل و نقل بار عنوان کرده و می‌گوید: «ما اکنون ۴۰۰۰ شرکت حمل و نقل بار در کشور داریم که هر کدام به صورت جزیره‌ای کار می‌کنند و می‌توان بخشی از قصور حمل و نقل یک‌سر بار و یک‌سر خالی در کشور را ناشی از همین عملکرد و رقابت جزیره‌ای دانست. سازمان با تعریف مفهوم کنسرسیوم اجازه داده که شرکت‌ها با یکدیگر تفاهم‌نامه‌هایی امضا کنند و با این تفاهم‌نامه‌ها امکان انجام فعالیت مشارکتی و حمل و نقل بهتر را نسبت به نسخه‌های قبلی فراهم کرده است.»

نظری با طرح مثالی در این زمینه، به توضیح بیشتر این موضوع می‌پردازد: «اگر من یک شرکت حمل در شیراز داشته باشم، قاعدتا فقط می‌توانم برای باری که قرار است از شیراز بارگیری شود مذاکره کنم؛ فرض کنید این کالا قرار است به سمت تبریز برود، طبیعی است که در ابتدا فکری برای بار برگشت کامیون خود ندارم، اما مفهوم کنسرسیوم اجازه می‌دهد که من بتوانم با شرکتی در تبریز توافق کنم و با همکاری یکدیگر بتوانیم پروژه‌های حمل دو سر بار یا به بیان بهتر، پروژه‌های حمل زنجیره‌ای را اجرا کنیم.»

او با بیان این که سازمان راهداری در واقع با

■ ... یکی از نکات منفی ضوابط جدید تاسیس شرکت حمل این است که ناوگان مورد نیاز و در واقع سرمایه‌گذاری لازم برای تاسیس شرکت‌های حمل‌ونقل را افزایش داده‌اند؛ در حالی که این اقدام با واقعیات اقتصادی جامعه و بخش حمل‌ونقل هم‌خوانی ندارد. همچنین متقاضیان باید به لحاظ وزنی، کامیون‌هایی با متوسط ظرفیت باربری بالاتر نسبت به روال سابق تملک کنند

■ ... اگر سرمایه‌گذاری پیدا شود و در یکی از شقوق حمل‌ونقل بار ریلی، جاده‌ای و دریایی مقدار زیادی سرمایه‌گذاری کند، برای ورود به حوزه دیگری از بخش حمل‌ونقل، نباید ملزم باشد که از صفر تا صد همه سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز برای ورود به آن حوزه را هم انجام دهد. با چنین تمهیداتی، می‌توانیم کمک کنیم تا بازده سرمایه‌گذاری فعالان بیشتر شود

در این شرایط، شرکت‌ها به دلیل چنین منفعتی که راننده به آنها رسانده است، بهایی به او می‌پردازند.»

او صراحتاً معتقد است که با توجه به فاصله فراوان عملکرد حمل بار کامیون‌های ایرانی با نمونه‌های موفق دنیا، اصلی‌ترین مشکل بخش حمل‌جاده‌ای بار در حال حاضر، نه خرده‌مالکی بلکه مدیریت سنتی منابع و سرمایه‌های موجود است. بنابراین جهت‌گیری و روح کلی حاکم بر اصلاحات ضوابط نیز باید از جنس تزریق دانش به این مدیریت سنتی و تحریک نرم‌افزاری صنعت حمل‌ونقل باشد، نه از جنس مطالبه سرمایه و منابع مالی بیشتر.

نظری معتقد است معضل دیگری که می‌بایست در ضوابط جدید حداقل به آن گوشه‌چشمی انداخته شود، جدی نگرفتن حمل‌ونقل ترکیبی است: «... ما در کشورمان مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی را جدی نگرفته‌ایم. جدی گرفتن آن مستلزم این است که سازمان‌های دولتی حاکم بر حمل‌ونقل ریلی، دریایی و جاده‌ای بار برای کاهش هزینه‌های سرجمع حمل‌ونقل ترکیبی، ملاحظاتی داشته باشند و این ملاحظات را در ضوابط خود ببینند.»

او ادامه می‌دهد: «فرض کنید یک شرکت ریلی وجود داشته باشد و بخواهد به طور همزمان کار جاده‌ای هم انجام دهد تا در نهایت بتواند قیمت تمام شده کمتری به مشتری نهایی ارائه کند. برای کمک به تحقق این ایده، لازم است شرکت‌های حمل ریلی را که تعدادشان کمتر از ۳۰ شرکت است، به طور کامل یا تا حد مناسبی، از رعایت الزامات مربوط به ضوابط حمل‌ونقل جاده‌ای معاف کنیم و به آنها اجازه دهیم که بتوانند برنامه جاده‌ای هم صادر کنند. این نکته در این ضوابط وجود ندارد. البته شاید سازمان راهداری به این سادگی و با اختیارات خود نتواند چنین تصمیمی گرفته و در ضوابط خود لحاظ کند. اما به هر حال از مجموعه کلان وزارت راه انتظار می‌رود که این مسائل را مدنظر قرار دهد.»

مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل، با تأکید بر لزوم تسهیل سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ترکیبی، می‌گوید: «اگر سرمایه‌گذاری پیدا شود و در یکی از شقوق حمل‌ونقل بار ریلی، جاده‌ای و دریایی مقدار زیادی سرمایه‌گذاری کند، برای ورود به حوزه دیگری از بخش حمل‌ونقل، نباید

تعریف مفهوم کنسرسیوم ابزار جدیدی خلق کرده که این ابزار قدرت شرکت‌های حمل‌ونقل بار را در مذاکرات بازاریابی و عملیات حمل‌افزایش می‌دهد، معتقد است همه مزایای مثبت حاصل از افزایش بهره‌وری را می‌توانیم برای این اقدام متصور باشیم.

مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل با اشاره به دو مفهوم کنسرسیوم و بازارگاه به عنوان نقاط مثبت ضوابط جدید می‌افزاید: «البته ضوابط جدید نسبت به نسخه قبلی تغییرات کوچک دیگری نیز داشته است؛ مانند این که مشخصات مدیرعامل مقداری تخصصی‌تر شده یا مشخصات پایانه را تا حدودی متفاوت کرده‌اند، ولی اینها چندان تغییرات مهمی به شمار نمی‌روند و اثرگذاری اندکی دارند، اما دو مورد قبلی را می‌توان به عنوان دو اقدام اثرگذار مثبت نسبتاً بزرگ تلقی کرد.»

او به کاستی‌های ضوابط جدید نیز اشاره می‌کند: «یکی از نکات منفی این ضوابط این است که ناوگان مورد نیاز تاسیس شرکت را افزایش داده؛ یعنی سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای تاسیس شرکت حمل‌ونقل را بیشتر کرده است. این اقدام اصلاً با واقعیات اقتصادی جامعه ما و با واقعیات بخش حمل‌ونقل هم‌خوانی ندارد. بخش حمل‌ونقل، بخش چندان سوددهی نیست، نمی‌گویم که بخش زیان‌دهی است اما در صنعت حمل‌ونقل موجود با این روند کاهش در تقاضای حمل بار در چند سال اخیر، باید فضا را برای ورود سرمایه‌گذاران تسهیل کنیم؛ در حالی که اعلام شده است که سرمایه‌گذاران باید تعداد ناوگان ملکی بیشتری ارائه دهند و همچنین به لحاظ وزنی، کامیون‌هایی با متوسط ظرفیت باربری بالاتری نسبت به روال سابق تملک کنند.»

این فعال حوزه حمل‌ونقل با انتقاد از عملکرد سازمان راهداری می‌گوید: «در این شرایط شرکت‌ها به شکل صوری تعدادی کامیون را خریده و به نام خودشان می‌کنند و بعد از اخذ مجوز سازمان راهداری، آنها را به راننده‌ها واگذار می‌کنند یا این که با تعدادی راننده تفاهم می‌کنند که خودروی خود را به طور صوری به نام شرکت مذکور کنند و بعد از اخذ مجوز سازمان، مجدداً در محضر آن خودروها را به راننده منتقل می‌کنند و اسناد خودروها صرفاً در یک مقطع زمانی چند ماهه؛ یعنی در دوره ارزیابی سازمان راهداری به نام شرکت می‌شود.

■ **معاون دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری:** در حال حاضر، اگر شرکت بخواهد فعالیت خود را توسعه دهد، تحت شرایط خاصی که در ضوابط جدید تعریف شده (به عنوان مثال ۴ برابر ناوگان خود)، باید ناوگان تحت پوشش معرفی کند. این بحثی بود که در جهت رفع موانع سرمایه گذاری پیش‌بینی شد

■ **... در ضوابطی که آذر ماه امسال ابلاغ شد، در راستای سیاست‌های اصل ۴۴، تقاضای تاسیس شرکت‌هایی که متقاضی حقوقی دارند و تمام یا قسمتی از سهام این متقاضیان متعلق به دولت است، پذیرفته نخواهد شد**

ملزم باشد که از صفر تا صد سرمایه‌گذاری‌های موردنیاز برای ورود به آن حوزه را انجام دهد. با چنین تمهیداتی، می‌توانیم کمک کنیم که بازده سرمایه‌گذاری این فعالان بیشتر شود و امکان حمل‌ترکیبی، نسبت به فضای خشک موجود، فراهم‌تر شود.»

نظری همچنین با اشاره به مجموعه ضوابط ابلاغ شده، خواستار اجرای عادلانه ضوابط برای تمام شرکت‌ها شده و می‌گوید: «ما اکنون ۴ هزار شرکت حمل و نقل بار داخلی در ایران داریم. آیا همه این شرکت‌ها به طور یکسان این ضوابط را رعایت می‌کنند؟ آیا سازمان برای تمدید پروانه این ۴۰۰۰ شرکت، با سخت‌گیری

یا سهل‌گیری مساوی برخورد می‌کند؟ من بعید می‌دانم. در عمل این شرکت‌ها با تبعیضاتی موفق به تمدید پروانه خود می‌شوند. انتظار می‌رود که سازمان یک بار برای همیشه این ضوابط را که تا حدودی سختگیرانه هم هست، به طور جدی و عادلانه برای همه این شرکت‌ها اعمال کند تا شرکت‌هایی که به صورت زیرپله‌ای و با داشتن تنها یک غرفه در حال فعالیت هستند و متأسفانه باعث زیان‌دهی و فرار سرمایه‌گذاران جدی‌تر می‌شوند، از این بازار حذف شوند و فقط سرمایه‌گذارهای کارآمد باقی بمانند.»

### ابهام در الزام استفاده از سالن‌های اعلام بار

هومن چهارده‌چریک، مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی طارق، تغییرات ایجاد شده را چنین شرح می‌دهد: «مساله اول اهمیت یافتن تشکل‌های صنفی است که در ماده ۱ دستورالعمل تعریف شده و از مراحل ایجاد شرکت، احراز سوابق تجربی، نظارت بر استمرار بغل‌نویسی ناوگان ملکی و تحت پوشش شرکت، تمدید پروانه فعالیت شرکت (موضوع بند ۳ ماده ۱۲) اختیاراتی را به این تشکل‌ها داده است. ضمن آن که در صورت بروز اختلاف بین شرکت متقاضی و تشکل صنفی مربوطه، نظر اداره کل استان را ملاک عمل قرار داده است.»

او به نکته مثبت دیگری نیز در ضوابط جدید اشاره می‌کند: «مورد بعدی مشخص شدن فعالیت توامان در زمینه حمل و نقل داخلی و بین‌المللی در یک پروانه فعالیت در ضوابط جدید است که گفته شده در صورتی که شرکتی شرایط و ضوابط هر دو دستورالعمل را احراز کند می‌تواند در هر دو زمینه فعالیت کند.»

او با مبهم شمردن الزام استفاده از سالن‌های اعلام بار و تشویق به استفاده از بازارگاه‌ها و نامشخص بودن نوع بارهایی که می‌توان در بازارگاه‌ها اعلام کرد، تاکید می‌کند: «تعیین و اجازه صدور مجوز در این زمینه از بسیاری از مشکلات فعلی بین سالن‌های اعلام بار و رانندگان و شرکت‌های حمل خواهد کاست.»

چهارده‌چریک می‌گوید: «قبلا شرکت‌های توزیع و پخش از شرکت‌های حمل بین‌شهری کالا تفکیک شده بودند که در ضوابط جدید این موضوع تغییر کرده است. علاوه بر این، شرایط تاسیس و فعالیت شرکت‌هایی با مجوز خاص (نظیر بارهای

ترافیکی خاص، حمل و نقل سبک بین‌شهری کالا) و شرکت‌های ویژه حمل فرآورده‌های نفتی تدوین شده که مورد اخیر قبلاً به موجب دستورالعمل ۱۲/۷۱/۱۳۶۴ مورخ ۸۵/۱۱/۰۱ صرفاً می‌بایست موضوع اساسنامه آنها حمل فرآورده‌های نفتی می‌بود، اما در ضوابط جدید در صورتی که شرکتی، ضوابط پایانه، ناوگان و توقف‌گاه مورد تایید هر دو مرجع صادرکننده مجوز؛ یعنی سازمان راهداری و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی را فراهم کند، امکان تاسیس و فعالیت در زمینه کالاهای عمومی و همچنین فرآورده‌های نفتی به طور توامان را خواهد داشت.»

این فعال حوزه حمل و نقل می‌گوید: «در مورد نحوه احراز سوابق تجربی مدیران نیز شاهد مورد پذیرش قرار گرفتن سوابق کاری بازرگانی شرکت علاوه بر مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره و کارکنان در سوابق کاری هستم که در صورت رعایت حداقل سنوات مورد نیاز در بند ط ماده ۶ و ارائه روزنامه رسمی و تایید اداره کل مورد پذیرش قرار خواهد گرفت.»

چهارده‌چریک مهمترین بخش تغییرات اخیر را فعالیت کنسرسیوم شرکت‌های حمل و نقل دانسته و می‌گوید: «به موجب ماده ۱۸، ناوگان اعضای کنسرسیوم به عنوان مجموعه واحد تلقی شده و فعالیت آنها در شهر محل استقرار هر یک از اعضا از اعلام بار معاف شده است.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل طارق، پایان دادن به اجازه تاسیس شرکت‌های دولتی حمل و نقل را نکته مثبت دیگر این تغییرات عنوان کرده و می‌گوید: «این مورد در تبصره ۴ ماده ۲ تصریح شده است.»

### گامی برای متعادل‌سازی سرمایه و کار

مهرداد حمداله‌ی، معاون دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور در خصوص رویکردهای کلی در بازنگری آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های حمل داخلی می‌گوید: «در راستای سیاست‌های دولت، این رویکردها را می‌توانیم به پنج دسته تقسیم کنیم. یک رویکرد، بحث رفع موانع موجود در سرمایه‌گذاری بود که جزو سیاست‌های دولت است. رویکرد دیگر، بحث رقابت‌پذیر کردن بخش حمل و نقل است. بحث بعدی، بحث افزایش بهره‌وری بود. رویکرد چهارم، توسعه خدمات شرکت‌های

■ ... قبلا مستحدمات  
باید ملکی می‌بود، اما  
از آنجا که سازمان راهداری،  
مدیریت شرکت‌ها روی  
ناوگان را مهمتر از اعلام  
مکان شرکت می‌داند،  
در ضوابط جدید مقرر شده  
شرکت‌ها مجاز باشند  
مستحدمات خود را  
به صورت استیجاری نیز  
اعلام کنند، اما در عوض  
باید ناوگان ملکی بیشتری  
در اختیار داشته باشند

یا مرکزیت شرکت صرفا توسط شرکت مربوطه  
امکان‌پذیر خواهد بود، تشریح می‌کند: «بنابراین این  
که شرکتی در مرکز شرکت نخواهد  
برای ناوگان شرکت دیگری برنامه  
صادر کند، عملا امکان‌پذیر نخواهد  
بود. این موضوع به این جهت است  
که ما از ارائه ناوگان صوری جلوگیری  
و ناوگان ملکی را واقعی‌تر کنیم.»  
او درباره یکی دیگر از بندهای ضوابط  
جدید می‌گوید: «در ضوابطی که امسال  
در تاریخ ۹۶/۰۹/۰۱ ابلاغ شد، در  
راستای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون  
اساسی، تقاضای تاسیس شرکت‌هایی  
که متقاضیان حقوقی دارند و تمام یا  
قسمتی از سهام این متقاضیان متعلق به  
دولت است، پذیرفته نخواهد شد و از  
این به بعد ما شرکت‌هایی که متقاضیان  
آنها سهام دولتی داشته باشند را قبول  
نمی‌کنیم.»

او می‌افزاید بحث گذراندن دوره‌های  
آموزشی تخصصی کوتاه‌مدت نیز برای  
مدیران شرکت‌ها پیش‌بینی شده است.  
این مقام مسئول در مورد تعداد  
ناوگان ملکی و مستحدمات برای  
تاسیس شرکت می‌گوید: «در گذشته  
مستحدمات باید ملکی می‌بود، اما در

دیگر در این ضوابط تشریح می‌کند: «تغییر  
و یکپارچه‌سازی حوزه فعالیت شرکت‌های  
حمل‌ونقل شهرستان‌های همجوار یک استان، به  
اداره کل استان‌ها تفویض اختیار شده است تا  
این کار با تعاملی که با صنوف بخش حمل‌ونقل  
دارند و تحت شرایطی که در ضوابط پیش‌بینی  
شده انجام شود. در مورد شرایط مدیرعامل  
نیز بعضی از مواردی که آنجا در مورد سابقه  
و تجربه لازم برای مدیرعامل پیش‌بینی شده  
بود، تغییر پیدا کرده است. همچنین اصلاحاتی  
در خصوص مترائ مستحدماتی که برای پایانه  
معرفی شده است، ایجاد شد.»

او می‌افزاید: «در زمینه بهره‌برداری نیز امکان صدور  
بارنامه در مراکز عمده بار با تشخیص مدیر استان  
پیش‌بینی شد تا بتوانیم از ظرفیت‌های حمل‌ونقل  
در نقاطی که بار موجود است، استفاده بهتر و بهینه  
داشته باشیم.»

معاون دفتر حمل‌ونقل کالای سازمان راهداری و  
حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان این که از ابتدای سال  
۹۷ امکان صدور بارنامه برای ناوگان ملکی در مبدا

حمل‌ونقل بین شهری در بخش کالا و رویکرد  
پنجم که موضوع بسیار مهمی هم هست،  
بحث تخصصی کردن فعالیت ناوگان خاص و  
محمولات مربوط به آن.»

حمداله‌ی تغییرات انجام شده را به دو دسته  
تقسیم‌بندی می‌کند: «یک سری از تغییرات ناظر  
بر تاسیس شرکت‌ها است و بخش دیگر آن ناظر  
بر بهره‌برداری. بازنگری‌های قبلی بیشتر روی  
ضوابط مربوط به تاسیس شرکت تمرکز داشت،  
اما در اصلاحیه‌های پارسال و امسال، علاوه بر  
اصلاحات مربوط به تاسیس شرکت، در بخش  
بهره‌برداری از شرکت هم سعی کردیم یک سری  
بازنگری‌هایی داشته باشیم.»

او می‌گوید: «در بخش اصلاحات ناظر بر تاسیس  
شرکت، ما با توجه به ملاحظات حمل‌ونقلی،  
یک سری تغییرات در درجه‌بندی شهرستان‌های  
کشور داشتیم؛ زیرا درجه‌بندی شهرها همیشه  
متاثر از تغییرات کشوری و سیاسی است؛  
بنابراین از آنجا که ممکن است مراکز بار تغییر  
کند و بخش حمل‌ونقل را نیز تحت تاثیر قرار

دهد، سعی کردیم درجه‌بندی  
شهرستان‌ها بر اساس ملاحظات  
حمل‌ونقلی باشد.»

او درباره کامیون‌های تحت پوشش  
شرکت‌های حمل می‌گوید: «در  
ضوابط قبلی ما از همان ابتدا یک  
سری ناوگان تحت پوشش از  
شرکت‌ها می‌خواستیم، اما بعد به  
این نتیجه رسیدیم که شاید چندان  
نیازی نباشد که در ابتدای تاسیس  
شرکت، ناوگان تحت پوشش  
الزامی شود. در حال حاضر، اگر  
شرکت بخواهد فعالیت خود را  
توسعه دهد، تحت شرایط خاصی  
که در ضوابط جدید تعریف شده  
(به عنوان مثال ۴ برابر ناوگان  
خود)، باید ناوگان تحت پوشش  
معرفی کند. این کار در جهت رفع  
موانع سرمایه‌گذاری پیش‌بینی شد.  
همچنین بحث ناوگان استیجاری را  
همیشه مطرح می‌کردیم، اما شاید  
در عمل کاربردی نداشت، بنابراین  
این موارد حذف شد.»

حمداله‌ی درباره برخی تغییرات

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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

■ **براساس ضوابط جدید پایانه شرکت باید دارای کاربری حمل و نقلی یا خدماتی یا تجاری به صورت ملکی، با سند رسمی و یا استیجاری رسمی سه ساله به نام شرکت باشد؛ یعنی باید یک دفترخانه آن را تایید کرده باشد**

شهرستانی شعبه تاسیس کنند.»

حمدالهی در مورد شرایط استارت آپ‌ها در بخش حمل و نقل جاده‌ای می‌گوید: «در دو ماه اخیر ضوابطی به عنوان ضوابط فعالیت بازارگاه‌های الکترونیکی حمل و نقل جاده‌ای کالا ابلاغ شد که در آنجا ما پیش‌بینی کردیم شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل و شعب و دفاتر فعال حوزه استحفاظی هر استان، می‌توانند در قالب اپراتور یا عضو، در بازارگاه‌های الکترونیکی فعالیت کنند.»

او ادامه می‌دهد: «شرکت‌های حمل و نقل از رشد و پیشرفت این استارت آپ‌ها نگران بودند، بنابراین برای آنها نیز این موضوع پیش‌بینی شده تا هم خودشان بتوانند در قالب اپراتور کار بازارگاه را انجام دهند و هم بتوانند به عنوان عضو در بازارگاه‌ها حضور داشته باشند.» این مقام مسئول در عین حال تاکید می‌کند اجازه صدور بارنامه به هیچ عنوان به استارت آپ‌ها داده نشده است.

معاون دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری در خصوص ناوگان تحت مالکیت و تحت پوشش شرکت‌ها می‌گوید: «هزینه‌های متعدد از جمله هزینه نقل و انتقال، مالیات بر درآمد، ارزش افزوده و ... باعث می‌شود شرکت‌ها به این نتیجه برسند که عملاً به صرفه نیست که ناوگان را به نام شرکت ثبت کنند. بنابراین سازمان مقرر کرد که یک بخش از ناوگان حتماً به نام شرکت باشد. براساس آیین‌نامه قبلی، ۲۰ درصد ناوگان باید به نام شرکت می‌بود و ۸۰ درصد به نام مدیرعامل یا اعضای هیات مدیره با سهام بالای ۱۰ درصد که این ۸۰ درصد را می‌توانستند براساس سن فرسودگی ناوگان ارائه دهند، اما در ضوابط جدید این موضوع به نوعی سخت‌تر شده است؛ تا آنجا که در اکثر موارد سهم ناوگان ملکی از ۲۰ درصد به ۵۰ درصد افزایش یافته و از طرفی سن ناوگان ۵ سال کمتر از سن فرسودگی تعیین شده است.»

این مقام مسئول درباره ضوابط مربوط به سن ناوگان شرکت‌های حمل و نقل می‌گوید: «براساس ضوابط سال ۹۰، سن ناوگان باید حداکثر ۱۰ سال می‌بود، چون آن زمان امکان ورود ناوگان خارجی به بخش وجود داشت، اما به مرور زمان این امکان به دلایل مختلف منتفی شد، بنابراین اکنون و براساس ضابطه فعلی، این موضوع به ۵ سال کمتر از سن فرسودگی تغییر یافته است و تعداد ناوگان هم ۵۰-۵۰ شده است.»

او درباره ظرفیت‌سنجی برای صدور مجوز تاسیس شرکت‌ها می‌گوید: «ما قبول داریم که از سال ۹۲ به بعد یک مقدار با کاهش بار مواجه بودیم. ضمن اینکه بحث‌های دیگری هم مطرح بود؛ از جمله بحث تحریم‌ها، رکود بازار مسکن، بازار خودرو و غیره که همه اینها روی بخش حمل و نقل تاثیر می‌گذارد. همچنین مسائل منطقه‌ای از جمله ظهور داعش و مسائل مربوط به عراق باعث توقف صادرات سیمان به این کشور شد، بحث‌های جهانی مربوط به کاهش قیمت سنگ آهن هم مطرح بود. به هر حال، مجموع این عوامل باعث شد، درخواست صنف این باشد که تعداد شرکت‌هایی که مجوز تاسیس شرکت می‌گیرند کمتر شود، اما به لحاظ قانونی ما نتوانستیم راهکاری برای حل مشکل پیدا کنیم.»

حمدالهی با اشاره به محدودیت‌های قانونی برای اجرای چنین پیشنهادی می‌گوید: «کسی که قوانین را احصاء می‌کند، حق فعالیت دارد و در رقابت است که توانمندی آن شرکت مشخص می‌شود. پاسخ ما این بود که اگر این مسئله اجرا شود، اولین شرکتی که به دیوان عدالت شکایت کند، قطعاً این رأی را باطل خواهند کرد؛ زیرا به لحاظ قانونی پشتوانه چندان محکمی ندارد. دوستان به کانون وکلا استناد می‌کنند، بلبه قبلاً اجرا می‌شده اما اکنون در مورد وکلا هم این بحث باطل شده است.»

او ریشه اصلی همه گلايه‌ها در صنف را عدم تناسب میان عرضه و تقاضا در حمل و نقل می‌داند: «آمارها نشان می‌دهد که ما طی سال‌های ۸۵-۹۵، حدود ۴۱ درصد افزایش بار در سطح کشور داشتیم، در صورتی که افزایش ناوگان ما در همین مدت بالای ۱۵۰ درصد بوده است، اما در مورد شرکت‌های حمل و نقلی که اخیراً به این صنف اضافه شده‌اند، باید بگویم طی این ۱۰ سال اخیر این تعداد شرکت جدید، نسبت به باری که افزایش پیدا کرده، چندان نامناسب نبوده است.»

معاون دفتر حمل و نقل کالای سازمان راهداری، در پایان با ابراز امیدواری در خصوص بهبود شرایط فعلی می‌گوید: «با بحث‌هایی که در زمینه برجام به میان آمد، خوشبختانه ما در ۸ ماهه ابتدایی امسال با ۹ درصد افزایش بار روبه‌رو بودیم. امیدوار هستیم که با بهبود وضع اقتصادی کشور و رونق بازارهای داخلی و منطقه‌ای و آرامش و امنیت که انشاءالله در منطقه ایجاد شود، روزبه‌روز شاهد شکوفایی و رشد اقتصادی کشور و به طبع آن رشد و شکوفایی حمل و نقل باشیم.»

ضوابط جدید - از آنجا که مدیریت شرکت‌ها روی ناوگان را مهمتر از اعلام مکان شرکت می‌دانیم - مقرر شده شرکت‌ها اجازه داشته باشند مستحقات خود را به صورت استیجاری نیز اعلام کنند، اما در عوض باید ناوگان ملکی بیشتری در اختیار داشته باشند.»

حمدالهی تاکید می‌کند: «براساس ضوابط جدید، پایانه شرکت باید دارای کاربری حمل و نقلی یا خدماتی یا تجاری به صورت ملکی، با سند رسمی و یا استیجاری رسمی سه ساله به نام شرکت باشد؛ یعنی باید یک دفترخانه آن را تایید کرده باشد. ضمن این که همانطور که قبلاً گفتم، اگر شخصی بخواهد ملک استیجاری معرفی کند، باید ناوگان بیشتری در اختیار داشته باشد.»

حمدالهی توضیح می‌دهد: «برای برطرف شدن این شبهه که می‌گویند شرکت‌های حمل و نقل عملاً خدماتی انجام نمی‌دهند و فقط بارنامه می‌نویسند، در ضوابط جدید پیش‌بینی کردیم که شرکت‌هایی که پروانه فعالیت سراسری و بیش از صد دستگاه ناوگان ملکی داشته باشند، فقط با داشتن یک دفتر کار با مترائ مشخص شده در محل‌های جدید برای صدور بارنامه، می‌توانند در حوزه فعالیت





## آداک مارین

نقش حمل و نقل در مدیریت زنجیره ی تامین امروز مانند حلقه ای است که هر چه محکم تر و کارا تر باشد موجب رونق و اطمینان بیشتر در تجارت می گردد. وقتی کارهای خود را به یک شرکت معتبر حمل و نقل می سپاریم اجناس خود را سالم و به موقع تحویل می گیریم. ترمینال کانتینری آداک مارین ضمن اعلام آمادگی جهت حمل محمولات آن شرکت محترم از مبدا تهران به کلیه نقاط کشور خدمات و امکانات زیر را ارائه می نماید:

### خدمات ترمینال کانتینری و حمل و نقل زمینی آداک مارین

احتراماً باستحضار می رساند شرکت کشتیرانی آداک مارین اقدام به افتتاح دیو کانتینری آداک مارین در زمینی به مساحت ۳۰ هزار متر مربع کاملاً مسطح و آسفالت واقع در خیابان خلیج خیابان ابوسعید غربی - جنب گمرک شهریار و گمرک غرب نموده است. این شرکت با متصدیان با سابقه و فعال در امور حمل و نقل داخلی و انبار داری و مشاور کلیه امور حمل زمینی آماده ارائه سرویس با امکانات زیر به مشتریان می باشد:

- دارا بودن لیفتراک سبک و سنگین و جرتقیل
- حمل کانتینرهای خالی و صادراتی از تهران به تمام نقاط کشور
- امکانات جهت تعمیرات کانتینرهای تا حد ۱۰۰٪ خسارت که قابل تائید SGS میباشد
- دارا بودن تجهیزات شستشو و مواد پاک کننده جهت کانتینرهای آغشته به مواد
- دارای سکوی بارگیری ماشین آلات سبک و سنگین
- عملیات استریپ و استافین داخل کانتینر در محوطه مخصوص و ارسال محمولات به مکان مورد نظر شما ارائه سرویس Door to Door
- ترانزیت داخلی کانتینر / کالا با انتخاب مناسب ترین شیوه حمل و نرخ های رقابتی در کوتاه ترین زمان
- عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت و انبارداری برای خطوط کشتیرانی رایگان می باشد
- خرید و فروش و اجاره کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوت
- حمل کانتینرهای وارداتی خالی از بندرعباس به تمام نقاط کشور
- قبلاً از همکاری صمیمانه شما کمال قدردانی و تشکر را دارد



## حمل و نقل کالای درون شهری می تواند اینترنتی انجام شود؟

رئیس اتحادیه حمل و نقل کالای درون شهری گفت: «ورود استارت آپها در بخش حمل و نقل کالای درون شهری با برنامه ریزی دقیق امکان پذیر است؛ با این حال آنچه کار ما را سخت می کند کارگران حمل و نقل هستند. اگر بتوانیم معضل کارگر را حل کنیم می توانیم برای ورود استارت آپ به بخش حمل و نقل کالای درون شهری برنامه ریزی کنیم.»

حسین زندی رئیس اتحادیه حمل و نقل کالای استان تهران و عضو هیات مدیره کانون انجمن های صنفی رانندگان سراسر کشور درباره ورود استارت آپها در بخش حمل و نقل کالای درون شهری، گفت: «این امکان وجود دارد اما باید برنامه ریزی منظمی داشته باشیم تا بعد از ورود این اپلیکیشن ها به این بخش خدمات مناسبی به مردم در این زمینه داده شود؛ چراکه این اتحادیه با گروه بزرگی از مستأجران و حمل اسباب و اثاثیه مردم در ارتباط است.»

وی ادامه داد: «تغییرات جدید نوعی صنعت است که خواه ناخواه سایر حوزه های حمل و نقلی را دربر خواهد گرفت. در همین راستا تمامی اتحادیه های باربری بعد از مسافری تحت تاثیر قرار گرفتند و لازم است که هر چه زودتر ما هم به این سمت برویم.»

زندی ادامه داد: «هر نیروی کاری برای ملحق شدن به این موضوع مشکلات خودش را دارد. ما با آژانس و اسنپ تفاوت عمده ای داریم که کار ما را سخت می کند و آن کارگران حمل و نقل هستند.»

وی بایان اینکه اسنپ یک ماشین است با یک راننده و اگر موفق به کنترل قیمت های خود شود تا اینجای کار را خوب پیش رفته است، گفت: «اما ما در حمل و نقل بار درون شهری با چندین کارگر مواجه هستیم و کارگرانی که با این کامیون ها می خواهند بخشی از کار حمل و نقل را انجام دهند مشکلات زیادی دارند و به دلیل حجم زیاد کار از عهده ی یک نفر بر نمی آید.»

وی گفت: «اگر بتوانیم معضل کارگر را حل کنیم می توانیم برای ورود استارت آپها به این بخش برنامه ریزی کنیم.» زندی با اعلام اینکه تحت پوشش اتحادیه فعالیت هایی انجام شده است و در حال انجام مطالعاتی هستیم، گفت: تصمیم داریم تحت پوشش اتحادیه طوری کار را ساماندهی کنیم که در ابتدای ورود به بخش خدمات اینترنتی خدمات خوب باقیمت مناسب به مردم ارائه دهیم و بعد قیمت را افزایش دهیم.»

وی با بیان اینکه اکنون تعداد واحدهای فعال در حمل و نقل کالای شهری از ۳۰۰ واحد عبور کرده اند، ساماندهی این بخش را برای ورود اپلیکیشن های اینترنتی کمی سخت دانست.

او همچنین گفت: «بر اساس آنچه در اتحادیه مصوب شده، برای هر سه ساعت ارائه ی خدمات (تنها استفاده از ماشین) بر اساس نوع خودرو هزینه های متعددی تعریف شده است که این هزینه ها برای سه ساعت استفاده از کامیون های بزرگ در سه ساعت اول معادل ۱۳۰ هزار تومان و پس از آن ساعتی ۵۰ هزار تومان است.»



تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۹۸۶۰۵  
تلفکس: ۰۲۱-۵۵۲۴۱۰۰۸  
فکس: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۹۱۵  
همراه: ۰۹۱۲۳۰۰۹۰۰۱

Depot@adakmarine.ir - www.adakmarine.ir

ترابریان: لطفاً برای شروع توضیح دهید چه الزاماتی باعث ابلاغ منشور مسافر در بخش حمل و نقل بین شهری شد؟

■ صرف نظر از الزام اسناد بالادستی از جمله ضرورت اجرایی شدن منشور حقوق شهروندی به عنوان برنامه و خط‌مشی دولت، همانگونه که می‌دانید سالانه جمعیت کثیری از هموطنان از بخش خدمات حمل و نقل مسافر جاده‌ای استفاده می‌کنند، بنابراین، حقوق جمعیت کثیری از مردم کشور در این سیستم مورد قضاوت قرار می‌گیرد و ضرورت دارد توجه ویژه‌ای به آن معطوف شود. علی‌هذا همانطور که می‌دانید، قریب به ۹۰ درصد حمل و نقل در حوزه جاده‌ای صورت می‌گیرد. در واقع براساس مطالعات میدانی، سالانه ۱۷۰ میلیون نفر به وسیله حمل و نقل عمومی جاده‌ای سفر می‌کنند که این تعداد براساس سند حمل برآورد شده و ممکن است با احتساب مسافرگیری خارج از پایانه، بالاتر هم باشد.

در سهم بالای حمل و نقل عمومی جاده‌ای نیز حمل اتوبوسی اهمیت بسیاری دارد؛ تا آنجا که براساس اطلاعات آماری، ۸۳ درصد سفرهای بین شهری را اتوبوس‌ها انجام می‌دهند و از لحاظ تعداد صندلی نیز براساس اطلاعات اوایل

نقطه تعادل در اتوبوسرانی بین شهری کجاست؟

## اقتصاد اتوبوس؛ حقوق مسافر!

سپیده کریمی

یک سال از ابلاغ منشور حقوق مسافر برای سفرهای جاده‌ای بین شهری می‌گذرد؛ منشوری ۱۶ ماده‌ای که هدف خود را ارتقای خدمات‌دهی به مسافران جاده، حق ایمنی، حق انتخاب و حق دسترسی به اطلاعات صحیح اعلام کرده است.

در آستانه یک‌سالگی ابلاغ این منشور با حمیدرضا شهرکی ثانوی، مدیرکل حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور گفت‌وگو کردیم تا ارزیابی او را از میزان موفقیت این طرح بدانیم.



■ عمده گلایه مسافران  
جاده‌ای بین‌شهری  
درباره تاخیر در ابتدای  
سفر و اتلاف وقت حین  
سفر است. در مورد  
پذیرایی هم انتقاداتی  
وجود دارد. سبک  
و نوع پذیرایی هم  
چندان مورد رضایت  
مسافران نیست. شیوه  
توزیع آن هم مورد  
انتقاد مسافران است  
و انتظاراتی هم در  
حوزه بلیت وجود دارد

جدید در تاریخ ۹۵/۵/۳ توسط ریاست سازمان  
راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای ابلاغ شد، منشور  
حقوق مسافر را تنظیم و به مجموعه شرکت‌های  
حمل و نقل و تشکل‌های صنفی و نیز ادارات کل  
راه‌داری سراسر کشور ابلاغ کردیم.

این نکته را اضافه کنم که رویکرد سازمان راه‌داری  
این است که ارتباط بین بخش دولتی و بخش  
خصوصی پایدار باشد و تمام مقررات و ضوابط با  
مشورت فعالان آن بخش تصویب و ابلاغ شود؛  
چراکه اگر یک استراتژی به خوبی تدوین شده  
باشد، اما عوامل اجرایی به آن اعتقادی نداشته  
باشند، یا در حوزه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری  
دخالت نداشته باشند، استراتژی مورد نظر شکست  
می‌خورد. براساس این اصل کلی، هر ضابطه‌ای  
که در سازمان راه‌داری نوشته می‌شود، همراه با  
مشارکت دقیق تشکل‌های صنفی است.

به هر حال، در حوزه رعایت حقوق مسافران  
باید سه بخش خدمات قبل از سفر، حین سفر  
و بعد از سفر در نظر گرفته شود؛ ضمن اینکه  
تمام مجموعه‌هایی که در تولید خدمات مسافری  
دخالت دارند، باید کاملاً هماهنگ باشند تا این  
حقوق به دقت تبیین شود. در مورد حقوق  
مسافر، باید به دریافت آسان و سریع خدمت و

آذرماه، ۱۴۵۷۹ دستگاه اتوبوس، ۲۱۰۶۶ دستگاه  
مینی‌بوس، ۲۷۰۸۲ سواری وجود دارد؛ بنابراین  
با احتساب جمیع صندلی‌ها، تقریباً یک میلیون  
صندلی در بخش جاده‌ای در اختیار داریم.

به این ترتیب، بهترین نحوه نظارت نهاد  
سیاست‌گذار، ایجاد فضایی برای نهادینه کردن  
مطالبه‌گری‌هاست تا اساساً نهاد متولی یا نهاد  
بیرونی نیازی به ایفای نقش نداشته باشد؛ یعنی  
شرایط به گونه‌ای باشد که بنگاه اقتصادی برای  
ارتقای بهره‌وری خود به نیاز مسافران توجه کند.

به همین دلیل، از حدود یک سال پیش منشور  
حقوق مسافر ابلاغ شده است، اما مفهوم ابلاغ  
منشور مذکور این نیست که پیش از آن الزامی  
برای رعایت حقوق مسافر وجود نداشته است.  
در ضوابط حمل و نقل مسافر در حوزه حمل و نقل  
عمومی جاده‌ای همواره بحث حقوق مسافر  
بندهایی را به خود اختصاص داده است. به عنوان  
مثال، در ضوابط موضوع ماده ۹ آیین‌نامه اجرایی  
تبصره ۱ ماده ۳۱ قانون رسیدگی به تخلفات  
رانندگی و ضوابط جاری در حوزه حمل و نقل  
جاده‌ای، حقوقی برای مسافر تعریف شده، اما در  
سال گذشته، کل مباحثی را که مربوط به حقوق  
مسافر بود منسجم کردیم و بعد از اینکه ضوابط



■ با وجود کثرت شرکت‌های اتوبوسرانی روند اجرای الزامات و نظارت بر آنها دشوارتر شده است. از طرف دیگر، به تدریج تقاضا در این بخش در حال کاهش است؛ یعنی از ۷ سال گذشته که ما ۲۷۰ میلیون نفر تقاضا داشتیم، اکنون به ۱۷۰ میلیون تقاضا رسیده‌ایم؛ بنابراین حتما باید به دنبال اصلاح ساختاری بود

■ تضييع حقوق مسافر اغلب منشا اقتصادي دارد، وقتي اتوبوس با قيمت قريب به يك ميليارد تومان سرمايه‌گذاري، مجبور است در مسيري کار کند که از لحاظ تعداد مسافر و درآمد بازدهی ندارد؛ غالبا توجه کمتری به حقوق مسافر خواهد شد، بنابراین ما براساس همین ضوابط، بسته‌ای تحت عنوان درآمد‌های غیربلیتی تعريف کردیم

اطلاع‌رسانی دقیقی از شرایط و بسته خدمات و نحوه عرضه آن ارائه دهد. ما به دنبال کسب رضایت نهایی مسافر هستیم چون این رضایت نهایی منجر به مراجعه مجدد مسافر و تداوم حیات بنگاه اقتصادی می‌شود. باید یک رابطه دوسویه برقرار باشد و مدام نظرسنجی شود تا انتقادات و پیشنهادها به سیستم منتقل شده و بازخورد داشته باشد تا اصلاح فرآیند و بازتعریف نیازها اتفاق بیفتد و ساختار سیاست‌گذاری تغییر کند یا برای جذب سهم بیشتری از بازار، بسته خدمات بالاتری ارائه شود.

**ترابریان: منشور حقوق مسافر تاکنون در کدام استان‌ها لازم‌الاجرا شده است؟**

■ ابلاغ این منشور، برای همه استان‌های کشور الزام ایجاد می‌کند و رسماً به تمامی استان‌ها جهت رعایت امر ابلاغ شده است. البته برخی استان‌های مسافرپذیر هستند و برخی استان‌ها بیشتر تولید سفر می‌کنند.

رتبه اول در مسافرپذیری، استان تهران است. بعد استان خراسان رضوی سپس فارس، تبریز و خوزستان. براساس این ساختار، اولویت‌بندی خاصی قائل نیستیم، اگرچه طبیعی است که در برخی استان‌ها سطح نظارت بالاتری داریم چون جایگاه برتری در تردد مسافر دارند. در ایام پرسفر هم مانند نوروز و تعطیلات تابستان و مناسبت‌های مذهبی حجم سفر افزایش می‌یابد و سطح کنترل‌ها هم افزایش می‌یابد. به هر حال این طور نیست که بگوییم همه استان‌ها در یک سطح و به یک شکل کار می‌کنند.

**ترابریان: طی یک سال اجرایی شدن منشور حقوق مسافر، چه شکایتهایی مطرح شده است؟**

■ اولاً ما جدا از شکایت، در زمینه تمام خدمات، نظرسنجی‌هایی به روش‌های مختلف مانند مصاحبه یا پیام کوتاه داریم؛ بنابراین، از طریق سامانه پیام کوتاه ۲۰۰۰۱۴۱ یا اپلیکیشن ۱۴۱ و سایت‌های سازمان و دفاتر نمایندگی در پایانه‌ها، انتقادات دریافت می‌شود. برخی از شکایات را هم پلیس راه ارسال می‌کند. ارتباط نظارتی هم بین استان‌ها وجود دارد تا کمبودها را در مبدأ و مقصد اطلاع‌رسانی کنند.

البته به وسیله شبکه سیر و ضوابط جدید آن راه‌حل‌های بهتری برای رسیدگی به شکایات ایجاد خواهد شد، اما به هر حال، عمده گلایه‌ها در مورد تأخیر در ابتدای سفر و اتلاف وقت‌های

حین سفر است. موضوع اصلی این است که تعداد ناوگان فعال بسیار زیاد و میزان عرضه از تقاضا بسیار بیشتر است. حرکت اتوبوس هم باید اقتصادی باشد، میزان اشغال صندلی در اتوبوس‌ها در حال حاضر ۵۰ درصد است، اما از طرف دیگر، ما در این بخش، با پدیده تک‌واحدی مواجه هستیم، یعنی عمده این ناوگان در مالکیت اشخاص است. در واقع راننده یا خودمالک است یا اتوبوس توسط یک نفر خریداری شده و در اختیار راننده قرار گرفته است.

ما نزدیک به ۱۲۰ هزار راننده در حمل و نقل جاده‌ای داریم که از این تعداد ۳۷ هزار نفر راننده اتوبوس هستند که ۱۱ هزار و ۶۰۰ نفر از این تعداد را خود مالکان تشکیل می‌دهند. و ۳ هزار نفر در استخدام شرکت‌ها هستند. بقیه هم در قالب کمک‌راننده فعالیت می‌کنند. خب! وقتی راننده خودش سرمایه‌گذار است و مدیریت هزینه و فایده سفر را در اختیار خود دارد، وقتی تقاضا کم است، ممکن است تخلفاتی صورت بگیرد و به بهانه‌های مختلف تاخیراتی ایجاد می‌شود.

در مورد پذیرایی هم انتقاداتی هست که می‌توانیم با ارائه خدمات متناسب و مطلوب در مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی کمبودها را جبران کنیم. سبک پذیرایی و نوع پذیرایی هم مورد رضایت مسافران نیست. شیوه توزیع آن هم مورد انتقاد مسافران است و انتظاراتی هم در حوزه بلیت و ... هست.

**ترابریان: منشور حقوق مسافر چگونه در معرض دید مسافران و عموم جامعه قرار می‌گیرد؟**

■ اولاً این منشور در وب سایت سازمان راهداری قرار داده شده که البته کفایت نمی‌کند. در تمام سایت‌های فروش بلیت اینترنتی هم وجود دارد. با سازمان پایانه‌های شهرداری‌ها نیز هماهنگ‌هایی صورت گرفته تا در بیلبوردها و مانیتورهای اکران اطلاعات عمومی در مبدأ سفر، منشور حقوق مسافران اطلاع‌رسانی و ارائه شود. در پشت بلیت هم برخی موارد مهم درج می‌شود. در رسانه‌های مختلف نیز تلاش می‌کنیم از طریق مصاحبه‌ها اطلاع‌رسانی کنیم. نشست‌های خاصی هم با روابط عمومی‌ها داشتیم تا ببینیم چه کار بیشتری می‌شود انجام داد. مهم این است که تمام اجزا این بخش با هم کار کنند و اعتماد متقابل ایجاد شود. بعضی استان‌ها با ارائه اینفوگرافی در شبکه‌های

شفافیت اطلاعات و دسترسی آسان به آن و امکان اعلام پیشنهادها و انتقادات و امکان پیگیری اشاره کرد. ارتقای خدمت با نظرسنجی از مردم یک رابطه منطقی دارد پس باید روز به روز نظراتشان را بگیریم و بستر مناسبی ایجاد کنیم که بتوانند انتقادات و پیشنهادها را منتقل کنند. در منشور حقوق مسافر ۱۶ بند ذکر شده است. وقتی مجموعه‌ای تولید خدمت کند حتماً باید



■ در چارچوب طرح شبکه سیر، درصد اجرایی کردن طرح رتبه بندی شرکت‌ها هستیم. اخیراً برای انتخاب مشاور فراخوان دادیم تا شاخص‌های رتبه بندی شرکت‌ها را تعیین کنیم. امیدوارم تا پایان سال بعد از اینکه شاخص‌ها را به کمک مشاور یا مشاوران شناسایی کردیم، شرکت‌ها مورد ارزیابی قرار گرفته و ستاره‌دار شوند

■ به زودی شاخص‌های مختلفی از جمله سرمایه گذاری، ایمنی، منابع انسانی، نوع و تنوع خدمات و نقاطی که این خدمات ارائه می‌شود، وزن دهی و رتبه بندی خواهد شد. در این میان، از همه مهم‌تر، وزن و رتبه ای است که مردم به آن شرکت می‌دهند

در واقع مشاور باید این شاخص‌ها را تعیین و وزن دهی کند تا در نهایت براساس ارزیابی‌ها مشخص شود که هر شرکت حمل مسافر چند ستاره خواهد داشت، به این ترتیب زمانی که شما به یک شبکه سیر پنج ستاره می‌روید باید توقع خدمات پنج ستاره داشته باشید. البته به این معنی نیست که اگر شرکتی پنج ستاره شد پنج ستاره باقی می‌ماند. خیر؛ در طول سال نظارت ادامه خواهد داشت و اگر تصادفی رخ دهد یا مباحث ایمنی و حقوق مسافر رعایت نشود، امکان دارد از تعداد ستاره‌ها کم شود؛ یا برعکس شرکت دو ستاره خدماتی ارائه دهد که به ستاره‌های شرکت اضافه شود.

این البته یک قسمت از کار است؛ قسمت مهم دیگر، ارزشیابی عملکرد شرکت با ارائه امتیاز توسط مشتری است که زمینه انجام این مهم نیز برای اطلاع رسانی صحیح به مسافران در همین طرح ارزیابی فراهم خواهد شد. در نهایت ممکن است یک شرکت با بهترین ستاره مأخوذه از این سازمان نتواند امتیازهای خوبی از مشتریان کسب نماید و یا برعکس.

باید اضافه کنم که در نظر داریم پنج نوع سطح خدمت ایجاد کنیم؛ یعنی اینطور نیست که یک ستاره مشتری خودش را نداشته باشد، بلکه مشتری باید براساس نوع خدمتی که دریافت و نرخی که بابت آن هزینه می‌کند توقع داشته باشد.

علاوه بر این، در شبکه سیر، دیگر ناوگان نمی‌تواند به راحتی در بین شرکت‌ها رفت و آمد کند؛ یعنی اگر با یک نمایندگی قرارداد دارد در زمان کمتر از یک سال نمی‌تواند قرارداد خود را لغو کند. شاید بتوان گفت، به نوعی ضوابط محکم‌تری در ارتباطات این حلقه‌ها ایجاد می‌شود و نگرانی برای آموزش، دریافت استانداردها و ایزوها و کنترل مدیران فنی شرکت‌ها کاهش می‌یابد.

در واقع همه تلاش‌ها باید منجر به جذب مسافر بیشتر شود. یک مثال روشن بزنم؛ براساس ضوابط قبلی حمل بار تجاری، اثاثیه منزل یا ... ممنوع بود، اما در ضوابط جدید اعلام شده که حمل توشه غیرهمراه مسافر مجاز است و به دنبال آن، این توشه را تعریف کردیم که شامل چه چیزهایی می‌شود. در گذشته حمل توشه شاید به عنوان تخلف و مزاحمت دیده می‌شد، ولی اخیراً در ضوابط جدید قید شده که ۲۰ کیلوگرم از توشه همراه مسافر باید رایگان حمل شود و

اجتماعی اطلاع رسانی کردند.

برخی هم در اتوبوس‌هایی که امکان صوتی و تصویری دارند، کلیپ پخش می‌کنند. ما در محل تجمع پایانه‌ها باید محتواهایی تولید و عرضه کنیم که حتی بدرقه کنندگان و مستقبلیین هم با این حقوق آشنا شوند؛ یعنی باید شیوه‌ای را پیش بگیریم که رویکرد پیشگیری داشته باشد نه پیگیری تخلفات. در واقع مسافر باید به حقوقش آگاه باشد و خودش با دقت مسائل سفر را پیگیری و مطالبه کند تا منجر به بروز تخلف نشود.

ترابران: اشاره کردید که اجرای شبکه سیر یا همان طرح هم‌نامی نیز به رعایت حقوق مسافر و رسیدگی سریع‌تر به شکایات کمک می‌کند...

■ اکنون سند بالادستی در بخش حمل و نقل عمومی مسافر بین شهری، طرح شبکه سیر است. ببینید! با وجود کثرت شرکت‌های اتوبوس رانی روند اجرای الزامات و نظارت بر آنها دشوارتر شده است. از طرف دیگر، به تدریج تقاضا در این بخش در حال کاهش است؛ یعنی از ۷ سال گذشته که ما ۲۷۰ میلیون نفر تقاضا داشتیم، به ۱۷۰ میلیون تقاضا رسیده‌ایم؛ بنابراین حتماً باید به سمت اصلاح ساختاری برویم. بالاخره یک جایی باید سقوط با شیب منفی ۵ درصدی را کنترل کنیم. حال باید ببینیم شبکه سیر چه کمکی به مسافر می‌کند؟ در طرح شبکه سیر، شرکت‌ها برای حفظ اعتبار خود نزد مشتریان تلاش و رقابت می‌کنند و بدیهی است که از این مسیر حقوق مسافران هر چه بیشتر رعایت خواهد شد.

اول اینکه با اجرای شبکه سیر، مسافر دیگر با ۱۲۸۷ شرکت درگیر نیست بلکه با تعداد محدودتری از نام‌ها و برندهای شناخته شده روبه‌رو است. ضمن اینکه در چارچوب این طرح، درصد اجرایی کردن طرح رتبه بندی شرکت‌ها نیز هستیم. اخیراً برای انتخاب مشاور فراخوان دادیم تا شاخص‌های رتبه بندی شرکت‌ها را تعیین کنیم. امیدوارم تا پایان سال ۹۷ بعد از اینکه شاخص‌ها را به کمک مشاور یا مشاوران شناسایی کردیم، شرکت‌ها مورد ارزیابی قرار گرفته و ستاره‌دار شوند. شاخص‌های مختلفی از جمله سرمایه گذاری، ایمنی، منابع انسانی، نوع و تنوع خدمات و نقاطی که این خدمات ارائه می‌شود، وزن دهی و رتبه بندی خواهد شد. در این میان، از همه مهم‌تر، وزن و رتبه‌ای است که مردم به آن شرکت می‌دهند؛ یعنی میزان رضایت مردم از خدمات.

**■ در گذشته شاید حمل توشه به عنوان تخلف و مزاحمت دیده می شد ولی اخیراً در ضوابط جدید قید شده که ۲۰ کیلوگرم از توشه همراه مسافر باید به رایگان حمل شود و ۲۰ کیلوگرم دیگر با قیمت توافقی با مسافر؛ یعنی هر مسافر می تواند ۴۰ کیلوگرم توشه همراه خود داشته باشد و راننده می تواند درآمدی غیر از بلیت هم داشته باشد**

۲۰ کیلوگرم دیگر با قیمت توافقی با مسافر؛ یعنی هر مسافر می تواند ۴۰ کیلوگرم توشه همراه خود داشته باشد و راننده می تواند درآمدی غیر از بلیت هم داشته باشد. مثلاً در همین حوزه ما بسته درآمدهای غیربلیتی را تعریف کردیم. چرا؟ چون متوجه شدیم منشا آسیبی که متوجه بعضی از موضوعات تحت عنوان تضييع حقوق مسافر می شود اقتصادی است، یعنی اتوبوس با قیمت قریب به یک میلیارد تومان سرمایه گذاری می آید ولی در مسیری باید سرویس دهی کند که از لحاظ تعداد مسافر و درآمد بازدهی ندارد. از طرفی نه می شود کیفیت خدمات را افزایش نداد و نه می شود با حق مردم معامله کرد؛ بنابراین ما بسته ای براساس همین ضوابط تحت عنوان درآمدهای غیربلیتی تعریف کردیم و گفتیم شرکت حمل و نقل و مالک ناوگان می توانند

براساس ضوابط در اتوبوس تبلیغ نموده و درآمد کسب کنند. براین اساس، شرکت ها می توانند با شرکت هایی که کار تبلیغی دارند هماهنگ شوند. حتی می توانند توشه غیرهمراه مسافر را حمل کنند یا خدمات خاص CIP ارائه نموده و هزینه دریافت کنند. همچنین براساس خدمات CIP یا توشه غیرهمراه و درآمدهای تبلیغاتی می توانند بخشی از هزینه ها را تهاتر کنند؛ مثلاً راننده می تواند با شرکتی قرارداد ببندد تا برایش تبلیغ کند و در ازای آن شرکت وسایل مصرفی اتوبوس مانند لیوان یک بار مصرف یا روکش صندلی را تامین کند. در واقع در شبکه سیر می توان این کار را بهتر انجام داد؛ یعنی هر چه گروه ها منسجم تر باشند، فعالیت اقتصادی تر خواهد شد. از نظر شما اگر با یک اتوبوس قرارداد بسته شود، بهتر است یا اینکه با زیرمجموعه یک شبکه سیر که شامل ۲ یا ۳ هزار دستگاه اتوبوس است؟ طبیعی است که آن شرکت تبلیغاتی برای ۲ یا ۳ هزار اتوبوس، با شرایط ویژه و بهتری جلو می آید. برای جذب توشه غیرهمراه مسافر نیز به همین شکل، اطمینان شما برای حمل محموله ها با شرکتی که صدها نقطه نمایندگی دارد بیشتر است. حتی خدمات خاص برای او اقتصادی تر است، زیرا شبکه، نمایندگی های بیشتری دارد و مسافر بیشتری نیز جذب می کند. ما مطالعه میدانی در چهار شهر تهران، مشهد، شیراز، اصفهان انجام دادیم و پرسشنامه ای از تهیه کردیم. در این پرسشنامه رفتارهای آزاردهنده مسافری را هم نسبت به هم جویا شدیم که این رفتارها شامل فشار آوردن به صندلی جلو، اشغال صندلی بغل، خوابیدن و ... بود. اینها را هم اطلاع رسانی کردیم. همچنین در قالب کار میدانی چند کلیپ انیمیشنی ساخته شد. در واقع ما باید متوازن به جلو برویم و صرفاً به این صورت نباشد که فقط راننده، کمک راننده و مهماندار این مسائل را رعایت کنند. باید تمام اجزاء درست و در کنار هم بنشینند. همانطور که قبلاً گفتیم تا پایان سال ۹۷ ما به شرکت ها ستاره خواهیم داد و بعد از اینکه شرکت ها ستاره دار شدند سه موضوع ارتقای ایمنی، ارتقای کیفیت خدمات و امکان ارزیابی خدمات، با جدیت بیشتر پیگیری می شود.

**ترابریان: ضمانت اجرایی این منشور چیست؟**

**■ ضمانت اجرایی منشور در بخش نظارت دولتی، کمیسیون های رسیدگی به تخلفات است؛ یعنی تمام بندهایی که نوشته شده قابل پیگیری در کمیسیون تخلفات است. دو کمیسیون تخلفات وجود دارد که براساس تفویض اختیار صورت گرفته، در استان ها مورد رسیدگی قرار می گیرد و فقط موضوعات جدی آن در کمیسیون های کشوری بررسی می شود؛ مثلاً اتفاقاتی مثل تصادفات با کشته های بالا به عنوان موضوع جدی در کمیسیون رسیدگی به تخلفات در سطح ستاد مطرح خواهد شد. برای تخلفات رانندگان و شرکت ها دو کمیسیون جداگانه در استان ها وجود دارد. وقتی تخلفات به صورت جدا مورد رسیدگی قرار می گیرد، در مجموعه استان ها و ستاد، نماینده صنف نیز حضور دارد. تمام مستندات، نظریات پلیس، نهادهای مختلف و شاکي در دفتر حقوقی استان ها با حضور ریاست مدیر کل استان و نماینده دفاتر مرتبط و نماینده صنف بررسی و رای صادر می شود. در آرای که صادر می شود بحث تعلیق و لغو پروانه فعالیت و تعلیق کارت هوشمند و ... با توجه به نوع و میزان و تکرار تخلف پیش بینی شده است و برای خودش دستورالعمل خاص دارد. خلاصه اینکه؛ در باب حقوق مسافر تلاش کردیم مستندات قانونی و همچنین دسترسی آسان به خدمات حمل و نقل را ایجاد کنیم؛ یعنی اگر موضوعاتی مانند فروش بلیت اینترنتی یا تسهیل در فروش بلیت را مطرح می کنیم برای این است که دسترسی آسان ایجاد شود و مسافری خدمات لازم را به راحتی دریافت کند. بهبود کیفیت خدمات و ایمنی نیز یک اصل جدی برای ما است. در حوزه رفتار مناسب هم بحث کلاس های آموزشی پیگیری می شود. تفاهم نامه ای که در حوزه آموزش با سازمان فنی و حرفه ای بسته شد در این راستا است که آموزش ها سطح استانداردتر و اثربخش تری به خود بگیرد. بحث های خدمات به موقع و بدون تاخیر نیز جزو دغدغه های ماست، ولی چون در حوزه آسیب شناسی بسیاری از موضوعات پرتراکش هست نمی توانیم برای رفع سریع آن قولی بدهیم. باید همه این موضوعات و پازل ها سر جای خودش بنشینند تا نقش زیبایی که مطلوب نظر مسافر است خلق شود.**



## منشور حقوق مسافر در سفرهای جاده‌ای بین شهری

به استناد ابلاغیه مورخ ۹۵/۵/۳ معاون وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، منشور حقوق مسافران در سفرهای بین شهری جاده‌ای به شرح ذیل ابلاغ شده است.

### مسافر حق دارد:

- بلیت مسافرتی به نام خود را در اختیار داشته باشد. بلیت، قرارداد حمل فی مابین شرکت و مسافر است که براساس آن شرکت مسئول جابه جایی مسافر از مبدا تا مقصد سفر در یک دوره زمانی مشخص با وسیله نقلیه معین است. بلیت صادره متعلق به مسافر است و در صورت اخذ وجه و صدور بلیت، ارائه سرویس حمل و نقل و رساندن مسافر به مقصد مندرج در بلیت تکلیف شرکت و حق مسافر است. مسافر می تواند صدور بلیت دسته جمعی برای خود و همراهان خود را از شرکت مطالبه نماید. مسافران با سن کمتر از ۲ سال حق بهره مندی از سرویس رایگان حمل و نقل بین شهری را بدون اختصاص صندلی دارا می باشند.
- به اطلاعات سفر از قبیل نرخ خدمات، نوع خدماتی که مسافر باید دریافت کند، شناسایی نام راننده و مشخصات ناوگان، مسیر سفر، محل پیاده شدن، محل های توقف برای نماز و صرف غذا و... دسترسی آسان داشته باشد.
- به طور آزادانه نسبت به انتخاب شرکت مسافربری و انتخاب صندلی جهت صدور بلیت اقدام کند.
- به منظور حصول اطمینان از دریافت خدمات استاندارد، پروانه فعالیت ارائه کننده خدمات را رویت و مطالعه نماید. شرکت ها موظف هستند اصل پروانه فعالیت را در معرض دید و رویت مسافران قرار دهند.

- از رفتار مناسب و حسن برخورد و تکریم کارکنان شرکت و رانندگان و خدمه سرویس های مسافرتی برخوردار گشته و شئون اخلاقی و اسلامی و انسانی در محیط سفرهای بین شهری درباره وی کاملاً رعایت گردد.
- از خدمات به موقع و بدون تاخیر بهره مند گردد. در صورت بروز تاخیر در حرکت و وسیله نقلیه در زمان تعیین شده، شرکت مکلف است در اسرع وقت و حداکثر تا یک ساعت نسبت به جایگزینی وسیله نقلیه مناسب اقدام نماید. شرکت باید مسافری را در زمان مناسب و معمول و با پرهیز از ایجاد تاخیرهای غیر معمول و خارج شدن ناوگان از مسیر اصلی برای مسافرگیری و... به مقصد برساند.
- در صورت انصراف مسافر از سفر، بهای بلیت تا یک ساعت قبل از حرکت ۹۰ درصد و بعد از آن ۵۰ درصد از کل مبلغ بلیت باید به مسافر مسترد گردد. در صورت بروز تاخیر بیش از یک ساعت در اعزام وسیله نقلیه و بنا به درخواست مسافر، کل مبلغ بلیت می باید به مسافر مسترد گردد.
- از خدمات مطلوب و بهداشتی بهره مند گردد. توزیع آب باید به وسیله ظروف یکبار مصرف و تهیه و توزیع مواد خوراکی از مراکز دارای مجوز بهداشتی معتبر و با استفاده از مواد بسته بندی شده دارای پروانه ساخت و تاریخ مصرف معتبر باشد.
- از سفری ایمن و با رعایت کامل اصول ایمنی و دارای پوشش بیمه ای مناسب بهره مند گردد.

- در محل های مجاز (غیر از اطراف پایانه های مسافری) و با رعایت اصول ایمنی و مقررات ترافیکی از وسیله نقلیه پیاده شود.
- در مکان های مناسب و به مدت لازم برای انجام فرایض دینی و همچنین صرف غذا در حین سفر توقف نماید. با توجه به طول زمان و بعد مسافت سفر، توقف در زمان های مناسب بین مسیر حق مسافر است و رانندگان باید جهت تامین نیازهای ضروری مسافرین و به ویژه سالمندان و کودکان و بیماران مساعدت و همراهی لازم را بنمایند.
- پس از اتمام عملیات فروش اینترنتی بلیت، پیام کوتاه جهت تایید خرید بلیت دریافت و تصویر چاپی بلیت خریداری شده را دریافت دارد.
- با رعایت حال سایر مسافرین از تجهیزات و امکانات رفاهی و وسیله نقلیه از قبیل کولر، بخاری، آب سرد کن، تلویزیون و... بهره مند گردد. در صورت پخش و نمایش محصولات سمعی و بصری، شرکت باید از محصولات مجاز و با رعایت حقوق تولیدکنندگان آن استفاده نماید.
- شکرآب خود از عملکرد حمل و نقلی شرکت، راننده و کارکنان آن را حداکثر تا یک ماه پس از تاریخ سفر در مراجع حمل و نقلی مربوطه از قبیل ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده ای مطرح و ثبت نموده و به نظام کارآمد رسیدگی به شکایات دسترسی داشته باشد. شرکت مکلف است مدیر پاسخگو را در زمان ارائه خدمات به مسافران در محل سرویس دهی به کار گیرد و شماره تلفن پاسخگویی شرکت و شماره سامانه پیام کوتاه ۳۰۰۱۴۳ را در ظهر بلیت و در داخل وسیله نقلیه در معرض دید مسافران درج نماید.
- هرگاه وسیله نقلیه در طول مسیر سفر به هر علت از کار بازماند، امکان ادامه مسافرت با وسیله مناسب در اسرع وقت و بدون ایجاد هزینه ای اضافی برای وی فراهم گردد.
- توشه همراه خود را تا سقف وزنی ۲۰ کیلوگرم به صورت رایگان در سفرهای بین شهری حمل نماید (هزینه حمل اوزان بیشتر با توجه به ابعاد و وزن توشه توافقی است). حداکثر وزن مجاز توشه همراه هر مسافر ۴۰ کیلوگرم است و مسئولیت حفظ و حراست از توشه و جبران کلیه خسارات وارده به توشه یا فقدان آن بر عهده شرکت و راننده تحت پوشش است. شرکت باید برچسب شماره دار توشه را که شماره آن در بلیت درج شده، به عنوان رسید توشه به مسافر تحویل دهد.

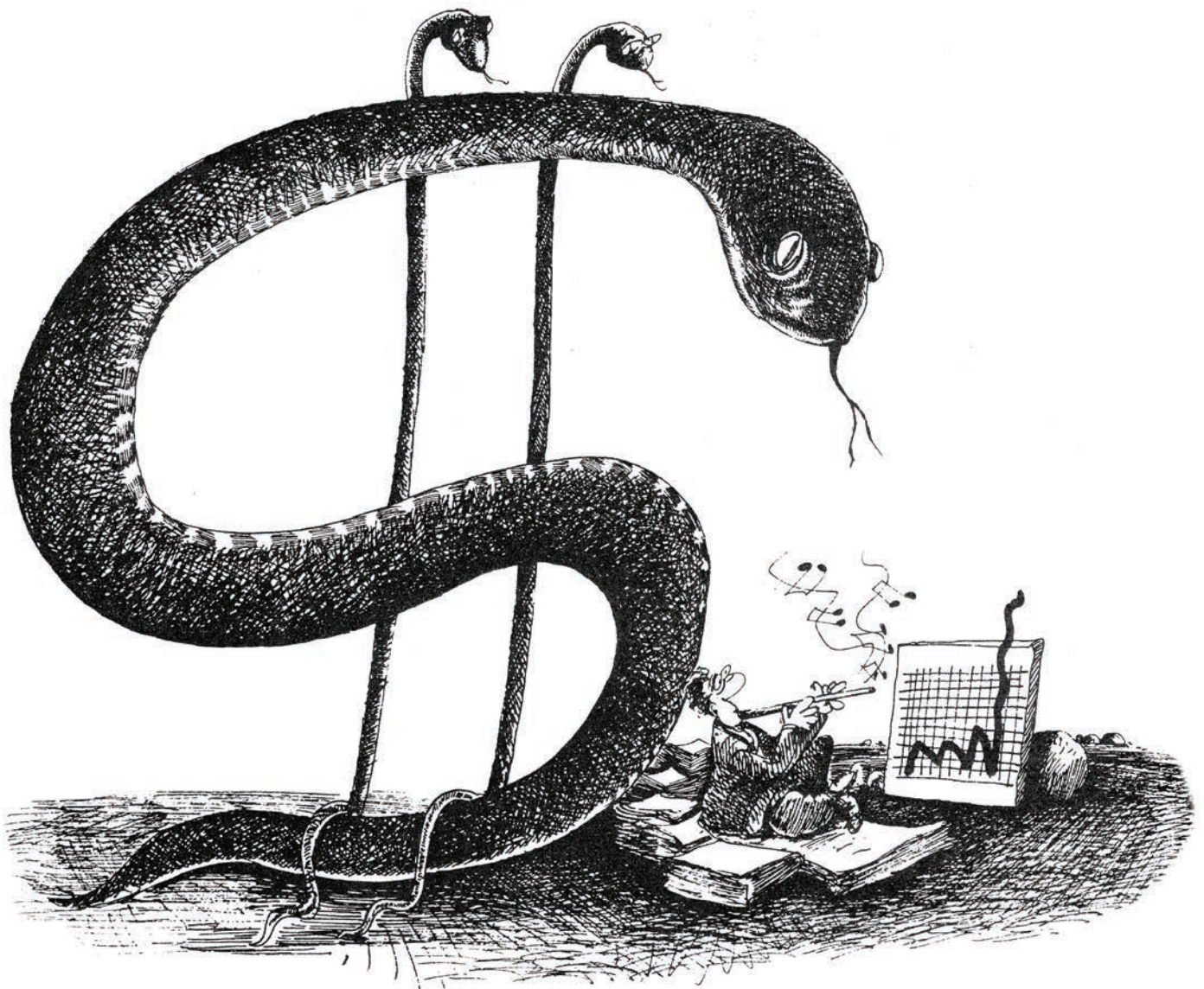
منظور از مالیات بر واردات در بودجه‌های سنواتی، کل حقوق ورودی ریالی دریافت شده از کالاهای وارداتی است که معمولاً شامل حقوق ورودی اخذ شده از خودرویی سواری، سایر کالاهای و حقوق ورودی دستگاه‌های اجرایی و ماشین آلات و نظایر آن است. سهم مالیات بر واردات از مالیات‌های غیرمستقیم (مجموع مالیات بر کالا و خدمات و مالیات بر واردات) در قوانین مصوب بودجه سال‌های ۱۳۹۵، ۱۳۹۴، ۱۳۹۳ و ۱۳۹۶ به ترتیب ۳۲، ۳۱، ۳۲ و ۳۰ درصد بوده و در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ نیز ۳۳ درصد تعیین شده که این خود بیانگر نقش مهم مالیات بر واردات در مالیات‌های غیرمستقیم است. مطابق جداول پیوست می‌توان عنوان کرد که رقم مالیات بر واردات در لایحه بودجه سال

مالیات بر واردات سال ۹۷، حدود ۳۳ درصد افزایش می‌یابد

## دشواری‌های تحقق ثلث

افزودن بر درآمد گمرک، مشروط به هزینه کردن در گمرک مناطق مرزی است

جزئیات لایحه بودجه سال ۱۳۹۶ نشان می‌دهد مالیات بر واردات معادل ۱۷ هزار و ۶۷۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است که از این میزان سهم حقوق ورودی خودرو معادل ۳۲۱۷ میلیارد تومان و حقوق ورودی سایر کالاها معادل ۱۳ هزار و ۴۵۸ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. همچنین سهم نیم درصد عوارض بر واردات معادل ۱۵۰ میلیارد تومان است.





■ با در نظر گرفتن  
فروضی از جمله واردات  
۵۶ میلیارد دلاری،  
ثبات نرخ تعرفه واقعی  
پیش بینی شده سال  
جاری (۱۱/۴۵ درصدی  
و ارزش دلار ۳۵۰۰۰  
ریالی مندرج در بودجه،  
پیش بینی می شود که  
حدود ۲۲۶،۵۰۰ میلیارد  
ریال، به عنوان مالیات بر  
واردات در سال ۱۳۹۷  
قابل تحقق باشد

با در نظر گرفتن فروضی از جمله واردات ۵۶ میلیارد دلاری (رشد ۱۰/۰۹ درصدی نسبت به پیش بینی واردات در سال ۱۳۹۶ با رقم ۵۱،۳۳۹ میلیون دلار)، ثبات نرخ تعرفه واقعی پیش بینی شده سال جاری ۱۱/۴۵ درصدی و ارزش دلار ۳۵،۰۰۰ ریالی مندرج در بودجه، پیش بینی می شود که حدود ۲۲۶،۵۰۰ میلیارد ریال، به عنوان مالیات بر واردات در سال ۱۳۹۷ قابل تحقق باشد که با رقم ۲۳۰،۱۹۰ میلیارد ریال مندرج در لایحه تفاوت چندانی ندارد. شایان توجه است که هرگونه افزایش رقم مالیات بر واردات در فرآیند بررسی لایحه بودجه در مجلس می تواند به عدم تحقق این ردیف بودجه ای در سال آتی بیانجامد.

گفتنی است که یکی از شروط تحقق درآمد مالیات بر واردات رفع مشکلات سازمانی و بودجه ای دستگاه وصول کننده این درآمدهاست. در شرایط حاضر، گمرک ایران به استناد گزارش های اعلامی، در پرداخت حقوق و دستمزد کارکنان متخصص در نقاط مرزی و محروم کشور و واحدهای ستادی خود و نیز پرداخت هزینه های جاری اماکن گمرکی و تامین تجهیزات مورد نیاز از جمله دستگاه های (X-RAY) با مشکلات و تنگنانهایی مواجه است که رفع این مشکلات و تخصیص بودجه جاری متناسب با وظایف محوله به عنوان یکی از شروط اصلی تحقق درآمد مالیات بر واردات محسوب

۱۳۹۷ نسبت به رقم مصوب سال قبل ۳۲/۴۲ درصد افزایش داشته و نسبت به پیش بینی عملکرد سال قبل نیز با رشد ۱۰/۰۹ درصدی مواجه بوده است.

رشد ۱۰/۰۹ درصدی مالیات بر واردات در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ نسبت به پیش بینی عملکرد سال ۱۳۹۶ براساس فروض ذیل استوار است:

الف) افزایش ارزش واردات،

ب) افزایش متوسط نرخ تعرفه واقعی،

ج) افزایش نرخ ارز،

د) ترکیبی از عوامل فوق،

ه) تغییر روندهای قبلی و تامین تجهیزات و امکانات دستگاه متولی وصول درآمدهای گمرکی و توسعه به کارگیری سامانه های الکترونیکی و پنجره واحد تجارت فرامرزی.

درخصوص ردیف درآمدی مالیات بر واردات می توان گفت به دلیل پیش بینی تحقق بالای این ردیف در سال ۱۳۹۶ (تحقق حدود ۱۰۷ درصدی)، رشد ۱۰/۰۹ درصدی رقم مندرج در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ نسبت به پیش بینی عملکرد سال جاری مورد انتظار است. البته این رقم در صورتی محقق خواهد شد که سیاست های اقتصادی دولت در حوزه واردات، انقباضی و معطوف به کنترل واردات رسمی از طریق وضع تعرفه های بالا و یا ایجاد محدودیت در واردات نباشد.

جدول ۱- مقایسه رقم مصوب و عملکرد ردیف عمومی مالیات بر واردات در سال های ۱۳۸۹ الی ۱۳۹۵ (میلیارد ریال)

سال	قانون بودجه سال ۱۳۸۹	قانون بودجه سال ۱۳۹۰	قانون بودجه سال ۱۳۹۱	قانون بودجه سال ۱۳۹۲	قانون بودجه سال ۱۳۹۳	قانون بودجه سال ۱۳۹۴	قانون بودجه سال ۱۳۹۵
مصوب	۱۰۲،۰۰۰	۹۷،۹۳۱	۱۱۳،۳۵۹	۱۰۱،۰۷۴	۱۰۹،۰۷۴	۱۳۷،۳۰۰	۱۶۹،۳۰۰
عملکرد	۸۸۶،۷۷/۳	۷۸،۹۳۰	۷۶،۴۰۳	۸۰،۳۹۸	۱۳۳،۴۲۶	۱۱۵،۵۴۲	۱۸۲،۹۳۹
نرخ رشد مصوب	۵۲/۶	-۳/۹۹	۱۵/۷۵	-۱۰/۳۵	۷/۳۳	۲۵/۸۸	۳/۳۱
نرخ رشد عملکرد	۲۴/۵۱	۱/۳۴	-۳/۲۰	۵/۲۳	۶۵/۹۵	-۱۳/۴۰	۵۸/۳۳
نرخ رشد مصوب نسبت به عملکرد سال گذشته	۶۳/۰۶	۲۵/۷۴	۴۳/۶۲	۳۳/۰۱	۳۵/۶۶	۲/۹	۴۶/۵۳
درصد تحقق	۷۶/۳۶	۸۰/۶۰	۶۷/۴۰	۷۹/۱۱	۱۲۲/۳	۸۴/۱۵	۱۰۸/۰۵

ماخذ: محاسبات محقق و گزارش های عملکرد مالی دولت طی سال های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵ وزارت امور اقتصادی و دارایی  
نکته: رقم مصوب مالیات بر واردات تنها شامل درآمد عمومی است و درآمدهای اختصاصی نظیر یک درصد عوارض بر واردات هلال احمر را شامل نمی شود.

مقایسه رقم مالیات بر درآمد مندرج در لایحه سال ۱۳۹۷ با پیش‌بینی عملکرد ۱۳۹۶ (میلیارد ریال)

عنوان	قابل بودجه سال ۹۵	قابل بودجه سال ۹۶	لایحه بودجه سال ۹۷
مصوب	۱۶۹,۳۰۰	۱۷۳,۸۲۵	۲۳۰,۱۹۰
عملکرد	۱۸۲,۹۳۹	*۲۰۹,۰۸۸	-
نرخ رشد مصوب	۲۳/۳۱	۲/۶۷	*۳۲/۴۳
نرخ رشد عملکرد	۵۸/۳۳	*۱۴/۲۹	-
نرخ رشد مصوب نسبت به عملکرد سال گذشته	۴۶/۵۳	-۴/۹۸	*۱۰/۰۹
درصد تحقق	۱۰۸/۰۵	*۱۲۰/۲۸	-

\* ارقام ستاره‌دار پیش‌بینی است

\*\* این رقم نرخ رشد لایحه بودجه ۱۳۹۷ نسبت به مصوب قانون بودجه سال ۱۳۹۶ است.

پیش‌بینی عملکرد ۱۲ ماهه ۱۳۹۶ ردیف مالیات بر واردات (میلیارد ریال)

عنوان	پیش‌بینی قانون بودجه سال ۹۶ (۱۲ ماهه)
مصوب ۱۲ ماهه ۱۳۹۶ براساس قانون بودجه	۱۷۳,۸۲۵
پیش‌بینی عملکرد ۱۲ ماهه ۱۳۹۶ براساس افزایش واردات در ماه‌های پایانی سال مطابق روند سال گذشته	۱۸۶,۱۷۶
پیش‌بینی عملکرد ۱۲ ماهه براساس آمار وصولی‌ها و ضمانت‌نامه‌های گمرک	۲۳۱,۹۹۹
میانگین پیش‌بینی عملکرد ۱۲ ماهه ۱۳۹۶	۲۰۹,۰۸۸
درصد تحقق براساس میانگین پیش‌بینی عملکرد ۱۲ ماهه ۱۳۹۶	۱۲۰/۲۹

می‌شود. در این راستا اعمال برخی مشوق‌ها از جمله پرداخت وجوه مربوط به خدمات فوق‌العاده (دیماند) در چارچوب قوانین جاری می‌تواند موجب تقویت ارائه خدمات به بازرگانان و رفع برخی از مشکلات بودجه‌ای گمرک شود. از سوی دیگر، با توجه به توسعه سامانه‌های الکترونیکی و پنجره واحد تجارت فرامرزی به نظر می‌رسد درآمدهای دولت در حوزه مالیات بر واردات به واسطه کاهش امکان کم‌اظهاری و تعیین دقیق‌تر ارزش کالاهای وارداتی افزایش یابد. همچنین میزان موفقیت دولت در راستای مبارزه با قاچاق کالا و ارز که حجم قابل توجهی را در مقایسه با واردات رسمی کشور به خود اختصاص داده، می‌تواند با انتقال واردات به مجاری رسمی به افزایش درآمد از محل واردات منجر شود.

به طور خلاصه؛ با در نظر گرفتن فروضی از جمله واردات ۵۶ میلیارد دلاری، ثبات نرخ تعرفه واقعی پیش‌بینی شده و ارزش دلار ۳۵۰۰۰ ریالی، پیش‌بینی می‌شود که حدود ۲۲۶,۵۰۰ میلیارد ریال، به‌عنوان مالیات بر واردات در سال ۱۳۹۷ قابل تحقق باشد. بدیهی است هر گشایش اقتصادی از جمله کاهش شدت تحریم‌ها، افزایش قیمت نفت، بهبود مناسبات بین‌المللی یا اتخاذ سیاست‌های جدید در قالب فاینانس‌های عمده و ورود ارز و کالا به کشور از طریق واردات می‌تواند به افزایش رقم مالیات بر واردات منجر شده و در مقابل تشدید تحریم‌ها، عدم تسهیل در مبادلات ارزی و کاهش فرایندهای قیمت نفت می‌تواند به تغییر ارزش واردات و عدم تحقق فروض فوق منجر شود.

## طرح ایجاد ساختار فراقوه‌ای برای حل مشکلات

رییس اتاق بازرگانی ایران، پیشنهاد کرد ساختاری فراقوه‌ای در کشور به منظور گره‌گشایی از مشکلات اقتصادی ایران تشکیل شود.

غلامحسین شافعی گفت: این پیشنهاد شامل تشکیل یک نهاد و شورای فراقوه‌ای برای اقتصاد کشور به مثابه شورای عالی امنیت ملی در حوزه سیاست و امنیت کشور است و در حوزه‌های اقتصادی پیگیر مشکلات و نیازهای اساسی خواهد بود و مصوبات آن لازم‌الاجرا تلقی می‌شود.

وی با انتقاد از رویکردهای جزیره‌ای و منفصل در اقتصاد کشورمان، این جنس نگاه‌ها و رویه‌ها را عامل مشکلات اقتصادی امروز ایران برشمرد. وی همچنین از تفسیرپذیری قوانین گفت که عامل تداخل در قضاوت‌ها و تصمیم‌گیری‌ها شده و راه برون‌رفت از این وضعیت را اتکا به همین نهادی فراقوه‌ای دانست و یادآور شد: «اغلب کشورهایی که توسعه مطلوبی را در بازه زمانی اندکی تجربه کردند، این ساختار را ایجاد کرده و از آن بهره‌مند شده‌اند. در چین نهادی با عنوان کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات (NDRC)، در تایوان شورای برنامه‌ریزی و توسعه اقتصادی (CEPD)، در سنگاپور هیات توسعه اقتصادی با عنوان (EPB)، کره جنوبی هیات برنامه‌ریزی اقتصاد (EDP) و در مالزی سازمان توسعه صنعتی مالزی (MIDA) به صورت جامع، دستگاه‌ها و ساختارهای متولی را زیر یک چتر آورده و در سایه آن نوعی وفاق شکل گرفته است.»

او ساختار نهاد پیشنهادی را چنین برشمرد: «مشکل از کارشناسان باتجربه، نمایندگان بیت رهبر معظم انقلاب، نمایندگان قوای حاکمیتی، اعضای جامعه دانشگاهی در حوزه‌های اقتصادی، فنی و علوم اجتماعی، نمایندگان از مدیران بخش خصوصی، تولیدی و بنگاه‌های اقتصادی و اعضای از بخش کارگری.»



شرکت بازرگانی

# پردیس هگمتانه نوید

Pardis Hegmatane NAVID

شماره ثبت: ۸۸۵۰

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](http://www.pardis-hn.com) / [pardis\\_hn@yahoo.com](mailto:pardis_hn@yahoo.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 امکان پذیر خواهد بود، اگر با ما مشاوره کنید.

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

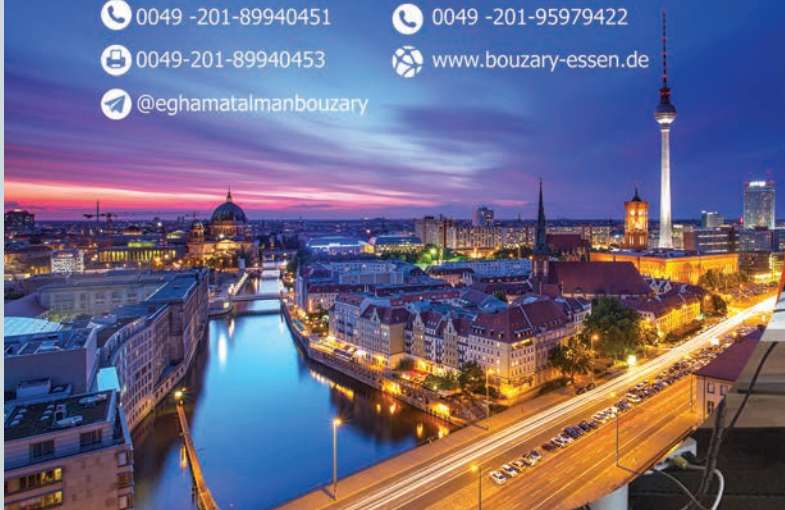
0049 -201-89940451

0049 -201-95979422

0049-201-89940453

[www.bouzary-essen.de](http://www.bouzary-essen.de)

@eghamatalmanbouzary



Bouzary Management  
Seyed Behzad Bouzary





خودروهای وارداتی به ایران در سالهای اخیر نوسانات و دردسرهایی زیادی را تجربه کرده‌اند، اما احتمالاً جدیدترین در دسر آنها سهمگین‌ترینشان هم بوده است. پس از آنکه به دنبال بسته شدن سامانه ثبت سفارش، ورود این خودروها به مدت ۶ ماه متوقف شد، دولت با تعرفه‌های جدید که تا حدود ۹۰ درصد افزایش داشته است بار دیگر واردکنندگان را غافلگیر کرد. البته در میانه‌های دوره بسته بودن سامانه ثبت سفارش، زمزمه‌ها نشان از افزایش تعرفه‌ها می‌داد و در چند نوبت هم تعرفه‌های پیشنهادی به شکل غیررسمی از وزارت صمت به رسانه‌ها درز کرد، اما تصویب این تعرفه‌ها ضربه سنگینی بر پیکره واردکنندگان بود و آنها را با موجی از نارضایتی از سوی مشتریان درگیر کرد.

در میان پیشنهادات، طرح پلکانی کردن تعرفه براساس قیمت خودروها و یا براساس حجم موتور و آزادسازی ورود انواع خودروها نیز وجود داشت که البته در نهایت رای لازم را به دست نیاورد تا در نهایت تعرفه‌های جدید با

نگاهی به دستورالعمل جدید واردات خودرو به کشور؛  
از خزانه خالی تا حفظ ارز ارزشمند

## دولت با تعرفه‌های جدید به دنبال چیست؟

بابک وفایی

مدتی قبل، سرانجام پس از ۶ ماه بسته بودن سامانه ثبت سفارش و توقف واردات خودرو، با رونمایی دولت از تعرفه‌های جدید واردات، ورود خودروها به کشور آغاز شد، تعرفه‌هایی که در تمام جنبه‌ها روند افزایشی داشته و با انتشار آن، موج مخالفت‌ها آغاز شده است. در این نوشتار نگاهی دقیق‌تر به ابعاد مختلف این دستورالعمل و چرایی آن خواهیم داشت.

■ اعلام تعرفه‌های جدید خودرو، شوک بزرگی به بازار وارد کرد؛ چراکه در بازه ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی که اصلی‌ترین بخش بازار خودرو ایران است، شاهد افزایش تعرفه‌های تا حدود ۹۰ درصدی هستیم. در حالی که هم‌اکنون ۶ خودرو از ۱۰ خودرو پرفروش بازار در بازه ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ جای دارند و به این ترتیب نظام تعرفه‌ای جدید بخش‌های پرتقاضا را هدف گرفته است

که اکنون خودروهایی که در سال گذشته با قیمت نزدیک به ۲۰۰ میلیون تومان به بازار عرضه می‌شدند اکنون قیمت‌های محدوده ۳۰۰ میلیون تومان را به خود می‌بینند.

#### پای لوکس‌ها بریده شد

هرچند افزایش تعرفه واردات خودروها امری قابل پیش‌بینی بود، اما حتی بدبین‌ترین تحلیلگران بازار هم پیش‌بینی ممنوعیت در زمینه قیمت خودروها را نمی‌کردند، امری که در کمال ناباوری رخ داد و بر اساس دستورالعمل جدید واردات خودرو، واردات خودروهایی با ارزش CFR بیش از ۴۰ هزار دلار ممنوع شد، دستوری که عملاً پای برخی از مشهورترین برندهای بازارهای جهانی را از ایران دور می‌کند.

به دلیل ممنوعیت‌های نوشته و نانوشته قانونی، عملاً بخش عمده‌ای از برندهای «لوکس» در بازار جهانی سال‌هاست فرصت حضور در کشور را نداشته‌اند و آنچه در ایران با نام خودروی لوکس شناخته می‌شود بیشتر خودروهای «پریمیوم» هستند که به لطف نبود رقابت در ایران و البته به دلیل قیمت بسیار بالایشان در رده خودروهای لوکس جای گرفته‌اند.

مفهوم خودرو لوکس برای دولتمردان ایران مفهومی ناخوشایند است و در تمام این سال‌ها تلاش شده به طرق مختلف جلوی ورود آن‌ها گرفته شود. در سال‌های دورتر، ثبت شرکت واردکننده این خودروها محدودیت‌های بسیاری داشت و پس از آن با اعمال قانون ممنوعیت واردات خودروهایی با حجم بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی، عملاً جلوی ورود بسیاری از این خودروها گرفته شد.

در این میان اما قانون‌گذاران دولتی ایران به‌نوعی از تولیدکنندگان اروپایی رودست خوردند؛ چراکه نسل جدید خودروهای لوکس و پریمیوم اروپایی اینک با حجم موتور زیر ۲۵۰۰ سی‌سی و مجهز به توربوشارژر به بازار عرضه می‌شوند و به این ترتیب از حدود یک سال قبل، عملاً محدودیت ورود ۲۵۰۰ سی‌سی دیگر جوابگوی ممنوعیت ورود این خودروها نبود تا جایی که به‌راحتی می‌شد سری ۷ و پورشه ماکان و پورشه کایمن را در خیابان‌های تهران دید.

این البته همه ماجرا نبود چراکه در سوی دیگر شاهد تولید لوکس‌ترین خودروهای اروپایی با پیش‌ران‌های هیبرید بودیم که در عمل معنی برای واردات نداشتند و می‌شد پیش‌بینی کرد

افزایش چشمگیر و البته محدودیت‌ها بیشتر از قبل از راه رسید.

#### تعرفه‌های جدید و پرواز قیمت‌ها

براساس دستورالعمل ابلاغی، خودروهای بنزینی و دیزلی در سه دسته تا ۱۵۰۰ سی‌سی، ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی و ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی دسته‌بندی شده‌اند و هر یک از آن‌ها ردیف و تعرفه جداگانه‌ای گرفته‌اند که البته در همه موارد شاهد افزایش تعرفه‌ها هستیم. بر این اساس خودروهایی با حجم موتور زیر ۱۵۰۰ سی‌سی که پیش از این با تعرفه ۴۰ درصد وارد کشور می‌شدند اکنون باید با تعرفه ۵۵ درصد از گمرک ترخیص شوند. در مورد خودروهای ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی نیز که پیش از این با تعرفه ۴۰ درصدی ترخیص می‌شدند، این بار باید با تعرفه ۷۵ درصدی از گمرک خارج شوند. در نهایت خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی نیز که پیش از این با تعرفه ۵۵ درصدی ترخیص می‌شدند براساس دستورالعمل جدید ملزم به پرداخت تعرفه ۹۵ درصدی هستند.

هرچند بسته بودن طولانی سامانه ثبت سفارش و البته درز چند خبر و پیش‌نویس از دستورالعمل جدید با تعرفه‌ها بالا تا حدی بازار و واردکنندگان را برای چنین روزی آماده کرده بود، اما ارائه رسمی تعرفه‌های جدید شوک بزرگی را به بازار وارد کرد چراکه در بازه ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی که اصلی‌ترین بخش بازار خودرو ایران است، شاهد افزایش تعرفه‌های تا حدود ۹۰ درصدی هستیم. نباید فراموش کنیم که اکنون ۶ خودرو از ۱۰ خودرو پرفروش بازار خودروها در بازه ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ جای دارند و در میان ۱۰ خودرو پرفروش بازار تنها رنو کپچر است که در بازه کمتر از ۱۵۰۰ سی‌سی جای می‌گیرد تا به این ترتیب نظام تعرفه‌ای فعلی، بخش‌های پرتقاضای بازار را هدف بگیرد.

در کنار این تعرفه‌ها، همچنان عوارضی از قبیل ۱۰ درصد هزینه شماره‌گذاری، ۵ درصد توسعه ناوگان آمبولانس، هزینه اسقاط خودروهای فرسوده (که از شهریورماه دو برابر شده است) و لیست بلندی از دیگر هزینه‌ها به علاوه ۹ درصد مالیات ارزش افزوده نیز به قیمت خودروهای وارداتی افزوده می‌شود و اینجا است که قیمت خودروها ناگهان سر به فلک می‌زند تا جایی

به‌زودی موجی از لوکس‌ترین برندهای اروپایی با قیمت‌های بالا و البته مجهز به قوای محرکه هیبرید روانه خیابان‌های ایران شوند.

مجموع این‌ها باعث شده بود عملاً قانون ممنوعیت واردات خودروهایی با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی دیگر نتواند جلوی موج ورود بخشی از خودروهای لوکس را بگیرد، بنابراین در نهایت تصمیم‌گیرندگان در دولت به فکر راهکاری جدید افتادند و آن محدود کردن واردات خودروها با ابزار قیمتی است. سد قیمتی برای واردات خودروها در حالی از سوی دولت در دستورالعمل واردات خودرو گنجانده شده است که مدت‌ها عنوان می‌شد دولت به هیچ عنوان به دنبال محدود کردن واردات خودرو با ابزارهای غیرتعرفه‌ای نیست.

با توجه به این ممنوعیت، شاهد تغییرات زیادی در بازار خودروهای لوکس و پریمیوم هستیم، جایی که عملاً واردات بخش عمده‌ای از خودروهای بامو، لکسس، پورشه و ولوو (که البته این آخرین مشکلات دیگری هم در

■ علاوه بر تعرفه‌ها، عوارضی از قبیل ۱۰ درصد هزینه شماره‌گذاری، ۵ درصد توسعه ناوگان آمبولانس، هزینه اسقاط خودروهای فرسوده (که از شهریور دو برابر شده) و لیست بلندی از دیگر هزینه‌ها به‌علاوه ۹ درصد مالیات ارزش‌افزوده نیز به قیمت خودروهای وارداتی افزوده شده تا جایی که خودروهایی که سال گذشته با قیمتی نزدیک به ۲۰۰ میلیون تومان به بازار عرضه می‌شدند، اکنون حدود ۳۰۰ میلیون تومان قیمت دارند

واردکنندگانی اطلاق شده که نمایندگی رسمی برندهای خودرویی را در اختیار ندارند، اما به دلیل قوانین کشور و البته همراهی فروشندگان خودرو به‌ویژه در کشورهای حوزه خلیج‌فارس، نسبت به واردات خودرو به ایران اقدام می‌کنند و البته به لطف تصمیم جدید دولت بار دیگر توانستند به عرصه فعالیت برگردند.

واردکنندگان موازی سال‌ها نقش مهمی در واردات خودرو به کشور داشتند به‌گونه‌ای که در سال‌های نه‌چندان دور، سهمی تا ۷۰ درصد از واردات خودرو به ایران در اختیار آنها بود. این روند البته از حدود دو سال قبل کمی تغییر کرد، جایی که دولت برای حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، این‌گونه واردکنندگان را ملزم به خرید گارانتی از واردکنندگان رسمی کرد تا سهم واردات آن‌ها به حدود ۵۰ درصد نزول کند. زمستان سال گذشته اما دولت تیر خلاص را به این واردکنندگان زد و با نام کنترل خروج ارز از کشور، واردات خودرو توسط آن‌ها را ممنوع کرد، ممنوعیتی که پیش‌بینی می‌شد در دستورالعمل جدید هم همچنان حفظ شود، اما در کمال تعجب شاهد بازگشت این واردکنندگان به عرصه بودیم.

بازگشت این واردکنندگان به بازار در حالی رخ می‌دهد که ممنوعیت‌های وارداتی و افزایش تعرفه‌ها با عنوان کنترل خروج ارز از کشور رخ داده و واردات خودرو توسط این واردکنندگان پیش از این به همین دلیل ممنوع شده بود. البته برای پاسخ، نیاز به بررسی چندانی نیست؛ چراکه این واردکنندگان با تاسیس انجمنی صنفی در وزارت کار توانستند وجهه‌ای رسمی به خود بدهند و با لابی‌های گسترده تا به حال تقریباً تمامی قوانین را به نفع خود تغییر داده‌اند.

این در حالی است که انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های واردکنندگان خودرو به دلیل ثبت در وزارت کار، بیش از هر چیز ناظر بر روابط میان کارفرمایان این صنعت و کارگران آن است و در عمل حضور آنها در بسیاری از جلسات تصمیم‌گیری از سوی عده‌ای مورد اشکال واقع شده است.

### کشتار هیبریداها

یکی دیگر از بخش‌های تعجب‌برانگیز دستورالعمل جدید واردات خودرو، اعمال تعرفه‌های بالا برای واردات خودروهای هیبریدی است، امری که کاملاً برخلاف حمایت‌های پیشین دولت از این خودروها است.

تا چند سال پیش، قیمت خودروهای هیبریدی در بازارهای جهانی بالاتر از نمونه‌های بنزینی بود و با قوانین گذشته، واردات آن‌ها به هیچ عنوان توجیه اقتصادی نداشت. این روند اما با اصلاح تعرفه‌های واردات کاملاً تغییر کرد، جایی که خودروهای هیبرید هم صاحب ردیف تعرفه شدند و با تعرفه گمرکی صفر، به بازی خودروهای وارداتی ایران ورود کردند. تعیین تعرفه صفر برای واردات خودروهای هیبرید در شرایطی که خودروهای بنزین‌سوز بین ۴۰ تا ۵۵ درصد تعرفه پرداخت می‌کردند باعث شده بود قیمت آنها کاملاً رقابتی باشد.

دولت به همین هم اکتفا نکرد و برای تشویق بیشتر واردات این خودروها، مشوق‌هایی از قبیل ارائه طرح ترافیک رایگان را برای آنها در نظر گرفت تا جایی که به‌عنوان نمونه تویوتا پریوس به‌عنوان مشهورترین خودرو هیبرید جهان در پایان سال گذشته به‌تنهایی سهمی حدود ۴ درصد از کل بازار را در اختیار گرفت.

خودروهای هیبرید به‌طور ذاتی خودروهای گران‌قیمتی هستند و در بازارهای جهانی نیز با وجود تمام حمایت‌های دولتی، گران‌تر از خودروهای بنزین‌سوز مشابه خود عرضه می‌شوند. البته در مقابل خریداران این خودروها از امتیازاتی در زمینه مالیات‌های سالیانه برخوردار هستند ضمن آنکه به دلیل قیمت بالای سوخت در این کشورها، مصرف پایین خودروهای هیبرید خود به‌تنهایی توجیه لازم برای خرید آنها را فراهم می‌کند. در بازار ایران اما به دلیل قیمت پایین سوخت، مصرف اقتصادی این خودروها نمی‌توانست توجیه چندانی برای خریدشان باشد و نظام تعرفه‌ای پیش از این به‌گونه‌ای تنظیم شده بود که قیمت آنها در نهایت در حد نمونه‌های بنزین‌سوز مشابه تمام شود تا توجیه اقتصادی برای خرید آن‌ها فراهم کند.

با این دیدگاه، پیش‌بینی‌ها معطوف حفظ نظام تعرفه‌ای خودروهای هیبرید در دستورالعمل جدید واردات خودرو بود.

در اولین پیش‌نویس‌های دستورالعمل هم که به رسانه‌ها درج کرد، نامی از خودروهای هیبرید دیده نمی‌شد و همین مسئله احتمال حفظ تعرفه صفر برای واردات آن‌ها را تقویت کرد، اما با اعلام رسمی دستورالعمل جدید واردات ناگهان شوک بزرگی به بازار خودروهای هیبرید وارد

واردات داشت) به کشور ناممکن می‌شود و مهمتر آنکه برندهایی مانند آئودی و جگوار هم که پیشرفت‌هایی در زمینه ورودشان به بازار رخ داده بود بار دیگر از بازار خودرو کشورمان دور شده‌اند. البته همچنان در برخی از این برندها امکان عرضه مدل‌های محدود وجود دارد، اما مشخص نیست آینده شرکت‌های عرضه‌کننده و سرمایه‌گذاری‌های سنگین آنها چه خواهد شد. آنچه در این میان باقی می‌ماند سرنوشت صدها خودرویی است که اکنون وارد گمرکات کشور شده‌اند و با توجه به تعیین سقف قیمتی برای واردات، امکان ورود ندارند، هرچند شنیده‌ها حاکی از رایزنی‌هایی برای اخذ مجوز واردات این خودروها از سوی واردکنندگان است.

### بازگشت خاکستری‌ها

واردکنندگان موازی، واردکنندگان متفرقه یا با نام امروزی‌تر Grey Market یا بازار خاکستری؛ این نامی است که در سال‌های اخیر به

■ مدیران وزارت صمت  
در چند نوبت از لزوم  
تغییر تعرفه‌ها برای  
حمایت از تولید داخلی  
گفته‌اند، اما در حالی که  
در بازه‌های قیمتی پایین،  
امکان رقابت برای  
تولیدکنندگان ایرانی  
وجود دارد، شاهد  
افزایش تعرفه واردات  
خودروهای گران‌قیمت  
هستیم، جایی که  
هیچ رقابتی میان  
تولیدکنندگان ایرانی  
و واردکنندگان  
وجود ندارد

افزایش واردات، درآمدهای بیشتری کسب کند. در مقابل باید به محدودیت‌های ارزی کشور اشاره کرد، امری که لزوم کاهش خروج ارز را نشان می‌دهد و در این شرایط دولت باید به دنبال راهکارهایی برای کنترل خروج ارز از کشور باشد و دقیقاً با همین دو دیدگاه است که تعرفه‌های جدید واردات تنظیم شده است چراکه از این طریق با اخذ تعرفه بیشتر از واردات خودروهای گران‌قیمت هم تعداد واردات آن‌ها کم می‌شود و هم دولت درآمد مناسبی از محل ورود آن‌ها خواهد داشت.

بر اساس تعرفه‌های جدید، دولت دقیقاً بر بخش‌های پرتقاضای بازار خودرو کشور دست گذاشته است و شاهد افزایش چشمگیر تعرفه در این بخش‌ها هستیم. به‌عنوان نمونه افزایش تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی از ۵۵ درصد به ۹۵ درصد در حالی رخ می‌دهد که این خودروها سهم بالایی در واردات به کشور را در اختیار داشتند تا جایی که از ۱۰ خودرو پرفروش بازار وارداتی‌ها، ۶ خودرو در این بازه جای دارند. در مقابل، دولت افزایش اندکی را در تعرفه خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی اعمال کرده؛ در حالی که این خودروها سهم کمی در آمار واردات دارند و تنها یک خودرو از ۱۰ خودرو پرفروش بازار وارداتی‌ها در این بازه قیمتی جای دارد.

البته واردات خودرو، درآمدهای جانبی دیگری نیز برای دولت دارد که از آن جمله می‌توان به پرداخت ۱۰ درصد هزینه شماره‌گذاری، پرداخت ۵ درصد هزینه نوسازی ناوگان آمبولانس و البته پرداخت مالیات ارزش افزوده از سوی واردکنندگان اشاره کرد ضمن آنکه واردکنندگان ملزم به اسقاط خودروهای فرسوده هستند. دولت البته در بودجه سال آینده پیش‌بینی کاهش حجم واردات را کرده است و شاهد کاهش درآمدهای دولت از این محل در بودجه ۹۷ هستیم اما هر چه هست در شرایط نامناسب اقتصادی دولت، درآمدهای واردات خودرو یکی از بخش‌های قابل توجه درآمدهای دولت خواهد بود.

در چنین پارادوکسی است که دولت تصمیم به ارائه دستورالعمل جدید می‌گیرد، دستورالعملی که از یک‌سو تلاش دارد با افزایش تعرفه‌ها، حجم واردات را کنترل کند و از سوی دیگر با اعمال افزایش قابل توجه تعرفه بر گروه‌های

شد چراکه شاهد افزایش قابلیت ملاحظه تعرفه واردات آن‌ها بودیم. دستورالعمل جدید واردات خودرو البته پیچیدگی‌هایی در زمینه تعرفه واردات خودروهای هیبرید دارد و دسته‌بندی‌های مختلف و افزودن عبارت جدیدی مانند «خودرو هیبرید پایه برقی» باعث شده خودروهای هیبرید اکنون عوارض مختلفی را بسته به حجم و نوع موتور پرداخت کنند اما در نهایت تمام انواع خودروهای هیبرید شاهد افزایش تعرفه هستند. بر اساس جدول تعرفه ارائه شده، خودروهای هیبرید بسته به حجم موتور فسیلی، نوع سوخت مصرفی و البته برخورداری از پایه برقی، باید تعرفه و عوارضی بین ۱۵ تا ۱۰۰ درصد پرداخت کنند.

همانگونه که گفته شد، در دستورالعمل جدید مفهومی به نام خودرو هیبرید پایه برقی وارد شده است، خودروهایی که در بازارهای جهانی با نام PHEV به فروش می‌رسند. این خودروها در اصل خودروهای هیبرید معمولی هستند که باتری‌های آن‌ها امکان شارژ از طریق برق خانگی را نیز دارد و می‌توانند در صورت رانندگی درست و آرام، مدتی را با اتکا به توان باتری و بدون نیاز به برق طی کنند. هرچند این خودروها مزیت‌هایی بر هیبریدهای معمولی دارند، اما باید در نظر گرفت از یک‌سو قیمت آن‌ها در بازارهای جهانی حتی بیشتر از هیبریدها است (در مورد تویوتا پریوس این افزایش قیمت در حدود ۴ هزار دلار و در مورد هیوندای سوناتا هیبرید این افزایش قیمت در حدود ۹ هزار دلار است) و از سوی دیگر هنوز زیرساخت‌های لازم برای توسعه خودروهای الکتریکی و حتی PHEV در کشورمان فراهم نشده است.

به این ترتیب به نظر می‌رسد افزایش تعرفه واردات خودروهای هیبرید بیش از هر چیز به دلیل اقبال عمومی و لزوم کسب درآمد بیشتر از محل واردات آنها باشد.

### همه این‌ها برای چیست؟

دولت برای ارائه دستورالعمل جدید واردات خودرو بر سر یک دوراهی قرار داشت و این دستورالعمل را می‌توان به‌وضوح ثمره دوراهی دشواری دانست که دولت ناخواسته در آن قرار گرفته است. از یک‌سو واردات خودرو بخش درآمدزایی برای دولت است و طبیعی است در وضعیت فعلی اقتصادی ایران، دولت بخواهد با

پرتقاضای بازار می‌خواهد برای خزانه دولت کسب درآمد داشته باشد.

البته تناقض‌هایی نیز وجود دارد؛ چراکه آزادسازی واردات خودرو توسط واردکنندگان موازی امری خلاف برنامه‌های دولت برای کنترل بازار ارز است ضمن آنکه مسئولین وزارت صمت در چند نوبت از لزوم تغییر تعرفه‌ها برای حمایت از تولید داخلی گفته‌اند، امری که با نظام فعلی تعرفه‌ای توجیه ندارد و در حالی که در بازه‌های قیمتی پایین خودروهای وارداتی امکان رقابت برای تولیدکنندگان ایرانی وجود دارد و طبیعتاً باید تعرفه این بخش افزایش پیدا کند، شاهد افزایش تعرفه واردات خودروهای گران‌قیمت با حجم موتور بالا و همچنین هیبریدی هستیم، جایی که هیچ رقابتی میان تولیدکنندگان ایرانی و واردکنندگان وجود ندارد تا به این ترتیب مشخص شود هدف نهایی بیش از هر چیز برآورده کردن خواست دولت در کنترل ارز و تامین منابع مالی برای خزانه است.



تصویر تجارت خارجی در ۹ ماهه سال جاری

## سبکی صادرات؛ کفه سنگین واردات

در نه ماهه سال ۱۳۹۶، میزان صادرات قطعی کالاهای غیرنفتی کشور (به استثنای نفت خام، نفت کوره و نفت سفید و همچنین بدون صادرات از محل تجارت چمدانی) بالغ بر ۸۸،۵۷۶ هزار تن و به ارزش ۳۱،۶۴۰ میلیون دلار بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، کاهشی ۶۸۸ درصدی در وزن و ۲/۳۹ درصدی در ارزش دلاری داشته است.

همچنین میزان واردات در این مدت، با افزایشی ۵/۷۶ درصدی در وزن و ۱۸/۳۱ درصدی در ارزش دلاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، به ارقام ۲۶،۵۹۵ هزار تن و ۳۷،۵۷۰ میلیون دلار رسیده است. عمده‌ترین افزایش واردات به کالاهای اساسی، قطعات منفصله خودرو و کالاهای سرمایه‌ای اختصاص داشت.

تجارت خارجی کشور طی ۹ ماهه سال جاری به حدود ۷۰ میلیارد دلار رسید که از این رقم ۳۷ میلیارد و ۵۷۰ میلیون دلار مربوط به واردات بود و ۳۱ میلیارد و ۶۴۰ میلیون دلار به صادرات اختصاص داشت. مقایسه ارزش واردات و صادرات در نه ماهه سال جاری و مدت مشابه سال گذشته حاکی از رشد ۱۸/۳ درصد واردات و کاهش ۲/۳ درصدی صادرات است.



■ صادرات کالاهای  
ایرانی به چین در ۹ ماه  
نخست امسال نسبت  
به سال گذشته ۱۲/۷۸  
درصد افزایش یافته است  
در بازار عراق نیز رشد  
۰/۳۶ درصدی ثبت شد؛  
صادرات غیرنفتی ایران  
به کره جنوبی و افغانستان  
نیز با افزایش ۲۸/۹۹  
درصدی و ۶/۲۷ درصدی  
همراه شد، اما شاهد  
افت ۱۸/۳۹ درصدی  
صادرات به امارات بودیم

### اقدام عمده صادراتی

اقدام عمده صادرات طی نه ماهه سال ۱۳۹۶، شامل میعانات گازی به ارزش ۵،۰۹۸ میلیون دلار و سهم ارزشی ۱۶/۱۱ درصد، پروپان مایع شده به ارزش ۱/۰۶۸ میلیون دلار و سهم ارزشی ۳/۳۸ درصد، متانول به ارزش ۸۳۵ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲/۶۴ درصد، روغن های سبک و فرآورده ها به جز بنزین به ارزش ۸۱۰ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲/۵۶ درصد و سنگ آهن هماتیت دانه بندی به ارزش ۷۶۵ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲/۴۲ درصد بوده است. متوسط

رشد ۰/۳۶ درصدی ثبت شد؛ صادرات غیرنفتی ایران به کره جنوبی و افغانستان به ترتیب با افزایش ۲۸/۹۹ درصدی و ۶/۲۷ درصدی همراه شد اما شاهد افت ۱۸/۳۹ درصدی صادرات کشور به امارات متحده عربی بودیم. بر این اساس، در ۹ ماه سال جاری تشریفات گمرکی ۱۱۵ میلیون و ۱۷۱ هزار تن کالا در گمرکات کشور همه به صورت الکترونیکی و با کنترل کامل به روش هوشمند انجام شد که از این مقدار، ۲۶ میلیون و ۵۹۵ هزار تن سهم واردات و ۸۸ میلیون و ۵۷۶ هزار تن سهم کالاهای صادراتی غیرنفتی بود.

### سهم ۸/۳۳ میلیارد دلاری ۳۹۰۰ شرکت از کل واردات

در ۹ ماه سال جاری بیش از ۳۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار از کل واردات ایران در اختیار ۳۹۰۰ شرکت تولیدی شناخته شده، برند یا شرکت های بازرگانی معتبر بوده است که اسامی چند تاجر سرشناس نیز در میان این شرکت ها به چشم می خورد و در مجموع، بیش از ۹۰ درصد ارزش کل واردات ایران به ۳۹۰۰ شرکت اختصاص دارد. در این فهرست، شرکت های فعال در صنعت خودرو در رتبه های نخست قرار دارند؛ پس از این شرکت ها به ترتیب شرکت های معروف و فعال در حوزه تامین کالاهای اساسی، نهاده های دامی، پالایشگاهی و پتروشیمی، فولاد، دارو و صنایع غذایی دیده می شوند.

براساس این گزارش، در مجموع در ۹ ماه سال جاری شرکت های تولیدی، بازرگانی و افراد حقیقی فعال در واردات کالا بیش از ۱۷ هزار عدد بوده اند.

البته صادرات کالاهای ایرانی به چین در ۹ ماه نخست امسال نسبت به سال گذشته ۱۲/۷۸ درصد افزایش یافته است؛ در بازار عراق نیز



### آمار صادرات قطعی (به تفکیک میعانات گازی، پتروشیمی و سایر کالاها) طی نه ماهه سال های ۹۶-۱۳۹۵

درصد تغییر نسبت به مدت مشابه سال گذشته		نه ماهه سال ۱۳۹۵				نه ماهه سال ۱۳۹۶				کالای صادراتی
دلار	وزن	سهم از کالا		ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزار تن)	سهم از کالا		ارزش (میلیون دلار)	وزن (هزار تن)	
		ارزش	وزن			ارزش	وزن			
-۷,۶۷	-۱۵,۴۵	۳۲,۰۲	۲۴,۳۹	۱۰,۳۷۹	۲۳,۲۰۲	۳۰,۲۹	۲۲,۱۵	۹,۵۸۴	۱۹,۶۱۷	پتروشیمی
-۲,۸۱	-۲,۸۳	۱۶,۱۸	۱۴,۰۶	۵,۲۴۵	۱۳,۳۷۴	۱۶,۱۱	۱۴,۶۷	۵,۰۹۸	۱۲,۹۹۶	میعانات گازی
۱,۰۱	-۴,۴۲	۵۱,۸۰	۶۱,۵۵	۱۶,۷۸۹	۵۸,۵۴۹	۵۳,۶۰	۶۳,۱۸	۱۶,۹۵۸	۵۵,۹۶۴	سایر کالاها
-۲,۳۹	-۶,۸۸	۱۰۰	۱۰۰	۳۲,۴۱۳	۹۵,۱۲۵	۱۰۰	۱۰۰	۳۱,۶۴۰	۸۸,۵۷۶	جمع کل

قیمت هر تن کالای صادراتی ۳۵۷ دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۴/۶۹ درصد، افزایش داشته است.

### عمده‌ترین خریداران کالاهای ایرانی

عمده‌ترین خریداران کالاهای ایرانی در نه ماهه سال جاری به ترتیب شامل چین به ارزش ۶ میلیارد و ۵۲۷ میلیون دلار، عراق با ۴ میلیارد و ۶۲۸ میلیون دلار، امارات متحده عربی با ۴ میلیارد و ۴۵۸ میلیون دلار، جمهوری کره با ۳ میلیارد و ۱۱۰ میلیون دلار و افغانستان با ۲ میلیارد و ۴۰۴ میلیون دلار بوده است.

### اقلام عمده وارداتی

اقلام عمده وارداتی طی نه ماهه سال ۱۳۹۶، شامل «قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری به استثنای لاستیک» به ارزش ۱,۲۴۰ میلیون دلار و سهم ارزشی ۳/۳۱ درصد، ذرت دامی به ارزش ۱,۱۱۵ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲/۹۸ درصد، برنج به ارزش ۱۰۱۵ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲/۲۷ درصد، لوبیای سویا به ارزش ۷۴۹ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲ درصد و «وسایل نقلیه موتوری با حجم سیلندر ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به جز آمبولانس و هیبریدی» به ارزش ۶۶۰ میلیون

دلار و سهم ارزشی ۱/۷۶ درصد بوده است. متوسط قیمت هر تن کالای وارداتی ۱,۴۱۳ دلار بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل، حدود ۱۱/۸۸ درصد در ارزش دلاری افزایش داشته است.

### کشورهای عمده صادرکننده به ایران

کشورهای عمده صادرکننده به ایران به ترتیب شامل چین با ۹ میلیارد و ۴۵۲ میلیون دلار، امارات متحده عربی با ۶ میلیارد و ۶۵۶ میلیون دلار، ترکیه با ۲ میلیارد و ۵۷۶ میلیون دلار، جمهوری کره با ۲ میلیارد و ۵۶۳ میلیون دلار و آلمان با ۲ میلیارد و ۹۵ میلیون دلار بوده است.

میزان صادرات قطعی کالاهای غیرنفتی به تفکیک پنج کشور عمده مقصد طی نه ماهه سال‌های ۹۶-۱۳۹۵

کشور	نه ماهه سال ۱۳۹۶				نه ماهه سال ۱۳۹۵				درصد تغییرات نسبت به مدت مشابه سال گذشته
	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	ارزش دلاری	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	ارزش دلاری	
چین	۲۴,۷۹۸	۶,۵۲۷	۲۸,۰۰	۲۰,۶۳	۲۵,۴۶۲	۵,۷۸۸	۲۶,۷۷	۱۷,۸۶	-۲,۶۱
عراق	۹,۷۰۶	۴,۶۲۸	۱۰,۹۶	۱۴,۶۳	۱۱,۰۶۸	۴,۶۱۱	۱۱,۶۳	۱۴,۲۳	-۱۲,۳۰
امارات	۱۲,۸۳۶	۴,۴۵۸	۱۴,۴۹	۱۴,۰۹	۱۳,۴۹۱	۵,۴۶۲	۱۴,۱۸	۱۶,۸۵	-۴,۸۶
کره جنوبی	۷,۲۹۳	۳,۰۱۱	۸,۲۳	۹,۵۲	۵,۴۰۱	۲,۳۳۴	۵,۶۸	۷,۲۰	۳۵,۰۱
افغانستان	۴,۴۶۴	۲,۰۰۴	۵,۰۴	۶,۳۳	۳,۷۴۰	۱,۸۸۶	۳,۹۳	۵,۸۲	۱۹,۳۵
سایر کشورها	۲۹,۴۸۰	۱۱,۰۱۲	۳۳,۰۲۸	۳۴,۸۰	۳۵,۹۶۳	۱۲,۳۳۲	۳۷,۸۱	۳۸,۰۴	-۱۸,۰۳
جمع کل	۸۸,۵۷۶	۳۱,۶۴۰	۱۰۰	۱۰۰	۹۵,۱۲۵	۳۲,۴۱۳	۱۰۰	۱۰۰	-۶,۸۸

میزان واردات به تفکیک پنج کشور عمده طرف معامله طی نه ماهه سال‌های ۹۶-۱۳۹۵

کشور	نه ماهه سال ۱۳۹۶				نه ماهه سال ۱۳۹۵				درصد تغییرات نسبت به مدت مشابه سال گذشته
	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	ارزش دلاری	وزن (هزارتن)	ارزش (میلیون دلار)	سهم وزنی	ارزش دلاری	
چین	۳,۵۸۱	۹,۴۵۲	۱۳,۴۶	۲۵,۱۶	۳,۳۱۰	۷,۵۴۹	۱۳,۱۶	۲۳,۷۷	۸,۱۶
امارات	۴,۰۵۲	۶,۶۵۶	۱۵,۲۴	۱۷,۷۲	۳,۹۳۰	۵,۱۱۷	۱۵,۶۳	۱۶,۱۱	۳,۱۰
ترکیه	۱,۵۸۹	۲,۵۷۶	۵,۹۸	۶,۸۶	۱,۲۴۵	۲,۰۲۸	۴,۹۵	۶,۳۹	۲۷,۷۰
کره جنوبی	۱,۱۰۴	۲,۵۶۳	۴,۱۵	۶,۸۲	۱,۱۰۱	۲,۵۲۰	۴,۳۸	۷,۹۴	۰,۳۴
آلمان	۶۸۴	۲,۰۹۵	۲,۵۷	۵,۵۸	۸۱۹	۱,۷۸۸	۳,۲۶	۵,۶۳	-۱۶,۵۱
سایر کشورها	۱۵,۵۸۵	۱۴,۲۲۸	۵۸,۶۰	۳۷,۸۶	۱۴,۷۴۳	۱۲,۷۵۳	۵۸,۶۳	۴۰,۱۶	۵,۷۱
جمع کل	۲۶,۵۹۵	۳۷,۵۷۰	۱۰۰	۱۰۰	۲۵,۱۴۷	۳۱,۷۵۵	۱۰۰	۱۰۰	۵,۷۶

با امضای تفاهم‌نامه سه‌جانبه بین اتاق ایران، اتاق بازرگانی پاکستان و سازمان ایرو، عملیات حمل‌ونقل جاده‌ای بین ایران و پاکستان، تحت رویه کنوانسیون کارنه‌تیر انجام می‌شود که از اتلاف زمان جلوگیری می‌کند و کاهش هزینه‌ها را در پی دارد.

به گزارش پایگاه خبری اتاق ایران، تعداد کشورهای عضو کنوانسیون تیر با الحاق سه کشور چین، پاکستان و هند به ۷۱ کشور رسیده و اهمیت استفاده از رویه تیر در منطقه بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است.

در این فرایند، موسسات ضامن و صادرکننده ایران و پاکستان با همکاری سازمان ایرو قرار است اولین پایلوت عملیات حمل تحت رویه تیر بین دو کشور را حداکثر ظرف دو ماه آینده به اجرا بگذارند. بر اساس این گزارش، در این پروژه، دو شرکت حمل‌ونقل از هر طرف حضور دارند و سازمان ایرو نیز به‌عنوان متولی نظارت حضور خواهد داشت.

امور کارنه تیر اتاق ایران ابراز امیدواری کرده است با اجرای آزمایشی عملیات حمل‌ونقل، این رویه تحت استاندارد یک سند بین‌المللی به‌عنوان روشی موثر، مفید، ایمن و کم‌هزینه به‌طور واقعی بین دو کشور به اجرا گذاشته شود.

کارنه تیر (TIR) سندی گمرکی است که برای ترانزیت بین‌المللی کالا در چارچوب کنوانسیون تیر (TIR) در کشور مبدأ صادر می‌شود و به‌موجب آن کالا در وسیله نقلیه جاده‌ای به‌طور پلمپ شده از خاک کشورهای بین راه عبور می‌کند و تا مقصد، از انجام تشریفات گمرکی مربوط به ترانزیت در مرزهای ورودی و خروجی این کشورها معاف است.

کنوانسیون گمرکی تیر در سال ۱۹۷۵ زیر نظر کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل متحد (UNECE) تدوین شد و کشورهای عضو با امضای این کنوانسیون دیگر به ارائه تضمین در قبال حقوق و عوارض گمرکی کالا یا کنترل‌های خاص گمرکی نیازی ندارند.

با اجرایی شدن تفاهم‌نامه استفاده از کنوانسیون کارنه‌تیر

## هزینه حمل‌ونقل کالا بین ایران و پاکستان کاهش می‌یابد



حسین سالاری از انجام تشریفات گمرکی برای عبور ۵۴۱ هزار و ۹۸۸ دستگاه کامیون از گمرکات ایران در این مدت خبر داد و گفت: «در این مدت ترانزیت کالای بیش از ۱۰۰ کشور جهان در گمرکات کشور به کمک سامانه جامع گمرکی به‌صورت الکترونیکی و هوشمند انجام شده است.»

وی در ادامه گفت: «به کمک سامانه جامع گمرکی و پنجره واحد تجارت فرامرزی بزرگترین بانک اطلاعات ترانزیت کالا در گمرک تشکیل شده است.»

سرپرست دفتر نظارت بر ترانزیت با اعلام این خبر گفت: «در ۹ ماهه سال ۹۶ حدود ۵۴۱ هزار و ۹۸۸ دستگاه کامیون ترانزیتی از گمرک عبور کرده‌اند. بر همین اساس، به لحاظ وزنی ۱۴ میلیون و ۸۰۵ هزار تن کالای ترانزیتی در قالب رویه ترانزیت داخلی، خارجی و کارنه‌تیر بوده که نسبت به مشابه سال قبل ۹ درصد افزایش حجم کالای ترانزیتی داشته است.»

سالاری به غیرحضور شدن همکاری گمرک با شرکت‌های بیمه اشاره کرد و گفت: «اطلاعات کد بیمه به‌صورت غیرحضوری از بیمه‌ها استعلام می‌شود و در پنجره واحد گمرک بارگذاری می‌شود که با این اقدام دیگر نیاز به حضور نماینده‌های شرکت‌های بیمه نیست.»

او از تفویض اختیار به گمرکات اجرایی خبر داد و گفت: «به‌منظور سهولت در انجام ترانزیت در گمرکات اجرایی برخی از رویه‌ها تفویض اختیار خواهد شد و به‌عنوان نمونه دستورالعمل چگونگی ایجاد مخازن اختصاصی برای ترانزیت سوخت در حال نهایی شدن است که به‌زودی به گمرکات ابلاغ خواهد شد.»

سالاری افزود: «دستورالعمل تفویض اختیار تعیین و تکلیف وسایل نقلیه حامل کالاهای ترانزیتی که دچار تصادف و سرقت محموله قرار گرفته‌اند (مشمول ماده ۵۷ امور گمرکی) به‌زودی ابلاغ خواهد شد.»

ترانزیت کالا ۱۳ درصد افزایش یافت

## ایجاد بزرگترین بانک اطلاعات ترانزیت کالا در گمرک

سرپرست دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران آمار ۹ ماهه ترانزیت کالا از گمرک را تشریح و اعلام کرد: حجم کالاهای ترانزیتی از طریق ایران در ۹ ماهه امسال ۱۳ درصد افزایش یافته است.





غرق نفتکش سانچی، قوانین و استانداردهای ایمنی دریایی  
را تغییر خواهد داد

## میراث سانچی

در آستانه سالگرد حادثه پلاسکو، بار دیگر حادثه‌ای تلخ رخ داد. حادثه تصادف، آتش گرفتن و غرق شدن کشتی نفتکش سانچی. اتفاقی که بار دیگر ضعف مدیریت بحران و بی‌اعتمادی مردم به رسانه‌های رسمی را به‌تمامی به رخ کشید. گفته‌های ضدونقیض و ابهاماتی که در تک‌تک مراحل وقوع این حادثه مطرح شد آن‌قدر زیاد بود که بستر مناسبی را برای بروز عنوان شایعه‌ها و دروغ‌پردازی‌ها فراهم کرد و وقت مسئولان بیش از هر کار موثری، صرف صدور تکذیبیه و رد نقل قول‌ها شد. اگرچه هنوز برای قضاوت درباره چگونگی بروز این سانحه و عملکرد مسئولان بسیار زود است با این حال سعی کردیم در گفت‌وگو با کاپیتان محمد برنجی، فرمانده کشتی‌های اقیانوس پیما و بازرس انجمن صنفی دریانوردان تجاری اطلاعاتی از جزئیات این سانحه کسب کنیم. لازم به ذکر است این گفت‌وگو در پایان دی‌ماه انجام شد و ممکن است تا زمان انتشار آن، برخی از ابهامات برطرف و یا ابهامات جدیدی مطرح شود؛ اما هر چه باشد این حادثه از نظر شرایط، ابعاد و اضطرار بی‌سابقه بود و کشف رازهای آن شاید ماه‌ها و حتی سال‌ها زمان ببرد.

■ فرمانده نیروی دریایی ارتش: چینی‌ها اعلام کردند که تکاوران ایرانی نباید با لباس نظامی در صحنه حاضر شوند. ما هم پذیرفتیم. در روز سوم در تماس تلفنی با فرمانده نیروی دریایی ارتش چین صحبت کردیم و او قول همکاری داد، اما با این وجود سه روز فرآیند دریافت ویزا و رواید تکاوران برای حضور در چین طول کشید

خاص آب‌وهوایی و شرایط خیلی استثنایی دیده شده که امواج VHF حتی تا ۳۰۰ مایل هم برد داشتند؛ اما این سانحه در ۱۶۰ مایلی ساحل چین اتفاق افتاده است؛ یعنی از نزدیک‌ترین ساحل ۱۶۰ مایل فاصله داشته است.»

او با ابراز تاسف از اینکه کسانی که اظهارنظرهای غیردقیق انجام می‌دهند، به سایت‌های اینترنتی مراجعه می‌کنند، گفت: «AIS دستگاهی است که بر باند VHF کار می‌کند؛ یعنی امواج VHF امواج Side to Side هستند؛ یعنی آنتن‌های رادیویی باید در دید همدیگر قرار بگیرند. می‌دانید که زمین انحناء دارد، وقتی یک کشتی نزدیک می‌شود ابتدا دکل آن دیده می‌شود. اگر آنتن‌های این دو کشتی Side to Side نباشند؛ یعنی اگر در دید و برد همدیگر نباشند اصلاً این امواج به شما نمی‌رسد.»

به گفته کاپیتان برنجی «سیستم رادار کشتی هدف‌ها را در فواصل مختلف تشخیص می‌دهد و دستگاهی نیست که به صورت دو طرفه با ساحل یا کشتی دیگر عمل کند. برخلاف تصور

در موتورخانه هم امکان زنده ماندن کسی را نمی‌دهد است.

بعضی منابع هم گفتند خدمه نفتکش ایرانی در همان ساعات اولیه جان خود را از دست داده‌اند، چون فرصت خروج پیدا نکردند. یک روز قبل از غرق شدن کامل نفتکش ایرانی، منابع چینی گفتند ۱۴ فروند کشتی در عملیات نجات این نفتکش شرکت داشتند و بر همین اساس عملیات جست‌وجو برای یافتن ناپدیدشدگان حادثه به بیش از ۱۰۰۰ مایل مربع دریایی گسترش یافت، اما حرارت بالای داخل نفتکش در حال سوختن و همچنین وضعیت بد جوی باعث شد در مقاطعی چینی‌ها عملیات را متوقف کنند که با انتقادهایی هم همراه شد.

ایران سه روز بعد از حادثه به چین پیشنهاد می‌کند، نیروهای نظامی خود را به منطقه اعزام کند ولی دولت چین گفته بود نظامی‌ها را برای حضور در این عرصه نمی‌پذیرد. امیر خانزادی، فرمانده نیروی دریایی ارتش در این خصوص تصریح کرد: «چینی‌ها اعلام کردند که تکاوران ایرانی نباید با لباس نظامی در صحنه حاضر شوند. ما هم پذیرفتیم با هر پوششی که آنها بگویند، حاضر می‌شویم. در روز سوم در تماس تلفنی با فرمانده نیروی دریایی ارتش چین صحبت کردیم و ایشان هم با ما همکاری کردند و با هماهنگی ارتش این کشور اعلام شد هر تجهیزاتی که لازم باشد را در اختیار ما قرار می‌دهند، اما با این وجود سه روز فرآیند دریافت ویزا و رواید تکاوران برای حضور در چین طول کشید.»

### منظر نتایج تحقیقات تیم بررسی سانحه هستیم

کاپیتان محمد برنجی، بازرس انجمن صنفی دریانوردان تجاری با تاکید بر اینکه در هیچکس نمی‌تواند حکم قطعی درباره حادثه سانچی داشته باشد و تنها می‌توان کلیاتی غیرقطعی مطرح کرد، در مورد این شایعه که گفته می‌شود رادار از یک ساعت قبل از حادثه خاموش بوده و اطلاعات این دو کشتی دریافت نمی‌شده، می‌گوید: دستگاه AIS یا شناسایی خودکار روی باند رادیویی VHF کار می‌کند. برد مفید آن هم بین ۳۰-۷۰ مایل دریایی (با در نظر گرفتن شرایط ایده آل) است؛ یعنی ۶۰-۱۴۰ کیلومتر. در شرایط

عصر شنبه شانزدهم دی ۱۳۹۶، رسانه‌های چین از برخورد دو کشتی در آب‌های دریای چین شرقی خبر دادند. برخورد بین یک نفتکش ایرانی و یک کشتی فله‌بر چینی اتفاق افتاده بود. گزارش‌های اولیه از انفجار و آتش‌سوزی بزرگ در نفتکش ایران خبر می‌داد. حدود یک هفته بعد از این حادثه، نفتکش سانچی غرق شد و ایران مرگ ۳۲ سرنشین این کشتی را که سی تن ایرانی ایرانی و دو تن بنگلادشی بودند، تایید کرد. کشتی فله‌بر چینی، با خسارتی نه چندان جدی، محل را ترک کرده و همه خدمه‌اش نجات یافته‌اند.

تلاش امدادگران چینی برای خاموش کردن آتش نفتکش سانچی و نجات سرنشینانش یک هفته در شرایط جوی بد و انفجارهای پیاپی روی عرشه کشتی سانچی ادامه داشت و با آن که روز جمعه گروهی چهار نفره از امدادگران چینی موفق شدند خود را به انتهای عرشه سانچی برسانند، اما به دلیل حرارت حدوداً ۹۰۰ درجه‌ای بدنه کشتی نتوانستند داخل کشتی بروند و تنها موفق شدند بقایای دو جسد و جعبه سیاه کشتی را بیرون بیاورند.

نشریه وال‌استریت ژورنال پس از برخورد نفتکش ایرانی با کشتی چینی گزارش کرده بود ارسال سیگنال موقعیت مکانی نفتکش سانچی ایران و کشتی باری چینی قبل از برخورد، متوقف شده بود، اما محسن بهرامی، سخنگوی کمیته اضطرار سانحه نفتکش سانچی در این خصوص تاکید کرد: «در مورد اینکه چرا اطلاعاتی ثبت نشده، ما با مسئولان چینی صحبت کردیم و چیزی که شنیدیم این بود که در آن منطقه به دلیل شلوغی‌هایی که وجود دارد احتمال اینکه این سیستم AIS از کار بیفتد هست، اما اینکه خاموش شدن این سیستم چیزی باشد که بخواد قطعاً باعث بروز اختلال بزرگی در ناوبری و تصادف شود، این گونه نیست.»

براساس اطلاعاتی که از سوی کمیته اضطرار منتشر شد، بعد از برخورد کشتی کریستال با نفتکش ایرانی، یک انفجار اولیه کوچک اتفاق افتاد و بعد از آن تعداد زیادی انفجارهای بزرگ صورت گرفته است. در واقع، شرایط انفجارهای بزرگ ساعت اولیه بروز حادثه به‌گونه‌ای بود که حتی قایق نجاتی که در سمت چپ نفتکش وجود داشت به‌طور کامل ذوب شده بود. حجم آتش در همان ساعات اولیه کسانی را که در عرشه بودند از بین برده و وجود گازهای سمی

**■ بازرسی انجمن صنفی دریانوردان: بعد از حادثه، ظاهراً کشتی کریستال بسیار سریع منطقه را ترک کرده و ما نمی‌دانیم که آیا به دستور مرکز جستجو و نجات آنجا را ترک کرده یا خودش تصمیم به ترک آنجا گرفته است. یکی از احتمالات این می‌تواند باشد که بعد از حادثه تانکر صدمه دیده و زمان جدا شدن با جرعه‌های اضافه و شعله‌های اضافه همراه بوده که باعث مشتعل شدن میعانات گازی شده است**

خاموش بودن رادار باشد. تنها موردی که ایستگاه ساحلی باید متوجه آن باشد و اطلاعات شما به طور مداوم از آن طریق منتشر می‌شود، دستگاه AIS یا دستگاه شناسایی خودکار است.

این فرمانده کشتی‌های اقیانوس‌پیما با تاکید بر اینکه ادعایی مبنی بر اینکه از یک ساعت قبل رادار هر دو کشتی قطع شده بود، سندیت ندارد، تصریح کرد: «تنها نکته‌ای که می‌تواند سندیت داشته باشد، سیستم LRIT یا Long-Range Tracking and Identification است که در اختیار مالک و کشور صاحب پرچم قرار دارد و از آن طریق هر زمان که بخواهد می‌تواند کشتی خود را ردیابی کند. کشور صاحب پرچم کشتی کریستال هنگ‌کنگ بوده و کشور صاحب پرچم کشتی سانچی نیز پاناما بوده است؛ بنابراین پاناما و هنگ‌کنگ می‌توانند به صورت لحظه‌ای موقعیت کشتی را زیر نظر بگیرند و نیز مالک کشتی می‌تواند به واحد فناوری یا مخابرات ناوگان خود دسترسی داشته باشد تا بدانند این کشتی هر لحظه در کجا قرار دارد.»

او ادامه داد: «بنابراین تنها اظهار نظر کشور صاحب پرچم یا مالک کشتی؛ در صورتی که به سیستم LRIT دسترسی داشته باشد معتبر است. در پاسخ به تمام کسانی که می‌گویند رادارها خاموش بوده می‌توان گفت اینها خاموش نبوده بلکه عدم دسترسی به اطلاعات AIS یا سیستم شناسایی خودکار در سایت‌های اینترنتی موجب این دیدگاه شده است. من این نظر را رد نمی‌کنم، اما با قاطعیت بالایی می‌توانم بگویم این اظهار نظر اشتباه است.»

بازرسی انجمن دریانوردان تجاری خاطرنشان کرد: «باید یادآوری کنم که معمولاً تنها یک دلیل نمی‌تواند سبب بروز یک سانحه آن‌هم در این ابعاد باشد، بلکه بعضاً زنجیره‌ای از عوامل باعث وقوع آن می‌شود. این همان چیزی است که به آن Chain of events گفته می‌شود. در این حادثه نیز ترکیبی از حوادث رخ داده است. ابتدا تصادف بوده و بعد منجر به آتش‌سوزی و انفجار شده است. البته کشتی‌های نفتکش با توجه به نوع خطراتی که دارند، از ایمن‌ترین کشتی‌ها و از نوع کشتی‌های دوجداره هستند؛ یعنی کشتی کریستال حداقل یک جدار فولادی به قطر تقریبی ۲۰ میلی‌متری را پاره کرده که این فقط جدار خارجی است، گذشته از فریم‌ها و

تیرهای آهنی که در جدار کشتی نفتکش وجود دارد که پاره کرده و حداقل دو متر به داخل رفته و به مخزن داخلی رسیده که متاسفانه دیواره از بین رفته یا صدمه دیده و باعث بروز این سانحه شده است.»

وی ادامه داد: «درست است که سرعت کشتی‌ها پایین است، اما از آنجا که جرم آنها زیاد است، وقتی با یکدیگر برخورد می‌کنند نیرو و انرژی بسیاری تولید می‌کنند. یک کشتی مانند سانچی با محموله و وزن خود کشتی، تقریباً ۱۵۰ هزار تن وزن داشته و کشتی مقابل نیز ممکن است ۶۰ هزار تن بار داشته و وزن خودش هم حدود ۱۵ هزار تن باشد. وقتی این دو کشتی با هم برخورد می‌کنند نیروی زیادی آزاد و این نیرو تبدیل به حرارت می‌شود که این حرارت ممکن است حتی باعث ذوب شدن فولاد شود.»

وی افزود: «همان‌طور که در پیام دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی آمده است، این اتفاق برخی از قوانین و استانداردها را مسلماً تغییر خواهد داد؛ چه در زمینه ساخت و چه در زمینه ایمنی و آیین‌نامه‌های آن.»

برنجی با یادآوری اینکه در قوانین آمده است که وقتی دو کشتی با هم برخورد می‌کنند، ابتدا یک سری اطلاعات اولیه با هم ردوبدل می‌کنند، تصریح کرد: «این اطلاعات عبارتند از نام کشتی، ملیت کشتی، بندر ثبت کشتی و این که آیا نیازی به کمک دارند یا خیر؛ بعد از این که این اطلاعات اولیه ردوبدل شد، کشتی‌ها تنها در صورتی باید از همدیگر جدا شوند که هیچ کدام از کشتی‌ها را خطری تهدید نکند. یکی از این خطرات آتش‌سوزی است، خطر دیگر غرق شدن است. ممکن است دو کشتی به همدیگر قفل شده باشند و به محض این که جدا شوند از جایی از بدنه که آسیب دیده آب وارد کشتی شود و موجب غرق شدن کشتی شود.»

این فرمانده کشتی افزود: «بعد از حادثه، ظاهراً کشتی کریستال منطقه را ترک کرده و ما نمی‌دانیم که آیا به دستور مرکز جستجو و نجات آنجا را ترک کرده یا خودش تصمیم به ترک آنجا گرفته است. یکی از احتمالات هم می‌تواند این باشد که بعد از حادثه تانکر صدمه دیده و زمان جدا شدن با جرعه‌های اضافه و شعله‌های اضافه همراه بوده که باعث مشتعل شدن این محموله میعانات گازی شده است؛ اما در حال حاضر،

عموماً رادار وسیله‌ای نیست که اگر خاموش یا روشن باشد، ایستگاه‌های ساحلی بتوانند متوجه شوند. تنها جایی که متوجه خاموش یا روشن بودن رادار می‌شود، در استفاده‌های نظامی است که در آن جا یگان نظامی با دستگاه‌ها و حسگرهای غیرفعال مشخص می‌کند که آیا کسی که تحت رصد و نظارت اوست، از رادار استفاده می‌کند یا خیر؛ اما در زمینه تجاری این ایستگاه ساحلی نیست که باید مراقب روشن یا



هیچ کسی نمی‌داند و این محل ابهام است.»  
بازرس انجمن دریانوردان تجاری با بیان اینکه روی کشتی‌های نفتکش وقتی یک شرایط اضطراری پیش می‌آید، تیم اضطراری شماره یک، شماره دو، تیم پشتیبانی و امداد، تیم موتورخانه و تیم فرماندهی حضور دارند، توضیح داد: «با توجه به روحیه‌ای که من در دریانوردان ایرانی و همکاران خود سراغ دارم، مطمئن هستم اگر فرصتی برای مهار آتش‌سوزی وجود داشت، همکاران من تمام تلاش خود را کرده‌اند که این آتش را خاموش کنند.»

او افزود: «شایعات بسیاری مطرح می‌شود. برخی می‌گویند در لحظه اول انفجار اتفاق افتاده است، برخی دیگر می‌گویند نیم ساعت بعد و ... اما باید منتظر نتیجه گزارش فنی و تحلیلی رسیدگی به سانحه بمانیم.»

کاپیتان برنجی در خصوص احتمال خفگی بر اثر گازهای سمی توضیح داد: «میعانات گازی محتوی گازهای سمی بسیار از جمله مرکپتن و سولفید هیدروژن هستند؛ اما بحث‌هایی که در این خصوص مطرح می‌شود بسیار تخصصی است و حتی نیاز به مدل‌سازی کامپیوتری دارد؛ مثلاً باید دید دمای موتورخانه چقدر بوده، انتقال حرارت و ضریب رسانایی فلز چقدر بوده، شعله‌های حرارت به چه شکل بوده و ... حتی دانستن جهت وزش باد که در حرکت شعله‌ها و گازهای سمی بسیار موثر است و همچنین زاویه

قرارگیری کشتی اهمیت دارد.»

او تاکید کرد: «ما به عنوان انجمن صنفی حتماً پیگیر هستیم تا دلایل وقوع این حادثه به طور کامل مشخص شود. هم به خاطر از دست رفتن جان همکارانمان، هم به خاطر اینکه از وقوع مجدد چنین سوانحی جلوگیری شود باید عوامل زمینه‌ای قبل از حادثه، عوامل موثر بر سانحه، اقدامات و واکنش‌های پس از حادثه و میزان اثربخش بودن آنها، تک‌تک بررسی شود.»

برنجی با بیان اینکه آنچه که از ظواهر امر برمی‌آید مسئولان ایرانی تمام تلاش خود را کرده‌اند، ادامه داد: «اما ما در مجموع، نسبت به عملکرد تیم‌های امداد و نجات چینی حاضر در صحنه سوال و ابهاماتی داریم. اینکه چرا ظرف چند روز داخل کشتی نمی‌شوند و قبل از اینکه تکاورها برسند بلافاصله می‌روند و جعبه سیاه را برمی‌دارند. درست است که جعبه سیاه مهم است اما آیا نمی‌شد هم‌زمان با آنها تیم امدادگر دیگری هم همراه آنها می‌رفتند تا تعداد بیشتری از دریانوردان را پیدا کنند امیدواریم این ابهامات با انتشار نتیجه بررسی سانحه مرتفع گردد ولی باید این نکته را هم در نظر داشت آنچه در صحنه عملیات در جریان است بسیار متفاوت و حتی دشوارتر از چیزی است که از دریچه دوربین رسانه‌ها منعکس می‌شود.»

وی افزود: «به شرطی که جعبه سیاه هر دو کشتی بررسی شود، در رفع بسیاری از ابهامات می‌تواند

موثر باشد. حداقل می‌تواند عوامل وقوع سانحه و نوع برخورد کشتی‌ها را مشخص کند.»

او با بیان اینکه کاپیتان مجید نقیان به‌عنوان افسر اول نفتکش سانچی، عضو هیات‌مدیره انجمن دریانوردان تجاری بود، تصریح کرد: «واقعا این دریانوردان مظلوم بودند و در زمان تحریم‌ها با تمام محدودیت‌ها و فشاری که در بنادر کشورهای دیگر متحمل می‌شدند، یک روز هم مسیر صادرات نفتی ایران متوقف نشد. حداقل خواسته ما این است که قدران این زحمات باشند. این دریانوردان انسان‌هایی بودند که در مسیر معاش خانواده و در خدمت اقتصاد کشور کار و فعالیت می‌کردند و این یکی از مصادیق شهادت است.»

او ضمن ابراز انتقاد نسبت به عملکرد برخی رسانه‌های داخلی گفت: «در چند روز نخست در حالی که همکاران در آتش می‌سوختند رسانه‌ها تیتراژ می‌زدند که مثلاً ۱۳۰ میلیون دلار سوخت. سانچی وقتی در صدر اخبار آمد که در دریا غرق شد. متأسفانه رسانه‌ها اولویت لحظه‌ای دارند. وظیفه رسانه‌ها این است که مطالبه ایجاد کنند و پیگیر باشند، اما متأسفانه هیچ کس از مدیریت بحران و ثبت تجربیات و درس گرفتن از آنها سخن نمی‌گوید. ما فقط دچار موج احساسی می‌شویم ولی اگر از سوانح درس نگیریم، شاهد وقایع تلخ‌تری خواهیم بود و در این چرخه باطل گرفتار خواهیم ماند.»

# افتتاح پایانه کانتینری لجستیکی غرب تهران

پایانه کانتینری لجستیکی غرب تهران با ظرفیت ۳۰ هزار TEU کانتینر که در قالب قرارداد BOT ساخته شده است اوایل اسفندماه امسال افتتاح می‌شود. به گفته امید ملک مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی بروجر ایران که سرمایه‌گذاری در این پروژه را برعهده دارد با ایجاد این پایانه کانتینری در گمرک غرب تهران، هزینه انتقال کانتینرها به داخل کشور ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش می‌یابد.



امید ملک، در نشست مطبوعاتی که به منظور معرفی این پروژه برگزار شده بود، با اشاره به این‌که نباید به مزیت‌ها نسبی کشور تکیه کنیم، اظهار کرد: «باید مزیت‌های رقابتی بیشتری با توجه به استقرار کانون‌های جمعیت کشور در نیمه شمالی ایجاد کنیم.»

او با بیان اینکه در کشور ایران نظام لجستیک زیرساخت ندارد و فعال نیست، به همین دلیل قیمت تمام‌شده کالا نیز افزایش می‌یابد، افزود: «در نظام لجستیک، قیمت کالایی که به عنوان مثال از فیلیپین به عنوان مبدأ، تولید و جابه‌جا می‌شود، در همه مقاصد نظیر ایران، روسیه، افغانستان و پاکستان یکسان خواهد بود.»

این عضو کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران گفت: «طبق تاکیدات وزیر راه و شهرسازی باید بتوان مزیت رقابتی در کشور تولید کرد؛ تاکنون کشور ما از مزایای نظام لجستیک بهره‌مند نبوده است.»

او بیان کرد: «در سال ۲۰۱۱ میلادی تعداد ۵۰۰ هزار کانتینر خالی در جاده‌های کشور هزار کیلومتر سیر کرده‌اند همچنین مبحث قاچاق از گذشته در حوزه کانتینرها مطرح بوده است، بنابراین ما نیازمند راه‌اندازی نظام لجستیک به منظور کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک جاده‌ای و کاهش هزینه‌های مبادله کالا هستیم.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی بروجر اظهار داشت: «طبق اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس در شهریور امسال به دلیل کاهش بودجه‌های عمرانی و عدم تکمیل زیرساخت‌های لجستیک بهترین گزینه برای پیشبرد اهداف لجستیک حضور بخش خصوصی و شرکت‌های عمومی غیردولتی (PPP) است که پروژه بندر خشک غرب تهران در همین قالب گنجانده شده است.»

وی تاکید کرد: «در نظام لجستیک با حذف انبارداری کالا، کالا به موقع به دست مصرف‌کننده

در نشست مطبوعاتی که به منظور معرفی این پروژه برگزار شده بود، با اشاره به این‌که نباید به مزیت‌ها نسبی کشور تکیه کنیم، اظهار کرد: «باید مزیت‌های رقابتی بیشتری با توجه به استقرار کانون‌های جمعیت کشور در نیمه شمالی ایجاد کنیم.»

او با بیان اینکه در کشور ایران نظام لجستیک زیرساخت ندارد و فعال نیست، به همین دلیل قیمت تمام‌شده کالا نیز افزایش می‌یابد، افزود: «در نظام لجستیک، قیمت کالایی که به عنوان مثال از فیلیپین به عنوان مبدأ، تولید و جابه‌جا می‌شود، در همه مقاصد نظیر ایران، روسیه، افغانستان و پاکستان یکسان خواهد بود.»

این عضو کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران گفت: «طبق تاکیدات وزیر راه و شهرسازی باید بتوان مزیت رقابتی در کشور تولید کرد؛ تاکنون کشور ما از مزایای نظام لجستیک بهره‌مند نبوده است.»

او بیان کرد: «در سال ۲۰۱۱ میلادی تعداد ۵۰۰ هزار کانتینر خالی در جاده‌های کشور هزار کیلومتر سیر کرده‌اند همچنین مبحث قاچاق از گذشته در حوزه کانتینرها مطرح بوده است، بنابراین ما نیازمند راه‌اندازی نظام لجستیک به منظور کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک جاده‌ای و کاهش هزینه‌های مبادله کالا هستیم.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی و کشتیرانی بروجر ایران با بیان اینکه ۱۲۰ گمرک داخلی در کشور داریم اظهار داشت: «به طریق بهینه از این گمرکات استفاده نمی‌شود؛ اگر عملکرد لجستیکی در جامعه بهبود یابد یک درصد رشد اقتصادی GDP و ۲ درصد سهم تجارت را افزایش می‌دهد.»





## 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

کشور ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش یابد.»  
مدیرعامل شرکت برویجر ایران، پروژه احداث بندر خشک کانتینر لجستیکی در غرب تهران را شامل سه بخش دانست و گفت: «خرید تجهیزات تخلیه و بارگیری واگن و تریلر با هزینه ۹ میلیارد تومان، ایجاد نرم افزار و کنترل ایمنی و امنیتی شامل دوربین و دستگاه های نشان دهنده موقعیت کانتینر در ترمینال با هزینه ۵۰۰ میلیون تومان و هزینه عمرانی مطابق تعهد ما به شرکت انبارهای عمومی در حدود ۵ میلیارد تومان، از این موارد است؛ این پروژه در مجموع ۱۴،۵ میلیارد تومان هزینه داشته است.»

عضو کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران اضافه کرد: «این ترمینال کانتینری بازوی لجستیکی گمرک است و دروازه ای است تا حمل و نقل ترکیبی در کشور توسعه یابد.»

ملک افزود: «ما همچنین به شرکت راه آهن پیشنهاد دادیم، پس از راه اندازی پایانه آستارا و تکمیل خط آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا در ایستگاه آستارا بندر خشک ایجاد کنیم.»  
وی با بیان اینکه تعرفه های ما طبق تعرفه های شرکت انبارهای عمومی گمرک خواهد بود، گفت: «پیش بینی می کنیم در این هفت سال ۲۵ تا ۳۰ درصد بازگشت سرمایه داشته باشیم و در این پروژه مردم، صاحبان کالا، گمرک، شرکت انبارهای عمومی و غیره منتفع می شود.»

ملک گفت: «در بنادر ما معافیت انبارداری ۵ روز است، اما عملاً امکان ۵ روزه ترخیص وجود ندارد، اما در روش بارنامه سراسری این هدف محقق خواهد شد.»

رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته افزود: «ظرفیت بندر خشک مذکور ۳۰ هزار TEU کانتینر در سال است.»

ملک اظهار داشت: «همچنین هدف گذاری شده است تا سال ۱۴۰۴ سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی کالا به ۳۰ درصد برسد که در شرایط فعلی امکان تحقق آن وجود ندارد، اما با توسعه چنین بنادری سهم ریلی در جابه جایی کالا افزایش می یابد.»

او در پایان با تأکید بر این که لجستیک حذف هزینه ها جانبی است ابراز امیدواری کرد با همکاری دست اندرکاران از جمله گمرک و وزارت راه و شهرسازی زیرساخت های لجستیک در کشور مهیا شود.

می رسد، در حالی که ما هنوز نظام لجستیکی و توزیع لجستیک قوی در کشور نداریم و وجود همین کامیون های توزیع کننده انواع برندهای مواد غذایی در سطح شهر یکی از نشانه های نبود زیرساخت لجستیک است.»

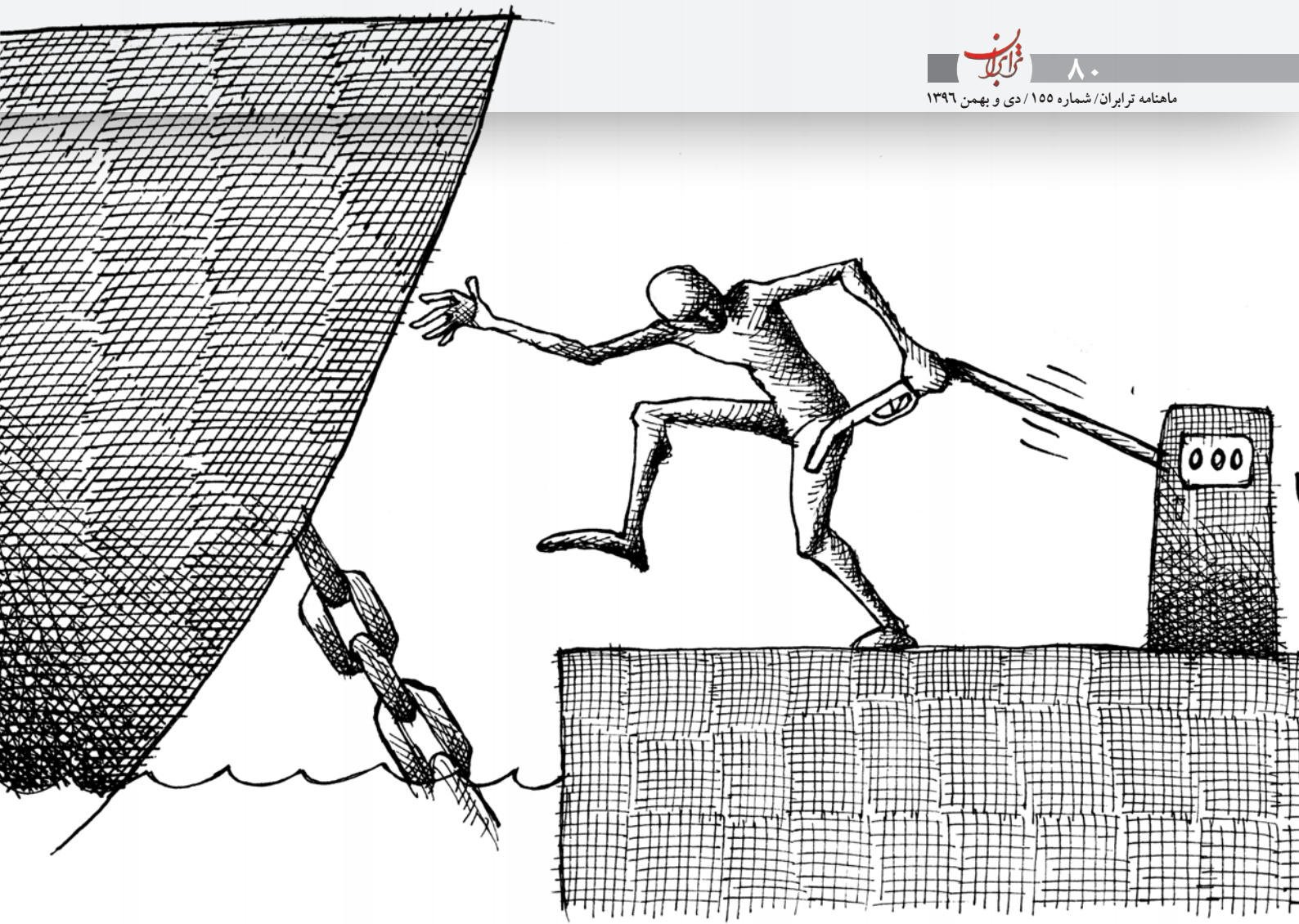
ملک تأکید کرد: «امیدواریم با همکاری وزارت راه و شهرسازی، گمرک جمهوری اسلامی ایران و وزارت صنعت، معدن و تجارت بستر و زیرساخت قانونی لجستیک در کشور ما فراهم شود تا همه از مزایای آن بهره مند شوند.»

این عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران افزود: «در دولت های قبل مجوزهای بندر خشک زیادی صادر شد در صورتی که با افزایش بنادر خشک کالا از مسیر جریان خود منحرف می شود، همچنین طبق مطالعات سازمان ملل متحد و مصوبه مجلس ما در کشور فقط ۴ تا ۵ بندر خشک نیاز داریم که می تواند به جریان صحیح کالا کمک کند.»

ملک افزود: «۱۵۰ کشور پس از برجام به ایران آمدند و اولین سؤال آنها این بود که پایه های نظام لجستیک در کشور ما چقدر محکم است.»  
او با بیان اینکه شرکت برویجر ایران، اولین شرکت خط شکن تحریم ها قبل از برجام بود، گفت: «۳۱ تیر ماه ۹۳ زمانی که هنوز برجام به نتیجه نرسیده بود، در آن شرایط تحریم اولین کشتی را به بندر شهید رجایی آوردیم و تا سال ۹۴ کشتی های بزرگی وارد بندر شهید رجایی کردیم و این موجب کاهش هزینه کرایه حمل و هزینه واردات شد.»

او با اشاره به اینکه تلاش کرده ایم تا در راستای توسعه لجستیک بندر خشک کانتینری در تهران ایجاد کنیم، گفت: «در این راستا از سال ۱۳۹۲ مذاکرات با شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی انجام شد و در سال ۱۳۹۵ قرارداد BOT ساخت بندر خشک کانتینری لجستیکی با ظرفیت ۳۰ هزار TEU در ۵ هکتار از اراضی این منطقه منعقد شد تا به این ترتیب با سرمایه گذاری ما ترمینال کانتینری مجهزی در غرب شهر تهران ایجاد شود.»

ملک با بیان اینکه ۹۶ درصد عملیات تکمیل این پایانه کانتینری انجام شده، افزود: «پیش بینی می شود این بندر اوایل اسفند ماه امسال به بهره برداری برسد و با ایجاد این پایانه کانتینری در گمرک غرب، هزینه انتقال کانتینرها به داخل



محمدرضا راوند، دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران به ترابران می‌گوید: «همانطور که مستحضر هستید، صنعت بانکرینگ در واقع به معنای خرده‌فروشی فرآورده‌های نفتی جهت تامین سوخت کشتی است. شرکت‌های بانکرینگ با دریافت نفت‌کوره از پالایشگاه‌های داخلی و یا ساحلی، لجستیک و خدمات حمل‌ونقل به بنادر، ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی در مخازن ساحلی و انتقال سوخت به کشتی‌ها بوسیله شناورهای سوخت‌رسان را به عهده دارند و به نوعی یک زنجیره ارزش ایجاد می‌کنند. این عملیات مستلزم ایجاد زیرساخت‌های لازم در بنادر و تامین کشتی‌های سوخت‌رسان توسط شرکت‌های بانکرینگ است.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران در ادامه با اشاره به بند ب ماده ۴۸ قانون برنامه ششم توسعه، به عنوان تنها الزام قانونی صنعت بانکرینگ، توضیح می‌دهد: «در این بند دولت مکلف شده است که برای افزایش خدمات سوخت‌رسانی و خدمات جانبی در خلیج فارس و دریای عمان، ضمن انجام حمایت‌های لازم از بخش غیردولتی در خرید شناور مخصوص، قیمت‌گذاری فرآورده،

تغییر متولی سبب نزول ۹۹ درصدی طی دو سال بود؟

## سقوط به قعر یک درصدی

نگاهی به وضعیت بانکرینگ کشور در گفت‌وگو با دبیر انجمن این صنعت در ایران

«متولی بانکرینگ و تخصیص سهمیه به شرکت‌های بانکرینگ، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بود، اما در سال اخیر، این متولی تغییر پیدا کرده و اکنون متولی این صنعت، شرکت ملی نفت ایران است. این جابه‌جایی باعث شد که فعالیت بانکرینگ به مدت یک سال متوقف شود و تا شرکت ملی نفت آیین‌نامه‌های مرتبط و شیوه‌نامه ارزیابی متقاضیان بانکرینگ را تدوین کند، یک وقفه زمانی به‌وجود آمد و در این دوران بانکرینگ به شدت با کاهش مواجه شد؛ به صورتی که در سال ۹۴ حجم بانکرینگ کشور حدود ۴ هزار متریک تن و سهم ایران از بانکرینگ منطقه حدود ۳۰ درصد بود که متأسفانه در سال ۹۵ به دلیل مشکلاتی که پیش آمد، این مقدار به ۹ درصد تنزل پیدا کرد و نهایتاً در سال ۹۶ به کمتر از یک درصد رسیده است. این روند با الزام قانونی که در برنامه ششم توسعه پیش‌بینی شده تناسبی ندارد و ما از الزامات برنامه ششم بسیار عقب‌تر هستیم...»

پای صحبت‌های محمدرضا راوند، دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران نشسته‌ایم.



■ شرکت‌های بانکرینگ با سرمایه‌گذاری حدود ۱۴ هزار میلیارد ریال، عزم خود را برای تحقق الزام قانونی برنامه ششم ثابت کرده‌اند؛ اما نگاه رقابتی بین شرکت ملی نفت و شرکت‌های بانکرینگ و همچنین نگاه غیرحمایتی که به بانکرینگ به‌عنوان یک صنعت با ارزش افزوده بسیار بالا وجود دارد، باعث شده این صنعت عملاً زمین‌گیر شود

■ هنوز آمادگی لازم در کشور و در پالایشگاه‌های ما به وجود نیامده تا بتوانیم سوخت کم‌سولفور را در کشور ارائه دهیم. عمده تمرکز ما روی نفت کوره است و هنوز برنامه‌ریزی حساب شده‌ای برای این چالش نداریم. در دنیا هم همینطور است اما تفاوت آنها با ما این است که بسیاری از شرکت‌های تحقیقاتی دنیا در حال کار روی این موضوع هستند

تا این صنعت شکل بگیرد؛ تشریح می‌کند: «مرجع اول وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران به عنوان زیرمجموعه این وزارتخانه است که سهمیه مورد نیاز شرکت‌های بانکرینگ را به آنها تخصیص می‌دهد و می‌تواند با قیمت‌گذاری مناسب، بازدهی سرمایه‌گذاری شرکت‌های بانکرینگ را افزایش دهد. مرجع دوم وزارت راه و شهرسازی است که سازمان بنادر به عنوان زیرمجموعه این وزارتخانه باید زیرساخت‌های توسعه بانکرینگ را فراهم کند؛ از جمله تخصیص زمین برای احداث مخازن ذخیره‌سازی و زیرساخت‌های بندری با شرایط رقابتی به منظور انجام عملیات بانکرینگ.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ می‌گوید: «صنعت بانکرینگ، یک صنعت زیرساختی در کشور است و تمام سنگینی این صنعت را بخش خصوصی به دوش کشیده است. سرمایه‌گذاری در این صنعت بسیار دیربازده و مستلزم مولفه‌های بسیار متفاوتی از جمله قیمت رقابتی و مشوق‌های لازم برای این صنعت است. بنابراین وزارت راه می‌تواند بسیار در این امر کمک‌کننده باشد. می‌تواند تعرفه‌های سرمایه‌گذاری و بندری را اصلاح کند و تسهیلاتی را در بنادر کشور فراهم سازد تا بانکرینگ در بنادر توسعه پیدا کند.»

او ادامه می‌دهد: «خوشبختانه وزیر راه و شهرسازی، آقای دکتر آخوندی نگاه بسیار مثبتی به بانکرینگ دارند و توسط سازمان بنادر و دریانوردی در حال تلاش هستند که زیرساخت‌های لازم برای توسعه بانکرینگ فراهم شود.»

راوند با تاکید بر این که آقای زنگنه هم نگاه بسیار راهبردی نسبت به بانکرینگ دارند، خاطر نشان می‌کند: «منتهی گاهی یک سری موانع در مجموعه وزارت نفت به وجود می‌آید که شرکت‌های بانکرینگ را دلسرد می‌کند. بیشتر این موارد هم در خصوص بحث قیمت‌گذاری است، به این لحاظ که باید بتوانیم با کشورهای حوزه خلیج فارس رقابت کنیم و قیمت مناسب؛ یعنی قیمتی که بتواند هزینه‌های بانکرینگ را پوشش دهد و سرمایه‌گذاری‌هایی که در این صنعت شده را جبران کند، ارائه دهیم. متأسفانه در سال ۹۶ این اتفاق رخ نداده است و امیدواریم که در سال‌های آینده، شرکت ملی نفت ایران حمایت‌های بیشتری از این صنعت بکند تا صنعت بانکرینگ توسعه پیدا کند.»

راوند در پاسخ به این سوال که چه مقدار از

شرایط، تسهیلات، مشوق‌ها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، این امکانات را به نحوی فراهم کند که علاوه بر رشد سالانه ۳۰ درصد سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، در پایان برنامه ششم توسعه، سهم ایران حداقل به ۵۰ درصد سهم بانکرینگ خلیج فارس برسد. بند ب ماده ۴۸ دولت را مکلف کرده تا مشوق‌های لازم را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد.»

راوند با بیان این که صنعت بانکرینگ در سال‌های اخیر با مشکلاتی مواجه شده است، تشریح می‌کند: «تا اوایل سال ۱۳۹۵ متولی بانکرینگ و تخصیص سهمیه به شرکت‌های بانکرینگ، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بود. از سال گذشته، این متولی تغییر پیدا کرده و اکنون متولی این صنعت، شرکت ملی نفت ایران شده است. این جایجایی باعث شد که فعالیت بانکرینگ به مدت یک سال متوقف شود و تا شرکت ملی نفت آیین‌نامه‌های مرتبط و شیوه‌نامه ارزیابی متقاضیان بانکرینگ را تدوین کند، یک وقفه زمانی به‌وجود آمد و در این دوران بانکرینگ به شدت با کاهش مواجه شد. متأسفانه در سال ۹۵ به دلیل مشکلاتی که پیش آمد، عملیات بانکرینگ به شدت تنزل پیدا کرد و نهایتاً سهم ایران از بانکرینگ منطقه در سال ۹۶ به کمتر از یک درصد رسیده است. این روند با الزام قانونی که در برنامه ششم توسعه پیش‌بینی شده تناسبی ندارد و ما از الزامات برنامه ششم بسیار عقب‌تر هستیم.»

وی با تاکید بر این که بانکرینگ تنها صنعتی در کشور است که صد در صد توسط بخش خصوصی ایجاد شده، می‌گوید: «شرکت‌های بانکرینگ با سرمایه‌گذاری حدود ۱۴ هزار میلیارد ریال، در ایجاد زیرساخت‌های این صنعت عزم و اراده خود را برای تحقق الزام قانونی برنامه ششم ثابت کرده‌اند. اما متأسفانه نگاه رقابتی فی‌مابین شرکت ملی نفت ایران و شرکت‌های بانکرینگ و همچنین نگاه غیرحمایتی که به بانکرینگ به‌عنوان یک صنعت با ارزش افزوده بسیار بالا وجود دارد، باعث شده که این صنعت عملاً زمین‌گیر شود.»

راوند با اشاره به اهمیت نقش وزارت نفت و وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان دو وزارتخانه‌ای که در صنعت بانکرینگ باید با هم همکاری کنند

■ اگر زیرساخت‌های بنادر موجود در فجیره را با بنادر ایران مقایسه کنید متوجه می‌شوید در بحث تخصیص زمین، فجیره قرار دادهای بلندمدت‌تری را به صورت BOT با شرکت‌های بانکرینگ منعقد می‌کند. بنابراین شرکت‌های بانکرینگ مطمئن می‌شوند که در بازه زمانی طولانی‌تری قادر خواهند بود در آن بندر فعالیت کنند

■ زیرساخت‌های بندری ایران هنوز به آمادگی لازم برای عملیات بانکرینگ نرسیده‌اند. بحث‌های فنی و عملیاتی در بنادر، وجود تعرفه‌های سنگین برای سرمایه‌گذاری و بحث تعرفه‌های مترتب بر شناورهای بانکرینگ، باعث می‌شود که اولاً ریسک سرمایه‌گذاری در بنادر برای فعالیت‌های بانکرینگ بالا برود و دوم این که بازگشت سرمایه با تاخیر انجام شود

زیرساخت‌هایی که وزارت راه و وزارت نفت باید برای توسعه بانکرینگ فراهم کنند، تاکنون تحقق پیدا کرده است، می‌گوید: «قطعاً اینها بحث‌های کیفی است و نمی‌توان چندان آنها را کمی کرد. اما اگر زیرساخت‌های موجود در بندر فجیره را با بنادر ایران مقایسه کنید، متوجه خواهید شد در بحث تخصیص زمین، فجیره قراردادهای بسیار بلندمدت‌تری را به صورت BOT با شرکت‌های بانکرینگ منعقد می‌کند. بنابراین شرکت‌های بانکرینگ مطمئن می‌شوند که در یک بازه زمانی طولانی مدت‌تری قادر خواهند بود که در آن بندر فعالیت کنند. دوم این که زیرساخت‌های بندری ایران هنوز به درجه‌ای از آمادگی برای عملیات بانکرینگ نرسیدند.»

او می‌افزاید: «بحث‌های فنی و عملیاتی در بنادر و وجود تعرفه‌های سنگین برای سرمایه‌گذاری مطرح است و بحث دیگر، بحث تعرفه‌های مترتب بر شناورهای بانکرینگ است که عملاً این تعرفه‌ها و بحث تخصیص زمین، باعث می‌شود که اولاً ریسک سرمایه‌گذاری در بنادر برای فعالیت‌های بانکرینگ بالا برود و دوم این که بازگشت سرمایه با تاخیر انجام شود و سودآوری شرکت‌های بانکرینگ تحت‌الشعاع قرار بگیرد.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ درباره نقش صنعت بانکرینگ در رقابت‌پذیری بنادر ایران می‌گوید: «وقتی صنعتی در بنادر کشور شکل می‌گیرد، فارغ از ارتباط آن با مباحث دریایی، در زنجیره ارزش بنادر ایجاد ارزش افزوده می‌کند. علاوه بر این، مراجعه کشتی‌های خارجی به بنادر ایران باعث رونق بنادر می‌شود و این مراجعه علاوه بر توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی، اشتغال‌زایی ایجاد می‌کند و در واقع کسب و کارهای جانبی برای صنعت بانکرینگ شکل می‌گیرد که نهایتاً به بحث رقابت بنادر ایران با سایر بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس، منجر می‌شود. گو اینکه آمادگی بنادر کشور برای یک سوخت‌رسانی باکیفیت، امتیازی برای آن بندر محسوب می‌شود و نشان می‌دهد آن بندر رتبه بالاتری نسبت به سایر بنادر دارد.»

او ادامه می‌دهد: «خدماتی که می‌بایست در بنادر به کشتی‌ها ارائه شود، بسیار متنوع است؛ از جمله تعویض خدمه کشتی، تامین آذوقه و آب تازه، تخلیه فاضلاب و مواد اضافی کشتی، موارد پزشکی و تامین دارو برای کشتی‌ها ... و سوخت تنها یکی

از دلایل مراجعه کشتی‌ها به آب‌های ساحلی است و کشتی‌ها برای این که بتوانند به صورت پکیج کامل خدمات خود را تامین کنند، ترجیح می‌دهند به بندری مراجعه کنند که این خدمات به صورت یک جا در آنجا فراهم شده باشد. بنابراین در حال حاضر، بانکرینگ در دنیا و در کشورهای که به عنوان هاب بانکرینگ هستند، با ارائه خدمات جانبی توأم شده است.»

او می‌افزاید: «در امارات و فجیره نیز که بانکرینگ بسیار در آنجا رشد کرده است، همیشه این خدمات در کنار سوخت به کشتی‌ها داده می‌شود تا کشتی نیاز به صرف هزینه بیشتر نداشته باشد، اما متأسفانه ما نتوانستیم از این امتیازات و پتانسیل‌ها حداکثر بهره‌برداری را داشته باشیم و من دلیل عمده عدم دستیابی به جایگاه واقعی بانکرینگ در بنادر را عدم نگاه حمایتی دولت به این صنعت مهم و ارزش‌آفرین می‌دانم.»

راوند درباره قوانین و مقررات مربوط به کاهش آلاینده‌ها و استفاده از سوخت‌های کم‌سولفور از جمله LNG می‌گوید: «این چالشی است برای کشور و سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، که این الزام را به صورت قانون مصوب کرده و مطابق آن کشتی‌ها باید تا سال ۲۰۲۰ سوخت کم‌سولفور مصرف کنند. راه‌حل‌های جایگزینی برای این موضوع باید پیش‌بینی شود؛ از جمله یکی از این راه‌حل‌ها بحث استفاده از سوخت LNG است، بحث بعدی بلندینگ است؛ یعنی اختلاط نفت کوره با فرآورده‌هایی که سولفور آن را کاهش می‌دهند.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ با بیان این که پالایشگاه‌های کشور هنوز برای تولید سوخت کم‌سولفور به‌روزرسانی نشده‌اند، ادامه می‌دهد: «بحث LNG موضوع بسیار داغی در دنیا و در بازار حمل‌ونقل و کشتیرانی محسوب می‌شود. منتهی نه تنها ایران، بلکه کشورهای پیشرفته هم برای تجهیز کشتی‌ها به امکانات LNG آمادگی لازم را ندارند و فعلاً در مرحله برآورد هستند که آیا اصلاً LNG به‌صرفه است یا خیر. با توجه به این که صنعت حمل‌ونقل دریایی تقریباً در سال‌های اخیر یک صنعت زیان‌ده بوده و عمده خطوط کشتیرانی کشورهای خارجی در حال ورشکستگی هستند؛ بنابراین تحمیل هزینه‌های اضافی برای تجهیز آنها به سوخت کم‌سولفور، آنها را با مشکلات مالی عدیده مواجه می‌کند.

■ حمل و نقل دریایی  
تقریباً در سال‌های اخیر  
زیان‌ده بوده؛ بنابراین  
تحمیل هزینه‌های  
اضافی برای استفاده  
از سوخت کم‌سولفور  
آنها را با مشکلات مالی  
عدیده مواجه می‌کند.  
به همین دلیل تصور  
نمی‌کنم LNG بتواند  
در این مدت زمان  
اندک جایگزین مناسبی  
برای کاهش سولفور  
سوخت باشد

چنین سرمایه‌گذاری‌هایی نداشته باشد. به اعتقاد من، در صورت حمایت دولت، از توان بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در امر احداث پالایشگاه‌های جدید و تولید سوخت کم‌سولفور می‌توان استفاده کرد. به لحاظ بازه زمانی بسیار کمی که تا سال ۲۰۲۰ داریم، باید سرمایه‌گذاری بسیار بیشتری در کشور انجام شود و به نظر من این سرمایه‌گذاری‌ها باید با مشارکت هر چه بیشتر بخش خصوصی و مشوق‌های دولت باشد و از توان اجرایی بخش خصوصی و مدل‌های سرمایه‌گذاری جدید برای این مسئله استفاده کنیم»

آینده به تاخیر انداخته است.»  
راوند در پاسخ به این پرسش که آیا امکانات، زیرساخت‌ها و برنامه‌های راهبردی مدونی برای تنوع بخشیدن به محصولات نفتی و تهیه سوخت با سولفور پایین‌تر از ۵ درصد در کشور پیش‌بینی شده است یا خیر، می‌گوید: «در کشور ما به این لحاظ که عمده تمرکز روی نفت کوره است و سایر تکنولوژی‌ها برای کاهش سولفور حتی در دنیا هم هنوز به مرحله بهره‌برداری و تولید انبوه نرسیده، بنابراین به نظر من کشور اکنون هیچ برنامه‌ریزی حساب‌شده‌ای برای این چالش ندارد و در دنیا هم همین‌طور است، اما تفاوت آن با کشور ما این است که بسیاری از شرکت‌های تحقیقاتی و پژوهشی دنیا در حال کار روی این موضوع هستند.»

او می‌گوید: «اخیراً موسسه مطالعات انرژی هم میزگردهایی را در این خصوص برگزار کرده که من بسیار آن را مفید می‌دانم. خود وزارت نفت و زیرمجموعه آن، یعنی شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی هم در حال برنامه‌ریزی هستند که پالایشگاه‌ها به‌روزرسانی شوند تا بتوانیم سوخت کم‌سولفور را تولید کنیم، اما هنوز هیچ‌کدام از این‌ها به عنوان یک تصمیم نهایی عملیاتی نشده است.»

به گفته دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران «کشور باید سرمایه‌گذاری‌های بسیار سنگینی برای کاهش سولفور سوخت کشتی‌ها انجام دهد، اما در شرایط فعلی وزارت نفت ممکن است آمادگی لازم را برای

بنابراین من تصور نمی‌کنم LNG بتواند در این مدت زمان اندک جایگزین مناسبی برای کاهش سولفور سوخت باشد.»

راوند با تاکید بر این که مجموعه وزارت نفت باید هر چه سریع‌تر نسبت به موضوع هزینه سوخت کشتی‌ها چاره‌اندیشی کند، می‌گوید: «کشور ما در حال برنامه‌ریزی است برای این که راه‌حلی را انتخاب کند که بتواند الزام IMO را رعایت کند، اما هنوز آمادگی لازم در کشور و در پالایشگاه‌های ما به وجود نیامده تا بتوانیم سوخت کم‌سولفور را در کشور ارائه دهیم و از طرفی همانطور که می‌دانید در هزینه‌های حمل و نقل دریایی، هزینه سوخت جایگاه بسیار ویژه‌ای دارد و در واقع عمده هزینه‌های کشتی هزینه سوخت است. انجمن ما هم این آمادگی را دارد که هر کمکی را در حوزه‌های مطالعاتی و تحقیقاتی ارائه دهد و همکاری مشترکی داشته باشد تا نسبت به این موضوع آمادگی لازم ایجاد شود.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران در مورد برنامه‌های راهبردی تطابق با مقررات سازمان جهانی دریانوردی می‌گوید: «یکی از موضوعات مشترک صنعت بانکرینگ با سازمان جهانی دریانوردی، بحث سوخت کم‌سولفور است. البته بحث دیگری نیز در رابطه با کل حمل و نقل دریایی و کشتیرانی وجود دارد که تجهیز کشتی‌ها به تصفیه آب توازن است که آطور که من متوجه شدم، IMO این الزام را تا دو سال

- بازرسی و نمونه‌برداری از کالاهای مصرفی و صنعتی - مواد غذایی و کشاورزی
- نفت، مواد نفتی و پتروشیمی - مواد معدنی
- بازرسی نوع خودرو، نوع موتورسیکلت و قطعات وابسته
- صدور گواهی ارزیابی انطباق (COI) در مبدا و مقصد
- صدور گواهی بازرسی پیش از حمل (PSI)
- صدور گواهی کتی کالا (IC) جهت ارائه به شبکه بانکی کشور
- بازرسی و نظارت بر آزمون کلیه کالاهای وارداتی و تولید داخل
- اخذ گواهی استفاده از علامت E - Mark به نمایندگی از شرکت CSI ایتالیا
- اخذ 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: ۰۹-۶۱۳۵-۸۸۱

تعارضات مالیات بر ارزش افزوده در بخش ریلی

# از همان دستی که دادی، نگیر!

دولت می‌گوید شرکت‌های حمل ریلی VAT نهاده‌ها را پردازند،

اما برای خدمات خود VAT نگیرند

پویا مهرابی

مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در ابتدا درباره مفهوم مالیات بر ارزش افزوده می‌گوید: «مالیات بر ارزش افزوده به این معنی است که پرداخت‌کننده این مالیات مراجعه مستقیم به اداره مالیاتی ندارد بلکه آن را همراه با قیمت کالا یا خدمات به فروشنده پرداخت می‌کند و این فروشنده است که وظیفه پرداخت مالیات را به صورت فصلی به اداره مالیات بر عهده دارد.»

بابایی تأکید می‌کند: «منظور از طرح این موضوع این است که مشمولان مالیات بر ارزش افزوده به عنوان واسط بین مصرف‌کننده نهایی کالا و خدمات و دولت عمل کرده و مبلغ مضاعفی را از جیب خود پرداخت نمی‌کنند و بنابراین در صورتی که در این فرآیند دریافت و پرداخت مالیات بر ارزش افزوده، هزینه مضاعفی به مشمولان تحمیل شود، صرفاً ناشی از عدم اجرای صحیح قانون است.»

او ادامه می‌دهد: «از طرفی مالیات بر ارزش افزوده از نوع مالیات بر مصرف است و پرداخت آن هم بایستی توسط مصرف‌کننده نهایی انجام گیرد. به عبارتی صرفاً اشخاصی مشمول پرداخت می‌شوند که فقط مصرف‌کننده نهایی باشند؛ به عنوان مثال در حمل و نقل ریلی مصرف‌کننده نهایی در بخش مسافری، مسافران قطارها در زمان خرید بلیت و در بخش باری صاحبان کالا در زمان صدور بارنامه نسبت به پرداخت کرایه به همراه مالیات بر ارزش افزوده اقدام می‌کنند. در این شرایط شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری صرفاً نقش واسط بین مصرف‌کننده نهایی (پرداخت‌کننده مالیات بر ارزش افزوده) و دولت را دارند و هیچ هزینه مضاعفی را راساً متقبل نمی‌شوند.»

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته منظور از تهاثر مالیاتی در مفهوم مالیات بر ارزش افزوده را چنین شرح می‌دهد: «برابر ماده ۱۷ قانون مزبور "مالیات‌هایی که مودیان در موقع خرید کالا یا خدمت برای فعالیت‌های اقتصادی خود به استناد صورت‌حساب‌های صادره موضوع این قانون پرداخت کرده‌اند، حسب مورد از مالیات‌های وصول شده توسط آن‌ها کسر و یا به آن‌ها مسترد می‌شود. ماشین‌آلات و تجهیزات خطوط تولید نیز از جمله کالای مورد استفاده برای

اسفند سال گذشته مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفته بود در برنامه ششم توسعه سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل ریلی، مشابه سرمایه‌گذاری در مناطق محروم در نظر گرفته شده است و همچنین مالیات بر ارزش افزوده شرکت‌های حمل و نقل ریلی با نرخ صفر محاسبه می‌شود، اما سال اول برنامه ششم رو به پایان است و همچنان ادامه اجرای ناقص مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی ادامه دارد. به همین دلیل در مهر ماه ۹۶ در پی درخواست انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته از رییس اتاق بازرگانی ایران مبنی بر الزام سازمان امور مالیاتی بر اجرای مفاد بند «ب» ماده (۵۲) قانون برنامه ششم توسعه در خصوص «محاسبه ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر» موضوع از طریق شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی از معاونت ارزش افزوده سازمان امور مالیاتی استعلام شد.

در پاسخ به این استعلام معاونت ارزش افزوده اعلام کرده است: اگرچه خدمات حمل و نقل ریلی بار از پرداخت مالیات و عوارض ارزش افزوده معاف است، اما «به موجب ماده (۱۳) قانون مالیات بر ارزش افزوده استرداد مالیات و عوارض نهاده‌ها و عوامل تولید صرفاً در خصوص صادرات کالا و خدمات به خارج از کشور موضوعیت داشته و استرداد نهاده‌ها و عوامل تولید به دلیل مراتب یادشده در سایر موارد موضوعیت نخواهد داشت.»

این در حالی است که اعضای انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی معتقدند اجرای ناقص بند «ب» ماده (۵۲) قانون برنامه ششم توسعه نه تنها اهداف توسعه‌ای و رقابتی نمودن بخش ریلی را به دنبال نداشته است بلکه برخلاف روح حاکم بر مالیات بر ارزش افزوده که مربوط به مصرف‌کننده نهایی است و نباید هزینه مالیاتی بنگاه‌ها را افزایش دهد، عملاً چنین افزایش هزینه‌ای رخ داده است و لذا مغایر با ماده ۲۴ سیاست‌های کلی برنامه ششم مبنی بر «اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن» است. در این خصوص گفت‌وگویی با مجید بابایی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انجام دادیم. این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.



بابایی ادامه می‌دهد: «نقطه قوت آن به این دلیل است که کاهش قیمت تمام‌شده کالا یا خدمت موردنظر را که مشمول معافیت شده، به دنبال دارد و توان رقابتی را برای تولیدکننده و ارائه‌کننده خدمت در مقایسه با کالاها و خدمات جانشین بالا نگه می‌دارد که البته این مزیت به بخش مسافری ریلی که مشمول این معافیت است تعلق نگرفته؛ چراکه سایر مدهای حمل و نقل مسافری هم مشمول این معافیت شده‌اند. دوم این که قیمت تمام‌شده حمل را در قیمت نهایی کالاها و خدمات کاهش می‌دهد و می‌تواند در سطح اقتصاد ملی قابل توجه باشد.»

او در پاسخ به این سوال که نقطه‌ضعف مشمول «معافیت» بودن در این قانون چیست، می‌گوید: «برابر تبصره ۲ ذیل ماده ۱۷ قانون مالیات بر ارزش افزوده» در صورتی که مودیان به عرضه کالا یا خدمت معاف از مالیات موضوع این قانون باشند، مالیات‌های پرداخت شده بابت خرید کالا یا خدمت تا این مرحله قابل استرداد نیست». این بدین معنی است که برخلاف آنچه قبلاً در خصوص تهاثر مالیات بر ارزش افزوده دریافت شده و پرداخت شده عنوان شد، در صورتی که یک کالا یا خدمت در ماده ۱۲ قانون

بر ارزش افزوده شرکت‌های حمل و نقل ریلی موظف هستند به صورت فصلی مابه‌التفاوت مالیات بر ارزش افزوده‌های دریافت شده و مالیات بر ارزش افزوده‌های پرداخت شده را محاسبه و به اداره مالیاتی پرداخت کنند. این همان تهاثر مالیات بر ارزش افزوده است. در این حالت است که شرکت‌ها در نهایت هزینه مضاعفی به آنها تحمیل نمی‌شود و آنچه را که به اداره مالیات می‌پردازند خالص دریافتی‌ها و پرداختی‌های طی دوره است.»

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در خصوص موارد معافیت مالیاتی تشریح می‌کند: «برابر ماده ۱۲ قانون مالیات بر ارزش افزوده عرضه برخی کالاها و خدمات و همچنین واردات آن‌ها حسب مورد از پرداخت مالیات معاف است. در بند ۱۲ ذیل همین ماده «خدمات حمل و نقل عمومی مسافری درون و برون شهری جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی» مشمول معافیت از این قانون شده و در زمان صدور بلیت مبلغی بابت مالیات بر ارزش افزوده از مسافران دریافت نمی‌شود؛ اما ذکر واژه «معاف» در بند ۱۲ هم نقطه قوت است و هم نقطه‌ضعف.»

فعالیت‌های اقتصادی مودی محسوب می‌شد.» بابایی با بیان این که مشمولان قانون مالیات بر ارزش افزوده تنها نقش واسط را بین مصرف‌کننده نهایی (که مالیات را می‌پردازد) و دولت بر عهده دارند، می‌گوید: «در اینجا توضیح داده شده که پرداخت مالیات بر ارزش افزوده به صورت فصلی توسط مشمولان قانون مذکور صورت می‌گیرد؛ اما این جا یک سوال مطرح می‌شود؛ آیا ممکن است مشمولان قانون مالیات بر ارزش افزوده، هم‌زمان خودشان هم به صورت موازی به‌عنوان مصرف‌کننده نهایی، مالیات بر ارزش افزوده بپردازند؟ جواب مثبت است.»

او با ذکر مثالی تشریح می‌کند: «به‌عنوان مثال شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری را در نظر بگیریم، این شرکت‌ها از یک طرف همان‌طور که گفته شد در زمان صدور بارنامه مالیات بر ارزش افزوده را از صاحبان کالا دریافت می‌کنند و از سوی دیگر خودشان هم برای تامین نهاده‌های مورد نیاز در بهره‌برداری از ناوگان ریلی (مواد و قطعات و ...) نقش مصرف‌کننده نهایی را بازی کرده و مجبورند به فروشندگان کالا و خدمات مذکور مالیات ارزش افزوده پرداخت کنند. در این حالت برابر ماده ۱۷ قانون مالیات

■ در صورتی که یک کالا جزو معافیت محسوب شده باشد، مشمولان قانون نه تنها مجاز نیستند مبلغی را بابت مالیات بر ارزش افزوده از آن کالای یا خدمات دریافت کنند، بلکه مبلغی هم که بابت تامین نهادهای مورد نیازشان به عنوان مالیات ارزش افزوده پرداخت کرده‌اند، به دلیل آن معافیت قابل استرداد نیست

■ شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری پس از این که برابر بند ۱۲ ماده ۱۲ قانون حمل و نقل ریلی مسافری مشمول معافیت شدند، مالیات بر ارزش افزوده‌های پرداختی توسط آنها مسترد نمی‌شود و هزینه مالیاتی این شرکت‌ها افزایش می‌یابد

جزو معافیت محسوب شده باشد در این حالت مشمولان قانون نه تنها مجاز نیستند که مبلغی را بابت ارزش افزوده از مصرف‌کنندگان نهایی آن کالا یا خدمات دریافت کنند، بلکه مبلغی هم که بابت تامین نهادهای مورد نیازشان به عنوان مالیات بر ارزش افزوده پرداخت کرده‌اند به دلیل آن معافیت قابل استرداد نیست.

بابایی می‌افزاید: «در این حالت دیگر تهاثری وجود ندارد و آنچه را که به عنوان مالیات بر ارزش افزوده پرداخت شده است به عنوان مرکز هزینه جدید برای بنگاه اقتصادی محسوب می‌شود و حاشیه سود بنگاه اقتصادی را کاهش می‌دهد. به عنوان مثال شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری پس از این که برابر بند ۱۲ ماده ۱۲ قانون حمل و نقل ریلی مسافری مشمول معافیت شدند، مالیات بر ارزش افزوده‌های پرداختی توسط آن‌ها استرداد نمی‌شود و هزینه مالیاتی این شرکت‌ها افزایش می‌یابد.»

دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در خصوص رویکرد جدیدی که در برنامه ششم پیرامون مالیات بر ارزش افزوده بخش ریلی اتخاذ شد، تشریح می‌کند: «اول این که ماده ۲۴ سیاست‌های کلی برنامه ششم مبنی بر "اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن" کاملاً مسئولیت دولت و قانونگذار را در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی روشن کرده است. بر همین اساس قانونگذار به منظور ایجاد مزیت رقابتی برای بخش ریلی در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل و نقل از یک سو و جلوگیری از افزایش هزینه شرکت‌های حمل و نقل ریلی از سوی دیگر، در بند "ب" ماده (۵۲) قانون برنامه ششم موضوع پرداخت مالیات بر ارزش افزوده در بخش ریلی را این چنین اصلاح می‌کند: مالیات بر ارزش افزوده خدمات حمل و نقل ریلی علاوه بر معافیت‌های مذکور در بند (۱۲) ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر محاسبه خواهد شد.»

بابایی هدف قانونگذار از این قانون را چنین عنوان می‌کند: «در اینجا هدف قانونگذار رعایت دو امر مهم بوده است: هدف اول حذف دریافت ارزش افزوده از محل صدور بارنامه و بلیت بوده است تا بهای تمام شده حمل و نقل ریلی در مقایسه با دیگر سیستم‌های حمل و نقلی

کاهش یابد و رقابتی تر شود. هدف دوم استرداد مالیات بر ارزش افزوده‌های پرداخت شده توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی مربوط به تأمین نهادهای بوده است تا موجب کاهش حاشیه سود شرکت‌ها نشود.»

او درباره نحوه اجرای بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه توضیح می‌دهد: «اجرای این بند قانون از دو بخش مهم تشکیل شده است. در بخش اول حذف مالیات ارزش افزوده دریافتی از محل فروش بلیت و بارنامه‌های صادره است که بخش مسافری از سال ۸۷ و بخش باری نیز از ابتدای سال ۹۶ اجرایی شده است و عملاً شرکت‌های حمل ریلی در زمان صدور بلیت و بارنامه از مشتریان مبلغی بابت مالیات بر ارزش افزوده دریافت نمی‌کنند.»

بابایی یادآور می‌شود: «اما همان‌طور که اشاره شد در درج عنوان "با نرخ صفر محاسبه خواهد شد" در متن بند «ب» ماده (۵۲) به هیچ عنوان معافیت مالیاتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی مدنظر نبوده است و در نتیجه مالیات بر ارزش افزوده پرداخت شده توسط شرکت‌ها باید به ایشان مسترد شود تا مفهوم "با نرخ صفر محاسبه خواهد شد" به واقع عملیاتی شود، اما علی‌رغم گذشت ده ماه از سال اول برنامه ششم توسعه هیچ بخشی از ماده قانونی مزبور عملیاتی نشده و سازمان امور مالیاتی تاکنون از صدور بخشنامه‌ای با مضمون استرداد مالیات بر ارزش افزوده‌های پرداخت شده توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی سر باز زده است و عملاً این ماده قانونی که با هدف ایجاد مزیت رقابتی برای بخش ریلی در برنامه ششم گنجانده شده، تبدیل به مرکز هزینه‌ای جدید برای شرکت‌های حمل ریلی شده و در نتیجه حاشیه سود بنگاه‌های خصوصی ریلی را کاهش داده و آن‌ها را در رقابت با بخش جاده‌ای

بیش از پیش دچار مشکل کرده است.» به گفته بابایی: «به این ترتیب این سوال مطرح است که چگونه یک بند مهم در قانون برنامه ششم توسعه کشور با طی تمامی مراحل کارشناسی و قانونی خود به تصویب دولت، مجلس و شورای نگهبان می‌رسد اما در زمان اجرا سازمان امور مالیاتی به عنوان نماینده دولت که طبیعتاً در زمان تصویب بند «ب» ماده (۵۲) قانون برنامه ششم حضور داشته و نظرات او اخذ شده امروز از اجرای آن سر باز می‌زند؟»



چین در نظر دارد ۴۰۰۰ قطار در سال ۲۰۱۸ به سمت اروپا روانه کند که این عدد نشان می‌دهد که آنها قصد حمل بیشتر از این طریق نسبت به سال ۲۰۱۷ دارد زیرا چین در ۱۱ ماه سال ۲۰۱۷، توانسته ۳۲۷۱ قطار به سمت اروپا روانه کند. این عدد یک نرخ رشدی از این مسیر به ما می‌دهد که عددی در حدود ده درصد رشد سالانه است.

اما واقعا چینی‌ها چرا می‌خواهند این راه را توسعه بدهند و کشورهای دیگری را نیز مانند ایران با مسیر تازه ریلی به اسم راه ابریشم درگیر کرده‌اند. همانند بسیاری از مسیرهای دریایی، تقریباً مسیر کانتینری از چین به مقصدهای گوناگون در برگشت از بازارهای سایر کشورها از آمریکا، اروپا، خاورمیانه و آفریقا تقریباً خالی هستند و این امر برای قطارهای این کشور و کانتینرهای حمل شده با قطار نیز حاکم است. آنها می‌خواهند راه جدیدی بسازند که معروف است به راه جدید ابریشم قرن ۲۱، راهی که مربوط است به طرحی به اسم مسیر کمربندی اوراسیا در دولت چین و چینی‌ها امیدوارند از طریق این مسیر بتوانند صادرات ترکیبی ریلی - دریایی به سواحل مدیترانه و آفریقا نیز داشته باشند.

گزارش‌های منقطع که از درون این پروژه به گوش می‌رسد بدین صورت است که این قطارهای قرار است با حمل ۴۰ تا ۵۰ کانتینر ۴۰ فوت بر روی هر کدام کارشان کار را شروع کنند تا به آرامی این طرح به عملیات کامل قطاری که می‌توانند بیشتر از ۲۰۰ واحد کانتینری را حمل کند، ختم شود. حال با یک محاسبه ساده با گرفتن میانگین ۱۰۰ واحد کانتینری در هر نوبت حمل ریلی و ضرب آن در تعداد قطارهایی که چین در سال ۲۰۱۸ قصد دارد راهی اروپا کند به عدد ۴۰۰ هزار می‌رسیم.

با توجه به اینکه یک کشتی نه چندان خاص امروزی تا ۴۰۰۰ کانتینر ۴۰ فوت که معادل ۸۰۰۰ کانتینر ۲۰ فوت است را حمل می‌کند، ظرفیت این مسیر جدید برابر می‌شود با ظرفیت ۱۰۰ کشتی در سال برای چین که رقمی در مقایسه با حجم سالانه حمل این کشور با کشتی نیست. پس هدف چین از این طرح پرخرج اما کم بازده چیست؟

چین از طرح مسیر جدید جاده ابریشم یا طرح کمربند زمینی اوراسیا گزارشی نمی‌دهد اما آمار دو کشور آلمان و روسیه نشان می‌دهد که چینی‌ها از این مسیر کمتر از ۱۰۰ هزار کانتینر در سال حمل می‌کنند. در حالی که بندر شانگهای چین ۱۰۰ هزار واحد کانتینری را روزانه بارگیری می‌نماید؛ بنابراین اگر بخواهیم یک بازه آماری و محاسباتی که در بالا داشتیم، برای این مسیر در نظر بگیریم، حجم جابه‌جایی بار در این مسیر به‌طور سالانه در مقایسه با یک بندر چین مانند شانگهای در بهترین حالت معادل ۴ روز و در بدترین حالت ۱ روز است!

از سوی دیگر هزینه حمل و نقل کالا از چین به‌طور زمینی با راه‌آهن ۵ برابر هزینه حمل دریایی همان کالا با چین از بندری مشابه است با این تفاوت که شما امکان کنترل دمای کانتینرها بر روی کشتی را دارید که بر روی قطار ندارید. از سوی دیگر، هزینه حمل بار از چین تا غرب اروپا با قطار تنها نصف هزینه حمل هوایی آن است با این تفاوت که حمل هوایی آن حداکثر بین ۲ تا ۳ روز می‌رسد و حمل قطاری آن حداقل ۱۴ روز که برخی با توجه به شایعات یارانه‌هایی که دولت چین در مسیر درون کشورش به این قطار می‌دهد می‌گویند شاید قیمت این حمل تا حدودی نزدیک به حمل هوایی باشد. پس چرا چین با توجه به این حجم حمل و هزینه حاضر به انجام این پروژه است و تازه مسیر جدیدی که از ایران نیز می‌گذرد را نیز در فکر می‌پروراند؟ واقعیت آن است که چینی‌ها کماکان برنامه‌های اقتصادی مرکزی دارند یعنی همه این برنامه در حزب کمونیست آن کشور تدوین و تنظیم می‌گردد و حکم اجرایی می‌گیرد. از آنجا که ریاست جمهوری چین این طرح را امضا کرده است، این امر حکایت از آن دارد که ریاست جمهوری و حزب کمونیست می‌خواهد این طرح، موفق نمایش داده شود تا اعتبار حزب کمونیست زیر پرسش نرود. از طرفی برخی گمانه‌زنی‌ها می‌گوید که شاید چینی‌ها می‌خواهند با این مشوق اقتصادی کشورهای مسیر را به اقتصاد خود وابسته سازند و در این مسیر به دنبال منافع سیاسی هستند. از سوی دیگر براساس یکی از بندهای توجیه طرح، آنها قصد دارند راه‌های حمل و نقل خود را توسعه دهند تا تنها به دو راه دریایی و هوایی برای صادرات متکی نباشند و اگر به هر دلیلی این مسیرها با چالش روبه‌رو شد، مسیر جایگزین وجود داشته باشند.

منبع: سایت خبری تحلیلی ایران چهارراه

## آیا چین بر ساخت راه‌آهن ابریشم زیان‌ده اصرار دارد؟!

کاوش ساعی

اگر یک تولید یا کار چینی خوب است آن هم زیرساخت‌های آنهاست. چینی‌ها در حال ایجاد یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های خود هستند. آنها برای دسترسی صادرکنندگان خود به بازارهای اروپایی در حال احداث پلی هستند از شهر یوو (Yiwu) در شرق چین به اروپای غربی که این مسیر بالغ بر ۷۵۰۰ مایل (معادل ۱۲۰۰۰ کیلومتر) است. این مسیر که NELB خوانده می‌شود که در واقع مخفف واژه New Eurasian Land Bridge است راه‌رویی است آهنی که قطارهای چینی را به غربی‌ترین شهرهای اروپا مانند دویسبرگ، مادرید و لندن وصل می‌کند و این سفر به گفته چینی‌ها دو هفته طول می‌کشد.





## چه کسی هزینه بازرسی فنی تعمیرات ناوگان ریلی را می‌دهد؟

از اواخر دهه هفتاد، با شروع فرآیند خصوصی‌سازی در راه‌آهن، اکثر ناوگان ریلی به بخش غیردولتی واگذار شده و این بخش راساً نسبت به تامین ناوگان اقدام کرده و سهم بزرگی از فعالیت‌های نگهداری و تعمیرات در کارگاه‌های پراکنده در شبکه ریلی کشور برون‌سپاری شده‌اند؛ این در حالی است که اگرچه واگذاری ناوگان و واگذاری تعمیرات، فعالیت‌هایی برای دور شدن راه‌آهن از تصدی‌گری و حرکتی رو به جلو محسوب می‌شوند، اما بازرسی بخشی از وظیفه نظارتی راه‌آهن به‌عنوان نماینده حاکمیت است و برون‌سپاری آن الزام و توجیه ندارد.

سعید قصابیان

■ اگر مالک بر خاتمه تعمیر واگن و خروج سریع آن از تعمیرگاه اصرار و به بازرسی فشار وارد کند، آیا بازرسی که دستمزد خود را از مالک دریافت می کند، قادر خواهد بود در برابر این خواست مقاومت کند؟ آیا در مناقشه فنی تا آخر بر اجتهاد فنی خود اصرار خواهد کرد؟ مطابق با قاعده بازار پاسخ این سوالات منفی است

دیگر هزینه های خود را اجحاف راه آهن در حق خود خواهند دانست.

در رابطه با این گزینه باید به تجارب موجود نیز توجه داشت. می توان فرض کرد که شرکت بهره بردار با کمبود واگن در سرویس مواجه شود و کوتاه کردن زمان توقف واگن در کارگاه را بر کیفیت ترجیح دهد و بر خروج سریع واگن از تعمیرگاه اصرار و بر بازرسی فشار وارد کند تا خاتمه تعمیر واگن را اعلام کند. آیا بازرسی که دستمزد خود را از مالک دریافت می کند قادر خواهد بود در برابر این خواست ولی نعمت خود مقاومت کند؟ مطابق با قاعده بازار، پاسخ این سوال منفی است.

به نظر می رسد باید بازرسی با دست باز و بدون آنکه نگران دستمزد خود باشد به کار خود بپردازد. بنابراین بهتر است رابطه مالی آن با مالک قطع شود (قاعده دیگر بازار آن است که هر فعال اقتصادی، از کسی حرف شنوی دارد که دستمزد خود را از او دریافت می کند). از سوی دیگر، واگن های متعلق به یک شرکت حمل و نقل ریلی از یک نوع نیستند و لازم است با توجه به نوع و مسیر، در چند کارگاه مختلف تعمیر شوند. به لحاظ اجرایی استخدام یک بازرسی توسط شرکت بهره بردار، بازرسی را وادار می کند تا کارشناسان خود را در همه کارگاه هایی که واگن های شرکت بهره بردار در آن تعمیر می شوند توزیع کند.

چنین بازرسی ممکن است توجیه اقتصادی خود را از دست بدهد. همان طور که در مورد حمل و نقل و تعمیرات نگران اقتصاد و گردش مالی هستیم، برای پا گرفتن و تقویت بازرسی و کمک به ایجاد بازرسان قوی در بخش ریلی باید به اقتصاد بازرسی فنی و گردش مالی آن توجه داشت.

**گزینه دوم:** گزینه دیگر آن است که هزینه بازرسی فنی بر عهده شرکت مجری تعمیرات باشد. پیش فرض آن است که از آنجا که مسئولیت ایمنی و کیفیت تعمیرات واگن به صورت دست دوم بر عهده مجری تعمیرات است و باید جوابگوی مالک باشد، خود بیش از همه دغدغه کیفیت دارد و بیش از همه مشتاق بازرسی است، اما تجربه عملی چیز دیگری را نشان می دهد.

مجری تعمیرات اجیر مالک است و مشابه گزینه قبل، می شود فرض کرد که شرکت بهره بردار

تعمیرات، یکی از اجزای نت (نگهداری و تعمیرات) ناوگان است و طراحی فرآیند آن نقش مهمی در حفظ این دارایی کلیدی در حمل و نقل ریلی دارد. عناصر درگیر در شبکه ناوگان شامل: راه آهن (ناظر عالی)، مالک (شرکت بهره بردار)، شرکت مجری تعمیرات، تامین کننده قطعات یدکی / زیرمجموعه ها و شرکت بازرسی فنی هستند.

در مورد نقش چهار عنصر اول شفافیت وجود دارد. مجری تعمیرات (مورد تایید راه آهن)، واگن های (۱) متعلق به شرکت بهره بردار را با شیوه مورد تایید ناظر عالی (راه آهن) و در کارگاه مورد تایید آن مرجع تعمیر می کند و شرکت بهره بردار، قطعات / زیرمجموعه های مورد نیاز تعمیرات را از طریق تامین کننده مورد تایید راه آهن به فرآیند تعمیرات تزریق می کند (این وظیفه گاهی مستقیماً و گاهی به واسطه مجری انجام می شود).

از دید راه آهن، مسئولیت ایمنی سیر و کیفیت تعمیرات ناوگان بر عهده مالک ناوگان است، اما راه آهن این را کافی نمی داند و حضور بازرسی فنی مورد تایید خود در تامین قطعه و همین طور فرآیند تعمیرات (اعم از تعمیر واگن یا تعمیر زیرمجموعه های آن مانند اجزاء سیستم ترمز، فنر و مجموعه چرخ و محور) را الزامی می داند که این الزام در نظام تعاملات ذی نفعان مرتبط با فرآیند نگهداری ناوگان گنجانده شده است. در این فرآیند یک شرکت بازرسی اجیر می شود تا خدمات بازرسی را ارائه، گزارش و ثبت کند و تزریق واگن به سیر، منوط به تایید آن باشد. سوال این است که هزینه بازرسی باید بر عهده کدام یک از عناصر بالا باشد؟

**گزینه اول:** یک گزینه آن است که هزینه بازرسی فنی بر عهده مالک واگن (شرکت بهره بردار) باشد. پیش فرض آن است که از آنجا که مسئولیت ایمنی و کیفیت تعمیرات واگن بر عهده مالک است، خود بیش از همه دغدغه کیفیت و ایمنی دارد و بیش از همه مشتاق بازرسی خواهد بود، اما با این پیش فرض، مالک در ازای این مسئولیت، مدعی بی نیازی از بازرسی است.

شرکت بهره بردار می تواند مدعی باشد که نمی توان هم آن را مسئول کیفیت دانست و هم آن را وادار کرد به روشی که راه آهن می پسندد (استخدام بازرسی فنی) این مسئولیت را انجام دهد. در این شرایط برخی مالکان بار هزینه بازرسی بر

با کمبود واگن در سرویس مواجه شود و کوتاه کردن زمان توقف واگن در کارگاه را بر کیفیت ترجیح دهد و بر خروج سریع واگن از تعمیرگاه اصرار و بر مجری فشار وارد کند تا خاتمه تعمیر واگن را اعلام کند. این فشار از سمت مجری تعمیرات به بازرسی منتقل می شود. آیا بازرسی که دستمزد خود را از مجری دریافت می کند قادر خواهد بود در برابر این خواست ولی نعمت خود مقاومت کند؟ مطابق با قاعده بازار، پاسخ این سوال منفی است. به نظر می رسد باید بازرسی با دست باز و بدون آنکه نگران دستمزد خود باشد به کار خود بپردازد. لذا بهتر است رابطه مالی آن با مجری قطع شود.

با توجه به وجود واحد کنترل کیفیت در همه شرکت های مجری تعمیرات، اضافه شدن بازرسی به تعهدات آنها دوباره کاری است. لذا در این گزینه، بازرسی فنی (مبتنی بر نظارت عالی راه آهن) عملاً در برابر کنترل کیفیت (فرآیند داخلی شرکت مجری تعمیرات) ذبح

■ هزینه بازرسی همواره سهم ناچیزی از بهای قطعه یا فعالیت انجام شده است و در مقابل هزینه تملک واگن و هزینه نگهداری واگن (که پس از واگذاری ها از عهده راه آهن خارج شده اند) قابل چشم پوشی است

در رابطه با این گزینه همچنین باید توجه داشت که در یک کارگاه تعمیراتی که به یک شرکت مجری تعمیرات سپرده شده است، واگن های شرکت های مختلف تعمیر می شوند. عقد قرارداد مالکان با شرکت های بازرسی مورد نظرشان باعث می شود به تعداد شرکت هایی که واگن هایشان به آن کارگاه برده می شوند، شرکت بازرسی در آن کارگاه مستقر باشند. به لحاظ اجرایی حضور این تعداد شرکت های بازرسی باعث فشردگی غیر لازم بازرسان در کارگاه های تعمیراتی می شود، در حالی که هر تیم بازرسی فقط با تعداد محدودی از واگن ها سر و کار دارد. در این شرایط علاوه بر عدم توجیه اقتصادی بازرسی، مجری تعمیرات باید برای انجام فعالیت مشابه به چندین بازرسی و چندین روش بازرسی جوابگو باشد.

**گزینه پیشنهادی:** روش بهینه آن است که راه آهن خود مسئولیت و هزینه بازرسی را بپذیرد. اگر واگذاری ناوگان و تعمیرات، فعالیت هایی برای دور شدن راه آهن از تصدی گری و حرکاتی رو به جلو محسوب می شوند، اما بازرسی بخشی از وظیفه نظارتی راه آهن به عنوان نماینده حاکمیت است و برون سپاری آن الزام و توجیه ندارد. دستگاه های نظارتی کشور (مانند دولت و مجلس) در صورت رخداد سانحه تنها از راه آهن سوال می کنند و بهره بردار و مجری را نمی شناسند. راه آهن با همین توجیه باید راسا بازرسان فنی را گزینش کند و به عنوان بازوی نظارتی برای رصد تامین قطعه و انجام تعمیرات به کار بگمارد. قطع رابطه مالی بازرسی فنی با دو عنصر بالا مهم ترین

ویژگی این روش است که منجر به استقلال و نفوذ رای بازرسان (به عنوان نمایندگان راه آهن) در فرآیند تعمیرات خواهد شد. مزیت دیگر این ایده آن است که از تعدد و تداخل حضور شرکت های بازرسی در کارگاه های تعمیراتی جلوگیری می شود و هر کارگاه تعمیراتی، هر قطعه ساز و هر شرکت تعمیر کننده زیر مجموعه های واگن با بازرسی واحد (منتخب راه آهن) سر و کار خواهند داشت. انتقاد وارد بر این پیشنهاد می تواند ایجاد بار مالی برای راه آهن باشد. در پاسخ به این انتقاد:

**اولا)** باید یادآوری کرد که هزینه بازرسی در قالب انجام وظایف نظارتی و حاکمیتی راه آهن قابل توضیح و توجیه است.

**ثانیا)** هزینه بازرسی همواره سهم ناچیزی از بهای قطعه / فعالیت انجام شده است. همین سهم اندک باعث می شود که بازرسی در حجم های کم توجیه اقتصادی نداشته باشد. این هزینه در مقابل هزینه تملک واگن و هزینه نگهداری واگن (که پس از واگذاری ها از عهده راه آهن خارج شده اند) قابل چشم پوشی است.

**ثالثا)** در صورتی که راه آهن بر عدم قبول این هزینه اصرار دارد می تواند آن را به عنوان هزینه خدماتی که به نیابت از شرکت های بهره بردار برای اطمینان از ایمنی سیر و کیفیت واگن ها ارائه می کند در وجه آنها فاکتور کند.

#### زیر نویس

۱- در این متن غالباً به جای «ناوگان» از «واگن» نام برده خواهد شد زیرا فرآیند واگذاری لکوموتیوها هنوز در راه آهن به ثمر نرسیده است.

می شود و مجریان بار شدن هزینه بازرسی بر دیگر هزینه های خود را اجحاف راه آهن در حق خود خواهند دانست.

از سوی دیگر طبیعی است که مجری تعمیرات همواره از کیفیت کار خود دفاع می کند و ایرادات وارد شده از سوی بازرسی را درست نمی پذیرد. مطابق تجربه های موجود بعید است که بحث فنی بین مجری و بازرسی به تفاهم همه جانبه ختم شود. در موارد اختلاف، رای طرفی بر کرسی می نشیند که دست بالا را دارد. همان که دستمزد را می پردازد. آیا بازرسی که دستمزد خود را از مجری دریافت می کند در مناقشه فنی تا آخر بر اجتهاد فنی خود پابرجا خواهد ماند؟ مطابق با قاعده بازار، پاسخ این سوال نیز منفی است.

## انتقال بار شرکت های خودروساز به مسیر ریلی

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن اعلام کرد: با ورود سومین قطار تجاری چین به تهران بار شرکت های خودروساز به مسیر ریلی منتقل می شود.

سید مصطفی داودی گفت: «شرکت راه آهن رایزنی های خود را برای راه اندازی کریدور ریلی چین از سال ۲۰۱۵ با کشورهای مسیر (چین، قزاقستان و ترکمنستان) آغاز کرده است.»

به گزارش تین نیوز، معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن تصریح کرد: «در سال ۲۰۱۶ اولین قطار فاصله میان چین و ایران را طی ۲۰ روز طی کرد و از ۲۸ و ۳۰ دسامبر سال ۲۰۱۷ نیز با استقبال صاحبان کالا سه قطار تجاری از مبدأ چین به سمت ایران حرکت کرد. همچنین زمان سیر این مسیر بین ۱۱ تا ۱۵ روز از مبادی مختلف در چین بود که قطار ۱۱ هزار کیلومتر مسیر را بین ۴ کشور طی می کرد. به عبارتی قطار روزانه ۸۰۰ کیلومتر را می پیمود که این سیر بسیار مناسبی محسوب می شود.»

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن گفت: «رایزنی هایی را با شرکت هایی خودروسازی چون سایپا شروع کرده ایم و تلاش می کنیم تا بار شرکت های خودروساز و شرکت هایی که حجم بالایی از مبادلات را با چین دارند را به مسیر ریلی منتقل کنیم.»

او افزود: «آخرین قطار باری از سمت چین به ایران طی ۱۵ روز، ۴۱ کانتینر کالا را از چین به ایران حمل کرد که این زمان با احتساب اقدامات گمرکی یک سوم زمان سنتی حمل کالا بود.»

## توافق ایران و پاکستان برای احیای خط مسافری کویته- زاهدان

ایران و پاکستان در خصوص رونق صنعت گردشگری بین دو کشور با راه اندازی قطارهای مسافری، زیارتی و گردشگری به توافق رسیدند.

مدیرکل راه آهن جنوب شرق ایران در پایان نشست دو روزه کمیته مشترک حمل و نقل ریلی ایران و پاکستان در اسلام آباد، با تشریح دستاوردهای این نشست، گفت: ایران و پاکستان برای راه اندازی قطار مسافری زیارتی و گردشگری بین دو کشور و آسان شدن رفت و آمد زائران پاکستانی به اماکن مقدس در شهرهای ایران و عراق توافق کردند.

او احیای سرویس دهی قطار مسافری بین زاهدان و کویته را از دیگر توافقات مهم این نشست عنوان کرد و افزود: «این قطارها پیش از این در این مسیر فعال بود، ولی به دلیل مسائل امنیتی متوقف شد، با این حال راه آهن پاکستان اعلام تمایل کرده که این قطار دوباره راه اندازی شود.»

ارجونی گفت: «همچنین در این نشست مقرر شد طرف پاکستانی، نماینده‌ای در تفتان (مرز میرجاوه) مستقر کند تا بحث‌های حمل و نقل دو جانبه را آسان کرده و به عنوان کارشناس، مسائل مربوط به ایران را نیز پیگیری کند.

دو طرف همچنین درباره موضوعاتی مانند زمان سیر قطار در دالان «ITI» (اسلام‌آباد-تهران-استانبول) و هزینه‌های حمل و نقل کالا به گفت و گو و تبادل نظر پرداختند. هیات ایرانی زمان سیر قطار را از زمان ورود به خاک ایران از مرز میرجاوه و خروج آن از مرز رازی به سمت ترکیه، چهار روز اعلام کرد، در حالی که زمان سیر در خاک پاکستان و ترکیه به ترتیب ۸ و ۴ روز اعلام شد.

گفتنی است راه آهن کویته- زاهدان به طول ۷۰۰ کیلومتر تنها مسیر ریلی ایران و پاکستان است.



## انعقاد بزرگترین قرارداد تامین ناوگان مسافری ریلی کشور

یازدهم آذرماه مراسم انعقاد قرارداد ۴۵۰ دستگاه مسافری ریل‌باس بین راه آهن ایران، به منظور تامین ناوگان قطارهای حومه‌ای راه آهن ایران و افزایش ظرفیت قطارهای حومه‌ای و انتقال سفرهای جاده‌ای به ریل، با کنسرسیوم شرکت توسعه صنایع ریلی ایرانیان (ایریکو) و شرکت هیوندای روتام کره برگزار شد.

مدیرعامل راه آهن در این مراسم، با یادآوری اینکه این پروژه اولین اقدام جدی برای تامین ناوگان قطارهای حومه‌ای است، گفت: «مدت مذاکرات قرارداد یک سال است و سهم این قرارداد برای طرف ایرانی نسبت به سهم قرارداد قبلی (۱۵۰ دستگاه واگن) بیشتر است.»

محمدزاده با بیان اینکه ارزش این قرارداد ۷۰ میلیون یورو است و در قالب فاینانس تامین مالی می‌شود، گفت: «مدت زمان اجرای پروژه ۷۸ ماه است و اولین ست آن در کمتر از ۱/۵ سال آینده تحویل راه آهن می‌شود.» او افزود: «انتقال دانش فنی از سوی سازنده تجهیزات کره‌ای انجام می‌شود و ایریکو لیسانس ساخت را از شرکت هیوندای کره دریافت می‌کند.»

وی این قرارداد را اولین اقدام جدی در جهت تامین ناوگان دانست و گفت: «مالک ریل‌باس‌ها راه آهن جمهوری اسلامی ایران و دولت خواهد بود و پس از تشکیل شرکت قطارهای حومه‌ای مدیریت ناوگان بر عهده ما است که با استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی این قطارها سیر داده می‌شود.» محمدزاده افزود: «شرکت قطارهای حومه‌ای صد درصد دولتی است و مدیریت حمل و نقل حومه‌ای را بر عهده دارد اما بهره‌برداری از این قطارها با مدیریت ما توسط بخش خصوصی انجام می‌شود.» مدیرعامل راه آهن با تأکید بر اینکه همه ۴۵۰ دستگاه واگن در داخل و در خط تولید ایریکو ساخته می‌شود، گفت: «اساسنامه شرکت قطارهای حومه‌ای نهایی شده است و امیدواریم در ماه جاری با امضای وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان برنامه و بودجه تکمیل شود.»

در این مراسم، وزیر راه و شهرسازی نیز توضیح داد: «دوره اجرای این قرارداد ۶۷۵ سال است و اجرای این قرارداد گام بزرگی در جهت توسعه قطارهای حومه‌ای و اجرای برنامه ششم توسعه است.» آخوندی با بیان اینکه در حال حاضر ۱۰۰ دستگاه واگن ریل‌باس فعال در شبکه فعال هستند، گفت: «قرارداد قبلی میان شرکت راه آهن و هیوندای روتام شامل ۱۵۰ دستگاه ریل‌باس بود که ۵۰ دستگاه دیگر در دست ساخت است که به ناوگان کشور اضافه خواهد شد؛ اما ۴۵۰ دستگاهی که امروز قرارداد آن منعقد می‌شود بدان معنی است که در پایان دوره قرارداد ۶۰۰ واگن ریل‌باس خودکشی حومه‌ای را به طور فعال در شبکه ریلی خواهیم داشت. با این اقدام ظرفیت سالانه ۷۰ میلیون مسافر نشسته برای ما فراهم خواهد شد. البته باید در نظر داشت که در زمان پیک سیر قطارهای حومه‌ای و مترو شهری ظرفیت ایستاده نیز وجود دارد که با احتساب آن تعداد مسافر بیشتری جابه‌جا خواهند شد.»

او با یادآوری اینکه استفاده از قطارهای حومه‌ای نقش مؤثری در کاهش آلودگی هوا و حفظ محیط‌زیست دارند، در خصوص میزان اشتغال‌زایی این طرح این توضیح داد: «در دوره تولید ۱۰۰۰ شغل مستقیم و ۱۷۰۰ شغل غیرمستقیم و در زمان بهره‌برداری ۲۰۰۰ شغل ایجاد خواهد شد.»

رشد گردشگران مسلمان در بازار گردشگری مسلمانان نمود یافته است. این بازار با رشدی ۱۰ میلیارد دلار نسبت به سال ۲۰۱۴ در سال ۲۰۱۶ به ۱۶۹ میلیارد دلار رسیده است. سال گذشته این صنعت شاهد رشد ۱۱/۸ درصدی بود که تقریباً دو برابر میزان رشد بازار سفر جهانی بود. انتظار این است که رشد سفرهای خارج از کشور مسلمانان، از سال ۲۰۱۶ تا سال ۲۰۲۲ به حدود ۹ درصد برسد و اندازه بازار گردشگری مسلمانان تا سال ۲۰۲۲ به ۲۸۳ میلیارد دلار افزایش یابد. در سال ۲۰۱۶ سهم بازار گردشگری مسلمانان از مخارج گردشگری جهان ۱۱/۸ درصد بوده است که پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال ۲۰۲۲ به ۱۴ درصد افزایش یابد. اگر بخواهیم بازار گردشگری مسلمانان را در

تنزل جایگاه ایران در گردشگری حلال

## کاهش حلال خوری!

«گزارش وضعیت اقتصاد اسلامی» هر ساله منتشر می‌شود و به بررسی اقتصادهای اسلامی از ابعاد مختلف می‌پردازد. امسال نیز این گزارش منتشر شد و در بخش گردشگری حلال آن، وضعیت این نوع گردشگری در سال ۲۰۱۶ مورد بررسی قرار گرفت. براساس این گزارش کشورهای تونس و تایلند امسال وارد ده کشور برتر در زمینه گردشگری حلال شده‌اند. این در حالی است که در گزارش سال قبل، ایران رتبه هفتم و عربستان رتبه دهم را در میان مقاصد برتر گردشگری حلال در اختیار داشتند که امسال عربستان به رتبه ششم صعود کرده، اما ایران از جمع ده کشور مقصد در زمینه گردشگری حلال خارج شده است.



■ در زمینه توسعه یافتگی اقتصاد اسلامی برای سفر مسلمانان، کشورهای مالزی، امارات و ترکیه رتبه‌های اول تا سوم را به خود اختصاص داده‌اند. اندونزی، تایلند، عربستان، تونس، مالدیو، قطر و اردن در جایگاه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. در گزارش سال قبل، عربستان رتبه ده را در این زمینه به خود اختصاص داده بود

چهارپله‌ای)، تایلند، عربستان، تونس، مالدیو، قطر و اردن در جایگاه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. در سال ۲۰۱۶ ایران بدین لحاظ در بین ده کشور اسلامی جایگاهی نداشته است. گفتنی است در گزارش سال قبل، عربستان رتبه ده را به خود اختصاص داده بود.

براساس این گزارش کشورهای تونس و تایلند امسال وارد ده کشور برتر در زمینه گردشگری حلال شده و ایران، لبنان و عمان از جمع این ده کشور خارج شده‌اند.

مخارج منطقه‌ای در این بازار در سال ۲۰۱۶ نشان می‌دهد که کشورهای عضو همکاری خلیج فارس در منطقه منابه ۶۰/۷ میلیارد دلار رسید و این در حالی بود که این میزان برای سایر کشورهای منطقه منابه ۲۹/۳ میلیارد دلار، برای شرق آسیا ۲۳/۱ میلیارد دلار، برای اروپای غربی ۱۷/۲ میلیارد دلار، برای آسیای مرکزی ۱۱/۸ میلیارد دلار، برای اروپای شرقی ۹/۲ میلیارد دلار، برای جنوب صحرای آفریقا ۸/۳ میلیارد دلار، برای جنوب آسیا ۵/۳ میلیارد دلار، برای آمریکای شمالی ۳/۳ میلیارد دلار و برای سایر مناطق ۰/۹ میلیارد دلار بوده است. در بخش رتبه‌بندی کشورهای گردشگری حلال هرچند مالزی بالاترین رتبه را در مجموع به

سال ۲۰۱۶ با سایر کشورهای دنیا مقایسه کنیم باید بگوییم در حالی که بازار گردشگری مسلمانان حدود ۱۶۹ میلیارد دلار بوده است، این میزان در چین ۱۷۹ میلیارد دلار، در آمریکا ۱۵۳ میلیارد دلار، در آلمان ۱۱۴ میلیارد دلار، در انگلیس ۸۳ میلیارد دلار و در روسیه ۶۶ میلیارد دلار بوده است.

شایان ذکر است در سال ۲۰۱۶ از میزان ۱۶۹ میلیارد دلاری بازار گردشگری مسلمانان، سهم کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اسلامی ۷۴ درصد یا ۱۲۴/۳ میلیارد دلار بوده است و سهم کشورهای غیرسازمان همکاری اسلامی ۲۶ درصد یا ۴۴/۷ میلیارد دلار بوده است.

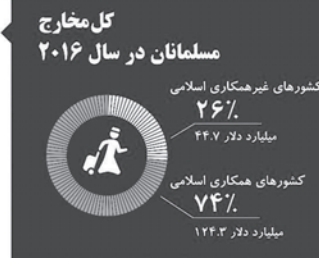
در حالی که مقاصد سفر مسلمانان برای گردشگری حلال اکثراً سه کشور امارات، مالزی و ترکیه است اما کشورهای دیگری مانند اسپانیا و نیوزیلند هم که مسلمانان کمتری دارند، در حال سرمایه‌گذاری بر روی گردشگری حلال هستند.

ترکیه به صورت خاصی در حال تبدیل شدن به بزرگترین مقصد گردشگری حلال است و با رشد چهارپله‌ای نسبت به رتبه‌بندی سال گذشته، خود را به رتبه سوم رسانده است و تعداد گردشگران مسلمانی که به منطقه مدیترانه سفر می‌کنند نسبت به هر منطقه دیگر رشد داشته است.

نشانه محبوبیت ترکیه به عنوان یک مقصد گردشگری حلال این بود که در تعطیلات عید فطر سال ۲۰۱۷، هیچ یک از هتل‌های معمولی در این کشور رزرو نشده بود، اما هتل‌های حلال به ویژه هتل‌هایی که در کنار سواحل قرار داشتند همه کاملاً رزرو شده بودند. با توجه به اینکه تقاضای مصرف‌کنندگان برای رزرو ۶۰ هتل حلال در ترکیه افزایش یافته است، هتلداران ترکیه‌ای سعی کرده‌اند بر این بخش درحال ظهور تمرکز و شروع به تنوع‌بخشی به گردشگری معمولی کنند.

در زمینه اینکه کدام کشورها بهترین توسعه‌یافتگی اقتصاد اسلامی را برای سفر مسلمانان داشته‌اند باید گفت علاوه بر اینکه ترکیه رتبه سوم را بدین لحاظ به خود اختصاص داده است، کشورهای مالزی و امارات به ترتیب رتبه‌های اول و دوم را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین به ترتیب کشورهای اندونزی (با صعود

اندازه بازار جهانی گردشگری مسلمانان در مقایسه با سایر مناطق دنیا (۲۰۱۶. میلیارد دلار)



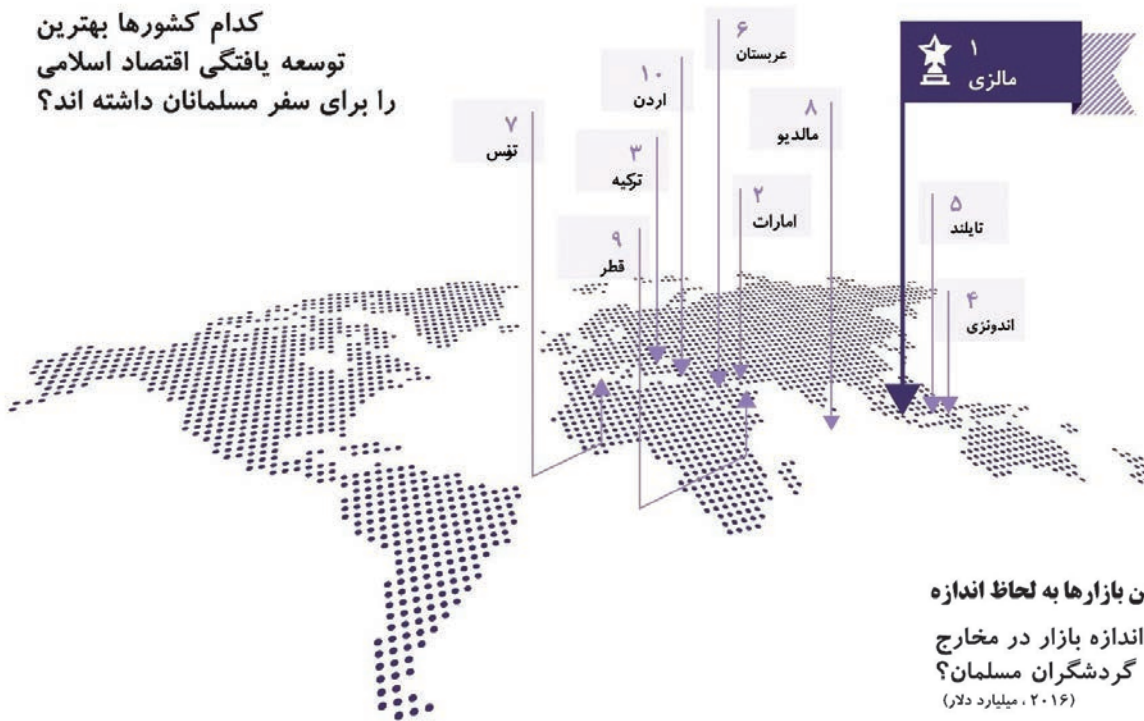
اندازه بازار

بازار گردشگری مسلمانان چقدر است؟



## شاخص سفر حلال

کدام کشورها بهترین توسعه یافتگی اقتصاد اسلامی را برای سفر مسلمانان داشته اند؟



### برترین بازارها به لحاظ اندازه

بیشترین اندازه بازار در مخارج گردشگران مسلمان؟

(۲۰۱۶، میلیارد دلار)



۲۰/۴ میلیارد دلار، امارات متحده عربی با ۱۵/۸ میلیارد دلار، قطر با ۱۲/۴ میلیارد دلار، اندونزی با ۹/۷ میلیارد دلار و کویت با ۹/۶ میلیارد دلار هستند. میزان مخارج ایران نیز ۷/۴ میلیارد دلار برآورد شده است.

گزارش وضعیت اقتصاد اسلامی نشان می‌دهد که ایران به عنوان یکی از کشورهای اسلامی، از فهرست کشورهای برتر گردشگری حلال خارج شده است و در حالی که نام ایران در گزارش سال ۲۰۱۵ در رتبه هفتم برترین مقاصد گردشگری حلال دنیا دیده می‌شد، در گزارش سال ۲۰۱۶ خبری از ایران در بین ده کشور برتر دنیا بدین لحاظ نبود. این در حالی است که کشور عربستان از رتبه دهم به رتبه ششم صعود کرده است.

در این گزارش، معرفی بسته‌های سفر برای ماه رمضان، اکوتوریسم، غذای حلال و تفریحگاه‌های ساحلی حلال، متنوع‌سازی توریسم در کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس به دلیل سقوط قیمت نفت، افزایش کنفرانس‌های سفر حلال و ارائه گواهی‌نامه‌های حلال برای کسب‌وکارهای اقامتی از جمله فرصت‌های گسترش بازار حلال و برندسازی ضعیف، نوظهور بودن این بازار، نبود معیارهای استاندارد یک‌شکل، از جمله معضلات این صنعت ذکر شده است.

خود اختصاص داده اما توجه به زیرشاخص‌ها گویای نکات دیگری نیز هست. برای مثال در زیرشاخص امتیاز سفرهای داخلی مسلمانان، یعنی ایجادکنندگان عرضه نسبت به اندازه کشور، امارات متحده عربی در صدر جدول قرار دارد و پس از آن مالزی، تایلند، قطر و ترکیه قرار دارند. از نظر اکوسیستم دوستدار سفرهای حلال، یعنی کیفیت تلاش حکمرانی در این خصوص، مالزی و ترکیه مشترکا در صدر قرار گرفته و پس از آنها اندونزی قرار گرفته است.

در زمینه آگاهی از صنعت سفرهای حلال، یعنی تعداد مقالات منتشر شده و رویدادهای برگزار شده در این خصوص، نیز بیشترین امتیاز مختص امارات متحده عربی است و پس از آن مالزی، عربستان و ترکیه و اندونزی جای گرفته‌اند. بیشترین امتیاز بخش اجتماعی، یعنی مشارکت بخش سفر در اشتغال، نیز ابتدا متعلق به مالدیو است و پس از این کشور، اردن، تایلند، مالزی و قطر واقع شده‌اند. از نظر رتبه‌بندی اقتصاد اسلامی جهان نیز مالزی رتبه اول را در اختیار دارد، امارات متحده عربی دوم و عربستان سعودی در جایگاه سوم قرار گرفته است.

این گزارش نشان می‌دهد که بیشترین اندازه بازار در مخارج گردشگری مسلمانان در سال ۲۰۱۶ به ترتیب متعلق به عربستان سعودی با





## نگاه مجمع جهانی اقتصاد به زیرساخت ضعیف گردشگری ایران

بر اساس آماری که از سوی مجمع جهانی اقتصاد (WEF) در خصوص صنعت گردشگری منتشر شده است: ایران در سال ۲۰۱۷ در حوزه زیرساخت حمل و نقل هوایی، زمینی و گردشگری علی‌رغم توسعه آن نسبت به سال‌های گذشته، همچنان جایگاه مناسبی ندارد.



بر اساس گزارش مجمع جهانی اقتصاد که هر دو سال یکبار و با موضوع رقابت‌پذیری صنعت گردشگری منتشر می‌شود، ایران در سال ۲۰۱۱ رتبه ۱۱۴ از بین ۱۳۹ کشور، در سال ۲۰۱۳، با ۱۶ پله صعود، رتبه ۹۸ از بین ۱۴۰ کشور، در سال ۲۰۱۵ رتبه ۹۷ از بین ۱۴۱ کشور و در سال ۲۰۱۷ با ۴ پله صعود، رتبه ۹۳ از بین ۱۳۶ کشور جهان را به خود اختصاص داده است.

طبق آمار مجمع جهانی، امتیاز ایران در شاخص رقابت‌پذیری سفر و گردشگری ۲۰۱۷، معادل ۴/۳ است که این امتیاز در سال ۲۰۱۵ معادل ۳/۳ بوده است. همچنین رتبه ایران از جایگاه نهم در بین کشورهای خاورمیانه در سال ۲۰۱۵ به جایگاه هشتم در سال ۲۰۱۷ در این گروه صعود کرده است.

بر اساس گزارش مذکور، با ورود ۲/۵ میلیون گردشگر بین‌المللی به ایران و حدود ۵/۳ میلیارد دلار هزینه‌های پرداخت‌شده توسط آن‌ها، متوسط دریافتی‌های ایران به ازای ورود هر گردشگر ۱,۶۶۵ دلار بوده است. صنعت سفر و گردشگری با ارزش افزوده حدود ۱,۱۰ میلیارد دلار، سهم ۵/۲ درصدی از کل تولید ناخالص داخلی ایران را تشکیل داده و با ۴۷۶ هزار شغل، سهم ۹/۱ درصدی از کل اشتغال کشور را به خود اختصاص داده است.

ایران از بین ۱۴ زیرمؤلفه در سال ۲۰۱۷، در زمینه باز بودن بین‌المللی، رقابت‌پذیری قیمت‌ها، منابع طبیعی و منابع فرهنگی و سفر تجاری، امتیازی بالاتر از متوسط امتیاز منطقه خاورمیانه داشته و در ۱۰ زیرمؤلفه دیگر، امتیاز کمتری نسبت به میانگین منطقه خاورمیانه دارد.

نکته جالب این‌که با وجودی که ایران در شاخص منابع طبیعی و باز بودن بین‌المللی پایین‌ترین امتیازها را در بین سایر مؤلفه‌ها داشته، اما در سطح منطقه خاورمیانه مشاهده می‌شود که ایران در این دو شاخص امتیاز بالاتری نسبت به میانگین منطقه دارد.

رتبه ایران در رقابت‌پذیری سفر و گردشگری بر اساس گزارش‌های سال ۲۰۱۷ و ۲۰۱۵

ردیف	شاخص	۲۰۱۵ (۱۴۱ کشور)	۲۰۱۷ (۱۳۶ کشور)	تغییرات رتبه
توانمندسازی محیط	محیط کسب و کار	۱۱۹	۷۹	↓
	ایمنی و امنیت	۹۶	۸۷	↓
	بهداشت و سلامت	۹۳	۹۳	-
	منابع انسانی و بازار کار	۱۱۴	۱۰۵	↓
	زیرساخت‌های ICT	۹۸	۹۴	↓
سیاست‌های سفر و گردشگری	اولویت‌بخشی سفر و گردشگری	۱۳۰	۱۱۷	↓
	باز بودن بین‌المللی	۱۱۶	۱۰۹	↓
	رقابت‌پذیری قیمت‌ها	۱	۱	-
	پایداری محیطی	۱۱۵	۱۱۹	↑
زیرساخت‌ها	زیرساخت‌های حمل هوایی	۹۳	۸۹	↓
	زیرساخت‌های زمینی و هوایی	۷۶	۷۵	↓
	زیرساخت خدمات گردشگری	۱۱۱۹	۱۱۶	↓
منابع طبیعی و فرهنگی	منابع طبیعی	۹۸	۱۰۰	↑
	سفر تجاری و منابع فرهنگی	۳۷	۳۸	↑

ژئوتوریسم یا زمین‌گردشگری شاخه‌ای از گردشگری است که محوریت آن جاذبه‌های سطح زمین است که در اثر فعالیت‌های درونی یا بیرونی زمین، ایجاد شده است. کشور ایران پتانسیل‌های فراوانی در حوزه ژئوتوریسم دارد به حدی که به عنوان بهشت زمین‌شناسان شهرت پیدا کرده است، اما استفاده از این ظرفیت زمین‌شناسی نیازمند فراهم کردن زیرساخت‌های لازم و مهم‌تر از همه، ایجاد ژئوپارک است. برای آشنایی بیشتر با این گونه از گردشگری، با کیمیا عجایی، مدرس دانشگاه و مدیرعامل مؤسسه میراث زمین‌شناختی خاورمیانه گفت‌وگویی داشتیم.

دکتر عجایی ضمن اشاره به اهمیت ژئوتوریسم در توسعه پایدار مناطق مختلف کشور می‌گوید: «... هنوز ندیده یا نشنیده‌ام تورهایی که برگزار می‌شوند واقعا ژئوتوریسم باشند. برعکس اکثرا در حال آسیب رساندن به زمین و پدیده‌های زمین‌شناسی هستند. دوستانی را می‌شناسم که تور برگزار می‌کنند و در تبلیغ آنها جمع‌آوری فسیل ذکر شده است!»

ژئوپارک‌ها ظرفیت‌های ناشناخته گردشگری در ایران هستند

## چشم‌اندازهای تازه برای توسعه سفر

بهاره بوذری



■ ژئوتوریسم علاوه بر اینکه جاذبه‌های دیگر را می‌بیند، یک جاذبه خاص زمین‌شناسی مثل چین‌خوردگی یا زمین‌لغزش را هم نگاه می‌کند. شاید شما به دفعات به جاده چالوس و هراز رفته باشید اما اگر به شما بگویند دیواره‌ای که روبه‌روی شما قرار گرفته ۵۰ میلیون سال پیش ساحل دریا بوده داستان جذاب‌تری نخواهد داشت؟!

سایت زمین‌شناسی داشته باشیم به اضافه اینکه جاذبه‌های فرهنگی و طبیعی در آن محدود وجود داشته باشد. برای مثال در ژئوپارک بین‌المللی قشم، پدیده‌های زمین‌شناسی و یا جاذبه‌های فرهنگی مانند اماکن تاریخی، جاذبه‌های طبیعی مثل جنگل حراء و ... قابل مشاهده است.

البته باید خاطر نشان کنم که اساسا یکی از شرایط ثبت ژئوپارک وجود جامعه محلی است مثلا بیابان لوت نمی‌تواند به تنهایی یک ژئوپارک باشد. چراکه در آنجا هیچ جامعه محلی وجود ندارد حداقل باید دو یا سه روستای اطراف، در محدوده بیابان تا بتوان آنجا را به عنوان ژئوپارک ثبت کرد.

ترابران: فرق ژئوتوریسم با اکوتوریسم چیست؟  
 ■ این بحث در جامعه علمی چالشی بزرگ محسوب می‌شود. به عنوان مثال یکسری از دوستان معتقدند که ژئوتوریسم زیرمجموعه اکوتوریسم است. در صورتی که همه ما زیرمجموعه گردشگری Nature Base یعنی بر

ترابران: ظاهرا زمین‌گردشگری یا همان ژئوتوریسم، در ایران شاخه نوینی از گردشگری محسوب می‌شود...

■ بله؛ اما جالب است بدانید در سال ۲۰۰۲ بحث ژئوتوریسم، برای اولین بار توسط آقای مهندس امری کاظمی در کنفرانس بین‌المللی اکوتوریسم در استرالیا ارائه شد و تقریبا در همان سال بود که چند ژئوپارک از کشور چین و یک ژئوپارک اروپایی با هم تشکلی را به عنوان شبکه ژئوپارک‌های اروپایی ایجاد کردند و پس از آن شبکه جهانی ژئوپارک‌ها شکل گرفت.

ژئوپارک محدوده‌ای است که شما در آن می‌توانید شاهد یکسری پدیده‌های منحصر به فرد زمین‌شناسی باشید؛ البته این پدیده‌ها خیلی متنوع هستند، اما بعضی از آنها پررنگ‌تر و جذاب‌تر محسوب می‌شوند و ارزش علمی - آموزشی نیز دارند. ما در محدوده‌ای که تحت عنوان ژئوپارک شناخته می‌شود حداقل باید چند



■ یکی از شرایط ثبت ژئوپارک وجود جامعه محلی است مثلاً بیابان لوت نمی‌تواند به تنهایی یک ژئوپارک باشد. چراکه در آنجا هیچ جامعه محلی وجود ندارد حداقل باید دو یا سه روستای اطراف، در محدوده بیابان تا بتوان آنجا را به عنوان ژئوپارک ثبت کرد

■ ما مناطق زیادی داریم که به دلیل عدم رعایت توسعه پایدار از بین می‌روند؛ مانند چشمه باداب سورت یا تنگه واشی که بخاطر حجم بالای گردشگری بدون برنامه، آسیب‌های زیادی به منطقه وارد شده است یا غارهایی که در اثر بازدیدهای بیش از حد و بدون برنامه، آسیب دیده‌اند

پایه طبیعت هستیم؛ چرا که طبیعت یعنی کوه، غار و آبشار و ... همه و همه اساس زمین‌شناسی دارند. ژئوتوریسم علاوه بر اینکه جاذبه‌های دیگر را می‌بیند، یک جاذبه خاص زمین‌شناسی مثل چین خوردگی یا زمین‌لغزش را هم نگاه می‌کند. شاید شما به دفعات به جاده چالوس و هراز رفته باشید اما اگر برای شما تعریف کنند که اینجا یک داستان چندین میلیون ساله دارد ذهنیت شما به طور کل تغییر می‌کند. اگر به شما بگویند دیواره‌ای که روبه‌روی شما قرار گرفته ۵۰ میلیون سال پیش ساحل دریا بوده داستان جذاب‌تری نخواهد داشت!؟

ترابران: اساساً ژئوپارک‌ها به چه منظوری شکل می‌گیرند؟

■ ببینید! هر کشوری یکسری آثار باستانی دارد که به تبع وجود آن آثار باستانی، روستاهای اطراف رونق پیدا می‌کنند؛ مثلاً جایی مثل تخت‌جشید یا تخت‌رستم به مناطق اطرافشان رونق می‌دهند، چون زمانی که گردشگر برای بازدید به آنجا می‌رود به یکسری مایحتاج از قبیل آب و غذا و امکانات بهداشتی احتیاج دارد. چرا جایی مثل روستای ایبانه با جامعه محلی آن مورد توجه قرار گرفت؟ زیبایی ساخت‌وساز خانه‌ها و طبیعت زیبای آنجا بود که باعث شد گردشگران به آن روستا بروند و بعد از مدتی تعاملی بین افراد روستا با گردشگران از طریق خرید محصولات محلی ایجاد و باعث شود روستای ایبانه پررنگ شود.

زمانی استانداردهای یک روستا ارتقا پیدا می‌کند که آن روستا از نظر اقتصادی و وجود گردشگر منتفع شود. بحث ژئوپارک به این دلیل مطرح شد که زمین در همه جا هست و در اطراف بسیاری از این روستاها می‌توانید جاذبه‌های زمین‌شناسی و زیبا را پیدا کنید. حال باید آن جاذبه‌ها پررنگ شوند تا جامعه محلی هم از نظر بهبود معیشت منتفع شود. این بحث باعث حفاظت از پدیده‌های زمین‌شناسی و زمین نیز می‌شود و جامعه محلی احساس می‌کند که آن پدیده برایش مهم است و زمین در این منطقه اهمیت دارد، بنابراین آن را حفظ می‌کند.

ترابران: بنابراین فلسفه اصلی ژئوپارک حفاظت از پدیده‌های زمین‌شناختی و سپس کسب منافع اقتصادی برای جامعه محلی است.

■ بله؛ همانطور که گفتم، در سال ۲۰۰۰ با تجمع چند ژئوپارک، شبکه ژئوپارک‌های اروپایی و به تبع آن شبکه ژئوپارک‌های جهانی شکل گرفت و همه ساله این شبکه دارای عضوهای بیشتری می‌شود. چون همه کشورها به یک یا چند ژئوپارک نیاز دارند تا بتوانند نوع گردشگری جدیدی را به گردشگرهایشان ارائه دهند.

این بحث رونق جدیدتری به مسئله گردشگری داد و تقریباً در تمام دنیا استقبال خوبی از آن شد. کمالاتی که ۱۲۰ و اندی ژئوپارک از سال ۲۰۰۰ تا حال در دنیا به وجود آمده است.

کشور ما نیز از این قافله عقب نبوده و در سال ۲۰۰۶ ما ژئوپارک قشم را به عنوان اولین ژئوپارک

خاورمیانه ثبت کردیم. چند سالی با شرایط نامساعد فعالیت داشت، اما امسال به شبکه جهانی ژئوپارک برگشتیم. ژئوپارک ارس و ژئوپارک طبس هم در حال فعالیت هستند. این دو ژئوپارک، در صورت مساعد بودن شرایط می‌توانند در آینده به عنوان ژئوپارک بین‌المللی معرفی شوند، اما فعلاً به عنوان ژئوپارک ملی شناخته می‌شوند.

از نظر بحث توانایی داشتن ژئوپارک، با مطالعاتی که همکار بنده داشتند پتانسیل حداقل ۲۰ ژئوپارک در کشور وجود دارد، اما راه‌اندازی یک ژئوپارک کار و پشتکار و همراهی مسئولان را نیاز دارد.

ایجاد ژئوپارک مزیت‌های اقتصادی فراوانی دارد؛ ژئوپارک‌ها جوان‌ها را درگیر می‌کند و اشتغال‌زایی برای بخش محلی ایجاد می‌شود؛ مثلاً ما در بحث ژئوپارک به یکسری عوامل از قبیل ژئوگارد یا محافظ نیاز داریم. خب این محافظ چه کسی می‌تواند باشد، جز یک جوان محلی که تمام زیر و بم محدوده خودش را می‌شناسد؟

از طرف دیگر، همه گردشگرها مایل نیستند در هتل اقامت داشته باشند، بلکه ترجیح می‌دهند از خانه‌های محلی استفاده کنند؛ بنابراین خانه‌های محلی رشد می‌کنند. همچنین یک فرد روستایی به این درک می‌رسد که اگر کیفیت خانه خود را سامان دهد و ضوابطی را رعایت کند، می‌تواند به عنوان خانه محلی از آن استفاده کرد. یک زمانی در قشم هیچ خانه محلی وجود نداشت در صورتی که هم اکنون حدود ۵۰ خانه محلی ایجاد شده است. اکنون رانندگان تاکسی در قشم اکثر ژئوسایت‌ها را می‌شناسند و زمانی که شما از فرودگاه سوار می‌کنند، شروع به پیشنهاد دادن و ترغیب افراد برای بازدید از آنجا می‌کنند. در چنین شرایطی، این راننده به فکر مهاجرت از آن شهر یا روستا نخواهد افتاد.

البته ژئوپارک باید به دنبال آموزش زمین‌شناسی به جوانان محلی و یا هر کسی باشد که می‌خواهد در آن منطقه، کار و فعالیت کند. به عنوان مثال در ژئوپارک قشم بنده یک دوره آموزشی زمین‌شناسی داشتم که از جوان ۱۴ ساله تا مرد ۷۵ ساله در آن شرکت می‌کردند. به آن آقای ۷۵ ساله که به نام ناخدا امینی در منطقه شناخته می‌شود و خانه محلی دارد گفتم چرا شما در این کلاس‌ها شرکت می‌کنید. گفت من باید بدانم که دارم کجا زندگی می‌کنم. این



■ در مواردی برنامه‌هایی که به اسم توسعه گردشگری در غارها انجام شده، آنها را نابود کرده؛ مثلاً اینکه نباید در غار به هیچ وجه نور باشد، در حالی که در بعضی نقاط با چراغ‌های رنگی غار را تزئین می‌کنند که به تمام اکوسیستم غار صدمه وارد می‌شود!

می‌کنند، ولی هیچ ضابطه‌ای را رعایت نمی‌کنند و در واقع فقط به فکر منافع خودشان هستند. **ترابران: استقبال مردم از تورهای زمین شناسی چگونه بوده است؟**

■ در کشور ما در این بخش بسیار کم کار شده است ولی استقبال خوب است. بنده با توجه به اینکه در حال ثبت ژئوپارک‌ها هستیم، آینده خوبی را برای آن پیش‌بینی می‌کنم به شرط آن که بحث‌های حفاظتی آن کنترل و زیرساخت‌ها در کنار آن ایجاد شود.

**ترابران: خود شما هم جزو برگزارکنندگان تور هستید؟**

می‌شود رونق پیدا می‌کند.

**ترابران: چه کارهایی باید برای حفاظت از ژئوپارک‌ها انجام شود؟**

■ ژئوپارک‌ها باید پویا باشند. بحث آموزش باید مرتب و به‌روز انجام شود و مرتباً اطلاع‌رسانی داشته باشند. حتی بحث‌های حفاظتی هم باید به‌طور مداوم صورت بگیرد؛ مثلاً اگر بنده بخواهم گردشگری را برای بازدید به چشمه باداب سورت ببرم باید اول بحث حفاظتی آنجا را کنترل کنم. همه اینها مورد بررسی قرار می‌گیرد و اگر رعایت نشود اخطار می‌دهند. این کار باعث می‌شود پویایی منطقه افزایش یابد و به ناچار مجبور شوید یکسری فعالیت‌هایی را انجام دهید تا ژئوپارک شما در شبکه بین‌المللی باقی بماند. در واقع به بحث توسعه پایدار بسیار کمک خواهد بود.

ما مناطق زیادی را داریم که به دلیل عدم رعایت توسعه پایدار از بین می‌روند؛ مانند چشمه باداب سورت یا تنگه واشی که بخاطر حجم بالای گردشگری بدون برنامه، آسیب‌های زیادی به منطقه وارد شده است یا غارهایی که در اثر بازدیدهای بیش از حد و بدون برنامه آسیب دیده‌اند. حتی در مواردی برنامه‌هایی که به اسم توسعه گردشگری در غارها انجام شده، آنها را نابود کرده؛ مثلاً اینکه نباید در غار به هیچ وجه نور باشد، در حالی که در بعضی نقاط با چراغ‌های رنگی غار را تزئین می‌کنند که به تمام اکوسیستم غار صدمه وارد می‌شود! در حاشیه ژئوپارک‌ها، ژئوتوریسم یعنی گردشگری زمین‌شناختی شکل می‌گیرد، اما متأسفانه به جرات می‌توانم بگویم هنوز ندیدم یا نشنیدم تورهایی که برگزار می‌شوند واقعاً ژئوتوریسم باشند. برعکس اکثراً در حال آسیب رساندن به زمین و پدیده‌های زمین‌شناسی هستند.

دوستانی داشتیم که تور برگزار می‌کنند و در تبلیغ آنها جمع‌آوری فسیل ذکر شده است! که این کاملاً خلاف قوانین ژئوتوریسم است.

**ترابران: یعنی برگزارکنندگان تور شناخت درستی از ژئوتوریسم ندارند؟**

■ متأسفانه زمین‌شناس هستند و ادعا می‌کنند که می‌دانند. من خودم شخصا اگر جایی را بشناسم که نمونه زیبایی زمین‌شناسی یا فسیلی وجود دارد به هیچ کس معرفی نمی‌کنم. یا حتی اگر ببینم توری دارد برگزار می‌شود تذکر می‌دهم. متأسفانه دوستان زمین‌شناس ما دارند کار

جمله بسیار زیبا است. شخصی که ۷۵ سال سن دارد می‌خواهد اطلاعاتی در مورد محل زندگی خودش کسب کند؛ یعنی این فرد برای زمین خودش ارزش قائل شده و می‌خواهد از آن حفاظت کند.

ما تعدادی بلد بومی هم داریم و به آنها آموزش و کارت ویژه داده می‌شود تا زمانی که مسافر یا گردشگر به آنجا می‌رود بتواند از آنها برای بازدید یا گشت در منطقه استفاده کنند. بحث دیگر برگزاری کلاس‌های آموزشی یا سمینارها و کنفرانس‌های بین‌المللی است که در این ژئوپارک‌ها اتفاق می‌افتد. به عنوان نمونه؛ ما به زودی یک کنفرانس بین‌المللی در ژئوپارک قشم خواهیم داشت که نماینده‌های یونسکو در بخش ژئوپارک‌ها و بسیاری از صاحب‌نام‌های این بحث در آن حضور دارند و یک اتفاق جهانی رقم می‌خورد. برای جوان‌ها بهترین زمان را برای آشنایی با صاحب‌نظران جهانی است.

البته خود ژئوپارک باید فعال باشد؛ یعنی نباید فکر کنیم این منطقه ثبت جهانی شد و کار تمام است، چراکه شبکه جهانی ژئوپارک‌ها مرتب ژئوپارک‌ها را بازرسی می‌کند و فعالیت شما را می‌سنجد و ارزیابی می‌کند و اگر کاری نکنید به شما اخطار می‌دهد و عضویت جهانی شما لغو می‌شود.

**ترابران: لطفاً از تاثیر فعالیت ژئوپارک‌ها بر معیشت جوامع بومی بیشتر بگویید.**

■ به عنوان مثال، تا سال‌های قبل از حضور ژئوپارک، هنر دستی بانوان قشمی فقط روی شلوارهای آنها نقش می‌بست و چندان هم به آن توجه نمی‌شد، اما زمانی که بحث ژئوپارک مطرح شد، بحث تولیدات محلی به میان آمد و اینکه شما می‌بایست یکسری تولیدات محلی داشته باشید و این تولیدات محلی استاندارد شود. همین موضوع باعث شد آن هنر دستی که صرفاً روی شلوار بود، بر روی کیف، جا موبایلی، سنجاق سر و شال هم نقش ببندد و آن هنر دستی رونق پیدا کند. تا قبل از آن، روستاییان موافق کار زنان در بیرون از خانه نبودند، ولی وقتی نفع اقتصادی را دیدند استقبال کردند.

در حال حاضر اکثر روستاهایشان تعاونی دارند و آثارشان را در نمایشگاه‌های بین‌المللی به نمایش می‌گذارند. به عبارت بهتر، زمانی که تولیدات محلی با اهداف ژئوپارک همسو

**■ در سال ۲۰۰۶ ما**  
**ژئوپارک قشم را به عنوان**  
**اولین ژئوپارک خاورمیانه**  
**ثبت کردیم. چند سالی**  
**با شرایط نامساعد فعالیت**  
**داشت، اما امسال به شبکه**  
**جهانی ژئوپارک برگشتیم.**  
**ژئوپارک ارس و**  
**ژئوپارک طبس هم**  
**در حال فعالیت هستند**

می‌کنم، برگزاری دوره‌های آموزشی است. تا دو سال گذشته در ایران تنها دو نوع دوره آموزشی برای راهنمایان طبیعت‌گردی و راهنمایان فرهنگی وجود داشت، ولی از دو سال گذشته به همت یکسری از دوستان، دوره جدیدی به نام راهنمایان زمین‌گردشگری شروع شد که در آنجا علاقمندان به صورت ویژه با بحث زمین‌شناسی آشنا می‌شوند. به راهنمایان آموزش می‌دهیم که چه کارهایی را باید انجام و یا چه کارهایی را نباید انجام دهند. امید ما این است که بحث تذکرات موثر باشد.

**ترابریان: متولی ژئوپارک‌ها سازمان میراث فرهنگی و گردشگری است؟**

■ خیر، متولی اصلی سازمان زمین‌شناسی کشور است، اما سازمان محیط‌زیست و میراث‌فرهنگی و ارگان‌هایی مثل جنگل‌ها و مراتع و ... در کنارش هستند. در واقع قرار است کارگروهی تشکیل شود و از تمام ارگان‌هایی که خدمت شما عرض کردم یک نماینده جزء آن کارگروه باشد تا کار به راحتی جلو برود.

**ترابریان: اراده لازم را در مسئولان امر می‌بینید که بخواهند ژئوپارک‌ها را گسترش دهند؟**

■ در بعضی از استان‌ها برخورد‌ها و اطلاعات آنها برای ما غیرقابل تصور و بسیار خوب است، اما در بعضی از استان‌ها شاید به دلیل عدم بودجه یا عدم امکانات کافی هنوز شاهد اقدامی نبوده‌ایم. در منطقه آزاد ارس یا منطقه آزاد قشم

■ من تا به حال تعداد بسیار کمی تور بردم. چون اعتقاد دارم باید اول همه چیز مهیا باشد تا بشود کار کرد. هم اکنون با کمال میل به قشم، تور می‌برم چون بحث حفاظتی در آنجا مشخص است ولی مناطق دیگر به هیچ وجه. اولین قدم ما که بنده دارم زیرساخت آن را فراهم

بسیار از ژئوپارک حمایت می‌شود. فرمانداری طبس هم حمایت خوبی داشته است.

زمانی که مسئولین بخواهند همه کارها انجام می‌شود و بخش خصوصی به راحتی می‌تواند فعالیت کند، ولی زمانی که بخش حاکمیتی چیزی را نخواهد، کاری از پیش نخواهد برد؛ مثلاً استان لرستان واقعا در این قضیه خوب پیش رفت، اما یک جایی متوقف شد چرا که خواسته‌های آنها فراتر از خود استان نبود، در حالی که ژئوتوریسم یک بحث تیمی و یک مفهوم جهانی است. من نمی‌توانم همه چیز را انحصاراً برای خودم نگه دارم. شبکه جهانی دارد دهکده جهانی یا جامعه جهانی را می‌بیند. اصلاً برایش قابل تصور نیست که شما نخواهید با دیگران همکاری کنید. همه چیز هم به بودجه ختم نمی‌شود ممکن است یک دستور حاکمیتی، کار را جلو ببرد و دلگرمی ایجاد شود.

**ترابریان: تا به حال پیش آمده سرمایه‌گذار بخواهد در مناطق ارس و طبس سرمایه‌گذاری کند؟**

■ خیر؛ چون همه چیز تازه‌پا است و هنوز به آن مرحله‌ای نرسیده است که سرمایه‌گذار بخواهد سرمایه‌گذاری کند. ولی در همین مرحله نیز بسیاری هستند که می‌گویند ما حاضر هستیم سرمایه‌گذاری کنیم فقط بگویید کجا و چگونه؟ منتها این نوع سرمایه‌گذاری با سایر سرمایه‌گذاری‌ها تفاوتی دارد و نباید توقع بازگشت سرمایه آنی و لحظه‌ای داشت.

## سه تقاضای چینی‌ها از گردشگری ایران

مقامات گردشگری چین و فعالان گردشگری ایران معتقدند عمده‌ترین دلیل حضور کم گردشگران چینی در ایران، در کمبود زیرساخت‌های اقامتی، کمبود رستوران‌های چینی و تعداد محدود راهنمای تور و افراد آشنا با زبان چینی در ایران خلاصه می‌شود. این مشکلات موجب شده تعدادی اقامتگاه غیرمجاز برای اسکان گردشگران چینی شکل بگیرد و چینی‌ها از دانشجویان هموطن خود که در ایران مشغول تحصیل هستند به عنوان راهنمای تور استفاده کنند.

سفیر کشور چین در ایران در «اولین همایش چشم‌انداز توسعه روابط ایران و چین با محوریت گردشگری و تجارت» در خصوص ارقام مربوط به سفرهای بین دو کشور افزود: «در سال ۲۰۱۷ سفارت چین در ایران تعداد ۱۱۲ هزار روایت برای ایرانیان صادر کرد که از رشدی ۸۸ درصدی نسبت به سال گذشته حکایت دارد. مبادله گردشگر میان دو کشور دوطرفه بود و رشد ورود گردشگران چینی به ایران نیز در سالی که گذشت قابل توجه است.»

وی با اشاره به بازار گسترده گردشگران چینی در جهان ادامه داد: «در سال ۲۰۱۷ بیش از ۱۲۹ میلیون گردشگر از کشور چین به دیگر کشورهای جهان سفر کردند. در این میان تعداد قابل توجهی به کشورهایی رفته‌اند که در مسیر طرح یک جاده، یک کمربند قرار دارند.» رئیس بخش فرهنگی سفارت چین در ایران نیز در این همایش با اشاره به آمار روزافزون گردشگران خروجی چین تصریح کرد: «پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۰ تعداد گردشگرانی که از کشور چین به سایر کشورهای جهان سفر می‌کنند به رقم ۱۵۰ میلیون نفر برسد.»

دوو ژائو کینگ خاطر نشان کرد: «تصمیم ما بر آن است که در طرح یک جاده، یک کمربند به گونه‌ای مشارکت داشته باشیم که بتوانیم سفر ۸۵ میلیون نفر از گردشگران خود را در این مسیر هدایت کنیم تا درآمدی ۱۱۰ میلیارد دلاری برای کشورهای این منطقه حاصل شود.»



# ترابران

ماهنامه اقتصاد ترابری



@tarabaranmag

اخبار ماهنامه ترابران



قوانین و مقررات سواحل کشور در باب رعایت حریم

# حریم اندرونی

دکتر همایون خوشروان

رئیس گروه پژوهشی مدیریت محیط‌زیست وزارت علوم تحقیقات و فن‌آوری، معتقد است تعاریف صحیحی از حریم دریای خزر که منطبق با شرایط فیزیکی، زیست‌محیطی و نوسانی آن باشد وجود ندارد. در حالی که تعیین حدبستر و حریم دریای خزر می‌بایست منطبق با شرایط مورفولوژیکی و ماهیت هیدرودینامیکی هر یک از مناطق خاص آن انجام شود تا مدیریت جامع حفاظت از مناطق ساحلی و نظارت بر امور بهره‌برداری از منابع موجود در آن کمترین آثار تخریب را بر این محیط ارزشمند وارد کند. او در این گزارش به بررسی پیشینه مستندات قانونی مرتبط با مدیریت راهبردی سواحل پرداخته است.





■ با نگاهی به روند صدور قوانین و آیین نامه‌های اجرایی در رابطه با مدیریت حفاظت از سواحل و منابع آب و تعاریف ارائه شده در مورد اراضی مستحذته، حد حریم و بستر سواحل کشور و تقابل فعالیت‌های انسانی با این مقررات طی ۸۰ سال اخیر مشخص می‌شود که مشکلات عدیده‌ای بر مناطق ساحلی کشور به صورت تخریب و فرسایش منابع رسوبات ساحلی، تغییر پوشش زمین و کاربری‌های انسانی و آشفستگی و آلودگی زیست‌محیطی تحمیل شده است

از منابع اقتصادی منطقه در معرض تخریب و آسیب‌دیدگی جدی قرار گرفت.

به همین دلیل، ضرورت مدیریت جامع مناطق ساحلی با بهره‌مندی از سواحل ارزشمند در مناطق جنوبی و شمال کشور و دریاچه‌های داخلی بسیار الزامی بوده و در این راستا طی سال‌های ۱۳۱۱ تاکنون بر اساس مصوبات قانونی مجلس، نهادهای دولتی مختلفی اعم از وزارت کشاورزی، سازمان محیط‌زیست، وزارت راه و ترابری، وزارت نیرو در جهت بهینه‌سازی، حفاظت و تعیین حریم و حد بستر سواحل کشور وظیفه‌مند شده‌اند؛ اما باید دید آنها تا چه اندازه در امر مدیریت حفاظت مناطق ساحلی موفق بوده‌اند.

بررسی پیشینه تاریخی مستندات قانونی مرتبط با سواحل دریا، دریاچه، تالاب و رودخانه‌های کشور نمایانگر تحولات خاصی در راهبردهای مدیریتی بر روی تعیین حد بستر و حریم اراضی ساحلی و حفاظت از آنهاست. به طوری که براساس قدیمی‌ترین مصوبه قانونی هیات وزیران در مورد سواحل که به هفدهم خرداد ماه سال ۱۳۱۱ تعلق دارد دولت از تعلق و حق تملک اراضی مستحذته ساحلی که به واسطه عقب‌نشینی آب دریا حاصل می‌شود، صرف‌نظر می‌کند و عنوان می‌شود وزارت مالیه نباید جهت استرداد اراضی ساحلی که در تصرف مردم است مزاحم متصرفین گردد.

پس از آن هیات وزیران در جلسه ۱۹ آبان ماه ۱۳۲۴ طبق پیشنهاد وزارت دارایی، تصویب‌نامه شماره ۱۶۷۹ راجع به اراضی مستحذته ساحلی (مصوب ۱۳۱۱/۳/۱۷) را لغو کرد و اراضی مستحذته ساحلی مانند سایر اموالی که مالک خاصی ندارد در تملک دولت شناخته شد. همچنین وزارت دارایی مکلف شد جزء قانون متمم بودجه ۱۳۲۴ ماده به‌خصوصی به مجلس شورای ملی پیشنهاد نماید که آنچه از

اراضی مستحذته که تاکنون به تصاحب اشخاص درآمده و مورد احتیاج باشد از نظر حفظ مصالح کشور از متصرفین قبلی خریداری و یا به اراضی بلاعارض دیگر که مورد استفاده دولت نباشد تعویض کند. در حقیقت در طی این دوره زمانی کوتاه دیدگاه دولت در مدیریت سواحل تغییر کرده و اراضی به‌جای مانده از پسروری آب حوضه‌های ساحلی را متعلق به خود می‌داند.

سپس در سیزدهم مهرماه ۱۳۴۲ هیات وزیران بار دیگر مصوبه‌ای ۱۰ ماده‌ای را در مورد اراضی مستحذته ساحلی صادر می‌کند. در این مصوبه



طی قرن بیستم و آغاز هزاره سوم، توسعه فن‌آوری و رونق فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی موجب تغییر شکل سواحل کشور در اثر نیروهای فرساینده شده است. برای نمونه طی سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۷ با احداث شهرک‌های ساحلی، ایجاد مزارع و باغات، مجتمع‌های گردشگری و کارخانجات بزرگ در اراضی ساحلی مشرف به بخش جنوبی دریای خزر حجم وسیعی از تپه‌های ماسه‌ای و سایر ساختارهای حفاظت طبیعی از بین رفت. پس از آن طی ۱۸ سال با افزایش سطح تراز آب دریا به میزان ۲/۵ متر، سطح گسترده‌ای

اجرایی قید می‌شود که اراضی مستحذته جزو اموال دولت است و اشخاص تقاضای ثبت آن را ندارند. چنانچه نسبت به اراضی مذکور تا به حال از طرف اشخاص حق تقاضای ثبت شده باشد در صورتی که سند مالکیت نسبت به آن صادر نشده باشد درخواست ثبت آنها باطل و از درجه اعتبار ساقط است.

این مصوبه در ماده ۲، اراضی مستحذته را به زمین‌هایی اطلاق می‌کند که ۱۵۰ سانتیمتر بالاتر از سطح آب دریا، با آخرین نقطه مد به‌جای مانده، شصت متر فاصله داشته باشد. در این

■ تعاریف نارسا و غیرعلمی  
از حد بستر دریا و حریم  
مناطق ساحلی و پهنای  
اراضی مستحده ساحلی  
از سال ۱۳۴۵ تا دهه  
هفتاد سبب ویرانی و  
از بین رفتن بخش وسیعی  
از اراضی ساحلی گردید  
و جمعیت کثیری بدون  
برنامه‌ریزی صحیح  
در حاشیه ساحل دریا  
سکنی گزیدند و در پی  
افزایش سطح تراز آب  
دریای خزر طی ۱۳۵۷ تا  
۱۳۷۵ خسارات هنگفتی  
بر آنها و دولت تحمیل شد

و یا خشک شدن مرداب‌ها و باتلاق‌های ساحلی محسوب و مالکیت آن را مختص به دولت دانسته است و اشخاص حق تقاضای ثبت و تملیک آنها را ندارند. در تبصره یک ماده یادشده قیدشده است که حدود اراضی مستحده در مورد سواحل دریای خزر تا ۱۵۰ سانتیمتر ارتفاع از سطح آب دریا در آخرین نقطه مد خط ساحلی سال ۱۳۴۲ خواهد بود و در مورد سایر حوضه‌های ساحلی ذکر شده در ماده یک، حدود اراضی مستحده محدوده‌ای است که بنا به پیشنهاد وزارت کشاورزی و تصویب هیات وزیران تعیین می‌شود.

در تبصره ۲ وزارت کشاورزی مکلف برای تعیین حد اراضی مستحده شده است. در ماده ۳ حریم دریای خزر را ۶۰ متر از آخرین نقطه مد اعلام کرد و هیچ‌کس حتی با داشتن سند مالکیت حق تصرف آن را ندارد. در مورد حد حریم سواحل خلیج فارس و دریای عمان نیز همان فاصله ۶۰ متر از آخرین حد مد ذکر شده که توسط وزارت کشاورزی تعیین می‌گردد.

در تبصره ماده ۱۷ این قانون قید شد که دولت مکلف است بلافاصله پس از تصویب این قانون، اعتبار لازم به منظور نقشه‌برداری و نصب علائم و تعیین حدود اراضی مستحده ساحلی شمال را در اختیار وزارت کشاورزی قرار دهد. در این قانون در مورد مالکیت و نحوه استفاده از اراضی مستحده در محدوده‌های شهری و غیرشهری نیز تصمیم‌گیری شد. در حقیقت برای اولین بار تعیین حریم برای سواحل مهم کشور بالاخص دریای خزر با فاصله ۶۰ متر از خط ساحل مطرح می‌شود.

#### قانون ملی شدن آب

دومین قانون مهم در مورد سواحل توسط مجلس شورای ملی در ۲۷ تیر ماه ۱۳۴۷ صادر گردید. در ماده یک این قانون (ملی شدن آب) صراحتاً عنوان شده است کلیه آب‌های جاری در رودخانه‌ها و انهار طبیعی و دره‌ها و جویبارها و هر مسیر طبیعی دیگر اعم از سطحی و زیرزمینی و همچنین سیلاب‌ها و فاضلاب‌ها و زه‌آب‌ها و دریاچه‌ها و مرداب‌ها و برکه‌های طبیعی و چشمه‌سارها و آب‌های معدنی و منابع آب‌های زیرزمینی ثروت ملی محسوب و متعلق به عموم است و مسئولیت حفظ و بهره‌برداری این ثروت ملی و احداث و اداره تاسیسات توسعه منابع آب به وزارت آب و برق محول می‌شود.

همچنین در ماده ۲ آن عنوان شده است که بستر

انهار طبیعی و رودخانه‌ها اعم از این که آب دائم یا فصلی داشته باشند متعلق به دولت است و پهنای آن تاحدی است که مسیر رودخانه یا نهر را در حداکثر طغیان معمولی نشان دهد و همچنین طبق قانون اراضی ساحلی مصوب ۱۳۴۶/۵/۲۵ ایجاد هر نوع اعیانی در بستر انهار و رودخانه‌ها و در سواحل دریا و دریاچه‌ها اعم از طبیعی و یا مخزنی با توجه به حریم قانونی ممنوع است مگر با اجازه وزارت آب و برق. در حقیقت به استناد متن مواد یکم و دوم مشروح قانون یادشده مسئولیت حفاظت و بهره‌برداری از منابع آب ملی به وزارت نیرو سپرده شد و هر نوع تغییر کاربری و احداث اعیانی باید با مجوز آن وزارتخانه صورت پذیرد.

#### قانون اراضی مستحده ساحلی

قانون اراضی مستحده ساحلی مصوب ۲۹ تیر ۱۳۵۴ یکی دیگر از قوانین مهم در رابطه با مدیریت سواحل است. در بند الف ماده ۱ این قانون، اراضی مستحده تعریف شده است. اراضی مستحده عبارت است از زمین‌هایی که در نتیجه پایین رفتن سطح آب یا هر نوع جریان آب در کرانه‌های دریا و دریاچه‌ها و جزایر یا در نتیجه پایین رفتن آب یا خشک شدن تالاب‌ها ظاهر و یا ایجاد می‌شود. در بند ب این قانون اراضی ساحلی و یا محدوده ساحلی تعریف می‌شود. اراضی ساحلی، پهنه‌ای است با عرض مشخص از اراضی مجاور دریا و دریاچه‌ها یا خلیج که حداقل از یک سو به کنار دریا یا دریاچه یا خلیج متصل باشد.

در بند ج تالاب تعریف شده است. تالاب، اعم از اراضی مرداب، باتلاق یا آب‌بندان طبیعی که سطح آن در حداکثر ارتفاع آب از پنج هکتار کمتر نباشد. در ماده ۲ عرض و پهنای اراضی مستحده ساحلی را تعیین کرده است به گونه‌ای که در بند الف این ماده عنوان شده عرض اراضی مستحده دریای خزر خط تراز است به ارتفاع ۱۵۰ سانتیمتر از سطح آب در آخرین نقطه پیشرفت آب در سال ۱۳۴۲ ولی در نقاطی که این خط به جاده سراسری عمومی ساحلی فعلی برخورد می‌کند حد اراضی مستحده جاده مزبور است.

همچنین در بند ب عنوان شده که عرض اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان دو کیلومتر از آخرین حد پیشرفت آب دریا در بالاترین نقطه مد خواهد بود. در بند ج عرض اراضی ساحلی دریاچه رضاییه، ۱۰۰۰ متر از آخرین حد پیشرفت آب در سال ۱۳۵۳ است، لجنزارهای متصل به

زمان برای اولین بار نحوه تعیین محدوده اراضی مستحده ساحلی به صورت کاملاً مشخص تعریف می‌شود. در آن زمان نگاه دولت به مدیریت حریم ساحلی عمیق‌تر شده و با صدور این مصوبه درصدد حفاظت بهینه از منطقه ساحلی بوده است. وزارت کشاورزی، دادگستری و کشور متولیان اجرای این مصوبه شدند.

#### قانون اراضی ساحلی

اولین قانون مشخص در مورد سواحل کشور در ۲۵ مرداد ۱۳۴۶ به نام قانون اراضی ساحلی توسط مجلس شورای ملی به تصویب رسید. این قانون در ۹ ماده و تبصره‌های مربوطه وضع شد و برای اجرا در اختیار دولت قرار گرفت. در ماده یک قانون مزبور، اراضی مستحده به عنوان زمین‌های حاصل از پایین رفتن سطح آب دریای خزر و دریاچه‌ها

■ حتی پس از مصوبه دولت در سال ۸۸ درباره رعایت محدوده حریم دریای خزر و صدور دستور تخریب ابنیه دولتی که در حریم ساحل دریای خزر قرار داشتند توسط رئیس جمهور، اشخاص حقیقی سودجو با ایجاد خاکریز ارتفاعی مصنوعی در منطقه حریم دریا از آب‌های منطقه‌ای مجوز ساخت گرفته و با احداث ساختمان‌ها در این مکان مشکلات جدی برای حفاظت سواحل ایجاد کردند

دولت‌های جمهوری آذربایجان، ایران، جمهوری قزاقستان، فدراسیون روسیه و ترکمنستان به امضا رسید و مقرر گردید مطابق قانون مزبور ۵ کشور حاشیه دریای خزر در پایش مستمر خصوصیات آب و هواشناسی دریای خزر تحت نظام شبکه دیدبانی منطقه‌ای با یکدیگر همکاری کنند و مراقبت‌های محیطی را مدنظر قرار دهند.

#### آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی آب‌ها

در ماده ۳ آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی آب‌ها مصوب ۲۴ آذرماه ۱۳۳۳ عنوان شده که سازمان بنادر با همکاری وزارتخانه‌های نیرو، کشاورزی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و سایر وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذیربط حسب مورد نسبت به بررسی و شناسایی کیفیت آب‌های ایران از لحاظ آلودگی اقدام نمایند. در بند ۷ این آیین‌نامه قید شده که آب‌های پذیرنده عبارت است از آب‌های سطحی و زیرزمینی از جمله قنوات، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و دریاها که فاضلاب به آنها تخلیه می‌گردد.

براساس بند ۸ منظور از آب‌های ایران عبارت است از کلیه آب‌های داخلی و ساحلی و دریای سرزمینی که تحت حاکمیت ایران قرار دارد.

#### مصوبه ۲۷ خرداد ۱۳۸۰ هیات وزیران

این مصوبه، استفاده از حریم دریا برای احداث تاسیسات ساحلی، اسکله، موج‌شکن، چراغ دریایی، تعمیرگاه و تاسیسات کشتی‌سازی در منطقه صیادی عامری، منطقه جلالی از توابع بندر بوشهر و صلح‌آباد بوشهر را با اخذ مجوز از دستگاه‌های ذیربط مجاز دانست.

#### آیین‌نامه اجرایی تبصره (۲) ماده (۲) قانون اراضی مستحدث و ساحلی

در ماده یک این آیین‌نامه (مصوب ۱۳۸۷/۱/۱۹) واژه‌های تالاب، دریاچه، حدود اراضی مستحدثه، حریم و حد بستر تعریف شد و مسوولیت تعیین حد بستر تالاب‌ها و دریاچه‌ها بر اساس داده‌ای ثبت ابزاری موجود به وزارت نیرو تفویض گردید.

در ماده ۲، عرض حریم تالاب‌ها (به استثنای مرداب و برکه طبیعی) عرصه‌ای به عرض ۱۵۰ متر است که بلافاصله بعد از حد بستر تعیین می‌گردد. در تبصره ماده ۲، وزارت نیرو مکلف شده است ظرف سه سال بعد از ابلاغ این آیین‌نامه، با هماهنگی سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت جهادکشاورزی عرض حریم تالاب‌ها

این عرض و نمکزارها نیز تا آخرین حد آنها جزو اراضی ساحلی مزبور محسوب شده است. در بند ۴ عرض حریم دریای خزر شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ و عرض حریم دریاچه رضاییه شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۵۳ و عرض حریم خلیج فارس و دریای عمان شصت متر از آخرین نقطه مد است.

در تبصره یک ماده ۲ عنوان شده است که حد حریم و اراضی مستحدثه ساحلی باید توسط وزارت کشاورزی و منابع طبیعی تعیین و علامتگذاری شود. در ماده ۳ ذکر شده که کلیه اراضی مستحدثه و حریم سواحل به دولت تعلق دارد. در ماده ۱۳ این قانون، قانون مربوط به اراضی ساحلی مصوب مرداد ماه ۱۳۴۶ ملغی گردید.

#### قانون توزیع عادلانه آب

در تبصره ۳ ماده ۲ قانون توزیع عادلانه آب مصوب ۲۲ شهریور ۱۳۶۱ عنوان شده است که - ایجاد هر نوع اعیانی و حفاری و دخل و تصرف در بستر رودخانه‌ها و انهار طبیعی و کانال‌های عمومی و مسیل‌ها و مرداب و برکه‌های طبیعی و همچنین در حریم قانونی سواحل دریاها و دریاچه‌ها اعم از طبیعی و یا مخزنی ممنوع است مگر با اجازه وزارت نیرو. در ماده ۴ این قانون صراحتاً عنوان شده است که صدور اجازه بهره‌برداری یا واگذاری بهره‌برداری از شن و ماسه و خاک رس بستر و حریم رودخانه‌ها، انهار و مسیل‌ها و حریم قانونی سواحل دریاها و دریاچه‌ها منوط به کسب موافقت قبلی وزارت نیرو است.

#### قانون تشکیل مرکز مشترک مطالعات

#### و تحقیقات دریای خزر مصوب ۱۳۷۴

در این مصوبه مجلس شورای اسلامی، وزارت نیرو را موظف به تشکیل مرکز ملی مطالعات و تحقیقات دریای خزر با همکاری آکادمی علوم فدراسیون روسیه کرد و مقرر داشت که بر روی دلایل افزایش شدید سطح تراز آب دریای خزر و پیش‌بینی روند تغییرات آن در آینده فعالیت کند.

#### موافقتنامه همکاری درباره آب و هواشناسی

#### دریای خزر (CASPCOM):

این قانون در جلسه مورخ ۱۳۹۴/۵/۱۸ مجلس تصویب و در تاریخ ۱۳۹۴/۷/۴ به تأیید شورای نگهبان رسید. موافقتنامه همکاری در خصوص آب و هواشناسی دریای خزر بین روسای جمهور

و دریاچه‌های موضوع این آیین‌نامه را براساس شاخص‌های زیست محیطی، اقتصادی، اجتماعی و هیدرولوژیکی با اولویت تالاب‌های ثبت شده در کنوانسیون رامسر تعیین نماید. ماده ۳ - وزارت نیرو موظف است ظرف سه سال بعد از ابلاغ این آیین‌نامه نسبت به تهیه نقشه حد بستر و حریم اقدام نماید همچنین وزارت جهادکشاورزی و وزارت نیرو موظفند به ترتیب نسبت به علامت‌گذاری حد بستر و حدود اراضی مستحدث و علامت‌گذاری حد حریم ظرف سه ماه اقدام نمایند.

#### آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم

تبصره ماده ۱: وزارت نیرو مکلف است برای ساماندهی سواحل پیشنهاد لازم را تهیه و به کمیسیون این آیین‌نامه ارائه نماید.

■ **تعیین فاصله ۶۰ متر از خط ساحلی دریای خزر در سال ۱۳۴۲ به عنوان حریم، در زمانی که خزر در سطح پسرود گسترده و سطح تراز آن در پایین ترین میزان قرار داشت، کاری غیرعلمی و نشانه عدم شناخت ماهیت طبیعی این دریای پهناور بوده است. ضمن آنکه صدور مجوز ساخت و اسناد مالکیت برای اراضی مزبور طی سنوات قبل از پیشروی، دولت را در زمان افزایش سطح تراز آب دریا با مشکل جدی مواجه کرد**

**تبصره ب ماده ۲:** وزارت نیرو مکلف است با هدف جلوگیری از تخریب و آلودگی سواحل، توسعه پایدار در مناطق ساحلی و بهره‌برداری عمومی از ساحل دریای خزر با همکاری وزارت جهاد کشاورزی و سایر وزارتخانه‌ها معیارهای تعیین حریم دریا را ظرف مدت ۴ ماه مشخص و به کارگروه اعلام نماید.

با عنایت به قوانین و آیین‌نامه‌ها مشروح در بالا، وزارت نیرو موظف به انجام و پیگیری موارد به شرح ذیل است:

۱- شناخت دریای خزر (آب‌شناسی) و مطالعات مستمر و پیش‌بینی سطح تراز آب دریای خزر

۲- ارائه پیشنهادات مهندسی و مدیریتی به منظور ساماندهی سواحل، جلوگیری از تخریب مناطق ساحلی در راستای توسعه پایدار

۳- تبیین معیارهای تعیین حریم دریای خزر و حد بستر آن

۴- مشارکت در تعیین دستورالعمل و ضوابط لازم برای کاربری اراضی و مقررات ساخت‌وساز در اراضی ساحلی

۵- طبقه‌بندی منابع آب و نظارت بر کیفیت و آلودگی آن‌ها

۶- ضرورت استفاده از آب‌های نامتعارف در مدیریت بحران خشکسالی

### مشکلات و چالش‌های قوانین مصوب مدیریت سواحل

با نگاهی به روند صدور قوانین و آیین‌نامه‌های اجرایی در رابطه با مدیریت حفاظت از سواحل و منابع آب حوضه‌های تالابی، دریاچه‌ای و دریایی و تعاریف ارائه شده در مورد اراضی مستحذته، حد حریم و بستر سواحل کشور و تقابل فعالیت‌های انسانی با این مقررات طی ۸۰ سال اخیر مشخص می‌گردد که مشکلات عدیده‌ای بر مناطق ساحلی کشور به صورت تخریب و فرسایش منابع رسوبات ساحلی، تغییر پوشش زمین و کاربری‌های انسانی و آشفته‌گی و آلودگی زیست‌محیطی تحمیل شده است.

اتفاقی هم که در سال‌های ۱۳۱۱ تا ۱۳۲۴ بر سواحل دریای خزر مستولی شد به یکباره نظر هیات دولت وقت را در جهت حفاظت از اراضی ساحلی دگرگون کرد و سیاست و خط مشی‌های قبلی را به تصمیمات و برنامه‌های جدیدی مبدل ساخت تا زمینه توجه دولت و مجلس به مدیریت راهبردی بر روی مناطق ساحلی کشور باشد، اما تعاریف نارسا و غیرعلمی از حد بستر دریا و حریم مناطق ساحلی و پهنای اراضی مستحذته ساحلی از سال ۱۳۴۵ تا دهه هفتاد سبب ویرانی و از بین رفتن بخش وسیعی از اراضی ساحلی گردید و جمعیت کثیری بدون برنامه‌ریزی صحیح در حاشیه ساحل دریا سکنی گزیدند و در پی افزایش سطح تراز آب دریای خزر طی ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۵ خسارات هنگفتی بر آنها و دولت تحمیل شد.

حتی پس از تصویب کد ۲۴/۷- متر برای رعایت محدوده حریم دریای خزر توسط هیات وزیران در سال ۱۳۸۸ و صدور دستور تخریب ساختمان‌های دولتی که در حریم ساحل دریای خزر قرار داشتند توسط رئیس‌جمهور، شاهد بودیم که اشخاص حقیقی سودجو با ایجاد خاکریزهای ارتفاعی مصنوعی در منطقه حریم دریا از آب‌های منطقه‌ای،

مجوز ساخت گرفته و با احداث ساختمان‌ها در این مکان مشکلات جدی را برای حفاظت سواحل ایجاد کردند؛ بنابراین تعیین فاصله ۶۰ متر از خط ساحلی دریای خزر در سال ۱۳۴۲ به عنوان حریم در زمانی که دریای خزر در سطح پسرود گسترده و سطح تراز آن در پایین‌ترین میزان قرار داشت، کاری غیرعلمی و نشانه عدم شناخت ماهیت طبیعی این دریای پهناور بوده است.

ضمن آنکه صدور مجوز ساخت و اسناد مالکیت برای اراضی مزبور طی سنوات قبل از پیشروی، دولت را در زمان افزایش سطح تراز آب دریا با مشکل جدی مواجه کرد.

بنابراین در یک نتیجه‌گیری کلی می‌توان چنین استنباط کرد که تعاریف صحیحی از حریم دریای خزر که منطبق با شرایط فیزیکی، زیست‌محیطی و نوسانی آن باشد وجود ندارد. در حالی که تعیین حد بستر و حریم دریای خزر باید منطبق با شرایط مورفولوژیکی و ماهیت هیدرودینامیکی هر یک از مناطق خاص آن صورت پذیرد تا مدیریت جامع حفاظت از مناطق ساحلی و نظارت بر امور بهره‌برداری از منابع موجود در آن کمترین آثار تخریب را بر این محیط ارزشمند وارد کند.

در حال حاضر نیز اعمال کد ۲۴/۷- متر برای تمامی زیرحوضه‌های مورفولوژیکی مانند سواحل مشرف به تالاب‌ها (مرداب انزلی)، سواحل بکر و پهن ماسه‌ای، سواحل با فشار انسانی بالا در حال انجام است که در پی آن مشکلات جدی را برای مجریان امر در رابطه با نیازها و مطالبات اشخاص حقیقی به وجود آورده است و گاهی تعیین حد بستر و حریم دریا و میله‌کوبی آن را با مشکلات جدی دچار کرده است؛ بنابراین لازم است در این خصوص گام موثر و سازنده‌ای برداشته شود تا مشخصات هندسی محدوده‌های ساحلی (اراضی مستحذته، حد بستر و حریم دریا) به صورت کاملاً علمی تعیین شود و از تصور یک خط ارتفاعی مطلق برای مناطق ساحلی پرهیز کرد.

این کد ارتفاعی (حریم دریا) باید بر اساس ساختار هندسی ساحل و صفات مورفودینامیکی حاکم در آن تعیین گردد و برای مدیریت حفاظت از آن لازم است به صورت کاملاً تخصصی عمل کرد و با تهیه و ارائه مستندات علمی کافی بتوان به قانونگذاران و متولیان امر کمک به سزایی کرد تا در راستای مدیریت جامع حفاظت از مناطق ساحلی موفق و بدون ریسک عمل نمایند

پروین فرشچی با بیان اینکه برای کاهش زباله دریایی نیز با کشورهای دیگر در حال همکاری هستیم، اظهار کرد: زباله دریایی یکی از معضلات بزرگ محیط زیست دریایی شده است که در جهان برنامه‌های بسیاری برای جمع‌آوری آنها و پیشگیری از چنین پدیده‌ای اجرایی می‌شود. وی با اشاره به اینکه دیگر چیزی به‌عنوان اوراق‌سازی کشتی مطرح نیست، افزود: اکنون مقوله بازیافت کشتی‌ها مطرح می‌شود به این معنی که حتی اگر کشتی‌ها اوراق شوند، بتوانند به مواد قابل مصرف تبدیل شوند.

فرشچی خاطر نشان کرد: خوشبختانه توانستیم در مقطعی دولت را از خریداری کشتی‌های فرسوده عراقی و آوردن آنها به ایران برای اوراق‌سازی منصرف کنیم زیرا ما نمی‌خواهیم حیات خلوت کشورهای عربی در این زمینه محسوب شویم. فرشچی گفت: در سواحل دریای خزر و خلیج فارس صدها مغرورقه داریم که در بستر دریا رها شده‌اند بنابراین باید بتوانیم آنها را خارج و بازیافت کنیم. وی با بیان اینکه دریای خزر به هیچ وجه ظرفیت احداث صنعت اوراق کشتی (بازیافت) را ندارد، گفت: خلیج فارس هم نمی‌تواند مکانی برای بازیافت کشتی باشد، زیرا آلودگی‌های متعددی از طریق صنایع مختلف، با منشا متنوع وارد این پهنه آبی می‌شود، بنابراین تنها ساحلی که باقی می‌ماند سواحل دریای عمان است.

معاون محیط دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، تاکید کرد: با مطالعه‌ای که انجام دادیم و همکاری‌های سازمان بندر و دریانوردی ذیل کارگروه سواحل، شمال شرقی‌ترین بخش دریای عمان را برای احداث بازیافت کشتی‌ها جانمایی کردیم تا اگر زمانی به دلیل امنیت ملی مجبور به بازیافت کشتی‌ها باشیم این عملیات به صورت متمرکز فقط در همین نقطه انجام شود. برای چنین اقدامی ضروری است بازیافت‌ها مطابق با تکنولوژی روز دنیا و بر اساس کنوانسیون هنگ‌کنگ باشد.

فرشچی در ادامه به یکی از دستاوردهای معاونت متبوع خود در چهار سال گذشته اشاره کرد و گفت: همکاری و هماهنگی با ۱۸ ارگان مختلف دریایی در زمینه پایش و ارزیابی محیط زیستی و جلوگیری از آلودگی دریایی به منظور دستیابی به توسعه پایدار سواحل یکی از دستاوردهای مهم این معاونت به شمار می‌رود. در همین همکاری‌ها باید بتوانیم مشاغل مربوط به دریا که بیش از ۱۰۰ حرفه هستند را شناسایی و معرفی کنیم.

## توافق محیط زیست و بندر برای جانمایی بازیافت کشتی‌ها

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به اینکه دریای خزر و خلیج فارس به هیچ وجه ظرفیت احداث صنعت اوراق کشتی را ندارند، از توافق با سازمان بندر برای جانمایی بازیافت کشتی‌ها خبر داد.



به گزارش searade-maritime، سطل‌های بازیافت رنگی در مکان‌های مهم و در سراسر تاسیسات نصب شده‌اند و پنل‌های صفحه نمایش خورشیدی نیز به کار گرفته شده که آخرین شرایط زیست محیطی را نشان می‌دهد. اولین کمپین، ماهیت خطرناک پلاستیک را مشخص می‌کند که بیش از ۸ میلیون تن آن هر ساله از زمین وارد اقیانوس‌ها می‌شود.

به گزارش تین نیوز، مارک گیلنکیچن، مدیر بندر صحار توضیح می‌دهد که پلاستیک یک اصطلاح جمعی برای انواع پلیمرهای مصنوعی با خواص متغیر مواد، از جمله چگالی است که بعضی از آنها چگال‌تر از آب دریا بوده و در هنگام ورود به اقیانوس غرق می‌شوند.

او می‌گوید: این یک مشکل زیبایی‌شناختی نیست. ما می‌دانیم که این مواد در طول زمان تجزیه و به چیزی تبدیل می‌شوند که ما آنها را میکرو-پلاستیک می‌شناسیم و این موارد توسط ماهی‌ها و آبزیان دیگر جذب شده و به سادگی وارد زنجیره غذایی انسان می‌شوند.

به طور جداگانه، بندر صحار برنامه‌های خود را به‌عنوان اولین منطقه آزاد خودکفا این گونه توصیف می‌کند: «به شبکه برق متصل نیست، منطقه انرژی خود را ایجاد و اتلاف آن را بازیافت می‌کند.»

## برنامه‌های زیست محیطی بندر «صحار»

بندر صحار و منطقه آزاد در عمان، با معرفی یک برنامه بازیافت جدید برای پلاستیک، شیشه و کاغذ، شرایط زیست محیطی خود را تقویت کرد.



# هر روز ۶ کودک مبتلا به سرطان تحت حمایت محک قرار می گیرند.

این یک حقیقت تلخ است، اما سال‌هاست با مشارکت شما حمایت از همه کودکان مبتلا به سرطان ایران با امید رسیدن به شیرینی سلامتی محقق شده است.

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

۰۲۱-۲۳۵۴۰ \* ۷۸۰ \* ۲۳۵۴۰ #

از اینکه به پیام ما توجه می کنید، سپاسگزاریم.

فرمت درج این آگهی به صورت رایگان در اختیار محک قرار گرفته است.



**محک**

مؤسسه خیریه حمایت از  
کودکان مبتلا به سرطان

[mahak-charity.org](http://mahak-charity.org)



آریا دیزل

# شرکت آریا دیزل

نماینده انحصاری

کامیون و کشنده های سنگین

رنو تراکس فرانسه و سه اند سه تراکس چین در ایران



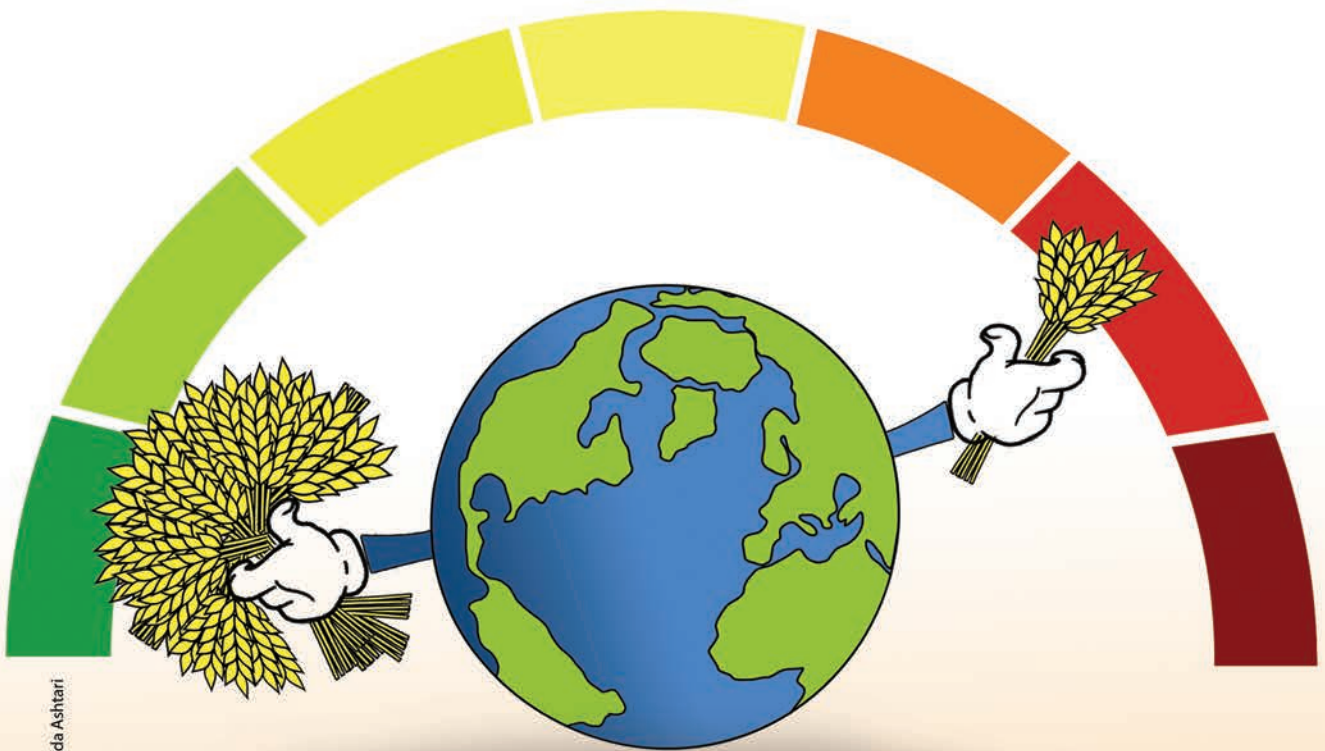
[www.aryadiesel.com](http://www.aryadiesel.com)



دفتر و تعمیر گاه مرکزی:  
تهران، جاده مخصوص کرج، کیلومتر ۱۱، پلاک ۱۲۴  
تلفن: ۴۴۹۰۶۵۹۰ - (۰۲۱) فکس: ۴۴۹۰۸۱۳۲  
داخلی واحد فروش: ۱ - کد پستی: ۱۳۸۹۸۱۵۸۵۱



برنامه  
جهانی غذا



WFP/Yalda Ashtari

## در دنیا غذای کافی برای همه وجود دارد

اما مشکل اینجاست که بسیاری از مردم دنیا درآمد کافی برای تهیه غذا نداشته و یا به غذای مغذی و سالم دسترسی ندارند.  
برنامه جهانی غذا سازمان ملل متحد بزرگترین آژانس بشردوستانه دنیا در مبارزه با گرسنگی در تلاش است تا با ارائه کمک های غذایی و همکاری با جوامع در هنگام بحران به بازسازی وضعیت معیشت آسیب دیدگان بپردازد.

### با ما همراه شوید

شماره کارت جهت واریز کمک های نقدی ۵۸۵۹ ۸۳۷۰ ۰۰۴۹ ۶۷۸۲ بانک تجارت، بنام برنامه جهانی غذا

۲۲ ۸۶ ۳۴ ۹۹

wfpiran





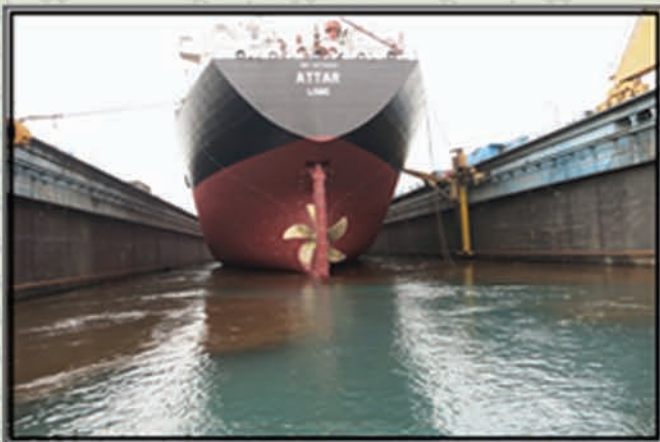
PERSIA HORMOZ SHIPYARD

# شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

بزرگترین و مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی انواع شناورها با بکارگیری نیروهای متخصص و ماهر
- ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلیه بنادر و لنگرگاه های جنوبی کشور
- تامین رضایت مشتریان از طریق ارائه تعرفه های رقابتی و انجام صفر تا صد پروژه های تعمیراتی
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و متریال مرغوب و بهره گیری از روش های استاندارد تولید



حوض شناور (داک دلفین) به ابعاد ۴۲\*۲۴۰ متر  
با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالابر سینکرولیفت به ابعاد ۳۲\*۱۷۰  
متر با قابلیت بالابری ۱۱ هزار تن



بندر عباس : کیلومتر ۳۷ جاده بندر خمیر - مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران -  
شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز - کد پستی ۷۴۷۱۵ - ۷۹۳۴۱  
شماره های تماس: دفتر مدیریت : ۰۲۶) ۳۲۵۷۱۱۹۴ - ۳۲۵۷۱۱۸۷  
فکس : ۰۲۶) ۳۲۵۷۱۱۷۷ - ۳۲۵۷۱۲۰۴  
پست الکترونیک : info@persiahormoz.com

این همه امکانات در یک نرم افزار حمل و نقلی کفایت آنلیزه !!!

## نرم افزار جامع مدیریت حمل و نقل ترکیبی سبا سیستم

( دریایی ، جاده ای ، هوایی ، ریلی )

- مدیریت خرید و فروش (sales)
- مدیریت صورت حساب (فارسی، انگلیسی، ارزی، ...)
- Clearing اسناد دریاقتی و پرداختی
- مدیریت عملیات و اسناد (operation)
- مدیریت حمل انواع کالا (خشک، فله، ...)
- مدیریت خزانه داری
- حسابداری هوشمند حمل و نقل (Accounting)
- صدور اسناد (DO/BL/CMR/SO/FBL)
- ورود و خروج اطلاعات از طریق اکسل
- مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)
- سامانه صدور EDI
- ثبت راننده، کشنده، خطوط، مشتریان و ...
- مدیریت قراردادهای
- محاسبه حق توقف و دیرکرد
- سیستم تحت وب با قابلیت محدودیت دسترسی
- مدیریت دیوکانتیتری
- امکانات ارتباطی (Alarm, Email, Sms, Fax)
- قابلیت تغییر بر اساس فرایند کاری هر شرکت

### قابل لینک با نرم افزار جامع Track & Trace آنلاین سبا



تلفن فروش: ۸۸ ۸۳ ۱۱ ۹۴ - ۰۲۱

فروش آنلاین: ۳۲۷ ۳۹ ۸۹ - ۰۹۱۲

برای دیدن دموی نرم افزار با ما تماس بگیرید (شرکت مهندسی نرم افزار سبا سیستم)

www.sabanetsystem.ir - info@sabanetsystem.ir

# راهنمای ترابری

صفحه	محل و نقل بین المللی
۱۱۸	آنتیشا
۱۱۴	آتیبه
۱۱۴	آرش تیر زرین
۱۴۰	آسیا رود و ریل
۱۲۰	اسفند ترابری
۱۴۸	اسکان پروودت پارس
۱۱۴	اسوع 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 پروودت بار
۱۴۴	ایران دهر
۱۱۵	باربرون ایران
۱۱۸	باربرد
۱۲۷	بارفراوری آراز
۱۳۵	باربستنا توان ترابری
۱۱۸	بارفراوری کامیاران
۱۴۳	بارمان ره تنیس
۱۲۵	بوتان ران
۱۱۴	بی تا ترابری
۱۲۰	بهروش سریع
۱۲۳	پارسا ترابری پرشیا
۱۲۳	پارسا ترابری کاسپین
۱۲۹	پارس ترابری
۱۲۰	پارس سیر
۱۱۹	پارس سما کالا
۱۱۹	پارس گیفتا
۱۲۸	پارسیان زمین دریا
۱۲۷	پارس سووین
۱۱۸	پریشیا راد
۱۱۸	پریشیا سپید ترابری
۱۲۱	پژوهش
۱۱۸	پل وان ترابری
۱۲۷	پنج اقلیم
۱۱۸	پیروز رانان جهان
۱۳۱	پیش بر
۱۱۸	پیشرو حمل کالا
۱۲۳	پیشرو ناوگان سیراف
۱۲۱	پیشنازان
۱۲۴	تات فرابری
۱۲۰	T.B.T. ترابری بین المللی
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 ابریشم
۱۳۹	جاده طلایی
۱۲۴	جهان جاده
۱۲۰	جهان یخچال بار
۱۳۱	حمل واردات ایران
۱۱۴	خز ترابری
۱۲۲	خط سفید خز
۱۱۴	خیام ترابری
۱۱۸	دالاهو ترابری شایان
۱۱۶	دانپال ترابری
۱۲۱	دریا زمین اروند
۱۲۲	درین راه آریا
۱۲۱	دلنا بار
۱۲۱	دنیا گرد
۱۲۳	دومان ترابری
۱۱۹	دی ترابری
۱۲۳	دی ترانس صبا
۱۴۴	رادین ترابری آسیا
۱۲۵	راگا ترابری یاسارگاد
۱۲۸	رادمان ترابری
۱۲۶	رانوک
۱۲۴	راه گستر فارس
۱۱۶	راه وند
۱۱۹	روان راه
۱۲۲	روانسر ترابری
۱۱۷	روشن تیر
۱۲۸	ره انجام
۱۱۵	رهباد ابریشم
۱۲۰	زمرد ترابری نوین
۱۲۳	زمرد راه سعادت
۱۱۷	رهزاد ترابری
۱۲۴	سازیان صفا
۱۱۴	سینا ترابری
۱۲۳	سیزان
۱۲۳	سپهران ترابری
۱۱۹	سپهر گیتی ساعی
۱۲۷	سندباد بحری
۱۱۵	سورچی ترابری
۱۲۴	سی بی ترابری
۱۲۲	سیروان ترابری ماد
۱۲۱	سرعت ترابری ایرانیان
۱۲۱	سینا صدر
۱۲۳	شامخ فرابری
۱۲۶	شاهو ترابری پارس
۱۲۶	شاهین ترابری
۱۱۴	شهاب ترابری آریا
۱۱۵	شهاب ثاقب
۱۱۶	صحرا ترابری
۱۱۹	فرارانان تهران
۱۱۵	فراسو بار
۱۱۹	فرال
۱۱۴	کاسپین
۱۱۹	کارینا ترابری کیان
۱۱۵	کالابر
۱۲۸	کالارسان آسیا
۱۲۷	کالای سریع
۱۲۶	کوله بار
۱۲۶	کیان مهر ترابری
۱۲۳	گروه شرکت‌های آلوارس
۱۳۱	گروه شرکت‌های حامل
۱۱۸	گروه شرکت‌های راهبران
۱۱۷	لایتنر ترانسپورت کیس
۱۲۰	ماد ترابری
۱۱۹	ماکو سیر
۱۱۷	مینا آسیا فرابری
۱۱۵	مژده ترابری
۱۲۵	مشکین
۱۱۶	ملک ترابری
۱۲۵	مهرراد ناوگان
۱۱۹	میهن ترابری
۱۲۸	نامداران ترابری
۱۱۹	ناوگان بار
۱۲۱	ناویان
۱۱۶	نوارا ترابری آسیا
۱۳۹	نیک تک
۱۲۴	نوید راسا آذر
۱۲۰	وفاراه
۱۱۸	ودود ترابری
۱۱۴	ویسمان
۱۲۰	هاگ بار
۱۱۷	هویر ترابری
۱۱۶	نیکان ترابری
۱۲۰	یکه تاز سریع
۱۲۷	یونیپاک
۱۱۵	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی
۱۲۸	ایده آل راه
۱۲۵	تریوه
۱۳۶	ترنم تبریز
۱۴۸	ساریان گستر سیلان
۱۲۴	سرافراز ترابری
۱۴۵	زمین دریا
۱۳۸	کالجار
۱۴۶	نیرو ترابری
۱۴۵	توسعه حمل کالا
۱۳۶	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی
۱۳۸	آرنگ نگیل
۱۳۶	بارپیچان
۱۲۴	شهاب سحر آذر
۱۴۵	دور رو
۱۴۱	سیوران ترابری
۱۲۸	های بازگان
۱۳۶	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل
۱۳۴	بادی اردبیل
۱۳۳	حمل و نقل بین المللی استان خراسان
۱۳۸	آسا ترابری شرق
۱۴۰	آبی ران
۱۴۰	آبآبانه طوس
۱۳۹	اترک بار خراسان
۱۳۹	ادب ترابری
۱۳۳	سامان گیهان
۱۴۰	بارمان ترابری
۱۲۹	بانی راه توس
۱۳۹	بهمن ترابری طوس
۱۴۰	پارت ترابری خراسان
۱۴۴	چوهر نگار توس
۱۳۹	چابک ران توس
۱۴۴	ره تاش توس
۱۴۰	زهره شب
۱۴۰	سورتمه ترابری
۱۴۰	شایان کار خراسان
۱۳۹	شگبیر یار طوس
۱۳۹	کالا گذر پارس
۱۳۹	کارا ترابری آسیا
۱۳۹	کالا سپید ترابری
۱۳۹	میچکا ترابری شرق
۱۳۶	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان
۱۴۴	افتخار ترابری
۱۴۴	حنا ترابری شرق
۱۴۰	رهنان
۱۳۶	صبا ماهان مشهد
۱۴۴	ماکا ترابری بلوچستان
۱۳۶	حمل و نقل بین المللی استان فارس
۱۳۶	ارم ترابری
۱۳۶	حمل و نقل بین المللی استان کردستان
۱۴۰	ایران ویج
۱۳۶	حمل و نقل بین المللی استان گلستان
۱۴۵	دشت نوردان
۱۱۸	حمل و نقل داخلی ایران
۱۴۱	آرمین بازگان
۱۵۱	اراک بار پویا
۱۴۹	پیک کویر
۱۴۹	پرستوهای مهاجر
۱۴۹	توکاز
۱۴۹	ساحل ترابری پارس
۱۴۹	راهرانان
۱۱۷	سعادت ترابری
۱۴۹	فردوس بار تبریز
۱۵۱	فجر جهاد
۱۴۹	فیروز رخس
۱۴۵	قزل یول کیامکی
۱۴۴	گسترش ترابری شمیم
۱۴۹	گلستان تجارت خلیج فارس
۱۴۹	ممتاز
۱۳۶	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان
۱۳۶	احسان هرمزگان
۱۴۴	دوستان هرمزگان
۱۴۴	رشید بار بندر
۱۳۶	سلمان جنوب
۱۳۶	نجات بندر
۱۳۶	ممتاز ترابری خلیج فارس
۱۴۷	نیک ترابری بندر
۱۳۶	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
۱۵۰	ترکیب بار
۱۵۰	سنی
۱۵۰	سنگین بار طاهری
۱۵۰	سنگین ترابری
۱۳۶	حمل و نقل ریلی
۱۴۵	راه آهن حمل و نقل
۱۴۳	سفیر ریل آسیا
۱۴۵	سینا ریل پارس
۱۴۵	واگن بار
۱۳۶	خدمات دریایی و کشتیرانی
۱۳۶	آرا باختر
۱۳۵	آریا بندر سیمنا
۱۳۰	آریا دیزل اروند
۱۳۵	ادمیرال لجستیک
۱۳۶	ادمیرال فیدرز
۱۳۰	امواج دریا
۱۳۴	امیدان ساحل پارسیان
۱۳۲	ایران ترابری
۱۳۷	ایرانیان غلات پارسه
۱۲۵	ایرسا مارین
۱۴۱	ایرسوتر
۱۳۷	الماس دریا شرق
۱۳۸	بارمان
۱۳۷	بحر ایران
۱۳۰	بینا تجارت دریا
۱۳۵	پاشا دریا شرق
۱۳۱	پتروآسیا
۱۳۴	تاجران دریا کالا
۱۳۲	تندیس خلیج فارس
۱۳۱	حمل دریایی ایران
۱۲۷	خط استوا مارین
۱۲۹	خدمات ساحلی ایران
۱۳۴	خوشید دریای آبی
۱۲۹	دریا پیمای پارس
۱۳۰	دریا تجارت سامبار
۱۳۴	دریا سرعت
۱۳۷	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	سیوزاک
۱۳۱	سیراف دریا لیان
۱۳۰	سیمما مارین
۱۴۱	سینا
۱۳۲	فرناک دریا آرام
۱۴۳	فانوس دریای نیلگون
۱۳۵	فروغ ساحل جنوب
۱۴۱	کهن ترانس مارین
۱۳۱	کپکشان کالای دریا
۱۳۳	کیهان بحر جنوب
۱۴۱	گذرگاه دریا پارس
۱۳۵	ماروس ترابری
۱۳۴	مدیریت بار و دریا
۱۳۴	محور تیرازه
۱۳۵	موج مد
۱۳۳	ندای ساحل جنوب
۱۳۷	هفت دریا
۱۳۰	هماهنگ دریای پارس
۱۲۵	یکتا مارین
خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	
خلیج پژم	
۱۳۲	دریای آبی خلیج فارس
بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
آرمان پدید	
۱۳۶	اوستا ترخیص
۱۲۱	آذر نگار ساوالان
۱۴۸	بازرگانی تحویلدار
۱۴۷	بازرگانی ایشی
۱۴۸	بازرگانی برادران جعفرپور
۱۴۶	بازرگانی نور الدین بدری
۱۴۸	بازرگانی خامه زر
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 همگمانه نوید
۱۴۶	پویا پاشا تهران
۱۴۶	خدمات گمرکی نوری
۱۴۷	کیان ترخیص
۱۴۶	کوشا ترخیص
آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	
آمد راه	
۱۲۸	بی تا پرواز
۱۱۶	مسافرتی داخلی و بین المللی
ایران پیمما	
۱۵۱	پیک صبا
۱۵۱	تعاونی شماره ۲ (پی.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
خدمات بیمه	
بیمه آسیا (بویه رز)	
۱۵۰	بیمه سایه امن البرز
۱۱۹	بیمه پوشش جاده ابریشم
خدمات بسته بندی	
جهان کالا	
صنعت و خدمات	
پارسیان کویر	
۱۳۴	نرم افزا کالابر
۱۲۸	مشاور حمل و نقل هادی
۱۴۶	مهترینک لجستیک
۱۲۵	مهرکار آلمان
Tarabaran Guide	
Shahin Tarabar	152
Pole One Trans	152
Bita Tarabar	152
Hamel	152
Admiral	152
Mazand Darya	152
Sapra Tarabar	152
Arya Bandar Sepanta	152



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 ترابار آریا**

کریر - فورواردر

• حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی).  
• حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران.  
• ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی.  
• ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها.  
• حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم.  
• انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)  
• حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران.

**TURKEY OFFICE**

Ariyalojistik uluslararası tas ve dis tic.ltd.sti  
K.bakkalkoy mah,dudulu bostanci yolu  
cad,brandium residans,R1 block.No:220  
Istanbul / Turkey  
Tel:0090216469990-1 Fax:00902164699059  
Mob:00905325950949  
www.ariyalojistik.com info@ariyalojistik.com

**CHINA OFFICE**

U-ELITE LOGISTICS CO.,LTD  
Room #2302,Guidu building, No.3007,  
Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City  
Postcode:518000  
Tel: +86-755-25889867

**GERMANY OFFICE**

HANI TRANS GmbH  
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens,Germany  
TEL:+49 6331 22 81010,+49 6331 22 81011  
FAX:+49 6331 22 81012  
Email:info@hanitrans.de

تهران- خیابان احمد قصبیر (بخارست) کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۵  
www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار

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 / ۸۸۶۸۱۱۱۹  
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷  
info@khazartarabar.com



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی

(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

آدرس: تهران، بلوار کشاورز، بین خیابان جمالزاده و کارگر شمالی، شماره ۳۱۰، طبقه دوم، شماره ۵، کدپستی: ۱۴۱۸۸  
تلفن: ۹-۶۶۴۳۹۷۸۸  
فکس: ۸۸۶۸۰۵۸۰-۶۶۴۳۹۷۸۷  
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳  
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲  
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸  
www.bitatarabar.com  
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

**KHAYYAM TARABAR Co.LTD**

Shipping & International Transportation  
CARRIER - FORWARDER  
CUSTOMS SERVICES  
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کشتیرانی گلف اورینت  
نمایندگی خط کانتینری لسر لاین  
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون  
نمایندگی خط تورووس  
نمایندگی خط کشتیرانی سی مارین  
نمایندگی خط کشتیرانی رویال سون  
نمایندگی خط کشتیرانی سان استار

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris  
Shipping & container owned  
Company

shipping company  
Exclusive Lines Agency:  
GULF OREINT SHIPPING  
SERVICES L.L.C  
LANCER CONTAINER  
LINES LTD  
SEAIKON SHIPPING  
AGENCY PVT.LTD.

TAURUS LINES PVT.LTD  
SEA MARINE LOGISTICS  
PVT.LTD

ROYAL 7 LINE SHIPPING LLC  
SAN STAR 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 ترابار

حمل و نقل بین المللی و لجستیکی

**Namdaran Tarabar**

کریر - فورواردر

هوایی، زمینی، دریایی  
مجهز به کامیون های یخچال دار  
تلفن: ۳۱-۲۲۸۵۴۱۲۷  
فکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹  
info@namdaranlogistic.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**سینا ترابار**

کریر - فورواردر

تهران: خیابان مطهری، بعد از چهارراه مفتح، نبش خ مهرداد، شماره ۱۹۲، طبقه اول  
تلفن: ۶-۸۸۸۴۴۶۲۵  
فکس: ۸۸۸۴۴۶۹۶  
info@sinatarabar.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



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



شرکت حمل و نقل بین المللی

**اسرع ترابار**

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷ تلفکس: ۳-۸۸۸۰۵۹۲  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۴۴۳۷۴۶۵۲ - ۴۴۳۷۴۶۰۷ / ۴۴۳۷۴۶۰۷  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



DELTA BAR SHIPPING  
SERVICES & International  
Transport Company

## دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان  
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا  
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲) خط  
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 ۶۶۶۱ +۹۸  
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۳  
فکس: ۸۸۹۱ ۷۶۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸  
Farid@barbaraniran.com  
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سورچی ترابر**  
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با  
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای  
اروپایی و آسیایی و بالعکس  
زمینی، دریایی، هوایی  
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به  
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی  
در کلیه گمرکات و بنادر ایران  
تهران: خیابان خرمشهر (آبادانا)،  
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 (آبادانا)، 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  
تابوان

• 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: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹

۷۷۵۳۲۶۲۰  
نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه:  
۰۴۴-۳۲۷۵۵۵۱۷ و ۱۹

دفتر بلغارستان:  
۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰  
۰۰۳۵۹۸۸۶۸۵۴۰۲۵

www.kalabar.net  
info@kalabar.net



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر  
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتح، نبش  
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸  
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com  
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## شهاب ثاقب

کریر - فورواردر  
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،  
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

## رهیاد ابریشم

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی

و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا  
به ایران و آسیای میانه و بالعکس  
♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و

امور گمرکی در کلیه گمرکات  
تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان  
خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم  
تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵

فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵  
ecmelan2003@yahoo.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### دورقی

**کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی**  
(با مسئولیت محدود)  
تهران، شمال میدان هفت تیر،  
خیابان غفاری، شماره ۲۰  
کدپستی: ۱۵۸۹۸۷۴۵۹۳  
صندوق پستی: ۱۴۱۵۵/۳۸۲۹  
تلفن: ۸۸۳۰۴۴۱۸ - ۱۹  
۸۸۳۰۷۴۸۷  
فکس: ۸۸۳۰۷۴۵۳ - ۸۸۸۱۱۳۷۴  
شعب: بازگان، جلفا (نوردوز)، آستارا،  
تبریز، بندرانزلی، مشهد، بندرعباس،  
بندر امام، بوشهر، دوغانرون، چابهار  
و مراکز شهرستانها  
E-mail: douraghi\_g@dpimail.net



**شرکت خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی**  
**بیتا پرواز**  
نماینده فروشی بلیت کلیه خطوط  
هوایی داخلی و خارجی  
ارایه خدمات تورهایی  
داخلی و خارجی  
رزرو هتل در سراسر کشور و دنیا  
ارائه خدمات 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)  
نماینده خطوط کشتیرانی  
کریر - فورواردر  
حق عملکردی، انبارداری، مشاوره در  
امور گمرکی و ترخیص  
ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،  
چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی  
ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر  
(شرکت تجارت ترخیص همراهان)  
تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،  
شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲  
تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰  
فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳  
شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰/۳۳۸۱۲۶۶۲  
www.stcotransport.com  
info@stcotransport.com

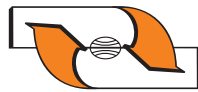


**شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی**  
**امید اندیش**  
کریر، فورواردر  
به مدیریت غلامرضا حنفی  
حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه  
محموله های گروپاز، نرمال، سنگین،  
فوق سنگین، ترافیکی و فله  
دارای نمایندگی فعال در کشورهای  
ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،  
سوئد، فرانسه و روسیه  
ترخیص و واگذاری کشنده 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



### 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: ۶۶۹۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶  
۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴  
۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲  
www.danieltarabar.com  
info@danieltarabar.com



### جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری  
تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،  
مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶  
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / 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  
Toll: +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: ۵۸-۸۸۸۴۶۰۵۸ / 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)  
فکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸  
www.rahvand.com  
info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

## متخصص در امور روسیه ترخیص کالا در روسیه

- ◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور
- ◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری
- ◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس
- ◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس
- ◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- ◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

www.malektarabar.com  
Email : info@malektarabar.com

## ملک ترابر

هوایی، دریایی، زمینی کریر - فورواردر

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷  
تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (خط ۱۰) فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰



HUYAR TARABAR

هويار ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی  
موادل لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،  
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰  
فاکس: ۸۸۱۷۱۷۹۱

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



MABNA ASIA FARABAR

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: ۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۶۶۴۰۳۳۳۹  
فاکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷  
info@iransarie.com

نماینده آلمان



info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی  
ترانزیت و ترخیص کالا  
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر  
، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان  
ایران شهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴  
۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید  
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴،  
طبقه ۵، واحد ۱۰  
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱  
دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،  
ساختمان دهقان، طبقه دوم  
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com  
www.linertransportkish.com

NAVID RASA AZAR  
international transport co.

شرکت نوید راسا آذر

Export & Import

- ◆ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ◆ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ◆ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع  
جنب گمرک شهریار می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸ فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، نرسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: 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

نمابر: ۸۸۷۹۶۳۲۸

فکس: ۸۸۸۸۱۱۱۸

Email: atashpa@atashpa.net



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی

صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت از ایران به آسیای میانه بلعکس

تهران: سعادت آباد، ابتدای بلوار دریا،

پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

تلفن: 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

فکس: 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

فکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.com



### ناویان

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان سعدی شمالی، روبروی

مسجد قائم، پلاک ۶۲۹، ساختمان

شماره ۲۵۰، طبقه سوم، شماره ۴

تلفن: ۷۷۶۸۴۳۶۰ / ۷۷۶۸۵۰۱۵

۷۷۶۸۰۸۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۲۶۹

E-mail: Motlagh@navian.org



### شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

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

persiarad@yahoo.com

www.persiarad.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



AHK

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: ۶-۸۸۴۵۶۰۸۵  
فاکس: ۸۸۴۳۷۷۵۸ همراه ۰۹۱۲۳۱۰۵۹۸۱  
fararanan\_tehran\_co@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
**ماکو سیر**  
تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،  
پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲  
کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷  
تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲  
فاکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲  
ms\_makuseir@yahoo.com



**دی ترابر**  
DAY TARABAR  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر-فورواردر  
آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،  
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳،  
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۱۸ و ۲۰  
تلفن: ۴-۸۸۴۷۹۲۱  
فاکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴  
daytarabar@daytarabar.com



**شرکت هیمن ترابر**  
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)  
MIHAN TARABAR  
International Transport Co. Ltd.  
کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت  
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،  
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳  
طبقه ۵، واحد ۱۷  
تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲  
فاکس: ۸۸۷۵۵۲۲۰  
info@mihan-tarabar.com  
www.mihan-tarabar.com



**(بیمه ایران)**  
شرکت خدمات بیمه ای پوشش  
جاده ابریشم  
وابسته به موسسه صندوق راه آهن  
متخصص در صدور انواع بیمه نامه و اگن های باری و مسافری  
\* صدور انواع بیمه نامه  
(آتش سوزی مسئولیت باربری، اتومبیل، اشخاص و درمان)  
\* پرداخت خسارت  
تهران: خیابان نصرت قبل از چهارراه چهارم پلاک ۷۲، طبقه سوم  
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۷۰ / ۶۶۹۱۳۸۲۴  
www.abrishamins.ir  
info@abrishamins.ir



RAVAN RAH CO.Ltd  
International Freight  
Forwarder  
**روان راه**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
تهران: خیابان خرمشهر (آبادانا)، خیابان عربعلی،  
خیابان ششم، پلاک ۳۸  
کد پستی: ۱۵۵۷۶۴۳۴۱۱  
تلفن: ۸۸۷۵۳۷۴۷ / ۸۸۷۵۶۲۱۱-۲  
فاکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹  
info@ravanrah.com



Sepehr Giti Sae  
INT'L Transport Co  
**سپهر گیتی ساعی**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر-فورواردر  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۱  
فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹  
info@sepehrgiti.com  
www.sepehrgiti.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**پارس سما کالا**  
(با مسئولیت محدود)  
زمینی، دریایی، هوایی  
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷،  
طبقه دوم، واحد ۸  
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳  
تلفن: 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: ۸۸۹۴۰۹۲۲-۳ / ۸۸۹۴۰۷۴۲-۳  
فاکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹  
Tehran.marine@yahoo.com

## مشکین

حمل و نقل بین المللی  
سال تاسیس: ۱۳۴۶  
ضامننده انحصاری شرکت **DB SCHENKER** در ایران  
نشانی: تهران، میدان آرژانتین، پلاک ۲۲، طبقه سوم  
کد پستی: ۱۵۱۳۹۱۵۱۳  
تلفن: ۸۳۷۲۰ / ۸۸۷۰۳۰۹۰  
info@meshkinco.net



Pars Gita  
International Transport Co. Ltd.  
**پارس گیتا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، بالاتر از  
میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،  
پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶  
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۱  
تلفن: ۸۸۳۰۴۰۲۲-۳ / ۸۸۲۲۵۵۸۵-۶  
نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳  
E-mail: info@parsgita.com  
www.parsgita.com



**KARINA Tarabar Kian**  
International Transport Co. Ltd.  
نماینده کشتیرانی  
دریای آرام جنوب  
تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان کاووسی فر، پلاک ۳، واحد ۳ و ۱  
تلفن: ۷-۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳  
www.karinatarabar.com  
www.southpacificsea.com  
info@karinatarabar.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 ۱  
تلفن: ۷-۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۰۲۱-۸۸۵۱۵۹۲۹ / ۰۲۱-۸۸۵۱۶۱۰۳  
www.karinatarabar.com  
www.southpacificsea.com  
info@karinatarabar.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### هاگ بار

حمل و نقل بین المللی  
(شرکت سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل و نقل بین المللی و داخلی  
مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،

کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،

خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹

تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱

فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹

email: info@hbtc.biz



### بهروش سریع

شرکت حمل و نقل بین المللی

◀ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی و صادراتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس  
◀ استفاده از سرویس های کامیون

کشتی، ریلی و هواپیما

◀ بسته بندی، بیمه و ترخیص کالا

◀ دارای نمایندگی در کلیه گمرکات

و بنادر کشور

تهران: خیابان دکتر بهشتی، خیابان

پاکستان، کوچه هشتم، پلاک ۹

طبقه سوم، کد پستی: ۱۵۳۱۷

تلفن: ۳-۸۸۷۴۱۵۶۱-۰۲۱

۸۸۷۳۹۰۹۷

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۶۸۳

info@behaveshsarie.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر  
کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان

شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی

تلفن: ۷-۶۶۳۸۳۰۹۵

فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸

www.zomorrodtarabar.com

info@zomorrodtarabar.com



Since 1955  
ترابری بین المللی تهران  
(شرکت سهامی خاص)

### 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: ۰۱-۸۸۸۱۲۲۶۱ / ۸۸۸۴۹۹۵۸

نمابر: ۸۸۸۱۲۲۶۱

yts.com58@yahoo.com



### پارس سیر

کریر و فورواردر  
(با مسئولیت محدود)

■ حمل کانتینر و فر آورده های نفتی  
از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، ساختمان میلاد کاج،

طبقه ۵، واحد ۵۰۷

تلفن: ۲۲۳۸۰۶۹۵

فکس: ۲۲۳۸۰۶۹۸

نمایندگی: مریوان، میدان نوروز، بلوار ارشاد،

ضلع جنوبی شبکه بهداشت کلینیک

ساختمانی مقدم، طبقه اول

تلفن: ۰۸۷-۳۴۶۰۱۲۷۱

فکس: ۰۸۷-۳۴۵۹۳۷۹۰

همراه: ۰۹۱۲۱۷۱۹۶۰۱ مجیدی نیا

parssairco@gmail.com



شرکت ترابری بین المللی

TARABARI AFTAB DARVA (TAD)  
International Transport

کریر - فورواردر

• دارای نمایندگیهای معتبر خارجی  
• دارای دفاتر و انبارهای دیوکالا در اکثر  
کشورها به ویژه اروپا و بعضا خاور دور،  
ترکیه و امارات.

• حمل به وسیله انواع کشنده ها در خصوص  
محمولات زمینی، دریایی، هوایی، ریلی  
و حمل مرکب

• حمل کلیه محمولات با شیوه های تخصصی  
و ترکیبی.

• دارای دفاتر نمایندگی در گمرکات بازرگان  
بندرعباس، بندر امام، سرخس، جلفا...

تهران، خیابان شهید فندی (پالیزی)،

ساختمان ۱۲۵، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۸۸۷۳۹۳۲۰، ۸۸۵۰۴۷۹۵

فکس: ۸۸۷۵۹۲۲۷

www.tad-co.com  
info@tad-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

### جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،

خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

### تندیس ترابر

صادرات ، واردات ، ترانزیت ، گروپاژ  
حمل محصولات زمینی - دریایی و گروپاژ  
پروژه ای و فله ای به کشورهای ترکیه،  
آلمان، ایتالیا، لبنان، گرجستان، اکرین 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



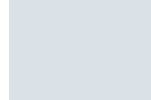
شرکت بارفرابری و حمل و نقل بین المللی  
دریا زمین اروند  
(سهمن خاص)

♦ خدمات چارترینگ و مشاوره  
و حمل کالای فله  
♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای  
کانتینری وارداتی و صادراتی  
♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و  
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،  
امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،  
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶  
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱  
www.arvandsealand.com  
info@arvandsealand.com

## ALVARES GROUP

## گروه شرکت های آوارس



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



Iran Europe  
International Transport Co.

### ایران اروپا

حمل و نقل بین المللی

جاده ای - دریایی - هوایی - ریلی

نماینده انحصاری شرکت TCC آمریکا  
ROHLIG آلمان و  
GEBRUDER WEISS اتریش  
متخصص حمل کالا از ایران به آمریکا،  
اروپا و خاور دور و بالعکس  
ترانزیت به کشورهای CIS و افغانستان  
آدرس: تهران، خیابان مفتاح شمالی،  
شماره ۳۵۸، طبقه ۶

تلفن: ۸۸۷۴۷۱۰۰ - ۸۸۷۴۵۰۹۰

۸۸۷۳۳۲۰۷ - ۹ - ۸۸۷۳۳۳۵۵

transport@iran-europe-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پژوهش

کریر - فورواردر

(زمینی، دریایی، ریلی)

♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت  
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس  
♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،  
امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان  
فریمان، پلاک ۲۷، طبقه دوم شمالی

تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴ - ۳۵ - ۶۶۴۶۲۴۹۸

۶۶۹۵۷۷۳۶ - ۶۶۴۰۶۷۴۰

ترمینال کرج: ۱۲ - ۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۲۶

www.pazhoohesh-transport.com

info@pazhoohesh-transport.ir



دنیاگرد

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

### DONYA GARD

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: ۴۶۰۹۲۳۰۶ - ۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۰۲۱ - 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، دوغانون، 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

**دورین راه آریا**  
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



**روانسر ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)  
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل: جعفر سوری

• حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق  
دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹  
نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰  
کرمانشاه: ۰۸۳۱-۴۳۰۶۰۱-۱  
نمابر: ۰۸۳۱-۴۲۸۲۷۹۲  
سلیمانیه: ۰۷۷۷۰۲۰۴۰ / ۰۷۷۷۰۲۰۴۰ (+۹۶۴۷۷۰۲۱۷۱۲۰۰۷)  
بندرعباس: ۰۹۱۷۷۶۳۷۹۹۲ / ۰۹۱۷۱۶۳۳۰۴۸  
باشماق: ۰۹۱۸۳۳۰۹۰۶۹ / ۰۹۱۸۹۲۵۸۶۶۱  
jafarsouri@yahoo.com



**نوارا ترابر آسیا**  
حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۳۶۴۱۹

فورواردر - ترانزیت  
دریایی - زمینی - هوایی

• ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل 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



**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



**دنیابار**  
DONYA BAR International Transport & Shipping agency CO. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)  
آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، خیابان ۳۵، شماره ۷  
تلفن: ۸۸۷۷۴۸۵۳-۴  
۸۸۷۸۱۴۵۰-۸۸۷۸۱۴۵۱  
۸۸۷۷۳۹۵۱  
www.donyabar.com  
info@donyabar.com



**آلفاتیر**  
حمل و نقل بین المللی

فورواردر

• حمل کالاهای صادراتی و وارداتی  
• ترانزیت کالا  
• استریپ و استفتینگ 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



**سیروان ترابر ماد**  
Sirwan Tarabar Maad International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

• ترانزیت کالاهای خشک  
• ترانزیت فرآورده های نفتی  
• ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی  
• حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴  
تلفن: ۳-۸۸۲۱۶۱۸۱ (+۹۸۲۱)  
نمابر: ۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)  
info@sirwantarabar.maad.com  
www.sirwantarabar.maad.ir



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا  
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**  
 در زمینه حمل دریایی  
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا  
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲  
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷  
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
[www.shamekh.org](http://www.shamekh.org)  
[info@shamekh.org](mailto: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](mailto:info@pishronavgan.com) | [www.pishronavgan.com](http://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](mailto: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](mailto: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: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰  
 شماره: ۸۸۷۵۷۸۸۱

[www.5continents.ir](http://www.5continents.ir) [info@5continents.ir](mailto: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](mailto:dumantarabar@apadana.com)  
[info@dumantarabar.com](mailto: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 بوژی)
- 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: ۱۹۱۷۷۴۵۱۹۱

[info@soratarabariranian.com](mailto: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](mailto:arez1975@yahoo.com)

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تأمین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیایی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فوروردی در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فوروردی)
- امکان صدور بارنامه داخلی در شهرهای تهران، کرمانشاه، اراک، خرم آباد، شیراز، آبادان، عسلویه، مشهد و اصفهان



حمل و نقل بین المللی و داخلی بوتان ران

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۹۸۹۴  
۰۲۱-۸۸۵۰۰۸۹۰

گواهینامه ها

www.butanerun.com info@butanerun.com

عضویت ها



### شرکت حمل و نقل بین المللی تات فرابر ایرانیان

(کریبر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS، چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۹۶۱۱-۱۲ / ۶۶۴۶۹۶۱۵

فکس: ۶۶۴۹۱۷۹۸ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans\_shams



### شرکت حمل و نقل بین المللی

### راه گستر فارسی (سهامی خاص)

کریبر - فورواردر

- ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
- حمل کانتینر وارداتی از مبدا 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: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸

www.rgfc.net

info@rgfc.net



### سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

• 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: ۰۲۱-۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فاکس: ۸۸۴۶۷۶۴۲

www.seabonetarabar.com

info@seabonetarabar.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی

### توزال تکرو آسیا

• فوروردی

(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: ۰۲۱-۶۶۹۵۲۴۰۳-۷ نامبر: ۶۶۴۹۸۱۷۳



info@toozaltakro.com

www.toozaltakro.com

دفتر نمایندگی ترکیه

## DEVCO LOJISTIK

International Transport Co.Ltd

Manager: Davoud Jangavaran

Kayisdagi cad.ali ay sk.orkide apt.no:3

d:13 kucukbakkakoy atasehir/istanbul

Tel: +90 216 575 51 34 - 35

Fax: +90 216 575 51 41

GSM: +90 530 171 63 26

E-mail: devcolojistik@gmail.com

www.devcolojistik.com



مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

دفتر نمایندگی آلمان:

phonix handels

Add: dusseldorf-Germany

Tel&fax: 004921193892516

sarebansafa@yahoo.com

## شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود) شماره ثبت: ۲۵۹۲۲۳

واردات - صادرات کالا به

ایتالیا، ترکیه، لبنان، گرجستان، اکراین، بلغارستان که به صورت پروژه، گروپاژ، ترافیکی، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک اقتصاد نوین، پلاک ۱۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ (۰۲۱)

نامبر: ۰۲۱-۸۸۴۰۹۸۲۱ (+۹۸۲۱) همراه: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴



خدمات بازرگانی حمل و نقل بین المللی  
راگا ترابر پاسارگاد  
Raga Tarabar Pasargad. Air Cargo & Int'l Transportation

## شرکت راگا ترابر پاسارگاد

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون در بست و کانتینر در بست
- ۳- خدمات حمل پروژه‌های کالاهای سنگین و خدمات حمل Door To Door
- ۴- انجام فریت بار جهت محمولات مسافرین و دانشجویان
- ۵- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ نمابر: ۲۲۵۵۱۴۸۷ info@raga-tp.com www.raga-tp.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی مهر راد ناوگان

- ۱- حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و اروپا و بالعکس
- ۲- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون‌های چادری
- ۳- حمل خودرو جهت محمولات ترانزیت داخلی و خارجی
- ۴- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه سوم، واحد ۳۰۴ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۶۹۹  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۷۹۰ فکس: ۰۲۱-۲۲۵۶۰۵۸۱ info@mehrrad.com www.mehrrad.com



## شرکت مهر لینک لجستیک امارات

- ۱- نمایندگی خط کشتیرانی
- ۲- ارائه سرویس‌های منظم بارفربری محمولات هوایی و دریایی
- ۳- ارائه سرویس‌های انبارداری و گمرکی در امارات
- ۴- ارائه کلیه سرویس‌های تجاری و بازرگانی
- ۵- ارائه سرویس‌های Switch BL و Cross stuffing
- ۶- عضو MehrGroup

Add: No121, 1st Floor, Khalij Rd, Dubai Hamriya Port, Custom Building Hamriya Offices,  
Postal Cod: 42327 Dubai. United Arab Emirates. تلفن: +۹۷۱-۴۳۴۲۴۳۳۷

www.mehr-link.com info@mehr-link.com



## شرکت مهر کار آلمان

- ۱- ارائه کلیه سرویس‌های نمایندگی جهت شرکت‌های کرایه ایران
- ۲- ارائه سرویس‌های تجاری مرتبط با L/C، خرید هر نوع کالا و فاینانس و پرداخت به شرکت‌های خارجی
- ۳- ارائه سرویس‌های منظم دریایی، زمینی و هوایی
- ۴- عضو MehrGroup

Add: 20539Hamburg / Germany/28. billstr  
تلفن: +۴۹-۴۰۷۳۶۷۵۹۶۰ موبایل: +۴۹-۱۵۱۴۶۳۸۹۱۱۷ mehrdad@mehrcar.de www.mehrcar.de

**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



MUSKAN CONTAINER LINE

ABC Best IN 'T  
ALPIN FORWARDING  
AUTO IMPEKS RUSSIAN



**راتوک**

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

- هوایی، زمینی، دریایی
- فله، کانتینری، گروپاژ
- دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه کشورهای اروپا، آمریکا، روسیه، خاوردور و خاورمیانه
- انجام کلیه امور گمرکی، ترانزیت داخلی و خارجی

تهران: خیابان طالقانی، شماره ۲۵۱، طبقه ۸ کدپستی: ۱۵۹۸۶۱۸۱۴۹  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۵۹۳۳-۳۵-۸۴ / شماره: ۰۲۱-۸۸۹۳۵۸۸۹

www.Ratooc.com info@Ratooc.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

**کیان مهر ترابر**

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای ( فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ / شماره: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



**کوله بار**

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی شماره ثبت: ۵۷۵۸۸  
صاحب امتیاز و مدیر عامل: خانم مهندس نیک پور

- ❖ حمل محموله از کلیه نقاط جهان با کامیون های ایرانی، ترک و عراقی
- ❖ توانایی اجرای عملیات حمل مواد سوختی، مواد غذایی، سنگ های معدنی و ...
- ❖ حمل دریایی با کانتینر و ترانزیت محمولات از مبدا به مقصد نهایی
- ❖ داشتن امکانات وسیع، نیروهای مجرب و متخصص
- ❖ دارای نمایندگی های رسمی، کارآموده و سابقه در امور حمل و نقل داخلی و بین المللی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۷۸۲۹۸ فاکس: ۰۲۱-۸۸۴۷۷۶۰۵

www.koolehbar.com info@koolehbar.com  
nikpour.infolondon@yahoo.com nicolenikpour@yahoo.co.uk



**Jahan Jadeh**

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and  
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

- حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی (ترکیه، گرجستان، اوکراین)
- حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله
- دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹ / شماره: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی **شاهوترابر پارس** (با مسئولیت محدود) (کریر-فورواردر-کشتیرانی)

- ترانزیت کالا جنرال کارگو و سوخت به آسیای میانه، عراق و افغانستان
- دارای کریر اختصاصی به مقصد عراق، پاکو، افغانستان، آسیای میانه، اروپا و روسیه
- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری و یخچال دار جدید و روز دنیا
- ارائه خدمات 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 کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن: تلگرام: ۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱+

**جبت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.**

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۵۴۳۰۶-۱۰ / شماره: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com





**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 - 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، نبش ملک الشعراء بهار، ساختمان تارا،

پلاک ۱۲ طبقه هشتم

تلفن: ۵-۸۸۸۳۶۶۶۴ ، ۸۸۸۳۴۷۵۸ ، ۸۸۸۳۷۱۱۰ ، ۸۸۸۲۵۱۳۳

No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran

Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664

Fax: (+9821) 88844572 , 88843176

E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**بارفرابری آراز**  
International Carriage Company

• حمل محمولات سوخت از کلیه بنادر به کشورهای آسیای 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



بارفربری پارسیان زمین دریا  
Persian Land Sea Forwarding

## Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.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: ۸۸ ۶۹ ۳۱۳۰ فکس: ۸۸ ۶۹ ۵۰ ۲۴

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: ۰۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net

## amadrah

International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکراین

نماینده خطوط هوایی امارات، قطر، لوفت هانزا و ماهان

دفتر مرکزی، تهران: خیابان افریقا، بالاتر از خیابان دستگردی، پلاک ۱۳۴، واحد ۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۶۷۴۷ 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  
 شماره: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



## پارس ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

### شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰  
 تلفن: ۲-۸۸۱۹۴۴۶۱ شماره: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.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 ۲۳۷، طبقه ۲، واحد ۶
- ♦ دفتر فرودگاه: فرودگاه بین المللی امام خمینی، جنب گمرک شماره ۳۱
- ♦ تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰ فاکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
- ♦ www.wiseman-cargo.org wiseman@wiseman-cargo.org



Maroos

## 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: ۱۹۶۸۸۱۵۶۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۸۰۰ شماره: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

www.maroos.net

maroos@maroos.net



## جهان کالا

- ♦ متخصص بسته بندی و ارسال لوازم منزل، مبلمان 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 مدیر بازرگانی: تبریزی
- ♦ تهران: میدان جمهوری، خیابان جمهوری اسلامی،
- ♦ خیابان اسکندری جنوبی، پلاک ۳۸۳، زنگ شماره ۳
- ♦ تلفن: ۳۱-۶۶۵۷۱۱۳۰-۶۶۵۷۱۱۳۲ فکس: ۰۲۱-۶۶۵۷۱۱۳۲
- ♦ همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۴۰۹۵/۰۹۱۲۸۲۱۰۰۸۵
- ♦ www.jahankalacargo.com
- ♦ info@jahankala.com



شرکت کشتیرانی

## دریایم ایمن پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،  
 پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸  
 تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ ۷۵۲۶۴-۰۲۱ فکس: ۳۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،  
 بالای بانک انصار، طبقه ۸، واحد ۸۰۶  
 تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ ۷۵۴-۰۷۶۳۲۲۱۰

es@daryapeymayeaminpars.com



IRSA MARINE SHIPPING Co.

### شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

- حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی
- انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door
- حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشیپ
- چارترینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰  
 تلفن: ۲۲۰۴۳۳۹۰-۲۲۰۴۳۳۹۰ ۲۲۰۲۷۲۶۷-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com



## 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: (+۹۸) ۷۷۳۳۳۴۵۰۵ فکس: (+۹۸) ۷۷۳۳۳۴۵۰۶ موبایل: (+۹۸) ۰۹۱۷۱۰۲۷۰۰۲

www.Binaseatrade.com

Bina\_Sea\_Trade@yahoo.com



شرکت کشتیرانی سیما مارین  
Shipping Agency (P.J.S)

نماینده انحصاری خط کشتیرانی PERMA SHIPPING LINE در ایران

◆ حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی

◆ حمل تخصصی مایعات غیر خطرناک با استفاده از FLEXI TANK

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول

تلفن: ۸۸۶۴۳۵۳۵-۴۴ فکس: ۸۸۶۴۳۵۵۵

شعبه بندرعباس: بلوار امام خمینی، روبروی دانشگاه پیام نور، کوچه

دلاوران ۲۸، ساختمان شماره ۸ تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۶۰۰۰۶

سایر شعب: 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



دریا تجارت سامیار (سهام خاص)

Samyar Sea Trade (P.J.S)

SSTRADE

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین المللی دریایی، زمینی، هوایی،

ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

www.sstrade.ir

info@sstrade.ir



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

• خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی

• سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل

مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا

• حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر

حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر

• خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲

تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) شماره: ۶۲-۸۸۷۷۴۳۶۱ (+۹۸۲۱)

operations@seawaves-shipping.net

www.seawaves-shipping.net



آریا دیزل اروند

## شرکت خدمات بندری، فنی و مهندسی آریا دیزل اروند

نمایندگی فروش و پس از فروش:

۱. شرکت NEUERO آلمان (سازنده انواع Ship Loader & Ship Unloader های پنوماتیک و مکانیکی)

۲. شرکت (SIBRE)SIGERLAND آلمان (تولید کننده انواع ترمزها و وایرهای صنعتی)

۳. شرکت JCHI چین (تولید کننده انواع جرثقیل های بوم خشک و بوم تلسکوپیی سنگین و نیمه سنگین)

۴. شرکت JEIL کره جنوبی (تولید کننده انواع Cyclo Drive, Gear Reducer, Geared Motor)

دارای شعب در: بندر شهید رجایی (بندر عباس)، بندر امام خمینی (ره)، بندر خرمشهر، بندر انزلی

دفتر مرکزی، تهران: بلوار میرداماد، شماره ۱۴۹، واحد ۱۳ تلفن: ۲۶۴۱۵۸۱۲ / ۲۶۴۱۵۳۶۱-۰۲۱ شماره: ۲۶۴۱۵۹۱۸-۰۲۱

دفتر بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، انبار ۲۰ کالا تلفن: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۶-۹۷ شماره: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۷۹۵

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 نفتی
- ♦ حمل محمولات پروژه ای توسط شناورهای Submersible (نیمه غرق شو)

تلفن: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷  
تهران  
بندر عباس  
تلفن: ۲-۳۲۲۴۶۹۴۱-۰۷۶  
نمبر: ۰۶ و ۶۶۵۷۲۹۰۳  
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۳۳۰۵۴  
chartering@petroasia.net info@petroasia.net



**شرکت پیش بر  
کشتیرانی و ترابری بین المللی**

**PISHBAR  
SHIPPING AND INT'L  
TRANSPORT CO.**

آدرس: تهران: خیابان طالقانی، شماره ۱۸۰، طبقه دوم  
تلفن: ۸۸۳۲۱۲۸۰ (۸ خط)  
فکس: ۸۸۳۰۹۱۳۳  
2ND Flr. No. 180, Taleghani St., Tehran- Iran  
Tel: +98-21- 88321280 (8 lines)  
Fax: +98-21- 88309133  
E-mail: info@pishbar.com  
Site: www.pishbar.com



**شرکت حمل و واردات ایران  
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: ۸۸۰۳۲۴۰۸-۹  
فکس: ۸۸۰۳۲۴۰۶  
info@istcoso.net



(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) ۸۸۶۶۴۴۷۵ - ۸۸۶۶۵۵۹۶ - ۸۸۶۵۲۵۷۵ - ۰۲۱ فکس: داخلی ۱۰۰

www.zsd.asia mgr@zsd.asia info@zsd.asia

## شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی و خدمات دریایی



### ایران ترابر

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های
- از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
- دارای نمایندگی مشهورترین
- خطوط کشتیرانی جهان و فرورادرهای بین المللی
- حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
- ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری،
- کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
- تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴ نمابر: ۸۸۷۶۰۱۸۳
- www.iranatarabar.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی

### فرتاک دریای آرم

- 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 خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر،
- مجتمع تجارت ایران ط ۳، واحد ۱۰۵
- تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۰۲۱
- ۸۸۳۴۵۶۹۹
- ۴۰۸۸۰۱۹۶
- نمبر: 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

نمبر: 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

نمبر: 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\_persianguelf@yahoo.com



**دی ترانس صبا**

کریر- فورواردر  
با بیش از ۲۵ سال سابقه در حمل و نقل  
بین المللی (زمینی، دریایی، هوایی و  
ریلی)

حمل کالا به اقصی نقاط جهان در خدمت  
تجار، بازرگانان و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتاح، پایین تر از خیابان مطهری  
پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۹ / ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳  
فکس: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳

esmaeili@daytranssaba.com  
Daytranssaba@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: ۸۸۷۳۵۹۴۹



**شرکت خدمات کشتیرانی**

**روشاک دریا**

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)  
نماینده 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: ۰۷۶-۳۳۵۶۶۲۸  
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 / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰-۲۱

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



**راه ترابار** شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق العملکاری، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳ / ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸-۲۱

info@hameltransportco.com



**بار فرابر** شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

**BARFRABAR** International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۹۰۸-۲۱



**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 / ۰۲۱-۳۳۳۴۴۵۲۲-۴۱

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،

طبقه ۲ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳-۲۱

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 / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۶-۸ / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹-۲۱

www.safarbar.com

info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.com



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: ۰۲۱-۶۶۴۸۵۲۰۸ - ۰۲۱-۶۶۴۰۸۲۴۴

فکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۹۱۸۴

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**

نماینده 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
- تهران: خیابان مطهری، نیش خیابان
- لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ / ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط)
- نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
- www.rdsshopping.com
- info@rdsshopping.com



**شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی**

**کیهان بحر جنوب**

(بامسئولیت محدود)

- ◆ نماینده کشتیرانی داخلی و خارجی
- ◆ حمل کالا به جزایر ایران و تمامی کشورهای حوزه خلیج فارس، مالک شناور
- ◆ دارای شعب در کلیه بنادر و جزایر جنوب ایران
- ◆ دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار امام خمینی، ساختمان یاس، طبقه ۳، واحد ۳۰۱
- تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۳۲۷-۸ / ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۰۷
- نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۰۷
- info@kayhanshpg.com
- www.kayhanshpg.com

**شرکت مدیریت بار و دریا**  
 نمایندگی: Sun Logistics  
 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  
 ● نمایندگی خطوط کشتیرانی OEL - MLI - CST - RSL - UPSL

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷  
 تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ نمابر: ۸۸۱۹۷۵۴۵  
 www.cargoseatradrs.com

**شرکت حمل و نقل بین المللی بادپا اردبیل**

حمل مواد سوختنی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس  
 حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانتینر به کشورهای همجوار جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۱۶۲۳۲۳۳

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۲۰۷-۸  
 نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳  
 badpa\_ardabil@yahoo.com

**شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه**

● حمل انواع کالاهای جنرال، فله خشک و غیر خشک و پروژه های به مقاصد مورد نظر در سطوح بین المللی  
 ● نمایندگی شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه جهانی  
 ● انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت های زیر گروه  
 ● عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی  
 ● دارای نمایندگی های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

**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)  
 B.S.S. Shipping Services Co. Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd.

● نماینده انحصاری خط کانتینری BOSFOR در ایران  
 ● ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری از کلیه بنادر کشور  
 ● اجاره کشتی های فله بر تانکری، LPG قیر فله  
 ● حمل انواع محمولات در کلیه بنادر شمال کشور  
 ● قبول نمایندگی کشتی های فله بر و تانکری در بندر کشور  
 ● انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۱۲۷۰  
 ۰۲۱-۸۸۵۵۱۴۲۹  
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۲۳۷۶۸  
 URL: www.BlueSeaSun.com  
 E-mail: info@blueseasun.com

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳  
 شعبه: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندرعباس  
 تلفن: ۰۲۲۶۲۸۴۹-۲۲۶۲۸۶۹  
 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 کشتیرانی ها 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

**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

**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 انصاف 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: ۰۲۸ ۳۳۱۱۸۳۳۱ فکس: ۰۳۱ ۳۳۱۱۸۳۳۱  
 همراه: ۰۹۱۲۱۳۶۰۲۳۳  
 E-mail: parsiankavir@yahoo.com

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۳۶، ساختمان پارسه، طبقه سوم، واحد ۱۲  
 کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۶۴۸  
 تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸  
 نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷  
 www.starmarine.net  
 info@starmarine.net





کریر - فورواردر

## بار ایستا توان ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

ایران - ایتالیا

ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت  
info@baristatrans.com www.baristatrans.com

تهران - خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرصت) ساختمان سعید پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳ - کد پستی ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ - تلفن: ۸۸۸۱۱۹۱۱ - فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳



### کشتیرانی بین المللی

## آریا بندر سپتا

دریایی، زمینی، هوایی

• نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳-۸۸۷۵۳۳۸ فکس: ۸۹۷۷۵۳۳۸  
www.absshopping.com  
info@absshopping.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 پروژه های 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 ۱۱، 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 - کریر - فورواردر
- ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا
- حمل به صورت Door to Door حمل محمولات حجیم
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی • حمل قیر با تانکرهای فلکس
- حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی
- حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه
- واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد

tarivehco@yahoo.com

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۴۵۰ - 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: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۸۵۲  
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱  
info@eram-t.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سرافراز ترابار**  
(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



**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: ۰۲-۸۸۳۲۷۵۱۱ / 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 ۸۲۷۳۷  
• باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با حذف نیروی انسانی در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری  
بندر عباس: بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری، پلاک ۱۱۴، واحد ۲  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۰  
تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۸۲  
مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵  
مدیر عملیات: ۰۹۱۷۱۵۹۷۹۷۷  
sahelnamyan.bnd@gmail.com



**ادمیرال فیدرز**  
ارائه سرویس فیدری از بنادر ایران به بنادر مهم منطقه  
ارائه سرویس TBL از بنادر ایرانی به بسیاری از بنادر دنیا  
دارای ناوگان مدرن و به روز  
حمل کانتینرهای معمولی و خاص  
تهران، خیابان وزراء، نبش کوچه ۲۹، پلاک ۱۴۷  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۸۵۰۱-۴  
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۷۱۲۱



**بارپچان**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**Barpichan**  
International Transport Co.Ltd  
Carrier - Forwarder  
دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام (ره)، جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو، مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۱۷-۳۴۳۷۵۰۲۵  
فاکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۲۴  
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

تجارت و نقل بین المللی  
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی  
عضو کنوانسیون تیر  
ایمستولیت محدود  
شماره ثبت ۱۹۰۳۵  
**اتیران**  
دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴ ۲۹۳ ۲۵۰ فاکس: ۳۸۴ ۵۴ ۷۷۸-۹  
بخش کریر ترکمنستان (عفتی): ۰۵۱۳۸۴۷۴۲۰۰-۰۹۱۵۵۰۲۱۱۴۲  
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰۸۵۰-۰۹۱۵۱۵۲۰۰۱۲  
حمل و نقل طلخی کالا: ۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۴۰۰۸۹۰۰  
atiran@ymail.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: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۰-۷  
فکس: 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

ماژنهران، نوشهر، بلوار شهید خیریان  
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵  
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷  
نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳  
ساعد جمشیدیان  
۰۹۱۱۱۹۱۲۹۴۲  
info@saedjamshidian-co.com



## شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۲۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۲۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم  
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | تلفن: ۰۱۵-۸۸۶۴۳۴۰۰ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳  
www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



## 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: ۰۴-۸۸۸۴۹۰۲۱ | فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵  
tehrantir@gmail.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری

در ایران RCL

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۵۳۰۳ (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

- ♦ 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 قصیر (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، فورواردرینگ 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

**هادی بازرگان**

HADI BAZARGAN  
International Transport Co.

مدیر عامل: محمد بابانژاد  
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۹۲۶۶

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و  
گمرکات کشور

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی  
تلفن: 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 Admiral Group

**بارمان**

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

تلفن: ۰۲۱- ۸۸۶۵۸۹۷۵- ۸۸۲۰۳۶۳۳

www.Baareman.com Info@Baareman.com



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 تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵  
دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

latifbeiramy@yahoo.com  
www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

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 کانتنری با انواع تریلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله‌های ترافیکی سنگین و نیمه‌سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی‌آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲  
نماینر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳  
خط تلگرام: ۰۹۳۹۸۲۷۳۴۲۷ سامانه پیامکی: ۰۹۸۱۳۶۲۰۰۰۶۹

Email: Brtco\_11253@Yahoo.Com Site: www.Brt.Co.Ir Gmail: Brtco.11253@Gmail.Com



**شرکت حمل و نقل بین المللی میچکا ترابر شرق**

عضو کنوانسیون تیر

- حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه به خصوص **تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان**
- حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی
- نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳  
نماینر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶  
علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴  
info@michka-mts.com



**شرکت جاده طلایی**

حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر  
حمل کالاهای صادراتی و وارداتی  
خدمات گمرکی ترانزیت و ترخیص کالا

- دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دلم، آبادان، خرمشهر، بندر انزلی، امیرآباد و گمرکات تهران
- دارای دفتر نمایندگی در حمزه دبی
- سرویس منظم هفتگی کشتی به بنادر ایران با همکاری شرکت خدمات




**کالاگذیرپارس**  
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.kgpcio.ir



**شبگیر بار توس**

حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص  
حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی  
ساختمان شمس، طبقه ۵  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱  
نماینر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶  
www.shabgirbartoos.com  
E-mail: shabgirbartoos@gmail.com

**بازرگانی آوای نیک پارس**

ترخیص کالا

- انجام کلیه امور بازرگانی، گشایش اعتباری و حواله ارزی اولویت های مجاز
- دارای دفتر نمایندگی در شهر ایوو چین (آوای نیک چین) جهت عملیات کارگویی، انبارداری و بازرسی و ارسال اجناس به اقصی نقاط دنیا
- ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخل کشور و به کشورهای همسایه
- ارائه خدمات و تحویل کالا به صورت Door to Door به تجار محترم
- تهران: میدان شوش، خیابان صابونیان، تقاطع خیابان عابدینی، مجتمع اداری نگین، طبقه دوم، واحد ۵

تلفن: ۰۵۷-۰۵۵۰۸۹۸۵ / ۵۵۰۸۹۸۰ / 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 / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۴۵۲-۲ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۴۵۲-۱
- www.atrackbarhorasan.com  
msh-office@atrakbarkhorasan.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: ۰۵۱-۳۸۵۴۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶ / ۳۸۵۴۱۰۶
- همراه: ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۲۲ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۱
- 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 / ۳۶۰۱۴۱۶۳
- نماینر: ۰۵۱-۳۶۰۹۱۵۶۱
- www.adibtarabarsephehr.com - info@adibtarabarsephehr.com  
adibtarabar@yahoo.com



**حمل و نقل بین المللی و بازرگانی کارا ترابر آسیا**

KARA TARABAR ASIA Int'l Transport Co.  
(کریر- فورواردر- ترخیص کالا)

- حمل کالای صادراتی، وارداتی و ترانزیتی به صورت زمینی (جاده ای) و ریلی
- تخصص در حمل کالا بصورت ریلی به کشورهای آسیای میانه CIS و بالعکس
- کارگزار رسمی گمرک و مشاوره در امور گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
- حمل کالا بصورت (Door to Door) حق العملکاری گمرکی
- کارگزار رسمی گمرک، مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- مشهد: بلوار کلاهدوز، ساختمان اداری جام جم، پلاک ۳۱۹، طبقه ۳
- تلفن: ۰۵۱۳-۲۲۱۸۲۵۷ / ۰۵۱۳-۲۲۸۸۶۷۷
- موبایل: ۰۹۱۵۵۲۲۰۷۱۲ / ۰۹۱۵۳۲۰۳۲۰۹ / ۰۹۱۰۵۱۳۴۴۶۸ / ۰۹۱۵۵۱۳۴۴۶۸

## شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان و کردستان



### حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی آسیارود و ریل

- حمل و ترانزیت کالاهای وارداتی صادراتی به صورت زمینی، دریایی، ریلی و هوایی از تمام نقاط جهان
- دارای انبار اختصاصی در دبی، چین و ترکیه
- دارای شعب و نمایندگی فعال در بندر عباس، عسلویه، انزلی، امیر آباد، آستارا و تمام گمرکات کشور
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان میرزای شیرازی، خیابان هشتم (عزیز الهی)، پلاک ۳، واحد ۶
- تلفن: ۸۸۹۲۳۳۶۴ همراه: ۰۹۱۲۳۷۰۳۹۱۷
- info@asiarodrail.com
- دفتر بندر عباس: خیابان پاسداران، خیابان محراب، ساختمان سحر بلوک B طبقه دوم
- تلفن: ۰۷۶۲۳۵۵۵۲۳۲۳
- دفتر انزلی: عازیان، خیابان رضائی، کوی بانک صادرات، ساختمان آرمن، طبقه سوم، واحد ۱۵
- تلفکس: ۰۱۳-۴۴۲۹۹۶

حمل و نقل بین المللی  
**اتیران**  
رئیس هیئت مدیره: حسین لقمانی طوسی  
عضو کنوانسیون تیر  
ایمسانولیت محدود  
شماره ثبت ۱۰۰۲۵  
۰۹۸۰ ۵۱۵ ۹۱۵

دفتر مرکزی: مشهد - خیابان کوهسنگی - بین کوهسنگی ۲۵ و ۲۷ - پلاک ۳۳۱ - واحد ۱۱  
تلفن: ۹۰-۷۷۸ ۵۴ ۳۸۴ فاکس: ۲۵ ۲۹۳ ۳۸۴-۰۵۱  
بخش کریر تر کمستان (عفتی): ۰۵۱۳۸۴۴۷۴۲۰ - ۰۵۱۳۸۴۴۷۴۲۰  
بخش کریر افغانستان (سیانوش): ۰۵۱۳۸۴۷۰۸۵۰ - ۰۵۱۳۸۴۷۰۸۵۰  
۰۹۱۵۵۵۹۷۰۲۸ / ۰۹۱۵۳۰۰۸۹۰۰  
حمل و نقل طلخی کالا  
atiran@ymail.com



حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی

### ایران ویچو کردستان

- دفتر مرکزی: سنندج  
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۱۳۵  
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸  
نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹  
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
- دفتر تهران: خیابان سپهبد قری، خیابان سوسن، شماره ۴ طبقه ۴  
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹  
۸۸۹۱۶۹۲/۸۸۹۱۱۰۵۹  
نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷  
تلگرام: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳  
iranvichoo@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### سورتمه ترابر خراسان

- کریر-فورواردر  
ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به کشورهای آسیای میانه افغانستان، عراق، پاکستان  
مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر، طبقه ۶، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶  
بندر عباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما، ساختمان پارس الومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹  
info@stk-shipping.com  
ceo@stk-shipping.com  
www.stk-shipping.com

خادم لجستیک  
حمل و نقل بین المللی و لجستیک  
Khadem Logistics  
Khadem Logistics Holding

دفتر مشهد: ۰۵۱-۳۷۶۶۱۹۹  
دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۱۹۳۴۴-۷

www.khadem-logistics.com  
info@khadem-logistics.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
کالا سپید ترابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
International Transport.Co (LTD)

### 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 - کد پستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰ نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۱۴۴۶۴
- دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲  
kalasepid@gmail.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی زهره شب

- کریر- فورواردر  
♦ ترانزیت، صادرات و واردات به کشورهای آسیای میانه  
علی الخصوص افغانستان و بالعکس  
♦ ارائه خدمات کانتینری  
♦ حمل محمولات کانتینری و چادری
- مشهد: میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۵، واحد ۵۱۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۶۲۸۵ / ۳۸۵۴۶۲۳۲ / ۳۸۵۴۶۲۱۶  
نمابر: ۰۵۱-۳۸۵۹۶۵۲۸ همراه: ۰۹۱۵۱۱۰۷۰۹۶  
www.zohreshab.com r.ahmadyar7096@gmail.com



SHAYAN KAR KHORASAN  
TRANSPORTATION FORWARDING LOGISTICS

شایان کار خراسان (سهامی خاص)  
ترابری بین المللی

- تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس
- تخصص در حمل های پروژه ای و ترکیبی بصورت درب به درب
- خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتینری)
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا

آدرس دفتر مرکزی: مشهد خیابان آیت الله عبادی ۴۷ شماره ۱  
E-mail: info@shayan kar.com  
Zip Code: 91458-65553  
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲ ۱۶ ۴۲۳ فاکس: ۰۵۱-۳۲۲ ۲۸ ۶۰۳

شرکت حمل و نقل بین المللی

### آبانراه طوس



کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های ملکی و تحت پوشش

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ فاکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳  
Emial: bidel@abanrahtooos.com - khavari@abanrahtooos.com  
www.abanrahtooos.com



کشتیرانی کهن ترانس مارین (سهامی خاص)

## خدمات چارتر کشتی

۲ فروند ۲۲۰۰ تنی کارگو کلاس STK

۱ فروند ۳۲۰۰ تنی کارگو کلاس Omskiy

پست الکترونیک: Charter@ktmshipping.ir

تلفن تماس: ۰۶ ۸۹ ۴۲ ۴۴ & ۳۷ ۴۷ ۴۲ ۴۴-۰۱۳

نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۷۵۹۷

آدرس: بندرانزلی، میدان گمرک، خیابان رضائی، پلاک ۴۲

کدپستی ۴۳۱۵۶-۸۶۳۶۴ همراه: ۰۹۱۱-۱۸۳۳۸۸۹

تلگرام: @chartering

بیش از ۴۸ سال حضور در بنادر  
شمالی کشور



ایر سوتر (سهامی خاص)

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 دبئی و استانبول

**شعب داخلی:** بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، بندر نکا، بندر عباس، باجگیران، بندر امام خمینی، جلفا، آستارا، بیله سوار، بازرگان و سرخس

کدپستی: ۱۷۵۱۳-۱۵۷۶۹

تهران، خیابان استاد مطهری، نبش سهروردی، شماره ۸۹

تلفن: ۸۸۷۴۳۳۹۲ / نمابر: ۸۶۰۴۳۶۱۳

www.irsotr.ir

info@irsotr.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**صبوران ترابر و تندیس تیر**

(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی
- حمل انواع فراورده های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بندر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

آدرس دفتر مرکزی صبوران ترابر آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۳-۳۲۷۵۵۸۴۲-۰۴۴

آدرس دفتر مرکزی تندیس تیر: کرج، برغان، خیابان شهید دکترمفتح، کوچه شهید هاشمی نژاد، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

صدیقی: ۰۹۱۲ ۱۵۲۱ ۰۱۲ ۰۹۱۲ صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ جدی: ۰۹۱۴ ۳۱۳ ۰۴۵۸

دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴ دفتر تبریز: ۰۴۱-۳۵۵۵۱۴۹۳ دفتر بازرگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸ دفتر آستارا: ۰۱۳-۴۴۸۲۵۵۰۶

sabooran\_transportco@yahoo.com

### حمل و نقل ممتاز ترابری

#### خلیج فارس

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳، تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰، ۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷، فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

#### بیمه پاسارگاد آرامش شما، هدف ما

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳، تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰، ۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷، فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷



### کشتیرانی گذرگاه دریای پارس

Pars Sea Passage Shipping Co. 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



شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی

### سلمان جنوب

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس به کلیه نقاط کشور و خدمات استریپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:

آقای شیرزاد غمگین

بندر عباس: میدان شهید، ساختمان صدرا، طبقه ۶، واحد ۶۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰  
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰  
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵  
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶  
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

### صبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)

- ◀ کریر - فورواردر - ترخیص کالا
- ◀ ترانزیت و حمل کالا به پاکستان افغانستان آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران  
تلفن: 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 شهیدا (یادبود سابق)، برج ملکه آسمانها، طبقه ۷، واحد ۷۱۱

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۱۱-۶  
نمبر: 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  
۳۴۳۷۳۳۲۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶  
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴  
دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۲۱  
همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۳۳۱۶  
۰۹۱۳۴۳۷۳۳۱۶  
تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

Bazargan\_armin@yahoo.com  
info@arminbazargan.com  
bszarganarmin2@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### مادترابر

- ◆ فعالیت در کلیه زمینه های حمل و نقل بین المللی صادرات، وارداتی، ترانزیتی، مرجوعی، جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
- ◆ حمل محمولات به صورت فله، کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، آسیا، خاور دور و بنادر جنوبی ایران
- ◆ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای اروپایی، آسیایی، آفریقایی و بالعکس
- ◆ تخصص در حمل و نقل کالاهای نمایشگاهی
- ◆ ترانزیت کالا از بندر ایران به مبادی مختلف

تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد شمالی

تلفن: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۰۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۰۹۸۲۱ (+) / ۰۸۸۷۸۵۸۴۴ / ۰۹۸۲۱ (+)

www.maadlogistics.com / info@maadlogistics.com

### شرکت بازرگانی آرمان پدید



(سهامی خاص)

- ◆ ارائه دهنده خدمات گمرکی صادرات-واردات و ترخیص کلیه کالاها از تمامی گمرکات کشور
- ◆ ارائه خدمات مشاوره ای بانکی و اعتباری
- ◆ دریافت مجوزهای مربوطه
- ◆ انجام ترانزیت و پاساوان کالا از گمرکات
- ◆ ارائه خدمات مشاوره ای در پیاده سازی سیستم های ایجاد ارزش افزوده در تجارت
- ◆ ارائه کلیه خدمات بازرگانی خارجی

تهران: خیابان دستگردی (ظفر)، پلاک ۲۷۷ - طبقه ۴ - واحد جنوبی

تلفن: ۰۸۸۷۸۲۳۵۰ / ۰۸۸۷۹۴۵۶۶ / ۰۹۸۲۱ (+) / ۰۸۸۷۸۵۸۴۴ / ۰۹۸۲۱ (+)

info@Armanpadid.com www.Armanpadid.com



## شرکت های ریلی و حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



شرکت کشتیرانی  
**کهکشان کالا و دریا**

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

**ایران زمین**



- حمل زمینی کالاهای معمولی، یخچالی و کانتینری به اروپا و کشورهای CIS، عراق، ترکیه، پاکستان، افغانستان و بالعکس
  - حمل دریائی توسط انواع کانتینر معمولی و یخچالی از کشورهای خاور دور، حوزه خلیج فارس، اروپا و امریکا به بنادر جنوبی کشور
  - ترانزیت کالا از مبادی ورودی کشور به داخل ایران، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان و سایر کشورهای همسایه
  - حمل دریائی کانتینری و فله از روسیه و بلاروس، کشورهای حوزه بالکان به بنادر شمالی ایران
  - اخذ مجوزات لازم جهت صادرات، واردات و ترانزیت کالا از سازمان ها و ادارات مربوطه
  - حمل انواع محمولات هوایی و ارائه خدمات فرودگاهی شامل ترخیص، ترانزیت و حمل مجدد (ترانزیت کالا) در فرودگاه امام خمینی به مقصد کلیه گمرکات و مناطق آزاد کشور
  - حمل خرده بار بصورت روزانه از اروپا و ترکیه به ایران و بالعکس
- حمل محمولات ریلی توسط واگن های کفی، لبه دار، مسقف و تانکر
- آدرس: خیابان دکتر مفتاح تقاطع چهارراه سمیه شماره ۱۰۸ طبقه سوم واحدهای ۱۵ و ۱۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۴ - ۵

فاکس: ۴۳۸۵ ۵۷۴۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۸۰۳ / ۸۸۸۳۱۰۶۲ / ۸۸۸۳۲۴۷۰

فاکس: ۴۳۸۵ ۹۱۴۴

info@kahkeshank-kd.com

www.khakeshank-kd.com

E-mail: info@iranzamincorp.com

www.iranzamincorp.com



کشتیرانی  
**فانوس دریای نیلگون**  
(با مسئولیت محدود)  
**Blue Lighthouse Shipping Company Ltd**

- نماینده انحصاری کشتیرانی **Blue lighthouse shipping** اسپانیا
- سرویس کانتینری از بنادر آسیا، آمریکا، کانادا، استرالیا و اروپا به بنادر جنوبی ایران
- خدمات فورواردینگ، حمل دریایی، جاده‌ای، هوایی، ترکیبی و ترانزیت
- ارائه خدمات جانبی و مشاوره جهت کاهش هزینه های حمل
- دارای نمایندگی‌های انحصاری در خاور دور و هندوستان

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 •



حمل و نقل بین المللی  
**بارمان ره تتهس**

بارمان ره تتهس

- متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار
- به انگلیسی، آلمان، سوئد و ... و بالعکس
- انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
- حمل محمولات زمینی - دریایی از / به کشورهای اروپایی
- صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸

ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴ - ۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۵۳۸

info@brt-co.com

www.brt-co.com



**شرکت سفیر ریل آسیا**

شرکت های عضو مجموعه سفیر ریل آسیا با برخورداری از لوکس ترین واگنهای مسافری پیشتاز در ارائه خدمات در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور می باشند. در همین راستا تمامی شرکتهای عضو مجموعه سفیر همواره کوشیده اند تا با تکیه بر افزایش ناوگان مسافری سهم خود را در این حوزه افزایش و با ارتقاء سطح کیفی خدمات به مسافری نسبت به تامین انتظارات آنان اقدام نمایند. ما امید داریم که بتوانیم با بهره گیری از دانش روز و برنامه ریزی مناسب مبتنی بر تمامی امکانات موجود شرایط دلنشینی را برای سفر با قطار فراهم آوریم.

سایت فروش اینترنتی قطارهای مجموعه سفیر

www.safirrail.ir



شرکت رعد تبریز



شرکت قطارهای مسافری و بار ایران



شرکت هنی



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: ۸۶۰۷۱۷۳۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۵۷

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، ۵، پلاک ۱۹

www.safirrail.com

info@safirrail.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 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 کیلومتر ۵ جاده سوله ابتدای اسماعیل آباد

تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴

نمابر: ۵۵۸۴۳۰۵۶

دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸

شعبه:

شعبه تهران: پایانه اکبرآباد غرفه شماره ۲۰۵-۶-۵۵۲۹۵۸۹۳-۵۵۲۹۵۸۹۵-۵۵۲۹۵۸۹۵

شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵-۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶-۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶

شعبه بندر عباس: ۲۲۲ و ۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۱۱

شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸-۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸

شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰-۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰

شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵-۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵-۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵

www.fajr-jahad.com

email:info@fajr-jahad.com



## افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کریر- فورواردر- ترخیص کالا  
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،  
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان: خیابان امام خمینی،  
خیابان هیرمند جنوبی

تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲

۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹-۳۳۲۳۶۴۳۱

فاکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳

eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## ماکاتر ترابر 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: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷/۳۳۲۳۳۵۹۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸/۳۳۲۱۷۱۳

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: ۸۸۹۲۷۸۱۲/۸۸۹۰۴۸۹۴-۸۸۹۰۷۰۸۵ (۸ خط) نمابر: ۸۸۹۲۷۸۱۲/۸۸۹۰۴۸۹۴

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

فاکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۹۱۱۳

همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵/۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸

## گروه حمل و نقل گسترش (گسترش شاهد سابق)

حمل و نقل داخلی و بین المللی کالا



حمل و نقل بین المللی رادین ترابر آسیا حمل و نقل داخلی گسترش ترابر شمیر

## با بیش از ۳۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل

- ارائه کلیه خدمات 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: ۲۲۲۶۷۲۹-۲۲۲۵۳۴۱۴-۲۲۹۰۷۹۰۷-۲۲۹۰۱۷۷۱-۲۲۹۰۵۸۹۳

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: ۰۵۱-۳۸۴۶۱۱۱۴/۳۸۴۴۳۰۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com

## شرکت های ریلی و حمل و نقل بین المللی



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 کشور های: 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



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی  
**دور رو**  
کریو - فورواردر  
دارای شعب در کلیه بنادر و گمرکات ورودی و خروجی کشور

- ◀ مجهز به کامیون های چادری و یخچالی
- ◀ استاندارد اروپا - کفی و کمرشکن
- ◀ حمل کالا های صادراتی و وارداتی و چندوجهی به وسیله کامیون، کشتی، هواپیما
- ◀ ارائه خدمات چارترینگ کشتی و واگن
- ◀ دارای ارتباط گسترده با شرکت های معتبر حمل و نقل و کشتیرانی در کشورهای اروپایی روسیه، ترکیه و امارات متحده عربی، مصر، سنگاپور و مالزی و چین

دفتر مرکزی: مرز بازرگان، بلوار امام، روبروی پمپ بنزین، نبش کوچه معلم، ساختمان شرکت دور-رو  
تلفن: ۰۴۴)۳۴۳۷۲۳۵۹، ۳۴۳۷۲۸۹۵  
۳۴۳۷۲۷۴۸، ۳۴۳۷۵۰۶۸-۹  
۳۴۳۷۲۳۶۵ فاکس: ۰۴۴)۳۴۳۷۵۰۷۰  
همراه: ۰۹۱۲۱۷۵۴۰  
www.dourro.com  
info@dourro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**زمین دریا**  
فورواردر - کریو  
(میل) - دریایی - هوایی  
حمل محمولات از بندر عباس به کلیه کشورهای مجاور

- \* تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۷۶۸
- \* بندر عباس - خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا کدپستی: ۹۱۷۹۱۱۱۵۱ همراه ۹۱۳۷۶۶۵۱

تلفن	Tell
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶	041-34470426
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸	041-34470608
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹	041-34470609
فاکس	Fax
۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲	041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave  
tabriz - iran post code : 5178937768  
zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**دشت نوردان گرگان**  
کریو - فورواردر  
حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای آسیای: ترکمنستان، قزاقستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان و تاجیکستان و بالعکس  
گرگان، خیابان شهید بهشتی، ابتدای خیابان بهشت ۱۱  
تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵  
۳۲۲۲۵۰۰۵  
۳۲۲۲۲۰۸۵  
تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶  
dasht\_navardan@yahoo.com



(سهامی خاص)

## راه آهن حمل و نقل



- ◀ دارای نمایندگی انحصاری شرکت کاز تمیر ترانس تنها مالک واگن های باری راه آهن قزاقستان در جمهوری اسلامی ایران
- ◀ حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ◀ ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا، عملیات تخلیه و بارگیری، بسته بندی و انبارداری انواع محمولات
- ◀ حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندر عباس
- ◀ 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 بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- ◀ حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو ◀ انجام کلیه خدمات 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: ۷۷۳۳۷۷-۷۹۱۹۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۲۷۵۶۸۲۱-۲ نمابر: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰  
مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز: تلفن: ۰۶۱۳-۵۵۳۲۱۱۸ اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶ تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ یزد: تلفن: ۰۳۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵ بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹

## موسسه خدمات گمرکی نوری

حق العمل کار رسمی گمرک ایران  
با مزیت سرخس

Nouri Customer Services  
Institute

The Official Contractor  
Of Iran Customs  
Administration In Sarakhs

♦ مشاور امور گمرکی، ترانزیت

و صادرات توسط واگن

♦ مجری مجاز تشریفات

حمل و نقل ریلی

♦ پذیرش نمایندگی از

شرکت های حمل و نقل

بین المللی و بازرگانی

♦ تهیه قرضه از کشورهای

آسیای میانه و الکرانس افغان

♦ تهیه واگن خالی و تنظیم

بارنامه CIS

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس  
ترکمستان

تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به  
کامیون خارجی در سرخس

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی

شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: (۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gmail.com



## بازرگانی سید نورالدین بدری

♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

♦ واردات، صادرات، ترانزیت اجاره

کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)

♦ تحویل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی جهت پر

نمودن کالا در انزلی، روسیه و قزاقستان

بامناسب ترین قیمت

♦ خرید و فروش چوب روسی

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۴۲۸

فاکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۲۷۴۶

همراه: ۰۹۱۱۸۱۵۳۰۲



## شرکت بازرگانی پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

Pardis Hegmatane N Avid  
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندر عباس، میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفن: ۰۲۳۵۵۷۹۰۲ ۳۳۵۵۷۹۰۲-۰۷۶

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 ۸۸۵۵۲۶۲۳ / ۹ - ۸۸۷۰۸۵۸۸

www.mrt-tradingco.com info@mrt-tradingco.com



## دفتر حق العملکاری کوشا ترخیص

♦ کارگزار رسمی گمرک

♦ ترخیص از بندرعباس، خرمشهر و تهران

♦ ترخیص تخصصی خودرو

♦ کمترین هزینه و بالاترین سرعت

♦ مشاوره بابت خرید، حمل، ارزش و تعرفه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۰۸۳۴ / ۶۶۹۰۴۶۰۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۱۴۰ / 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

♦ ابزارآلات صنعتی، ماشین آلات راهسازی و کارخانه

♦ لوازم بهداشتی ساختمان

♦ کلیه لوازم مربوط به میز آشپزخانه

♦ انواع ورقها از نوع MDF، HDF، ملامین و...

♦ کلیه لوازم الکترونیکی و کامپیوتری

تهران: خیابان آزادی، روبروی وزارت کار، کوچه مسعود، ساختمان پارس، واحد ۵

تلفن: ۰۲۱-۶۶۳۶۰۴۷۰ موبایل: ۰۹۱۹۳۰۸۹۴۷۴

Web: pytehran.ir Email: info@pytehran.com



## بازرگانی منوچهر یعقوبی

♦ انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق  
در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی،  
صادرات، واردات)

♦ تهیه کامیون جهت حمل مواد سوختی و  
کالاهای وارداتی جهت حمل داخلی و خارجی  
از گمرکات غرب کشور (کرمانشاه، خسروی،  
پرویز خان، سنندج، باشماق، مهران)

♦ قبول نمایندگی شرکت های حمل و نقل بین  
المللی و خطوط کشتیرانی در گمرکات فوق

همراه: ۰۹۱۲۶۱۶۴۵۳۹

۰۹۱۸۷۳۰۶۰۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۸۳۲۷۹

bazargani.yaghoobi@gmail.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 حک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهرضا،

پایانه حمل و نقل کالای مبارکه

تلفن: ۰۳۱-۵۲۴۶۶۱۰۸

همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹

www.haditrp.ir



## دفتر خدمات گمرکی غفوری

مجری و مشاور:

صادرات، واردات، ترانزیت

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دارای مجوز رسمی از گمرک ایران

با بیش از سی و دو سال سابقه

کار گمرکی در گمرکات کشور

مشهد، بلوار راه آهن، مقابل درب خروج

تلفن: (۰۵۱-۳۲۲۱۷۷۸۹-۳۲۲۵۳۳۴)

۰۵۱-۳۲۲۵۳۳۴۱-۳۲۲۲۶۷۸۵

موبایل: ۰۹۱۵-۱۱۵۲۹۶۱

سرخس: ۰۵۱-۳۴۵۲۲۹۶۹-۳۴۵۲۵۶۵۷



## 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 خودروهایی 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 ترابندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۲۸

تلفن: 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

شرکت حمل و نقل  
**بزرگ خراسان**

سال تاسیس: ۱۳۶۷  
شماره ثبت: ۶۰۶۱  
صنایع خورده بار و دربستی  
ارتباط با ما:  
۰۵۱-۳۲۹۲۴۹۰۰-۴ / ۳۲۴۲۵۱۱۲-۲  
۰۹۱۵۱۱۵۶۴۴۲ (یحیی پور (مدیریت)  
دفتر مرکزی: پایانه حمل و نقل، طبقه  
همکف، اتاق ۱۱۴  
نشانی انبار: خیابان فدائیان اسلام،  
مقابل فدائیان ۱۹



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ساربان گستر سیلان**  
با مسئولیت محدود  
کریر - فورواردر  
تهران: 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



حمل و نقل بین المللی  
حمل تخصصی  
کالاهای فاسد شدنی  
تلفن: ۸۴۲۲۶۳۳-۴  
فکس: ۸۴۵۶۰۳۵  
info@skanbp.com



**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: ۰۲۸-۳۲۲۲۱۶۸۷-۸  
نمابر: ۰۲۸-۳۲۲۲۰۳۶۷  
همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷  
jfaruoghi@yahoo.com



شرکت بازرگانی ترخیص  
**اوستا**  
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  
فکس: ۴۴۰۲۲۳۷۸  
tarkhisavesta@yahoo.com

**بازرگانی داود وارسته فرد**

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور  
دارای پروانه رسمی از گمرک ایران  
تهران، خیابان راه آهن، چهارراه قطران،  
پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲  
فکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸  
همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱  
d.varasteh@gmail.com



**ترخیص کالای برادران جعفرپور**

ترخیص و حمل تمام کالاهای تجاری، البسه، پارچه و سایر  
اقلام از ترکیه و اروپا به کشور  
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۷۶-۰۴۴ ناصر  
همراه: ۰۹۱۴۸۴۲۶۶۴۶-۰۹۱۴۸ جعفرپور  
آدرس: منطقه آزاد ماکو، بازرگان، پاساژ جعفرپور  
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: ۰۱۳-۴۴۴۲۰۱۱-۱۲ / ۰۱۳-۴۴۴۳۷۳۳  
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  
(دوغارون، میلک، بیرجند، میل ۷۸ و سرخس)  
♦ اخذ نوبت تانکرهای حمل فرآورده های نفتی در گمرک  
بیرجند: خیابان عدل، بین عدل ۱۹ و ۲۱، درب داخل کوچه، پلاک ۹  
شعبه شماره ۲: منطقه ویژه اقتصادی بیرجند  
تلفن: ۰۵۶-۳۲۴۴۴۲۰۹ / ۰۵۶-۳۲۴۴۸۶۱۸  
همراه مدیری: ۰۹۱۵۱۱۶۲۵۹۹  
Khamhezarkit@yahoo.com



بازرگانی  
**احمدفولادی نشتا**

مشاوره در کلیه امور گمرکی و بازرگانی خارجی  
ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور  
تهران: خیابان قائم مقام فراهانی، نرسیده به خیابان شهید بهشتی، کوچه ۱۰،  
پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۸۰۰ / ۸۸۵۲۱۷۶۵-۶  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۲۱۷  
fouladinasta.trading@yahoo.com



**توکا** شرکت حمل و نقل  
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده  
در بازار بورس اوراق بهادار  
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS  
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور  
بارنامه در کل کشور  
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای  
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:  
جاده ای-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استرپ،  
ترخیص و انبارداری در بنادر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و  
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو
- دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت های برتر کشور با بالاترین  
آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

دفتر مرکزی: اصفهان، پایانه امیرکبیر،  
غرفه ۳۴ فکس: ۳۲۸۷۲۵۶۶-۰۲۱-۳۲۸۷۲۵۶۶  
تلفن: ۳۲۸۷۲۵۶۰ / ۳۲۸۱۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد مبارکه،

پایانه حمل و نقل توکا

تلفن: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفن: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳

تلفن: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۰۷۶-۳۴۴۵۱۴۷

تلفن: ۳۴۴۵۱۴۵ / ۳۴۴۵۱۸۰

پایانه انزلی: تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۳۲-۲۴

تلفن: ۴۴۴۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۰۲۱-۵۵۵۵۱۲۱۲۱

نمابر: ۵۵۵۴۱۲۱۱

تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹

نمابر: ۲۲۰۸۱۲۵۵

www.tukatrans.com

info@tukatrans.com



موسسه حمل و نقل و باربری

**ممتاز**

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور  
(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،

ایستگاه ممتاز

تلفن: ۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)

فکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:

۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



شرکت حمل و نقل داخلی  
**ساحل ترابر پارس**  
(سهامی خاص)

- حمل تخصصی کود شیمیایی
- حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
- انجام امور نمایندگی گمرکی در عسلویه
- انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه ویژه پارس

عسلویه: منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا  
تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶-۹، نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵  
همراه: ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴ - ۰۹۱۲ ۱۹۵۳ ۸۶۵

E-mail: info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل  
**پیک کویر (شایسته جنوب)**

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

حمل مواد جامدات و مایعات و محمولات پتروشیمی به سراسر کشور  
مجهز به کامیون های ملکی حمل گازهای LPG و پلی پروپیلن و آمونیاک

آدرس منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس عسلویه - شهرک حمل و نقل کالا، قطعه ۱/۲۰

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۳۲۵-۸، تلفن: ۰۷۷-۵۳۲۹-۳۱۳۷-۳۱۳۷

همراه: ۰۹۱۷۷۷۷۶۶۱۴-۰۹۱۷۷۷۷۶۵۱۴

مدیرعامل علی اکبر جهانگیری همراه: ۰۹۱۲۰۶۱۰۶۶۴



شرکت حمل و نقل جاده ای  
**کلیه 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



شرکت حمل و نقل

**پرستوهای مهاجر**

- 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، چهارماد 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، ترسیده به پلیس راه احمدی، جنب خودرو فرسوده تلفن: ۰۷۷۳-۵۸۷۵۱۰۹۵

p.m.n.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 / ۵۵۲۴۱۹۹۳

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 کمر شکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آبد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سپهان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱

ferdosbar\_tabriz@yahoo.com



## شرکت خدمات بیمه ای سایه امن البرز

نماینده برتر شرکت بیمه البرز در ۶ سال متوالی

- صدور بیمه نامه انواع محمولات باربری وارداتی - صادراتی
- صدور بیمه نامه انواع خودرو، شناور، واگن، هواپیما و هلی کوپتر

### بیمه گر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، طبقه ۸، واحد ۲۵ تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ / ۸۸۷۴۱۸۲۷ / ۸۸۷۴۱۸۲۷ شماره: ۸۸۵۲۶۹۳۷  
مدیرعامل: احمد شکوهی بهار (مدرس دانشگاه)



www.sayehamnalborz.com

@saye4500



## ستی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،  
حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷ شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



## خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲ ۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



سعادت ترابار  
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور  
♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸  
♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفتر شرکت های تابعه  
(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹  
دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷  
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۶۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵  
زرنده: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵-۹  
saadat\_tarabar@yahoo.com www.saadattarabar.com



◀ 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: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۱-۱۲ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۷۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۷۱۴۴۶  
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 / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶ فاکس: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶  
همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com

Sangin Tarabar  
Road Transport Co Ltd.



## سنگین ترابار

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتحی شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ و ۴ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (۱۰ خط)

www.sangintarabar.com  
E-mail: info@sangintarabar.com



## شرکت های مسافری و حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی و داخلی



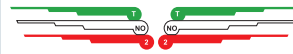
### پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:  
۶۶۷۰۷۱۴۸  
تلفن های رزرو ترمینال جنوب:  
۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳  
تلفن های رزرو ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۳۹۵۴-۵  
تلفن های رزرو ترمینال شرق:  
۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰  
تلفن های رزرو پارکینگ بهقی:  
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)



### شرکت مسافری پیک صبا تهران (تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:  
۵۵۱۸۵۵۲۶  
تلفن رزرو پایانه جنوب: ۲۲-۵۵۱۸۵۴۱۵  
انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴  
ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳  
دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱  
انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸  
پارک سوار بهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا  
۸۸۵۴۳۴۲۵-۶-۸۸۵۴۳۴۲۷  
دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا  
۷۷۲۶۱۸۳۴-۵  
[www.peykesaba.net](http://www.peykesaba.net)



### ترمینال تهران

شرکت تعاونی مسافری شماره ۲ (پی.ام.تی)  
شماره ثبت: ۳۷۷۰۰  
مدیرعامل: منصور ملاصالحی  
فکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴  
پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴  
۵۵۱۸۵۳۲۴-۶  
پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱  
[www.pmtco.ir](http://www.pmtco.ir)  
[pmt.t2co@gmail.com](mailto:pmt.t2co@gmail.com)



### شرکت مسافری عدل عدل فارس

شماره ثبت: ۵۲۸۲  
تعاونی ۷  
تلفن رزرو بلیط: ۰۷۱-۳۷۳۰۱۰۲۹  
ترمینال کاراندیش: ۰۷۱-۳۷۳۱۳۴۱۰  
ترمینال مدرس: ۰۷۱-۳۷۲۷۰۷۷۱  
همراه مدیر عامل: ۰۹۱۷۱۱۷۱۸۲۲  
(محمد علی پیر احمدیان)  
فروش اینترنتی  
[www.shiraz-adlco.ir](http://www.shiraz-adlco.ir)



### 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 عنینعلی پور ۰۹۱۸ ۳۴۱ ۳۶۷۴  
ایلام: خیابان فردوسی، روبروی دفتر پیشخوان  
دفتر مرکزی: تلفن: ۰۸۴-۲۳۲۲۱۷۸  
نمابر: ۰۸۴-۲۳۲۴۶۴۹۲  
اینترنت: ۰۸۴-۲۳۲۶۷۷۴۵  
ترمینال: ۰۸۴-۲۳۲۲۸۰۸۰-۱  
انبار: ۰۸۴-۲۳۲۲۸۰۸۲  
مهران: ۰۸۴-۲۳۲۶۵۵۲  
نمابر: ۰۸۴-۲۳۲۶۵۵۱  
[www.tbtilam.ir](http://www.tbtilam.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  
نییی، روبروی سالن نارنجستان  
تلفن: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۹  
نمابر: ۰۸۶-۳۲۷۲۵۴۳۸  
همراه: ۰۹۱۸۱۶۱۲۸۰۱  
۰۹۱۸۱۶۲۲۱۶۷  
[Arakbarpooya.co@gmail.com](mailto:Arakbarpooya.co@gmail.com)



### شرکت مسافری سواری کرایه کاسپین سفر ایرانیان کرج

به مدیریت پیغمبر دوست  
نشانی: کرج، خلیج آباد، میدان حافظ  
تلفن: ۰۲۶-۳۳۳۱۲۴۲۴  
همراه: ۰۹۱۲۱۶۹۱۴۸۲



### 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](mailto:mihannoorarya2015@gmail.com)

## جهت اشتراک در نشریه ترابران می توانید:

نوع اشتراک	سفارشی	پیشتاز یا پیک
شش نوبت (با تخفیف)	۱/۳۰۰/۰۰۰ ریال	۱/۴۵۰/۰۰۰ ریال
دوازده نوبت (با تخفیف)	۲/۴۵۰/۰۰۰ ریال	۲/۸۰۰/۰۰۰ ریال

هزینه اشتراک را به حساب ۱-۸۰۰۰۱۳۳۶۱۶۲-۲۴۷ بانک پاسارگاد (عامر آران) و یا شماره کارت ۷۴۸۳-۳۵۴۰-۲۹۱۰-۵۰۲۲ (به نام آقای عامر آران) واریز و اصل رسید را به شماره ۰۲۱-۸۸۹۰۰۴۸۹ فکس یا با پست سفارشی ارسال فرمایید.

# 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](http://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](http://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](http://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](mailto:bita.tarabar.int@yahoo.com)



Logistics

**Admiral**

- Container shipping Agency
- Second to none container services to all global major ports
- Door to door and 3<sup>rd</sup> party logistics services
- Industry specialized solutions

**Adress:** No 47, 29<sup>th</sup> St, Vozara St, Tehran-Iran  
**Tell:** +9821 888 78 501-4 Fax: +9821 8977 7654

[www.admiralline.com](http://www.admiralline.com)



**Int'l Transport Logistics Services**

**add:** No1, 8th Alley, Sarafraz (Daryai-e-Noor) ST,  
Motahari Ave, Tehran, Iran

**Tell:** (+98 21) 88759051-55

**Fax:** (+98 21) 88733610

[info@saraym.com](mailto:info@saraym.com)

[www.hameltransportco.com](http://www.hameltransportco.com)



**ARYA BANDAR SEPANTA**  
Shipping Agency Co

**Shipping Lines Agency: BPSL & ISL**

**Tel:** (+9821) 88708003-4

**Fax:** (+9821) 89775338

**Email:** info@absshipping.com

[www.absshipping.com](http://www.absshipping.com)

**MAZAND DARYA**  
SHIPPING AGENCY

شرکت نمایندگی کشتیرانی مازند دریا (ماستورای سمورا)

As Agent of line

**HANJIN SHIPPING**  
Beyond the Ocean

Direct Liner Weekly Services

Iran & Persian Gulf Ports to/from China

/Far East Destinations

**Tel:** +9821- 88729890-96 / 88382860-70

**Fax:** +9821- 88729901

[sales@mazandarya.com](mailto:sales@mazandarya.com) [mazand@mazandarya.com](mailto:mazand@mazandarya.com)

ره انجام  
حمل و نقل بین المللی



امکان تحویل محمولات وارداتی از مبادی

سوئد، نروژ، انگلستان، کرواسی، بوسنی و هرزگوین، مقدونیه، اسلونی، دانمارک، فنلاند و تمام کشورهای اروپایی توسط کامیون ایرانی

حمل کالاهای صادراتی از تمام نقاط ایران به مقصد اروپا

حمل محموله های هوایی - دریایی

دارای نمایندگی های فعال و انبار اختصاصی در چین، بلغارستان، اسلونی و فرانسه

انجام کلیه تشریفات گمرکی جهت صادرات و واردات

دارای نمایندگی در تمام گمرکات ایران



تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به سه راه فاطمی - کوچه شهید حمید صدر - پلاک ۳۷ - واحد ۱

تلفن: (۰۲۱) ۸۸۸۰ ۲۲ ۲۲

<http://rahanjam.ir>

Email: [info@rahanjam.ir](mailto:info@rahanjam.ir)

# سپرا



شرکت حمل و نقل بین المللی سپرا ترابار  
Sapra Tarabar International Transportation Co.



## Carrier-Forwarder

- ارائه دهنده خدمات تخصصی در زمینه صادرات، واردات، ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Door to Door شامل حمل و نقل مرکب، خدمات بیمه ای، بازرگانی و ترخیص کالا
- دارای نماینده های معتبر در آسیا، اروپا و خاور دور
- ارائه خدمات مشاوره ای و حمل کالای خاص



☎ ۰۲۱-۸۸۵۶۹۶۱۰  
☎ ۰۲۱-۸۸۵۶۹۶۱۷

۴۱۸۰۶

Email: [Info@sapratarabar.com](mailto:Info@sapratarabar.com)  
[WWW.sapratarabar.com](http://WWW.sapratarabar.com)

آدرس: شهرک غرب، بلوار دریا، خیابان مطهری شمالی، خیابان عباسی اناری پلاک ۱۸ واحد ۳