

فرهنگ

۱۵۹

۱۸۰۰۰ تومان

مرداد ماه ۱۳۹۷/۱۵۲ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری



فرونشست

- یک بحران زیرخاکی
- بی معجزگی امامزاده ثانویه
- روی خط زیان
- باز هم تحریم: دوباره بخش خصوصی
- جاذبه تصدی‌گری
- خرده مشکلات ترانزیتی
- معمای توسعه‌نیافتگی
- زمان به ضرر ایران پیش می‌رود



MARINE SAMIN PARS(MSP)

Shipping & International Transport Co. (L.L.C)

- ▶ Exclusive Agent of ASCO Shipping Line in Iran with Containerized Services to:
Ports of India, Singapore & Malaysia, Persian Gulf. Sea of Oman
- ▶ Feeder Services Ex Jebel Ali Port to Southern Iranian Ports & Vice Versa
- ▶ Chartering & Marine Transportation services
- ▶ Inland Transit Services to all Hinterland customs points of Iran
- ▶ Outland Transit Services Ex Bandar Abbas to CIS countries, Afghanistan & Iraq
- ▶ Air Freight Transportation from all airports of the world to Iran & Vice Versa



Head Office: Unit 7, 4th Floor, No. 12, Eastern 14th St., Beihaghi Ave., Argentine Sq., Tehran, Iran

Email: Info@msp-co.com

Tel: 021-88178330

Fax: 88178339



The logo for Evergreen Group, featuring the words "EVERGREEN" and "GROUP" stacked vertically in a bold, white, sans-serif font.

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



مارال تریلر

شرکت مارال صنعت جابوید

تولیدکننده انواع تریلر مطابق با آخرین استانداردهای روز جهان
 دارای استانداردهای ۱۷ گانه ملی ایران و شرکتهای بین المللی TÜV AUSTRIA و TÜV SUD اروپا
 دارای استاندارد ذخیره سازی و توزیع گاز مایع مطابق با استاندارد ملی ISIRI 841
 دارای استانداردهای جهانی در حمل مواد سوختی (ADR)



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

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

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



ارتباط با ما:

@MaralTrailer
 @Maral.Sanat
 www.maralsanat.com
 info@maralsanat.com

آدرس دفتر تهران:
 خیابان ستارخان / بعد از فلکه صادقیه
 ساختمان صدف / طبقه دوم / واحد ۴۱
 (۰۲۱) ۴۴۲۶۹۴۹۱-۲
 (۰۲۱) ۴۴۲۳۱۱۶۲

آدرس کارخانه:
 ارومیه / کیلومتر ۱۰ جاده مهاباد
 کدپستی: ۵۷۳۱۱-۵۵۴۸۵
 (۰۴۴) ۳۳۳۸۱۸۲۱
 (۰۴۴) ۳۳۳۸۳۸۵۰

شرکت کشتیرانی
آبدیس مارین
Abdis Marine Shipping Co



ارائه خدمات کانتینری :

DC, Flat Rack, Open Top , Reefer

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



شرکت رهیاب رایانه گستر

عرضه کننده راه کارهای نوین اطلاعاتی در صنعت حمل و نقل

راه کار یکپارچه برای ترمینال های کانتینری



پوشش کامل عملیات ترمینال های دریایی، خشک و ریلی

برنامه ریزی خودکار ترمینال کانتینری

تخصیص فضای هوشمند

امکان ثبت آنلاین عملیات به وسیله رانندگان تجهیزات

ابزارهای پر قدرت پایش و کنترل عملیات

امکان رهگیری درخواست های مشتریان و اولویت بندی آنها

راه کار یکپارچه ی ترمینال کالای متفرقه



راه کارهای مناسب برای شرکت های نمایندگی خطوط کشتیرانی و فورواردرها



۹ سال سابقه ی تولید و پشتیبانی سامانه ی ملی عملیات کالای متفرقه



ارائه ی روشی نوین و یکپارچه در انبارداری الکترونیک و ارائه ی خدمات گمرکی در انبارهای عمومی و گمرکی کشور



۰۲۱-۴۳۴۹۴۰۰۰

۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

Consol@rahyab.ir

www.rahyab.ir

تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)

خیابان ۳۳ - پلاک ۲۵ - طبقه سوم



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندگی حرکت



۲۹ سال سابقه حضور



ارائه زنجیره کامل خدمات بندری :

کالاهای عمومی

- * قریب به ۱۴ هکتار انبار های روباز و ۳ باب انبارمسقف
- * ناوگان کامل تجهیزات بندری شامل انواع کشنده و تریلر، لیفتراک، جرثقیل و ...
- * سیستم کارآمد مدیریتی و قریب به ۳۵۰ نفر پرسنل مجرب
- * پوشش بیمه ای گسترده
- * حضور فعال در مجامع و سازمان های بین المللی
- * ارائه خدمات خن کاری



پایانه اختصاصی خودرو

"اولین پایانه اختصاصی خودرو در خاورمیانه (در دست احداث)"

- * ارائه انواع خدمات ترمینالی به خودرو های وارداتی و صادراتی
- * خدمات جابجائی ، تخلیه و بارگیری
- * انبارداری و نگهداری
- * سایر خدمات ارزش افزوده

پایانه اختصاصی کانتینری (مساحت ۱۸ + ۵ هکتار)

- * ارائه خدمات ترمینالی شامل انبارداری، فرایندهای اسنادی و حقوقی
- * خدمات جابجائی در محوطه بندری و تخلیه و بارگیری
- * استریپ و استافینگ
- * انبارداری و نگهداری
- * بازرسی
- * تعمیر و شستشو
- * سایر خدمات ارزش افزوده کانتینری



www.pejamgulf.com
info@pejamgulf.com



We take it personally

شرکت کاروان اقیانوس شرق در سال ۱۳۸۷ به منظور ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی تاسیس گردید و از همان ابتدا نمایندگی انحصاری خط کشتیرانی **orient ocean caravan line** را عهده‌دار می‌باشد. این شرکت پس از تاسیس و در مدت زمان کوتاهی توانست با در نظر گرفتن توانایی‌های بالقوه ایران در زمینه صادرات و واردات سرویس‌های متنوع و مطلوبی به مشتریان گرامی خود ارائه نماید.

دفتر مرکزی شرکت کاروان اقیانوس شرق در تهران و دارای دفاتر و نمایندگی در بنادر جنوبی ایران اعم از بندر عباس، بوشهر، خرمشهر و بندر امام خمینی است.

info@oocp.ir



پایانه کانتینری بندر عباس آریا

پایانه کانتینری بندر عباس آریا

با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چندمنظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره‌برداری قرار گرفته است.

ویژگی های اختصاصی طرح

– بزرگ ترین پایانه چندمنظوره در مجموعه اسکله شهید رجایی در حوزه سرمایه گذاری خصوصی
– نزدیک ترین پایانه چند منظوره تخصصی در مجموعه اسکله شهید رجایی به محل پهلوگیری کشتی ها و محوطه container Yard در بندر (ترمینال شماره ۲ اسکله شهید رجایی)
– تنها پایانه با محوطه سازی تخصصی و با استفاده از روش رباتیک در سطحی برابر ۲۰ هکتار
– تنها پایانه چندمنظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر به طور توأم
– استفاده از روش های نوین و تخصصی در حوزه (Warehouse Man-agement SYS(WMS در مرکز لجستیک پایانه
– در صورت تمایل صاحبان کالا به تخلیه کالای درون کانتینرها در انبار لجستیک این پایانه، امکان عدم پرداخت حق توقف کانتینرها برای آنان ایجاد می گردد
– کاهش خطاهای انسانی با استفاده از نرم افزارهای تخصصی در محوطه CY و بر روی تجهیزات مدرن شرکت

این مرکز لجستیکی و پایانه شامل:

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۳۰۰۰۰ TEU کانتینر در سال
- انبار اختصاصی لجستیکی به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع
- امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰ متر در انبار سلولار لجستیکی شرکت
- مجهز به آخرین نرم افزارهای تخصصی (WMS, PCTS)
- مجهز به ماشین آلات تخصصی بندری و انبارداری شامل ترانستینر، ریچ استاکر، امپتی هندلر، ریچ تراک و تریلی های مخصوص ترمینال کانتینری به تعداد مکفی
- مجهز به سیستم ایمنی و دوربین مداربسته در محوطه ترمینال و انبار لجستیک

مرکز لجستیک

مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندر عباس آریا به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع در فضایی کاملا تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰ هزار تن با جدیدترین روش ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و آماده بهره برداری گردیده است. موقعیت بندر شهید رجایی در کریدور شمال- جنوب و همچنین قرارگیری این مجموعه در منطقه ویژه اقتصادی از نکات قابل بیان در توضیح ارزش های عملکردی این مرکز لجستیک می باشد.
به بیانی دیگر در مواجهه با تجزیه و تحلیل و بحث های مرتبط با هزینه های حمل و نقل در زنجیره تامین کالا، قابلیت های این مجموعه در کنار پتانسیل های ساختاری و تخصصی آن، این مرکز را به قطبی مهم در بخشی از صنعت لجستیک منطقه خلیج فارس تبدیل نموده است.

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، شماره ۷۲، طبقه اول

تلفن: ۴۳- ۸۸۶۴۳۴۴۵ (۰۲۱)

نمابر: ۸۸۶۴۳۴۴۵ (۰۲۱)

بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندر عباس آریا

تلفن: ۲- ۳۳۵۱۴۲۵۱ (۰۷۶)

نمابر: ۳۳۵۱۴۰۸۷ (۰۷۶)



شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

KALABAR

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 قله 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



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation
Sea Transportation - Rail Transportation
Cargo inspection - Warehousing



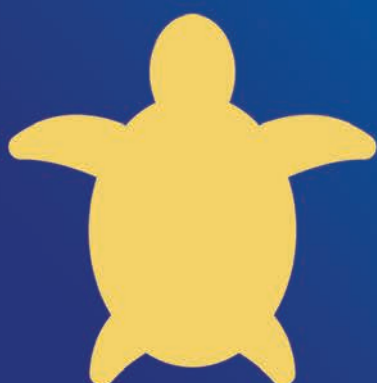
+021 42867



/ariantrans

www.ariantrans.com





سریع ترین را بخواهید ...



www.isaco.ir

سوار بر آسودگه

امداد رسانی شبانه روزی
ایران خودرو با

۰۹۶۴۴۰





شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

VIP www.iranpeyma.info

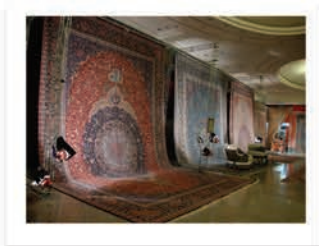
شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷

انتخاب اول



سفرهای به یادماندنی
با اتوبوس‌های جدید VIP
شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



خیابان فرمانیه : نرسیده به پاسداران / شماره ۱۰
تلفن : ۲۲۲۹۳۷۵۶ (خط ویژه) فکس : ۲۲۸۰۹۶۷۱

www.farmanieh.com

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



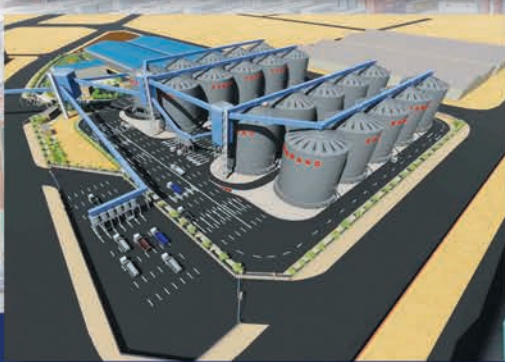


Nazm Afarinan Sanat Sahand Co.

NASSCO

www.nasscoiran.com

Email : info@nasscoiran.com



دفتر مرکزی : تهران، میدان ونک، خیابان ملاصدرا، تقاطع خیابان
شیخ بهائی، شماره ۱۶۹
دفتر هرمزگان : بندرعباس، اسکله شهید رجایی، انبار ۱۰ صادرات
دفتر خوزستان : خوزستان، بندر امام خمینی(ره)، مجتمع بندری،
ساختمان

تلفن دفتر مرکزی : ۰۲۱-۸۸۰۵۲۹۸۴-۶

Address : No 169, Next to Sheikh Bahaei Ave, Molla
Sadra Ave, Vanak Sq, Tehran, Iran
Tell : (+98) 21- 88052984-6

فعالیتها و خدمات

احداث سیلوی ۱۵۰ هزار تنی غلات در بندر امام خمینی - مدیریت و بهره‌برداری اسکله های ۲۶ و ۲۷ بندر امام خمینی - مدیریت ترمینال کانتینری اسکله شماره ۱ بندر شهید رجایی - نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی - نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی - استریپ کانتینر - استافینگ کالای صادراتی - ارائه خدمات به کالاهای پروژه‌ای - ارائه خدمات حمل و نقل - مشاوره در زمینه فعالیت‌های دریایی، ساخت و تعمیر کشتی‌ها، شناورها و تجهیزات و تأسیسات دریایی - طرح و اجرای شناورها و سازه‌های دریایی - تأمین تجهیزات و لوازم یدکی تجهیزات دریایی و شناورها

Activities and services

- Construction of grain silo with capacity of 150 thousand tones in Imam Khomeini port
- Operator of grain terminal in Imam Khomeini port
- Container terminal management of Shahid Rajaei Port
- Container operations including shifting to exam and inspection area, stripping/ stuffing
- These operations are supported using specialized equipments planned and monitored by terminal operating system (CONSOL)
- CFS: Sahand has a dedicated area for CFS operations.
- Empty storage: Sahand has supports storage of import and empty returned containers.
- Reefer points: Sahand has a dedicated temperature controlled reefer facilities.
- Marine construction and ship repair consultancy
- Procurement and providing of ship spare part and marine equipments.





- صاحب‌امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا
- مدیر مسئول و سردبیر: پریوا عروج‌نیا
- تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران
- گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار، سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه‌نوری، آئوش رحام، محمد ساطعی، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک‌رضا ملک‌پور، محمدرضا منتظری، حوران‌دخت عمادزاده
- گزارشگران: بهاره بوذری، عاطفه یعقوبی، مسعود زارع، علی محسنی، پویا مهرابی، بابک وفاپی
- آئلیه: محمدصادق بهشتی

- مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی
- بازرگانی: شهریار اردلان، فاطمه بیات
- امور مالی: مرضیه سهرابی
- انفورماتیک: سیدحسین حسینی
- مسئول روابط عمومی: زویا اسکندری
- امور اداری: جعفر علیمحمدی
- چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳ ■ صحافی: ولیعصر

دور دست از نزدیک

فرو نشست

... ایران همانگونه که دچار فرو نشست دشت‌ها است، ممکن است دستخوش فرو نشست‌های سیاسی هم بشود. متأسفانه به دلیل اعتماد بیش از حد راس حکومت به ذخایر اعتباری سیستم نزد مردم و دست و دلبازی در استفاده از این اعتبار ذخیره، هم اکنون نشانه‌های بسیار از خالی شدن این حساب دیده می‌شود. این رخداد محتمل، فروپاشی منجر به تجربه است. داستان تاک و تاک‌نشان!

گزارش اصلی

یک بحران زیر خاکی



... فرو نشست زمین، پدیده نوظهوری است که بیش از ۱۵۰ کشور از جمله ایران با آن درگیر هستند، اما فرو نشست در دشت‌های ایران، رتبه اول جهان را به خود اختصاص داده است؛ نقطه ورود ترابران به این ماجرا چیست؟ تعداد قابل توجهی از کریدورهای آزادراهی ایران و همچنین خطوط ریلی در دشت‌ها واقع شده‌اند و هم اکنون نیز چندین آزادراه و مسیر ریلی در دست ساخت از این دشت‌ها عبور می‌کنند... با کارشناسان گفتگو کرده‌ایم

ترابری بین‌المللی

بی‌معجزگی امامزاده ثانویه

دولت در فروردین سال جاری، پس از نوسانات شدید نرخ ارز، دلار را تکریمی کرد و سامانه‌ای به نام نیما راه‌اندازی کرد تا دلارهای حاصل از صادرات صادرکنندگان به قیمت ۴۲۰۰ تومان به این سامانه واریز شود. اما پس از مدتی، اشکالات این طرح دولت را وادار ساخت در بازاری که بین صادرکننده و واردکننده شکل می‌گیرد (بازار ثانویه ارزی) با نرخ دومی برای دلار نیز موافقت کند، حال آیا این تغییرات بر مدیریت بازار ارز موثر بوده است؟ یکی از اعضای هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، دیدگاه‌های خود در این باره را با خبرنگار ما در میان گذاشته است.

خرج راه



هر سال بانک مرکزی ایران گزارشی را در مورد بودجه خانوارهای شهری منتشر و سعی می‌کند تا به بررسی جزئیات هزینه و درآمدهای خانوارها بپردازد. با توجه به اینکه همواره هزینه‌های مربوط به حمل‌ونقل سهم بالایی از هزینه‌های خانوارها را به خود اختصاص می‌دهد در این مطلب سعی شده با استناد به آخرین گزارش بانک مرکزی در این زمینه که مربوط به سال ۱۳۹۶ است، سهم هزینه‌های حمل‌ونقل در سبد بودجه خانوارها طی ۱۰ سال اخیر بررسی شود. آمارها نشان می‌دهد این هزینه در تمام طول این سال‌ها (به‌جز سال ۹۱) افزایش یافته است.

رشد خوب ۹۶؛ نگرانی

تحریم ۹۷



هیئت‌مدیره بورس از نیمه دوم سال گذشته اقدام به ایجاد تغییر در گزارش‌دهی ناشران بورس و همچنین فرابورس کرد و مدیریت شرکت‌های پذیرفته‌شده در بازار سهام موظف شدند به همراه ارائه صورت‌های مالی دوره‌ای خود، گزارش تفسیری مدیریت نیز ارائه کنند. دو شرکت «توسعه خدمات بندری سینا» و «تایدواتر» نیز به ارائه گزارش تفسیری مدیریت پرداختند. نگاهی به این گزارش‌ها داشتیم.

یک رشته دریایی دیگر هم حذف شد

با وجود اینکه بعضی از روسای دانشگاه‌های دریایی کشور، مانند رئیس دانشگاه علوم دریایی چابهار مدام برای افزایش رشته‌های دریایی درخواست‌ها و پیشنهادهای دارند، اما پس از حذف دو رشته تحصیلی دریایی از فهرست رشته‌های تحصیلی گروه آزمایشی ریاضی و فنی در دفترچه انتخاب رشته کنکور سراسری سال ۹۶، امسال نیز یک رشته دیگر به نام رشته «مهندسی دریا- دریانوردی» در مقطع کارشناسی از فهرست رشته‌های تحصیلی گروه ریاضی و فنی حذف شد.

زیرساخت‌ها

سایه‌روشن‌های یک تامین مالی خاص

قانون «احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی کشور» در سال ۱۳۶۶ توسط مجلس تصویب و در سال ۱۳۹۴ اصلاح شده است. در این مقاله، مشاور اقتصادی و تامین مالی معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، نقاط قوت و ضعف قانون و آیین‌نامه مزبور را بررسی و پیشنهادهایی برای بازنگری و تکمیل این قانون ارائه می‌کند.

ترابری ریلی

روی خط زیان



معاون وزیر راه در نشست با کمیسیون صنایع و معادن که در راه‌آهن برگزار شد، اعلام کرد اگر بنادر کشور تحریم شوند، امکان واردات و صادرات ریلی به اروپا، چین، ترکیه و روسیه به میزان حدود ۷۲ میلیون تن از طریق کریدورهای ریلی عبوری از ایران وجود دارد. این در حالی است که گفته می‌شود یارانه پنهان بخش مسافری راه‌آهن در سال ۹۶ به ۸۵۰ میلیارد تومان رسیده است.

فاجعه در راه



در گفتگویی که با کارشناسان سازمان زمین‌شناسی به عنوان متولی انجام مطالعات مرتبط با پدیده فرونشست در ایران داشتیم، آنها نیز به بخشی از مشکلات در ارتباط با این موضوع از جمله کامل و یا کاربردی نبودن مطالعات و نقشه‌های تهیه شده، معترف بودند، اما در عین حال اعتقاد داشتند این وزارت راه و شهرسازی است که باید مطالعات فرونشست را به عنوان یک الزام قانونی در فازه‌های صفر مطالعاتی در هر پروژه راهسازی مصوب کند.

معمای توسعه‌نیافتگی ایران

« وقتی به معمای توسعه‌نیافتگی ایران فکر می‌کنیم قطعا عوامل سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... متعددی به ذهن متبادر می‌شود، اما برای من که مدت‌هاست به این موضوع می‌پردازم یک عامل دیگر هم موضوعیت یافته و آن ذهنیت‌ها و تفکرات ضد توسعه است که در بلندمدت توسعه‌نیافتگی را به ارمغان می‌آورند...» دکتر سرزعی در ادامه تلاش می‌کند نمونه‌ای از این باورهای غلط را برشمرده و دلیل نادرست بودن آنها را تشریح کند.

سرعت‌گیر



زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کیفیت آنها همواره یکی از عوامل مهم در توسعه و رشد اقتصادی کشورها بوده‌اند. این در حالی است آمارهای مربوط به گزارش پایش محیط کسب‌وکار ایران نشان می‌دهد که از دیدگاه فعالان اقتصادی در ۵ فصل اخیر، کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشورمان کاهش یافته و این مولفه رفته‌رفته به مشکل و مانع جدی بر سر راه فعالیت‌های اقتصادی بنگاه‌ها تبدیل شده است.

۴۸

۲۸

۴۴

۳۴

۲۲

۳۸

ترانزیت

خرده‌مشکلات ترانزیتی

در شماره ۱۵۷ ترابران، گلیه‌های دست‌اندرکاران حمل‌بین‌المللی در مورد مشکلات تامین ارز رانندگان و همچنین تبعات افزایش عوارض عبور برای رانندگان ترانزیتی از کشورهای ترکمنستان و آذربایجان و راهکارهای پیشنهادی بخش را تقدیم خوانندگان کردیم.

در این شماره، مدیر دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور برایمان تشریح می‌کند که طی ماه گذشته چه راهکارهایی برای مشکلات یاد شده اندیشیده و اجرا کرده‌اند؛ در چه آموری موفقیت داشته‌اند و چه کارهایی هنوز به سرانجام نرسیده است.

زمان به ضرر ایران پیش می‌رود!



اوایل مرداد ماه به ابتکار اتاق مشترک ایران و عراق و در چارچوب سلسله نشست‌های ماهانه این اتاق، نشست چشم‌انداز روابط اقتصادی ایران و عراق در افق ۲۰۲۰ برگزار شد.

این نشست دو سخنران داشت: سفیر ایران در عراق و اردشیر پشنگ، پژوهشگر روابط بین‌الملل و کارشناس حوزه مسائل خاورمیانه و عراق. پشنگ معتقد است به دلیل پیشینه تاریخی دو کشور، عراق برای ایران همچنان یک موضوع امنیتی است بنابراین «تقریباً برای ایران طبیعی شده است که تصمیم‌سازی، اجرا و حتی انتخاب و انتصاب سفرا و دیپلمات‌ها از میان نظامیان و امنیتی‌ها باشد.»

ترابری دریایی

باز هم تحریم؛ دوباره بخش خصوصی



در ادامه بررسی وضعیت تجارت دریایی ایران بعد از خروج آمریکا از برجام، به سراغ عضو پیشین هیات مدیره انجمن کشتیرانی رفتیم تا اثرات پیش‌روی این تحریم‌ها بر حمل‌ونقل دریایی جویا شویم. به اعتقاد او «در دوران ماه عسل برجام، به بخش خصوصی واقعی فرصتی چندانی برای توسعه فعالیت‌هایش داده نشد؛ اما امروز که کار سخت شده و برنامه هم در دست بخش دولتی مشاهده نمی‌شود، دولت از بخش خصوصی انتظار دارد روی میدان مین برود و معبری را برای آنها باز کند.»

صنعت خودرو

وضعیت قرمز



در ساعات پایانی ۱۸ اردیبهشت ماه، دونالد ترامپ فرماتی را امضا کرد که تحریم‌ها علیه ایران را بازمی‌گرداند. مطابق این فرمان، طی دو مرحله تحریم‌ها مجدداً اعمال می‌شود که تحریم صنعت خودروسازی در مرحله نخست و از نیمه مرداد به مورد اجرا گذاشته شد. خودروسازان اما از همان زمان اعلام خروج آمریکا از برجام دچار مشکل شدند و آمار رو به رشد تولید خودرو از خردادماه منفی شد. کاپوس بازگشت به دوران سال‌های ۹۱ و ۹۲ این بار با سرعت به خواب صنعت خودرو آمد.

جدال صنعت و سنت



«کشتی‌های صیادی خارجی (چینی)» «تاراج ذخایر ماهیان خلیج فارس و دریای عمان»، «بی‌برکت شدن دریا برای صیادان سنتی» و چندین موضوع دیگر بارها و بارها سوژه خبرها شده‌اند. جامعه محلی، صیادان سنتی و نمایندگان مجلس همچنان از غارت دریا توسط چینی‌ها لب به گلیه می‌کشایند و مسوولان سازمان بنادر و سازمان شیلات ایران هر کدام بر اساس حیطه وظایف خود، ماجرا را به کلی تکذیب می‌کنند. ترابران برای آگاهی از اصل ماجرا با مسوولان مختلف در این امر به گفت‌وگو نشستیم.

ترابری هوایی

زمین زدن همه چیز!

در جنگ تعرفه‌ای میان آمریکا و چین علاوه بر اعمال تعرفه بر کالاهایی مانند فولاد و سویا که با کشتی حمل می‌شوند، مقدار قابل ملاحظه‌ای از کالاهایی که در لیست اعمال تعرفه‌ها وجود دارند از طریق صنعت باربری هوایی حمل می‌شوند که حجم آنها معادل حجم جابجا شده توسط ۷۵ پرواز بویینگ در هفته برآورد می‌شود. پیامد وضع این تعرفه‌ها بر صنعت باربری ممکن است بیش از چیزی باشد که انتظار می‌رود.

جاذبه تصدی‌گری



« ... طی پنج و یا شش سال گذشته هیچ‌گونه منابعی برای توسعه ناوگان در هیچ‌کدام از بخش‌ها اختصاص نیافته است و وعده‌های که داده شده بود به غیر از چند مورد عملی نشد. قرار بود به شرکت‌هایی که ناوگان جدید وارد می‌کنند بخشی از صرفه‌جویی در مصرف سوخت تعلق بگیرد، اما آن هم اتفاق نیفتاد. با رییس کارگروه ریلی کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران به گفت‌وگو نشستیم.»

گران می‌رویم و آرام

با توجه به اینکه یکی از بزرگ‌ترین گلوگاه‌های حمل‌ونقل ریلی کشور کمبود واگن و لوکوموتیو است، آیا دستیابی این بخش به سهم ۳۰ درصدی از حمل‌کل بار کشور امکان‌پذیر خواهد بود؟ مدیرعامل شرکت ناوگان ریل لوند نیرو که از جمله شرکت‌های مالک لوکوموتیو است، در گفتگو با ترابران از مشکلات شرکت‌های مالک ناوگان درباره تعمیر و نگهداری، وضعیت قراردادهای، شرایط نامناسب اقتصادی و نوسانات نرخ ارز می‌گوید.

ریل‌ها مالیات کربن را کاهش می‌دهند



در این گزارش که توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تهیه شده، با توجه به تصویب لایحه اخذ مالیات بر آلایندگی از خودروهای سنگین در کمیسیون اقتصادی مجلس در اوایل خرداد ماه امسال، سعی شده تا ضمن آشنایی با مفهوم سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن و بررسی وضعیت این سیاست‌ها در جهان از ابزار مالیات بر کربن به منظور برجسته کردن مزیت بخش ریلی برای حمل‌ونقل بهره‌بردار.

۹۸

۵۴

۱۰۲

۳۸

۱۰۶

۸۲

بر اساس گزارشات مستند آنکناڈ (UNCTAD) هزینه واردات و صادرات در کشورها در مختلف
بیش از ۱۰ تا ۲۰ درصد با بکارگیری نظام و مدیریت لجستیک کاهش می یابد

مدیریت لجستیک واردات و صادرات شما را چه کسی انجام می دهد؟



تهران، خیابان قیصر (بخارست)، خیابان دوازدهم غربی، پلاک ۲۵، طبقه سوم

تلفن: ۵-۱۱-۸۸۵۲۷۰۱۱ (۰۲۱)

info@sindbadlogistics.com



فرونشست

همین چند روز پیش، باران فراوان در ایتالیا پایه‌های یک پل را شست، عرشه آن را فرونشاند، و تلفاتی فراوان و پرسش‌هایی جدی به جا گذاشت. می‌گویند ملاتی که پایه پل را نگه داشته بود سست شد و زیر پایش را خالی کرد. فرونشست دشت‌های ایران را هم با همین دلیل توضیح می‌دهند. رگه‌های آب زیادی از زمین مکیده و خاک پوک شده است، باران زیادی از آسمان نباریده و جبران نکرده، زمین هم طاقت نیاورده و زیر وزن خودش نشست کرده است.

بسیاری علت این پدیده‌ها را در آسمان جستجو می‌کنند که در جایی باران زیاد فرو فرستاده و در جای دیگر کم؛ اما علت هر دو پدیده اشتباهات بشری است نه آسمان. آدم‌ها، یکجا مقاومت خاک را زیاد حساب کرده‌اند و جای دیگر مقدار برداشت از آب‌های فسیلی را کم. این کم و زیاد حساب کردن‌های انبای بشر همیشه کار دستشان داده است! محاسبات اشتباه، البته فقط درباره کف رودخانه‌های ایتالیا یا زیر دشت‌های ایران نیست. واقع، در بیشترین جایی که محاسبات اشتباه صورت می‌گیرد، عرصه اجتماع و به‌ویژه ساخت سیاست است. در عرصه اجتماع، هزاران پدر و مادر وجود دارند که با محاسبات غلط، حساب‌های اعتباری خود را در بانک، نزد یکدیگر و در مقابل فرزند تهی و زیر پای خود را خالی می‌کنند؛ با ولخرجی، با دروغ و با بدقولی؛ اما کسانی هم هستند که همه این کارهای اعتبار بر بادده را با هم انجام می‌دهند: حکومت‌ها که بازیگر نقش اول صحنه اجتماع و عرصه سیاست هستند. در واقع، این بزرگ‌ترین عرصه خلق و نابودی اعتبار و بزرگ‌ترین میدان فرونشست هم هست

امپراتوری‌ها، ابرقدرت‌ها و حتی دولت‌های نه چندان بزرگ که خالی شدن حساب اعتباری و فرونشست قدرتشان ابعادی عظیم دارد و اثراتی گسترده بر زندگی میلیون‌ها شهروند بر جای می‌گذارد، بازندگان این عرصه‌اند. آنها بی‌پروا اعتماد جامعه را هزینه تخیلات و هم‌آمیز خود می‌کنند، ثروت جامعه را به جبران هزینه محاسبات اشتباه سیاسی وامی‌گذارند و اعتبار ناشی از کاریزمای خویش یا قدرت ملی را به پای اطرافیانی که قرار است پایه قدرتشان را تحکیم کنند به باد می‌دهند. فرونشست شخصی عظیم و تماشایی هم دارند. همچون پلی که در ده ثانیه فرو ریخت، در ده روز فرومی‌افتند.

کشور ما نیز همانگونه که دچار فرونشست دشت‌هاست، ممکن است دستخوش فرونشست‌های سیاسی هم بشود. متأسفانه به دلیل اعتماد بیش از حد راس حکومت به ذخایر اعتباری سیستم نزد مردم و دست‌دلبازی در استفاده از این اعتبار ذخیره، هم اکنون نشانه‌های بسیار از خالی شدن این حساب دیده می‌شود. حرف در خانه‌ها، زمزمه در کوچه‌ها و خشم در خیابان‌ها از یکسو و سیستمی که درباره استحکام پل صراطش شک به خود راه نمی‌دهد از سوی دیگر. راهشان از هم جدا خواهد شد؛ یکباره و به سرعت.

شیخ فرونشستی ممکن، به‌وضوح در افق به چشم می‌آید. نه در افق دشت‌ها که رکورددار فرونشست در سراسر جهان هستند که در گستره جامعه و سیاست. حکومتی که هر روز از پر بودن خزانه، فراوانی ارز و اختصاص اعتبار به درون و برون مرزها خبر می‌دهد، از یکی از حساب‌های اعتباری‌اش سخنی نمی‌گوید: از حساب اعتباری حکومت در ذهن جامعه. یک حساب اعتباری کاملاً خالی، حتی نزد کسانی که چهار دهه حکومت منتخبشان را بر دوش اعتقاد مذهبی خود به دوش کشیده‌اند. حفره‌ای پوشیده با پوشال، پرتگاهی خفته در تاریکی و مغاک‌های مرگبار. فرجام این مسیر فریب‌آمیز آکنده از نقاط مستعد فرونشست، وقوع رخداد‌های نامطلوب است. رخداد‌هایی که در چند وجه نابودکننده‌اند. وجه برجسته و مهم این رخداد‌های محتمل، فروپاشی منجر به تجزیه است. داستان تاک و تاک‌نشان!

گرفتاری‌های حمل و نقل زمینی فقط روی زمین نیست

یک بحران زیرخاکی

کنکاشی درباره تاثیرات فرونشست زمین بر زیربناهای حمل و نقل



فرونشست زمین که صاحبان علوم زمین شناسی از آن به عنوان زلزله خاموش در سال‌های اخیر نام می‌برند، پدیده تقریباً نوظهوری است که بیش از ۱۵۰ کشور از جمله ایران با آن درگیر هستند. به گفته مجری فنی طرح بررسی مخاطرات ناشی از فرونشست زمین در ایران، در حالی که تنها چهار میلی‌متر فرونشست زمین در کشورهای دیگر، شرایطی نگران‌کننده پدید می‌آورد، فرونشست دشت‌های ایران، رتبه نخست جهان را به خود اختصاص داده است (۵۴ سانتی‌متر در سال در دشت‌های فارس)؛ یعنی چیزی حدود ۱۴۰ برابر حد بحران.

بالاترین رکورد فرونشست در کره زمین ۳۲ سانتی‌متر متعلق به ایالت نیومکزیکو بود؛ اما ایران در مدت ۱۸ سالی که از قرن ۲۱ می‌گذرد ۲ بار این رکورد را یکی در سال ۲۰۱۰ در تهران با ۳۶ سانتی‌متر و بار دوم در سال ۲۰۱۵ بین دشت فسا و جهرم با ۵۴ سانتی‌متر شکست. ضمن اینکه براساس نقشه فرونشست‌های ایران همه دشت‌های ایران (در استان‌های تهران، قزوین، مرکزی، اصفهان، فارس، کرمان، بخش شمالی سیستان و بلوچستان، بخش‌های شمالی هرمزگان، بخش‌های عمده‌ای از خراسان رضوی، شمالی، جنوبی و بخش‌هایی از همدان) در سال ۲۰ تا ۳۰ سانتی‌متر فرونشست می‌کنند.

اما نقطه ورود ترابری به این ماجرا چیست؟ تعداد قابل توجهی از کریدورهای آزادراهی ایران و همچنین خطوط ریلی در دشت‌ها واقع شده‌اند (به دلیل ارزان‌تر تمام شدن اجرای پروژه‌های عمرانی در این مناطق) و هم اکنون نیز چندین آزادراه و مسیر ریلی در دست ساخت از این دشت‌ها عبور می‌کنند که در صورت بروز حادثه، عواقب ناخوشایندی به بار خواهد آورد. با پیگیری موضوع مطلع شدیم کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار آزادراه‌ها در انجمن شرکت‌های راهسازی ایران، از دو سال قبل، چندین بار نسبت به آزادراه‌های واقع در دشت، خصوصاً دشت‌هایی که در معرض فرونشست شدیدتر هستند، ابراز نگرانی کرده و خواستار توجه جدی مقامات مسوول شده است؛ این در حالی است که آخرین گزارش فرونشست دشت‌ها به برنامه چهارم توسعه مربوط می‌شود و از دید کارشناسان، وضعیت فعلی به مراتب وخیم‌تر و بحرانی‌تر است.

در نشست ترابری با مهندس خدایار خاشع، دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در ساخت آزادراه‌ها؛ دکتر پویان عباسی، استادیار دانشگاه علوم و تحقیقات، عضو انجمن ژئوتکنیک کشور اتریش و سرپرست گروه ژئوتکنیک نظام مهندسی استان البرز؛ مهندس منصور اکبرشاهی، کارشناس زمین‌شناسی مهندسی و مهندس محمود الوندی، مدیر بخش مطالعات شرکت آبادگران پارس، آمادگی نهادهای مرتبط را برای مقابله با خطرات پنهان این پدیده طبیعی مورد بحث قرار داده‌ایم.

پی‌نوشت: در آخرین روزهای آماده‌سازی این شماره، خبر رسید یک فروچاله بزرگ به مساحت یک‌هزار مترمربع در روستای کردآباد در دشت کبودرآهنگ همدان ایجاد شده است.



■ خدایار خاشع: هم‌اکنون دشت‌های کبودرآهنگ، همدان، ورامین، نظرآباد، تهران، مشهد و نیشابور، همچنین دشت‌های استان کرمان، اصفهان و قزوین با شدت مختلف دچار فرونشست هستند. حدود ۸ یا ۹ آزادراه در این دشت‌ها قرار دارند و بقیه نیز در جاهایی تحت تاثیر قرار گرفته‌اند

■ ... من توجه همه را به اهمیت تهیه نقشه‌های فرونشست جلب کنم. باید به پروژه‌های تحقیقاتی در این زمینه بهای بیشتری داده شود. در مقابل هزینه‌ای که برای این پروژه‌های زیرساختی صرف می‌شود، مبالغی که بابت مطالعات دقیق‌تر می‌پردازیم اصلا قابل توجه نیست

ترابران: چه عواملی باعث شده دشت‌های ایران از نظر پدیده فرونشست، شرایط بحرانی‌تری پیدا کنند؟

■ خدایار خاشع: در ابتدا باید به این نکته اشاره کنم، بیش از ده سال است بحث فرونشست در ایران مطرح شده، اثراتش را دیده‌ایم و یا نگرانش شده‌ایم. فرونشست در واقع حرکت زمین به سمت پایین است که ممکن است دلایل زیادی داشته باشد. این مشکل یا می‌تواند ناشی از انحلال نمک و پایین رفتن سطح آب باشد یا ناشی از فعالیت‌های انسانی مثل استخراج معادن، برداشت نفت، آب یا موضوعات تکنیکی؛ اما بحثی که ما را بیشتر نگران کرده، بحث پایین رفتن تراز سطح آب به دلیل عدم توازن بیلان آبی سفره‌های زیرزمینی در کشور است.

همانطور که می‌دانید ما برداشت آبی زیادی داریم، بارندگی کاهش یافته و مصرف ما بالاست. به این دلیل، من حدود دو سال پیش نامه‌ای نوشتم و در مورد وضعیت نگران‌کننده فرونشست‌ها به مسئولین هشدار دادم. براساس بررسی‌های مرکز مطالعات سازمان محیط‌زیست، نیمی از دشت‌های ایران، با شدت و ضعف‌های مختلف، در حال نشست هستند که این میزان حدود یک‌سوم خاک ایران را در برمی‌گیرد. این مسئله در پروژه‌های ساخت و بهره‌برداری از خطوط راه‌آهن شکل خطرناک‌تری به خود می‌گیرد، مخصوصاً راه‌آهن‌های سریع‌السیر، در مقابل پدیده فرونشست حساس‌ترند چراکه باعث خروج قطار از خط می‌شود، در حالی که شاید برای خودروهای سواری فقط به صورت دست‌انداز احساس شود.

در خصوص تاسیسات نیز اگر خاک متشکل از تشکیلات آهکی باشد، وجود آب به نحوی تعادل را حفظ می‌کند، اما به محض اینکه میزان آب کاهش پیدا کند، این تشکیلات فرو می‌ریزد و به فروچاله‌هایی منجر می‌شود که ممکن است خیلی از تاسیسات زیرساختی ما را تهدید کند. در حال حاضر نیروگاه کبودرآهنگ همدان با همین مشکل مواجه و در معرض خطر است.

اما برمی‌گردیم به بحث اصلی که در مورد راه‌ها و آزادراه‌هاست. ما می‌خواهیم در این آشفته‌بازار سیاسی، به این قضیه توجه بیشتری شود. ما اغلب سعی می‌کنیم آزادراه‌ها و راه‌ها را در دشت‌ها بسازیم تا هزینه کمتری داشته باشد، اما

اکنون با وجود خشکسالی و کمبود منابع آبی، بحث ایجاد فروچاله در دشت‌های ایران، باعث می‌شود ریسک پروژه در اینگونه مسیرها نیز افزایش یابد. اگر مطالعات کافی انجام نشود و ما بابت فعالیت در دشت‌ها نگرانی داشته باشیم، هزینه‌های زیادی به ما و در نهایت کشور وارد خواهد شد.

بد نیست بدانید اگر در دشت راه‌سازی کنیم و آزادراه بسازیم، هر کیلومتر بین هفت تا ده میلیارد تومان هزینه دارد؛ اگر در تپه‌ماهور ساخته شود، بین ۱۵ تا ۲۰ میلیارد تومان و اگر در نواحی کوهستانی باشد، بین ۲۰ تا ۴۰ میلیارد تومان. حتی اگر در نواحی کوهستانی سخت مثل آزادراه تهران - شمال باشد، کیلومتری صد میلیارد تومان هزینه می‌شود. در نتیجه برای کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری به مطالعات دقیقی نیاز داریم.

در حال حاضر دشت‌های کبودرآهنگ همدان، ورامین، نظرآباد، تهران، مشهد و نیشابور، همچنین کلیه دشت‌های استان کرمان، اصفهان و قزوین با شدت و حدت مختلف، دچار بحث فرونشست هستند. با توجه به نقشه آزادراه‌های کشور، حدود هشت یا نه آزادراه در این دشت‌ها قرار دارند و بقیه نیز در جاهایی تحت تاثیر قرار گرفته‌اند.

در جلسه شورای عالی حمل‌ونقل در آذرماه سال ۱۳۹۶، قرار شد برای همه طرح‌های جدید در حوزه حمل‌ونقل، از سازمان زمین‌شناسی استفاده شود و سازمان زمین‌شناسی هم نقشه فرونشست زمین را تهیه کند. من می‌خواهم در این گفت‌وگو توجه همه را به اهمیت تهیه نقشه‌های فرونشست جلب کنم. باید به پروژه‌های تحقیقاتی در این زمینه بهای بیشتری داده شود. در مقابل هزینه‌هایی که برای این پروژه‌های زیرساختی صرف می‌شود، مبالغی که بابت مطالعات دقیق‌تر می‌پردازیم اصلا قابل توجه نیست.

اضافه کنم که فرونشست فقط مختص کشور ما نیست. بیش از ۱۵۰ کشور در دنیا با این مشکل مواجه هستند. در آمریکا بین سال‌های ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۰ این پدیده افزایش داشت و در مورد آن تحقیقات وسیعی صورت گرفت؛ بنابراین می‌توان از تجربه کشورهای دیگر استفاده کرد. اگر به این موضوع بها ندهیم، آسیب‌های زیادی متوجه کشور خواهد بود؛ به‌ویژه اینکه ما به سمت راه‌آهن‌های سریع‌السیر می‌رویم و



■ **خدایار خاشع: براساس بررسی‌های مرکز مطالعات سازمان محیط‌زیست، نیمی از دشت‌های ایران، با شدت و ضعف‌های مختلف، در حال نشست هستند که این میزان حدود یک سوم خاک ایران را در برمی‌گیرد. این مسئله در پروژه‌های ساخت و بهره‌برداری از خطوط راه‌آهن شکل بحرانی‌تری خواهد یافت**

■ **... باید بدانیم چگونه می‌توان از پروژه‌های موجود محافظت بیشتری داشته باشیم. مجموعه ما آزادراه ساوه-همدان را ساخته که عمدتاً از دشت رد می‌شود؛ آن هم دشتی که می‌دانیم با مشکل فروچاله مواجه است. در حال حاضر، با هزینه ۱۰ میلیارد تومان آزادراه کنارگذر جنوبی تهران را می‌سازیم که از دشت نظرآباد و اشتهارد می‌گذرد و آن هم دچار مشکل مشابهی است**

در داخل زمین رفت و از حدود دویست متری بیرون آمد. ناگهان آنجا نشست کرد و زیرسازی و روسازی راه‌آهن روی هوا معلق ماند.

ترابران: فرونشست‌ها بیشتر در کدام مناطق کشور به چشم می‌خورند؟

■ **محمود الوندی:** در اکثر دشت‌های تهران، اشتهارد، کرج، شهریار، ورامین، سمنان، مشهد، کرمان و یزد؛ یعنی در هر جایی که دشت وسیع داریم و ضخامت لایه‌های آبرفتی و افت سطح آب زیاد است. اگر در بعضی جاها صحتی نشده، حتماً پروژه راه یا راه‌آهن نداشتیم یا برای مسئولان اهمیتی نداشته است؛ اما تقریباً در تمام دشت‌ها این مشکل وجود دارد.

■ **پویان عباسی:** من از سال ۱۳۹۱، درگیر انجام مطالعاتی درباره بحث کیفیت آب‌های زیرزمینی شهر تهران بودم که به‌ناچار و ناخواسته وارد یک پارامتر جدیدی به نام فرونشست زمین هم شدیم. این دو موضوع با هم ارتباط مستقیم دارند. فرونشست به دو مقوله محلی و کلی تقسیم می‌شود. دغدغه امروز راه‌های کشور هم به هر دو این عوامل برمی‌گردد. عامل اصلی فرونشست‌های محلی، تغییر تراز سطح آب‌های زیرزمینی است. ولی در مقیاس کلان، عوامل دیگری هم در آن نقش دارد مانند استخراج گاز، زلزله، تغییر تراز آب سفره اصلی و گسلش. پدیده گسلش نیز به دلایل مختلفی از جمله تغییرات فصلی، ساخت‌وساز در شهرها و معدن‌کاری اتفاق می‌افتد، اما در کشور ما عامل اصلی ایجاد گسل، کاهش سطح آب‌های زیرزمینی است.

آیا دلیل آن فقط آب‌وهواست؟ خیر. در سال ۱۳۹۱ بالغ بر ۷۰ هزار حلقه چاه غیرمجاز فقط در دشت شهریار حفر شد که این چاه‌ها سالانه ۷ متر از تراز آب زیرزمینی می‌کاهد. یکی دیگر از نکات مهم تغییرات فصلی است. ما در دو فصل پرباب و کم‌آب حدود ۷۰ تا ۶۰ متر اختلاف ارتفاع تراز آب در سفره‌های زیرزمینی داریم که بسیار عدد بزرگی است.

کشورهای پیشرفته مثل اتریش و آلمان اگرچه چندان با این مشکل مواجه نیستند، اما مدیریت روان‌آب‌ها را بسیار جلدی می‌گیرند و تزریق مصنوعی به داخل سفره‌های آب زیرزمینی انجام می‌گیرد. البته بحث تزریق مصنوعی در یک دوره در ایران هم رونق گرفت، ولی به دلیل انتخاب نادرست لایه تزریق، مشکلات بیشتری

قطارهای پرسرعت در برابر پدیده‌های فرونشست حساس‌ترند و هزینه‌های بالاتری هم دارند. پس باید بودجه لازم برای بررسی و مطالعه فرونشست‌ها به نهادهای مسئول داده شود تا بعداً دچار هزینه‌های سنگین‌تری نشویم.

■ **منصور اکبرشاهی:** به یاد دارم یازده سال پیش که من به‌عنوان مدیر پروژه، بحث فرونشست را در راه‌آهن مطرح کردم، کارفرما به‌شدت با انجام مطالعه در این زمینه مخالفت می‌کرد. فکر می‌کرد مطرح کردن این قضیه بهانه‌ای برای فرار از کار و ارائه راهکارهای قطعی است. بعد از مدتی که دوستان از سازمان زمین‌شناسی آمدند و وارد این بحث شدیم، کارفرما هم متوجه اهمیت موضوع شد. البته قبل از من اساتید مختلفی در این زمینه کار کرده بودند، ولی نه به صورت اجرایی و عملیاتی، بلکه بیشتر به صورت آکادمیک. وقتی بحث فرونشست در راه‌آهن باز شد، تازه مدیران مربوطه متوجه اهمیت قضیه شدند.

ترابران: بهتر است در مورد دلایل افزایش بیشتر فرونشست‌ها در سال‌های اخیر بیشتر توضیح دهید.

■ **اکبرشاهی:** اصلی‌ترین عامل فرونشست، افت سطح آب است. به دلیل اینکه برداشت‌های ما بیشتر از ورودی آب است. در سال‌های اخیر مدیریت منابع آب در کشور بسیار ضعیف بوده است. بارندگی‌ها کمتر و در عین حال، تعداد پروژه‌های عمرانی بیشتر شده است.

اتفاقی که می‌افتد این است: وقتی آب در سطوح زیرین خاک شروع به افت می‌کند، از میزان فشار آب کاسته شده و از آنجا که هوا تراکم‌پذیر است، خاک منطقه نشست می‌کند. حالا اثرش در کجاها بیشتر است؟ در نقاطی که نشست‌ها - به علت ضخامت و جنس لایه‌ها و یا مقدار افت آب - یکنواخت نباشد، باعث ایجاد ترک می‌شود. در دشت‌های ما شدت بارندگی زیاد و به صورت سیلابی است و اگر آن خاک رمبندگی داشته باشد، داخل ترک‌ها می‌رود و آنها را بازتر می‌کند (خاک‌های رمبنده به رطوبت حساس هستند و در اثر افزایش رطوبت، محتوی اولیه دچار کاهش حجم شده و مکانیسم ریزش آنها آغاز می‌شود). البته در ابتدا ترک‌ها دیده نمی‌شود؛ مثلاً در سمنان که کار می‌کردم، بارندگی شدیدی اتفاق افتاد و آب در دویست متری بالادست به‌صورت آبشار ایجاد شد و

■ **اکبرشاهی: یازده سال پیش که من به عنوان مدیر یک پروژه، بحث فرونشست را در راه آهن مطرح کردم، کارفرما فکر می کرد مطرح کردن این قضیه بهانه ای برای فرار از کار است، اما بعد از مدتی که کارشناسان سازمان زمین شناسی وارد این بحث شدند، کارفرما هم متوجه اهمیت موضوع شد**

■ **... مساله مهم این است که اطلاعات مربوط به فرونشست نباید در بخش بهره برداری بررسی شود، اما از آنجا که ما در مرحله ساخت مطالعاتی نکردیم یا اگر هم کردیم نتیجه ای در برداشته است، وقتی راه ساخته می شود تازه می بینیم که خانه از پای بست ویران است**

به وجود آورد، از جمله نشست های سطحی در ساختمان ها. این که تزریق در چه لایه ای، در چه فصلی انجام شود، مدیریت تزریق در کجا باشد و ... از جمله مواردی است که باید در مورد آنها تحقیقات جامعی داشته باشیم، اما چون بودجه ای برای این کار وجود ندارد و دانشگاه ها روی آن متمرکز نشده اند، متصدی و متولی ندارد.

شما اگر یک روز از شمال غربی تهران به سمت شمال شرقی در دامنه کوه حرکت کنید، بی شمار مسیل و رودخانه می بینید که جریان آب دارند و روان آب های شهر تهران را به آن انتقال می دهند، اما این آب ها داخل زمین نفوذ نمی کنند و به داخل سفره های آب زیرزمینی بر نمی گردد، بلکه تبخیر می شوند. در تهران هیچ کنترلی روی چاه های غیرمجاز وجود ندارد. گزارشی که از سازمان آب دارم نشان می دهد عمق چاه های غیرمجاز دشت تهران و شهریار، از ۱۵ به ۳۵ سانت افزایش پیدا کرده است.

جالب است بدانید روش های آسانی برای بحث تخمین پتانسیل فرونشست زمین وجود دارد. در کشور اتریش به من گفتند نیازی نیست از هزینه های گران توپوگرافی و سنجش های خاص استفاده کنیم، بلکه با سنجش کیفیت آب زیرزمینی آن نقطه می توان مقدار پتانسیل فرونشست آن زمین را محاسبه کرد. شاخصی در خصوص آب های زیرزمینی هست به اسم EC (Electrical Conductivity) که شوری آب را نشان می دهد. وقتی سطوح آب های زیرزمینی کاهش می یابد، مقدار EC آب شروع به بالا رفتن می کند؛ بنابراین با محاسبه EC می توانید پتانسیل نشست منطقه را ارزیابی کنید.

در سال ۲۰۱۴ مقاله ای در یکی از معتبرترین ژورنال های دنیا چاپ کردیم در خصوص کیفیت آب زیرزمینی شهر تهران که در آن بحث تراز و کیفیت آب زیرزمینی این شهر و فرونشست آن مطرح شده بود، اما متاسفانه متولی وجود نداشت که از ما حمایت کند.

عاملی که می تواند مخاطرات پدیده فرونشست را کاهش دهد، مطالعات ژئوتکنیک است. متاسفانه اگر با اساتید بنام ژئوتکنیک کشور صحبت کنید، به شدت روی نحوه انجام آزمایشات در بحث مسیر و مسیریابی و حتی راه یابی معترض هستند. آزمایشات ژئوتکنیک دقیقی که بتواند سازندها را مشخص و براساس سازندها، پتانسیل نشست و

اعماق نشست را مشخص کند انجام نمی شود. شرکت های راه سازی مدعی هستند تنش های موثر را در نظر می گیرند که ماشین های سبک یا سنگین تا چه حد به عمق مسیر ضربه وارد می کنند، اما این مطالعه به چهار یا پنج متر زیر بستر جاده محدود می شود. در مورد مطالعات عمقی هم استنادشان صرفا به سازمان زمین شناسی است، در حالی که این سازمان هیچ وقت اطلاعات کاملی ندارد. چون به صورت عمومی بحث می کنند نه به صورت محلی. به نظر من راه سازی کشور دارای اطلاعات پایه ای ژئوتکنیکی قوی نیست و به اطلاعات پایه ای فرونشست و دوام توجه ندارد.

■ **الوندی: من سال ها در یکی از شرکت های مشاور راه و راه آهن فعالیت می کردم. مطالعات اکثر پروژه های ریلی و جاده ای در آنجا انجام می شد، اما متاسفانه در دوره ای که ما کار می کردیم، توجه کارفرما بیشتر روی بحث هزینه های اجرایی پروژه بود. به طور مثال، بین مسیرهای A و B، ما ۵ یا ۶ واریانت ارائه می دادیم، اما آنها خواهان واریانتی بودند که از کوهستان عبور نکند، ابنیه خاص (مثل تونل و پل) کمتری داشته باشد و به لحاظ توپوگرافی، بیشتر از مسیر دشت ها باش (با توجه به هزینه های کمتر در دشت).**

همانطور که دوستان گفتند، در این زمینه متولی وجود ندارد، و گرنه می شود هم مسیریابی بهینه داشت و هم شاهد کاهش هزینه ها بود. الان ما در پروژه های کوهستانی چنین مشکلاتی نداریم چون مطالعات کامل و دقیق تر و بالطبع با هزینه های بیشتری انجام می شود.

■ **اکبرشاهی: درست است که ظاهرا سازمان زمین شناسی متولی است و کمیته ای تحت عنوان کمیته ارزیابی فرونشست های دشت های ایران وجود دارد، ولی چون سیستم آنها دولتی است، پروژه هایشان زمان بر بوده و در خیلی مواقع نتایج مطالعات وقتی منتشر می شود که دیگر قابل استفاده در پروژه ها نیست. در بسیاری مواقع سازمان زمین شناسی راهکارهای اجرایی به ما نمی دهد. ما واقعا با کمبود مطالعات روبه رو هستیم. لازم است گروه های زمین شناسی مهندسی و ژئوتکنیک در این خصوص وقت بگذارند و روی نقشه های فرونشست گستره طرح کار کنند.**

نکته ای که می خواستم به توضیحات دوستان در مورد علل فرونشست اضافه کنم، این است که



■ منصور اکبرشاهی: در یکی از پروژه‌های ریلی مسیر از روی گسل دو کیلومتری رد شده است. ما الان به این نتیجه رسیده‌ایم که برای این دو کیلومتر باید هفت کیلومتر واریانت بدهیم. مجبور به احداث سه تونل ۱۵۰ متری، ۲/۵ کیلومتری و ۳ کیلومتری شدیم؛ یعنی بیش از ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیارد تومان هزینه اضافی

■ ... در دشت سمنان هم ممکن بود قطار تهران - مشهد دچار حادثه شود، اما چون ما اطلاع قبلی داده بودیم که در دشت سمنان باید سرعت حرکت قطار به ۳۰ کیلومتر کاهش یابد، از فاجعه جلوگیری شد

به‌روز شود.

■ **خاشع:** به‌روز شدن اطلاعات هم به اعتبارات کافی نیاز دارد.

■ **عباسی:** ضمناً این مطالعات، زمانی ارزش دارد که بتوانید همه عوامل دخیل در آن را کنترل کنید؛ یعنی یک گروه بزرگی کلیه چاه‌های غیرمجاز را ببندند؛ یک گروه بزرگی تمام روان‌آب‌ها را کنترل کنند؛ یک گروه بزرگ حجم ورودی و خروجی آب را در زمان اندازه‌گیری حفظ کنند و ...

در حال حاضر ما داریم بالانس آبی را در اکثر مناطق کشور به هم می‌زنیم و تغییر می‌دهیم. روی رود کارون از ابتدا تا انتها، چندین سد احداث شده و حجم آبی که پنج سال پیش در جنوبی‌ترین نقطه آن جریان داشت، دیگر وجود ندارد، در حالی که مطالعات ما متعلق به ده سال پیش است. در خصوص روان‌آب‌های تهران نیز شرایط امسال، حتی دیگر قابل مقایسه با سال گذشته نیست.

■ **خاشع:** مگر نه اینکه در پروژه‌های جدید، ما باید مطالعات دقیقی داشته باشیم تا از نقاط حادثه‌خیز رد نشویم؟ خب یکی از مصادیق حادثه‌خیزی، همین موضوع فرونشست زمین است. مطالعات قطعاً می‌تواند ریسک کار را کاهش دهد. ما باید محورهای گذشته را مورد مطالعه قرار دهیم. ما حدود ۲۲۰ هزار کیلومتر راه داریم که ۸۰ هزار کیلومترش راه اصلی و ۳۵ هزار کیلومتر راه‌های شریانی است. ۲۰ هزار کیلومتر آژادراه و راه و حدود ۱۲ هزار کیلومتر راه‌آهن داریم. چندین هزار کیلومتر هم در حال ساخت است. مخصوصاً امروزه تب توسعه راه‌آهن بالا گرفته، چون هزینه‌های عبور ریلی کمتر از حمل‌ونقل جاده‌ای است، اما آیا واقعا از لحاظ ایمنی مطالعات کافی زمین‌شناختی در مورد این مسیرها انجام گرفته است؟

■ **الوندی:** اولاً مقوله فرونشست نیاز به تخصص‌های مختلفی دارد که از آن میان، هیدرولوژی، زمین‌شناسی و مهندسی ژئوتکنیک جزو اصلی‌ترین تخصص‌ها هستند. ثانياً اینگونه مطالعات زمان‌بر است، یعنی اطلاعات ژئوفیزیکی زیادی باید جمع‌آوری و بررسی شود.

جدیداً نقشه‌هایی به نام ژئورادار تهیه می‌شود که در حد میلی‌متر یا سانتی‌متر در دو زمان مختلف، جابه‌جایی زمین دشت را بررسی و مقایسه می‌کند؛ اما متأسفانه در پروژه‌های مربوط

نشست‌های غیریکنواخت می‌تواند باعث ایجاد ترک در سطح زمین شود. اگر نقشه‌های افت آب را هم در نظر بگیریم، حتی جهت ترک‌ها را هم می‌توان معین کرد. با بارندگی این ترک‌ها افزایش می‌یابد و زیربستر راه نفوذ می‌کند و باعث تخریب روسازی می‌شود. در جایی که سازه‌های صلبی داریم مثل پل‌ها و آبراه‌ها قدرت تخریب بیشتر است و امکان دارد موجب فروریزش شود.

■ **خاشع:** گاه این فرونشست‌ها به تدریج تبدیل به فروچاله می‌شوند و گاه به شکل ناگهانی این اتفاق می‌افتد. به عبارت بهتر، ممکن است به‌مرور زمان یک راه کم‌ویش تبدیل به کاسه شود که این تغییر محسوس است؛ اما در بسیاری مواقع، آب در زیر فرونشست جریان می‌یابد و حجم بیشتری را می‌شوید و به‌طور ناگهانی فروچاله به‌وجود می‌آید.

در یک سانحه در هوای مه‌آلود در کشور چین صد دستگاه ماشین در فروچاله سقوط کردند. در دشت سمنان هم ممکن بود قطار تهران - مشهد دچار حادثه شده و عده زیادی کشته شوند. منظور اینکه فرونشست‌ها باید به نحوی مانیتور و پیشگیری شوند.

■ **اکبرشاهی:** ما قبلاً اطلاع داده بودیم که در دشت سمنان باید سرعت حرکت قطار به ۳۰ کیلومتر کاهش یابد. همین باعث شد آنها دقت کنند و از فاجعه جلوگیری شود.

■ **خاشع:** بالاخره مطالعاتی منجر به این اطلاع قبلی شده بود.

■ **اکبرشاهی:** بله. ما به یک کمیته در مطالعات راه و راه‌آهن نیاز داریم تا مطالعات دقیق زمین‌شناسی و مهندسی ژئوتکنیکی داشته باشند، چون هر چه زمان می‌گذرد، شرایط بدتر می‌شود.

■ **عباسی:** مطالعاتی که در سازمان زمین‌شناسی انجام شده بسیار ارزشمند است، اما علی‌رغم تمام ارزش‌هایی که این مطالعات دارد، می‌توان گفت عملاً هیچ کاربردی برای ما ندارد. شاید پنج سال طول کشیده تا همین مطالعات با این اعداد به دست ما است، در حالی که شما متعجب خواهید شد اگر بدانید به صورت ماهیانه و سالیانه چندین چاه غیرمجاز حفر می‌شود. پس دیگر این مطالعه که مربوط به پنج سال پیش است به درد ما نمی‌خورد.

چنین مطالعاتی وقتی ارزشمند است که سالیانه

■ **عباسی: شرکت‌های راهسازی مدعی هستند تنش‌های موثر را در نظر می‌گیرند، اما این مطالعه تنها به چهار یا پنج متر زیر بستر جاده محدود می‌شود. در مورد مطالعات عمقی هم استنادشان صرفاً به سازمان زمین‌شناسی است، در حالی که این سازمان اطلاعات کامل و به‌روز از این قضیه ندارد**

به ساخت راه، نهایتاً سه ماه برای فاز یک که مرحله تصویب کردید است، فرصت می‌دهند. خب در این سه ماه واقعا مجالی برای مطالعات زمین‌شناسی و اظهارنظر کارشناسان ژئوفیزیک و ژئوتکنیک نیست و کارفرما آنقدر درگیر بخش‌های دیگر فاز یک است که کمترین اهمیت را برای این بخش قائل می‌شود. این بحث‌ها باید در فاز صفر بررسی شود.

■ **خاشع:** به عبارت دیگر، قبل از اینکه کل راه نهایی شود، عملاً آزمایشات و مطالعات زیادی انجام نمی‌گیرد.

■ **اکبرشاهی:** بله خیلی وقت‌ها این مطالعات وقتی که دیگر یک مسیر انتخاب شده است انجام می‌گیرد! به این ترتیب گزارش ارائه شده توسط ما، مسیر را تغییر نمی‌دهد.

ترابران: در کشورهای دیگر برای مقابله با پدیده فرونشست چگونه عمل می‌شود؟

■ **عباسی:** دو مدل راهکار وجود دارد. یک راهکار فیزیکی و یک راهکار پیشگیرانه است که راهکار پیشگیری هزینه کمتری دارد. در دنیا روش‌های مختلفی برای تخمین وجود دارد. اگر شما بتوانید تخمین بزنید که پتانسیل تخریب چقدر است، قطعاً گریزی می‌زنید و مسیر را عوض می‌کنید. راهکارهای آماری، ساده‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راهکارها هستند که در تمام دنیا استفاده می‌شوند و کلیه بحث‌های مهندسی را تحت پوشش قرار می‌دهند. در سال ۲۰۱۳ مقاله‌ای خوبی منتشر کردیم که بسیار مورد توجه کارشناسان خارجی قرار گرفت. در آنجا ما از شبکه‌های مصنوعی، راهکارهای کامپیوتری و فرمول‌های ریاضی استفاده کردیم. اطلاعات فصل کم‌آب و پرآب طی ۱۵ سال گذشته را به شکل معادله ریاضی درآوردیم و پیش‌بینی کردیم که چه تغییراتی خواهد داشت.

اگر سازمان زمین‌شناسی که متولی این کار است بتواند به‌طور سالیانه یا ماهیانه سطح روی جاده‌های کشور و مسیرها را به لحاظ تراز برداشت کند و دیتابیس کاملی به ما بدهد، به کمک همین روش‌های نوین ریاضی و کامپیوتری می‌توانیم تخمین بزنیم که سه سال دیگر این جاده چه وضعیتی خواهد داشت و آیا اساساً این منطقه پتانسیل فرونشست دارد یا خیر. متأسفانه ما این داده‌های پایه را نداریم، در حالی که در کشورهای دیگر وجود دارد؛ مثلاً

سازمان USGS در آمریکا سامانه‌ای دارد که تمام این اطلاعات را در آن جمع‌آوری کرده و قابل دسترسی است

■ **خاشع:** همانطور که گفتم ما اکنون حدود ده هزار کیلومتر هدف‌گذاری شبکه آزادراهی داریم که ۲۵۰۰ کیلومتر آن در حال بهره‌برداری است، ۱۱۴۰ کیلومتر در حال ساخت است و ۶۰۰۰ کیلومتر دیگر را می‌خواهیم بسازیم (یعنی ۷۰ درصد آن هنوز ساخته نشده)، می‌دانید تاکنون چه سرمایه‌ای صرف ایجاد این مسیرها شده و یا در آینده خواهد شد؟ الان می‌خواهیم برای راه‌آهن اصفهان اهواز ۴ یا ۵ میلیارد دلار هزینه کنیم. پس باید مطالعات عمیق‌تری برای پروژه‌های آینده‌مان داشته باشیم. ما در دشت نهایتاً مقاومت را سطحی بررسی می‌کنیم و آینده را نمی‌سنجیم. باید بدانیم که چگونه می‌توان از پروژه‌های موجود و شبکه‌های بزرگراهی و آزادراهی محافظت بیشتری کرد. مجموعه ما آزادراه ساوه-همدان را ساخته که عمدتاً از دشت رد می‌شود؛ آن هم دشتی که می‌دانیم با مشکل فروچاله مواجه است.

در حال حاضر، ما داریم با هزینه ۱۰ میلیارد تومان آزادراه کنارگذر جنوبی تهران را می‌سازیم که از دشت نظرآباد و اشتهارد رد می‌شود و آن هم دچار مشکل مشابهی است و مطمئناً از این دید، توجهی به این موضوع نشده است.

ترابران: کدام سازمان متولی اصلی انجام مطالعات دقیق‌تر است؟

■ **خاشع:** در دوره ساخت، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور متولی ساخت راه و راه‌آهن است و طراحی و اجرا می‌کند. ولی بهره‌برداری و نظارت بر بهره‌برداری از راه‌هایی که با بودجه‌های دولتی ساخته شده بر عهده سازمان راهداری و در خصوص خطوط ریلی بر عهده شرکت راه‌آهن است. تا آنجا که می‌دانم حتی برای تبدیل مسیرهای یک‌خطه به دوخطه، کار مطالعاتی ویژه‌ای انجام نمی‌شود، فقط بررسی‌های جزئی می‌کنند؛ مگر اینکه در جاهایی پدیده‌های زمین‌شناسی خیلی بارز شده باشد و عملاً آثارش را دیده باشند.

به هر حال مطالعات باید جامع‌تر باشد. در حد یک وزارتخانه نیست. از قدیم می‌گفتند که راه‌ها را بلندتر بسازید و شاسی راه‌ها را بالاتر بیاورید، اما این کار هزینه دارد. در اروپا شاسی راه‌ها بلند





■ پویان عباسی: در سال ۱۳۹۱ بالغ بر ۷۰ هزار حلقه چاه غیرمجاز فقط در دشت شهريار حفر شده که این چاه‌ها سالیانه ۷ متر از تراز آب زیرزمینی می‌کاهد. گزارش‌های سازمان آب نشان می‌دهد عمق چاه‌های غیرمجاز در دشت تهران و شهريار از ۱۵ به ۳۵ سانتی‌متر افزایش یافته است

■ ... براساس اصول اولیه راهسازی، وقتی نمی‌دانید میزان سیلاب منطقه چقدر است، وقتی نمی‌دانید مقدار زهکش زمین چقدر است و سطوح آب زیرزمینی در کجا قرار دارد، اجازه راهسازی ندارید. اما اینجا ما خودمان می‌بریم و می‌دوزیم و کسی هم نیست که ایراد بگیرد

است با ایجاد فروچاله‌ها اتفاقاتی بیفتد که در آینده جبران‌ناپذیر باشد.

■ عباسی: مباحثی که امروز مطرح می‌شود جزو مباحث بلندمدت است. اثراتش طوری نیست که الان هزینه کنید و بلافاصله هم شاهد نتیجه آن باشید. براساس اصول اولیه راهسازی، وقتی نمی‌دانید میزان سیلاب منطقه چقدر است، وقتی نمی‌دانید مقدار زهکش زمین چقدر است و سطوح آب زیرزمینی در کجا قرار دارد، اجازه راهسازی ندارید. ما چون اینجا خودمان می‌بریم و می‌سازیم و انجام می‌دهیم و کسی هم نیست که ایراد بگیرد، انجام می‌دهیم.

در بحث روان‌آب، ۷۰ درصد نزولات آسمانی در شهر تهران، به صورت روان‌آب روی سطوح خیابان سرگردان می‌شوند. در صورتی که دوای درد خیلی از نشست‌های شهر تهران همین روان‌آب است؛ به عبارت دیگر، اگر بتوانید با مدیریت مناسب، به سفره‌های زیرزمینی شهر، آب تزریق کنید، خیلی از مشکلات حل می‌شود. ولی این اتفاق عملاً نمی‌افتد و این روان‌آب‌ها به قسمت جنوبی دشت تهران می‌رود.

در ورامین سطح آب زیرزمینی به ۵ متر می‌رسد که آب نیست و فاضلاب است و محل دفن زباله شده است. در بقیه شهرها هم همین طور است. در یک پروژه، پلی ساخته شد، اما یکسری کانال مرتب کم‌هزینه که آب را هدایت کند تا به پل نرسد، احداث نکردند، بنابراین آب‌شستگی به پایه پل صدمه زد و کل پروژه بی‌فایده شد. به نظرم ما در توجه به جزئیات، به هیچ وجه کارنامه قابل قبولی نداریم.

متولی روان‌آب در کشور سازمان آب است که خودش دچار بحران است. مدیریت این کارها با سازمان مدیریت منابع آب است. متولیان باید افراد باتجربه باشند و در کنارشان کارشناس‌های با سابقه حضور داشته باشند، اما کمبود کارشناس و عدم انجام کارشناسی دقیق کاملاً احساس می‌شود. واقعا جای تعجب است، مگر می‌شود برای هر کیلومتر راه، دو میلیارد هزینه شود، اما آزمایش ژئوتکنیک انجام نشود؟

در بحث اصلاح زمین، هر مشکلی یک راه‌حلی دارد. جایی با خاک رسی سروکار داریم که راه چاره آن آهک است. جایی با خاک شن و ماسه سروکار داریم که درمان آن سیمان است. جایی چاله است و باید پر شود. جایی فرونشست

نیست، چون مدیریت آب‌ها دارای متولی است، آب سرگردان وجود ندارد؛ در حالی که آب‌های روان ما مدیریت نمی‌شود و سرگردان هستند. ما با زمان و هزینه کم کریدورها را انتخاب می‌کنیم و واقعا برای انتخاب مسیر و کریدور در مطالعات مشاور - در مقایسه با طراحی تونل یا پل - کمترین هزینه صرف می‌شود که این اشتباه بزرگی است.

شما اگر مسیر درستی را انتخاب کنید، شاید همان تونل یا پل هم با هزینه‌های کمتری ساخته شود. دید ما این بود که راه را به دشت ببریم چون هزینه آن کمتر است، اما طوری نشود که به علت مطالعه نکردن و از روی ترس، راه ساده‌ای را انتخاب کنیم و بعدها متحمل هزینه‌های گزاف‌تری شویم.

■ الوندی: به نظر من، موضوع فرونشست در پروژه‌های راه و راه‌آهن را به دو بخش تقسیم کنیم؛ یکی پروژه‌های ساخته شده که در مورد آنها کار چندانی نمی‌توانیم بکنیم و دیگری احداث راه‌های جدید که باید در آنها برای مواجه با موانع زمین‌شناختی راهکارهای اجرایی داشته باشیم. همان طور که در گذشته برای عبور از میان جنگل‌ها و مراتع، مشکلات محیط‌زیستی داشتیم و به همین دلیل، نقشه‌های چهارگانه زیست‌محیطی از طریق سازمان محیط‌زیست تهیه شد و ما را مجاب کرد که در زمان طراحی مسیرها، مواظب این مناطق باشیم، اکنون هم سازمان زمین‌شناسی باید برای انتخاب مسیرها، نقشه‌هایی تهیه و الزام کند که پیمانکاران به بحث‌های ژئوتکنیک، زمین‌شناسی، هیدرولوژی یا آب‌های سطحی توجه و وسواس بیشتری نشان دهند.

در حال حاضر، به صورت حرفه‌ای کار نمی‌شود و اولویت با کاهش هزینه‌ها به هر نحوی است. همین الان اگر در پروژه‌ای بگوییم که این موضوع دیده نشده، جواب می‌دهند که کارفرما از ما خواسته است که این پروژه را با این رقم انجام بدهیم! باید کمیته‌ای متشکل از اساتید دانشگاهی‌ها و افرادی که در وزارت راه هستند، تشکیل شود و به دنبال راهکارهای اجرایی بود.

■ خاشع: این‌طور نیست که در مورد پروژه‌های در حال بهره‌برداری نتوان کاری انجام داد. برای آنها هم باید به صورت موردی نسخه مختص خودش را بپیچیم. مخصوصا جاهایی که ممکن

■ محمود الوندی: سازمان برنامه و بودجه باید رویکرد خود را در زمینه تعرفه خدمات مهندسی تغییر دهد، در حال حاضر مناطق از لحاظ جغرافیایی تقسیم‌بندی شده‌اند، و هزینه مطالعه در دشت خیلی کمتر از مناطق کوهستانی است در حالی که مطالعات در دشت باید کاربردی‌تر باشد و تخصصی‌تر باشد

داریم که درمان آن تریق است. علم بهسازی و بهبود زمین برای همین به وجود آمده است. کارشناس باید برود نگاه کند و درمان کند مانند علم پزشکی.

ترابران: از نظر بار مالی، هزینه اینگونه مطالعات چقدر است؟

■ اکبرشاهی: متأسفانه هزینه و زمان مطالعات در پروژه‌های راه و راه‌آهن بسیار اندک است.

■ الوندی: در فازهای مختلف اجرای پروژه فرق می‌کند، اما تقریباً در برخی از قراردادهای مطالعاتی تا مرحله اجرا، حدود کیلومتری چهار تا پنج میلیون تومان بوده است.

■ خاشع: مقرر است استعلام ارزیابی فرونشست از سازمان زمین‌شناسی صورت پذیرد؛ و اگر ظرف دو ماه پاسخ ندادند، یعنی مشکلی ندارد که در هشتاد درصد موارد هم پاسخ نمی‌دهند؛ نه به این دلیل که مشکلی وجود ندارد، بلکه چون تهیه نقشه‌های فرونشست زمان‌بر و هزینه‌بر است و نمی‌توانند ظرف دو ماه پاسخ بدهند. غالباً معتقدند شاید اشتباه کنیم و مسیر دور شود. می‌گویند به این راحتی نیست که دشت‌ها را دور بزیم چون دشت‌ها یک‌سوم خاک ایران را در بر گرفته‌اند.

به ضرس قاطع می‌گویم که عموماً در دشت‌ها آزمایش‌های عمیق از دید فرونشست انجام نشده و فقط مقاومت لایه را بررسی کرده‌اند که نشست

موضعی نداشته باشد. در حالی که برخی اوقات فرونشست‌ها تا عمق سیصد متری تأثیر دارد و بسته به ضخامت لایه آبرفت، ممکن است عمق‌های زیادتری داشته باشند.

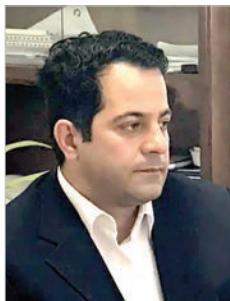
■ اکبرشاهی: بهترین و قطعی‌ترین روش جهت کنترل و جلوگیری از فرونشست، مدیریت منابع آب است. ما باید از روان‌آب‌هایمان درست استفاده کنیم و چاه‌های غیرمجاز را مسدود کنیم. راه دیگر، تغییر مسیر است که هزینه‌بر است و تبعات دارد.

مساله مهم‌تر این است که اطلاعات مربوط به فرونشست نباید در بخش بهره‌برداری بررسی شود، اما از آنجا که ما در مرحله ساخت مطالعاتی نکردیم یا اگر هم کردیم نتیجه‌ای در بر نداشته است، وقتی راه ساخته می‌شود، تازه می‌بینیم که خانه از پای‌بست ویران است.

حتماً باید مطالعات به صورت کامل در فازهای اولیه انجام شود. وقتی انجام شد می‌توانیم بدانیم کدام مناطق بیشترین نشست را می‌کند، کجا کمتر است و کجا نشست‌ها غیریکنواخت است. با دانستن این موارد، ریسک‌ها کاهش می‌یابد. ما باید کاری کنیم که نشست‌ها را در اختیار بگیریم؛ یعنی بدانیم چقدر و کدام مناطق نشست می‌کنند. اگر این کار به‌درستی انجام نشود، در زمان بهره‌برداری از بسیاری از روش‌های کنترلی

بررسی احتمال فرونشست در آزادراه‌های در حال بهره‌برداری و ساخت

نام آزادراه	طول (کیلومتر)	وضعیت بهره‌برداری	سال بهره‌برداری	عبور از دشت	میزان فرونشست (سانتیمتر)
تهران - قم	۱۳۸	در حال بهره‌برداری	۱۳۵۸	دشت تهران	۱۷
کرج - قزوین	۱۱۶	در حال بهره‌برداری	۱۳۵۸	دشت ساوجبلاغ	۲۲
قزوین - زنجان	۱۸۹	در حال بهره‌برداری	۱۳۵۷	دشت قزوین	۲۴
قم - کاشان	۱۰۴	در حال بهره‌برداری	۱۳۷۷	دشت گلپایگان	۱۲
مشهد - یاغچه	۴۰	در حال بهره‌برداری	۱۳۸۲	دشت مشهد	۲۵
قزوین - رشت	۱۳۰	در حال بهره‌برداری	۱۳۸۸	دشت قزوین	۲۴
قم - گرمسار	۱۵۲	در حال بهره‌برداری	۱۳۹۳	دشت ورامین	۱۲
کنارگذر جنوبی تهران	۱۵۸	در دست ساخت	-	دشت قزوین و ورامین	۱۷ و ۱۲
آزادراه حرم تا حرم (نیشابور - مشهد)	۳۸	در دست ساخت	-	دشت نیشابور	۱۲



■ محمود الوندی: در

پروژه‌های مربوط به ساخت راه، نهایتاً سه ماه برای فاز یک که مرحله تصویب کردیدور است، فرصت می‌دهند، اما در این سه ماه واقعا مجال برای مطالعات زمین‌شناسی و اظهار نظر کارشناسان ژئوفیزیک و ژئوتکنیک نیست. این بحث‌ها باید در فاز صفر بررسی شود

■ ... در دوره‌ای که من در یکی از شرکت‌های مشاور راه و راه‌آهن فعالیت می‌کردم، توجه کارفرما بیشتر روی هزینه‌های اجرایی پروژه بود. ما پنج یا شش واریانت ارائه می‌دادیم، اما آنها خواهان واریانتی بودند که از کوهستان عبور نکند، تونل و پل کمتری داشته باشد و با توجه به هزینه‌های کمتر، بیشتر از دشت‌ها عبور کند

■ **الوندی:** شرکتی که بنده در آن فعالیت داشتم به واسطه صبغه دولتی و ارتباطات با مشاوران خارجی، از یک ساختار خیلی فنی تشکیل شده است؛ اما در همین شرکت برای طراحی مسیر یکی از پروژه‌های ریلی با توجه به زلزله‌خیز بودن منطقه، ما واریانتی پیشنهاد دادیم که مسیر را طولانی‌تر می‌کرد و به همین دلیل مورد تایید قرار نگرفت. همان موقع ما مشکلات مسیر را به مسئولینی که آن موقع در شرکت ساخت و در وزارتخانه بودند، متذکر شدیم، اما برایشان مهم نبود، مهم ۳۰ کیلومتری بود که به قول خودشان مسیر کوتاه‌تر می‌شد!

در نتیجه، هر روز شاهد ریزش بخشی از تونل‌ها بودیم و در نهایت همان‌قدر هزینه داشت که مسیر پیشنهادی ما ممکن بود داشته باشد، با این تفاوت که دیگر نگران مشکلات ناشی از زلزله هم نبودیم.

ترابران: بارویکرد فعلی مسئولان، چقدر امیدوارید که بخش دولتی بیش از گذشته به ضرورت این مطالعات بها دهد؟

■ **خاشع:** من آدم امیدواری هستم. یک سری زیرساخت‌ها آماده شده است، ولی باید بیشتر بگوییم تا توجه و بودجه بیشتری صرف آن شود. هنوز در آزادراهایی که طراحی و اجرای آن را به ما می‌سپارند، شاهد هستیم که از قبل کردیدور مورد نظر انتخاب شده است.

■ **عباسی:** در حالی که انتخاب کردیدور عملا باید به مطالعات وصل باشد.

■ **الوندی:** شرکت‌های مشاور قبلا در بخش ژئوتکنیک و زمین‌شناسی یک نفر نیرو داشتند که یا زمین‌شناس بود و یا ژئوتکنیک. خیلی وقت‌ها هم تخصص فرد، جغرافی بود! الان خوشبختانه شرح خدمات ۴۱۱ و ۴۱۳، تغییرات فراوانی داشته است و بهای بیشتری به بحث زمین‌شناسی و ژئوتکنیک می‌دهند؛ اما مشکل این است که شرح خدمات را بیشتر افراد آکادمیک و اساتید دانشگاه‌ها می‌نویسند که اکثرا کار اجرایی نکرده‌اند.

به نظرم با جلساتی مشترک بین نیروهای اجرایی و نیروهای دانشگاهی می‌توان نتایج بهتری گرفت. امیدوارم به این نتیجه مشترک برسیم چون اگر نرسیم، هم سرمایه‌گذاران به راهسازی جذب نمی‌شوند و هم هزینه‌ها افزایش می‌یابد.

نمی‌توان استفاده کرد.

■ **الوندی:** سازمان برنامه و بودجه کشور باید رویکرد خود را در زمینه تعرفه‌های خدمات مهندسی تغییر دهد، در حال حاضر، مناطق از لحاظ جغرافیایی تقسیم‌بندی شده‌اند مانند دشت و تپه و کوهستان و هزینه مطالعات در دشت خیلی پایین‌تر از مناطق کوهستانی است، در حالی که مطالعات در دشت باید خیلی کاربردتری، تخصصی‌تر و عمیق‌تر باشد.

■ **عباسی:** ببینید! دستور کار مطالعه هر پروژه با پروژه کناری تفاوت دارد. مطالعه هر پروژه خاص همان پروژه است. یکسری مطالعات کلی است مانند جنس خاک؛ اما یک سری مطالعات بنیادی است مانند بحث افزایش شتاب زمین، زلزله و از این قبیل در مناطق کوهستانی و مواردی مانند فرونشست، تحکیم، افزایش ظرفیت باروری در دشت‌ها. اینطور نیست که ما یک کتاب دست بگیریم و بگوییم این مطالعات باید برای همه این پروژه‌ها انجام شود.

■ **اکبرشاهی:** در شرح خدمات ۴۱۱ و ۴۱۳ که به راه و راه‌آهن مربوط می‌شود متأسفانه به مباحثی از جمله فرونشست اصلا پرداخته نشده است.

■ **خاشع:** این شرح خدمات زمانی مطرح شد که مشکلات فرونشست تا این حد حاد نبودند. هزینه طراحی در دشت عدد ناچیزی است؛ اما اگر قرار بر مطالعات عمیق‌تری باشد، باید هزینه‌های طراحی در دشت تغییر کند. از همان اول، برای مسیریابی، هزینه کمی در نظر گرفته شد و در نتیجه انتخاب کردیدورها با مطالعات دقیق و عمیق همراه نبوده است.

کریدورهای بد، هزینه‌های زیادی به ما تحمیل می‌کند. اگر کریدورهای مناسب انتخاب می‌کردیم به سازه‌های عظیم مانند پل‌های بزرگ و تونل یا غیره نیاز نداشتیم.

■ **اکبرشاهی:** در برخی از پروژه‌ها اساسا مطالعات زمین‌شناسی ژئوتکنیک در انتخاب مسیر انجام نشده است. در یکی از پروژه‌های ریلی مسیر از روی گسل دو کیلومتری رد شده است. ما الان به این نتیجه رسیده‌ایم که برای این دو کیلومتر باید هفت کیلومتر واریانت بدهیم و از آن منطقه فرار کنیم. مجبور به احداث سه تونل ۱۵۰ متری، ۲/۵ کیلومتری و ۳ کیلومتری شدیم؛ یعنی بیش از ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیارد تومان هزینه اضافی. جایی که خاک‌برداری صورت گرفته، ما تازه می‌خواهیم واریانت بدهیم!



در گفت‌وگویی که با کارشناسان سازمان زمین‌شناسی به عنوان متولی انجام مطالعات مرتبط با پدیده فرونشست داشتیم، آنها نیز به بخشی از مشکلات در ارتباط با این موضوع از جمله کامل و یا کاربردی نبودن مطالعات و نقشه‌های تهیه شده، معترف بودند، اما در عین حال اعتقاد داشتند این وزارت راه و شهرسازی است که باید مطالعات فرونشست را به عنوان یک الزام قانونی در فازهای صفر مطالعاتی در هر پروژه راهسازی مصوب کند.

دکتر مسعود مرسلی، مشاور رییس سازمان زمین‌شناسی و دکتر مسعود محمودپور، رییس گروه زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیک این سازمان، برایمان از اقدامات بخش دولتی در حوزه فرونشست و نگرانی‌های خود در خصوص بی‌توجهی به این موضوع از طرف نهادهای مرتبط گفتند، اما تاکید داشتند دغدغه و وظیفه آنها تولید داده است و نمی‌توانند نهاد، سازمان یا وزارتخانه‌ای را ملزم به تبعیت از هشدارهای خود کنند. در این جلسه، مرسلی تاکید کرد سازمان زمین‌شناسی آمادگی دارد که با توجه به مخاطرات روزافزون فرونشست در دشت‌های کشور، تمام اطلاعات زمین‌شناسی موردنیاز را در اختیار متقاضیان قرار دهد.

ارزیابی کارشناسان سازمان زمین‌شناسی
به عنوان متولی اصلی مطالعات
مربوط به پدیده فرونشست

فاجعه در راه



■ محمودپور: در حال حاضر، از جمله کامل‌ترین و دقیق‌ترین کارهایی که در ایران انجام شده، در ارتباط با مطالعات دشت جنوب غربی تهران است، چون از طرف سازمان نقشه‌برداری، مطلع شدیم در امتداد مسیر بزرگراه آزادگان زمین منطقه در حال نشست است

پیگیری کرده است. اولین پروژه مشترک در این زمینه با همکاری دانشگاه‌های کمبریج و آکسفورد انجام داده شده است که در ابتدا نقشه‌های ۳ و ۶ ماهه، یک ساله، ۱/۵ ساله و دو ساله نرخ فرونشست زمین برای دشت جنوب غربی تهران به دست آمده است.

لازم به ذکر است که در حال حاضر از جمله کامل‌ترین و دقیق‌ترین کارهایی که در ایران انجام شده، در مورد مطالعات دشت جنوب غرب تهران است، چون براساس اعلام سازمان نقشه‌برداری مطلع شدیم که در امتداد مسیر بزرگراه آزادگان، زمین در حال نشست است و از آن زمان بود که مطالعات ما به طور پیوسته همراه با حفاری‌های ژئوتکنیکی، مطالعات آب‌زمین‌شناسی، زمین‌شناسی مهندسی و دورسنجی در دشت تهران شروع شد.

نتایج اولین گزارش سازمان زمین‌شناسی کشور در سال ۸۴ توسط این سازمان منتشر شد و در پی آن مطالعات در دشت‌های استان‌های خراسان رضوی، اصفهان، همدان، کرمان و خیلی از دشت‌های دیگر در حال انجام است.

در حال حاضر نقشه نرخ فرونشست زمین برای کشور و براساس اطلاعات سال آبی ۹۵-۹۶ در گروه دورسنجی سازمان تهیه و منتشر شده است. در گروه زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیک نیز نقشه‌ای با اهداف بیشتر و در مقیاس کشوری در دست تهیه است.

ترابران: آیا این نقشه‌ها به راحتی در اختیار پژوهشگران قرار می‌گیرد؟

■ محمودپور: به طور معمول محدودیتی در زمینه ارائه اطلاعات و نقشه‌ها نداریم. بخشی از اطلاعات بر روی وبگاه رسمی سازمان زمین‌شناسی قرار می‌گیرند و در دسترس عموم دانش پژوهان و کارشناسان است. اما یکسری اطلاعات و داده‌ها هم هست که با ارائه‌ی نامه و حسب دستور مقامات، به ارگان ذی ربط و یا نماینده آنان تحویل داده می‌شود. بنابراین کاری نیست که انجام داده باشیم و به نتیجه رسیده باشد و اعلام نشده باشد.

ترابران: اما وقتی با کارشناسان حوزه راهسازی صحبت می‌کردیم، مدعی بودند که صرفاً یک نقشه کلی منتشر شده است.

■ محمودپور: همانطور که گفته شد این نقشه بر پایه اطلاعات سال آبی ۹۶-۹۵ تهیه شده

ترابران: در ابتدا، لطفاً کمی درباره وظایف دفتر مخاطرات زمین‌شناسی توضیح دهید.

■ مسعود محمودپور: جایگاه دفتر بررسی مخاطرات زمین‌شناسی، زیست‌محیطی و مهندسی، در حوزه معاونت زمین‌شناسی قرار می‌گیرد. این دفتر شامل چهار گروه زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیک، گروه زمین‌شناسی زیست‌محیطی، گروه لرزه زمین‌ساخت و زلزله و آب‌زمین‌شناسی است. بررسی پدیده‌های مخاطراتی از جمله زمین‌لغزش، فرونشست زمین، فروچاله‌ها و تبعاتی که برای سازه‌ها و ابنیه مهندسی ایجاد می‌کنند و تهیه نقشه‌های زمین‌شناسی مهندسی و نقشه‌های مخاطرات زمین‌شناسی و انجام آزمایش‌های ژئوتکنیکی خاک‌ها و سنگ‌ها، در حوزه کاری گروه زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیک قرار می‌گیرند.

ترابران: فرونشست به هر چهار گروه زیرمجموعه دفتر مخاطرات مربوط می‌شود؟

■ محمودپور: مطالعات فرونشست زمین به دلیل اینکه حیطه وسیعی از اطلاعات را می‌طلبد، یک رشته بینابینی مطالعاتی محسوب می‌شود. برای مطالعه آن نیاز به بررسی‌های زمین‌شناسی مهندسی، ژئوتکنیک، آب‌زمین‌شناسی، دورسنجی و ژئوفیزیک است. بنابراین می‌توان گفت که بیشتر مطالعات فرونشست زمین در این دفتر انجام می‌شود.

در حال حاضر، مطالعات فرونشست زمین، در گروه‌های زمین‌شناسی مهندسی و ژئوتکنیک، آب‌زمین‌شناسی و دورسنجی انجام می‌شود. از سوی دیگر، بخش زیادی از فرونشست زمین که کشور ما را درگیر خود کرده، ناشی از برداشت بی‌رویه آب‌های زیرزمینی در دشت‌های کشور است. بدین جهت مطالعات آب‌زمین‌شناسی و مطالعات مهندسی با هم و به صورت تلفیق داده‌ها و بررسی‌ها در این حوزه مطالعاتی انجام می‌شود.

ترابران: در نشستی که با کارشناسان داشتیم، صحبت از نبود اطلاعات کامل درباره این پدیده و به تبع آن، پیش‌بینی‌های لازم در پروژه‌های راهسازی بود.

■ محمودپور: این سازمان مطالعات فرونشست زمین را از سال ۱۳۸۳ براساس وظیفه حاکمیتی خود که از طریق سازمان برنامه و بودجه وقت به این سازمان ابلاغ شده است، انجام داده و

■ محمودپور: در تمام دنیا به این صورت است که وقتی قرار است پروژه‌های عمرانی شکل بگیرد، سازمان زمین‌شناسی از ابتدا وارد این قضیه می‌شود و نظرات خود را اعلام می‌کند، نه اینکه پروژه شروع شده و کار تا مراحل پیش برود و بعد که مشکلی ایجاد شد به سازمان زمین‌شناسی بگویند حالا این مشکل را برای ما حل کن!

■ در تمام کشورهای دنیا حد مجاز نرخ فرونشست زمین، چهار میلیمتر در سال است، اما اعداد ما بسیار فراتر از این مقدار است، بیشینه نرخ فرونشست زمین در دشت‌های کشور از حد چند ده سانتیمتر فراتر رفته و روزبه‌روز هم در حال افزایش است

است، هدف این بوده که دید کلی از تمام دشت‌های ایران و استان‌هایی که بیشترین نرخ فرونشست زمین در آنجا برای بازه زمانی بالا اتفاق افتاده است را نشان دهد. در این مرحله نقشه خوبی تهیه شده است. نقشه کلی است که می‌تواند یکسری داده‌های نقطه‌ای را نیز داشته باشد، اما در حال حاضر شامل یکسری اطلاعات پهنه‌ای دقیق است.

ترابریان: پس از پایش فرونشست، چه اقداماتی برای رفع مشکل انجام می‌شود؟

■ مسعود مرسلی: سازمان یکسری وظایفی راجع به فرونشست دارد که بخشی از آن را انجام داده، بخشی در حال انجام است و بخشی را هم انجام خواهد داد. یعنی روال طبیعی که راجع به فرونشست به سازمان محول شده در حال انجام است، اما سازمان که فقط پاسخگوی وزارت راه و بزرگراه‌ها و خطوط ریلی آنها نیست. باید این بحث را با وزارت نیرو و جاهای دیگر هم پیش ببریم، زیرا بحث فرونشست مهم است و سازمان با نهادهای مختلفی در این باره مواجه است. پس این وظیفه وزارت راه است که باید پیشقدم شود و برای بزرگراه‌ها، خطوط ریلی و ... که احتمال می‌دهد مشکل داشته باشند، از سازمان زمین‌شناسی استعلام بخواهد.

البته اخیراً بعضی استعلام‌ها درباره این که آیا در فلان مسیر دچار مشکل فرونشست خواهیم بود یا خیر، صورت گرفته، اما الزامی برای این کار وجود ندارد. این در حالی است که ممکن است بعضی از دشت‌های ما در حال حاضر، مشکل فرونشست نداشته باشند یا مقدار آن خیلی کم باشد، اما در آینده مساله‌ساز شوند، پس استعلام از سازمان زمین‌شناسی باید الزامی شود.

سازمان نمی‌تواند این مسئله را به وزارت راه الزام کند. این وزارت راه است که باید خواسته خود را مطرح کند. همان‌طور که وزارت راه برای مطالعات هیدرولوژی الزام دارد، یک الزام هم باید درباره بحث‌های فرونشستی وجود داشته باشد. به زبان و به صورت شفاهی طی چند سال گذشته مباحثی آغاز شده، اما عملاً در مطالعات بزرگراه‌ها، مباحث زمین‌شناسی، آب و ... الزام مربوط به فرونشست نیست.

علت اینکه اخیراً وزارت راه بیشتر از قبل این موضوع را پیگیری می‌کند این است که بعضی از خطوط ریلی مثل تهران - مشهد یا تهران

- ورامین یا بعضی از آزادراه‌ها با مشکل مواجه شده است. البته این نکته را هم فراموش نکنید که گاهی زیرسازی خط و راه مشکل دارد، اما مشکلات زیرسازی را به فرونشست نسبت می‌دهند.

به هر حال با موضوع فرونشست نباید به مثابه یک موضوع لوکس زیست‌محیطی نگاه کرد. مطمئن باشید هزینه‌هایی که بعداً برای فرونشست و ... متحمل خواهیم شد، می‌تواند جبران‌ناپذیر باشد. در این خصوص باید یک حلقه سه‌گانه متشکل از وزارت راه، سازمان زمین‌شناسی و وزارت نیرو ایجاد کرد. وزارت راه می‌تواند از مناطقی که فرونشست دارد یا خواهد داشت تا حد امکان فاصله بگیرد و طرح خودش را جای دیگری پیاده کند؛ اما این نباید نافی وظایف وزارت نیرو باشد. آنها باید با طرح‌های تعادل بخشی و احیاء، از فرونشست منطقه موردنظر جلوگیری کنند. حالا ممکن است گاهی امکان آن وجود داشته باشد و گاهی مثلاً به علت تعداد چاه‌های غیرمجاز عملی نشود... اما نباید مشکل رو به حال خود رها کرد. خلاصه اینکه یک کار تیمی باید شکل بگیرد و وزارت راه هم باید قدم اول را بردارد.

همان‌طور که دکتر محمودپور گفتند دغدغه و وظیفه ما تولید «داده» است، نه حل موضوع، این وزارت راه است که باید مشکل خودش آن را به سازمان ارجاع بدهد و با همکاری وزارت نیرو برای یک دشت یا منطقه به نتیجه برسند. این خلأ کاملاً در کشور ما احساس می‌شود، خصوصاً وزارت راه که اخیراً می‌خواهد خطوط ریلی سریع‌السیری ریلی راه‌اندازی کند، حتماً باید الزامات فرونشستی را رعایت نماید. جالب این که در مسیر تهران - اصفهان یا تهران - مشهد. شاهد بیشترین فرونشست‌ها هستیم. راه‌آهن تهران - مشهد نیز در حال فرونشست است، اما هنوز برای آن کاری نکرده‌ایم و فقط در جلسات درباره آن حرف می‌زنیم.

■ محمودپور: پیرو صحبت‌های دکتر مرسلی باید اضافه کنم که در حال حاضر ارتباط‌های علمی و عملی بهتر شده است و اکنون در وزارت راه و شهرسازی گروهی تشکیل شده است و نمایندگان نهادها و ارگان‌های ذی‌ربط در یک سال اخیر جلسات مشترکی با هم داشته‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که می‌بایست برای انجام پروژه‌های بزرگ و مهم مطالعات زمین‌شناسی و



■ مسعود مرسلی: علت اینکه اخیراً وزارت راه بیشتر از قبل، این موضوع را پیگیری می کند آن است که بعضی خطوط ریلی مثل تهران - مشهد یا تهران - ورامین و یا بعضی از آزادراه‌ها با مشکل مواجه شده‌اند. البته گاهی هم زیرسازی خط و راه مشکل دارد، اما آن را به فرونشست نسبت می دهند

شده‌اند؛ قطعاً طی ۱۰ تا ۲۰ سال آینده بسیار بیشتر راجع به این موضوع خواهید شنید. مسائلی مانند زلزله خیلی ناگهانی و آنی رخ می دهد و همه مسئولان به آن توجه می کنند، اما فرونشست به مرور اتفاق می افتد. اگر مدیری اقداماتی را در این زمینه شروع کند ۲۰ سال دیگر نتیجه خواهد دید، بنابراین متر به آن توجه می شود. ما با معضل فرونشست در سال‌های آینده با شدت بیشتری برخورد خواهیم کرد، پس هرچه زودتر به آن بپردازیم، هزینه‌ها کمتر خواهد شد. عزمی راسخ و جدی می خواهد تا این خطر آن گونه که باید از طرف تمام ارگان‌ها احساس شود.

گاهی پیمانکاران و مدیران دولتی از هزینه‌های ناشی از تغییر مسیر نگران هستند، اما باید بگویم الزاماً تغییر مسیر به دلیل احتمال خطر فرونشست، هزینه‌زا نیست، ممکن است تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد هزینه‌های ساخت بزرگراه‌ها را افزایش دهد. هزینه‌های مطالعات فرونشست نیز در مقابل هزینه‌های ساخت بزرگراه و طرح تعادل بخشی‌ها در حد صفر است، یعنی اصلاً نباید نگران هزینه مطالعات باشند چون در حد صفر و یا به اندازه هزینه ساخت ۵ تا ۱۰ کیلومتر از یک بزرگراه است. ضمن اینکه خود سازمان به عنوان وظیفه این کار را انجام می دهد. صحبت ما این است که به عنوان یک الزام

آب‌زمین‌شناسی از پایه انجام شود، اما همین طور که آقای دکتر مرسلی گفتند باید الزامی شود، در واقع در تمام دنیا به این صورت است که وقتی قرار است پروژه‌های عمرانی شکل بگیرد، سازمان زمین‌شناسی از ابتدا وارد این قضیه می شود و نظرات خود را اعلام می کند، نه اینکه پروژه شروع شده و کار تا مراحل پیش برود و بعد که مشکلی ایجاد شد به سازمان زمین‌شناسی بگویند که این مشکل را برای ما حل کن! خوشبختانه در حال رفتن به آن سمت و سو هستیم، اما هنوز فاصله تا نقطه ایده‌آل وجود دارد.

تراپران: با توجه به مطالعات شما، در حال حاضر، وضعیت فرونشست در دشت‌های کشور تا چه حد بحرانی است؟

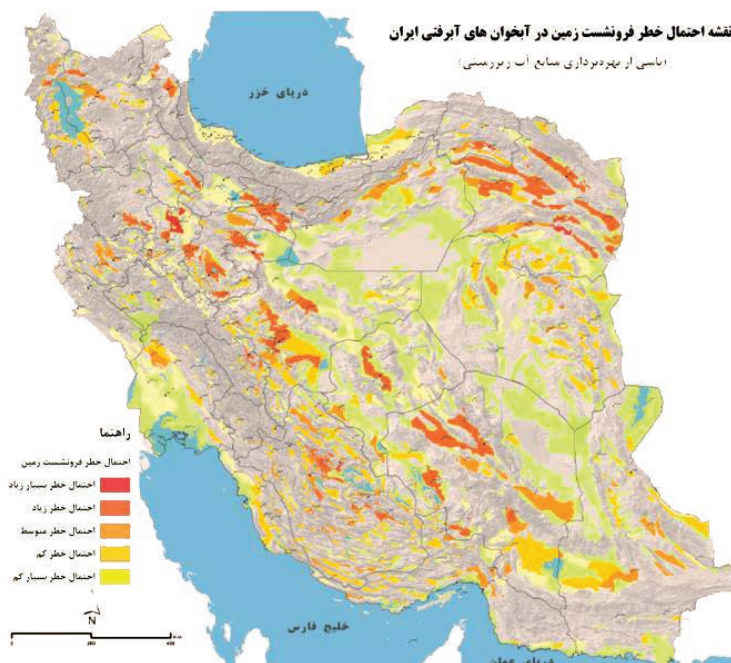
■ محمود پور: در تمام کشورهای دنیا حد مجاز نرخ فرونشست زمین ۴ میلی متر در سال است، اما اعداد ما بسیار فراتر از این مقدار است، بیشینه نرخ فرونشست زمین در دشت‌های کشور از حد چند ده سانتی متر فراتر رفته است و متأسفانه روز به روز هم افزایش می یابد.

البته همه کشورهای دنیا کم و بیش درگیر این پدیده بوده یا هستند، حتی در قاره‌ی اروپا (مانند ایتالیا، جنوب فرانسه، آلمان و یونان...) که نرخ بارندگی نسبتاً خوبی دارند. آمریکا از گذشته‌های دورتر درگیر فرونشست زمین بوده است، اما با روش‌هایی مانع گسترش آن شده‌اند و تقریباً خیلی از مناطق را به وضعیت پایدارتری رسانده‌اند.

ما نیز می توانیم با تلفیقی از روش‌های علمی تجربه شده بین‌المللی و بومی سازی آن (به فرض احیا و استفاده از قنات‌ها و بهره‌گیری از روش‌های آبیاری نوین مزارع) از عمیق‌تر شدن این بحران جلوگیری کنیم.

■ مرسلی: در حال حاضر، ما ششمین کشور برداشت‌کننده آب‌های زیرزمینی جهان هستیم و کشورهایمانند مکزیک که همیشه برای فرونشست مثال زده می شوند، بعد از ما هستند و کمتر از ما برداشت می کنند، این هم کاری نیست که یکی، دو ساله به نتیجه برسد. حتی اگر عزم جدی برای حل این موضوع و کاهش برداشت وجود داشته باشد چند دهه طول خواهد کشید که این کاهش برداشت رخ بدهد.

زنگ خطر فرونشست از حدود ۲۰ سال پیش زده شده و امروز همه متوجه اهمیت ماجرا



■ **مرسلی: گاهی اوقات پیمانکاران و مدیران دولتی، از هزینه ناشی از تغییر مسیر نگران هستند، اما الزاماً تغییر مسیر به دلیل احتمال خطر فرونشست، هزینه‌زا نیست، ممکن است تنها ۱۰ تا ۲۰ درصد هزینه‌های ساخت را افزایش دهد. هزینه مطالعات فرونشست در مقابل هزینه‌های ساخت بزرگراه و طرح تعادل بخشی‌ها در حد صفر است**

■ **... وزارت راه برای راه‌اندازی خطوط ریلی سریع‌السیر، حتماً باید الزامات فرونشستی را رعایت کند. جالب اینجاست که در مسیر تهران - اصفهان یا تهران - مشهد شاهد بیشترین فرونشست‌ها هستیم. حتی راه‌آهن تهران - مشهد نیز در حال فرونشست است، اما هنوز برای آن کاری نکرده‌ایم**

قانونی مطرح شود.

بسیاری از تونل‌های ما در کشور متوقف و یا به خاطر مشکلات هیدروژئولوژی، آب‌بیرزمینی و زمین‌شناسی دچار مشکل شده‌اند. در حال حاضر ما سه تونل در کشور داریم که متوقف مانده و این توقف روزانه میلیون‌ها تومان خسارت به طرح تحمیل می‌کند، در حالی که می‌توانستند از قبل یک تاییدیه از سازمان زمین‌شناسی بگیرند و با یک تغییر مسیر جزئی یا حداقل مشخص کردن مخاطرات، از این هزینه‌ها جلوگیری کنند. بحث راه هم دچار همین روند خواهد شد.

■ **محمودپور:** واقعا این مطالعات هزینه‌ها را آنگقدر افزایش نمی‌دهند، چون برخی از مطالعاتی که در ارتباط با فرونشست زمین به صورت تخصصی انجام می‌گیرد، اکثراً در قالب مطالعات قبلی هست، یعنی وقتی موظف هستیم برای احداث راه، گزارش زمین‌شناسی و آب‌زمین‌شناسی تهیه کنیم، همان اطلاعات در فرونشست زمین نیز استفاده و بررسی می‌شود.

ترابران: یکی از انتقادات این است که فرونشست متولی مشخصی ندارد.

■ **محمودپور:** همانطور که گفته شد در عمل و به صورت قانونی، سازمان زمین‌شناسی کشور متولی بررسی و مطالعات فرونشست زمین در کشور است. البته چون فرونشست موضوعی بسیار وسیع، پیچیده و گسترده است، اینطور نیست که بگوییم فقط سازمان زمین‌شناسی باید این کار را انجام دهد، وزارت نیرو، وزارت راه و شهرسازی و دیگر ارگان‌ها هم درگیر هستند و در جای خود قوه قضاییه هم از نظر حقوقی و قضایی برای اجرای احکام قضایی صادره در این خصوص به کمک می‌آید.

شناخت پدیده، بررسی آن و اعلام نتیجه آن وظیفه سازمان است، اما در صورت همکاری سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر، کار سرعت بیشتری خواهد گرفت.

ترابران: جدا از وزارت راه، پیمانکاران و فعالان حوزه راه‌سازی چقدر با شما در ارتباطند؟

■ **محمودپور:** یکسری اعلام‌ها وجود دارد که از سوی شرکت‌های مختلف برای سازمان می‌آید. بعضاً شرکت‌هایی هم هستند که به دلیل آنکه فرد خاصی در آنجا کار می‌کند و به موضوع فرونشست زمین آگاه است، خواهان انجام چنین مطالعاتی می‌شوند.

■ **مرسلی:** کارفرمای پیمانکارانی که شما به آنها اشاره کردید، سازمان زمین‌شناسی نیست، وزارت راه است، لذا اینکه آنها از ما درخواست مطالعات زمین‌شناسی داشته باشند، حالتی غیررسمی و غیرالزامی دارد. در حالی که این روند باید قانونمند باشد. حتماً باید در انتهای فاز صفر یا حداکثر در انتهای فاز یک، برای پروژه‌های راه‌سازی این الزام وجود داشته باشد. در حال حاضر، اغلب اواخر فاز دو و یا وقتی به اجرا نزدیک می‌شویم یا حتی در مرحله اجرا، ممکن است پیمانکار استعلامی از ما بگیرد یا نگیرد.

ترابران: کارشناسان می‌گفتند که برای فاز مطالعاتی به ما ۲۰ روز زمان می‌دهند و می‌گویند اگر در این فاصله توانستید از سازمان زمین‌شناسی اطلاعاتی بگیرید که هیچ، اگر نه پروژه را شروع کنید.

■ **محمودپور:** بله، یک مورد این چنینی بوده است که استعلام کرده بودند. یکسری از کارها هستند که خیلی آبی باید به آن نگاه کرد و نتیجه گرفت، ولی یکسری از کارها باید در درازمدت انجام شود تا نتیجه مطلوب حاصل شود. در لحظه می‌توان گفت که این دشت الان درگیر هست یا خیر، اما برای رسیدن به نتایج صحیح علمی و عملی که بتوانیم روی آن کار انجام دهیم یا مسیری را از آن عبور دهیم، نمی‌توان ظرف بیست روز به نتیجه رسید. همان‌طور که آقای دکتر مرسلی گفتند از اول باید این استعلام را گرفت، نه اینکه وقتی به مشکل خوردیم در این رابطه اقدام کنیم.

ترابران: حرف آخر؟

■ **مرسلی:** در نهایت باید گفت که سازمان کاملاً از بحث مطالعات فرونشست استقبال می‌کند، هر ارگان، وزارتخانه یا جایی که مشکل دارد سازمان این اعلام آمادگی و همکاری را دارد، پیشنهاد ما مشخصاً برای وزارت راه و شهرسازی این است که به عنوان بند قانونی در انتهای فاز صفر یا انتهای فاز یک بحث فرونشست در خطوط ریلی، بزرگراه‌ها، آزادراه‌ها و... بیاید. از حالت نامه‌نگاری خارج شود و جلسات مشترک فنی در سطوح کارفرمایی برگزار شود. در حال حاضر جنوب غرب تهران به فاجعه نزدیک می‌شود، ولی اصلاً در بحث شهرسازی راجع به این موضوع اقدامی انجام نمی‌شود. این موضوعات حتماً باید به عنوان بند قانونی برای پروژه‌ها در نظر گرفته شود و سازمان زمین‌شناسی هم از این قضیه استقبال می‌کند.

گرفتاری‌های زیر خاکی حمل و نقل زمینی

مهرداد خواجه‌نوری

دکترم نسخه نوشت و رفتم به داروخانه‌ای و داروها را گرفتم. شانس آوردم و روی یکی از جعبه‌های دارو، مقدار مصرف نوشته نشده بود. تا تحقیق کنم، معلوم شد که داروخانه خط دکتر را بد خوانده و به جای قرصی برای رقیق کردن خون در رگ‌های گردن، کپسول‌هایی برای ترشی معده داده است!

شاد از نجات تصادفی، مصاحبه‌های مربوط به گزارش ویژه این شماره را می‌خوانم و غصه آغاز می‌شود. فردایش تا این یادداشت را بنویسم، خبر درگذشت عزت‌الله انتظامی و آرتا فرانکلین هم می‌رسد.

این همه کارشناس، گزارش می‌دهند در مورد فاجعه فرونشست زمین (زلزله خاموش) و رکوردداری ما (حدود ۱۴۰ برابر حد بحران) و سازمان‌هایی که تولید گزارش‌هایی می‌کنند در این زمینه که کسی ملزم به تبعیت از آن نیست.

در رتبه ششمین کشور برداشت‌کننده آب زیرزمینی (در جهان) می‌خواهیم در دشت ریل‌گذاری کنیم برای قطارهای سریع‌السیر، اما مثلاً در دشت سمنان، این قطارها نمی‌تواند سرعتشان بیش از ۳۰ کیلومتر در ساعت باشد!

غم‌انگیز است، این همه کارشناس هم بالاخره از همان راه‌هایی عبور خواهند کرد (مثل همه ما) که از دشت‌هایی می‌گذرد که ریسک فرونشست و فروچاله‌ها آنها را تهدید می‌کند.

می‌ماند نقطه ورود «ترابران» به ماجرا. بخوانید که چطور در تحقیقی، متوجه این بحران زیرخاکی و فاجعه در راه می‌شوید.

تاریخ تلخ است.

مرداد ۱۳۹۷

ریشه، در باور و ذهن است

معمای توسعه‌نیافتگی

دکتر علی سرزعی

وقتی به معمای توسعه‌نیافتگی ایران به‌رغم وجود مواهب فراوان فکر می‌کنیم قطعاً عوامل سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... متعددی به ذهن متبادر می‌شود که مانع از تحقق توسعه در ایران شده‌اند. برای من که مدت‌هاست به این موضوع می‌پردازم، یک عامل دیگر هم موضوعیت یافته و آن ذهنیت‌ها و تفکرات ضدتوسعه است. اگرچه بخشی از این امر در زمره عوامل اجتماعی و فرهنگی به‌شمار می‌آید، ولی به‌واسطه برخورد نزدیک با نظام تصمیم‌گیری دریافته‌ام که برخی باورهای غلط و ضدتوسعه در بزنگاه‌های سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری نقش مهم و تعیین‌کننده‌ای دارند و موجب تصمیمات و سیاست‌هایی می‌شوند که در بلندمدت، توسعه‌نیافتگی را به ارمغان می‌آورند. تاسف‌بارتر آن است که این باورها به‌شدت در جامعه ما رسوخ دارند و نیروهای جدیدی که وارد عرصه حکمرانی می‌شوند غالباً همین باورهای غلط را با خود به همراه دارند. در ادامه تلاش می‌کنم نمونه‌ای از این باورهای غلط را برشمارم و دلیل نادرست بودن آنها را به اختصار تشریح کنم.





■ اکثر سیاستگذاران ایران بی این باور هستند که هدف سیاستگذار باید افزایش رفاه خانوار باشد. پس در شرایط سخت که تورم به هر دلیل بالا می‌رود، برای اینکه نارضایتی کم شود یا محبوبیت خود را از دست ندهند، تلاش می‌کنند بنگاه تولیدی را وادار کنند تا قیمت خود را افزایش ندهد، در حالی که آنچه موجب توسعه می‌شود اولویت دادن به بنگاه است، نه خانوار

زیان می‌افتد و به تدریج زیان انباشته آنها آنقدر افزایش می‌یابد که مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت می‌شود. آنگاه امکان کسب وام و تامین سرمایه در گردش از بانک را از دست می‌دهند و همین امر افت تولید و وخیم‌تر شدن ماجرا را به دنبال دارد.

وجه دیگر قربانی شدن بنگاه‌ها این است که بنگاه‌ها ابزار بده‌بستانی قرار است صورت گیرد، حول این امر صورت می‌گیرد که منتسبان افراد سیاسی در کدام مسئولیت بالای یک بنگاه تولیدی قرار گیرند. وقتی افراد غیرلایق به واسطه لابی‌های سیاسی در مسئولیت‌های بالا قرار می‌گیرند، نمی‌توان انتظار داشت که بنگاه‌ها بتوانند رشد و توسعه یابند و خوب اداره شوند. بنگاه‌های اقتصادی به گوشت قربانی تبدیل می‌شوند که بین لاشخورهای سیاسی تقسیم شده‌اند.

گاه فشارها ضعیف‌تر است و انتظار می‌رود تا اقوام، نزدیکان یا اعضای ستادهای انتخاباتی به استخدام بنگاه‌های تولیدی درآیند. پیامد این امر آن است که اکثر بنگاه‌های تولیدی دولتی از نیروی مازاد و هزینه بالای نیروی انسانی به‌شدت در رنج هستند. نمونه گویای این امر ذوب‌آهن اصفهان است که باید ۶۰۰۰ نیرو داشته باشد اما هم اکنون نزدیک به ۱۵ هزار نیرو دارد و به همین دلیل چندین سال زیان‌های پی‌درپی داشت.

یک نماد دیگر اولویت خانوار بر بنگاه، قطع برق بنگاه‌های تولیدی در تابستان و قطع گاز بنگاه‌های تولیدی در زمستان است. در زمستان که مصرف گاز توسط خانوارها افزایش می‌یابد، کمبود گاز پیش می‌آید. معمولاً اولین راه‌حلی که به ذهن مسئولان امر می‌رسد این است که گاز بنگاه‌های تولیدی قطع شود تا گاز خانوارها قطع نشود. مشابه همین وضع در فصل تابستان در مورد برق رخ می‌دهد. حال واقعا کدام یک در استفاده از برق یا گاز ذی‌حق هستند؟

مخلص کلام آن‌که آنچه موجب توسعه می‌شود اولویت دادن به بنگاه است نه خانوار. این حرف به معنی این نیست که رفاه خانوار هدف سیاست‌گذار نباشد؛ بلکه به این معناست که رفاه درست و ماندگار خانوار، با رشد و توسعه بنگاه‌ها تامین شود. هرچه بنگاه‌های اقتصادی رشد و توسعه بیشتری یابند امکان جذب نیروی بیشتر

اولویت خانوار بر بنگاه

در اذهان اکثر سیاستمداران و سیاستگذاران ایران این باور جا افتاده که باید هدف سیاستگذار افزایش رفاه خانوار باشد. این حرف اگرچه حرف درستی است و باید با آن موافق بود، اما برداشت‌هایی موجب می‌شود فجایع خطرناکی را به دنبال داشته باشد. اولین تفسیر غلط از این سخن در شرایط سخت ظاهر می‌شود. وقتی که تورم به هر دلیل بالا می‌رود، سیاستمداران برای اینکه نارضایتی کم شود یا برای اینکه محبوبیت خود را بیش از این از دست ندهند، تلاش می‌کنند که قیمت‌ها را ثابت نگه دارند و به همین دلیل بنگاه‌های تولیدی به‌ویژه بنگاه‌های دولتی را تحت فشار شدید می‌گذارند تا قیمت خود را افزایش ندهند. در شرایطی که نهادهای تولید به دلیل تورم گران می‌شود ولی قیمت محصولات ثابت بماند، معمولاً به تدریج بنگاه‌ها به زیان می‌افتند.

بدتر آنکه معمولاً این تثبیت قیمت به سنت پایداری تبدیل می‌شود و حتی وقتی شرایط رکودی برطرف شد، کماکان باقی می‌ماند و به فلسفه‌ای ماندگار تبدیل می‌شود. این فلسفه که بنگاه‌های تولیدی دولتی یا شبه‌دولتی نباید دنبال سود باشند موجب می‌شود که قیمت بلیت قطار، هواپیما، آب، برق و انرژی تثبیت شود تا خانوارها فشار کمتری تحمل کنند.

نتیجه طبیعی این وضعیت این است که به تدریج این شرکت‌ها به دلیل انباشت حجم بالای بدهی و زیان، از درون نابود و به شرکت‌های پرمشکل تبدیل می‌شوند. این شرکت‌ها نه تنها قادر نمی‌شوند که رشد و توسعه یابند و به رقیب منطقه‌ای تبدیل شوند، بلکه حتی امکان گسترش خدمات خود را در کشور نمی‌یابند. این تحلیل توضیح می‌دهد که چرا هواپیمایی ایران‌ایر و آسمان که سال‌ها قبل از رقبای منطقه‌ای نظیر ترکیش ایرلاین یا امارات و قطر ابرویز شروع کردند، اکنون قادر به رقابت با آنها نیستند.

در شرایطی که وضعیت اقتصاد نامناسب می‌شود و درآمد بنگاه‌ها به دلیل کاهش تقاضا کاهش می‌یابد، فشارهای سیاسی بر بنگاه به‌ویژه بنگاه‌های مرتبط با حکومت افزایش می‌یابد تا مبادا نیروی کار تعدیل شود؛ زیرا این امر نارضایتی خانوارها را به دنبال دارد. به همین دلیل بنگاه به دلیل عدم کاهش هزینه، به سرعت به

■ یک علت آنکه در غرب بنگاه‌های بزرگ با قدمت زیاد وجود دارد و توانسته‌اند دامنه فعالیت خود را به کل جهان توسعه دهند این است که بنگاه‌ها اولویت داشته‌اند و رفاه موقت خانوارها هدف سیاست‌گذار نبوده است. آنها کاهش رفاه موقت خانوارها را پذیرفته‌اند ولی حاضر نشده‌اند به بنگاه‌ها زبانی تحمیل کنند

■ یکی از مسائلی که در شرایط سخت، در مجامع تصمیم‌گیری به امر بدیهی تبدیل می‌شود این است که مصرف داخل بر صادرات اولویت دارد. این دقیقاً نقطه افتراق اقتصاد درونگرا و اقتصاد برونگرا است. در اقتصاد برونگرا و صادرات محور، باور عمومی حول آن شکل می‌گیرد که راه نجات اقتصاد، کشف و حفظ بازار صادراتی است

و پرداخت حقوق بالاتری را پیدا می‌کنند، ولی اگر رفاه موقت خانوار هدف قرار گیرد، با زیان‌ده شدن و ورشکست شدن بنگاه‌ها، نهایتاً همان نیروها اخراج و دستمزدها کاهش خواهد یافت. یک علت آن‌که در غرب بنگاه‌های بزرگ با قدمت زیاد وجود دارد و توانسته‌اند دامنه فعالیت خود را به کل جهان توسعه دهند این است که بنگاه‌ها اولویت داشته‌اند و رفاه موقت خانوارها هدف سیاست‌گذار نبوده است. سیاست‌گذاران صبر کرده‌اند و سختی کاهش رفاه موقت خانوارها را پذیرفته‌اند، ولی حاضر نشده‌اند تا به بنگاه‌ها زبانی تحمیل کنند.

اولویت مصرف داخل به صادرات

یکی از مسائلی که در شرایط سخت، در مجامع تصمیم‌گیری به یک امر بدیهی تبدیل می‌شود این است که مصرف داخل به صادرات اولویت دارد؛ یعنی تا وقتی نیازهای داخلی تامین نشده، نباید محصولی را به خارج صادر کرد. به همین دلیل مجوزهای صادرات به تامین نیاز داخلی منوط می‌شود. این امر اگرچه ظاهر درستی دارد اما دقیقاً نقطه افتراق یک اقتصاد درونگرا و یک اقتصاد برونگرا را نشان می‌دهد. در یک اقتصاد برونگرا و صادرات محور، کسب بازار صادراتی و حفظ آن هدف است و امور دیگر قربانی آن می‌شود، زیرا باور عمومی حول آن شکل می‌گیرد که راه نجات اقتصاد از طریق کشف و حفظ بازارهای صادراتی است. در مقابل وقتی اقتصاد درونگراست، اولویت اصلی تامین نیازهای داخلی است و به از دست دادن بازارهای صادراتی چندان اهمیتی داده نمی‌شود.

دلیل غلط بودن اولویت تامین نیاز داخلی چیست؟ دو دلیل اقتصادی در پس آن نهفته است. وقتی که قیمت محصول در داخل بیش از خارج است، طبیعی است که بنگاه‌های تولیدی بدون هرگونه فشار ترجیح می‌دهند که محصول خود را به داخل کشور سرازیر کنند و حتی واردات آن محصول شروع می‌شود. مشکل وقتی است که قیمت محصول در خارج بیش از همان محصول در داخل باشد. وقتی که بنگاه‌های تولیدی را مجبور می‌کنیم محصول خود را به داخل عرضه کنند در واقع آنها را از بخشی از درآمدی که از محل صادرات با قیمت بالاتر می‌توانستند کسب کنند محروم می‌کنیم.

کاهش سود بنگاه صادراتی به قیمت خوشحال کردن مصرف‌کننده داخلی (اگر محصول کالای نهایی است) یا تولیدکننده داخلی (اگر محصول کالای واسطه‌ای است) به تضعیف بنیه صادرات می‌انجامد و باز هم مصداق دیگری از اولویت دادن امور دیگر به بنگاه (صادراتی) است. در واقع دولت با این تصمیم غلط بنگاه‌هایی که توان صادراتی ندارند را تشویق و بنگاه‌هایی که توان صادراتی دارند را تنبیه می‌کند.

مسئله بدتر این است که این کار یک علامت غلط به تولیدکننده و حتی مصرف‌کننده داخلی می‌دهد. وقتی که قیمت محصولی که کالای واسطه‌ای است در خارج بیشتر از داخل است معنایش آن است که جهان خارج ترجیح بیشتری برای استفاده از آن دارد تا تولیدکننده داخلی. در این وضعیت اگر با فشار، کالای واسطه‌ای به تولیدکننده داخلی داده شود، کشور از مزیت نسبی خود دور می‌شود و تولیدکننده داخلی تصور می‌کند که هنوز در تولید آن محصول مزیت نسبی دارد. اگر قبول داشته باشیم که کشورها باید روی مزیت‌های نسبی خود قرار گیرند، آنگاه ارسال چنین علامت‌هایی در بلندمدت به زیان اقتصاد است؛ زیرا تولید کالاهایی که نباید تولید شود را تشویق می‌کند.

اولویت کارگر به کارفرما

یک تصویر چپ‌گرایانه در برخی فعالان اقتصادی و سیاست‌گذاران وجود دارد، مبنی بر اینکه کارگر و کارفرما رابطه متعارض دارند و آنها از روی عدالت خواهی باید تا جایی که می‌توانند منافع کارگر را بیشتر کرده و به زیان کارفرما کار کنند. تصور این‌که منافع کارگر و کارفرما متعارض است ذهنیتی است نادرست که باید آن را اصلاح کرد. واقعیت این است که منافع کارگر و کارفرما به هم پیوند خورده و این منافع همسو هستند. اگر کارفرمایی نباشد، کارگر شغل نخواهد یافت و اگر کارگر رضایت خاطر نداشته باشد و با جان و دل کار نکند کار باکیفیت صورت نخواهد گرفت.

اگر تصور شود که در همه ابعاد مربوط به روابط کار باید به زیان کارفرما و به نفع کارگر حکم داد نتیجه این می‌شود که کارفرما نیروی کار را شرط لازم قلمداد می‌کند و ترجیح می‌دهد که حداقل نیرو را استخدام کند که این برای اقتصاد ایران با این سطح از بیکاری مناسب نیست. گاه ممکن

■ در کشورهای مختلف رقابت بر سر این است که به کارآفرینان این پیام داده شود که کار کردن در کشورشان آسان است و آنها را تشویق می‌کنند تا سرمایه خود را به این کشورها منتقل کنند. ترجیح غیرمنطقی منافع کارگر به کارفرما نماد دیگری از اولویت دادن امور دیگر بر حیات بنگاه است که پیامدهای نامناسبی برای توسعه دارد!

موجب شده تا زیان شرکت توانیر به شدت بالا رود و نیروگاه‌ها با مشکلات زیادی روبه‌رو شوند و کسی به سرمایه‌گذاری در صنعت برق رغبت نداشته باشد، با افزایش قیمت آن مخالفت می‌شود؛ زیرا این کار می‌تواند تورم را افزایش دهد. وقتی گفته می‌شود که قیمت پایین بنزین نه تنها مصرف بیش از حد و غیرمعارف را موجب شده، بلکه آلودگی هوا، ترافیک و خروج میلیاردها دلار بابت واردات بنزین را به دنبال داشته، کسانی در درون نهادهای سیاست‌گذاری با افزایش قیمت بنزین مخالفت می‌کنند زیرا معتقدند که این کار تورم را بالا می‌برد.

در این دو مثال کسی توجه نداشت که اگر قیمت برق افزایش می‌یافت، انگیزه سرمایه‌گذاری در صنعت برق بیشتر می‌شد و شغل‌هایی به وجود می‌آمد و حتی نیروگاه‌ها به واسطه سود بیشتر انگیزه بیشتری برای بهینه کردن فرآیند تولید برق می‌کردند که پیامدهای خوبی هم برای عرضه برق و هم برای محیط‌زیست و هم برای اقتصاد انرژی داشت. یا وقتی قیمت بنزین افزایش می‌یابد تقاضا کاهش یافته و به جای صرف میلیاردها دلار که بابت واردات بنزین می‌شود همان منبع را صرف طرح‌های عمرانی کرد و اشتغال و رشد اقتصادی به وجود آورد.

اثر بدتر، اولویت دادن به تورم در سیاست ارزی است. اگر قبول داشته باشیم که افزایش نرخ ارز موجب کاهش واردات و تا حدی افزایش صادرات می‌شود، با این سیاست مخالفت می‌شود، زیرا این تصور هست که افزایش نرخ ارز موجب گران شدن اقلام وارداتی و حتی محصولات داخلی شده

است کارفرما به این نتیجه برسد که رابطه کار را به شکل قانونی ایجاد نکند و بدون اینکه قرارداد رسمی مشمول قانون کار تنظیم شود، رابطه کاری را بر اساس یک توافق نانوشته تنظیم کند که این هم به زیان کارگران است.

گاه این عامل در کنار عوامل دیگر موجب می‌شود که کارفرما ترجیح دهد کسب‌وکار خود را در ایران تعطیل کند و آن را در کشوری دیگر به راه اندازد. موج خروج سرمایه با این قبیل کارها ممکن می‌شود، زیرا در کشورهای مختلف رقابت بر سر این است که به کارآفرینان این پیام داده شود که کار کردن در کشورشان آسان است و آنها را تشویق می‌کنند تا سرمایه خود را به این کشورها منتقل کنند. ترجیح غیرمنطقی منافع کارگر به کارفرما نماد دیگری از اولویت دادن امور دیگر بر حیات بنگاه است که پیامدهای نامناسبی برای توسعه دارد!

اولویت تورم بر رشد و کاهش بیکاری

تردیدی نیست که یکی از اهداف سیاست‌گذاری کلان اقتصادی کاهش نرخ تورم است؛ زیرا تورم بالا برای اقتصاد بی‌ثباتی می‌آورد و بی‌ثباتی و عدم قطعیت، مانع سرمایه‌گذاری می‌شود. در عین حال کاهش بیکاری و افزایش رشد از جمله اولویت‌های دیگر اقتصاد کلان است. حال وقتی که سیاست‌گذار کاهش تورم را به عنوان اولویت اول خود انتخاب می‌کند، این خطر وجود دارد که کلیه اصلاحات قیمتی با مقاومت از درون نهاد سیاست‌گذاری مواجه شود. مثلاً وقتی گفته می‌شود که قیمت پایین برق

و همین امر به افزایش تورم دامن می‌زند و چون حفظ تورم پایین اولویت اصلی است، با سیاست افزایش نرخ ارز پیوسته مخالفت می‌شود. نتیجه این وضعیت نه تنها این است که میلیاردها دلار از منابع کشور برای تثبیت نرخ ارز تلف می‌شود بلکه این است که منافع حاصل از افزایش نرخ ارز به دست نمی‌آید و متأسفانه هر از چندگاهی با جهش‌های نرخ ارز مواجه می‌شویم.

شرکت مهندسی صنعتی فهامه

FAHAMEH

Engineering & Industrial Co.

www.fahameh.com

● صدور گواهی‌های بازرسی: COI, PSI, IC, PDI

● بازرسی، نمونه‌برداری و نظارت بر آزمون کالاهای وارداتی، صادراتی و تولید داخلی

● بازرسی و صدور گواهی تایید نوع (TA) و تطابق تولید (COP) خودرو، موتورسیکلت

● اخذ گواهی استفاده از علامت E-mark, CE mark

● صدور گواهی بازرسی، جهت گشایش اعتبارات اسنادی ریالی (داخلی)

فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه

[۸۸۱۰۶۱۴۵-۹ ☎]

ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل به مانع جدی کسب‌وکار تبدیل شده است

سرعت‌گیر

زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کیفیت آنها همواره یکی از عوامل مهم در رشد و توسعه اقتصادی کشورها بوده‌اند. هر قدر کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در یک کشور بهتر باشد، کسب‌وکارهای آن کشور قدرت رقابت‌پذیری بیشتری در سطح دنیا با سایر کسب‌وکارها خواهند داشت. این در حالی است آمارهای مربوط به گزارش پایش محیط کسب‌وکار ایران نشان می‌دهد که از دیدگاه فعالان اقتصادی در ۵ فصل اخیر، کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در کشورمان کاهش یافته و این مولفه به مانع جدی بر سر راه فعالیت‌های اقتصادی بنگاه‌ها تبدیل شده است.

در ابتدای دهه ۱۹۸۰ اکثر نظریه‌پردازان و سیاست‌گذاران اقتصادی بر این باور بودند که باید نقش دولت در اقتصاد را از طریق خصوصی‌سازی کاهش داد تا با پررنگ‌تر شدن حضور بنگاه‌های خصوصی، به رشد و توسعه اقتصادی دست یافت؛ اما این باور در اواخر دهه ۱۹۹۰ جای خود را به این نظریه داد که به جای آنکه دولت‌ها به سمت خصوصی‌سازی قدم بردارند، بهتر است به دنبال رفع موانع از سر راه بخش خصوصی باشند. این نظریه هنگامی قوت گرفت که کشوری مانند روسیه با خصوصی‌سازی گسترده به نتایج مثبت چندانی در اقتصاد دست نیافت، اما کشوری مانند چین با رفع موانع بخش خصوصی توانست به موفقیت‌های چشمگیری در اقتصاد دست یابد.

از این رو به تدریج کشورها به دنبال این موضوع رفتند که برای رسیدن به رشد و توسعه اقتصادی، موانع موجود بر سر راه کسب‌وکارها را کاهش دهند. موانع در کشورهای مختلف متفاوت بودند، از این رو کشورها سعی کردند تا علاوه بر پایش محیط کسب‌وکار توسط نهادهای بین‌المللی، خود نیز اقدام به تهیه گزارش‌های ملی در این زمینه و شناسایی موانع موجود نمایند. ایران نیز از این قاعده مستثنی نبود و هرچند دیر اما بالاخره در سال ۱۳۸۹ و با همت مرکز پژوهش‌های مجلس اقدام به پایش محیط کسب‌وکار در ایران و شناسایی موانع موجود بر سر راه کسب‌وکارها کرد. بعدها بار تهیه این گزارش‌ها، طبق قانون بر دوش متولی اصلی کسب‌وکارها در ایران یعنی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و مرکز آمار ایران افتاد. این دو نهاد از پاییز ۱۳۹۵ با همکاری یکدیگر اقدام به شناسایی موانع موجود بر سر راه کسب‌وکارها در ایران و تهیه گزارش در این زمینه کردند. هم‌اکنون ۷ فصل از سری گزارش‌های پایش محیط کسب‌وکار تهیه و منتشر شده است.

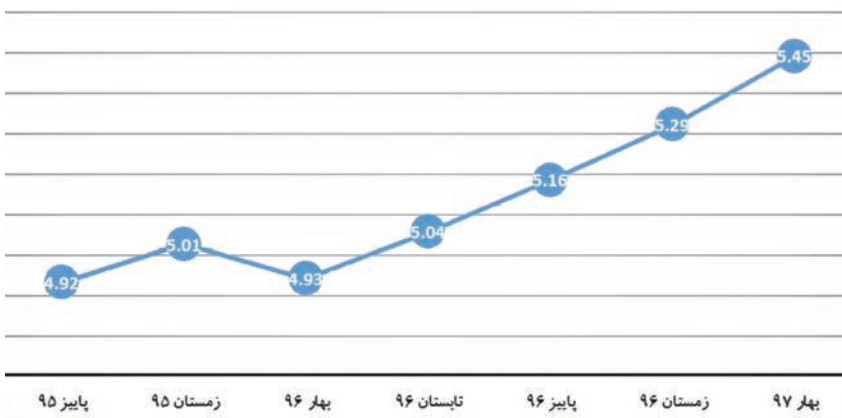
این گزارش از طریق نتایج پرسشنامه‌های پر شده توسط فعالان اقتصادی تهیه می‌شود. فعالان اقتصادی در سراسر کشور به مولفه‌های موجود در پرسشنامه‌ها که همان موانع موجود بر سر راه کسب‌وکارها هستند، عددی را بین صفر تا ده اختصاص می‌دهند. عدد صفر به عنوان بهترین ارزیابی تلقی می‌شود و عدد ده به عنوان بدترین ارزیابی ممکن است؛ بنابراین هر چه عدد مولفه



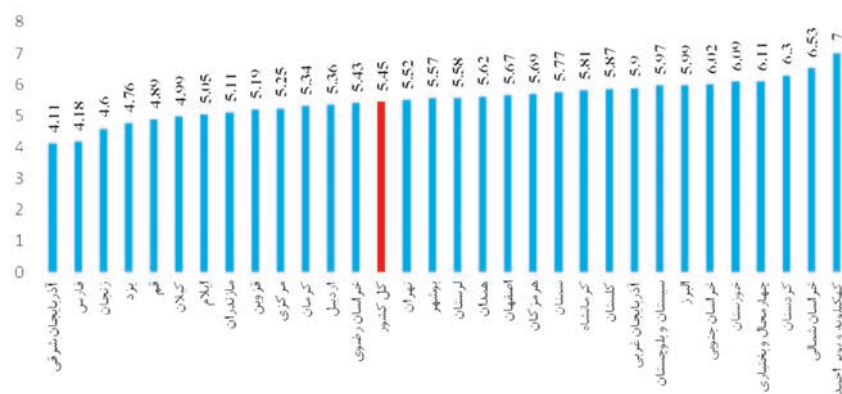
۱۰ نفر کارکن با شاخص ۶/۴۰ واحد دارای بدترین وضعیت و بنگاه‌های با ۲۰۰ نفر و بیشتر کارکن با شاخص ۵/۹۷ واحد دارای بهترین وضعیت محیط کسب و کار نسبت به سایر بنگاه‌ها ارزیابی شده‌اند. این نتیجه البته چندان دور از انتظار نیست. بنگاه‌های اقتصادی بزرگ‌تر، در شرایط نامناسب اقتصادی توانایی بیشتری برای حل معضلات دارند و به دلیل در اختیار داشتن نقدینگی بالاتر، سهم بیشتر از بازار و حتی حمایت‌های دولتی و نهادی بیشتر، امکانات بیشتری برای تاب آوردن شرایط دارند.

این در حالی است که بنگاه‌های اقتصادی کوچک‌تر، احتمال بیشتری برای اعلام ورشکستگی، تغییر حوزه فعالیت یا تعدیل نیرو دارند و از این جهت آسیب‌پذیری بیشتری دارند.

مولفه ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل از پاییز ۹۵ تا بهار ۹۷



وضعیت مولفه ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل در استان‌ها مختلف کشور در بهار ۹۷



استان بیشتر از میانگین کل کشور است. لازم به ذکر است، در بهار ۱۳۹۷، فعالان اقتصادی، به ترتیب، سه مؤلفه غیرقابل پیش‌بینی بودن تغییرات قیمت مواد اولیه و محصولات؛ دشواری تأمین مالی از بانک‌ها و بی‌ثباتی سیاست‌ها، قوانین و مقررات و رویه‌های اجرایی ناظر بر کسب و کار را نامناسب‌ترین مؤلفه‌های محیط کسب و کار کشور ارزیابی کرده‌اند.

در چهار دوره نخست اجرای این طرح، دشواری تأمین مالی از بانک‌ها به‌عنوان نامساعدترین مؤلفه کسب و کار ارزیابی شده بود.

در این فصل برای نخستین بار وضعیت محیط کسب و کار کشور برحسب تعداد کارکنان شاغل در بنگاه‌های اقتصادی نیز مورد پرسش قرار گرفته است که بر اساس نتایج به دست آمده، بنگاه‌های با ۶ تا

به ده نزدیکتر باشد آن مولفه به‌عنوان، مانع جدی‌تری بر سر راه کسب و کارها مطرح است. از آنجا که وجود زیرساخت‌های حمل و نقل مناسب و کارآمد یکی از عوامل بسیار تاثیرگذار بر کسب و کارها و قدرت رقابت‌پذیری آنها در سطح جهانی است، بنابراین اتاق بازرگانی مولفه ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و بندری) را در پرسشنامه‌ها مورد نظرسنجی قرار داده است.

نمودار ۱ ارزیابی شاخص زیرساخت‌های حمل (جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و بندری) را از پاییز ۱۳۹۵ تا بهار ۱۳۹۷ نشان می‌دهد. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود روند این مولفه در ۵ فصل اخیر همواره صعودی بوده است و این نشان می‌دهد که ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل رفته‌رفته به مانع جدی‌تری بر سر راه کسب و کارها تبدیل شده است. در حالی که در پاییز ۱۳۹۵ فعالان اقتصادی عدد ۴/۹۲ را برای شاخص زیرساخت‌های حمل و نقل در نظر گرفته بودند، این عدد با رشدی ۱۱ درصدی، در بهار ۱۳۹۷ به ۵/۴۵ افزایش یافته است.

از آنجا که موانع کسب و کار در استان‌های مختلف به یک اندازه بر روی کسب و کارها تاثیرگذار نیستند، بنابراین ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل هم در همه استان‌ها یکسان نیست. نمودار ۲ نشان می‌دهد که این مولفه در بهار ۹۷، در کدام استان‌ها مشکل جدی‌تری برای کسب و کارها بوده و در کدام استان‌ها این موضوع کمتر توانسته است بر فعالیت اقتصادی تاثیرگذار باشد.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود بهترین نمره زیرساخت‌های حمل در سه استان آذربایجان شرقی، فارس و زنجان به ترتیب ۴/۱۱، ۴/۱۸ و ۴/۶ بوده است، بنابراین این مولفه در این سه استان در بهار ۹۷ در مقایسه با سایر استان‌ها تاثیر کمتری را بر کسب و کارها داشته است.

همچنین سه استان کهگیلویه و بویراحمد، خراسان شمالی و کردستان به ترتیب با کسب نمرات ۷، ۶ و ۳۱ در بین ۳۱ استان در این رتبه‌بندی، در رتبه‌های ۲۹ تا ۳۱ قرار گرفته‌اند و در این سه استان این مولفه به‌عنوان مانع جدی‌تری بر سر راه کسب و کارها مطرح بوده است. در مولفه ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل، نمره ۱۳ استان کمتر از میانگین کل کشور است و نمره ۱۸

میلیون تومانی به ۴/۴ میلیون تومان رسیده است. سهم هزینه حمل و نقل در هزینه‌های یک خانوار در این سال ۱۰/۴ درصد بوده است؛ یعنی سهم هزینه‌های حمل و نقل در سبد هزینه‌ای خانوارها از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۶ کاهش ۰/۹ درصدی را تجربه نموده است.

بیشترین میزان تغییر هزینه حمل و نقل بین سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ اتفاق افتاده است. در این سال‌ها هزینه حمل و نقل به میزان یک میلیون تومان افزایش داشته است. در سال ۱۳۹۳ هزینه حمل و نقل نسبت به سال ۱۳۹۲ رشدی ۴۰/۱ درصدی را تجربه نموده است.

جایگاه هزینه حمل و نقل در بین هزینه‌های یک خانوار در سال ۹۶

همان‌گونه که عنوان گردید متوسط هزینه ناخالص کل یک خانوار شهری در سال ۱۳۹۶، ۴۲/۱ میلیون تومان بوده است. در نمودار ۳ سهم هر یک از هزینه‌های خانوار از کل هزینه‌ها نشان داده شده است. هزینه مسکن، آب، برق، گاز و سایر سوخت‌ها، هزینه خوراکی و آشامیدنی‌ها و هزینه حمل و نقل مجموعاً حدود ۶۹/۶ درصد از کل هزینه‌های یک خانوار شهری را در سال ۱۳۹۶ به خود اختصاص داده‌اند.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود از کل هزینه خانوار حدود ۳۵/۵ درصد سهم هزینه مسکن، آب، برق، گاز و سایر سوخت‌ها شده است. در رتبه دوم نیز هزینه خوراکی‌ها و آشامیدنی‌ها قرار دارد. سهم این گروه از کل هزینه خانوارها ۲۳/۵ درصد است. بعد از هزینه خوراکی و آشامیدنی‌ها، هزینه‌های حمل و نقل در رتبه سوم قرار دارد. سهم این هزینه در سبد هزینه خانوار حدود ۱۰/۶ درصد بوده است. لازم به ذکر است در تمام طول ده سال گذشته، سهم هزینه حمل و نقل بعد از سهم هزینه مسکن و سهم هزینه خوراکی‌ها و آشامیدنی‌ها همواره در رتبه سوم قرار داشته است.

آمارهای بودجه خانوار نشان می‌دهد که ۴۹,۴ درصد از خانوارهای شهری در سال ۹۶ دارای اتومبیل شخصی بوده‌اند. همچنین ۱۶ درصد از خانوارهای شهری نیز دارای موتورسیکلت بوده‌اند. نکته جالب اینکه ۱۳/۱ درصد از خانوارهای شهری دارای دوچرخه (از نمره ۱۶ به بالا) بوده‌اند و احتمالاً از این وسیله برای جابه‌جایی بین مسیرهای کوتاه استفاده می‌کرده‌اند.



سهم هزینه‌های حمل و نقل در بودجه خانوارهای شهری در سال ۱۳۹۶

خرج راه

مسعود زارع

هر ساله بانک مرکزی گزارشی را پیرامون وضعیت بودجه خانوارهای شهری منتشر و سعی می‌کند تا به بررسی جزئیات هزینه و درآمدهای خانوارها بپردازد. با توجه به اینکه همواره هزینه‌های مربوط به حمل و نقل سهم بالایی از هزینه‌های خانوارها را به خود اختصاص می‌دهد، در این مطلب سعی شده با استناد به آخرین گزارش بانک مرکزی در این زمینه که مربوط به سال ۱۳۹۶ است، سهم هزینه‌های حمل و نقل در سبد بودجه خانوارها طی ۱۰ سال اخیر بررسی شود.

به ۲۸/۶ میلیون تومان رسیده است. هزینه حمل و نقل یک خانوار طی ۱۰ سال گذشته نمودار ۲ نشان‌دهنده هزینه حمل و نقل یک خانوار طی ۱۰ سال اخیر است. همان‌گونه که ملاحظه می‌گردد این هزینه در تمام طول این سال‌ها (به جز سال ۹۱) افزایش یافته است. در سال ۱۳۸۷ از ۱۱/۵ میلیون تومان کل هزینه یک خانوار در طی یک سال، ۱/۳ میلیون تومان سهم هزینه حمل و نقل یک خانوار بوده است؛ یعنی هزینه حمل و نقل سهمی ۱۱,۳ درصدی را از کل هزینه‌های یک خانوار داشته است. با گذشت ۱۰ سال و در سال ۱۳۹۶ این هزینه با افزایشی ۳/۱

نمودار ۱ وضعیت متوسط هزینه ناخالص یک خانوار شهری طی ۱۰ سال گذشته را نشان می‌دهد. همان‌گونه که ملاحظه می‌گردد در طی ۱۰ سال اخیر میزان متوسط هزینه ناخالص یک خانوار افزایش یافته است. این میزان در سال ۱۳۸۷، ۱۱/۵ میلیون تومان بوده است. در سال ۱۳۹۶ متوسط هزینه ناخالص یک خانوار با افزایشی ۳۰/۶ میلیون تومانی نسبت به سال ۱۳۸۷ به ۴۲/۱ میلیون تومان رسیده است. بیشترین میزان تغییر متوسط هزینه ناخالص یک خانوار مربوط به سال ۱۳۹۲ است. در این سال هزینه‌ها نسبت به سال قبل با افزایشی ۶/۸ میلیون تومانی



ماهنامه ترابران

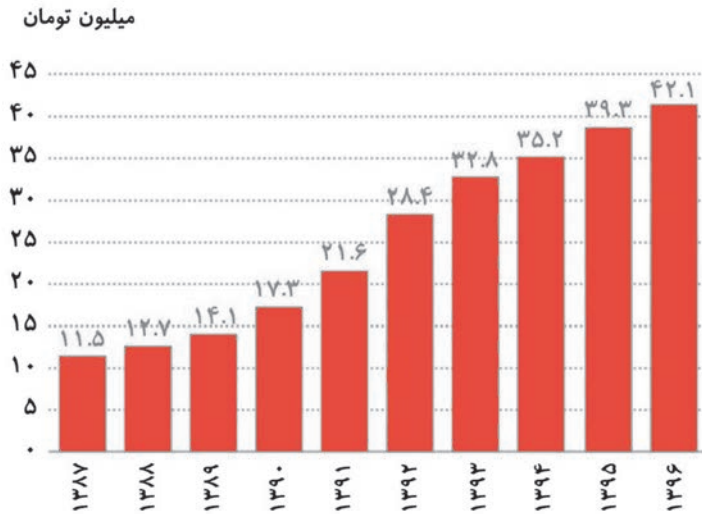
ماهنامه اقتصاد ترابری



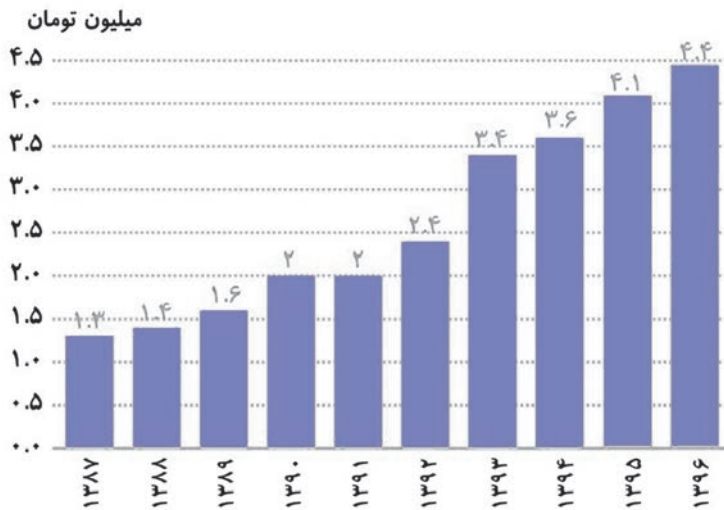
@tarabaranmagazine

اخبار ماهنامه ترابران

نمودار ۱: هزینه ناخالص یک خانوار بین سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۶

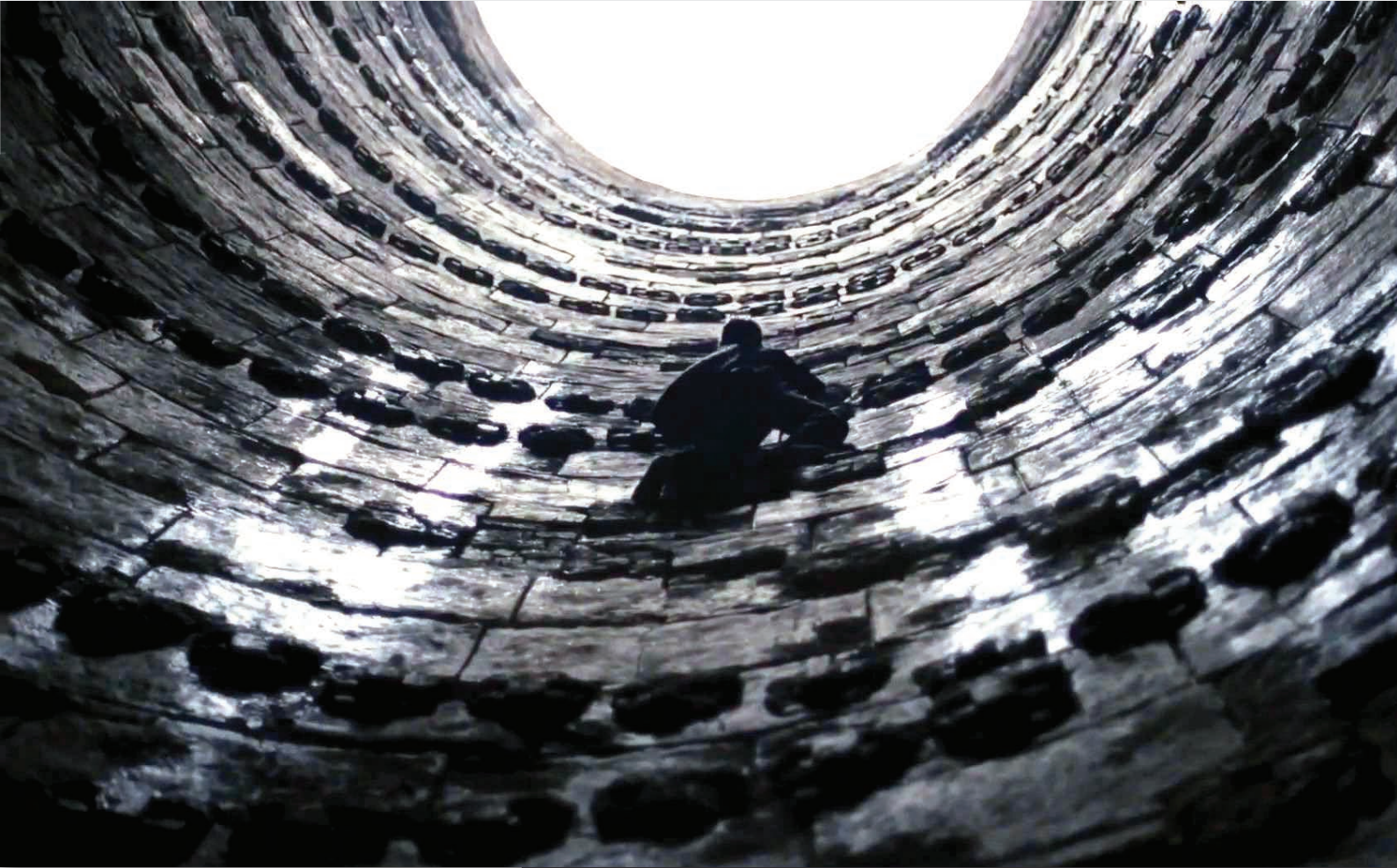


نمودار ۲: هزینه حمل و نقل یک خانوار طی ۱۰ سال اخیر



نمودار ۳: سهم گروه‌های مختلف هزینه از متوسط هزینه ناخالص خانوارها در سال ۱۳۹۶ (درصد)





عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی می‌گوید
از چاه بازار ثانویه، آبی در نمی‌آید

بی‌معجزگی امامزاده ثانویه

ترابرن: آقای فزونی به سازوکار بازار ارز ثانویه انتقادات زیادی وارد بود، بد نیست در ابتدا به آن اشکالات اشاره کنید و بعد توضیح دهید که آیا به نظر شما بسته جدید ارزی دولت این مشکلات را برطرف کرده است یا خیر.

■ بازار ثانویه ارز با این هدف تشکیل شد که صادرکنندگان گروه سه کالایی، ارز خود را در این بازار به واردکننده‌های همان گروه کالایی بفروشند. به عبارت دیگر، در این بازار صرفاً ۲۰ درصد صادرات غیرنفتی یعنی صادرات اقلامی به‌جز «پتروشیمی‌ها، فولاد و مواد معدنی رنگین» عرضه می‌شد که این ارز نیز قرار بود به واردات گروه سوم کالایی اختصاص داده شود؛ اما مساله اینجاست که سازوکار فعالیت در این بازار (اگر واقعا سازوکاری وجود داشت) برای تجار مشخص نبود. حتی نرخ ارزی که در ابتدا تعیین کرده بودند، قابل قبول و قابل انجام نبود؛ ضمن اینکه حجم بازار را هم کوچک کرده بودند؛ چراکه صادرکنندگان بقیه کالاها هم مایل بودند به جای اینکه با نرخ‌های اجباری ارز خود را به دولت بفروشند، ارز صادراتی خود را با نرخ توافقی بین واردکننده و صادرکننده بفروشند تا شاید به درآمد بالاتری دست یابند.

با تغییر سیاست ارزی دولت که متأسفانه باعث موج جدیدی از سردرگمی‌ها شد و فعالان اقتصادی را دچار مخمصه جدیدی کرد، بازار ارز به دو بخش، جهت ۲۵ قلم کالای اساسی و بقیه

همانطور که همه فعالان اقتصادی در جریان هستند، دولت در فروردین ماه سال جاری و پس از نوسانات شدید نرخ ارز، اقدام به تک‌نرخ کردن دلار کرد و همچنین برای آنکه از ورود نوسانات بازار ارز به بازار کالا و خدمات ممانعت کند، سامانه‌ای به نام نیما (نظام یکپارچه معاملات ارزی) راه‌اندازی کرد تا دلارهای حاصل از صادرات صادرکنندگان به قیمت ۴۲۰۰ تومان به این سامانه واریز شود و واردکنندگان نیز دلار مورد نیاز خود جهت واردات کالا را از طریق همین سامانه و به قیمت ۴۲۰۰ تومان تامین کنند. اما مشکلات از همان آغاز نمایان شد؛ اولین مشکل این بود که به دلیل پایین‌تر بودن نرخ دلار در سامانه نیما از نرخ دلار در بازار آزاد، برخی صادرکنندگان از دستور دولت برای واریز دلارهای خود به این سامانه سرپیچی کردند و واردکنندگان نیز میزان تقاضای خود برای واردات کالا را افزایش دادند. ضمن اینکه اختصاص دلار ۴۲۰۰ تومانی تنها برای واردات برخی کالاهای خاص، باقی واردکنندگان را مجبور کرد برای تهیه دلار مورد نیاز خود به بازار آزاد متوسل شوند.

این اشکالات، دولت را وادار کرد در بازاری که بین صادرکننده و واردکننده شکل می‌گیرد (بازار ثانویه ارزی) با نرخ دومی برای دلار نیز موافقت کند، اما حتی این بازار ثانویه نیز نتوانست مشکلات فعالان اقتصادی را حل کند؛ تا آنجا که رییس جدید بانک مرکزی مجبور شد در بسته جدید ارزی دولت، مجدداً تغییراتی در سازوکار فعالیت این بازار ایجاد کند.

حال آیا این تغییرات بر مدیریت بازار ارز موثر بوده است؟ دکتر فرهاد فزونی نماینده «اتلاف برای فردا» در اتاق بازرگانی تهران، دیدگاه‌های خود در این باره را با خبرنگار ما در میان گذاشته است.



■ فرض کنید من در «بازار دوم» از صادرکننده یک میلیون دلار هم برای واردات کالا ارز خریدم این پول را چطور به فروشنده کالا در اروپا منتقل کنم. راه انتقال وجود ندارد. می‌گویند از طریق صرافی انتقال بدهید، در حالی که اروپایی‌ها اصلا مجاز نیستند، به دلیل قوانین پول‌شویی، پولی به صرافی بدهند یا پولی دریافت کنند

موردنیاز جهت واردات کالاهای غیرنفتی، یکسان بوده و در اغلب اوقات تراز پرداخت‌های خارجی دارای کسری است. حال دولت به راحتی اعلام می‌کند ارز حاصل از صادرات کالاهای غیرنفتی حدود ۴۰ یا ۵۰ میلیارد دلار است که ارز موردنیاز واردات را تامین می‌کند، در حالی که با توجه به تحریم‌ها مسلماً صادرات ما به میزان سابق نخواهد بود و احتمال بسیار دارد که کاهش یابد. در این صورت میزان ارز حاصل از صادرات برای واردات کافی نبوده و چون قیمت ارز در بازار دوم توافقی است مسلماً قیمت ارز هم در بازار دوم بالا خواهد رفت و...

آقایانی که از طرف دولت پشت میز نشسته‌اند، چون هیچ‌وقت تجارت نکرده و با بخش خصوصی هم مشورت نمی‌کنند، اساسا درکی از ماهیت مشکلات ندارند. فرض کنید من در «بازار دوم» از یک صادرکننده یک میلیون دلار هم برای واردات کالا ارز خریدم، این پول را چطور به فروشنده کالا در اروپا منتقل کنم. راه انتقال وجود ندارد. دولت می‌گوید از طریق صرافی انتقال بدهید، در حالی که شرکت‌های اروپایی اصلا مجاز نیستند، به دلیل قوانین پول‌شویی، پولی به صرافی بدهند یا وقتی کالایی به ایران می‌فروشند، پول از صراف دریافت کنند؛ بنابراین یا باید به سراغ شرکت‌های کوچک اروپایی برویم که آنقدر کم‌اهمیت هستند که کسی برای پول‌شویی به دنبالشان نمی‌آید و یا به دنبال کشورهای خاور دور مانند چین باشیم.

ما هیچ راهکاری نداریم برای اینکه واردکننده بتواند گشایش اعتباری داشته باشد و پول نقد را به یک فروشنده اروپایی منتقل و کالا، مواد اولیه و به‌خصوص لوازم موردنیاز کارخانجات را وارد کند؛ آن هم در شرایطی که بخش عمده صنعت ما اروپایی است. از طرف دیگر، صادرکننده ایرانی هم که پولش پیش خریدار اروپایی است راهی برای دریافت پولش ندارد، مگر اینکه شرکت اروپایی پول را به حساب صرافی بریزد که بسیاری از آنها مطلقاً حاضر نیستند این کار را انجام دهند.

متأسفانه مسئولان دولتی ما عقده خودبزرگ‌بینی دارند. فکر می‌کنند که تجارت ما این قدر در دنیا اهمیت دارد که دنیا قوانین خود را به خاطر ما تغییر می‌دهد.

ترابران: بله، سهم سه درصدی از تجارت جهانی، هیچ اهمیتی برای دنیا ندارد...

کالاهای قابل ورود تقسیم و تصویب‌نامه هیات دولت در این خصوص در تاریخ ۱۳۹۷/۵/۱۶ ابلاغ شد، اما متأسفانه این تصویب‌نامه خلاف مواد ۲ و ۳ قانون «بهبود مستمر محیط کسب‌وکار» است که صراحت دارد دولت باید در مراحل بررسی این گونه موضوعات، نظر کتبی اتاق‌ها و تشکل‌ها را استعلام کند. یا در بند ۴ آن بانک مرکزی مجاز شده نسبت به دریافت سپرده ارزی از اشخاص حقیقی و حقوقی اقدام کند و حسب تشخیص خود نسبت به تعیین نرخ سود و پرداخت آن اقدام نماید. این در حالی است که تعیین نرخ سود، نیاز به مصوبه شورای پول و اعتبار دارد و بانک مرکزی مجاز نیست که راسا اقدام کند.

بند ۵ این مصوبه هم عطف به ماسبق شده و در مورد کلیه کالاهایی که تا زمان ابلاغ این تصویب‌نامه ارز بانکی آنها تامین شده ولی ترخیص آن صورت نگرفته، باید مابه‌التفاوت «نرخ ارز زمان پرداخت» و نرخ ارز «تاریخ ترخیص» اخذ شود. غافل از اینکه بسیاری از تولیدکنندگان که این ارز برای واردات مواد اولیه به آنها اختصاص یافته، برای تامین ریال جهت ثبت سفارش و گشایش اعتبار بهای تمام‌شده، کالاهای خود را با دلار ۴۲۰۰ تومان محاسبه و پیش‌فروش کرده‌اند و با این مصوبه، چون هزینه تولید و قیمت تمام‌شده آنها بالا می‌رود، ناچار هستند کالای خود را با ضرر و زیان بسیار به خریداران تحویل دهند و اگر ورشکست نشوند، باید شاکر باشند.

از سوی دیگر، این تصویب‌نامه پاسخگوی تمامی نیازها و مشکلات نیست. مثال حمل‌ونقلی قیمت بلیت‌های سفرهای داخلی و خارجی است که بعد از مدتی مشخص شد که نرخ پروازهای داخلی تا ۷۰ درصد و نرخ پروازهای خارجی تا ۱۰۰ درصد افزایش یافته است. تا زمانی که این سطور نوشته می‌شود هنوز نحوه پرداخت ارز به رانندگان کامیون‌ها برای سفر خارج مشخص نشده است. البته ممکن است تا زمان چاپ ماهنامه شما، این روش هم اعلام شود و یا نکات دیگری تغییر یابد. نکته بسیار مهم دیگر، ساده‌نگری مسئولان نسبت به تامین ارز موردنیاز واردات با ارز حاصل از صادرات است. همه فعالان اقتصادی و دست‌اندرکاران می‌دانند که ندرتا و تنها در شرایط بسیار مناسب پرداخت‌های خارجی، میزان ارز حاصل از صادرات کالاهای غیرنفتی ما با ارز

■ تنها وقتی با بخش خصوصی توجه می‌کنند که می‌خواهند به او بگویند سرمایه‌ات را بیاور تا آن کاری را که ما می‌گوییم با شرایطی که ما دیکته می‌کنیم انجام بدهی؛ بعد برای کارگر و بیمه و مالیات هم فلان مبالغ پرداخت کن و جنست را به این قیمت بفروش. اگر قرار است در همه زمینه‌ها اعمال نظر کنند پس سرمایه را هم خودشان بیاورند

■ به خصوص اینکه بخش عمده از کالایی که ما صادر می‌کنیم رقبا سخت و سنگینی دارد که حاضر به صرف هر هزینه‌ای هستند تا ما وارد بازار نشویم. پتروشیمی ما درگیر تولیدکنندگان دیگر در دنیا است. سال گذشته بالاترین میزان صادرات پسته در دنیا مربوط به آمریکا بود. فرش ایرانی را از دنیا به خصوص از آمریکا جمع کردیم و به ایران برگرداندیم. در مورد همین فرش، هندی و چینی‌ها، استادان طراحی فرش و بافت ما را برده‌اند و از آنها برای تولید فرش به قیمت بسیار پایین‌تری استفاده می‌کنند. حتی چینی‌ها دهکده‌ای درست کرده بودند به نام کاشان و روی فرش می‌نوشتند **Made In Kashan**.

مسئولان نمی‌خواهند این مسائل را درک کنند، مدام می‌گویند اگر تلاش کنید درست می‌شود. من خودم مجبور شدم یک قرارداد بسیار بزرگی

را برای همین مسئله لغو کنم. چون بعد از بسته شدن چند بانک اروپایی که با ما کار می‌کردند، راه‌حلی برای واریز پول نداشتیم. اگر قرار باشد ما با وجود بازار دوم هم مشکل انتقال پول داشته باشیم، این بازار به چه درد ما می‌خورد؟! دولت نمی‌داند مشکل اصلی ما کجاست. در بخش حمل و نقل به تازگی اعلام کرده‌اند به راننده چطور دلار بدهیم تا برود کالا بردارد و بیاورد. اما اگر قرار باشد من با قیمت ۱۱ هزار تومان دلار بخرم و به دست راننده بدهم و هزینه حمل را بپردازم، می‌دانید هزینه تمام‌شده کالا چقدر افزایش خواهد داشت؟ مشکل دیگر این است که چون کامیون‌های ما قدیمی و یورو ۴ است (امروزه در دنیا، استاندارد کامیون‌ها یورو ۶ است) کشورهای اروپایی یا کامیون‌های ما را اصلاً راه نمی‌دهند و یا عوارض مضاعفی برای عبور آنها تعیین کرده‌اند، یعنی وقتی کامیون یورو ۴ می‌رود، عوارض بیشتری از کامیون یورو ۵ و یورو ۶ می‌پردازد و در نتیجه هزینه حمل کالای صادراتی ما (جدا از مسائل مربوط به تحریم‌ها) بالاست. الان صادرکننده شاکمی است که هزینه حمل بالاست، راننده شکایت دارد که درآمدش کم است؛ حمل‌کننده هم می‌گوید من مجبورم این هزینه‌ها را بپردازم و ... همه ناراضی و مستاصل.

من نمی‌دانم چطور دولت از اهمیت صادرات و شکوفایی اقتصاد صحبت می‌کند، اما خودش نمی‌داند که چه کار کند تا صادرات انجام شود. متأسفانه صحبت و مشورت با بخش خصوصی برایشان دشوار است. تنها وقتی با بخش خصوصی صحبت می‌کنند که می‌خواهند به او بگویند سرمایه‌ات را بیاور تا آن کاری را که ما می‌گوییم با شرایطی که ما می‌خواهیم انجام بدهی، بعد برای کارگر و بیمه و مالیات هم فلان مبالغ را پرداخت کن و جنست را به این قیمت بفروش. اگر قرار است در همه زمینه‌ها اعمال نظر کنند، پس سرمایه را هم خودشان بیاورند. متأسفانه تصور بخش دولتی این است که بخش خصوصی درآمد بسیاری خوبی دارد (که ندارد) و بالاخره خودش راهی برای این مسائل پیدا می‌کند.

دولت در انجام خواسته‌های بخش خصوصی همیشه عقب است. وقتی که به مشکل واقعی برمی‌خورد و می‌فهمد بخش خصوصی بی‌دلیل این حرف‌ها را نزنده است، همان پیشنهادها و

خواسته‌ها را به نحو دیگری اجرا می‌کند، اما معمولاً دیگر دیر شده است.

سال‌ها پیش، ما پیشنهاد کردیم بانک حمل و نقل تاسیس شود. خیلی هم پافشاری کردیم، ولی قبول نکردند. اگر بانک حمل و نقل راه می‌افتاد، در بحث نوسازی ناوگان، ایجاد پایانه‌ها و برنامه‌های لجستیکی می‌توانستیم همکاری بسیاری با دولت داشته باشیم.

ترابران: دلیل مخالفت دولت چه بود؟

■ ما چیزی نمی‌دانیم، فقط خودشان می‌دانند. می‌گفتند با بانک‌های دیگر کار کنید، در حالی که بانک‌های دیگر اصلاً زبان ما را نمی‌فهمند و اغلب حاضر نیستند پول و سرمایه‌ای صرف خرید تجهیزات می‌مانند کشتی و کامیون کنند که به قول خودشان می‌تواند از دست‌رسان خارج شود. با این استدلال و طرز تفکر، بانک حمل و نقل تاسیس نشد و ما شدیداً عقب افتادیم.

مثال دیگر این مورد کریدور شمال - جنوب است. من در سال ۱۳۷۹ در یک سمینار بین‌المللی راهکار استفاده و سرعت بخشیدن به آن را با CD و نمایش برای مسئولان تشریح کردم. وزیر راه‌آهن هند بعد از سمینار پیش من آمد و گفت ما حاضریم این پروژه را سه ساله برای شما اجرا کنیم، چون می‌خواهیم محموله‌های صادراتی خود را از طریق بنادر شما به روسیه انتقال دهیم و از نظر ما این پروژه بسیار جالبی است. از وزارت راه خودمان هم آمدند گفتند آن CD را به ما بدهید تا سر فرصت آن را بررسی و بعد با هم صحبت کنیم. از آن موقع تا الان، اگر با شما صحبت کرده‌اند با من هم صحبت کرده‌اند. دیگر خدا می‌داند با آن سی‌دی چه کار کردند، کدام بخش آن را استفاده کردند و کدام بخش را دور ریختند.

بدنه دولت نمی‌خواهد که بخش خصوصی را وارد تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی کند. اگر کسی این موضوع را انکار کند، گویی روشنایی روز را انکار کرده است. دولت فقط منم منم دارد، اما راهکارهایی که انتخاب می‌کند خروجی مشکل‌گشایی ندارد، چون با بخش خصوصی مشورت نمی‌کند یا با بخش خصوصی که خودش می‌سازد یا قبول دارد مشورت می‌کند، نه با بخش خصوصی واقعی که روزانه با این مسائل درگیر است. اغلب هم بعد از مدتی مجبور می‌شوند رویه جدیدی اتخاذ کنند. نتیجه این رفتار و عملکرد، همین آشفتگی‌های بازار است که می‌بینید و فرار سرمایه از ایران؛ اما هنوز

■ **ما ابتدا سعی می‌کنیم حکومت‌ها را زیر چتر خود بیاوریم تا از ما حرف‌شنوی داشته باشند بعد می‌خواهیم با آنها تجارت کنیم؛ همان سیاستی که در عراق، افغانستان و آسیای میانه در پیش گرفتیم و حالا عراقی‌ها چشم دیدن ما را ندارند، افغان‌ها ما را مشکل‌خودشان می‌دانند و کشورهای آسیای میانه درهای خود را به روی ما بسته‌اند**

و رویه‌های سیاسی تغییر می‌کند، منتظریم تمام سیاست‌های اقتصادی هم تغییر کند. در صورتی که در دنیا سیاست بنده اقتصاد است. کسانی که سیاست‌گذاری می‌کنند، به این موضوع توجه دارند که چقدر با کشوری که می‌خواهیم طرح دوستی یا دشمنی با آن بریزیم، تبادل اقتصادی داریم و در چه مواقعی می‌توانیم از ارتباط با آنها استفاده کنیم. اگر با آنها دوست شویم چه بهره اقتصادی از ما می‌گیرند یا ما از آنها به دست می‌آوریم و بعد تصمیم می‌گیرند که با کدام کشور دوست باشند و با کدام کشور دشمن. ما درست برعکس عمل می‌کنم. ابتدا سعی می‌کنیم حکومت‌ها را زیر چتر خود بیاوریم تا از ما حرف‌شنوی داشته باشند؛ بعد می‌خواهیم با آنها تجارت کنیم؛ همان سیاستی که در عراق، افغانستان و آسیای میانه در پیش گرفتیم. در حالی که ترکیه برعکس عمل کرد، در ابتدای کار هیچ نوع بحث سیاسی نداشت، فقط دنبال اقتصاد رفت. به بانک‌ها فشار آورد که به فعالان اقتصادی وام و سرمایه برای کار بدهند تا در کشورهای دیگر سرمایه‌گذاری کنند و بعد که اقتصادش در آن کشورها حرفی برای گفتن داشت، توافقات سیاسی را مدنظر قرار داد. چنین هم چنین سیاستی دارد. با کسی دعوا نمی‌کند، نفوذ اقتصادی دارد و از سرمایه‌گذاری اقتصادی برای اهداف و منافع سیاسی هم استفاده می‌کند.

ما همیشه برعکس عمل می‌کنیم و همیشه برعکس جواب می‌گیریم. ما این همه در عراق خرج کردیم و حالا عراقی‌ها چشم دیدن ما را ندارند، افغان‌ها ما را مشکل‌خودشان می‌دانند و کشورهای آسیای میانه که درهای خود را به روی ما بسته‌اند. کجا نتیجه گرفته‌ایم که باز هم روش قبلی خود را رها نمی‌کنیم؟! همسایه‌های ما کامیون‌های ایرانی را راه نمی‌دهند و تعرفه‌های خود را افزایش می‌دهند تا کالای ما به دست کسی نرسد. هنوز باید کالاهای ایرانی در مرزها پشت به پشت شود و برود روی کامیون‌هایی با ملیت‌های دیگر تا امکان حمل داشته باشند، در صورتی که کامیون‌های ترکیه یکسره تا درب انبار خریداران می‌روند.

ما هنوز نتوانستیم بحث نوسازی ناوگان را به نتیجه برسانیم. چند سال است که داریم در مورد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل زمینی صحبت می‌کنیم. اگر بانک حمل‌ونقل را داشتیم

دولت اشتباهات خود را قبول نمی‌کند. دولت اگر به بخش خصوصی اجازه ورود بدهد، می‌توانیم بخش بزرگی از مشکلات را حل کنیم. نمی‌گویم همه مشکلات، چون اقتصاد این کشور دست بخش دولتی و خصولتی است، اما بخش خصوصی توانایی حل بخش اعظمی از مشکلات را دارد؛ وگرنه همین داستان تا ابدالدهر ادامه خواهد داشت.

ترابران: گفته می‌شد تیم اقتصادی دولت کاملا تغییر می‌کند، ولی این تغییر تنها منحصر به رییس کل بانک مرکزی بود، پیش‌بینی شما درباره نتایج این تغییر چیست؟

■ من پیش از عید در اتاق بازرگانی تهران پیشنهاد دادم که تیم اقتصادی دولت عوض شود، چون این افراد توان حل مشکلات فعلی کشور را ندارند. به گوش آقایان هم رسید که بخش خصوصی تقاضای تغییر تیم اقتصادی دولت را دارد. آن موقع دلار هنوز ۴۳۰۰ تومان بود، نه ۱۱ هزار تومان. اگر آن موقع حتی این نوید می‌آمد که تیم اقتصادی دولت عوض می‌شود، مسلم بدانید دچار شرایط فعلی نمی‌شدیم. بازار به جای اینکه خودش را به در و دیوار بزند و دلار بخرد، صبر می‌کرد تا ببیند که چه کسانی با چه برنامه‌هایی می‌آیند، چه انتظاراتی می‌توانند از دولت داشته باشند و آرام‌آرام این فشار کم می‌شد؛ اما دولت و بدون تعارف، شخص آقای روحانی این کار را نکرد. آن هم به دلایل کاملا سیاسی؛ به خاطر اینکه نگویند ناراضی‌های مردم باعث شد وزیر و رییس بانک مرکزی تغییر کند. نتیجه‌اش هم چهار برابر شدن قیمت دلار بود و همان اتفاقی که دلار هزار تومان را سه هزار تومان کرد، دوباره رخ داد. هر چهار سال یک‌دفعه باید تمام ثروت کشور ما یک‌سوم شود.

من پیش‌تر در مقاله‌ای توضیح دادم که سیاست‌ها باید عوض شود؛ وگرنه تغییر رییس کل بانک مرکزی یا رییس سازمان برنامه به هیچ دردی نمی‌خورد. اگر قرار باشد کس دیگری بیاید که همین رویه‌ها را دنبال کند، چه آقای X، چه آقای Y. مهم این است که سیاست‌ها را چطور می‌خواهید تغییر دهید؟ تغییر مدیران بدون تغییر سیاست‌ها یعنی ظاهرسازی.

ما همیشه در این مملکت باید منتظر باشیم که ببینیم چه کسی رییس‌جمهور می‌شود و انتخاب او برای اداره کشور چیست. اقتصاد بنده سیاست است و وقتی یک رییس‌جمهور عوض می‌شود

کار نوسازی ناوگان به مراتب سریع‌تر انجام می‌شد... اکنون ناوگان افغانی و عراقی جنگ‌زده به مراتب از ما بهتر است.

ترابران: مدتی است بحث تفکیک وزارت راه و شهرسازی دوباره داغ شده است. شما چقدر این تفکیک را در حل مشکلات حمل‌ونقل کشور مؤثر می‌دانید؟

■ من واقعا امیدوارم وزارت راه از شهرسازی جدا شود. در حال حاضر، توجه وزارت راه بیشتر معطوف پروژه‌های عمرانی در زمینه راه‌سازی است و به نرم‌افزارها، رویه‌ها و دستورالعمل‌های حمل‌ونقلی هیچ توجهی ندارند. نتیجه‌اش را هم که داریم می‌بینیم. اعتراضات رانندگان کامیون در تاریخ ایران سابقه نداشته است. هنوز هم عده‌ای ناراضی هستند و عده‌های نصفه‌نیمه دولت را قبول ندارند.

البته فقط جدا کردن وزارتخانه‌ها مهم نیست؛ وزیر



نحوه تامین ارز حوزه‌های حمل و نقل و هزینه‌های بازرسی واردات کالا

بانک مرکزی پس از اجرایی شدن بسته جدید ارزی، پیرو دستورالعمل قبلی تامین ارز حوزه‌های حمل و نقل و هزینه‌های بازرسی واردات کالا، دستورالعمل جدیدی صادر کرد که شرایط تامین ارز این مصارف را تعیین می‌کند.

بر این اساس تامین و انتقال ارز بابت هزینه حمل کالاهای صادراتی (به صورت پیش‌کرانه) در صورتی که بهای کالای صادراتی شامل کرایه حمل بوده (فروش براساس ترم‌های سی و دی اینکوترمز) و در پروفرا، اسناد حمل و اظهارنامه صادراتی مربوطه نیز ذکر شده باشد، با انجام ثبت خدمات از محل ارز اشخاص و با ارائه اظهارنامه صادراتی کرایه حمل و نسخه‌ای از بارنامه/راهنامه بلا مانع است.

همچنین تامین و انتقال ارز بابت هزینه‌های بازرسی موسسات بازرسی کننده مجاز در چارچوب بند ۸ قسمت سوم بخش دوم مجموعه مقررات ارزی (چنانچه هزینه بازرسی به عهده خریدار باشد) امکان پذیر است. بر اساس بند ۸ قسمت سوم بخش دوم مجموعه مقررات ارزی سفارش انجام کار بازرسی و پرداخت هزینه بازرسی می‌تواند بر عهده خریدار یا فروشنده کالا باشد، در صورتی که این هزینه به عهده فروشنده باشد، باید مراتب صراحتاً توسط فروشنده در پروفرا یا قرارداد فروش تقبل شده باشد. در مواردی که هزینه بازرسی بر عهده خریدار است، درج شرط پرداخت هزینه بازرسی توسط واردکننده در شرایط اعتبار و یا انتقال هزینه بازرسی پس از طی مراحل ثبت سفارش و در قبال ارائه اصل صورتحساب هزینه بازرسی صادره توسط موسسه بازرسی کننده که به تایید اتاق بازرگانی محل صدور رسیده باشد (در مورد شرکت‌های بازرسی ایرانی نیازی به تایید اتاق بازرگانی ندارد) در وجه موسسه بازرسی کننده بلا مانع است.

پرداخت کرایه حمل و هزینه‌های بازرسی به نمایندگان شرکت‌های خارجی در داخل کشور با ارائه تاییدیه ذینفع (شرکت حمل و نقل یا بازرسی خارجی) و همچنین انجام پرداخت‌های مذکور به شرکت‌های بازرسی کننده مجاز بلا مانع است. ضمناً نقل و انتقال موجودی حساب‌های ارزی این نمایندگی‌ها و شرکت‌ها حسب تقاضای نمایندگی‌ها و شرکت‌های مزبور (تا سقف صورتحساب و مستندات تایید شده) به طرف خارجی مجاز است.

رفع تعهد ارزی بابت کرایه حمل و هزینه‌های بازرسی کالاهای وارداتی منوط به رفع تعهد از بخش کالایی (وقف بخش هفتم از مجموعه مقررات ارزی) خواهد بود و با توجه به لزوم انجام نقل و انتقالات ارزی صرفاً از سیستم بانکی، در صورت عدم امکان انجام حواله ارزی از طریق آن بانک، استفاده از خدمات صرافی‌های مجاز به عملیات آن بانک امکان‌پذیر خواهد بود.

هم باید کاربرد و آشنا به بخش باشد. قرار نیست اگر فردی توقعات غیرمعمول نمایندگان مجلس را برآورده نکرده یا به دلیل کمبود بودجه نتوانسته برخی برنامه‌ها را عملی کند او را کنار بگذارند. ما در وزارتخانه عده‌ای را داشته و داریم که می‌توانستند و می‌توانند وزیر خوبی باشند؛ ولی آقای نماینده مجلس می‌گوید من به فلانی گفتم در شهر من پایانه بزند ولی زنده است، پس به او رای اعتماد نمی‌دهم! اگر قرار است هر کس به فکر منافع خود باشد که کاری از پیش نمی‌رود. ما گزینه‌های خوبی داریم که تجربه حمل و نقل دارند و وزارتخانه را از قدیم می‌شناسند. می‌شود وزیر راه خوب داشت، البته اگر بخواهند؛ ولی اگر بخواهیم دوباره سیاسی کاری کنیم، فقط هزینه می‌دهیم و چیزی عاید بخش نمی‌شود. معتقدم دولت بسیاری از مشکلات را می‌داند، اما نمی‌خواهد کاری انجام دهد.

به تازگی وزیر صنعت، معدن و تجارت لیست ۵۴ شرکت واردکننده خودرو را که از ارز دولتی استفاده کردند منتشر کرد. شما حساب کنید، در هر کدام از این شرکت‌ها چند نفر خیر داشتند که این واردات دارد انجام می‌شود. حداقل ده نفر معاون، مدیر مالی و حسابدار و گمرکچی شرکت می‌دانستند. چطور می‌شود پانصد نفر از انجام یک کار خلاف قانون خبر داشته باشند، اما دولت و نهادهای امنیتی از موضوع بی‌خبر باشند؟! چطور می‌شود دو نفر برای ۵۴ شرکت ثبت سفارش کنند؟ در روزنامه که آگهی نشده بوده کسانی که خریدار خودرو به صورت قاچاق و با ثبت سفارش خلاف قانون هستند با این شماره تماس بگیرند! این ۵۴ شرکت از کجا خبر دارند که کدام فرد در سازمان توسعه تجارت صاحب این امضاها است؟

من اصلاً فکر نمی‌کنم این موضوع پنهانی بوده است. همه در صف ایستاده بودند. اینکه نهادهای امنیتی، حراست وزارتخانه و گمرک نفهمیده است، واقعا برای من قابل قبول نیست. ۴۵۰ نفر سر این موضوع ممنوع‌الخروج شدند یعنی همه این افراد می‌دانستند و کار خلاف را انجام می‌دادند. از سال ۱۳۹۵ حراست وزارتخانه اطلاع داده بود که چنین اتفاقی افتاده است. بعد از دو سال تازه صدای آن درآمده است. این گونه رفتارها و اطلاع‌رسانی‌ها دیگر توهین به شعور مردم است.

تاثیر برجام بر حجم تجارت دریایی ایران چقدر بوده است؟

بررسی آمار حمل‌ونقل دریایی سه ماه پس از خروج آمریکا از برجام در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، از اثرپذیری حجم مبادلات کشور از تحولات سیاسی و بین‌المللی اخیر حکایت دارد. میزان تخلیه و بارگیری در بنادر در سه ماهه پس از خروج آمریکا از برجام، ۶۲ میلیون و ۶۲۸ هزار تن ثبت شده که در مقایسه با ۶۹ میلیون و ۷۷۶ هزار تن سال قبل، افت ۱۰/۴ درصدی داشته است.

در بخش محصولات غیرنفتی میزان کاهش واردات بیش از کاهش صادرات بوده و هر کدام به ترتیب افت ۲۰/۱ درصدی و ۴/۱ درصدی داشته‌اند. در این سال نیز صادرات نفتی از بنادر بیشترین سهم از رشد تجارت دریایی را داشت و با افزایش ۷۴ میلیون تنی به بیش از ۱۷۴ میلیون تن رسید. صادرات غیر نفتی نیز به ۵۷ میلیون تن بالغ شد. در این بازه حتی جابه‌جایی دریایی مسافر در بنادر ۸/۶ درصد کاهش یافته و به ۲ میلیون و ۵۵۷ هزار نفر سفر رسیده است.

مقایسه یک سال منتهی به برجام و یک سال پس از برجام از رشد ۴/۱ درصدی آمار تخلیه و بارگیری در بنادر کشور شامل آبادان، اروندکنار، آستارا، آفتاب، امام خمینی، امیرآباد، انزلی، بوشهر، تیاب، جاسک، چابهار، چارک، چوئبده، خارک، خرمشهر، دیر، سیری، سیریک، شهید باهنر، شهید رجایی، شهید حقانی، عسلویه، فریدونکنار، قشم، کیش، گناوه، لاوان، لنگه، نکا، نوشهر و هرمز حکایت دارد. البته بخش زیادی از این رشد به افزایش صادرات نفت ایران مرتبط است که رشد آن در این بازه ۳۹ درصد بود. صادرات غیرنفتی از طریق بنادر در این بازه رشد ۱۱/۸ درصدی را نشان می‌دهد.

در سال دوم پس از برجام (همزمان با سال پایانی ریاست جمهوری اوباما)، آمار تخلیه و بارگیری در بنادر وضعیت بهتری داشت و شاهد رشد حدود ۶ برابری نسبت به سال پیش از آن بود. بر این اساس میزان کل تخلیه و بارگیری، صادرات نفتی و صادرات غیرنفتی از تیر ۱۳۹۵ تا تیر ۱۳۹۶ در مقایسه با سال قبل از تصویب برجام، ۲۴/۳ درصد، ۹۴/۶ درصد و ۲۴/۳ درصد افزایش یافتند. در این سال نیز صادرات نفتی از بنادر بیشترین سهم از رشد تجارت دریایی را داشت و با افزایش ۷۴ میلیون تنی به بیش از ۱۷۴ میلیون تن رسید.

فعالیت	سال قبل از برجام ۲۳ تیر ۹۴ الی ۲۳ تیر ۹۵		درصد تغییر	
	سال دوم پس از برجام ۲۳ تیر ۹۵ الی ۲۳ تیر ۹۶	سال اول پس از برجام ۲۳ تیر ۹۶ الی ۲۳ تیر ۹۷		
غیرنفتی	تخلیه و بارگیری	۱۱۴,۵۷۸,۶۵۱	۱۱۴,۰۹۴,۳۰۰	-۰,۴
	واردات	۴۱,۲۹۴,۳۲۹	۳۴,۸۱۴,۸۷۰	-۲۰,۱
	صادرات	۴۶,۵۴۸,۰۱۹	۵۷,۸۳۵,۹۹۲	-۴,۱
	ترازیت	۵,۴۱۸,۳۶۴	۵,۰۷۶,۳۱۴	-۴,۹
	کابوتاژ	۱۶,۰۰۷,۵۳۳	۱۰,۹۰۹,۷۳۷	-۱۴,۷
نفتی	تخلیه و بارگیری	۱۴۰,۳۹۷,۷۷۲	۲۰۲,۷۶۳,۰۶۷	-۱۰,۰
	واردات	۲,۰۶۱,۸۷۷	۳,۲۹۰,۵۸۰	-۵۸,۳
	صادرات	۷۹,۱۸۷,۴۷۱	۱۵۴,۰۷۶,۰۷۵	-۷,۴
	ترازیت	۵,۱۲۳,۸۹۰	۱,۸۰۷,۹۰۲	۱۷,۵
	کابوتاژ	۵۳,۹۱۸,۴۷۵	۴۳,۵۶۹,۷۴۶	-۱۷,۳
تخلیه و بارگیری کانتینر (TEU)	کانتینر پر	۱,۸۹۲,۶۴۰	۲,۱۳۱,۶۱۵	-۱۲,۹
	کانتینر خالی	۸۴۹,۳۳۹	۹۹۴,۰۲۴	-۳۴,۱
تعداد شناورهای ورودی (فروند)	بالای هزار تن	۱۲,۰۶۵	۱۱,۷۲۲	-۴,۷
	زیر هزار تن	۳۷,۰۷۵	۳۸,۵۰۴	۲۶,۵
تعداد شناورهای خروجی (فروند)	بالای هزار تن	۱۲,۰۴۷	۱۱,۶۶۱	-۴,۴
	زیر هزار تن	۳۶,۶۴۶	۳۸,۳۰۴	۲۸,۴

فعالیت	۱۸ اردیبهشت ۹۶ الی ۱۵ مرداد ۹۶		درصد تغییر	
	۱۸ اردیبهشت ۹۶ الی ۱۵ مرداد ۹۶	۱۵ مرداد ۹۶ الی ۱۵ شهریور ۹۶		
غیرنفتی	تخلیه و بارگیری	۲۴,۷۷۷,۶۰۴	۲۲,۱۴۶,۳۷۲	-۱۰,۶
	واردات	۷,۲۴۷,۶۳۸	۵,۷۸۸,۲۰۳	-۲۰,۱
	صادرات	۱۲,۶۸۹,۷۴۳	۱۲,۱۷۴,۴۲۴	-۴,۱
	ترازیت	۱,۲۹۵,۳۱۶	۱,۲۳۲,۳۸۷	-۴,۹
	کابوتاژ	۲,۱۹۶,۷۵۵	۱,۸۷۴,۱۵۹	-۱۴,۷
نفتی	تخلیه و بارگیری	۴۴,۹۹۸,۷۷۷	۴۰,۴۸۲,۱۴۵	-۱۰,۰
	واردات	۷۲۰,۴۶۴	۳۰۰,۵۷۰	-۵۸,۳
	صادرات	۳۳,۴۳۰,۹۱۵	۳۰,۹۷۳,۳۷۲	-۷,۴
	ترازیت	۶۳۰,۴۵۸	۷۴۰,۸۳۰	۱۷,۵
	کابوتاژ	۱۰,۲۱۶,۹۴۰	۸,۴۵۴,۴۱۹	-۱۷,۳
تخلیه و بارگیری کانتینر (TEU)	کانتینر پر	۴۹۱,۲۷۷	۴۲۷,۴۴۴	-۱۲,۹
	کانتینر خالی	۲۳۲,۲۶۶	۱۵۲,۹۶۰	-۳۴,۱
تعداد شناورهای ورودی (فروند)	بالای هزار تن	۲,۴۹۲	۲,۳۷۶	-۴,۷
	زیر هزار تن	۸,۰۷۵	۱۰,۲۱۷	۲۶,۵
تعداد شناورهای خروجی (فروند)	بالای هزار تن	۲,۴۸۰	۲,۳۷۱	-۴,۴
	زیر هزار تن	۸,۰۲۲	۱۰,۲۹۷	۲۸,۴

چشم‌انداز روابط اقتصادی ایران و عراق در افق ۲۰۲۰

زمان به ضرر ایران پیش می‌رود!

اوایل مرداد، به ابتکار اتاق مشترک ایران و عراق و در چارچوب سلسله نشست‌های ماهانه این اتاق، نشست «چشم‌انداز روابط اقتصادی ایران و عراق در افق ۲۰۲۰» در محل اتاق بازرگانی ایران برگزار شد. این نشست دو سخنران اصلی داشت: سفیر ایران در عراق و اردشیر پشنگ، پژوهشگر روابط بین‌الملل و کارشناس حوزه مسائل خاورمیانه و عراق که در ادامه دیدگاه‌های او را در زمینه آسیب‌شناسی حضور اقتصادی ایران در عراق، تقدیم خوانندگان کرده‌ایم.

پشنگ معتقد است به دلیل پیشینه تاریخی دو کشور، عراق برای ایران همچنان یک موضوع امنیتی است، بنابراین «... تقریباً برای ایران طبیعی شده است که تصمیم‌سازی، اجرا و حتی انتخاب و انتصاب سفرا و دیپلمات‌ها از میان نظامیان و امنیتی‌ها باشد که این مساله گاه تنگناهای نهادی و فردی میان‌مدت و بلندمدت در دیپلماسی ایجاد کرده و بر حضور اقتصادی ایران هم تاثیر داشته است.»





■ یک ائتلاف منطقه‌ای با محوریت عربستان و تل‌آویو شکل گرفته تا فضای تنفس سیاسی ایران را در منطقه تا حد امکان محدود کنند؛ مخصوصاً در شرایطی که فرصت‌ها در خاورمیانه بسیار دیر محدود و معدود است. اگر تعلل کنیم خیلی سریع‌تر از دست می‌رود و چه بسا تبدیل به تهدید شود

■ در چند ماه اخیر که در عراق انتخابات برگزار شد، در رسانه‌های عراقی و در نقاط شیعه‌نشین عراق، فضای ضدایرانی شکل گرفت و شعارهایی علیه ایران داده شد. به نظرم، این برخوردها ریشه در رفتارها و گفتارهای برخی مقامات ما در عراق داشت که بعضاً مناسب نبود

باشد. هر چند برخلاف فضای احساسی بعد از انتخابات که به نوعی ایران را شکست‌خورده نشان می‌دادند، اکنون با اتحادهای فعال غیررسمی بین مقتدی صدر با آقای حکیم یا حیدر العبادی، مشخص شده حضور ایران در عراق حضور ریشه‌دار و قوی و چندبعدی است و با یک فضای احساسی و دستوری کاهش پیدا نمی‌کند یا قطع نمی‌شود.»

او تأکید کرد: «با توجه به شرایط بین‌المللی و مسائل منطقه‌ای، عراق برای ما یک مسئله کاملاً جدی است و امیدوارم آنچه که در آسیای میانه اتفاق افتاد و سال‌هاست که ما این فرصت را از دست داده‌ایم، در عراقی که دست بالا را از نظر سیاسی و امنیتی داریم، اتفاق نیفتد.»

پشننگ با اشاره به اینکه از نظر تاریخی همسایه غربی ما همیشه برای ایران یک سوژه امنیتی بوده است، خاطر نشان کرد: «چون نگاه سیاست خارجی ایران به عراق چه در دوران پهلوی، چه در دوران انقلاب همیشه امنیتی بوده، افراد امنیتی و نظامی چه در سیاست‌سازی و چه در تصمیم‌گیری و اجرا اختیار کامل را داشته‌اند. از درگیری‌های محدود مرزی در دهه ۱۹۶۰ گرفته تا تشکیل تضاد ایدئولوژیک در ۱۹۶۸ و کودتای حزب بعث که هم از نظر بلوک‌های بین‌المللی در تضاد با ایران بود و هم خواهان تجدیدنظر در سیاست‌های منطقه‌ای، که در نهایت به جنگ ایران و عراق در حدفاصل سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸ منتهی شد.»

او با بیان اینکه از سال ۱۹۸۰ عراق همیشه مأمین گروه‌های معارض با انقلاب ایران بوده است، گفت: «این روزها هم در برخی مرزهای غربی شاهد درگیری‌هایی هستیم. همچنین، از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۱ شاهد حضور ایالات متحده به عنوان دشمن اصلی در سیاست خارجی ایران در عراق هستیم که موجب امنیتی‌تر کردن فضای دید ایرانی‌ها شد و تأثیر زیادی در بازدهی پایین‌تر اقتصاد ما داشته است.»

عضو مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه ادامه داد: «در سال ۲۰۱۷، جمهوری اسلامی ایران رفاندوم استقلال اقلیم کردستان عراق را تهدیدی برای امنیت ملی خود قلمداد کرد و بیشترین تلاش برای اینکه رفاندوم نهایتاً به استقلال منجر نشود، با محوریت ایران و ترکیه و عراق انجام شد. من به آقای سفیر پیش از

اردشیر پشننگ در نشست چشم‌انداز روابط اقتصادی ایران و عراق در افق ۲۰۲۰، با اشاره به اهمیت ارتباط ایران و عراق خاطر نشان کرد: «در علم سیاست یک بحث بدیهی داریم که سیاست خارجی دنباله‌رو سیاست داخلی است. به‌طور بدیهی‌تر، دیپلماسی سیاسی هم دنباله‌رو توان اقتصادی و توان صنعتی یک کشور در داخل است و کیفیت روابطی که این کشور، چه در بعد منطقه‌ای و چه در بعد بین‌المللی دارد.»

او با اشاره به وضعیت دیپلماتیک ایران در ماه‌های اخیر، خروج ایالات متحده از برجام و افزایش تنش‌ها که این روزها به شکل تویتری بین مقامات دو کشور بالا گرفته است، توضیح داد: «یک ائتلاف منطقه‌ای با محوریت عربستان و تل‌آویو شکل گرفته تا فضای تنفس سیاسی ایران را در منطقه تا حد امکان محدود کنند؛ مخصوصاً در شرایطی که فرصت‌ها در خاورمیانه بسیار دیر محدود و معدود است. اگر تعلل کنیم خیلی سریع‌تر از دست می‌رود و چه بسا تبدیل به تهدید شود.»

این پژوهشگر ارشد مسائل خاورمیانه با بیان اینکه در چند ماه اخیر که در عراق انتخابات برگزار شد، در رسانه‌های عراقی و در نقاط شیعه‌نشین عراق، فضای ضدایرانی شکل گرفت و شعارهایی علیه ایران داده شد، تصریح کرد: «به نظرم، این برخوردها ریشه در رفتارها و گفتارهای برخی مقامات ما در عراق داشت که بعضاً مناسب نبود. به خصوص در قبل از انتخابات که برخی از اظهارنظرها واکنش‌های بسیاری به همراه داشت. حتی این تحلیل وجود داشت که برخی اظهارنظرها در کشش به سمت ائتلاف مقتدا صدر بی‌تأثیر نبوده است.»

وی اضافه کرد: «بر اثر فضا‌سازی منطقه‌ای علیه ایران تلاش می‌شود تا حد امکان فضای رسانه‌ای علیه ایران گل‌آلود شود. طبیعی است که رقبای منطقه‌ای ما با شبکه‌های تلویزیونی که در اختیار دارند در این بخش تأثیرگذار هستند.» پشننگ با اشاره به ناتوانی دولت عراق در پاسخگویی به مطالبات مردمی توضیح داد: «دولت عراق ظرف ۱۵ سال، از ۲۰۰۳ تاکنون، با توجه به برنامه‌های اعلام شده خودش، در بحث خدمات‌رسانی به مردم عراق پیشرفت چندانی نداشته است. همه این مسائل دست به دست هم داده تا ایران هدف بیشترین انتقادات

■ **عراق در مورد صنعت درآمذزای نفت، با ما هیچ تعارفی ندارد. آنها در اوج درگیری با داعش، زمانی که هنوز برجام محقق نشده بود، به رغم اینکه بیشترین تعاملات و ارتباطات سیاسی را با ما داشتند، طبق گزارش‌های اوپک، با افزایش غیرقانونی صادرات نفت، به دنبال جایگزینی نفت ایران در هند و ... بودند**

■ **با توجه به دیدگاه‌های متفاوت مکتب نجف و قم در قبال مسئله سیاست، عراق می‌تواند در یک بازه میان مدت رقیب مذهبی ما هم باشد، هر چند تهدیدات خیلی جدی‌تر مثل داعش این رقابت را تحت الشعاع قرار می‌دهد اما احتمالاً پس از این بیشتر شاهد این رقابت مذهبی خواهیم بود**

شروع مأموریتشان در مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه گفتم که سخت‌ترین دوره ممکن، مربوط به ایشان است، چون قبل از فرماندوم بود. اکنون نیز با بحث‌هایی که آمریکا پیش آورده است این سختی و مشکلات و کارشکنی‌ها بیشتر خواهد شد.»

پشننگ در خصوص زمینه‌های همگرایی ایران در عراق جدید توضیح داد: «در متن شیعی - سنی عراق، اکثریت شیعه در عراق فرصت جدی برای ایران فراهم کرده‌اند. مبحث مبارزه با تروریسم نیز فرصتی بوده که روابط طرفین را بسیار وسعت بخشیده است. همچنین موضوع بازسازی عراق پس از حمله ۲۰۰۳ آمریکا و در ادامه، قدرت گرفتن داعش که باعث شده، بخش‌های زیادی از عراق - چه در مناطق کردنشین و سنی و چه شیعه‌نشین - نیازمند بازسازی باشند، زمینه‌های جدی همگرایی و وابستگی متقابل و افزایش تعاملات طرفین بوده است.»

او با یادآوری اینکه در کنار زمینه‌های همگرایی، زمینه‌های واگرایی با عراق نیز وجود دارد که این روزها ممکن است بیشتر نمود داشته باشد، تصریح کرد: «یکی از زمینه‌های واگرایی در عراق در مفهوم عرب - عجم نهفته است که برخی سیاستمداران عراقی مانند آقای صدر در این زمینه حرکت می‌کنند. هر چند به باور من آقای صدر به دنبال این است که به نوعی موازنه مثبت در عراق ایجاد کند؛ یعنی می‌داند واقعیتی به نام ایران را نمی‌توان انکار کرد، پس سعی می‌کند با ارتباط با کشورهای مثل عربستان سعودی و برخی کشورهای اتحادیه عرب، نوعی تعادل در سیاست داخلی عراق ایجاد کند.»

پشننگ با تأکید بر اینکه عراق را باید به عنوان یک رقیب نفتی، جدی بگیریم، یادآوری کرد: «عراق در اوج درگیری با داعش، زمانی که هنوز برجام محقق نشده بود، به رغم اینکه بیشترین تعاملات و ارتباطات سیاسی را با ما داشت، اما نه به توصیه‌های ایران گوش کرد و نه توصیه‌های اوپک را پذیرفت و دولت آقای مالکی، در زمانی که نفت ایران با تحریم‌های بین‌المللی مواجه شده بود، براساس گزارش‌های اوپک، با افزایش غیرقانونی صادرات نفت، به دنبال جایگزینی نفت ایران در هند و ... بود.»

وی افزود: «عراق در مورد صنعت درآمذزای نفت

با ما هیچ شوخی ندارد و در زمان حاضر که مباحث تحریم نفتی ایران به صورت یک‌طرفه از طرف ایالات متحده مطرح است، عراقی‌ها به شدت دنبال افزایش ظرفیت صادرات خود هستند و نمی‌خواهند فقط عربستان از این افزایش ظرفیت بهره ببرد.»

به گفته پشننگ «با توجه به دیدگاه‌های متفاوت مکتب نجف و قم در قبال مسئله سیاست، عراق می‌تواند در یک بازه میان مدت رقیب مذهبی ما هم باشد، هر چند تهدیدات خیلی جدی‌تر مثل داعش این رقابت را تحت الشعاع قرار می‌دهد؛ اما به تدریج پس از این بیشتر شاهد این رقابت مذهبی خواهیم بود.»

او با بیان اینکه باید به عنوان یک واقعیت غیرقابل انکار بپذیریم که عراق، متحد آمریکا است، تصریح کرد: «هر چند ما در عمل بیشترین تعاملات را با عراق داریم ولی در نهایت شاهد هستیم که ایالات متحده نفوذ قابل توجهی در عراق دارد. آمریکا بزرگ‌ترین قدرت فرامنطقه‌ای است که در عراق حضور دارد و این تأثیرگذاری و حضور پررنگ بعضاً ساختاری است. از این رو، در این روزها که آقای ترامپ برای ایران ساز دیگری می‌زند، در نحوه برخورد عراق با ایران هم تأثیرگذار بوده است. همچنین عراق به عنوان عضوی از اتحادیه عرب در برخی نشست‌های اتحادیه عرب و در برخی از جلسات شورای همکاری خلیج فارس در بیانیه‌هایی که علیه ایران صادر می‌شود، بعضاً همراهی می‌کند.»

پشننگ در بحث آسیب‌شناسی اقتصاد ایران با محوریت عراق توضیح داد: «متأسفانه همواره اولویت دیپلماسی خارجی ما ایدئولوژیک بوده، نه اقتصاد؛ بنابراین ایران در برابر فرصت‌های پیش رو به هیچ عنوان حرفه‌ای و آماده عمل نکرده که مثال بارز آن در دو دهه اخیر، از دست رفتن فرصت آسیای میانه است. در واقع، نه تنها خوب عمل نکرده، بلکه تنش‌های سیاسی جدی در آستانه قطع ارتباطات ایران و تاجیکستان که بیشترین همگرایی فرهنگی را با هم دارند، شکل گرفته است.»

وی افزود: «تشدید بحران ایران و آمریکا باعث افزایش محدودیت ایران در زمینه‌های مختلف از جمله اقتصادی در عراق خواهد شد. اگر ما به توافقی در پاییز و در سال جاری نرسیم، تشدید

■ یکی از عواملی که باعث شده این روزها در عراق جو منفی علیه ایران وجود داشته باشد، استفاده از نمادهای ارزشی و ایدئولوژیکی بسیار زیاد است. در خیابان‌های مناطق شیعه‌نشین بغداد بسیاری از عکس‌های رهبران ایرانی و شهدای مدافع حرم را می‌بینید. به نظر من، ما بیش از آنکه به نمادهای ارزشی بپردازیم، باید بر ارتباطات زیربنایی به‌ویژه در اقتصاد متمرکز شویم

■ اینکه یک مقام ایرانی در نجف بگوید که ما اجازه نمی‌دهیم کمونیست‌ها بر سر کار بیایند که اساساً شانس بسیار کمی برای قدرت گرفتن در عراق داشته و دارند، تأثیرات منفی بسیاری دارد

پشننگ با اشاره به اینکه تقابل‌ها و تضادهای موجود بین کردها و دولت مرکزی عراق باعث بروز نوعی دوگانگی در سیاست ایران در عراق شده است، گفت: «هر چند روابط ایران و اربیل خوب است، ولی آن نگاهی که تا پیش از این به ایران به عنوان متعادل‌کننده بین عرب و کرد وجود داشت، تضعیف شده است. مسئله رفراندوم نیز ایران را در تنگنای جدیدی قرار داد و باعث شد برای اولین بار در اختلاف کرد و عرب، طرف عرب‌ها را بگیریم و برای اولین بار، هزینه دعوا با کردها را که قبلاً روی دوش ترکیه و تا حدی دولت مرکزی عراق بود، بر گردن ایران بیفتد که تأثیرات خاص خود را در عرصه سیاست خارجی ایران خواهد شد.»

او درباره چشم‌انداز پیش‌روی ایران در ارتباط با عراق گفت: «به نظر می‌رسد جمیع شرایط داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی و تنگ‌تر شدن فضای مانور ایران در منطقه توسط ایالات متحده و متحدین منطقه‌ای آنها باعث می‌شود رویه جلوگیری از بازیگری بیشتر ایران در منطقه و به‌ویژه در سوریه و عراق، ادامه پیدا کند و احتمالاً ازین پس، ما شاهد قوانین دست‌وپاگیرتری علیه ایران خواهیم بود.»

پشننگ تأکید کرد: «یکی از عواملی که باعث شده این روزها در عراق علیه ایران صحبت‌های بسیاری مطرح شود، استفاده از نمادهای ارزشی و ایدئولوژیکی بسیار زیاد است. در خیابان‌های مناطق شیعه‌نشین بغداد بسیاری از عکس‌های رهبران ایرانی و شهدای مدافع حرم را می‌بینید. به نظر من، ما بیش از آنکه به نمادهای ارزشی بپردازیم که باعث نوعی واکنش منفی در متن جامعه عربی عراق می‌شود، باید بیش از پیش متمرکز بر ارتباطات زیربنایی به‌ویژه در اقتصاد باشیم. همان کاری که ترکیه در سیاست خارجی انجام می‌دهد و سیاست خارجی این کشور، ابزار و هدفی است برای دستیابی به منافع اقتصادی بیشتر. چراکه منافع اقتصادی بیشتر طبق اصل تسری در نظریه لیبرال‌ها روابط را استراتژیک‌تر و جدی‌تر می‌کند.»

او با اشاره به اظهارنظرهای غیرسازنده و غیرحرفه‌ای حساسیت‌زا، تصریح کرد: «اینکه یک مقام ایرانی در نجف بگوید که ما اجازه نمی‌دهیم کمونیست‌ها سر کار بیایند که اساساً شانس بسیار کمی برای قدرت گرفتن در عراق

بحران روابط میان ایران با عربستان به طور خاص و با متحدین عربی این کشور به طور عام، باعث نوعی بسیج و رقابت و حتی تقابل در زمینه‌های مختلف اقتصادی در عراق می‌شود. همان طور که در کنفرانس بازسازی عراق هم بارقه‌هایی از این تلاش وجود داشت. هر چند در عمل اعداد مورد نظرشان عملیاتی نشد ولی دلیل نمی‌شود که از این پس شاهد تلاش‌های بیشتری نباشیم.»

این پژوهشگر ارشد مسائل خاورمیانه با اظهار تأسف از اینکه ایران توانایی استفاده از مزیت‌های نسبی خود در تجارت و اقتصاد بین‌الملل از جمله مزیت قابل توجه ترانزیتی را ندارد، افزود: «شاهد هستیم در چند سال اخیر، ایران در یک محاصره ترانزیتی از سوی کشورهای همسایه به طور ویژه ترکیه قرار گرفته است. اقتصاد و صنعت ایران در مقایسه با رقبای منطقه‌ای از جمله ترکیه توان چندانی برای رقابت و ایجاد خلاقیت ندارد و در جایگاه پایین‌تری است. اگر شرایط فعلی ادامه پیدا کند، احتمالاً صنعت و اقتصاد ما بیش از پیش آسیب‌پذیر خواهد شد. طبیعی است آسیب‌پذیری صنعت ما در داخل، قدرت ما را در خارج از کشور و از جمله در عراق کاهش خواهد داد.»

پشننگ با بیان اینکه بخش خصوصی و خلاق ایران در اقتصاد داخلی و خارجی بسیار ضعیف‌تر از هم‌تاهای خود در ترکیه و اردن و ... هستند، گفت: «قوانین اقتصادی و صنعتی ایران در حمایت از بخش خصوصی بسیار دست و پاگیر بوده و خود تبدیل به مانعی برای تحرک و پویایی در این بخش و موجب کاهش حجم سرمایه‌گذاری شده و رابطه‌ها جایگزین ضابطه‌ها و توانمندی‌ها شده است.»

وی اضافه کرد: «هر چند در یکی دو سال اخیر بخش خصوصی وضعیت بهتری داشته است؛ اما تا پیش از این، به دلیل همان نگاه امنیتی که به آن اشاره کردم، اکثر گروه‌های اقتصادی ایران زیر چتر حمایتی قرار نگرفتند. ضمن اینکه امنیتی بودن خاورمیانه به طور عام و عراق به طور خاص باعث شده تصمیم‌سازان ما در عراق عمدتاً از رسته نظامی و امنیتی باشند و هر قدر هم که یک دیپلمات نگاه گشایش‌گرایانه‌ای داشته باشد بدیهی است که زاویه دید یک دیپلمات در عرصه سیاست با زاویه دید یک فعال اقتصادی متفاوت است.»

■ اگر قدر فرصت حاضر را ندانیم، اگر خیلی سریع تعارفات را کنار نگذاریم و اگر فرصت‌سوزی‌ها پیشین را ادامه دهیم، زمان در عراق به ضرر ما پیش خواهد رفت. به هر حال، امیدوارم نگاه جدی‌تر با محوریت اقتصاد در دیپلماسی را بیش از پیش در اهداف سیاست خارجی خود قرار دهیم

داشته و دارند، تاثیرات منفی بسیاری دارد. در افق ۲۰۲۰ با توجه به واقعیات مذهبی در ایران، مزیت نسبی و مزیت مطلق ایران نیروی کار متخصص و ارزان‌قیمت به نسبت کشورهای منطقه است و ما باید زمینه‌ساز حضور متخصصان ایرانی باشیم و دانش آنها را با برگزاری دوره‌های کوتاه‌مدت به زبان کردی و عربی و دوره‌های کوتاه‌مدت در حوزه‌های تخصصی بخش فنی و حرفه‌ای افزایش دهیم.»

او افزود: «این مزیت نسبی و مطلق در ارزآوری و کاهش رقم تحویل‌کردگان بیکار تاثیر به‌سزایی می‌تواند داشته باشد. مشروط به اینکه سیاست ما شبیه شش میلیون ایرانی که در خارج هستند نباشد؛ همان کسانی که از نظر سرمایه آکادمیک و سرمایه مالی در وضعیت بسیار مطلوبی هستند، اما برخلاف چینی‌ها و مالزیایی‌ها، برای ایران تقریباً هیچ عایدی ندارند.»

پشنگ با اشاره به اینکه در بخش توریسم مذهبی سال گذشته ۲/۵ میلیون نفر از این دو کشور بازدید کرده‌اند، خاطر نشان کرد: «اگر ما با حمایت بخش خصوصی، در کنار قم و مشهد، روی بخش گردشگری شهرهایی مثلاً شیراز، اصفهان و کرمانشاه هم که جاذبه‌های

فوق‌العاده‌ای دارند کار کنیم، در حوزه ارزآوری بسیار تاثیرگذار خواهد بود. بازارچه‌های مرزی که در یک سال اخیر فعالیت آنها دچار رکود شده است، می‌توانند برای زمانی که احیاناً اجماع منطقه‌ای جدی‌تری علیه ما صورت گیرد، به عنوان یکی از تنفس‌گاه‌های حیاتی عمل کنند.»

عضو مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه با بیان اینکه ما دوازده میدان نفتی مشترک با عراق داریم، تاکید کرد: «عراقی‌ها از نظر دسترسی به صنعت روز و از نظر فروش نفت مشکلات و محدودیت‌های ما را ندارند. تسهیل هر چه بیشتر آموشده‌ها و حتی لغو ویزا می‌تواند تاثیر به‌سزایی در بهبود روابط بین دو کشور داشته باشد. هرچند ناامنی غرب کشور باعث می‌شود نفوذ نگاه‌های امنیتی در حاکمیت تقویت شود. به باور من زمان در عراق به ضرر ما پیش خواهد رفت، اگر قدر فرصت حاضر را ندانیم، اگر خیلی سریع تعارفات را کنار نگذاریم و اگر فرصت‌سوزی‌ها پیشین را ادامه دهیم. به هر حال، امیدوارم نگاه جدی‌تر با محوریت اقتصاد در دیپلماسی را بیش از پیش در اهداف سیاست خارجی خود قرار دهیم.»

تازه‌ترین آمار گمرک از تجارت خارجی نشان می‌دهد

صادرات ۲/۵ میلیارد دلاری ایران به عراق

دولت عراق در حالی از تن دادن به تحریم‌های آمریکا علیه ایران خبر داده که طی چهارماه نخست امسال این کشور با دریافت ۲ میلیارد و ۵۲۱ میلیون دلار کالا در رده سوم بازارهای هدف صادراتی کشور بوده است.

بررسی تازه‌ترین آمار گمرک از تجارت خارجی ایران نشان می‌دهد طی چهار ماه نخست سال جاری نیز، عراق پس از کشورهای چین و امارات با دریافت ۴ میلیون و ۷۸۲ هزار تن کالا به ارزش ۲ میلیارد و ۵۲۱ میلیون و ۵۹۵ هزار دلار در رده سوم بازارهای هدف صادراتی ایران بوده است.

در عین حال، صادرات کالا به عراق ۱۲/۷۹ درصد از وزن کل و ۱۶/۳۲ درصد از ارزش کل صادرات ایران در این مدت را شامل می‌شود که از این حیث عراق رتبه سوم را از میان ۱۰۰ کشور عمده مقصد صادرات ایران دارا بوده است.

بر اساس این گزارش، صادرات کالاهای غیرنفتی ایرانی به چین در چهار ماهه نخست سال جاری نسبت به سال گذشته ۷/۷۳ درصد افزایش یافته است. صادرات غیرنفتی ایران به امارات متحده عربی و عراق به ترتیب با افزایش ۳۱/۹۵ و ۲۳/۱۹ درصدی همراه شد و شاهد افت ۴۰/۴۸ درصدی صادرات کشورمان به کره جنوبی بوده‌ایم. همچنین طی این مدت میزان صادرات غیرنفتی به افغانستان ۳۰/۶۹ درصد و سایر کشورها ۳۰۲۱ درصد افزایش داشته است.

عمده‌ترین خریداران کالاهای ایرانی در چهار ماهه نخست سال جاری به ترتیب شامل چین به ارزش سه میلیارد و ۴۶ میلیون دلار، امارات متحده عربی با دو میلیارد و ۸۰۸ میلیون دلار، عراق با دو میلیارد و ۵۲۲ میلیون دلار، افغانستان با یک میلیارد و ۱۰۸ میلیون دلار و جمهوری کره با ۸۲۱ میلیون دلار و سایر کشورها به ارزش پنج میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار بوده است.

کشورهای عمده صادرکننده کالا به ایران نیز در مدت یادشده به ترتیب شامل کشورهای چین با سه میلیارد و ۸۹۰ میلیون دلار، امارات متحده عربی با دو میلیارد و ۱۶۹ میلیون دلار، جمهوری کره با ۹۸۷ میلیون دلار، هند با ۹۱۲ میلیون دلار و آلمان با ۷۵۳ میلیون دلار بوده است.

دفتروکالت تخصصی دماوی بازرگانی و نقل و نقل بین المللی کلخین



با تجربه ای بیش از ۱۲ سال سابقه در امر وکالت، داوری، بازرگانی، حمل و نقل داخلی و بین المللی آماده همکاری و پیشبرد اهداف حقوقی شرکت شما می باشیم. کارشناس ارشد حقوق تجارت بین الملل ■ فارغ التحصیل دوره های فیاتا (FIATA) سابقه همکاری با شرکت های پارس خزر و هیوندای



تهران - خیابان کریم خان زند - خیابان سنایی - خیابان شهید خدری (شاهین) نیش بن بست پاک پلاک ۲ طبقه اول
 تلفن : ۸۸۳۰۱۹۱۸ - ۸۸۳۰۱۸۱۹ فاکس: ۸۸۳۲۰۷۲۴
 تلفن همراه: ۰۹۱۲۲۷۰۷۸۰۶ - ۰۹۱۲۲۰۸۰۹۷۵



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: ۳۳۵۵۷۹۰۲ ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵

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



مدیرکل دفتر ترانزیت، خبرنگار ترابران و چند گره حمل و نقلی

خرده مشکلات ترانزیتی

بهاره بوذری

هماهنگ کردن فرصتی برای گفت و گو با مدیران دولتی، زمانی که روزانه باید با تبعات تصمیمات بالادستی جدید مواجه شد و هر روز نیز تغییراتی در رویکردهای قبلی وجود دارد، دشوارتر از گذشته شده است. در شماره ۱۵۷ ترابران، گلايه‌های دست‌اندرکاران حمل و نقل بین‌المللی در مورد مشکلات تامین ارز رانندگان و همچنین تبعات افزایش عوارض عبور برای رانندگان ترانزیتی از کشورهای ترکمنستان و آذربایجان و راهکارهای پیشنهادی بخش را تقدیم خوانندگان کردیم و قصد داشتیم تا در همان شماره، با رضا نفیسی، مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز گفت و گویی در این خصوص داشته باشیم که به دلایل ذکر شده، امکان‌پذیر نشد.

اما در این شماره توانستیم این تاخیر را جبران کنیم. مدیرکل دفتر ترانزیت برایمان تشریح می‌کند که طی ماه گذشته چه راهکارهایی برای مشکلات یاد شده اندیشیده و اجرا کرده‌اند؛ در چه اموری موفقیت داشته‌اند و چه کارهایی هنوز به سرانجام نرسیده است.

ترابران: شاید بهتر باشد گفت‌وگو را از مشکل تامین ارز رانندگان در چند ماه اخیر، شروع کنیم. ■ متأسفانه بسیاری از مسائل و مشکلات بالادستی به بخش حمل و نقل منتقل می‌شود، یعنی شاید محدودیت‌های ترددی که در برخی کشورها داریم ناشی از مسائل دیگری باشد، ولی در نهایت آثار آن متوجه ما می‌شود. در خصوص ارز موردنیاز رانندگان، بعد از ابلاغ سیاست‌های جدید دولت برای ساماندهی و مدیریت بازار ارز به علت طولانی شدن فرآیند ابلاغ بخشنامه‌های اجرایی و تدوین شیوه‌نامه‌های تخصیص ارز تک‌نرخ، بخش حمل و نقل دچار مشکل تهیه ارز از مراجع رسمی گردید.

در این مدت، نشست‌های متعددی با نمایندگان بانک مرکزی برگزار شد. در ابتدا بانک مرکزی معتقد بود که سازمان راهداری باید مبلغ موردنیاز هر راننده‌ای که قصد خروج از کشور را دارد، تایید کند و سپس بانک مرکزی به بانک عامل ابلاغ کند تا پرداخت شود که این امر با توجه به حجم زیاد سفر عملاً امکان‌پذیر نبود و پیشنهاد شد سیستمی راه‌اندازی نماییم تا این مسئله مرتفع شود و راننده به نوعی از طریق آن مورد تایید قرار گیرد. حاصل



■ از پنج بانک عامل معرفی شده تنها بانک تجارت با برقراری لینک ارتباطی با سرورهای سازمان راهداری تعدادی شعبه در تهران و چند شهر دیگر را جهت پرداخت ارز به رانندگان معرفی کرده است که اصلاً پاسخگوی نیاز رانندگان نیست

■ در بسته جدید ارزی بانک مرکزی، فرآیند واگذاری ارز تغییر نکرده و بخشنامه‌های قبلی برای تخصیص ارز که بر مبنای توافقات صورت گرفته با بانک مرکزی و بانک‌های عامل تدوین شده‌اند، دارای ضمانت اجرایی هستند، ولی تغییر اساسی در نرخ ارز دریافتی است که بر مبنای قیمت بازار ثانویه محاسبه می‌شوند



که بانک‌های عامل معتقد بودند دستورالعملی که بانک مرکزی صادر کرده کامل نیست و نیازمند زیرساخت، دستورالعمل کامل، سیستم و... است. به این ترتیب ۳، ۴ ماه درگیر ایجاد این زیرساخت‌ها بودیم که بانک‌ها نرم‌افزارهای خودشان را بنویسند و آن را با نرم‌افزار ما ارتباط دهند، حتی سیستم اطلاعاتمان را به‌گونه‌ای کامل کردیم که تحصیل‌دار یا تحویل‌دار بانک هم بتواند براساس نرم‌افزار، تمام مدارک راننده اعم از کارت ملی، گذرنامه، دفترچه خروج و کارت هوشمند را کنترل و بررسی و ارز موردنیاز را پرداخت کند.

در حال حاضر سازمان راهداری کلیه سرویس‌های موردنیاز جهت دسترسی به سامانه CMR را در اختیار بانک‌های عامل قرار داده لیکن از پنج بانک عامل معرفی شده تنها بانک تجارت با برقراری لینک ارتباطی با سرورهای سازمان تعداد سه شعبه منتخب در شهر تهران و یک شعبه در هر یک از شهرهای تبریز، ارومیه و مشهد را جهت پرداخت ارز به رانندگان معرفی کرده است که اصلاً پاسخگوی نیاز رانندگان نخواهد بود. انتظار ما این است که سایر بانک‌های عامل جهت برون‌رفت بخش حمل و نقل با اولویت دادن به نیازهای بخش ارتباط سیستم‌های

مذاکرات فشرده با مسئولین مرتبط مواردی از قبیل صرفه‌جویی در مصارف ارزی و تبدیل هزینه‌های ارزی در حد امکان به هزینه‌های ریالی؛ استفاده از ظرفیت صرافی‌ها برای انتقال ارز به خارج از کشور؛ هماهنگی و تشکیل جلسات متعدد با صنف برای ارائه راهکار و برون‌رفت از وضع موجود؛ تشکیل جلسه با بانک مرکزی و اتخاذ روش‌های مناسب و قابل کنترل برای تامین ارز موردنیاز بخش و استفاده از ظرفیت بانک مرکزی برای انتقال ارز و حضور نماینده سازمان در بانک مرکزی جهت پیگیری و حمل و نقل امور ارزی بوده است.

راهکار پیشنهادی که به بانک مرکزی ارائه شد این بود که اطلاعات از طریق سیستم سازمان به بانک مرکزی منتقل شود و هنگامی که به یک راننده کد رهگیری CMR دادیم، بانک مرکزی هم براساس تاییدیه ما این پول را پرداخت کند. با هماهنگی هم که با تشکل‌های صنفی حمل و نقل بین‌المللی داشتیم با توجه به هزینه‌هایی که در کشورهای مختلف متوجه راننده می‌شود جدولی تهیه کردیم و به بانک ارائه دادیم. بانک مرکزی طی ابلاغ دستورالعملی به بانک‌های سامان، تجارت، ملی، ملت و پارسیان (به‌عنوان پنج بانک عامل) معرفی کرد؛ در حالی

■ **ورود ناوگان کشورها به قلمرو یکدیگر تابع موافقتنامه‌های فیما بین و براساس رعایت اصل رفتار متقابل است، نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم کامیون‌های ما از قلمرو کشورهای دیگر بارگیری کنند و در مقابل به ناوگان آن آنها اجازه بارگیری از خاک خودمان را ندهیم**

■ **تا جایی که می‌توانیم در ارتباطات حمل‌ونقلی خود، دوزبولاغ را حذف و عوارض را کاهش می‌دهیم. نشست ماه گذشته با آذری‌ها هم با همین هدف انجام شد و تعداد زیادی سفر از پروانه تردد و پرداخت عوارض معاف شده‌اند**

نرم‌افزاری خود را با سرویس‌های ارائه شده توسط سازمان برقرار کنند.

ترابران: بسته جدید ارزی دولت چه تغییری در ارز تخصیصی رانندگان ایجاد کرده است؟

■ **تاکنون بانک مرکزی به صورت رسمی بخشنامه‌ای در این خصوص به سازمان متبوع ابلاغ نکرده ولی برابر اطلاع در بسته جدید ارزی ابلاغی توسط بانک مرکزی، فرآیند واگذاری تغییر پیدا نکرده به عبارتی بخشنامه‌های قبلی برای تخصیص ارز که بر مبنای توافقات صورت گرفته با بانک مرکزی و بانک‌های عامل تدوین**

شده‌اند، دارای ضمانت اجرایی هستند، ولی تغییر اساسی در نرخ ارز دریافتی است که برابر اعلام بانک مرکزی بر مبنای قیمت بازار ثانویه محاسبه و توسط بانک‌های عامل به رانندگان فعال در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی پرداخت خواهد شد.

ترابران: زنگ خطر ترانزیت ایران مدت‌هاست که به صدا درآمده است.

■ **شرایط فعلی صرفاً ناشی از نرخ ارز و تحولات سه یا چهار ماهه اخیر نیست و انتقاداتی به شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی هم وارد است که بیشتر مایلند تنها در بازار محدودی در حمل‌ونقل بین‌المللی فعالیت نمایند.**

حتی افغانستان هم در حال نفوذ در بازار کشورهای دیگر است و بهره‌وری‌شان افزایش یافته است. به طوری که آمارها نشان می‌دهد تعداد سفر ناوگان افغان نسبت به ناوگان ایرانی در طول سال گذشته به مراتب بالاتر بوده است و خیلی بهتر از ما کار می‌کنند، بنابراین شاید بخشی از شرایط فعلی حمل‌ونقل بین‌المللی ما ناشی از نگرش شرکت‌ها باشد که فراموشی عمل نمی‌کنند و دیدگاه بین‌المللی ندارند. البته آنها هم حتماً ملاحظات خاص خودشان را دارند.

ترابران: ورود کامیون‌های عراقی و ترک به کشور همواره جزو اعتراضات رانندگان ایرانی بوده است، چرا به آنها اجازه ورود داده می‌شود تا همین بازار محدود را هم در اختیار بگیرند؟

■ **ورود ناوگان کشورها به قلمرو یکدیگر تابع موافقت‌نامه‌ها و تفاهم‌نامه‌های فیما بین و براساس رعایت اصل رفتار متقابل است، پس نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم کامیون‌های ما به راحتی از قلمرو کشورهای دیگر بارگیری کنند و در مقابل به ناوگان آن کشور برای بارگیری از خاک کشورمان اجازه ندهیم.**

در عین حال، بحث عرضه و تقاضا و قیمت نیز تعیین‌کننده نحوه جابه‌جایی است. البته ما سعی می‌کنیم ورود کامیون‌های خارجی خالی را به داخل کشور مدیریت کنیم و فقط در صورتی که کامیون‌ها خاص و یخچالدار به تعداد کافی در دسترس نباشد، اجازه ورود کامیون خالی می‌دهیم. به عنوان نمونه، چندی قبل قرار بود سوخت را از ترکمنستان به افغانستان حمل کنیم و تانکر کم داشتیم، بنابراین به کامیون تانکر دار خارجی مجوز این کار را بنا به مورد دادیم.

واقعیت این است که در این شرایط باید به صورت

برد- برد مسائل را بررسی و تصمیم‌گیری کنیم؛ در غیر این صورت طرف مقابل هم می‌تواند به طرق مختلف برای ما مانع ایجاد کند. نهایتاً تلاش ما بر این است که از ناوگان ایرانی با شیوه‌های مختلف و با ارائه بسته‌های حمایتی در زمینه تامین سوخت، لوازم یدکی و لوازم پرمصرف ناوگان حمل‌ونقل عمومی حمایت کنیم.

ترابران: مشکلات ارزی، شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی را هم دچار تنگنا کرده است...

■ **مشکل اصلی شرکت‌ها، نقل و انتقال ارز است که مشکل عمومی کشور محسوب می‌شود. سیاستی که ما در پیش گرفتیم، این است که تا جایی که می‌توانیم در ارتباطات حمل‌ونقلی خود، دوزبولاغ را حذف کنیم و تا جای ممکن عوارض را کاهش دهیم. نشست یک ماه پیش با آذری‌ها هم با همین هدف انجام شد و تعداد زیادی سفر از پروانه تردد و پرداخت عوارض معاف شده‌اند. سعی می‌کنیم تا جای ممکن هزینه‌ها را کاهش بدهیم، اما گاهی اوقات کشور مقابل مقاومت می‌کند. آنها می‌گویند بعضی از این موارد جزو قوانین مصوب کشورشان است و اصلاح آن در حیطه اختیارشان نیست.**

اما می‌خواهم در اینجا به نکته‌ای اشاره کنم؛ یکی از مشکلات شرکت‌ها و رانندگان این است که به خوبی به برخی از قوانین و مقررات اشراف ندارند. در بسیاری از مواقع، رانندگان ما حتی نمی‌دانند در کشور مقصد - در صورت بروز مشکل - باید با چه کسی تماس بگیرند و یا چه کاری انجام دهند، گاهی اوقات پلیس پول ناحقی از آنها می‌گیرد، اما نمی‌دانند به چه کسی شکایت کنند. حتی در یک جلسه می‌گفتیم که راننده حداقل باید شماره تلفن سفارتخانه را بداند تا اگر مشکلی برایش پیش آمد تماس بگیرد، اما متأسفانه اکثراً در این حد هم اطلاعاتی ندارند؛ بنابراین به نظر می‌رسد مقداری باید سطح آموزش را در این زمینه ارتقاء داد. این جزو برنامه‌هایی است که در حال تدوین آن هستیم و تفاهم‌نامه‌های هم آماده کرده‌ایم که ان‌شاءالله با برخی از تشکلات حمل‌ونقل بین‌المللی به امضاء خواهد رسید تا شرکت‌ها و رانندگان حتماً یکسری دوره‌های آموزشی را طی کنند.

ترابران: از خرداد ماه ترکمنستان هزینه تن- کیلومتر کامیون‌های عبوری از این کشور را بار دیگر افزایش داد و مشکل دیگری به مشکلات ترانزیتی کشور اضافه کرد. واکنش شما به این اقدام چه بوده است؟

■ **قرار است در حضور وزیر راه، سناریوهای موردنظر در واکنش به اقدام ترکمن‌ها در مورد افزایش حق عبور مطرح و تصمیم‌گیری شود.**

■ **در شرایط فعلی و با توجه روابط سیاسی و مباحثی که با ترکمن‌ها داریم؛ نباید این مناقشه را صرفاً از بُعد حمل و نقل جاده‌ای ارزیابی کرد**

■ **یکی از سناریوها در واکنش به ترکمنستان این است که ما هم به ازای هر کیلومتر ۱/۵ دلار دریافت کنیم، بنابراین از لطف‌آباد تا ترکیه در یک رفت و برگشت باید ۵۰۰۰ دلار پرداخت کنند که در این صورت هیچ کامیونی تردد نخواهد کرد. تجربه ما نشان می‌دهد رفتار متقابل با آنها جوابگو نخواهد بود**

■ **در بین سناریوهای مختلفی که مطرح شده بود، یکی هم انجام رفتار متقابل بود و اینکه به ازای خودشان به ازای هر کیلومتری که رد می‌شوند ۱/۵ دلار دریافت کنیم. به این ترتیب از لطف‌آباد تا ترکیه که ۱۹۰۰ کیلومتر است، طی یک رفت و برگشت می‌بایست ۵ هزار دلار پرداخت کنند که البته در این صورت هیچ کامیونی تردد نخواهد کرد. تجربه ما نشان می‌دهد رفتار متقابل به این شکل با چنین کشوری جوابگوی نخواهد بود، بلکه باید با آنها مذاکراتی در سطح عالی انجام دهیم تا مسئله حل شود، اگر ما این عوارض را افزایش دهیم مسلماً آنها هم مقابله خواهند کرد که سبب می‌شود روابط ما با کشورهای همسایه دچار تنش شود، در صورتی که ما دنبال تسهیل روابط با کشورهای همسایه هستیم.**

یکی دیگر از سناریوها هم استفاده از مسیرهای جایگزین است، می‌شود از طریق دریای خزر، بندر امیرآباد یا انزلی، به سمت بندر آکتائو در قزاقستان تردد کرد. از طریق افغانستان هم امکان تردد وجود دارد، اما متأسفانه این کشور جاده‌های مناسبی ندارد. در هر صورت سناریوهای مختلف در حال بررسی است.

ترابران: در خصوص افزایش عوارض تردد از طرف آذربایجان، به چه نتایج دست یافتید؟

■ **ماه گذشته جلسه مشترکی با آذری‌ها داشتیم و با آنها به تفاهم خیلی خوبی رسیدیم. تعداد پروانه‌ها معاف از عوارض را افزایش داده‌ایم، طرف آذری مایل بود که مرادوات حمل‌ونقلی را با ما توسعه دهد، ماه گذشته در ملاقاتی که وزیر محترم راه و شهرسازی با وزیر حمل‌ونقل آذربایجان داشتند، قرار شد مجدداً با آنها نشست داشته باشیم و باقی مسائل را حل و فصل کنیم.**

می‌خواهیم تا جای ممکن عوارض را کاهش بدهیم، چون این عوارض را بیشتر طرف آذری می‌گیرد و ما هیچ علاقه‌ای به دریافت این عوارض نداریم، آنها عوارضی مانند اضافه تناژ و... می‌گیرند که ما گفتیم حاضریم این ارقام را صفر کنیم. نزدیک حدود ۱۰۰ هزار کامیون بین مرز ایران و آذربایجان در حال تردد هستند که حدود ۴۰ هزار کامیون ایرانی و ۴۰ هزار کامیون آذری و ۲۰ هزار کامیون متعلق به سایر کشورهای است. بخشی از کامیون‌های ما از طریق آذربایجان به سمت روسیه و گرجستان در حال حرکت هستند. روابط حمل‌ونقلی ما خوب است و

■ **ترکمنستان در مرداد ماه سال ۹۵ عوارض ترانزیت را از صفر به یک دلار رساند و از یازدهم خرداد سال جاری نیز این مبلغ را به ۱/۵ دلار افزایش داد.**

این مسئله سبب شده ناوگان حمل‌ونقل ما برای عبور از ترکمنستان در مجموع حدود ۱۸۰۰ دلار (رفت و برگشت) به طرف ترکمنی پرداخت کنند که هزینه ترانزیت‌های ما را بسیار افزایش داده است. ما جلسات متعددی با طرف ترکمن داشتیم و آقای رئیس‌جمهور هم در فروردین ماه با رئیس‌جمهور ترکمنستان جلساتی برگزار کردند و پس از آن وزیر محترم راه و شهرسازی به ترکمنستان رفتند و هیات ترکمنی هم به تهران آمدند و در نهایت قرار شد در سپتامبر جلسه‌ای داشته باشیم که راجع به کاهش عوارض صحبت کنیم، اما متأسفانه در همین فاصله، طرف ترکمنی حق عبور را افزایش داد.

ما مایل نیستیم مرتباً این حق عبور را افزایش بدهیم، قصد ما کاهش هزینه‌هاست تا جایی که حتی خیلی از عبورهای طرف ترکمنی را از پرداخت حق عبور معاف کرده‌ایم (کامیون‌هایی که به بندرعباس می‌روند و بارگیری می‌کنند معاف از پرداخت هستند). در این رابطه نشست‌های متعددی داشتیم تا تصمیم‌گیری کنیم که چه سناریویی را در مقابل ترکمن‌ها اتخاذ نماییم. همانطور که گفتم، دنبال رفتار متقابل نیستیم، چون تصور ما این است که با این افزایش قیمت، هم حمل‌ونقل ما و هم آنها متضرر خواهد شد.

ترابران: پس تا به حال هیچ اقدام متقابلی در این رابطه انجام نداده‌اید؟

■ **راجع به این بحث که قصد داریم چه کارهایی انجام دهیم، باید بگویم سناریوهای مختلفی را بررسی و تنظیم کردیم و قرار است در حضور آقای وزیر سناریوهای موردنظر مطرح و درباره آنها تصمیم‌گیری شود که در شرایط فعلی با توجه روابط سیاسی و مباحثی که با ترکمن‌ها داریم؛ چه سیاستی را باید در پیش گرفت. همانطور که می‌دانید نباید این مناقشه را صرفاً از بُعد حمل‌ونقل جاده‌ای بررسی کرد. در زمینه راه‌آهن، ما با طرف ترکمن روابط خوبی داریم حتی تبادلات گازی هم داریم، بنابراین باید با دیدگاه ملی و کلان به موضوع نگاه کرد. قرار است انشاءالله ملاقات و مذاکرات بیشتری با طرف ترکمن داشته باشیم.**

ترابران: می‌توانید کمی درباره سناریوهای موردنظر سازمان برای واکنش نسبت به اقدام ترکمن‌ها توضیح دهید؟

حتی اگر راه‌آهن آستارا-آستارا راه‌اندازی شود تاثیر بسیار خوبی در روابط حمل‌ونقلی ما با آذربایجان خواهد گذاشت. طرف آذری هم به این موضوع بسیار علاقه‌مند است. یکسری مباحث متفرقه هم داشتیم که در مذاکرات به آنها پرداخته شد.

ترابران: کشور آذربایجان دقیقاً چقدر افزایش عوارض برای کامیون‌های ایرانی اعمال کرد؟

■ **عوارض مختلفی می‌گرفتند، ما جدولی استعلام کردیم و حدود ۸ جدول به ما دادند؛ عوارض اضافه تناژ، بارگیری و ورود به شهرهای بزرگ، اقامت در آذربایجان بسته به یک روز یا**

■ برابر استعلام صورت گرفته از دولت آذربایجان، عوارض اعلامی آنها شامل کلیه ناوگان ورودی به قلمرو کشور آذربایجان می‌شود. البته اخباری از بعضی از رانندگان و یا شرکت‌ها به ما می‌رسد که به فرض عوارض مذکور از ناوگان ترک کمتر دریافت می‌شود، ولی تاکنون مستندی ارائه نشده است

■ اگر ناچار شویم در مقابل آذربایجان رفتار متقابل انجام می‌دهیم اما به آنها اعلام کردیم که تمایلمان به کاهش عوارض عبور است. قرار است مذاکراتی در این خصوص انجام شود. در عین حال اگر پروانه تردد وجود داشته باشد، بخشی از عوارض، خودبه‌خود حذف خواهد شد

روزهای متعدد، بار خطرناک، کامیون‌های دارای بار و بدون بار و... در آن لحاظ شده بودند که قیمت‌های متفاوتی را نشان می‌داد.

ترابران: این عوارض تنها مربوط به ناوگان ایرانی است؟

■ برابر استعلام صورت گرفته و اعلام رسمی دولت آذربایجان عوارض اعلامی مشمول کلیه ناوگان ورودی به قلمرو کشور آذربایجان می‌شود، با توجه به اینکه گمرک آذربایجان متولی وصول عوارض در مبادی ورودی است و تحت سامانه پنجره واحد گمرکی نسبت به وصول و صدور رسید هزینه‌های

دریافتی به ناوگان متردد در قلمرو آذربایجان اقدام می‌کند، به نظر می‌رسد که این عوارض مشمول کلیه ملیت‌ها است، البته اخباری از بعضی از رانندگان و یا شرکت‌ها به ما می‌رسد که به فرض عوارض مذکور از ناوگان ترک کمتر دریافت می‌گردد، ولی تاکنون مستندی ارائه نشده است، البته ما این موضوع را در اجلاس مشترک در تیر ماه با آذری‌ها مطرح کردیم ولی طرف آذری تاکید کرد که عوارض مشمول کلیه ملیت‌هاست.

ترابران: ایران برای آنها چنین افزایش عوارضی در نظر نگرفته است؟

■ نهایتاً اگر ناچار شویم رفتار متقابل انجام می‌دهیم. به آنها اعلام کردیم که دوست نداریم رفتار متقابل داشته باشیم و تمایلمان به کاهش این قیمت‌هاست، در نهایت قرار شد مذاکراتی برای کاهش این عوارض انجام شود، هرچند بخشی از این عوارض، در صورتی که پروانه تردد وجود داشته باشد خودبه‌خود حذف می‌شود. شاید قوانین آنها اجازه ندهد که عوارض عبور را به راحتی تغییر دهند، اما اگر پروانه عبور را افزایش دهیم، عوارض پرداختی ما کاهش پیدا می‌کند. در حال حاضر کامیون‌های آذری که پروانه تردد دارند به راحتی به کشور ما وارد می‌شوند، بارگیری می‌کنند و حتی به سمت قطر هم بار می‌برند و مشکل خاصی وجود ندارد، کامیون‌های ما هم به همین ترتیب در این مسیر تردد می‌کنند و حدود ۴ تا ۵ هزار کامیون از طریق آذربایجان به کشورهای دیگر می‌روند.

ترابران: یعنی مرادوات حمل و نقلی ما با آذربایجان بهتر از ترکمنستان است؟

■ بله همین‌طور است. ارتباط ما با آذری‌ها، ارمنی‌ها و ترک‌ها خوب است. نشست می‌هم با وزیر افغانستان و همچنین با ازبک‌ها داشتیم. با قزاقستان مشکل پروانه تردد داریم، اما امیدواریم بتوانیم طی سفری که آقای رئیس‌جمهور انجام می‌دهند، این مشکل را برطرف کنیم. یک خبر خوب هم آن است که برای اولین بار موافقتنامه جاده‌ای بین ما و سوئیس بعد از ۵۰ سال مبادله شد. سعی می‌کنیم تا حد امکان با کشورهای دیگر ارتباط متقابل برقرار کنیم و باید سعی کنیم با تسهیل در قوانین و مقرراتمان، کاهش عوارض و تقویت زیرساخت‌ها، تردد از مسیرهای ترانزیت را افزایش دهیم.

کار دیگری هم که در بحث کریدورها انجام داده‌ایم بحث تقویت آنها از جمله کریدور شمال-جنوب و کریدور دریای سیاه و خلیج فارس است.

ترابران: با توجه به در پیش بودن تحریم‌ها، فکر می‌کنید چه آسیب‌هایی متوجه بخش حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت ما خواهد شد؟

■ بی‌شک بخش حمل و نقل نیز در صورت عدم تدوین برنامه‌های برون‌رفت از شرایط تحریم دچار آسیب خواهد شد، عدم حمایت از بخش باعث افزایش هزینه‌های حمل توسط ناوگان ایرانی و حذف آنها در چرخه رقابت از ناوگان سایر کشورها می‌شود. البته در شرایط فعلی و در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و تدوین استراتژی‌های بخش برای مقابله با تحریم‌ها، سیاست‌های پیشنهادی در سازمان تهیه و جهت تصویب به دولت ارائه شده است، در شرایط تحریم بخش جاده‌ای حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت می‌بایست ظرفیت‌های حذف شده حوزه حمل و نقل ریلی و هوایی در اثر تحریم‌ها را نیز باید پوشش دهد و برآورد ما این است که فشار وارده به بخش جاده‌ای بیشتر خواهد شد.

ما باید با ایجاد تسهیلات لازم در مبادی ورودی و خروجی، کاهش زمان توقف‌ها در مبادی، توسعه زیرساخت‌های مرزی، افزایش بهره‌وری ناوگان جاده‌ای و پرداخت تسهیلات مناسب، شرایطی فراهم کنیم که این بخش بتواند با تمام ظرفیت نسبت به جابه‌جایی محموله‌های وارداتی/صادراتی/ترانزیتی اقدام کند، البته همانگونه که اشاره کردم تمامی دستگاه‌ها می‌بایست بخش حمل و نقل را در این راه همراهی کنند.

به نظر من، اگر همه دستگاه‌های متولی با یکدیگر هم‌پوشانی نداشته باشند، تمامی بخش‌های اقتصادی کشور دچار آسیب خواهد شد.

ترابران: یکی از نکاتی که در ارتباط با کشورهای همسایه مطرح می‌شود ضعف دیپلماسی ما در حوزه ترانزیت است.

■ اگرچه دیپلماسی کشور در وزارت خارجه و از بالا به پایین طراحی می‌شود، ولی ما به عنوان یک دفتر تخصصی چنین دیدگاهی نداریم، با طرف مقابل مذاکره می‌کنیم و کاری نداریم که چرا از نظر سیاسی ارتباط نمی‌گیریم، بحث حمل و نقلی را مطرح می‌کنیم. حمل و نقل آخرین حلقه این داستان است. تلاش ما این است که به صورت فنی در خصوص مباحث حمل و نقلی مذاکره کنیم و ترجیح می‌دهیم مباحث سیاسی از طریق مجاری ذی‌ربط پیگیری شود.

ما دو کار دیگر هم انجام داده‌ایم، اولاً سعی کرده‌ایم

تداوم چالش در روابط ترانزیتی ایران و ترکمنستان

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی استان خراسان رضوی از تصمیم ترکمنستان برای محدودیت‌های جدید تردد در مرز سرخس خبر داد.

احمد زمانیان‌یزدی توضیح داد: «بر اساس تصمیم جدید ترکمنستان برای محدودسازی تردد کامیون‌های ایرانی، تنها روزی ۳۰ کامیون می‌تواند از مرز سرخس وارد ترکمنستان شود و هم‌چنین خروج کامیون از سرخس به سمت ایران هم به‌روزی ۳۰ عدد رسیده است.»

زمانیان با توضیح این‌که هیچکس پاسخ نمی‌دهد دلیل این تصمیم ترکمنستان چیست، ادامه داد: «اکنون پشت مرز سرخس صف‌های طولانی ایجاد شده است و شاهد توقف‌های طولانی کامیون‌ها هستیم.»



به گفته زمانیان کامیون‌های ایرانی هم که قبلاً به ترکمنستان رفته‌اند، پشت مرز متوقف شدند تا با رعایت نوبت ۳۰ کامیون در روز که از هر ملیتی است، بتوانند وارد ایران شوند.

او با بیان این‌که ترانزیت ایران در منطقه آسیانه میانه روزهای سختی را تجربه می‌کند، گفت: «این تصمیم باعث شده است محموله‌ها چندین روز در مرز خروجی برای ورود به ترکمنستان بمانند.»

ضمن این‌که توقف‌های مرزی طولانی باعث می‌شود کرایه‌های حمل‌گزاران شوند.»

زمانیان در این‌باره تأکید کرد: «وقتی توقف کامیون‌ها طولانی می‌شود کامیون در مبدأ و برای بارگیری کالا کاهش پیدا کند و این وضعیت روی افزایش هزینه‌های حمل‌تأثیر می‌گذارد به‌علاوه این‌که برای تأخیر حمل‌بارها به این کشور، با نارضایتی صاحبان کالا همراه خواهد داشت.»

او افزود: «کاهش تردد کامیون‌های ایرانی در مرز سرخس کرایه حمل‌گزاران خواهد کرد. مسئولان ابراز بی‌اطلاعی می‌کنند و می‌گویند نمی‌دانیم دلیلش چیست و ظاهراً دیپلماسی هم پاسخی برای این مشکلات ندارد.»

او هم‌چنین گفت: «موافقتنامه‌ای با ترکمنستان داریم که بر اساس آن این محدودیت پذیرش کامیون‌های ایرانی خلاف توافقنامه موجود بین دو کشور است.»

رضا نفیسی، مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی سازمان راهداری در گفت‌وگو با خبرنگار ترابران، در خصوص پیگیری‌های انجام شده در بر طرف کردن مشکل محدودیت تردد کامیون‌های ایرانی از مرز سرخس به ترکمنستان گفت: «طی توافق صورت گرفته با طرف ترکمنی قرار بود حدود ۲۰۰ الی ۳۰۰ کامیون تردد داشته باشند که طرف ترکمنی این قرارداد را به صورت یک‌طرفه لغو کرده و اجازه تردد بیش از ۳۰ کامیون را نمی‌دهد و این باعث توقف تردد حجم زیادی از کامیون‌ها بین دو کشور شده است.»

او با اشاره به اینکه تاکنون پاسخ روشنی از طرف ترکمنستان مبنی بر دلیل این اقدام دریافت نشده است، افزود: «سفارت ایران طی صحبت‌هایی با وزارت امور خارجه ترکمنستان و همچنین احضار سفیر ترکمنستان در ایران توسط وزارت امور خارجه ایران، خواهان حل این مشکل شده است. لذا درخواستی برای تشکیل جلسه فوری با طرف ترکمنی در تاریخ ششم شهریور ماه در سرخس ارائه شده تا مشکل رانندگان را حل و فصل کنیم. علاوه بر این از سید محمد احمدی، سفیر ایران در ترکمنستان نیز خواسته‌ایم تا مشکلات را با دیپلماسی پیگیری و حل کنند.»

بخش خصوصی را در مذاکراتمان دخالت دهیم، چون احساس می‌کنیم بخش خصوصی خیلی بهتر از ما مسائل را می‌داند. در بیشتر جلسات و مذاکرات، بخش خصوصی در کنار ما هستند و از نظرات آنها استفاده می‌کنیم.

در شرایط جدیدی که کشور در آن قرار گرفته است، ما در کنار بخش خصوصی هستیم و تا جایی که بتوانیم سعی در حل مسائل داریم، دوستان هم شاهد هستند؛ مثلاً مرتب با انجمن شرکت‌ها و رانندگان حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان در تماس هستیم و نظر آنها را راجع به ترکمنستان می‌گیریم. این طور نیست که صرفاً اینجا بنشینیم و تصمیماتی بگیریم و بخشنامه کنیم.

گاهی قبل از برگزاری جلسات با کشورهای دیگر، بخش خصوصی را دعوت و با آنها همفکری می‌کنیم، راجع به قزاقستان و ازبکستان نیز تمام انجمن‌ها را دعوت کردیم تا با هم به یک تعامل برسیم. نه تنها شرکت‌ها، بلکه گاهی اوقات رانندگان را هم به اینجا فرامی‌خوانیم و مشکلات مسیر را از آنها سوال می‌کنیم، چون راننده در بسیاری از مواقع بهتر از شرکت متوجه موضوع است، شرکت گاهی صرفاً CMR می‌نویسد و دست راننده می‌دهد، اما راننده به‌خوبی می‌داند در مسیری که می‌رود چه مسائل و مشکلاتی وجود دارد. سعی می‌کنیم اینها را به طرف مقابل منتقل کنیم تا مسائل از شیوه‌های مختلف مرتفع شوند. ممکن است خیلی از مواقع سفیر، رایزن یا طرف حمل‌ونقلی آنها را دعوت و جلساتی برگزار کنیم. صرفاً منتظر نمی‌شویم که هر شش ماه یک‌بار جلسات رسمی برگزار شود، زیرا مباحث حمل‌ونقلی ساعتی هستند و اگر الان اتفاقی در مرز بیفتد باید آن را حل کنیم.

سعی کردیم با سفارتخانه‌های کشورهای دیگر هم ارتباط نزدیک‌تری داشته باشیم تا بتوانیم از طریق رایزنی مسائل را راحت‌تر منتقل کنیم. رشد قابل ملاحظه ترانزیت در دهه گذشته نمونه‌ای بارز از توفیقات کشور بوده و بدون تردید فعالان بخش به‌عنوان هم‌راهان، نقش به‌سزایی در این مهم داشته و دارند. مطمئناً این شرایط جدید نیز سپری شده و شاهد رونق ترانزیت کشور خواهیم بود.

خواهش‌م این است که حتماً صدای بخش خصوصی را به ما منتقل کنید چون همه با هم در یک کشتی نشستیم و هر کسی فکر کند بیشتر می‌فهمد، حتماً سبب غرق کشتی خواهد شد.

احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های کامیونداران کشور درباره آخرین وضعیت پیگیری مطالبات رانندگان می‌گوید: «جلسات کارگروه موضوعات مرتبط با حوزه مسئولیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای همچنان در حال پیگیری است و صدور بخشنامه‌هایی در خصوص چگونگی تکمیل مندرجات بارنامه و عدم درج برخی هزینه‌ها نظیر انبارداری و سایر هزینه‌های غیرمعمول توسط شرکت‌های حمل و نقل، تعطیلی یک تا چند ماهه حدود ۹۰ شرکت حمل و نقل، جریمه نقدی و تذکر به تعداد دیگری از باربری‌ها، اصلاح در هزینه‌های دریافتی نوبت مجازی بندرعباس، ایجاد سالن‌های اعلام بار جدید و نظارت بیشتر بر سالن‌های اعلام بار موجود، حاصل جلسات هفتگی این کارگروه است.»

او می‌افزاید: «علاوه بر این، سازمان راهداری با دعوت از مراجع ذیربط و طرح موضوعات مرتبط با هر سازمان یا نهاد نسبت به رفع بعضی ایرادات و اشکالات اقدام کرده است که برای

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور، نتایج حرکت اعتراضی رانندگان را تشریح کرد

به نتایج درازمدت امیدواریم

در شماره پیشین ترابران گزارشی مفصل در خصوص مطالبات رانندگان کامیون در گفت‌وگو با مسئولان و کارشناسان این صنف صورت گرفت. در این شماره، آخرین وضعیت پیگیری این مطالبات را از احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیونداران کشور جویا شده‌ایم. او ضمن اشاره به پیشرفت‌هایی که در زمینه دستیابی به برخی مطالبات از جمله بیمه و محاسبه نرخ کرایه برحسب تن- کیلومتر و ... حاصل شده، تاکید می‌کند در خصوص ایجاد سالن‌های اعلام بار و تنظیم برنامه‌ای کاربردی و مشخص برای اداره آنها هنوز نظر تشکل‌های صنفی تامین نشده و وزارت صمت نیز در تهیه لوازم و قطعات پرمصرف و نظارت بر قیمت آنها نیز هیچ برنامه مشخصی ندارد.



■ سازمان راهداری با دعوت از مراجع ذیربط و طرح موضوعات مرتبط با هر سازمان، جهت رفع برخی اشکالات اقدام کرده که برای نمونه می‌توان به حذف محدودیت کارکرد برای تخصیص سوخت، امکان محاسبه کارکرد ناوگان و لحاظ کردن توقف‌ها و هزینه‌ها برای تعیین مالیات بر درآمد ناوگان اشاره کرد، اما هنوز درباره سالن‌های اعلام بار و تنظیم برنامه مشخص برای اداره آنها نظر تشکل‌های صنفی تامین نشده ...

نفتی، همچنین حمل و نقل ترانزیت، کامیون‌های یخچال‌دار، سواری‌کش، بونکر، حمل‌نهادهای دامی، حمل طیور و سایر کاربری‌ها نیز در دستور کار جلسات کارگروه آتی است. هرچند در جلسات گذشته نیز در حد امکان به آنها پرداخته شده است.»

او می‌افزاید: «علاوه بر جلسات کارگروه و جلسات با سازمان‌ها و ادارات مختلف، هر هفته جلسات کمیسیون عمران و کمیسیون اجتماعی با حضور نمایندگان وزارتخانه‌های مرتبط برگزار و در مواقع نیاز جلساتی با محوریت کمیسیون امنیت ملی مجلس جهت بررسی مشکلات و ارائه راهکارهای برون‌رفت از وضعیت موجود توسط وزارتخانه‌های مرتبط برگزار می‌شود. این جلسات همچنان ادامه دارد و هرچند روند پیگیری مسائل و مشکلات تا حدودی کند است و دلیل آن کوتاهی متولیان امر در طول سال‌های گذشته بوده، اما به نتایج درازمدت آن امیدواریم.»

کریمی در زمینه خواسته‌های بیمه‌ای رانندگان توضیح داد: «عمده مطالبات رانندگان در حوزه سازمان تامین اجتماعی مربوط به تداوم پرداخت سهم دولت در حق بیمه رانندگان بود که با پیگیری تشکل‌ها و البته تلاش سازمان تامین اجتماعی مقرر شد همچنان رانندگان فعال در بخش حمل و نقل جاده‌ای از ۵۰ درصد سهم دولت برخوردار باشند. رانندگانی هم که به هر دلیل برای مدتی نتوانسته‌اند حق بیمه خود را پرداخت نمایند یا از این شغل خارج شده و تقاضای فعالیت مجدد در این حرفه هستند، امکان استفاده از حق بیمه سهم دولت را دارند.»

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران توضیح داد: «در حال حاضر رانندگان جدیدالورود باید حق بیمه کامل را پرداخت کنند که از طریق دولت در حال پیگیری و حل مشکل این دسته از رانندگان هستیم. بر اساس اعلام سازمان راهداری کلیه رانندگان و همسران آنها از تاریخ ۹۷/۵/۱۵ مشمول بیمه تکمیلی هستند که در این رابطه اشکالاتی به چشم می‌خورد که در حال رفع آنها هستیم. برخی ایرادات اساسی وجود دارد که حتماً باید مرتفع شود و برخی مشکلات جزئی است و احتمال رفع آنها در جریان اجرا وجود دارد.»

او می‌افزاید: «مقرر شده تا پایان ماه جاری این موضوع و امکان پرداخت بدهی گذشته رانندگان تا سقف ۳۶ تا چهل قسط بسته به میزان بدهی به صورت بخشنامه به ادارات کل استان‌ها ابلاغ شود.

نمونه می‌توان به تعیین سهمیه سوخت برای کامیون‌های نوشماره، حذف منطقه‌بندی برای تعیین سهمیه و حذف محدودیت کارکرد برای تخصیص سوخت مورد نیاز، امکان محاسبه کارکرد ناوگان و لحاظ نمودن توقف‌ها و هزینه‌ها برای تعیین مالیات بر درآمد ناوگان اشاره کرد. البته در خصوص ایجاد سالن‌های اعلام بار و تنظیم برنامه‌ای کاربردی و مشخص برای اداره آنها هنوز نظر تشکل‌های صنفی تامین نشده و تا رسیدن به شرایط مطلوب فاصله داریم.»

کریمی در زمینه پیگیری شرایط اجرایی شدن قانون تن بر کیلومتر می‌گوید: «جلسات تخصصی متعددی بین کارشناسان سازمان راهداری و نمایندگان معرفی شده از جانب صنف تشکیل شده و در شناسایی و تعیین شاخص‌های ثابت و متغیر به نتایج خوبی رسیده‌ایم. تنها موضوع باقیمانده اختلاف در نرخ نهایی تن بر کیلومتر است که امیدواریم به زودی در این خصوص نیز به نتیجه و توافق برسیم.»

او عملکرد وزارت صمت درباره تامین قطعات پرمصرف برای کامیون‌داران را ضعیف توصیف می‌کند: «با توجه به تنوع تپ ناوگان و وجود ناوگان با عمر حدود ۸۰ سال تا کامیون‌های روز، تهیه قطعات و لوازم بدکی آنها کار نسبتاً دشواری است، اما متأسفانه وزارت صنعت معدن تجارت در تهیه لوازم و قطعات پرمصرف و نظارت بر قیمت آنها هم ضعیف عمل کرده و هیچ برنامه مشخصی ندارد. در خصوص تامین لاستیک مورد نیاز بخش حمل و نقل جاده‌ای نیز تولید داخل و واردات فعلی پاسخگو نیست و دولت باید به صورت جدی و با برنامه‌ریزی صحیح نیاز مالکین کامیون‌ها را تامین کند.»

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران کشور در خصوص نوسازی ناوگان می‌گوید: «موضوع مهم نوسازی ناوگان فرسوده و در کنار آن جلوگیری از توسعه ناوگان به منظور ایجاد تعادل بین عرضه و تقاضا و اصلاح قراردادهای بین شرکت‌های خودروساز و متقاضیان و همچنین رسیدن به نرخ واقعی خودرو از دیگر برنامه‌هایی است که از طریق سازمان برنامه و بودجه، کمیسیون عمران مجلس، کمیسیون اجتماعی دولت و وزارت صنعت معدن تجارت در حال پیگیری است.»

او اضافه می‌کند: «مسائل و مشکلات مربوط به ناوگان فعال در حمل و نقل فرآورده‌های

بررسی سوابق بیمه‌ای در فاصله زمانی سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۸۰ به منظور احصاء سوابق کامل رانندگان فعال در ایام مذکور نیز از درخواست‌های رانندگان بود که جلسه بعدی نمایندگان صنف با سازمان تامین اجتماعی در همین ارتباط است. همچنین شناور نمودن حقوق رانندگان با یک مبنای مشخص نیز در جلسه آتی مطرح خواهد شد.»

او همچنین درباره قرار گرفتن شغل رانندگی جزء مشاغل سخت گفت: «موضوع سخت و زیان آور بودن حرفه رانندگی نیز مجدداً در دستور کار کمیسیون اجتماعی مجلس قرار گرفته و با توجه به اینکه حرفه رانندگی در ردیف مشاغل خاص است، طراحی سخت و زیان‌آور بودن این حرفه نیز باید به صورت خاص طراحی شود که ضمن امکان استفاده رانندگان از این طرح، محدودیت‌های احتمالی برای رانندگان ایجاد نشود.»

انتظار نداشته باشید روی میدان مین بروند

دوباره تحریم؛ دوباره بخش خصوصی

عاطفه یعقوبی

در بررسی وضعیت تجارت دریایی ایران بعد از خروج آمریکا از برجام و اعلام تحریم‌های جدید، به سراغ علیرضا چشم‌جهان، عضو پیشین هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته رفتیم تا اثرات پیش‌روی این تحریم‌ها بر بخش حمل‌ونقل دریایی را جویا شویم.

به اعتقاد او «در دوران ماه عسل برجام، به بخش خصوصی واقعی فرصتی چندانی برای توسعه فعالیت‌هایش داده نشد؛ اما امروز که کار سخت شده و برنامه مشعشعی نیز در دست بخش دولتی و برگزیدگان آن مشاهده نمی‌شود، از بخش خصوصی به‌عنوان منجی یاد می‌شود و حالا بخش دولتی از بخش خصوصی انتظار دارد، روی میدان مین برود و معبری را برای آنها باز کند؛ اما دیگر وقت ایجاد تشکل‌های خصوصی برای دور زدن تحریم‌ها نیست.»

ترابان: در پی خروج آمریکا از برجام و به دنبال آن تعلیق فعالیت شرکت‌های کشتیرانی خارجی در بنادر کشورمان، پیش‌بینی می‌کنید شاهد چه تغییراتی در روند فعالیت بنادر ایران طی ماه‌های آتی باشیم؟

■ بعد از توافقات برنامه جامع اقدام مشترک، خطوط کشتیرانی خارجی که در دوره قبلی تحریم‌ها ایران را ترک کرده بودند، مجدداً و به تدریج فعالیت خود را از سر گرفتند و در پی اعلام خروج آمریکا از برجام در اردیبهشت امسال، مجدداً اعلام کردند که سرویس‌های خود را در بنادر ایرانی به حالت تعلیق درمی‌آورند که در ابتدا مانند مرسک و MSC و به دنبال آنها سایر خطوط کشتیرانی بزرگ دیگر نیز به‌طور آشکار یا نهان از همین رویه پیروی کردند تا به نحوی تا همان تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۱۸ (سیزدهم آبان ماه ۱۳۹۷) فعالیت آنها در ایران کاملاً متوقف شده باشد.

اگر بخواهیم این موضوع را در حوزه فعالیت‌های کانتینری بنادر کشور به‌عنوان یک شاخص تحلیل کنیم می‌شود گفت تقریباً ۵۵ درصد از این بازار تحت تاثیر بازگشت تحریم‌های ایالات‌متحده قرار می‌گیرد و ۴۵ درصد مابقی که عمدتاً در اختیار ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی است، شرایط





■ مسئولان در مصاحبه‌های خود اعلام کرده‌اند تعلیق فعالیت خطوط کشتیرانی خارجی تأثیری در روند تجارت دریایی ایران ندارد، اما اکثر آنها وقتی اجرای برجام آغاز شد شروع به کار مجدد همین خطوط در بنادر ایران را از ثمرات مشترک می‌دانستند و آن را افتخاری برای خودشان تلقی می‌کردند

■ زمانی که در ثبات نسبی بودیم باید تلاش می‌شد بخش خصوصی و سرمایه‌های خارجی وارد کارزار اقتصادی کشور شوند. اگر امروز سرمایه بخش خصوصی داخلی و خارجی در حوزه‌های کشتیرانی، خدمات بندری، لجستیکی و ارزش افزوده وارد بنادر ما شده بودند؛ تعلیق فعالیت آنها می‌توانست به این سادگی باشد!

درد روی میدان مین برود و معبری را برای آنها باز کند؛ اما الان که دیگر وقت ایجاد تشکل‌های خصوصی برای دور زدن تحریم‌ها نیست.

زمانی که در آرامش و ثبات نسبی بودیم باید تلاش می‌شد که بخش خصوصی و سرمایه‌های خارجی وارد کارزار اقتصادی کشور شوند. اگر امروز سرمایه بخش خصوصی داخلی و خارجی در حوزه‌های کشتیرانی، خدمات بندری و دریایی، لجستیکی و ارزش افزوده وارد بنادر کشور شده بودند؛ تعلیق فعالیت‌های آنها می‌توانست به همین سادگی باشد؟! آیا این شرکت‌ها در قبال تحریم‌ها مقاومتی نمی‌کردند؟

اگر پول و سرمایه بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران بین‌المللی، خطوط کشتیرانی و ترمینال اپراتورهای بین‌المللی به موقع وارد مملکت می‌شد، امروز همه آنها به همین راحتی تسلیم تحریم‌ها نبودند و اگر هم به واسطه تبعیت از تحریم‌ها می‌رفتند، نقره داغ می‌شدند.

اکثر شرکت‌های خارجی که امروز گفته می‌شود در حال تعلیق فعالیت خود در ایران هستند، در دوران اجرای برجام سرمایه‌ای با خود به ایران نیاوردند، بلکه از فرصت به وجود آمده صرفاً به مثابه یک دریاچه استفاده کرده و از منافع اقتصادی حاصل از آن تا هر وقت که می‌شد، منتفع شدند و الان هم که می‌بینند فضایی برای ماندن نیست، به راحتی جمع می‌کنند و می‌روند.

ترابران: شما در پاسخ به سوال قبلی، کم‌وبیش شرایط کنونی بنادر کشور را ترسیم کردید. حال به نظر شما چه تدبیری برای این شرایط باید اندیشید؟

■ با وجود تحریم‌هایی که علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت‌های تابعه آن جاری است و ممکن است تشدید هم بشود، آنها حتماً باید خود را آماده کنند تا در نبود خطوط کشتیرانی خارجی، به تقاضای موجود در بازار به‌طور منصفانه‌ای پاسخ دهند. نکته دوم این است که کشور باید به سمتی برود تا از ظرفیت بنادر کشور به‌طور متوازن استفاده شود و مسیرهای جدید آماده شود که نمونه بارز آن بندر چابهار است. نکته دیگر ضرورت برقراری و حفظ ارتباط با بنداری در همسایگی کشور است که از طریق آنها عبور و مرور کالاهای ایرانی به‌طور غیرمستقیم امکان‌پذیر باشد. اینها راهکارهای کلی است که به صورت کلان

خاص خودش را خواهد داشت.

مسئولین محترم در مصاحبه‌های خود اعلام کرده‌اند تعلیق فعالیت خطوط کشتیرانی خارجی تأثیری در روند تجارت دریایی ایران ندارد، البته اکثر همین مسئولین وقتی اجرای برجام آغاز شد، شروع به کار مجدد همین خطوط در بنادر ایران را از ثمرات برنامه جامع اقدام مشترک می‌دانستند و آن را افتخاری برای خودشان تلقی می‌کردند.

به نظر من همه مشتریان بنادر اعم از خطوط و شرکت‌های کشتیرانی داخلی و خارجی، صاحبان کالا، شرکت‌های بارفربری و حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی، مستقل از میزان و حجم فعالیتشان، شرکای تجاری بنادر هستند و کوچک شمردن آثار فعالیت آنها کاری نادرست است.

وقتی یک خط کشتیرانی‌ها فعالیت خود را در کشوری آغاز می‌کند، آثار این حضور به تدریج و از طریق گسترده شدن فضای رقابت و توسعه شبکه حمل‌ونقل عاید کشور می‌شود و خروج و تعلیق فعالیت آنها نیز به شکل تدریجی رخ می‌نمایاند و آثار کاهنده خود را بر اقتصاد دارد. البته این امیدواری هست که بخشی از خلا ایجاد شده را کشتیرانی جمهوری اسلامی با استعداد ناوگان خود پوشش دهد و بخشی نیز از طریق ظرفیت سایر خطوط کشتیرانی کوچک داخلی و خارجی تأمین گردد.

البته ورود به چنین شرایطی گزینه‌های صاحبان کالا در حمل‌محمولات وارداتی و صادراتی و با خطوط کشتیرانی را به شدت محدود می‌کند و به‌طور طبیعی به افزایش کرایه حمل که معمولاً بر اساس دلار محاسبه می‌شود، منجر می‌گردد که البته با توجه به کاهش بی‌سابقه ارزش ریال این می‌تواند فشار قابل توجهی را در حوزه حمل‌ونقل کشور ایجاد کند و مدتی طول خواهد کشید تا شرایط متعادل تجربه شود.

ترابران: به اعتقاد شما، شرکت‌های خصوصی داخلی توانایی پوشش بخشی از این خلاء را خواهند داشت؟

■ مساله اینجاست که در دوران ماه عمل برجام، به بخش خصوصی واقعی فرصتی چندانی برای توسعه فعالیت‌هایش داده نشد؛ اما امروز که کار سخت شده و برنامه مشعشعی هم در دست بخش دولتی و برگزیدگان آن مشاهده نمی‌شود، از بخش خصوصی به‌عنوان منجی یاد می‌شود و حالا بخش دولتی از بخش خصوصی انتظار

■ پیش‌بینی این است که با وجود تحریم‌ها، به دلیل اتحاد امارات با عربستان و آمریکا، احتمالاً محمولات از مبدا و مقصد ایران در بندر جبل‌علی و سایر بنادر اماراتی با محدودیت روبه‌رو شوند؛ اما فعلاً مشکلی پیش نیامده و محمولات زیادی هنوز از طریق بندر اماراتی امکان ترانشیپ به ایران البته زیر ذره‌بین نظارت آنها را دارند

■ با توجه به اینکه تحریم‌ها قصد محدود کردن استفاده کشور از ظرفیت بنادر و ناوگان تجاری دریایی را دارند، راهکارهای ریلی به عنوان یک جایگزین مطرح می‌شوند. راه‌آهن چین می‌تواند یک گزینه موثر به‌عنوان کریدوری برای جابجایی بخشی از محمولات باشد که به هر دلیلی امکان حمل آنها از مسیرهای دریایی وجود ندارد

می‌توان به آنها اشاره کرد؛ اما در شرایط حاضر درباره جزئیات آنها نمی‌توان توضیح داد.

ترابران: در چنین شرایط انحصاری، آیا کشتیرانی جمهوری اسلامی حاضر می‌شود خدمات خود را با قیمت پایین تر ارائه کند؟

■ در شرایط سخت کنونی، واقعا باید کشتیرانی جمهوری اسلامی نشان دهد که یک مجموعه انحصارگرا نیست و ناوگان ملی کشور است. البته می‌دانم که مسئولین در کشتیرانی جمهوری اسلامی تلاش کرده‌اند تا این شرکت با همین عنوان ایفای نقش کند و شناخته شود، اما مسائلی نظیر حق پرچم و ترکیب سهامداران غیرتخصصی آن، برداشت عمومی جامعه بندری و دریایی کشور و عامه جامعه را نسبت به این شرکت تغییر داده است.

با این وجود در وضعیتی که پیش‌رو هست انتظار می‌رود کشتیرانی جمهوری اسلامی در پاسخ به بهره‌مندی خاص از پشتیبانی‌های منحصر به فرد و طول مدت دولتی که معمولاً نصیب شرکت‌های خصوصی نمی‌شود، صرف‌نظر از تلاش خود برای پاسخگویی به انتظارات سهامدارانش، به نحو شایسته‌ای در جهت گشوده نگاه داشتن معبر معیشت جامعه حرکت کند.

ترابران: اساساً با این تفاسیر، کشتیرانی جمهوری از نظر عملیاتی چقدر می‌تواند خلاء حاصل از خروج شرکت‌های خارجی را پر کند؟

■ من اعتقاد راسخ دارم که کشتیرانی جمهوری اسلامی حتی در بدترین شرایط هم قابلیت انجام این کار را تا حدود زیادی دارد؛ کما اینکه در دوره قبلی تحریم‌ها هم کشتیرانی جمهوری اسلامی، سهم خود از بازار حمل‌ونقل کانتینری در بنادر کشور را - هم در مسیرهای منطقه‌ای و هم در مسیرهای بین‌المللی - از ۳۰ درصد به ۶۰ درصد افزایش داد و عدم وجود سرویس‌های خطوط کشتیرانی خارجی را در مسیرهای اصلی با قدرت پوشش داد...

ترابران: درباره ارزش ریالی حجم فعالیت‌های مربوط به شرکت‌های کشتیرانی خارجی در دوران برجام اطلاعی دارید؟

■ ارزش ریالی مربوط به این کار به آسانی قابل تخمین و محاسبه نیست. شاخصی در دنیا وجود دارد که به آن شاخص پیوستگی مستقیم بنادر به مبادی و مقاصد گفته می‌شود. هرچه مقدار بیشتری از محمولات از طریق خطوط کشتیرانی

مختلف به‌طور مستقیم از طریق یک بندر بدون نیاز به بنادر واسطه مبادله شوند، آن بندر شاخص کارآمدی بالاتری را در این زمینه به خود اختصاص می‌دهد.

در شرایط تحریم، این شاخص به‌طور جدی در بنادر کشور افت می‌کند و میزان استفاده از بنادر واسطه افزایش می‌یابد که در مجموع به افزایش قیمت تمام‌شده حمل می‌انجامد. در چنین حالتی ممکن است محمولاتی به بندر واسطه بروند و از یک کانتینر تخلیه و جهت ادامه مسیر در کانتینر دیگری بارگیری شوند (کراس استافینگ) که این هم هزینه بیشتری را به واردکنندگان و صادرکنندگان تحمیل می‌کند.

ترابران: آیا در حال حاضر، با مشکلاتی در زمینه حمل و ترخیص در بنادر امارات و به‌خصوص جبل‌علی مواجه هستیم؟

■ پیش‌بینی این است که با وجود تحریم‌ها، به دلیل اتحاد امارات با عربستان و آمریکا، احتمالاً محمولات از مبدا و مقصد ایران در بندر جبل‌علی و سایر بنادر اماراتی با محدودیت‌هایی روبه‌رو شوند؛ اما در حال حاضر مشکلی پیش نیامده است و محمولات زیادی هنوز از طریق جبل‌علی و سایر بنادر اماراتی امکان ترانشیپ به ایران را

البته زیر ذره‌بین نظارت آنها دارند. اما نکته اینجاست که استفاده از بنادر امارات و به‌خصوص بندر جبل‌علی فقط برای ترانشیپ کالا و کراس استافینگ محمولات نیست، بلکه دویی به‌نوعی به مرکز تجارت و توزیع کالا در منطقه تبدیل شده و به عبارت دیگر، کالا با حجم وسیعی وارد بندر جبل‌علی شده و بعد از فرآوری و خلق ارزش افزوده، دوباره توزیع می‌شود و این یک نوع وابستگی اقتصادی دوطرفه بین دو کشور ایجاد کرده است. الان برخی مسئولین، بعضی دیگر از بنادر منطقه را جهت جایگزینی بندر جبل‌علی و سایر بنادر اماراتی معرفی می‌کنند، ولی من نمی‌توانم با اطمینان بگویم که این گزینه‌ها، راهکار کاملی برای عبور از تنگه تحریم‌ها در شرایط موجود هستند.

ترابران: با توجه به اجرایی شدن دور اول تحریم‌ها و اعمال تحریم‌های بیشتر در ماه‌های پیش‌رو، آیا می‌توان روی پروژه جاده ابریشم برای ترانزیت ریلی حساب کرد؟

■ بله با توجه به اینکه تحریم‌ها قصد محدود کردن استفاده کشور از ظرفیت بنادر و ناوگان

■ در کل، جاده ابریشم چین برای کشور ما نقش یک تیغ دولبه را دارد. در شرایط تحریم فرصت و آلترناتیو است و در شرایط غیر تحریم، یک رقیب جدی برای سهم بنادر کشورمان از مبادلات بین‌المللی کالا محسوب می‌شود

اهداف چین است. در عین حال، از آنجا که محدودیت‌های ناشی از تحریم، دوباره اقتصاد ایران را به سمت چین می‌برد، بنابراین حمل و نقل از سمت چین و از طریق کریدور راه ابریشم می‌تواند برای ایران نیز موثر باشد.

به طور کلی جاده ابریشم برای کشور ما نقش یک تیغ دولبه را دارد. در شرایط تحریم فرصت و آلترناتیو است و در شرایط غیر تحریم، یک رقیب جدی برای سهم بنادر کشورمان از مبادلات بین‌المللی کالا محسوب می‌شود.

ترابران: اخیراً موضوع بستن تنگه هرمز توسط مقامات ایرانی در قبال تهدیدات آمریکا مبنی بر صفر رساندن صادرات نفت ایران عنوان می‌شود، به نظر شما اگر این تهدید عملی شود، کشورهای منطقه چه گزینه‌هایی برای حمل کالاهای تجاری خود خواهند داشت؟ آیا خود ما نیز در این زمینه با چالشی روبه‌رو خواهیم شد؟

■ بستن تنگه هرمز از سوی هر طرفی که انجام بشود، چالش‌های سنگین منطقه‌ای، بین‌المللی و حتی جهانی در پی خواهد داشت و عواقب آن می‌تواند آنقدر گسترده باشد که شاید عبور و مرور کالا در منطقه را هم در یک افق زمانی محدود یا نامحدود با توقف مواجه کند؛ اما در مجموع می‌شود گفت که کشورمان می‌تواند با سرعت بخشیدن به طرح توسعه بندر چابهار و سواحل مکران، از اتکا و وابستگی خود به بنادر خود در داخل خلیج فارس بکاهد.

توسعه پایانه‌های مرزی در سرخس و اینچه‌برون، بازرگان، جلفا و آستارا هم می‌تواند بخشی از نیازهای حمل و نقلی کشور را پوشش دهد. در مقابل عمان، خارج از خلیج فارس بندر صحار را دارد و علاوه بر بندر دقم، صلاله نیز در جنوب

تجاری دریایی را دارند، راهکارهای ریلی به‌عنوان یک جایگزین مطرح است. راه‌آهن چین (TCR) می‌تواند یک گزینه موثر به‌عنوان کریدوری برای جابه‌جایی بخشی از محمولات باشد که به هر دلیلی امکان حمل آنها از مسیرهای دریایی نیست.

سرعت حمل کالا و کانتینرها در شبکه راه‌آهن چین و کشورهای آسیای میانه تقریباً پنج برابر راه‌آهن در ایران است و از لحاظ مدت حمل می‌تواند مشابه حمل و نقل دریایی برای حمل محمولات به کشور عمل کند؛ اما همواره قیمت حمل و نقل زمینی ریلی از حمل و نقل دریایی بیشتر است. با این وجود، هنگامی که حمل کالا از طریق دریا محدود یا مسدود شود، طبیعتاً استفاده از مسیرهای ریلی، می‌تواند جایگزین خوبی باشد.

ضمن اینکه قطب جمعیتی ایران بیشتر در شمال و غرب کشور است و به همین دلیل ورود بار از طریق سرخس و اینچه‌برون می‌تواند به مبادله کالا بخصوص در شرایط اضطراری کمک کند.

ترابران: در مجموع، جاده ابریشم چین برای ایران تهدید است یا فرصت؟

■ جاده ابریشم به‌عنوان کریدوری برای اتصال چین به کشورهای شرق دریای خزر، ایران، پاکستان، کشورهای غرب دریای خزر و حتی اروپا دیده شده است. چینی‌ها حتی پیش‌بینی کرده‌اند بخشی از این کریدور که از چین حرکت می‌کند، وارد پاکستان شده و از طریق بندر گوادر در ادامه مسیر به سمت بنادر کنیا (مومباسا و لامو) برود. چینی‌ها در کنیا نیز برای اتصال این کشور به کشورهای غرب آفریقا سرمایه‌گذاری بسیار زیادی انجام داده‌اند. طبیعتاً ایران نیز یکی از

این کشور قرار دارد و همواره به این بنادر به عنوان درگاه‌هایی مطمئن برای تغذیه کشورهای عربستان، امارات متحده عربی، بحرین و کویت و البته قطر (تا زمانی که اختلاف فعلی بین کشورهای عربی رخ ن داده بود) نگاه شده است. البته عربستان از طریق جدوه و دریای سرخ قادر نیز به انجام تجارت دریایی خود است. می‌تواند با استفاده از راه‌آهن، شمال این کشور را هم تغذیه کند. عراق، کویت و اردن هم کریدور ترانزیتی خود دارند و در شرایط اضطراری می‌توانند بخشی از مبادلات تجاری خودشان را تداوم بدهند.



بیمه یاسارگاد

بیمه زندگی

کد نمایندگی: ۶۹۲۶۸

◀ پوشش بیماری‌های خاص

◀ پوشش حوادث

◀ بازنشستگی در زمان دلخواه شما

◀ سود مرکب / سود مشارکت / پس انداز

◀ سرمایه‌گذاری / اعطای وام بدون ضامن



میرناصر بوذری

۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴

@Bimezendegypasargad



نگاهی به گزارش تفسیری مدیریت دو شرکت بزرگ عملیات بندری

رشد خوب ۹۶؛ نگرانی تحریم ۹۷

«توسعه خدمات دریایی و بندری سینا» از آن جهت نقش محوری در بخش عملیات بندری کشور ایفا می‌کند که بیش از نیمی از عملیات کالاهای کانتینری بنادر را بر عهده دارد. شرکت در سال ۱۳۶۶ با نام «بنیاد بارانداز» به ثبت رسیده و در اسفند ۱۳۹۱ به نام فعلی تغییر نام داده است. شرکت بندری سینا از واحدهای تجاری فرعی شرکت «سیاحتی و مراکز تفریحی پارسینا» و واحد تجاری نهایی گروه «بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی» است. درآمدها- این شرکت در چهار بندر کشور فعال است؛ در دو بندر بوشهر و شهید رجایی در بخش کانتینری، در دو بندر بوشهر و نوشهر در بخش کالای عمومی و در بندر امام خمینی (ره) در

هیئت‌مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار از نیمه دوم سال گذشته اقدام به ایجاد تغییراتی جدی در نحوه گزارش‌دهی ناشران بورس و فرابورس کرد. به دنبال این تغییرات، مدیریت شرکت‌های پذیرفته‌شده در بازار سهام موظف شدند به همراه ارائه صورت‌های مالی دوره‌ای خود، گزارش تفسیری مدیریت نیز ارائه کنند. ارائه این گزارش‌های جدید در حالی الزامی شد که سازمان بورس الزام ارائه پیش‌بینی عملکرد سال مالی آینده را منتفی کرد. این اتفاق گرچه موجب اعتراض بسیاری از فعالان بازار سهام شد، اما گزارش‌های تفسیری مدیریت با اقبال روبه‌رو بود و اطلاعات بیشتری نسبت به صورت‌های مالی به سهامداران ارائه شد. دو شرکت «توسعه خدمات دریایی و بندری سینا» و «تایدواتر خاورمیانه» نیز در پایان سال مالی ۹۶ به ارائه صورت‌های مالی و گزارش تفسیری مدیریت پرداختند. این دو گزارش در حالی در پایان مهلت ارائه گزارش‌های مالی سالانه که تیرماه است، ارائه شد که شرکت‌ها موظف بودند گزارش فعالیت سه‌ماهه نخست سال ۹۷ را نیز در این ماه ارائه کنند؛ بنابراین نگاهی به گزارش تفسیری سال ۹۶ و سه‌ماهه نخست سال ۹۷ دو شرکت که با نمادهای «حسینا» و «حتاید» در بورس شناخته می‌شوند، خواهیم داشت.

■ خدمات بندری سینا در سال ۹۶ موفق به کسب درآمد عملیاتی ۴۱۱ میلیارد تومانی شد که رشدی ۲۲ درصدی در مقایسه با سال قبل از آن داشت. سود خالص نیز با رشد ۴۶ درصدی روبرو بود. ۶۰ درصد درآمد شرکت در سال قبل از عملیات THC به دست آمد که ۳۷ درصد نسبت به سال ۹۵ با رشد مواجه بود

■ خدمات بندری سینا در سال ۱۳۹۶ موفق شد قرارداد پنج ساله‌ای برای بهره‌برداری از ترمینال ۲ بندر شهیدرجایی منعقد کند. این قرارداد به شرط مشارکت با یک اپراتور مطرح بین‌المللی و جذب سرمایه خارجی قابل تمدید است. سینا با شرکت «یوروگیت» تفاهمنامه همکاری جهت تاسیس شرکت مشترک منعقد کرده است

عملیاتی، موجب مصون ماندن درآمدهای ریالی عملیاتی شده است.

ریسک‌ها - سینا در بخش ریسک‌ها توضیح مفصلی در باب خطرهایی داده که متوجه فعالیت‌ها است. شرکت در حوزه مدیریت ریسک‌های عملیاتی سعی داشته سبد فعالیت‌های خود را متنوع کند و به این ترتیب حوزه خدمات خود را به چهار بندر افزایش داده است.

اما در حوزه ریسک مالی، شرکت به دنبال تامین منابع مالی برای سرمایه‌گذاری در توسعه دو طرح است: ترمینال کانتینری جزیره نگین بندر بوشهر و ترمینال کانتینری دو بندر شهید رجایی. سینا برای تامین مالی طرح‌های مذکور به بررسی میان چهار مسیر تسهیلات بانکی، و جوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی، افزایش سرمایه و مذاکره با سرمایه‌گذاران خارجی می‌پردازد. شرکت در مذاکره با طرف‌های خارجی اما شرایط سیاسی و اقتصادی کشور را نیز در نظر دارد.

در حوزه ریسک‌های اقتصادی، نوسان نرخ ارز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. شرکت در دو حوزه هزینه‌ها و یک حوزه درآمدی وابستگی زیادی به نرخ ارز دارد. در هزینه سرمایه‌گذاری که شامل خرید بخشی از تجهیزات استراتژیک نظیر گنتری‌کرین است و در هزینه جاری که خرید بخشی از قطعات ماشین‌آلات از خارج صورت می‌گیرد، ارز مبنای هزینه‌ها است و با توجه به این که تعرفه بخش خدمات تخلیه و بارگیری کانتینری (THC) به صورت ارزی تعیین می‌شود، درآمد غیرریالی نیز نصیب شرکت می‌شود؛ بنابراین شرکت سعی می‌کند آثار نوسان نرخ ارز را در درآمدها و هزینه‌های این حوزه مدیریت کند.

قراردادها - شرکت در سال ۹۶ موفق شد قرارداد پنج ساله‌ای برای بهره‌برداری از ترمینال ۲ بندر شهید رجایی منعقد کند. این قرارداد به شرط مشارکت با یک اپراتور مطرح بین‌المللی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی قابل تمدید است. بندری سینا با شرکت «یوروگیت» که یکی از اپراتورهای مطرح بین‌المللی است، تفاهمنامه همکاری جهت تاسیس شرکت مشترک منعقد کرده است.

شرکت سینا همچنین قرارداد ۲۵ ساله ترمینال کانتینری بندر بوشهر را در سال ۱۳۹۰ منعقد کرد. برای انتقال و انبارداری فرآورده‌های نفتی در بندر امام خمینی نیز قراردادی ۲۵ ساله منعقد شده

بخش نفتی. سینا بخش عمده فعالیت خود را در بندر شهید رجایی انجام می‌دهد و در حالی که سهم عملکرد آن در این بندر در سال ۹۲ برابر با ۱۲ درصد بوده، پس از حضور گسترده در ترمینال ۲ بندر مذکور، این سهم را در سال ۹۶ به ۵۳ درصد رسانده است. شرکت با توجه به افزایش تجهیزات در این بندر به رشد سهم عملکردی در بندر رجایی امیدوار است و اعلام کرده در سه‌ماهه اول سال ۱۳۹۷ موفق شده این سهم را به ۵۵ درصد افزایش دهد.

بنادر کشور در سال ۹۶ موفق به تخلیه و بارگیری ۳ میلیون و ۲۵۵ هزار و ۵۲۷ TEU کانتینر شدند که رشدی ۱۵/۲ درصدی نسبت به سال قبل از آن داشت. سهم شرکت خدمات دریایی و بندری سینا از این عدد ۵۳/۳ درصد بود که این شرکت را به رتبه نخست کشوری در این حوزه می‌رساند. ۶۰ درصد درآمد شرکت در سال قبل از عملیات کانتینر THC به دست آمد که ۳۷ درصد نسبت به سال ۹۵ با رشد مواجه بود.

سینا در سال ۹۶ موفق به کسب درآمد عملیاتی حدود ۴۱۱ میلیارد تومانی شد که رشدی ۲۲ درصدی در مقایسه با سال قبل از آن داشت. سود خالص اما با رشدی ۴۶ درصدی روبرو بود. به نظر می‌رسد رشد درآمدها در کنار کنترل هزینه‌ها و استفاده بهتر از ظرفیت‌های ایجاد شده عملیاتی، سودآوری را با شتاب صعودی بیشتری نسبت به درآمدها مواجه کرده است. در سه‌ماهه نخست سال ۹۷ نیز شرکت شاهد رشد درآمدی ۱۱ درصدی نسبت به سه‌ماهه اول سال ۹۶ بوده، اما رشد سود خالص به عدد جالب ۶۵ درصدی در این مقایسه رسیده است. کنترل جدی هزینه عملیات و به‌خصوص کنترل هزینه‌های مالی، رشد قابل توجه سود خالص را موجب شده است.

اما شرکت از آثار تحریم‌های جدید نیز در گزارش تقسیری مدیریت فصل بهار ۹۷ خود سخن گفته است. در این دوره، ترافیک بار و ورود و خروج کشتی در بنادر نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش داشته که اتفاقی در واکنش به شرایط اقتصادی کشور و اعمال محدودیت‌های بین‌المللی بوده است. این در حالی است که با توجه به نوسان مثبت نرخ ارز، این تحولات بر درآمد عملیاتی شرکت تاثیر جدی نداشته است. رشد نرخ ارز با وجود کاهش درآمدهای دلاری

■ فعالیت‌های بندری شرکت تایدواتر در چهار استان هرمزگان، گیلان، مازندران و خوزستان درآمدهای اصلی شرکت را تشکیل می‌دهند گرچه ۱۶ درصد درآمد عملیاتی شرکت در سال ۱۳۹۶ نیز از حوزه لایروبی و سالویج به دست آمده است

■ تایدواتر سال گذشته موفق به کسب ۲۹۰ میلیارد تومان درآمد شد که این میزان در مقایسه با سال ۹۵ با رشد ۷۱ درصدی روبه‌رو بوده است. این شرکت بندری در سه‌ماهه نخست سال ۹۷ نیز به ترتیب رشد ۹ و ۳۲ درصدی در زمینه درآمد عملیاتی و سود خالص در قیاس با فصل بهار سال ۹۶ را گزارش کرده است

است. به این ترتیب عملیات شرکت از باب حضور بنادر با ریسک چندانی طی سال‌های آینده روبه‌رو نیست، اما شرایط سیاسی و اقتصادی می‌تواند بر حجم فعالیت در بنادر تاثیر جدی بگذارد.



■ تایدواتر خاورمیانه

این شرکت در سال ۱۳۴۷ با نام «خدمات دریایی داریوش» تشکیل و بعدها در مشارکت با تایدواتر آمریکا به نام «خدمات دریایی تایدواتر خاورمیانه» ثبت شد. در سال ۱۳۸۶ نام شرکت به «تایدواتر خاورمیانه» تغییر یافت.

درآمدها- فعالیت‌های بندری در چهار استان هرمزگان، خوزستان، مازندران و گیلان، درآمدهای اصلی شرکت را تشکیل می‌دهند گرچه ۱۶ درصد درآمد عملیاتی شرکت در سال ۱۳۹۶ نیز از حوزه لایروبی و سالویج به دست آمده است (سالویج به خارج‌سازی مغروقه‌ها از آبراه‌ها گفته می‌شود).

شرکت در سال گذشته موفق به کسب ۲۹۰ میلیارد تومان درآمد شد که این میزان در مقایسه با سال ۹۵ با رشد ۷۱ درصدی روبه‌رو بوده است. سود خالص در این مقایسه با افزایش ۹۲ درصدی مواجه بود که نشان می‌دهد این شرکت بندری نیز در کنترل هزینه‌ها موفق عمل کرده است. شرکت در سه‌ماهه نخست سال ۹۷ نیز به ترتیب با رشد ۹ و ۳۲ درصدی درآمد عملیاتی و سود خالص در قیاس با فصل بهار سال ۹۶ روبه‌رو بوده است.

تایدواتر در بنادر امام خمینی (ره) و امیرآباد سهم قاطعی دارد؛ به گونه‌ای که ۸۷ درصد دپو و بارگیری کالای فله (انبارداری) بندر امام خمینی (ره) و ۵۵ درصد تخلیه و بارگیری در بندر امیرآباد از سوی این شرکت صورت پذیرفته است. شرکت پیش‌بینی کرده نیمی از درآمد عملیاتی خود را از فعالیت در بنادر استان هرمزگان کسب

کند و حدود ۳۰ درصد دیگر درآمد، از اجاره واگذاری تجهیزات به دست آید. به این ترتیب سهم درآمدی شرکت از بنادر خوزستان، مازندران و بندرانزلی پایین است. ترکیب سود ناخالص شرکت جالب‌توجه است چه این که سود اجاره تجهیزات بیش از مجموع سود ناخالص شرکت است و این مسئله اثبات می‌کند بدون این درآمد، شرکت به ورطه زیان‌دهی می‌افتاد.

نکته نگران‌کننده آن است که بنا بر اعلام تایدواتر و به نقل از سازمان بنادر و دریانوردی، عملیات کالاهای کانتینری تا ۱۲ تیرماه سال جاری با افت ۲۰ درصدی روبه‌رو شده و گرچه عملیات بندری در حوزه‌های کالاهای فله خشک، فله مایع و جنرال کارگو، رشدی ۵ درصدی داشته، اما در مجموع فعالیت‌های بندری کشور کاهش ۵ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد. این در حالی است که تا تاریخ مذکور هنوز تحریم‌های آمریکا شروع نشده بود. عملیات بندری کشور در چهار سال گذشته همواره روندی رو به رشد داشته است.

تدابیر اوضاع فعلی- شرکت پس از خروج از بندر شهید رجایی می‌باید تدابیری برای متنوع کردن فعالیت‌ها و خدمات در پیش می‌گرفت تا دچار آسیب نشود. واگذاری سهم عملیات کانتینری به شرکت رقیب بندری سینا می‌توانست موجب کاهش سودآوری شود که تایدواتر در برابر آن مقاومت کرده است. شرکت بر این باور است خروج یا کاهش فعالیت شرکت‌های خارجی در بنادر کشور موجب می‌شود عرصه رقابت برای شرکت‌های داخلی بازتر شود. تایدواتر در شرایط کنونی سیاسی و اقتصادی تدابیری اتخاذ کرده تا با افت درآمدی مواجه نشود و همچنین فرصت‌های تازه‌ای برای گسترش فعالیت‌ها ایجاد کند.

حرکت به سوی بازارها در حوزه‌های پتروشیمی، فلزی و معدنی، گسترش حضور در بازار غلات، خدمات بندری در پس‌کرانه‌ها و گسترش حضور در ترمینال‌های اختصاصی، حضور جدی‌تر در بازار اجاره تجهیزات بندری و دریایی، بررسی حضور در بازارهای بندری و فراساحلی عراق و قطر، حضور در بازار خدمات فنی و مهندسی دریایی و بندری و حضور جدی در بازار خدمات لجستیک بندری، از جمله اقدام‌هایی است که شرکت برای آینده در نظر دارد.

اقدامات سلیقه‌ای و رویه‌های متفاوت در دستگاه‌های اجرایی مختلف، پرداخت‌های غیر عادلانه و شکاف درآمدی و استخدامی در دستگاه‌های دولتی، دولت و نمایندگان مجلس را بر آن داشت تا قانونی را برای اصلاح و سالم‌سازی نظام اداری کشور تصویب کنند که نتیجه آن تصویب قانون ۱۰ ساله مدیریت خدمات کشوری در سال ۸۶ بود. سال گذشته نیز با اعمال اصلاحاتی، رئیس‌جمهور آن را به مجلس فرستاد و با تایید مجلس، این قانون دائمی شد تا با اجرای آن، وحدت رویه، عدالت و سالم‌سازی نظام اداری در دستگاه‌های دولتی محقق شود.

حال پس از ده سال، با اصلاح، تصویب و ابلاغ دائمی شدن این قانون در سال ۹۵، برخی دستگاه‌ها به دلیل اقتضائات بخشی و تخصصی، آن را مانع اجرای وظایف خود دانستند و از دولت و مجلس خواستار مستثنا شدن از آن شدند.

مجلس شورای اسلامی نیز با بررسی این درخواست‌ها، در ماده ۵ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور برای رفع موانع اداری و ساختاری پیش روی فعالیت‌های توسعه‌ای و بین‌المللی، نام برخی سازمان‌ها و شرکت‌ها را به‌عنوان استثناء از قانون مدیریت خدمات کشوری تصریح کرده است که مفاد آن به این شرح است: «سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران، سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، شرکت شهرک‌های کشاورزی و سازمان توسعه‌ای ذی‌ربط پتروشیمی در وزارت نفت با رعایت قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی بر اساس قانون تأسیس و اساسنامه خود اداره گردیده و از شمول قوانین مدیریت خدمات کشوری و محاسبات عمومی کشور به‌جز در مواردی که از بودجه عمومی استفاده می‌کنند، مستثنا می‌باشند».

بر این اساس، طی ماه‌های گذشته، سازمان بنادر و دریانوردی نیز متقاضی اضافه شدن به ماده ۵ قانون رفع موانع تولید شده است و و این درخواست در مجلس شورای اسلامی در حال بررسی است.

موافقان شمول سازمان بنادر و دریانوردی ذیل ماده ۵ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور معتقدند این سازمان به دلیل ماهیت و کار ویژه‌هایی تخصصی، دارای اقتضائات و نیازهای منحصربه‌فردی است و محدودیت در چارچوب قانون مدیریت خدمات کشوری، برخی وظایف آن را معطل می‌کند. به باور این دسته نیاز به کارکنان متخصص و آموزش‌های تخصصی و ویژه و همکاری با نهادهای متعدد داخلی و بین‌المللی، شرایط متفاوتی را از عموم سازمان‌های دولتی برای سازمان بنادر و دریانوردی رقم زده است.

همچنین سازمان بنادر و دریانوردی نماینده ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی است که نظارت بر فعالیت‌های دریایی در آب‌های بین‌المللی را بر عهده دارد. حضور در آب‌های آزاد نیازمند الحاق و اجرای برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی است که شرایط خاصی را ایجاد می‌کند. از این رو سازمان بنادر علاوه بر ملاحظات داخلی، باید انتظارات بین‌المللی را نیز تأمین کند. از همین حیث مسائل و نیازهای آن با بسیاری از سازمان‌ها متفاوت است.

در مقابل، مخالفان مستثنا شدن سازمان‌ها از قانون مدیریت خدمات کشوری را بدعتی آسیب‌زا می‌دانند که به نقض غرق و بی‌اثر شدن آن منجر می‌شود. به عقیده این عده، هر سازمانی دارای کارویژه‌های حرفه‌ای و تخصصی است و سازمانی نداریم که ملاحظات فنی و مختص خود نداشته باشد. باین‌وجود اگر بنا باشد هر کدام بر اساس صلاحدید خود عمل کنند علاوه بر آنکه به نابرابری و تفاوت‌های غیرموجه در کارکنان سازمان‌های مختلف می‌انجامد، مفسده انگیز و شفافیت‌زدا است. در هر حال این درخواست در مجلس شورای اسلامی است و باید صبر کرد تا نتیجه رایزنی‌ها و بررسی‌های کارشناسی نمایندگان نهایی شود.

پیگیری ترابری نشان می‌دهد عمده نمایندگان با معافیت سازمان بنادر و دریانوردی از قانون مدیریت خدمات کشوری موافق هستند.

سازمان بنادر مقرر صد مستثنی شدن از قانون مدیریت خدمات کشوری

طی ماه‌های گذشته، سازمان بنادر و دریانوردی نیز به‌عنوان یک سازمان تخصصی در حوزه دریایی، متقاضی اضافه شدن به ماده ۵ قانون رفع موانع تولید شد و این درخواست در مجلس شورای اسلامی در حال بررسی است و موافقان و مخالفانی دارد که هر یک ادله خود را اقامه می‌کنند.



کاهش ۱۱ درصدی ظرفیت پذیرش رشته‌های دریایی در سال ۹۷

یک رشته دریایی دیگر هم حذف شد

با وجود اینکه بعضی از روسای دانشگاه‌های دریایی کشور مانند رئیس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار مدام برای افزایش رشته‌های دریایی درخواست‌ها و پیشنهادهایی دارند، اما پس از حذف دو رشته تحصیلی دریایی از فهرست رشته‌های تحصیلی گروه آزمایشی ریاضی و فنی در کنکور سراسری سال ۹۶، امسال نیز یک رشته دیگر به نام رشته «مهندسی دریا- دریانوردی» در مقطع کارشناسی از فهرست رشته‌های تحصیلی گروه ریاضی و فنی حذف شد.

پس از اعلام نتایج آزمون کنکور سراسری سال ۹۷ و انتشار دفترچه‌های راهنمای انتخاب رشته در گروه‌های آزمایشی مختلف، مشخص شد روند حذف رشته‌های تحصیلی دریایی که از سال‌های قبل آغاز شده بود، ادامه دارد. طی دو سال، ۳ رشته تحصیلی دریایی را در مقطع کارشناسی و کاردانی حذف کرده‌اند و بدین صورت سهم دریا از رشته‌های تحصیلی دانشگاهی به ۷ رشته تقلیل یافته است. علاوه بر آن ظرفیت پذیرش رشته‌های تحصیلی دریایی که در سال گذشته ۲ هزار و ۲۲۶ دانشجو بود، امسال با افت ۱۱ درصدی به ۲ هزار و ۱۰ دانشجو کاهش یافته است که به این ترتیب می‌توان گفت پدیده دریاخواری نه تنها در بستر و محیط دریا رخ داده، بلکه به سهم دریا در رشته‌های دانشگاهی نیز رسوخ کرده است. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که مقامات مختلف کشور، تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان مادام‌شعار اقتصاد و توسعه دریامحور سر می‌دهند. گفتنی است رشته‌های تحصیلی دریایی در گروه آزمایشی ریاضی و فنی، علوم تجربی و حتی علوم انسانی وجود دارد. براساس دفترچه‌های آزمون، داوطلبان مجاز به انتخاب رشته در گروه آموزشی ریاضی آزمون سراسری سال ۹۷ می‌توانند از بین ۱۹۲ رشته کاردانی و کارشناسی انتخاب رشته داشته باشند که ۷ رشته تحصیلی مهندسی دریا، مهندسی ماشین‌آلات دریایی، الکترونیک و



■ ظرفیت پذیرش
دانشجو در رشته‌های
تحصیلی دریایی که سال
گذشته ۲ هزار و ۲۲۶
نفر بود، امسال با افت
۱۱ درصدی به ۲ هزار
و ۱۰ دانشجو کاهش
یافته است

■ رشته زیست‌شناسی
دریا یکی از رشته‌های
تحصیلی دریایی است که
ظرفیت پذیرش آن
نسبت به سال گذشته
۱۴۶ نفر کاهش یافته
است. رشته علوم و
مهندسی شیلات هم که
با ظرفیت ۹۷۷ دانشجو،
پرجمعیت‌ترین رشته
تحصیلی دریایی است،
نسبت به سال گذشته
۲۶۹ نفر کاهش
ظرفیت داشته است

کم ظرفیت‌ترین رشته‌های دریایی

یکی دیگر از رشته‌های دریایی دانشگاه رشته مهندسی ماشین‌آلات دریایی است. در این رشته فقط داوطلب مرد پذیرفته می‌شود و زنان به این رشته راه ندارند. این رشته فقط در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر با ظرفیت ۵۰ دانشجو برگزار می‌شود که ۵ نفر از آنها در نوبت دوم پذیرش می‌شوند. ظرفیت این رشته نیز نسبت به سال گذشته افزایش داشته، به صورتی که در سال گذشته ۳۵ دانشجو در این رشته ثبت‌نام کرده بودند.

علاوه بر آن رشته الکترونیک و مخابرات دریایی نیز همچون مهندسی ماشین‌آلات دریایی فقط ۵۰ نفر آن‌هم مرد، پذیرش دانشجو می‌کند. این رشته فقط در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر برگزار می‌شود. ۴۵ نفر از دانشجویان در این رشته در نوبت روزانه تحصیل خواهند کرد. ظرفیت این رشته نیز نسبت به سال گذشته که ۳۵ نفر در همین دانشگاه بوده، افزایش یافته است.

جذب دانشجوی مدیریت و بازرگانی دریایی از سه گروه آزمایشی

رشته مدیریت و بازرگانی دریایی رشته‌ای است که دانشجویان گروه‌های آزمایشی ریاضی و فنی، علوم تجربی و علوم انسانی می‌توانند این رشته را انتخاب کنند. ظرفیت این رشته ۱۳۰ دانشجو است که ۱۳ نفر آن از گروه ریاضی و فنی، ۳۹ نفر از گروه علوم تجربی و ۷۹ نفر آن از گروه علوم انسانی هستند. این رشته در دانشگاه‌های علوم و فنون دریایی خرمشهر (۷۰ دانشجو) و موسسه غیرانتفاعی انوارالعلوم-انزلی (۶۰ دانشجو) برگزار می‌شود. گفتنی است ظرفیت این رشته نیز در سال گذشته جمعا ۹۱ دانشجو بوده است که امسال به ۱۳۰ دانشجو افزایش یافته است.

زیست‌شناسی دریا در هفت دانشگاه

رشته زیست‌شناسی دریا یکی دیگر از رشته‌های تحصیلی دریایی با ظرفیت پذیرش ۳۲۵ دانشجو در دوره روزانه، نوبت دوم و همچنین موسسات غیرانتفاعی است. ظرفیت پذیرش این رشته نسبت به سال گذشته ۱۴۶ نفر کاهش یافته است. دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار (۶۰ دانشجو)، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر (۵۰ دانشجو) و دانشگاه صنعتی شریف (۲۰ دانشجو) مشغول به تحصیل می‌شوند. ۴ دانشجوی دیگر نیز از بین داوطلبان بومی استان هرمزگان (۲ زن و ۲ مرد) در دانشگاه خلیج فارس-بوشهر می‌توانند تحصیلات دانشگاهی خود را آغاز کنند.

مخابرات دریایی، مدیریت و بازرگانی دریایی، زیست‌شناسی دریایی، اقیانوس‌شناسی و در آخر علوم و مهندسی شیلات، رشته‌های مرتبط با دریا است. جمعا در این گروه ۲۳۶ هزار و ۲۲۳ دانشجو پذیرفته خواهد شد که فقط ۵۴۰ نفر از آنها سهم رشته‌های دریایی است.

در گروه آزمایشی علوم تجربی نیز ۲۲۲ رشته کاردانی و کارشناسی با ظرفیت ۱۷۴ هزار و ۹۵۸ دانشجو وجود دارد که فقط ۴ رشته تحصیلی زیست‌شناسی دریایی، مدیریت و بازرگانی دریایی، اقیانوس‌شناسی و علوم و مهندسی شیلات با ظرفیت ۱۳۹۲ دانشجو به حوزه دریا اختصاص دارد.

پای داوطلبان گروه آزمایشی علوم انسانی نیز به آب دریا خیس می‌شود، زیرا داوطلبان این گروه نیز می‌توانند رشته تحصیلی مدیریت و بازرگانی دریایی را انتخاب کنند. ظرفیت این رشته ۷۸ نفر است. در حالی که داوطلبان گروه آزمایشی علوم انسانی ۱۱۲ رشته تحصیلی با ظرفیت ۳۰۸ هزار و ۱۵۴ دانشجو را پیش‌رو دارند.

برگزاری رشته مهندسی دریا در هفت دانشگاه

بر اساس دفترچه‌های انتخاب رشته آزمون سراسری کنکور امسال؛ ۲۸۴ دانشجو در گروه ریاضی در رشته مهندسی دریا (۲۳۹ دانشجو در دوره روزانه، ۳۵ دانشجو در دوره نوبت دوم و ۱۰ دانشجو در پردیس‌های خودگردان) پذیرش می‌شوند. البته امسال ظرفیت پذیرش دانشجو در رشته مهندسی دریا با افزایش قابل توجهی در نظر گرفته شده است زیرا در سال گذشته فقط ۱۸۰ دانشجو در این رشته پذیرش می‌شد.

این دانشجویان در دانشگاه خلیج فارس-بوشهر (۷۰ دانشجو)، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار (۷۰ دانشجو)، دانشگاه صنعتی امیرکبیر-تهران (۳۵ دانشجو)، پردیس خودگردان دانشگاه صنعتی امیرکبیر-تهران (۱۰ دانشجو)، دانشگاه صنعتی نوشیروانی بابل (۳۰ دانشجو)، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر (۵۰ دانشجو) و دانشگاه صنعتی شریف (۲۰ دانشجو) مشغول به تحصیل می‌شوند. ۴ دانشجوی دیگر نیز از بین داوطلبان بومی استان هرمزگان (۲ زن و ۲ مرد) در دانشگاه خلیج فارس-بوشهر می‌توانند تحصیلات دانشگاهی خود را آغاز کنند.



سهم دریایی ایران در دریای خزر افزایش یافت

امکان تردد با پرچم ایران در تمام دریای خزر

یک پژوهشگر حقوق بین‌الملل، امضای کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر توسط ۵ کشور ساحلی خزر را به عنوان یک دستاورد و موفقیت مهم دانست و اعلام کرد: بر اساس این کنوانسیون سهم دریایی ایران در دریای خزر افزایش یافته است.

صبح زنگنه در گفت‌وگو با پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر، در مورد امضای کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر توسط ۵ کشور ساحلی خزر، اظهار کرد: «موضوع دریای خزر یک مسئله حقوقی، سیاسی، امنیتی و اقتصادی است و نباید با جملات تبلیغاتی و رسانه‌ای آن را ارزیابی کرد.» وی ادامه داد: «از نظر سیاسی امضای کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر را می‌توان دستیابی به یک توافق پنج‌جانبه پس از ۲۰ سال چانه‌زنی تلقی کرد.»

سفیر سابق ایران در سازمان همکاری‌های اسلامی با بیان اینکه از نظر امنیتی، امضای این کنوانسیون موجب می‌شود تا کشورهایی نظیر آمریکا دیگر حق ورود به دریای خزر، حمل و نقل و نیز استفاده از آن را نداشته باشند، تصریح کرد: «به موجب کنوانسیون رژیم حقوقی خزر، این دریا از تعدی و تجاوز آمریکا و سازمان ناتو خارج می‌شود که دستیابی به این مسئله موفقیت بسیار بزرگی است.» او در ادامه به مقوله حقوقی این کنوانسیون اشاره کرد و افزود: «در قراردادهای قبلی هیچگونه اجازه ترددی برای ایران به منظور تردد خارج از محدوده حسین‌قلی خان تا آستارا وجود نداشت، اما با امضای کنوانسیون توسط پنج کشور ساحلی این محدودیت برداشته شده و کشتی‌های ایرانی حق دارند با پرچم کشورمان در تمامی محیط خزر تردد کنند. علاوه بر این صرفاً نیروهای نظامی ایران و روسیه حق تردد در دریای خزر را خواهند داشت و سایر کشورها با مجوز می‌توانند در کل دریا تردد کنند.»

مشاور بین‌الملل رییس سابق قوه قضاییه در مورد صحبت‌های مطرح شده مبنی بر اینکه سهم ایران در دریای خزر به ۱۱ درصد کاهش یافته است، تاکید کرد: «با مذاکرات صورت گرفته عملاً مرز دریایی ایران نسبت به قبل افزایش یافته است و اگر مبنا را آستارا در نظر بگیریم باید بگوییم که سهم ایران از ۱۱ به ۱۸ درصد تغییر کرده است.»

وی با بیان اینکه موضوع مهم دیگر در کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر مربوط به استفاده از بستر و زیر بستر دریای خزر است، گفت: «در دوره شوروی امکان استفاده از بستر و زیر بستر دریای خزر وجود نداشت و حتی یک قطره نفت هم عاید ایران نمی‌شد، اما اکنون درصد مناسبی از نفت دریای خزر سهم ایران خواهد شد. علاوه بر این در گذشته بابت عملیات بحریمایی و یا سایر اقدامات مربوط به استخراج گاز، نفت و هزینه‌های حمل و نقل سهمی برای ایران وجود نداشت اما در حال حاضر این سهم و حق برای ایران لحاظ شده است.»

این پژوهشگر حقوق بین‌الملل با اشاره به اینکه یکی دیگر از نکات بسیار مهم کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر در ارتباط با مسئله محیط‌زیست دریایی است، گفت: «این مسئله در گذشته چندان مورد توجه نبود، اما اکنون بخش قابل توجهی از این کنوانسیون به محیط‌زیست اختصاص یافته و مسئولیت هر کشور در این راستا مشخص شده است.»

گیلان- رشت (۳۵ دانشجو)، دانشگاه هرمزگان- بندرعباس (۶۰ دانشجو)، موسسه غیرانتفاعی ریح‌رشدی- تبریز (۶۰ دانشجو)، دانشگاه شهید بهشتی تهران (۲۰ دانشجو) و موسسه غیرانتفاعی انوارالعلوم- انزلی (۱۸ دانشجو) دانشگاه‌هایی هستند که این رشته را برگزار می‌کنند.

اقیانوس‌شناسی؛ برای گروه آزمایشی ریاضی و علوم تجربی

رشته اقیانوس‌شناسی با ظرفیت ۱۸۰ دانشجو از بین دو گروه آزمایشی ریاضی و فنی با سهم ۱۸ نفر و علوم تجربی با سهم ۱۶۲ نفر دانشجو قبول می‌کند. این در حالی است که سال گذشته ۲۰۸ دانشجو در این رشته پذیرش می‌شد. دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار (۷۰ دانشجو)، دانشگاه مازندران بابلسر (۶۰ دانشجو) و دانشگاه هرمزگان (۵۰ دانشجو) سه واحد دانشگاهی هستند که رشته اقیانوس‌شناسی را برگزار می‌کنند. گفتنی است، سال گذشته این رشته در دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر ورودی داشته که سهم این دانشگاه نیز امسال حذف شده است.

علوم و مهندسی شیلات؛ شلوغ‌ترین رشته دریایی

رشته علوم و مهندسی شیلات با ظرفیت ۹۷۷ دانشجو از دو گروه آزمایشی ریاضی و فنی و علوم تجربی پرجمعیت‌ترین رشته تحصیلی دریایی است. سهم دانشجویان گروه آزمایشی ریاضی و فنی از این رشته ۹۸ نفر و سهم دانشجویان علوم تجربی ۸۷۹ نفر است.

نکته جالب این که شلوغ‌ترین رشته تحصیلی دریایی نیز شامل کاهش ظرفیت شده است؛ به گونه‌ای که ظرفیت آن نسبت به سال گذشته ۲۶۹ نفر کاهش یافته است.

گفتنی است؛ دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر به قطب دانشگاه‌های دریایی کشور تبدیل شده است، چراکه ۳۱۰ دانشجو از بین دانشجویان دریایی را برای رشته‌های تحصیلی مختلف دریایی جذب می‌کند. پس از این دانشگاه نیز دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار قرار دارد. این دانشگاه که به دنبال راه‌اندازی رشته‌های جدید دریایی در مقطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکتری است نیز ۲۴۰ دانشجوی دریایی را در رشته‌های مختلف پذیرش می‌کند.

اعلام یک‌باره ۲ برابر شدن قیمت سوخت خرده‌فروشی دیزل به کشتی‌ها که مربوط به حدود ۱۳ هزار شناور محلی در جنوب و شمال کشور است، تقریباً همه شناورها را از فعالیت بازداشته است، آن هم در شرایطی که قراردادهای حمل بار از قبل بین شناورداران و صاحبان بار بسته شده و تغییر در آن ممکن نیست. اما معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دروازه‌ها به این خبر اعلام کرده است، افزایش قیمت سوخت به دلیل عدم تخصیص ارز دولتی به خدمات دریایی و تامین آن از سامانه نیما (بازار ثانویه) است که با قیمت فوب خلیج فارس برابری می‌کند.

مدیرعامل اتحادیه تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر کشور در همین رابطه به خبرنگار ترابران گفت: «تنها کاری که می‌توانست موجب تعطیلی کامل حمل‌ونقل دریایی کشور شود، همین افزایش نرخ سوخت کشتی‌ها بود؛ زیرا با این نرخ هیچ توجیهی برای ادامه فعالیت بخش کشتیرانی به خصوص شناورها کوچک و محلی باقی نمی‌ماند.»

احمد هاشمی تاکید کرد: «در نخستین روز اعلام این بخشنامه، برخی سفرهای دریایی با وجود واریز نرخ سوخت و حتی بارگیری، سفر خود را کنسل و هزینه واریز شده را پس گرفتند و از سفر امتناع کردند.»

وی افزود: «بیش از ۷۰ درصد اشتغال در بخش حمل‌ونقل دریایی در حیطه همین شناورهای محلی و کوچک است که با اعلام بخشنامه فوق همه این ۷۰ درصد و سرمایه مالکان کشتیرانی در معرض خطر است زیرا کسانی که در این حوزه فعالیت دارند غیر از این حرفه، تخصص دیگری ندارند تا بتوانند در آن قسمت فعالیت کنند.»

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی نیز در همین رابطه به خبرنگار ترابران با بیان اینکه خبر افزایش قیمت سوخت کشتی‌ها خبری بسیار شوک‌آور بود، گفت: «از هفته گذشته زمره افزایش نرخ سوخت کشتی‌ها به گوش می‌رسید و شرکت‌ها مترصد این افزایش بودند اما متأسفانه قراردادهایی قبل از این افزایش تنظیم و منعقد شده است که مالک کشتی اکنون نمی‌داند باید چه کار کند.»

مهندس علی شریفی تاکید کرد: «برای چوب لای چرخ گذاشتن صنعت حمل‌ونقل به ویژه حمل‌ونقل دریایی نیازی به تحریم‌های خارجی، سیاست‌های آمریکا و تصمیمات آقای ترامپ نداریم، بلکه خودمان بالاخص وزارت نفت برای این کار کافی است تا این صنعت را فلج و مختل کند.»

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی با اشاره به اینکه وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نه تنها پاسخگو نیستند، بلکه سیاست‌های طلبکارانه در پیش می‌گیرند، اظهار کرد: «افزایش ۳ برابری قیمت سوخت کشتی‌ها در ۳ سال گذشته شرکت‌های کشتیرانی و مالکان شناورها را با مشکلات متعددی روبه‌رو و وضعیت را برای آنها سخت کرده بود، بنابراین افزایش قیمت مجدد سوخت کشتی‌ها به بیش از ۶۶,۰۰۰ ریال تیر خلاص وزارت نفت به حمل‌ونقل دریایی است.»

شریفی یادآور شد: «وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران می‌گویند اگر سوخت گران شد شما نیز نرخ کرایه حمل را افزایش دهید این در حالی است که بازار کشتی افزایش نرخ کرایه حمل بار را ندارد، زیرا این پروسه در نهایت موجب افزایش قیمت کالا برای مصرف‌کننده در واردات می‌شود که فشار بر مردم است و شدنی نیست.»

او تصریح کرد: «همین حالا هم مالک کشتی در تامین بار دچار مشکل بود، بنابراین تصور کنید اکنون که نرخ سوخت کشتی‌ها به حدود ۲ برابر افزایش یافته است، اگر کرایه حمل هم گران شود، دیگر باری برای حمل توسط شناورها باقی نمی‌ماند و مشکل مالکان در تامین بار چند برابر می‌شود. باید بدانیم که ما در جنوب، بازار قطر و امارات را داشتیم که پتانسیل افزایش کرایه حمل را ندارد، به بیان دیگر محدوده سود ۵ تا ۱۰ درصدی حمل بار با افزایش دو برابری نرخ سوخت سازگاری ندارد.»

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران با بیان اینکه از پیگیری مشکل سوخت کشتی‌ها در کمیسیون انرژی مجلس، وزارت نفت، وزارت راه و شهرسازی، شورای عالی امنیت ملی، سازمان توسعه تجارت و دیگر نهادها خسته و ناامید شده‌ایم، تاکید کرد: «هرچقدر به نهادهای مربوطه رفتیم و نامه زدیم که اوضاع بد است کمک کنید، بر عکس تصمیم‌گیری کردند. به همین دلیل اکنون به جایی رسیده‌ایم که هیچ آینده خوب و روشنی برای حمل‌ونقل دریایی کشور متصور نیستیم.»

تیر خلاص وزارت نفت

به حمل‌ونقل دریایی

نرخ سوخت شناورها دو برابر شد

شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در بخشنامه‌ای به تاریخ ۲۷ مرداد به یک‌باره نرخ ریالی خرده‌فروشی گازوئیل را به کشتی‌ها از ۲۷,۳۵۴ ریال به ۶۶,۲۰۸ ریال افزایش داده و اعلام کرده این قیمت بر اساس نرخ ۸۵,۵۷۰ ریال دلار آمریکا محاسبه شده است.

این بخشنامه شناورداران محلی را شوکه کرده و باعث اعتراضاتی در بنادر شمال و جنوب کشور شده است.



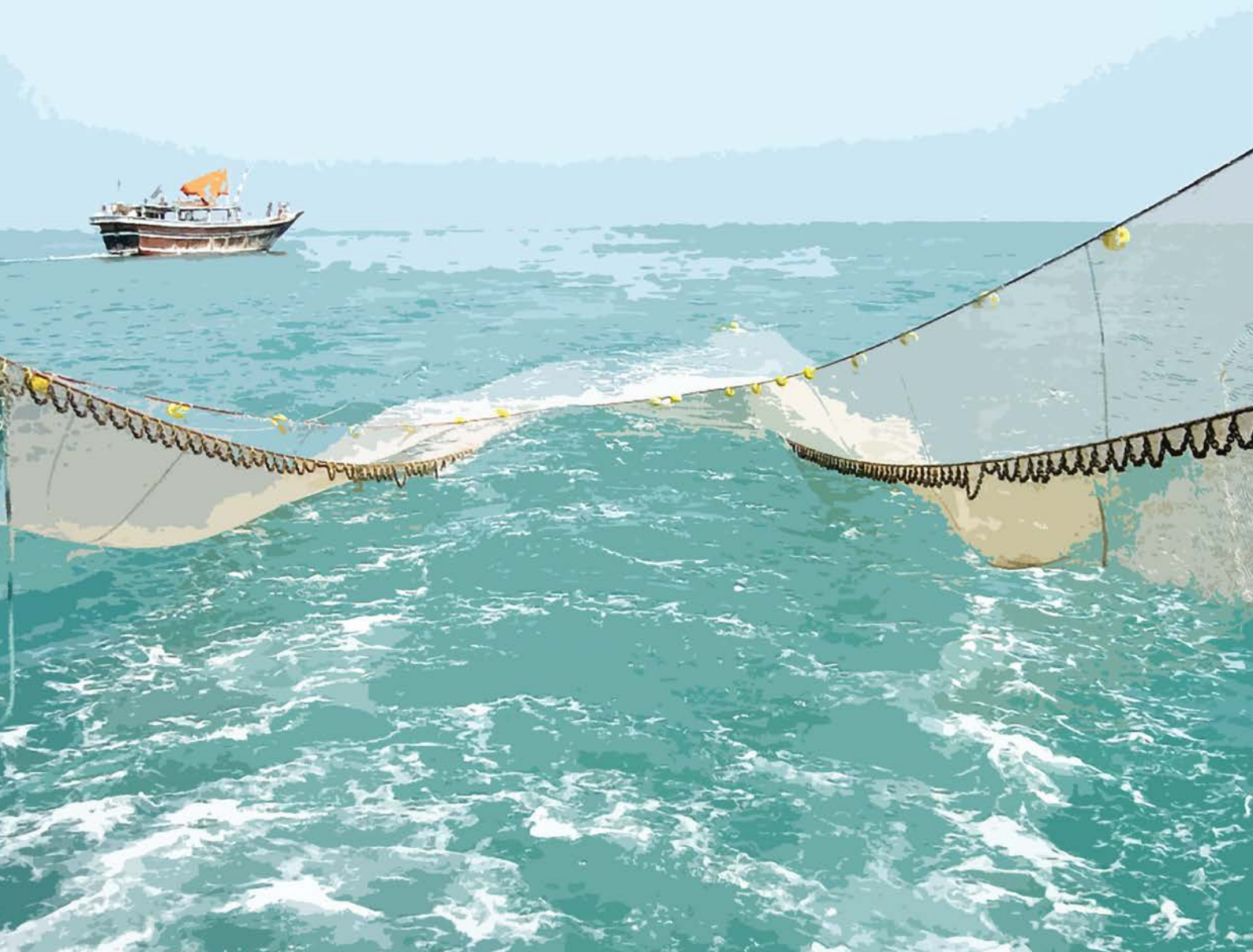
حکایت، از روزهای سرد بهمن ماه سال ۱۳۹۴ آغاز شد. روزهایی که با گذشت بیش از ۶ ماه از اجرایی شدن برجام و لغو تحریم‌های علیه ایران، اخباری درباره مذاکرات شرکت‌های ایرانی با هم‌تایان خارجی در هر صنعتی به‌ویژه صنایع دریایی مانند کشتیرانی، کشتی‌سازی و شیلات منتشر می‌شد و نور امیدی در دل‌های ایرانیان می‌تاباند. در همین زمان، امان‌الله حیات‌داوودی مدیرعامل کنسرسیوم صید صنعتی اعلام کرد که «بیشتر صیدگاه‌های جهان بر روی کشتی‌های صیادی چینی بسته شده است، بنابراین آنها در دنیا می‌چرخند و به دنبال دریافت مجوز صید از کشورهای مختلف هستند. در چنین شرایطی عده‌ای منفعت‌طلب، کشتی‌های صیادی چینی را وارد کرده و با اخذ مجوز صید و موافقت‌نامه

آیا فعالیت کشتی‌های صیادی چینی در آب‌های خلیج فارس صحت دارد؟

جدال صنعت و سنت

مونا روشندل

«کشتی‌های صیادی خارجی (چینی)»، «به تازاج بردن ذخایر ماهیان خلیج فارس و دریای عمان»، «بی‌برکت شدن دریا برای صیادان سنتی» و چندین موضوع دیگر بارها و بارها سوژه خبرها شده‌اند. جامعه محلی، صیادان سنتی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی همچنان از غارت دریا توسط چینی‌ها لب به گلایه می‌کشایند و مسوولان سازمان بنادر و سازمان شیلات ایران هر کدام بر اساس حیطه وظایف خود، ماجرا را به کلی تکذیب می‌کنند. ترابران برای آگاهی از واقعیت ماجرا، با مسوولان مختلف در این امر به گفت‌وگو نشست است.



■ بهمن ۹۴؛ مدیرعامل کنسرسیوم صید صنعتی: اغلب صیدگاه‌های جهان روی کشتی‌های صیادی چینی بسته شده، بنابراین آنها در دنیا می‌چرخند و به دنبال دریافت مجوز صید از کشورهای مختلف هستند. در این شرایط عده‌ای منفعت‌طلب، کشتی‌های چینی را وارد کرده و با اخذ مجوز صیدگاه‌های ایران را در اختیار چینی‌ها قرار داده‌اند

■ رئیس اداره ثبت کشتی و صدور گواهینامه دریایی سازمان بنادر: کشتی‌های صید صنعتی که به کشتی صیادی چینی معروف شده‌اند، با ارائه اسناد، معرفی‌نامه از شیلات و مدرک خرید توسط فرد ایرانی، در سازمان بنادر به عنوان یک کشتی ایرانی ثبت شده‌اند، بنابراین اکنون فارغ از اینکه ساخت کدام کشور هستند و یا حتی از کجا خریداری شده‌اند، کشتی ایرانی محسوب می‌شوند

آنها را نیز می‌برند. به گفته آنها فانوس ماهیان که به آنها الماس زنده آب‌های هرمزگان گفته می‌شود به جای اینکه نگین انگشتری صیادان داخلی باشند، تاجی بر سر چینی‌ها شده‌اند.

حال پرسش‌هایی که پیش می‌آید این است که آیا این کشتی‌ها متعلق به چینی‌ها هستند و یا مالک ایرانی دارند؟ آیا تحت پرچم ایران فعالیت می‌کنند؟ محصول صید شده آنها چه می‌شود؟ آیا صیادان روی این کشتی‌ها ایرانی و بومی هستند و یا نیروی انسانی چینی روی این کشتی‌ها فعالیت دارند؟ سرنوشت صیادان سنتی چه می‌شود؟ و ...

هیچ کشتی صیادی چینی نداریم

ابراهیم حسن‌پور، رئیس اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار ترابران درباره فعالیت کشتی‌های صیادی چینی در آب‌های ایران می‌گوید: «شاید در جامعه چنین سخن‌هایی به زبان رانده و حتی به آن‌ها پروبال داده شود، اما تاکید می‌کنم که سازمان بنادر و دریانوردی بدون هیچ چشم‌پوشی و ملاحظه‌ای اجازه تردد و فعالیت به شناورهای خارجی در آب‌های ایران نمی‌دهد.»

حسن‌پور با بیان اینکه ما بر اساس کتاب قانون کار می‌کنیم، اضافه می‌کند: «بر اساس ماده یک قانون دریایی اگر ۵۱ درصد مالکیت یک کشتی به نام یک فرد ایرانی باشد آن کشتی می‌تواند در سازمان بنادر و دریانوردی ثبت شود و تابعیت ایرانی بگیرد. این کشتی‌های صید صنعتی نیز که در بین عامه مردم به کشتی صیادی چینی معروف شده‌اند، با ارائه اسناد و مدارک اعم از مدرک ابطال گواهینامه ثبت کشور قبلی (تایید شده توسط سفارت)، گواهینامه فنی و ایمنی مؤید بر قابلیت دریانوردی و ایمنی کشتی، معرفی‌نامه از جانب سازمان شیلات و مدرک خرید توسط فرد ایرانی، در سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان کشتی ایرانی ثبت شده‌اند و تحت پرچم ایران فعالیت می‌کنند، بنابراین این کشتی‌ها اکنون فارغ از اینکه ساخت کدام کشور هستند و یا از کدام کشور خریداری شده‌اند، کشتی ایرانی محسوب می‌شوند.»

رئیس اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تاکید می‌کند: «البته باید توجه داشت که کشتی صیادی زمانی

اصولی، صیدگاه‌های ایران را در اختیار چینی‌ها قرار داده‌اند. چینی‌ها نیز بیشتر از اینکه به دنبال فانوس ماهیان (میکتوفیده) باشند در پی آزیان دیگری از جمله یال اسبی هستند که همراه با میکتوفیده به تور می‌افتند. در نهایت هیچ سهمی از صید کشتی‌های چینی به ایران نمی‌رسد و آنها همه محصول صید شده را به کشور خود می‌برند که این موضوع می‌تواند ضربه بسیار سنگین و مهلکی به شیلات ایران وارد کند.»

از طرف دیگر، براساس برآورد موسسه تحقیقات علوم شیلاتی ایران، بالغ بر دو میلیون تن توده زنده فانوس ماهیان (میکتوفیده) که عمری کمتر از دو سال دارند و پس از آن به صورت طبیعی تلف می‌شوند، در آب‌های دور استان هرمزگان وجود دارد، اما فقط حدود ۱۵ هزار تن از آن میزان برداشت می‌شود؛ بنابراین مابقی این ذخایر یا به صورت طبیعی تلف و یا توسط کشورهای همسایه صید می‌شود که هر دو مورد به معنای هدر رفتن سرمایه ملی است، بنابراین برداشت از این منابع و ذخایر ارزشمند، تکلیفی است که باید به بهترین شکل و با بیشترین توان مجاز صورت گیرد. به همین منظور، سازمان شیلات ایران که در قانون اساسی به سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، نظارت و بهره‌برداری ذخایر و توسعه پایدار در حوزه شیلات موظف شده است، برای استفاده از ذخایر کمتر بهره‌برداری شده فانوس ماهیان، با کمک سازمان بنادر و دریانوردی، صید صنعتی را در آب‌های ۱۰ مایلی و در عمق ۲۰۰ متری شروع کرده است.

در عین حال، قرار بوده از کشتی‌های خارجی در قالب قرارداد اجاره به شرط تملیک، برای بهره‌برداری از ذخایر فانوس ماهیان استفاده شود. حیات‌داوودی گفته بود که طرح سازمان شیلات برای به‌کارگیری کشتی‌های چینی خوب بود، اما متاسفانه تعدادی منفعت‌طلب با سوءاستفاده از این موقعیت همه مزایای این طرح را از بین بردند.

صدای صیادان صید سنتی در آمد

در مرحله بعد، آنچه به گوش می‌رسید صدای شکایت و انتقاد صیادان سنتی بود که روزهای متمادی به دریا می‌زدند، اما دست‌خالی به ساحل برمی‌گشتند. آنها دلیل اصلی بی‌برکتی دریا را فعالیت کشتی‌های صیادی چینی می‌دانستند که شبانه‌روز به روش ترال مشغول صیادی هستند و سهم سفره

■ معاون صید و بنادر
 ماهیگیری شیلات: صید
 فانوس ماهی در عمق
 بالای ۲۰۰ متر و در
 آب‌های ۱۰ مایلی است
 این در حالی است که
 لنج‌های سنتی و قایق‌ها
 امکان صید را در عمق
 بالای صد متر ندارند
 بنابراین محدوده کاری
 این دو نوع صید با هم
 تداخلی ندارد. ضمن
 اینکه، براساس مطالعات
 شیلات برداشت تا حدود
 ۳۰۰ هزار تن از این
 ماهی هیچ تداخلی با
 سایر گونه‌ها ندارد

سازمان شیلات: محدوده صید سنتی و صنعتی جداست

اما طرف دیگر ماجرا سازمان شیلات ایران است. رئیس این سازمان دکتر حسن صالحی در جواب پرسش خبرنگار ترابران فقط به تکذیب فعالیت کشتی‌های صیادی چینی در آب‌های ایران بسنده و ارائه جزئیات را به دکتر شاپور کاکولکی، معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران محول کرد.

کاکولکی هم سخن خود را با تکذیب اکید صیادی چینی‌ها در خلیج فارس و دریای عمان آغاز کرد و افزود: «براساس ضوابط، شناور خارجی در کشور نداریم و اگر کسی برخلاف این صحبت، ادعایی دارد باید با ارائه اسناد و مدارک سخن بگوید نه با ایجاد هیاهو».

معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات تاکید کرد: «طبق ضوابط موجود، شناورهایی که در آب‌های ایران فعالیت می‌کنند یا شناور تحت مالکیت فرد ایرانی هستند و یا شناور اجاره‌ای توسط یک ایرانی. گواه مدعای ما هم اسناد و مدارکی است که به سازمان بنادر و دریانوردی تحویل داده شده است بنابراین اگر کسی خلاف آن را بگوید باید اسناد و مدارک داشته باشد».

به گفته کاکولکی، صیادان و شرکت‌های تعاونی صیادی می‌توانند شناور صیادی از کشورهای دیگر خریداری کنند، به ایران بیاورند و پس از ثبت و دریافت گواهینامه به صیادی بپردازند. در این صورت هیچ نهادی نباید و نمی‌تواند بگوید که شناور خارجی است.

وی با بیان اینکه موسسه تحقیقات شیلات کشور اعلام کرده است برداشت تا حدود ۳۰۰ هزار تن فانوس ماهی هیچ تداخلی با سایر گونه‌ها ندارد، یادآور شد: «هدف از صید این ماهی، جلوگیری از خروج بی‌رویه ارز برای واردات پودر ماهی بود که خوشبختانه اکنون نزدیک به ۴۰ کارخانه این پودر را تولید می‌کنند. همچنین این کار موجبات ایجاد اشتغال برای هزار نفر در کارخانجات پودر ماهی کشور را نیز فراهم کرده است. البته در کنار فانوس ماهی، ماهی دیگری صید می‌شود که برخی گالیه دارند چرا در ایران توزیع نمی‌شود و تنها صادر می‌شود، به این افراد باید گفته شود دلیل آن حرام‌گشت بودن آن است».

او در پاسخ به این پرسش که با وجود کشتی‌های صید صنعتی، تکلیف صیادان صید سنتی چه

می‌شود، تاکید کرد: «صید فانوس ماهی در عمق بالای ۲۰۰ متر و در آب‌های ۱۰ مایلی است، این در حالی است که لنج‌های سنتی و قایق‌ها امکان صید را در عمق بالای صد متر ندارند بنابراین محدوده کاری این دو نوع صید با هم تداخلی ندارد. علاوه بر این، همانطور که گفته شد، بر اساس مطالعات موسسه علوم شیلاتی کشور برداشت تا حدود ۳۰۰ هزار تن از این ماهی هیچ تداخلی با سایر گونه‌ها ندارد».

معاون صید و بنادر ماهیگیری شیلات ایران تاکید کرد: «باید بپذیریم که صید ماهی فانوس توسط شناورها بدون تداخل زیستی در عمق بالای ۲۰۰ متر آن هم در دریای عمان و نه در خلیج فارس با حجمی حدود ۲۰ هزار تن و بسیار کمتر از حد مجاز ۳۰۰ هزار تن با نظارت لحظه‌ای و ماهواره‌ای شیلات ایران صورت می‌گیرد؛ به‌طوری که صیادان می‌گویند آمدن این سیستم ماهواره‌ای امان ما را بریده است. این سیستم هر تخلف پنهانی را آشکار می‌سازد و طبق ضوابط جدید با هر تخلف حتی یک‌روزه احتمال تعلیق شناور تا ۳ ماه وجود دارد».

وی با بیان اینکه سعی شده هزینه تخلف صیادی را برای متخلفان بالا ببریم، گفت: «همچنین سازمان شیلات ایران تصمیم دارد در چند سال آینده نیروی فعال خارجی را به تدریج کم کند و به شرکت‌های اجاره‌کننده گفته شده که نیروهای فعال خارجی را در این شناورها به تدریج کم و نیروهای ایرانی را جایگزین کنند».

استفاده از خدمه خارجی به منظور آموزش نیروی ایرانی

یک طرف دیگر این ماجرا، اداره کل شیلات هرمزگان است که مدیرکل آن نیز همچون دیگر مسوولان، اخبار و شایعه‌پراکنی‌های اخیر را در بین مردم مبنی بر اینکه که شناورهای چینی در دریا و آب‌های هرمزگان در حال فعالیت هستند تکذیب می‌کند.

سیدپرویز محبی با بیان اینکه این شناورها مالکیت ایرانی دارند و تنها کشور سازنده آنها چین است، درباره فعالیت نیروهای انسانی چینی روی این شناورها می‌گوید: «از آنجا که نوع و شیوه فعالیت این شناورها برای ملوانان ایرانی ناآشنا است، برخی شناورها برای آموزش شیوه راهبری فنی صید خود از خدمه خارجی استفاده کرده‌اند که با توجه به

در کشور ایران ثبت می‌شود که بر اساس ماده ۵ حفاظت از دریاها، سازمان شیلات ایران به صورت مکتوب معرفی‌نامه به سازمان بنادر ارسال و اعلام کند که این کشتی به عنوان شناور ایرانی ثبت شود؛ بنابراین از نظر سازمان بنادر و دریانوردی ما کشتی چینی نداریم زیرا کشتی‌ها ثبت ایران هستند و مالکیت ایرانی دارند و تحت پرچم ایران فعالیت می‌کنند».

وی در پاسخ به این پرسش که تاکنون چند فروند از این شناورها توسط ایرانی‌ها خریداری و در سازمان بنادر و دریانوردی ثبت شده است، می‌گوید: «حدود ۹۰ فروند اعلام شده است، اما باید توجه داشت که سازمان بنادر و دریانوردی تنها کشتی را ثبت می‌کند و اینکه این کشتی به صید فانوس ماهی می‌پردازد یا آبی دیگر، در حیطه وظایف این سازمان نیست؛ زیرا ما روی جزئیات فعالیت کشتی‌ها نظارت نداریم بلکه فقط بررسی می‌کنیم که از نظر فنی و ایمنی قابلیت دریانوردی داشته باشند و مالک آنها ایرانی باشد. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی آگاه است که حدود ۴۵۰۰ کشتی صیادی در کشور فعالیت می‌کند».

■ مدیرکل شیلات استان
هرمزگان: برخی شناورها
برای آموزش شیوه راهبری
فنی صید خود از خدمه
خارجی استفاده کرده‌اند
که با توجه به خرید این
شناورها از کشور چین،
خریداران ایرانی با خدمه
چینی این شناورها قرارداد
بسته‌اند تا برای آموزش
به ایرانی‌ها حضور
داشته باشند

به‌ویژه استان هرمزگان و صیادان داشته باشد زیرا جمعیت زیادی از مردم این استان صیاد هستند که این شایعات رزق و روزی و مسائل معیشتی آنها را هدف گرفته است.»
مدیرکل شیلات هرمزگان با بیان اینکه هیچ کشتی خارجی برای صید اجازه ورود به آب‌های سرزمینی ما را ندارد، خاطرنشان کرد: «شیلات به منظور نظارت بر صید فانوس ماهیان و همچنین کنترل هرچه بیشتر صید این شناورها برای اصلاح آیین‌نامه شناورهای صید فانوس ماهیان پیگیری‌هایی را انجام داده که منجر به تغییرات مهمی اعم از تعیین فاصله ۱۰ مایلی از ساحل، اجباری شدن به کارگیری نیروی انسانی ایرانی در شناورها، برگزاری جلسات و تشکیل کنسرسیوم‌های مختلف و ... در شناورهای صید فانوس ماهیان شده است.»

اما هنوز هم ابهاماتی وجود دارد

با وجود توضیحات مسوولان سازمان شیلات ایران و سازمان بنادر، اما هنوز نگرانی‌هایی وجود دارد که

آرامش را از خیال صیادان صید سنتی ربوده است؛ اگر

هدف از به‌کارگیری خدمه خارجی روی شناورهای صیادی، فقط و فقط آموزش خدمه ایرانی است نیازی نیست که چند سال در این شناورها ماندگار باشند.

همه می‌دانیم دوره‌های آموزشی هر قدر تخصصی و دشوار هم باشد چند ماه بیشتر به طول نمی‌انجامد، بنابراین اینکه اجاره‌کنندگان و یا مالکان این شناورها متعهد شوند که در چند سال آینده نیروی انسانی ایرانی را جایگزین خدمه خارجی کنند نه تنها دردی از صیادان ایرانی دوانمی‌کند، بلکه شائبه اجاره این کشتی‌ها را به شرط استفاده از خدمه خود کشتی به ذهن متبادر می‌کند. این همان سیاستی است که کشور چین در همه معاملات تجاری خود از آن استفاده می‌کند به گونه‌ای که شرط آنها برای همکاری با صنایع مختلف هر کشوری استفاده از نیروی انسانی چینی در پروژه‌های بالادستی آن صنعت است. با وجود این احتمالات، فعالیت خدمه چینی روی کشتی‌های صیادی که ایرانیزه شده‌اند می‌تواند تهدیدی برای کشور باشد.

خرید شناورها از کشور چین، خریداران ایرانی با خدمه چینی موجود در شناورها قرارداد بسته‌اند تا برای آموزش به ایرانی‌ها حضور داشته باشند که آن هم در حال جایگزینی با نیروهای آموزش دیده ایرانی است.»

وی می‌افزاید: «البته در همه شناورهای بزرگ دنیا از نیروهای مجرب خارجی استفاده می‌شود و این امر در عرصه بین‌المللی، طبیعی است.»

... یک‌بیستم ظرفیت قابل برداشت فانوس ماهیان هم صید نشده

مدیرکل شیلات هرمزگان در همین راستا تصریح می‌کند: «صید تجاری این ماهیان از سال ۱۳۷۸ با فعالیت دو فرزند کشتی آغاز شد که با توجه به ظرفیت خوب این نوع ماهی و امکان هدررفت آن در صورت عدم صید، اکنون به منظور بهره‌برداری بهتر و بیشتر تعداد این شناورها به حدود ۱۰۰ فرزند رسیده است.»

وی میزان صید این آبزیان در سال ۹۶ را ۲۰ هزار تن اعلام می‌کند و می‌گوید: «هنوز تا رسیدن

به مرز ظرفیت قابل برداشت فاصله زیادی باقی است، به‌طوری که می‌توان گفت میزان برداشت صورت گرفته فعلی، فقط نزدیک به یک‌بیستم ظرفیت قابل صید است. البته بر اساس سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌های سازمان شیلات ایران در پایان برنامه ششم توسعه، صید ۱۰۰ هزار تن از این آبزیان در دریای عمان قابل انتظار است که این مهم در راستای خودکفایی کشور در رابطه با تولید پودر ماهی و قطع واردات آن گامی مهم و ضروری است.»

مدیرکل شیلات هرمزگان تاکید کرد: «برخی از شبکه‌های اجتماعی در فضای مجازی و همچنین یکی از روزنامه‌ها با کنار هم گذاشتن مطالب قدیمی و همچنین تصاویر غیرمرتبط، اقدام به تشویش اذهان عمومی کرده‌اند که قطعاً از طریق مراجع ذیصلاح پیگیری خواهیم کرد؛ زیرا ادامه این روند می‌تواند تبعات جبران‌ناپذیری برای کشور

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

www.rahbanan.com

(+9821) 88825901

tehran@rahbanan.com



صنعتی که به سرعت به عصر پساخروج واکنش نشان داد

وضعیت قرمز

علی محسنی

بررسی اظهارات کارشناسان و مدیران صنعت خودرو در روزهای ابتدایی پس از ۱۸ اردیبهشت ماه، حاکی از نوعی خوش بینی به ماندگاری بزرگان جهانی در ایران بود. تصور می شد قراردادهای محکمی منعقد و انجام سرمایه گذاری خارجی سبب می شود خودروسازانی چون پژوسیتروئن و رنو، ایران را ترک نکنند و به دنبال راهی برای ماندگاری در بازار کشور باشند. مذاکرات دیپلمات های ایرانی با اتحادیه اروپا و پنج قدرت باقی مانده در برجام، جای امیدواری به حمایت دولت ها را ایجاد می کرد.

این خیال خوش دوام چندانی نیافت. هیوندای که مونتاژ محصولات خود را با کرمان خودرو پیش می برد، به سرعت آهنگ خروج کوک کرد و حتی تحویل خودروهای ثبت نامی مونتاژی مدل التترا را غیرممکن دانست. اعلام رسمی پژوسیتروئن برای خروج اما شوکی بزرگ به کشور وارد کرد؛ چه این که همگان بر این باور بودند هیچ شرکت جهانی مطرحی به اندازه این خودروساز فرانسوی به بازار ایران وابسته نیست

در ساعات پایانی شب ۱۸ اردیبهشت ماه بود که دونالد ترامپ، خروج آمریکا از توافق برجام را اعلام کرد و فرمائی به امضا رساند که تحریم ها علیه ایران را بازمی گرداند. مطابق این فرمان، طی دو مرحله تحریم ها مجدد اعمال می شود که تحریم صنعت خودروسازی در مرحله نخست و از نیمه مرداد ماه به مورد اجرا گذاشته شد.

خودروسازان اما از همان زمان اعلام خروج آمریکا از برجام دچار مشکل شدند. خودروسازان مطرح جهانی که با اجرایی شدن توافق هسته ای از پایان سال ۱۳۹۴ وارد ایران شده بودند، یک به یک ساز جدایی کوک کردند و آمار رو به رشد تولید خودرو از خرداد ماه منفی شد. سخن از ناقص بودن ۵۰ تا ۶۰ هزار خودرو تولیدی و عدم امکان تحویل آنها به میان آمد و ده ها قطعه ساز از تعطیلی سخن گفتند. طبیعتاً قیمت خودرو نیز در بازار سر به فلک کشید. تمامی این رخدادهای اما پیش از آغاز رسمی تحریم ها رقم خورد تا بار دیگر شکنندگی ساختار این صنعت پر حاشیه اثبات شود.



■ **خودروسازان تکرار کابوس اوضاع سال‌های ابتدایی دهه ۹۰ را به‌وضوح می‌بینند. در آن سال‌ها تولید تا یک سوم کاهش و قیمت‌ها تا سه برابر افزایش یافت. اکنون نیز تولید سیر نزولی ثبت کرده و پرتیراژترین خودروهایی تولیدی، حتی تا ۵۰ درصد میان کارخانه و بازار، اختلاف نرخ پیدا کرده‌اند**

■ **شرکت مشترک پژو و ایران خودرو در تابستان ۹۶ اقدام به پیش‌فروش ۱۶ هزار دستگاه پژو مدل ۲۰۰۸ کرد. کندی تولید اما تنها اجازه تحویل ۵ هزار دستگاه را تا پایان تیر ماه داده است. حال ۱۱ هزار نفر منتظر پرحاشیه‌ترین خودرو پس‌اگر جامی هستند که سازوکار تحویل آن با وجود آغاز تحریم‌ها برای جامعه معلوم نیست**

جدید واکنش نشان دادند. انتشار آمار تولید خودرو در خرداد ماه، افت ۱۹/۶ درصدی تولید نسبت به خرداد ۹۶ مشخص شد. فعالان صنعت اما علت اولیه افت تولید را مرتبط با تحریم‌ها و خروج خارجی‌ها از ایران نمی‌دانستند و شرایط ارزی و تصمیم‌های غیرکارشناسی دولت را دلیل آن اعلام می‌کردند.

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی در اوایل خرداد از تعطیلی ۵۰ قطعه‌ساز به علت رشد شدید قیمت مواد اولیه و دیگر هزینه‌های تولید سخن گفت. آرش محبی‌نژاد، از مقاومت خودروسازان در برابر افزایش قیمت خرید قطعات انتقاد و علت این مقاومت را مخالفت دولت با رشد قیمت خودرو عنوان کرد. او پای تولیدکنندگان صنایع پتروشیمی و فلزات را نیز وسط کشید که دولتی هستند و مواد اولیه موردنیاز را با رشد شدید قیمت به قطعه‌سازان تحویل می‌دهند، اما از آن سو، خودروسازان زیر نظر دولت به رشد قیمت فروش قطعه تن نمی‌دهند. محبی‌نژاد تداوم این وضعیت را موجب تعطیلی گسترده‌تر قطعه‌سازان در آینده بیان کرد.

هم‌زمان با رشد شدید قیمت ارز و سکه طلا، اخبار از سیر صعودی قابل توجه قیمت انواع خودرو در بازار آزاد حکایت داشت. اتفاقی که دست‌کم برای خودروهایی داخلی چندان موجه نمی‌نمود. دبیر انجمن خودروسازان نیز رشد قیمت‌ها در بازار را ناشی از هجوم نقدینگی در دست مردم دانست و به آمار افزایشی تولید تا پایان اردیبهشت استناد کرد که جای کمبود را در بازار باقی نمی‌گذاشت.

احمد نعمت‌بخش، از ارسال نامه‌ای به وزیر صنعت، معدن و تجارت خبر داد که درخواست اجازه فروش خودرو با قیمت حاشیه بازار در آن مطرح شده است. درخواستی که به‌هیچ‌وجه باب میل دولتی‌ها نیست.

به گفته دبیر انجمن خودروسازان، دولت ظرف سه سال گذشته تنها اجازه افزایش ۱۲ درصدی قیمت خودروهای زیر ۴۵ میلیون تومان را صادر کرده و این در حالی است که برخی مواد اولیه حتی تا ۱۰۰ درصد رشد قیمت داشته‌اند. وی از توقف ۵۰ تا ۶۰ هزار خودرو در پارکینگ‌های خودروسازان گفت که به دلیل نقص قطعه رخ داده است. خبرگزاری‌ها این بخش از گفته‌های نعمت‌بخش را در زمره برترین تیرهای خبری خود انتخاب کردند. به گفته نعمت‌بخش،

و خروج از ایران را دور از ذهن می‌دانستند. شوک این خروج چنان بود که کمتر کسی به ادامه تلاش‌های این شرکت برای معافیت از تحریم‌های واشنگتن توجه کرد: تلاشی که در متن خبر خروج خبرگزاری فرانسه از آن سخن گفته شده بود.

موضع رنو اما تا حدی دلگرم‌کننده بود. مجمع سالانه رنو در اوایل تیر به محلی برای اعلام موضع رسمی در باب حضور در بازار ایران بدل شد.

کارلوس گون، مدیرعامل مشهور گروه خودروسازی رنو نیسان از ماندگاری شرکتش در ایران سخن گفت، حتی اگر شرکت مجبور به کاهش فعالیت‌ها در این کشور شود. این اتفاق امیدبخش اما دیری نپایید، چون یک ماه بعد، خبر خروج از ایران از زبان یکی از مدیران اجرایی رنو اعلام شد. به این ترتیب، هیچ خودروساز مطرح بین‌المللی از تداوم حضور در ایران نگفت تا جدیت تحریم‌های آمریکا و شکست تلاش اروپایی‌ها برای معافیت از تحریم‌ها، قاطعانه اثبات شود.

خودروسازان بسیار زودتر از تصور به وضعیت

■ در بحبوحه اعلام خودروسازان جهانی مبنی بر ترک ایران، خروج شرکت‌های چینی‌ها نیز محتمل می‌نمود، اما این اتفاق تا میانه مرداد رخ نداد و هیچ‌یک از شرکای پرشمار چینی صنعت خودرو، اظهارنظری مبنی بر خروج نداشت و بررسی سایت‌های فروش نیز از برقرار بودن عرضه بسیاری از مدل‌های چینی حکایت دارد

سه برابر افزایش یافت. به نظر می‌رسد تلاش‌ها برای ممانعت از تکرار آن وضعیت نتیجه‌بخش نبوده و تدابیر راه به جایی نبرده‌اند. تولید سیر نزولی ثبت کرده و پرتیراژترین خودروهایی تولیدی، حتی تا ۵۰ درصد میان کارخانه و بازار، اختلاف نرخ پیدا کرده است. چاره چیست؟

خودروساز و قطعه‌ساز خواستار آزادسازی قیمت‌ها هستند. به اعتقاد آنان و حتی دیگر کارشناسان اقتصادی، مقاومت در برابر بازار بی‌فایده است و قیمت‌های آزاد بالاخره خود را دیکته خواهند کرد. با آزادی قیمت‌ها اما بساط دلالتی جمع می‌شود و تقاضاهای سفته به سود تقاضاهای واقعی، بازار را ترک می‌کنند که به معنای بازگشت آرامش به بازار است. این آرامش حتی می‌تواند با یک فاصله زمانی، به افت قیمت‌های بازار نیز منجر شود. دولت اما هراسان از زخم‌زبان‌های جامعه و رسانه‌ها و بیمناک از رسمی شدن صعود تورم، این روزها تلاش خود را بر کنترل بازار و قیمت‌ها متمرکز کرده و خواسته‌های تولیدکنندگان را بی‌پاسخ می‌گذارد. به نظر می‌رسد ورود نقدینگی حاصل از قیمت‌های بازاری به خودروساز، دست‌کم می‌تواند مانع توقف بخشی از تولید شود و اجازه تعطیلی به قطعه‌سازان ندهد. برای سرپا ماندن تولید، زمان حساسی در حال از دست رفتن است و اولویت‌های دولت اما مسائل دیگری است.

اما فارغ از مشکلات فعلی قیمتی و نقدینگی تولید خودرو، فعالان صنعت چه مسیری را برای حفظ موقعیت خود در عصر پساخروج آزمایش خواهند کرد؟

دور زدن تحریم‌ها

تلاشی آشنا در طول دهه‌های اخیر حیات اقتصاد ایران. صنایع در باب عبور از تحریم‌ها تبحر پیدا کرده‌اند؛ اگرچه تحریم‌کنندگان نیز از تبحر سخت کردن مسیرهای فرار برخوردار شده‌اند. صنعت خودرو باز هم خواهد کوشید راه‌هایی برای تداوم فعالیت و حتی گسترش آن بیابد. سخنان مدیرعامل ایکاپ در مورد تحویل تمام خودروهای ثبت‌نامی پژو ۲۰۰۸ و حتی انتشار شنیده‌هایی مبنی بر تلاش برای تولید مدل ۳۰۱ پژو، از جمله اقدام‌هایی است که دور زدن تحریم‌ها را به ذهن متبادر می‌کند.

شرکت مشترک پژو و ایران‌خودرو در تابستان ۹۶ اقدام به پیش‌فروش مدل ۲۰۰۸ کرد که ۱۶ هزار تقاضا برای خرید ثبت شد. کندی تولید اما تنها اجازه تحویل ۵ هزار دستگاه را تا پایان تیرماه

داده است، در حالی که مسئولان آهنگ تولید را در ماه‌های اخیر، تندتر توصیف می‌کردند. حال صنعت خودرو به روز اجرای تحریم رسیده و ۱۱ هزار نفر هنوز منتظرند پشت فرمان پر حاشیه‌ترین خودرو پسابرجامی بنشینند. پژوهشگران عزم خروج از ایران را کرده و اگر دولت فرانسه و اتحادیه اروپا برای جلوگیری از تحریم‌های ایالات متحده تدبیری نیندیشند، این خروج، رسمی خواهد شد. تحویل خودروهای باقی‌مانده نیز در این حالت تنها با دور زدن تحریم‌ها ممکن است که سازوکار آن نیز برای جامعه مشخص نیست.

پژو ۳۰۱ اما با وعده شروع تولید با داخلی‌سازی ۵۰ درصدی روبه‌رو بود و اگر موسم تحریم‌ها فرامی‌رسید، شاید تاکنون با افتتاح خط تولید و شروع پیش‌فروش نیز مواجه می‌شد. روزنامه دنیای اقتصاد در شماره ۶ مردادماه خود، از برنامه ایکاپ برای تولید ۳۰۱ سخن می‌گوید که خبری غافلگیرکننده است. به گفته این روزنامه، این خودرو با داخلی‌سازی ۶۰ درصدی و احتمال استفاده از موتور TU5 که بر محصولات فعلی پژو نصب می‌شود، به تولید خواهد رسید. این روزنامه یک روز بعد نیز از پیغام رنو به خودروسازان ایرانی می‌گوید که دال بر تداوم تولید خانواده تندر ۹۰ تا چند ماه آینده است. البته رنو از قطع فعالیت پس از این دوره نیز می‌گوید و مشخص نیست آیا تلاش دور زدن تحریم‌ها در مورد رنو نیز در جریان خواهد بود یا خیر؟

جولان چینی‌ها؟

در بحبوحه اعلام خودروسازان جهانی مبنی بر ترک ایران، چنان‌نامیدی فعالان صنعت را فرا گرفته بود که خروج چینی‌ها را نیز ممکن می‌دانستند. این اتفاق اما تا میانه مردادماه رخ نداد. هیچ‌یک از شرکای پرشمار چینی صنعت خودرو اظهارنظری مبنی بر خروج نداشتند و سایت‌های فروش نیز از برقرار بودن عرضه بسیاری از مدل‌های چینی حکایت داشت.

چینی‌ها که تا قلب دو خودروساز بزرگ کشور نیز رسوخ کرده‌اند و خط تولید بسیاری از خودروسازان خصوصی کشور را به تسخیر درآورده‌اند، این روزها حتی شاید از خروج بزرگان اروپایی و کره‌ای از ایران خوشحال باشند. بازار کم تنوع خودرو ایران سال‌هاست که به آنها روی خوش نشان داده و البته این روی خوش منوط به عدم حضور خودروهای برند جهانی بوده است. حال اما عرصه آماده است. این

تصمیم‌های ارزی دولت، علت این نقص قطعه است و وقتی دولت تبعات تصمیم‌های خود را مشاهده کرده، امکان ترخیص کالا بدون انتقال ارز را فراهم کرده است.

به این ترتیب، به نظر می‌رسد تصمیم ارزی فروردین‌ماه دولت مبنی بر تک‌نرخ شدن دلار در قیمت ۴۲۰۰ تومان و تأمین تمامی نیازها با این نرخ، کارآیی نداشته و حتی پیش از خروج آمریکا از برجام موجب ایجاد مشکلات فراوان در صنایع شده که آثار زود هنگامی در صنعت خودرو به دنبال داشته است.

چه خواهد شد؟

خودروسازان تکرار کابوس اوضاع سال‌های ابتدایی دهه ۹۰ را به وضوح به چشم می‌بینند. در آن سال‌ها تولید حتی تا یک‌سوم کاهش یافت و قیمت‌ها تا

■ در حالی که آمارها از کاهش شدید درخواست سرمایه‌گذاری خارجی حکایت دارد، بخش صنعت، معدن و تجارت در خرداد ماه شاهد ارائه درخواست افزایش سرمایه یک خودرو ساز چینی بود که بخش اعظم سرمایه‌گذاری خارجی مصوب فصل بهار در بخش صنعت و تجارت را تشکیل می‌دهد

تایوانی لوکس‌ترین نیز هدف تولید آرمان موتور کویر است.

به نظر می‌رسد خودروسازان مذکور با دور زدن تحریم‌ها به دنبال تولید این محصولات باشند. دست‌کم در مورد فیات، همکاری با نمایندگی این شرکت ایتالیایی در کشور آذربایجان اعلام رسمی شده و گویا ارتباط با خودروساز اصلی در میان نیست. بازار خودرو اما با تردید به دنبال آن است که آیا در این شرایط بفرنج می‌توان محصولات تولید داخل میتسوبیشی یا سانگ‌یانگ را در خیابان‌ها دید یا خیر؟

پلتفرم‌های اختصاصی

سایپا در جریان هفدهمین نمایشگاه خودرو شیراز در اواخر تیرماه، از خودرویی با نام «رهام» رونمایی کرد. این مدل به عنوان اولین محصول پلتفرم SP100، یک سدان است که با کمک خودروسازان بزرگ جهانی طراحی شده است. برخی تست‌های خودرو در مرکز تحقیقات رنو نیسان در هند انجام گرفته و گفته می‌شود نمونه توربوشارژر خودرو با کمک شرکت AVL اتریش تولید خواهد شد.

رونمایی رهام می‌تواند از نگاه جدی‌تر به مسیری بگوید که توسعه صنعت خودرو کشور را از مسیر پلتفرم‌های داخلی دنبال می‌کند. مسیری که مورد توجه جدی قطعه‌سازان نیز هست چه این که آن‌ها این روزها از خروج خودروسازان خارجی گلایه دارند چون سرمایه‌گذاری‌هایی برای تولید خودروهای مشترک انجام داده‌اند که به نظر می‌رسد به خطر افتاده باشد. سایپا که پیش از این تیبیا، تیبا ۲، ساین و کوئیک را بر پلتفرم X200 تولید و به بازار عرضه کرده بود، حال مدعی است با پلتفرم SP100 برای اولین بار چرخه ساخت یک خودرو را از طراحی اولیه تا ساخت نهایی، در داخل کشور انجام داده است. برخی سایت‌های تخصصی خودرو پیش از این، منشأ این پلتفرم را پلتفرم XP90 تویوتا دانسته‌اند که سال‌ها قبل مدل یاریس بر آن تولید شده بود. مجموعه خودروسازی گریت وال چین نیز از این پلت فرم ژاپنی برای محصولات وولیکس استفاده کرده بود.

با وجود تمامی این تفاسیر، در عصر پساخروج و تنگنای جدی تولید خودرو، وجود پلتفرم‌های داخلی امیدی برای ادامه فعالیت صنعت است هرچند نگاه مشتریان داخلی به کیفیت و قیمت خودروهای طراحی داخل مثبت نیست.

قدر آماده که اتفاقی جالب در فصل بهار رخ می‌دهد و اخبار از نکته‌ای جالب در آمار سرمایه‌گذاری‌های خارجی می‌گوید.

در حالی که آمارها از کاهش شدید درخواست سرمایه‌گذاری خارجی حکایت می‌کند، بخش صنعت، معدن و تجارت در خرداد ماه شاهد ارائه درخواست افزایش سرمایه یک خودروساز چینی بود که مورد تصویب سازمان سرمایه‌گذاری خارجی قرار گرفت. رسانه‌ها بدون اشاره به رقم دقیق این سرمایه‌گذاری، حجم آن را بخش اعظم سرمایه‌گذاری خارجی مصوب (حدود ۲۹۵ میلیون دلاری) فصل بهار در بخش‌های صنعتی و تجاری برشمردند. به نظر می‌رسد اسب چینی‌ها زمین شده تا بیش از پیش در بازار نفوذ کنند و سهم بیشتری از بازار واردات، تولید مشترک و محصولات قدیمی را از آن خود کنند.

خیزش بخش خصوصی؟

برخی رسانه‌های فعال در صنعت خودرو به تازگی از عزم فعالان بخش خصوصی سخن گفته‌اند تا از واردات به تولید ورود کنند. تولید خودروهای فیات و سانگ‌یانگ سروصدایی بیش از دیگر برندها ایجاد کرد. شرکت «آرتمن موتور کیش» گویا تلاش‌هایی موفق برای تولید خودروهای فیات در ایران شروع کرده و مسئولان «رامک خودرو» نیز از آغاز تولید خودروهای کره‌ای سانگ‌یانگ در سال جاری گفته‌اند. رامک خودرو در سال ۹۱ مجموعه سیر و سفر را در استان قزوین خریداری کرد و حال با عقد قراردادی ۷ ساله با خودروساز کره‌ای که تا سال ۲۰۲۵ اعتبار دارد، به دنبال تولید مدل تیولی و ارائه آن به بازار تا پایان امسال است.

«گروه اقتصادی گلستان» نیز که تولید دو محصول ایران‌خودرو را در سمنان آغاز کرده، به دنبال شروع تولید محصولات اختصاصی خود در این سایت تولیدی است. «گروه آرین» سایت خودروسازی شهرستان خمین را تملک کرده و با عقد قرارداد تولید با میتسوبیشی، به دنبال ورود مدل‌های تولیدی این برند ژاپنی به کشور است. اخبار از تلاش‌های سه مجموعه «عظیم خودرو»، «ماموت» و «آرمان موتور کویر» نیز حکایت دارد که عظیم خودرو در سایت زاگرس خودرو مشغول فعالیت است و ماموت گرچه با کندی اما کماکان رویای تولید محصولات فولکس واگن را دنبال می‌کند. برند گمنام

ایران‌خودرو نیز در اردیبهشت سال گذشته از قراردادی ۱۰ جانبه برای تولید یک پلتفرم اختصاصی خبر داد که شرکت‌های مطرحی چون پینین فارینا ایتالیا، ماهله و بنتلر آلمان، پانچ بلژیک و هیوندای پاورتک کره جنوبی به همراه چند شریک دانشگاهی و صنعتی داخلی، در طراحی آن نقش خواهند داشت. در آبان پارسال اعلام شد طراحی اولیه این پلتفرم تا بهمن ۹۸ نهایی می‌شود و محصولات آن در سال ۲۰۲۰ وارد بازار خواهد شد. باید منتظر ماند و دید آیا طراحی پلتفرم مطابق برنامه زمان‌بندی پیش می‌رود و تحریم‌ها مانع اجرای آن خواهد شد یا خیر؟ ایران‌خودرو که پیش از این محصولاتی چون سمند، رانا و دنا را محصولاتی ملی خوانده بود، همچون سایپا به طراحی پلتفرم ملی برای فرار از تحریم‌ها امید دارد.

جنگ تجاری ترامپ بر باربری هوایی هم تاثیر دارد

زمین زدن همه چیز!



این کالاها شامل اقلامی مانند نیمه‌رساناها، گیلاس و لوازم آرایشی هستند که ارزش آنها در مجموع ۱۶۰ تا ۲۰۰ میلیارد تخمین زده می‌شود. بسیاری از این اقلام مانند مواد خام از طریق دریا حمل می‌شوند، اما بارهای زیادی مانند محصولات Hi-Tec و کالاهای فاسدشدنی که به فعالیت باربری‌های هوایی وابسته‌اند، تحت تاثیر قرار گرفته‌اند. علاوه بر تاثیرات مستقیم جنگ تجاری، اثر موجی و تاثیرات دومینووار آن در بخش‌های دیگر زنجیره تامین مربوط به این کالاها مانند اقلامی که در نهایت به صادرات تکنولوژی‌های مونتاژ شده در چین ختم می‌شوند، نیز وجود خواهد داشت؛ بنابراین ایرلاین‌ها، فروردرها، فرودگاه یا دیگر بازیگران زنجیره ارزش باربری هوایی احتمالاً این مسائل را از نزدیک می‌بینند و از خود می‌پرسند که چگونه ممکن است این مساله بر کسب‌وکار آنها اثر بگذارد.

در جنگ تعرفه‌ای میان آمریکا و چین علاوه بر اعمال تعرفه بر کالاهایی مانند فولاد و سویا که با کشتی حمل می‌شوند، مقدار قابل ملاحظه‌ای از کالاهایی که در لیست اعمال تعرفه‌ها از سوی دو کشور وجود دارند از طریق صنعت باربری هوایی حمل می‌شوند که حجم این کالاها معادل حجم جابه‌جا شده توسط ۷۵ پرواز بویینگ F777 در هفته برآورد می‌شود. پیامد وضع این تعرفه‌ها بر صنعت باربری هوایی ممکن است بیش از آن چیزی باشد که انتظار می‌رود. گزارش زیر که توسط گروه مشاور تجارت جهانی seabury در آمریکا گردآوری شده است به نتایج جنگ تجاری در صنعت باربری هوایی می‌پردازد.

خرچنگ، ماشین‌آلات صنعتی حساس به زمان و تجهیزات پزشکی با ارزش از جنگ تجاری تاثیر پذیرفته‌اند. حجم کالاهایی که از طریق هوایی حمل می‌شوند و از اعمال تعرفه‌ها تاثیر می‌پذیرند، معادل حجم جابه‌جا شده توسط ۷۵ هواپیمای F777 در طول یک هفته است.

اخبار خوبی از تاثیرات بالقوه جنگ تجاری ترامپ بر صنعت باربری هوایی به گوش نمی‌رسد. در پی اعمال تعرفه آمریکا بر واردات، اقدام تلافی‌جویانه چین، اتحادیه اروپا، کانادا و دیگر کشورها بر اعمال تعرفه واردات کالا از آمریکا شروع شد. در اثر این اقدامات چندین کالا مانند گیلاس،

■ بسیاری انتظار ندارند
اعمال تعرفه بر واردات
فولاد و آلومینیوم توسط
آمریکا، تاثیر مستقیمی
بر ترابری هوایی داشته
باشد، اما با وجود آن
که اکثر این اقلام به
شکل میله و لوله با
کشتی حمل می شوند،
اقلامی مانند میخ، مهره
و پیچ که در ماشین آلات
پیشرفته مورد استفاده
هستند، از طریق هوایی
جابه جا می شوند که
حجم آنها معادل ۳۷
هزار تن بار هوایی است

۲۱ درصد از لایسته‌ها در سرتاسر جهان از طریق
باربری هوایی حمل شده‌اند؛ بنابراین شرکت‌های
ترابری که بر این جریان یا محصول باربری
تمرکز می‌کنند، ممکن است با ریسک مواجه
شوند. به طور دقیق معلوم نیست که چه حجمی
از این باربری‌های هوایی تحت تاثیر تعرفه
قرار گیرند؛ زیرا ممکن است مصرف‌کنندگان
تمایل داشته باشند که پول بیشتری بابت همان
محصولات پرداخت کنند؛ بنابراین تصمیم این
مصرف‌کنندگان باعث تغییر قابل توجهی در تقاضا
برای باربری هوایی نمی‌شود.

اگرچه کالاهای تاثیرپذیرنده می‌توانند با تغییر
مسیرهای حمل به بازارهای جایگزین صادر شوند
و کالاهای مشابه را بتوان از منابع دیگر تهیه کرد؛
اما برای برخی کالاهای خاص وابستگی شدیدی
بین واردکنندگان و صادرکنندگان چین و آمریکا
وجود داشته و جایگزین کمتری برای آنها وجود
دارد. گیلان نمونه‌ای از چنین کالاهایی است.
شرکت‌های باربری در این مسیرها با فصول
تولید گیلان آشنا هستند و باعث افزایش حجم
صادرات آن از آمریکا به چین می‌شوند. در فصول
پیک هم پروازهای چارتری بین آمریکا و منطقه
آسیا-اقیانوسیه به‌ویژه شانگهای، هنگ‌کنگ و
سئول اضافه می‌شود.

ایالات متحده بزرگترین کشور ارسال‌کننده گیلان
از طریق هوا است. طبق داده‌های گروه seabury،
چین بزرگترین مقصد صادراتی گیلان آمریکا
است. دوسوم نیاز چین به گیلان از آمریکا
تامین می‌شود که ممکن است تعرفه‌ها ۱۸ هزار
تن حجم باربری هوایی معادل ۲۰۰ پرواز باری
بوئینگ F777 را در سال تحت تاثیر قرار دهد.
گذشت زمان مشخص می‌کند که آیا تعرفه‌ها
باعث کاهش حجم قابل ملاحظه در جریان باربری
هوایی خواهند شد یا خیر با جریان باربری هوایی
به سمت کره جنوبی، ژاپن، تایوان و هنگ‌کنگ و
دیگر مصرف‌کنندگان بزرگ تغییر مسیر خواهند
داد. طبق داده‌های این گروه مشاور، از ۱۲۷ هزار
تن باربری هوایی که می‌تواند در اثر اقدامات
جاری بین چین و آمریکا تحت تاثیر قرار بگیرد،
تقریباً دوسوم آن مرتبط با ماشین‌آلات و قطعات
استفاده شده در تولید، کشاورزی و دیگر صنایع
بوده و یک‌سوم بقیه را کالاهای Hi-Tec به‌ویژه
تجهیزات پزشکی، نیمه‌رساناها و دیگر قطعات
کامپیوتری تشکیل می‌دهد.

تاثیر ۲۰ درصدی بر ترابری هوایی بین آمریکا و چین

بسیاری از افراد انتظار ندارند که اقدامات اولیه
بر سر اعمال تعرفه بر واردات فولاد و آلومینیوم
توسط آمریکا تاثیر مستقیمی بر صنعت ترابری
هوایی داشته باشد؛ اما با وجود آنکه اکثر این اقلام
به شکل میله و لوله بوده و با کشتی حمل می‌شوند،
اقلامی مانند میخ، مهره و پیچ که در ماشین‌آلات
پیشرفته استفاده می‌شوند، از طریق باربری هوایی
جابه‌جا می‌شوند. حجم این اقلام روی هم رفته
معادل ۳۷ هزار تن بار هوایی است. طبق داده‌های
گروه مشاور seabury در سال گذشته، ۶۸ درصد
حجم این اقلام مربوط به اتحادیه اروپا و ۱۰
درصد آن مربوط به چین است. اتحادیه اروپا در
واکنش به اقدام آمریکا تعرفه‌های تلافی‌جویانه‌ای
را بر واردات کالا (لوازم آرایشی، قطعات خودرو
و کالاهای مصرفی صنعتی) از این کشور به میزان
۴۰ هزار تن که هر ساله از طریق باربری هوایی
حمل می‌شوند را تحمیل کرد.

به علاوه آمریکا ۳۴ میلیارد دلار به عنوان بخشی
از تعرفه‌ها بر واردات کالاهای چینی که ارزش
کلی آن ۵۰ میلیارد بود، در ششم ماه جولای
اعمال کرد. چین نیز در برابر این اقدام آمریکا با
اعمال تعرفه‌هایی به ارزش مساوی در همان روز
واکنش نشان داد. قرار بود سری دوم تعرفه‌ها به
ارزش ۱۶ میلیارد دلار در ماه آگوست اعمال شود.
این اقدامات می‌تواند تاثیر بالقوه زیادی بر جریان
باربری هوایی بین دو کشور که شامل ۱۰ درصد از
حجم ترابری هوایی از چین به آمریکا و ۲۰ درصد
از حجم ترابری هوایی از آمریکا به چین است،
داشته باشد. به طور کلی این اقدامات تا بیستم ماه
جولای، ۲۸۳ هزار تن معادل ۱/۲ درصد از بازار
ترابری هوایی کل را تحت تاثیر قرار داد. از آنجایی
که در چهار ماهه نخست امسال بازار جهانی تا ۹/۵
درصد رشد داشت، ممکن است این مساله ریسک
جدی به شمار نرود؛ اما رشد کم ۱/۲ درصدی
در ماه‌های قبل تر می‌تواند باعث اختلاف جدی در
نتایج شرکت‌های باربری شود. این تعرفه‌ها سالانه
۱۲۷ هزار تن از حجم جریان باربری‌های هوایی را
مورد هدف قرار می‌دهند.

سال گذشته همان جریان باربری هوایی که
متمرکز بر تعدادی از کالاها است تا ۱۳۵ هزار
تن رشد کرد. برای مثال، حمل ۱۰ هزار تن
لایستر از تعرفه‌های چین تاثیر پذیرفته است که

با تحت تاثیر قرار گرفتن تکنولوژی‌هایی مانند
هوا و فضا و رباتیک از جنگ تعرفه‌ای، ممکن
است تامین‌کنندگان و مصرف‌کنندگان دیگر نیز
با مکانیسم «اثر رخنه به پایین» تحت تاثیر قرار
گیرند؛ زیرا بسیاری از آنها هم‌جوار کشورهای
آسیایی هستند. در سال ۲۰۱۷، کره جنوبی، ژاپن،
تایوان و مالزی بزرگترین صادرکنندگان چین
کالاهایی به چین بودند.

ارتباط دوجانبه زیادی بین صادرکنندگان
محصولات نیمه‌آماده (مانند مدارها و چیپ‌ها)
در این کشورها به چین با صادرکنندگان چینی
محصولات Hi-Tec (مانند تجهیزات پزشکی) با
این کشورها وجود دارد. دولت آمریکا بر ۶ هزار
کالای وارداتی از چین به ارزش تخمینی ۲۰۰
میلیارد دلار که معادل ۴۵۸ هزار تن باربری هوایی
است، تعرفه اعمال کرد که بیش از نیمی از حجم
این کالاها شامل قطعات Hi-Tec و کالاهایی
مانند اجزای الکترونیکی، مدارهای چاپی و دیگر
قطعات کامپیوتری را شامل می‌شود.



بوئینگ در گزارش به روز شده محیط کسب و کار برای سال ۲۰۱۸ اعلام کرد

۶۳۵ هزار خلبان جدید برای بیست سال آینده

بوئینگ می گوید که صنعت هوایی برای پاسخگویی به دو برابر شدن ناوگان و ثبت تقاضا برای سفر هوایی، در طی بیست سال آینده به ۶۳۵ هزار خلبان تجاری جدید نیازمند است. این پیش بینی کمتر از ۶۳۷ هزار خلبان تجاری جدید است که در چشم انداز ۲۰۱۷-۲۰۳۶ در نظر گرفته شده بود. بوئینگ در گزارش به روز شده محیط کسب و کار برای سال ۲۰۱۸ خاطرنشان کرده است که در حال حاضر ۲۹۵ هزار خلبان تجاری در سراسر جهان فعال هستند.

خودکار هواپیما، کامپوزیت‌ها و رفع اشکال دیجیتالی مهارت دارند، افزایش یافته است.

راهکارهای یادگیری از راه دور به عنوان یک جایگزین انعطاف‌پذیر برای کلاس‌های درس سنتی، در حال محبوب شدن و افزایش هستند و تکنولوژی‌های جدید به عنوان راهی برای بهبود تعامل و حفظ دانش مورد آزمایش قرار گرفته‌اند.

بیشترین تقاضا متعلق به آسیای پاسیفیک است

آسیای پاسیفیک به عنوان بزرگترین منبع تقاضا است. این منطقه باید تا سال ۲۰۳۷، ۳۱ درصد از کل خلبانان جدید، ۳۴/۱ درصد از کل تکنسین‌ها و ۳۷/۱ درصد از کل خدمه کابین را استخدام کند.

این تقاضای بالا باعث شده است تا خلبانان واجد شرایط خارج از منطقه، با دستمزدهای نسبتاً بالاتر و شرایط پیشنهادی مورد استقبال قرار گیرند.

همچنین، خطوط هوایی پاسیفیک خلبانان را به دانشکده‌های هوانوردی خارجی در استرالیا، اروپا و آمریکا و سایر نقاط دیگر اعزام کرده و این به عنوان بخشی از تلاش‌ها برای افزایش ظرفیت آموزش هوانوردی جهت برآورده نمودن تقاضای مورد انتظار است.

حمل و نقل استرالیا بر روی استخدام خلبان کار می‌کند

گزارش محیط کسب و کار به روزرسانی شده بوئینگ می‌گوید که دو برابر شدن ناوگان جهانی به همراه رشد سفرهای هوایی برای دهمین سال پی‌درپی، منجر به افزایش تقاضای بی‌سابقه برای جذب خلبانان جدید شده است.

بوئینگ می‌گوید: همچنان تامین نیروی خلبان در میان افزایش شدید ترافیک هوایی در جهان، منجر به تشدید چالش‌های تامین پرسنل خطوط هوایی شده است. می‌توان اثرات این موضوع را در لغو پروازها، حذف مسیرها و حتی اعلام ورشکستگی دید.

کونتاس (شرکت هواپیمایی استرالیا) مجبور به اعلام موقعیت آکادمی

گزارش چشم‌انداز خلبان و تکنسین ۲۰۱۸-۲۰۳۷ پیش‌بینی کرده است که در طی دو دهه آینده به ۹۶ هزار خلبان هواپیمای تجاری و ۵۹ هزار خلبان هلیکوپترهای غیرنظامی نیاز است. این اولین بار است که گزارش بوئینگ در این دو بخش ارائه شده است. در مجموع، بوئینگ اعلام کرده که تا سال ۲۰۳۷ به ۷۹۰ هزار خلبان نیاز است که گفته می‌شود این میزان دو برابر نیروی کار فعلی است.

کیث کوپر معاون رئیس آموزش و خدمات حرفه‌ای بوئینگ طی بیانیه‌ای گفت: علیرغم رشد سریع ترافیک هوایی در سراسر جهان، چالش تامین خلبان همچنان ادامه دارد و این نگرانی‌ها را پیرامون کمبود خلبان جهانی در کوتاه‌مدت افزایش می‌دهد.

کلید حل این مشکل، افزایش و توسعه نسل بعدی خلبانان است. بوئینگ با شبکه‌ای از مدارس آموزشی و ارتباط با مدارس پرواز در سرتاسر جهان، با مشتریان، دولت‌ها و موسسات آموزشی همکاری می‌کند تا این اطمینان را بدهد که بازار آماده پاسخگویی به این تقاضای قابل توجه است.

چشم‌انداز بازار تجاری بوئینگ (CMO) ۲۰۱۸-۲۰۳۷ پیش‌بینی می‌کند که در طی دو دهه آینده عرضه هواپیماهای تجاری با رشد ۴۱ درصدی به ۴۲ هزار و ۷۳۰ هواپیما برسد. هم‌اکنون ۲۴ هزار و ۴۰۰ هواپیما در حال خدمت‌رسانی هستند و پیش‌بینی می‌شود که ناوگان حمل و نقل هوایی تا سال ۲۰۳۷ به ۴۸ هزار و ۵۴۰ هواپیما افزایش یابد.

چشم‌انداز تکنسین برای بخش تجاری کاهشی است

در عین حال، آخرین چشم‌انداز نشان می‌دهد که تکنسین‌های تعمیر و نگهداری هواپیماهای تجاری با ۴ درصد کاهش نسبت به سال قبل از ۶۴۸ هزار نفر به ۶۲۲ هزار نفر رسیده است. ظاهراً این کاهش عمدتاً به دلیل دوره‌های طولانی‌تر تعمیر و نگهداری هواپیماهای جدید است.

شرکت بوئینگ اعلام کرده است: با توجه به اینکه در هواپیماهای نسل جدید که هم‌اکنون در ناوگان هوایی جهانی مشغول فعالیت هستند، تکنولوژی پیشرفت کرده است، نیاز به تکنسین‌هایی که در دستگاه‌های



دیگر پرواز کنند یا به نیروی دفاعی بپیوندند.

این شرکت هواپیمایی استرالیا همچنین در ماه مه اعلام کرد که برنامه آموزش خلبان ویرجین استرالیا که توسط Flight Training Adelaide در استرالیای جنوبی قرار است برگزار شود از آغاز ژانویه تا ژوئیه ۲۰۱۹ خواهد بود.

علاوه بر این، این شرکت هواپیمایی به تعداد مساوی خلبانان زن و مرد را برای برنامه آموزش خلبان ۵۴ هفته‌ای خود هدف قرار داده است و این به عنوان بخشی از تلاش‌ها است برای تامین نیروی خلبان.

به تازگی Regional Express نگرانی‌های خود را در مورد تاثیر کمبود خلبان بر عملیات‌های خود ابراز کرده است. این شرکت هواپیمایی گفته است که استرالیا از آنچه به عنوان کمبود خلبان جهانی از آن یاد می‌شود، معاف نشده است و هوانوردی منطقه‌ای سخت‌ترین ضربه را از این موضوع خواهد خورد. برآوردها برای تعداد خلبانان زن حدود ۳ درصد است.

آموزشی پیشنهادی خود تا پایان سپتامبر شده است. ۹ مکان در فهرست نهایی میزبانی از این آکادمی آموزشی قرار گرفته‌اند و کونتاس گفته است که ۲۰ میلیون دلار برای راه‌اندازی این مکان سرمایه‌گذاری کرده است. این مدرسه قرار است در سال ۲۰۱۹ افتتاح شود و در ابتدا حدود ۱۰۰ خلبان برای ورود مستقیم به گروه کونتاس آموزش خواهند دید.

پیش از این شرکت اعلام کرده بود که این تعداد می‌تواند بر اساس تقاضا در صنعت تا ۵۰۰ خلبان در سال رشد کند. وس نوبلیوس مدیر اجرایی آکادمی گروه کونتاس در ماه ژوئن اعلام کرد که آکادمی دوم نیز جهت تاسیس مورد توجه قرار گرفته است.

نوبلیوس گفت که ما فکر می‌کنیم که تقاضا برای آموزش ۵۰۰ خلبان در سال وجود دارد و انجام این کار نیازمند ایجاد دو آکادمی جداگانه است. آموزش در این مقیاس یک فرصت تجاری برای کونتاس محسوب می‌شود. فارغ‌التحصیلان این آکادمی ممکن است برای خطوط هوایی

New Cabin Crew Demand 2018-2037



New Technician Demand 2018-2037



- حمل کالای کانتینری، فله و هوایی از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور و امریکایی به امارات و ایران.
- انجام کلیه امور حمل صادراتی کالا از امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد و تعویض کانتینر در منطقه آزاد جبل علی بدون نیاز به ضمانت عوارض و بازرسی برای کالاهای دریایی از بندر جبل علی امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد برای کالاهای هوایی از فرودگاه های دبی به فرودگاه های ایران و کلیه کشورها.

برای انجام مشاوره و استعلام قیمت با ما تماس بگیرید

تلفن: ۰۰۹۷۱۴ ۵۶۴۶۳۱۱
 ۰۰۹۷۱۴ ۵۶۴۶۳۲۲
 تلفن همراه: ۰۰۹۷۱ ۵۵ ۷۶۶۳۹۰۸
 ایمیل: ali@oas.ae
 www.oas.ae



خط دریا بندر
 خدمات دریایی و کشتیرانی (سار)
 sea port line Co.



• خدمات کشتیرانی

• خدمات دریایی

• مستعمو و نجات (سار)

• تجهیزات دریایی و بندری

• خدمات لایروبی و هیدروگرافی

Darya building - 6 Floor - No.25 - St.33 - Khaled Eslamboli Ave (vozara) - Tehran - Iran Tel: (+9821)88871834 - 88871842 Fax: (+9821)88871558

تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزراء) - خیابان ۳۳ - پلاک ۲۵ - ساختمان دریا - طبقه ۶ تلفن: ۸۸۸۷۱۸۴۲ - ۸۸۸۷۱۸۳۴ فکس: ۸۸۸۷۱۵۵۸

www.spl.ir

Email:spl@spl.ir



قانون «احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور» در سال ۱۳۶۶ توسط مجلس شورای اسلامی و آیین‌نامه اجرایی آن نیز در سال ۱۳۶۷ توسط هیات وزیران تصویب و در سال ۱۳۹۴ اصلاح شده است. قانون و آیین‌نامه مزبور تاکنون مبنای احداث تعدادی از طرح‌های ساخت آزادراه‌های کشور قرار گرفته، ولی برای دیگر انواع پروژه‌های راه و ترابری استفاده نشده است. این در حالی است که با گذشت زمان طولانی از تصویب قانون مزبور و تغییرات قابل توجه در نظامات و صحنه اقتصادی کشور، شرایط حاکم بر دوره تصویب قانون مزبور تغییرات قابل توجهی داشته است.

در این مقاله، مشاور اقتصادی و تامین مالی معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، با توجه به دانش و تجارب موجود در حوزه مشارکت عمومی و خصوصی برای ایجاد پروژه‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای (عمرانی)، قوانین و مقررات مادر و تجارب حاصل از استفاده از قانون مزبور، نقاط قوت و ضعف قانون و آیین‌نامه مزبور را بررسی و پیشنهادهایی برای بازنگری و تکمیل این قانون و آیین‌نامه و تعمیم دامنه استفاده از آن به عموم پروژه‌های بخش حمل‌ونقل ارائه می‌کند. لازم به توضیح است این نواقص در چند بخش تنظیم شده که ما در این شماره تنها نواقص قانونی آن را با کمی تلخیص منتشر کرده و بخش‌های مربوط به ابهامات آیین‌نامه و نکات مربوط به تعمیم قراردادهای مشارکتی به پروژه‌های راهسازی در شماره آینده تقدیم خوانندگان خواهد شد.

بررسی قانون و آیین‌نامه اجرایی
احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه از طریق
مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی

سایه‌روشن‌های یک تامین مالی خاص

سیدمرتضی ناصریان

■ در متن قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه از طریق مشارکت بانک‌ها، امتیازاتی که برای تامین‌کننده مالی مدنظر قرار گرفته، شامل واگذاری کار اجرایی و نگهداری پروژه، انتفاع از سود اخذ عوارض در دوره بهره‌برداری تا بازگشت اصل و فرع سرمایه‌گذاری و کاهش ریسک طولانی شدن دوره بهره‌برداری است اما موارد یک و دو جزو اصول اولیه سرمایه‌گذاری است و مورد سه نیز برای تشویق سرمایه‌گذاران در اغلب پروژه‌های راه کافی نیست، هرچند در عمل هم اجرا نمی‌شود

■ تجربه کشورهای پیشرو در حوزه مشارکت عمومی - خصوصی نشان می‌دهد که می‌توان ارزشی را که به واسطه انجام یک پروژه برای عموم شهروندان حاصل شده، سنجید و با میزان هزینه‌ای که طرف دولتی در طرح مشارکتی برعهده می‌گیرد موازنه کرد که اصطلاحاً به آن ارزش آفرینی منابع (VFM) می‌گویند

(برای عموم پروژه‌های عمرانی و وزارتخانه‌های مختلف کشور) بایستی به نواقص قانون موجود به شرح ذیل توجه کرد:

۱- قانون فوق تنها یک مدل برای مشارکت بخش غیردولتی در احداث طرح‌های عمرانی را تعریف کرده که شبیه مدل ساخت، بهره‌برداری و انتقال (BOT) است. درحالی‌که امروزه مدل‌های متنوعی برای مشارکت بخش غیردولتی نظیر روش‌های BOT، BOO، BLT، پیش‌خرید، خرید اقساطی پروژه و... (حسب نوع طرح و توانمندی ذینفعان) در طرح‌های عمرانی در کشورهای مختلف به کار گرفته می‌شود که در قانون مزبور منظور نشده است.

۲- یک اصل بدیهی سرمایه‌گذاری‌های غیردولتی، سودآوری مناسب پروژه است، این در حالی است که اغلب پروژه‌های راه برحسب درآمدهای دوره بهره‌برداری، سودآوری مناسبی برای سرمایه‌گذاران انتفاعی سرمایه‌گذار ندارند.

در قانون موجود امتیازاتی که برای تامین‌کننده مالی مدنظر قرار گرفته، شامل الف- واگذاری کار اجرایی و نگهداری پروژه (پیمانکاری)، ب- انتفاع از سود اخذ عوارض در دوره بهره‌برداری تا بازگشت اصل و فرع سرمایه‌گذاری و ج- کاهش ریسک طولانی شدن دوره بهره‌برداری (طبق تبصره پنج قانون) است؛ اما امتیاز «الف» و «ب» جزو اصولی اولیه سرمایه‌گذاری است و امتیاز «ج» نیز برای تشویق به سرمایه‌گذاری در اغلب پروژه‌های راه کافی نیست (هرچند این تبصره هم در عمل اجرا نمی‌شود). پس باید در اصلاح قانون مزبور مشوق‌های مالی مناسبی برای عموم پروژه‌ها یا برحسب نوع پروژه منظور شوند.

۲- بخشی از مشوق‌های مورد انتظار مربوط به مالیات‌ها و عوارض است. بدیهی است پیشنهاد رفع هر نوع عوارض و مالیات منطقی نخواهد بود مگر آنکه علت وضع هر یک از عوارض و قوانین شناخته و تحلیل شود و سپس پیشنهادات منطقی برای رفع و یا کاهش مالیات و عوارض ارائه شود و هنگام تهیه پیش‌نویس لایحه اصلاح قانون نیز مفاد مناسبی برای کاهش یا رفع این نوع هزینه‌ها و عوارض برای پروژه‌های مشارکتی پیشنهاد گردد تا توانایی مالی وزارت راه و شهرسازی و جذابیت سرمایه‌گذاری در احداث و بهره‌برداری پروژه‌های راه و راه‌آهن افزایش یابد. انواع مالیات و عوارض قابل بررسی به شرح ذیل است:

- مالیات تکلیفی بر درآمد: مطابق تبصره سه قانون،

قبل از بررسی نواقص قانون «احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور» ذکر این نکته ضروری است که طبق ماده ۲۱۴ قانون برنامه پنجساله پنجم و بند ب ماده ۳۴ قانون دائمی کردن احکام برنامه‌های توسعه مقرر شد به منظور افزایش کارآمدی و اثربخشی طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و تسریع در انجام، روش‌های مشارکت بخش عمومی - خصوصی به کار گرفته شود. علاوه بر این، در ماده ۱۰۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۱ و ماده ۱۲۶ قانون بودجه سال ۱۳۹۲ مکانیزم‌های قانونی جدیدی برای واگذاری پروژه‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای با مشارکت عمومی - خصوصی منظور شد.

با این حال، هنگام بررسی و تصویب لایحه بودجه سال ۱۳۹۳، نمایندگان مجلس شورای اسلامی این موضوع را از نوع مقررات بودجه‌ای و سالانه ندانسته و ضمن حذف تبصره ۸ لایحه، خواهان ارائه موضوع به صورت لایحه مستقل (لایحه مشارکت عمومی - خصوصی) شدند که توسط سازمان برنامه و بودجه کشور تنظیم شده، ولی تاکنون به مجلس شورای اسلامی ارائه نشده است. به نظر می‌رسد در صورتی که دولت و وزارت راه تدوین و تصویب لایحه قانونی مربوطه را دنبال کنند، هماهنگی مناسبی بین مقررات مشارکتی وزارت راه و با شرایط و مقررات پروژه‌های عمرانی دیگر وزارتخانه‌های مرتبط فراهم می‌شود و نیاز به محتوای قانون و آیین‌نامه اجرایی «احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور» رفع شده و یا کاهش می‌یابد.

نگرش دیگر آن است که با توجه به محدودیت‌ها و عدم آمادگی کامل برای یکپارچگی قانونی (آمادگی نهادهای اداری، فقدان قوانین و مقررات جامع حقوقی و...) و با عنایت به آشنایی بدنه کارشناسی و مدیریتی وزارت راه و شرکت‌های همکار با مقررات موجود؛ لایحه مشارکت عمومی - خصوصی روال خودش را طی کند و این قانون و آیین‌نامه احداث نیز به طور مجزا تعقیب و اصلاح شوند.

نواقص و خلاءهای قانونی

برای اصلاح قانون موجود و یا برای تامین انتظارات بخش حمل‌ونقل در تدوین و تصویب لایحه قانونی مشارکت عمومی - خصوصی به صورت عمومی

■ قانون احداث پروژه‌های

عمرانی بخش راه از طریق مشارکت بانک‌ها، تنها برای احداث پروژه‌های مربوط به یک مسیر جدید قابل استفاده است و برای تعریض، تجهیز و بهبود راه یا راه‌آهن موجود (مانند توسعه خطوط فرعی، دوخطه کردن، احداث پایانه، تاسیسات تخلیه و بارگیری، افزایش خطوط جاده‌ای، تجهیز شبکه به سیستم‌های هوشمند، برقی کردن خطوط ریلی و...) قابل استفاده نیست

– مالیات بر ارزش افزوده (حدود ۹ درصد)
– مالیات و عوارض گمرکی و...
بنابراین در مورد مالیات‌ها و عوارض در وضعیت مغلوبه هستیم، یعنی نه تنها مشوق‌های مالی مناسبی برای تقلیل عوارض و مالیات‌ها به نفع سرمایه‌گذار وجود ندارد، بلکه آنچه که روال منطقی قوانین است، جاری نمی‌شود و لذا باید در اصلاحیه قانون، نحوه التزام به این مواد قانونی تشریح و مشوق‌های اضافی نیز منظور شود.
۴- تبصره ۴ ماده قانونی تصریح می‌کند: «این قانون در مواردی قابل اجرا است که محور دیگری به موازات وجود داشته باشد یا ساخته شود که استفاده‌کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض حق انتخاب داشته باشند»، اما اولاً برای برخی از طرح‌های راه و ترابری، تامین این شرط و امکان استفاده از این قانون مقدور نیست و ثانیاً تحقق شرط فوق (وجود مسیر موازی) به این معناست که در جوار (و یا موازات) یک طرح زیربنایی که به صورت مشارکتی اجرا و بهره‌برداری می‌شود و تعرفه‌های آن باید جبران‌کننده هزینه‌های احداث و نگهداری نیز باشد، امکانات ترابری دیگری وجود دارد که با هزینه دولت احداث و نگهداری می‌شوند یا توسعه می‌یابند، اما به این ترتیب بستر رقابتی مناسبی برای اجرای طرح مشارکتی وجود ندارد و جاذبه سرمایه‌گذاری بسیار کم‌رنگ می‌شود.
۵- دامنه کاربرد این قانون بسیار محدود است و اصلاح کلی قانون برای افزایش دامنه کاربرد آن برای پروژه‌های مختلف ضرورت دارد. مثلاً در قانون موجود روشی برای تکمیل طرح نیمه‌تمام مطرح نشده است، به عبارت دیگر مفاد قانون برای انجام طرح‌هایی قابل استفاده است که هنوز اجرای آنها آغاز نشده باشد، در حالی که اکنون مشکل عمده در بخش راه در خصوص نحوه تامین مالی طرح‌های نیمه‌تمام است.
اگر عملیات باقیمانده طرح را مبنای عقد قرارداد سرمایه‌گذاری کنیم، منافع حاصل از انجام طرح، متعلق به بخش‌های اجرا شده قبلی و جدید است و نحوه تفکیک یا تسهیم منافع طرح طبق این قانون روشن نشده است.
همچنین سپردن کل منافع طرح به سرمایه‌گذاری که تکمیل طرح را انجام داده است، هر چند باعث افزایش رغبت سرمایه‌گذاران برای تکمیل طرح‌های نیمه‌تمام خواهد شد، ولی مجوز قانونی ندارد. واضح نمودن این موضوع و نحوه مشارکت در

تکمیل طرح‌های نیمه‌تمام باعث افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری و کمک به رفع مشکل اساسی تکمیل طرح‌های نیمه‌تمام خواهد بود.
از سوی دیگر، این قانون برای احداث پروژه‌های مربوط به یک مسیر جدید قابل استناد است و برای تعریض، تجهیز و بهبود راه یا راه‌آهن موجود (مانند توسعه خطوط فرعی، دوخطه کردن، احداث پایانه‌ها، باراندازها و تاسیسات تخلیه و بارگیری، افزایش خطوط جاده، تجهیز شبکه موجود ترابری به سیستم‌های هوشمند، برقی کردن خطوط ریلی، استفاده از دیگر فن‌آوری‌های جدید و...) قابل استفاده نیست و فقط در تبصره ۶ پروژه‌های تبدیل بزرگراه به آزادراه تجویز شده است.
توضیح آنکه متن قانون یا آیین‌نامه این موضوع را صراحتاً متنی نکرده، ولی شرایط لازم در این نوع از پروژه‌ها واضح نشده و لذا عملاً این قانون و آیین‌نامه برای پروژه‌های تعریض، تجهیز و بهبود محورهای موجود ترابری قابل استفاده نیست.
در عین حال، بخشی از منفعی که از تجهیز و یا ارتقای یک راه یا یک محور ریلی کسب می‌شود، متعلق به امکانات موجود بوده و بخشی نیز به سرمایه‌گذاری جدید تعلق دارد و سرمایه‌گذار ممکن است امور بهره‌برداری را انجام دهد یا انجام ندهد که بایستی این حالات در قانون و آیین‌نامه تعریف و شرایط هر حالت تنظیم شود.
به عنوان یک نمونه، در طرح حرم تا حرم، یک جاده دوخطه (راه اصلی قم-گرمسار) در اختیار طرف سرمایه‌گذار قرار داده شد و آن را به آزادراه شش‌خطه تبدیل کرد و منافع حاصل از اخذ عوارض در این آزادراه به وی تعلق گرفت (برای دوره معین) و جاده موجود به عنوان سهم آورده طرف دولتی تلقی شد، اما این روش قراردادی بنا به متن قانون و آیین‌نامه نبوده و حسب برداشت مسئولین ذیربط از قانون و آیین‌نامه رفتار شده است. البته با تصویب تبصره ۶ (در انتهای سال ۱۳۹۴) این روش صراحت قانونی پیدا کرد.
می‌توان پیشنهاد داد یک باند بزرگراه به عنوان آورده دولت تلقی و توسط سرمایه‌گذار به آزادراه تبدیل شود و باند دیگر به عنوان راه اصلی و یا جایگزین محفوظ بماند. هرچند این پیشنهاد نیز نیازمند اخذ مجوز قانونی است. گفتنی است ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم بر واگذاری پروژه‌های تعریض، تجهیز و بهبود خطوط ریلی به داوطلبان سرمایه‌گذاری تاکید داشته است که به علت فقدان

هزینه ساخت و نگهداری پروژه به‌عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شوند، ولی گزارش می‌شود که میزان مالیاتی به این قانون اعتنا نکرده و به هزینه‌های مزبور از سوی شرکت پروژه مالیات وضع می‌کند (حدود ۳ تا ۵ درصد).
– بیمه تامین اجتماعی (سهم کارفرما و پیمانکار): طبق ماده ۱۴ قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و ماده ۱۰۴ قانون مالیات‌های مستقیم، باید حق بیمه تامین اجتماعی بر حسب فهرست افراد بیمه شده صورت پذیرد، نه به صورت درصد کلی؛ ولی اکنون به صورت کلی ۶/۶ درصد اخذ می‌شود که در صورت استفاده از فهرست کارکنان پیش‌بینی می‌شود به حدود دو درصد تقلیل یابد.
– براساس ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات و جرایم رانندگی باید ۶۰ درصد جرایم رانندگی در حوزه برون‌شهری به امور نگهداری جاده اختصاص یابد که سهم این عوارض به آزادراه‌های مشارکتی پرداخت نمی‌شود.

■ یکی از اشکالات
قانون احداث پروژه‌های
عمرانی بخش راه از
طریق مشارکت بانک‌ها
آن است که در نحوه
یافتن و انتخاب طرف
مشارکت ساکت است.
روال رایج در پروژه‌های
ساخت آزادراه‌ها
مذاکره با داوطلبان
سرمایه‌گذاری و اخذ
مجوز ترک تشریفات
مناقصه است،
در حالی که طبق قانون
محاسبات عمومی،
استفاده از مناقصه،
روشی قانونی برای
واگذاری پروژه‌هاست

منافع مشخص شده در ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور منتفع شود تا موجب تسریع در بازگشت سرمایه باشد. البته پروژه‌های ریلی و آزادراهی تاثیر قابل توجهی بر کاهش مصرف سوخت دارند که این تاثیر تابعی از مقدار جذب ترافیک، شرایط مسیر قبلی و همچنین خاصیت میانبری مسیر است. علیرغم آنکه این مشوق قانونی از سال ۱۳۹۳ مصوب شده بود (بند ق تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳) ولی تاکنون در پروژه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناها از این مشوق استفاده نگردیده و لازم است پیگیری مناسبی صورت پذیرد.

۷- در روال اجرایی فعلی معمولاً طرف دولتی سهمی حدود ۳۰ تا ۶۵ درصد از هزینه اجرایی پروژه‌های ساخت آزادراه‌ها را برای جذب طرف مشارکت تقبل می‌کند، ولی در قانون موجود به این مشارکت مالی طرف دولتی اشاره‌ای نشده و حتی به نظر می‌رسد مفاد قانون فوق این موضوع را مجاز نمی‌نماید (مگر آنکه کلمه مشارکت در ماده واحده قانون به معنای تسهیم تامین مالی بوسیله طرفین تفسیر شود که این تفسیر با مضمون ماده واحده مطابقت ندارد که مشارکت را به معنای مشارکت در ایجاد شرکت پروژه عنوان کرده است).

اگر مشارکت مالی دولت در دوره احداث پذیرفته شود، باید مبنایی برای تعیین سهم مشارکت دولت تعریف شود. روال کنونی مبتنی بر مشارکت طرف دولتی در حدی است که اجرای پروژه را توجیه‌پذیر کند، ولی روش بهتر آن است که مطابق توضیحات فوق میزان مساعدت دولت به تناسب انتفاع عمومی از پروژه (VFM) تعریف شود.

۸- اشکال دیگر قانون مزبور آن است که در نحوه یافتن و انتخاب طرف مشارکت ساکت است و روال رایج در پروژه‌های ساخت آزادراه‌ها مذاکره با داوطلبان سرمایه‌گذاری است که در صورت توافق طرفین، نسبت به اخذ مصوبه از هیات دولت و مجوز ترک تشریفات مناقصه اقدام می‌شود، در حالی که طبق قانون محاسبات عمومی و قانون برگزاری مناقصات، استفاده از مناقصه روشی قانونی برای انجام معاملات و واگذاری پروژه‌هاست که مکانیزم آن رایج است و معمولاً بر روش مذاکره ترجیح دارد. در راستای شفاف‌سازی معاملات و ایجاد فرصت‌های برابر و رقابتی لازم است نحوه واگذاری پروژه در صلاحیه قانون بر مبنای روش مناقصه تنظیم شود، حتی اگر صرفاً یک داوطلب

قانون و آیین‌نامه مصوب و ابهام در شرایط و روابط طرفین عملی نشود.

۶- قانون بر مبنای این فرض است که هزینه‌های سرمایه‌گذار از محل منافع دوره بهره‌برداری تامین و بازپرداخت شود. منافع هر طرح ترابری علاوه بر درآمدهای مستقیم شامل منافع عمومی (ملی) نیز است. منافع عمومی طرح ترابری جدید از قبیل کاهش هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی حمل‌ونقل (کاهش سوانح، تقلیل آلاینده‌های زیست‌محیطی و کاهش مصرف سوخت) و دیگر منافع غیرمستقیم ساخت و بهره‌برداری (از قبیل افزایش بهره‌وری شبکه‌های موجود، اشتغال‌زایی و توسعه منطقه‌ای و...) از دیدگاه ملی حائز اهمیت است، اما چون به‌صورت عایدی به سرمایه‌گذار نمی‌رسد، باعث جذابیت طرح‌های عمرانی برای سرمایه‌گذاری غیردولتی نخواهند بود.

یکی از تجارب مهم کشورهای پیشرو در حوزه مشارکت عمومی - خصوصی این است که ارزشی که به واسطه انجام پروژه برای عموم شهروندان حاصل می‌شود، سنجیده و با میزان هزینه‌ای که طرف دولتی در طرح مشارکتی برعهده می‌گیرد (برآورد هزینه تعهدات طرف دولتی در هزینه تملک، اجرا و دوره بهره‌برداری مشارکتی بعلاوه ارزش امتیازاتی که به نفع سرمایه‌گذار تخصیص می‌یابد) موازنه می‌شود که اصطلاحاً ارزش‌آفرینی منابع (Value for Money Assessment) یا VFM نامیده می‌شود.

بنابراین پیشنهاد می‌شود در متن قانون تصریح شود: «انتفاع اقتصادی - اجتماعی که ایجاد طرح جدید در پی دارد (از قبیل افزایش ایمنی، اشتغال‌زایی، توسعه منطقه‌ای، بهبود محیط‌زیست و...) بر طبق مبنای و روش‌های ارزش‌گذاری مصوب ارزیابی و محاسبه شود و حداکثر تا سقف معادل انتفاع عمومی حاصله به سرمایه‌گذار پرداخت شود».

این پرداخت، اضافه بر درآمد مستقیم پروژه که استفاده‌کنندگان می‌پردازند (یا همان تعرفه سایه) خواهد بود که تامین آن توسط سازمان برنامه و بودجه در قالب ردیف‌های لوایح بودجه سنواتی و در ازای تملک دارایی‌های سرمایه‌ای که ایجاد می‌شود، منطقی است. استفاده از روش پرداخت تعرفه سایه، این مزیت را دارد که شرکت طرف قرارداد در پی افزایش استفاده عموم از پروژه خواهد بود.

علاوه بر این، متناسب با میزان صرفه‌جویی سوخت ناشی از بهره‌برداری از این طرح‌ها، سرمایه‌گذار از

برای سرمایه‌گذاری وجود داشته باشد.
۹- گاهی ایجاد یک طرح کوچک ترابری، منافع بقیه شبکه ترابری را به‌طورکلی بهبود می‌دهد. مثلاً رفع یک گلوگاه ظرفیتی (در شبکه جاده‌ای یا ریلی) ممکن است بهره‌وری یک محور ترابری را افزایش دهد یا اجرای یک خط فرعی ریلی باعث دسترسی یک مبدا عمده بار (نظیر معدن یا مجتمع صنعتی و...) به شبکه ریلی و افزایش کارایی یک محور طولانی راه‌آهن شود. حال آیا می‌توان بخشی از منافع افزایش فعالیت شبکه اصلی ترابری را به سرمایه‌گذاران این پروژه رفع گلوگاه یا خط فرعی اختصاص داد؟ این موضوع می‌تواند جذابیت سرمایه‌گذاری و رونق در فعالیت‌های بهبود شبکه ترابری، رفع گلوگاه‌ها و ایجاد خطوط فرعی ریلی را به دنبال داشته باشد، در حالی که متأسفانه در قانون منظور نشده است.

۱۰- بخشی از مشوق‌های سرمایه‌گذاری مربوط به روش‌های تامین مالی پروژه ازسوی سرمایه‌گذار

■ گاهی ایجاد یک طرح کوچک ترابری، منافع بقیه شبکه ترابری را بهبود می‌دهد. مثلاً رفع یک گلوگاه ظرفیتی ممکن است بهره‌وری یک محور ترابری را افزایش دهد. حال آیا می‌توان بخشی از منافع افزایش فعالیت شبکه اصلی ترابری را به سرمایه‌گذاران این پروژه اختصاص داد؟ این موضوع می‌تواند جذابیت سرمایه‌گذاری را به دنبال داشته باشد ولی در قانون منظور نشده است

۱۱- در این قانون، امکان مشارکت در تامین مالی و احداث پروژه‌ها برای اشخاص و موسسات داخلی پیش‌بینی شده است، اما امکان اجرای مشارکتی طرح‌ها با استفاده از تامین‌کنندگان مالی خارجی مبهم است. بنابراین باید بر امکان استفاده از منابع مالی و یا موسسات خارجی نیز تصریح شود.

۱۲- گاهی مردم یک منطقه برای پیشرفت منطقه خود یا برای مشارکت در امور خیریه حاضر به همیاری برای عملی شدن طرح‌های منطقه‌ای یا ملی هستند (مانند طرح راه‌آهن سبزوار). قانون فعلی شرایط اعمال این همیاری‌ها را واضح نکرده است که آیا همیاری مردم به مثابه سهم آورده طرف دولتی محسوب می‌شود؟ یا کاهش هزینه کلی پروژه و... پیشنهاد می‌شود مشابه با بند چ ماده ۷ قانون برنامه ششم قید شود: «وجوه هزینه‌هایی که توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی به منظور احداث، تکمیل و تجهیز پروژه‌های راه و ترابری پرداخت می‌شود. با تأیید وزارت مذکور به عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی تلقی می‌شود».

همچنین مشابه بند ث ماده ۶۵ قانون برنامه ششم قید شود: «خیرینی که پروژه‌های راه و ترابری را به انجام برسانند، مشمول مزایا و حمایت‌های مربوط به خیرین مدرسه‌ساز خواهند شد».

۱۳- تبصره پنج ماده قانونی که در سال ۱۳۷۹ تصویب شده است، روشی برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاری پروژه‌های آزادراهی (در قبال کاهش ترافیک نسبت به ترافیک مفروض) را مطرح کرده و بر عهده دولت قرار داده است. در این تبصره کلمه «آزادراهی» زائد است زیرا مشابه آن در پروژه‌های ریلی/بندری/فرودگاهی نیز محتمل است و وجود پوشش ریسک مشابه برای آنها نیز ضرورت دارد. ضمناً مقدار پوشش ریسک حجم ترافیک طبق این تبصره حداکثر ۲۵ درصد و در دامنه ۶۰ تا ۸۵ درصد از برآورد ترافیک پیش‌بینی شده است که تضمین کف تقاضا (MDG) محسوب نمی‌شود و برای جذابیت مناسب افزایش سقف آن از ۲۵ درصد به ۵۰ درصد پیشنهاد می‌شود. البته این تبصره (علیرغم سابقه طولانی) تاکنون اجرایی نشده است، زیرا باعث بار مالی در دوره بهره‌برداری است و تامین بار مالی آن به درآمد آزادراه‌ها محول شده است و دور باطل به نظر می‌رسد.

یک تفسیر برای رفع این نقیصه آن است که منظور قانونگذار از «جبران از محل درآمد آزادراه‌ها» استفاده از درآمد دیگر آزادراه‌ها باشد که این معنا

برای آزادراه‌هایی که در دوره مشارکت هستند، کاربرد ندارد (چون درآمد آنها طبق قرارداد مربوطه به سرمایه‌گذار مربوطه پرداخت می‌شود) مگر آنکه این درآمد را برای دوره پایان قرارداد مشارکت آنها (آزادراه‌های دولتی) فرض کنیم که نحوه حصول این درآمد و پرداخت موردنظر در این تبصره باید در آیین‌نامه مشخص شود. تفسیر دیگر پذیرش نقص قانون و لزوم اصلاح آن است یعنی از آنجا که قرار است پروژه نهایتاً به تملک دولت درآید، این بار مالی از محل تملک دارایی‌های سرمایه‌ای یا منابع صندوق توسعه بخش حمل‌ونقل (مطابق ماده ۴۸ قانون دائمی کردن احکام برنامه توسعه در دست تاسیس است)، تامین شود.

۱۵- یکی از روش‌های تشویقی برای افزایش درآمد آزادراه‌ها هدایت ترافیک به آزادراه است. استفاده از آزادراه معمولاً موجب کاهش مصرف سوخت، کاهش حجم تصادفات جاده‌ای و کاهش فاصله مبدا و مقصد برای حمل‌ونقل بار و مسافر است. در بسیاری از کشورها بنا به دلایل مزبور برای وسایل نقلیه سنگین استفاده از آزادراه اجباری است، ولی در کشور ما چنین الزامی وجود ندارد. مشابه این موضوع برای حمل‌ونقل ریلی نیز صادق است که برای هدایت بارهای جاده‌ای در مسیرهای طولانی به حمل ریلی باید عوارض جاده‌ای به‌صورت تصاعدی بالاتر در نظر گرفته شود.

مجموعه نواقص فوق نشان می‌دهد که به لحاظ گذشت زمان طولانی از تصویب قانون مزبور و تجارب حاصله و همچنین تغییرات قابل توجه در نظامات و صحنه اقتصادی کشور (از جمله قانون و آیین‌نامه تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری‌های خارجی و همچنین قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی مبنی بر واگذاری هرچه بیشتر امور تصدی‌گری به بخش غیردولتی، تأکید مندرج در سند سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل بر ضرورت استفاده از سرمایه‌گذاری غیردولتی و مفاد قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و وجود آیین‌نامه اجرایی قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ در بخش راه و راه‌آهن و همچنین قوانین و مقررات خصوصی‌سازی در امور راه‌آهن) بازنگری در قانون موجود ضرورت دارد.

تحقیقات انجام شده نیز نشان می‌دهد وجود مقررات مناسب یکی از اصول جذب سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل ایران است و در این زمینه کمبود وجود دارد.

است که قانون موجود درباره روش‌های تامین مالی برای سرمایه‌گذار ساکت است و این موضوع را تبیین نمی‌کند.

امروزه روش‌های متنوعی برای تامین مالی پروژه از بازار سرمایه و پول مطرح است (نظیر وام‌های توسعه‌ای پروژه محور از بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری منجمله صندوق توسعه ملی، وام‌های موسسات خارجی، انتشار اوراق بهادار برای پروژه و عرضه آنها در بازار مالی، ایجاد صندوق پروژه و استفاده از شرکت‌های سهامی عام) بنابراین باید در قوانین مشارکت و سرمایه‌گذاری، مجوز لازم برای سرمایه‌گذار مشخص و نحوه پوشش یا مساعدت طرف دولتی معلوم شود؛ نه اینکه سرمایه‌گذار که ریسک‌های متنوعی را در دوره احداث و بهره‌برداری می‌پذیرد، تمام شرایط برای اخذ تسهیلات و تامین مالی را نیز یک تنه متحمل شود.

جزئیات نرخ مصوب عوارض آزادراه‌های مشارکتی سال ۹۷

مدیرکل دفتر جذب سرمایه و تجهیز منابع وزارت راه با اعلام نرخ مصوب عوارض آزادراه‌های مشارکتی در سال ۹۷ گفت: متوسط رشد درآمدهای آزادراه‌ها در سال ۱۳۹۷ با نرخ‌های مصوب جدید نسبت به سال ۱۳۹۶، حدود ۲۰ درصد پیش‌بینی شده است.

حیدری با اشاره به ابلاغیه نرخ جدید عوارض آزادراهی ۹۷ اظهار کرد: به‌منظور هماهنگی و پاسخگویی یکسان به مراجع ذی‌صلاح، نحوه محاسبه نرخ عوارض که بر اساس پارامترهای حقوقی و اقتصادی شامل مانده سرمایه‌گذاری صورت گرفت، آمار تردد به تفکیک خودروها، طول دوره بهره‌برداری باقی‌مانده، میزان کاهش مصرف سوخت، کاهش زمان سفر خدمت‌گیرنده از شبکه آزادراهی، صورت پذیرفته است.

وی افزود: در راستای استهلاک کامل اصل و سود سرمایه احداث آزادراه‌ها در چارچوب زمان‌بندی پیوست قرارداد، می‌بایست سالانه به‌طور متوسط حدود ۴۰ درصد درآمد آزادراه‌ها افزایش یابد.

حیدری با اشاره به رشد سالانه موردنیاز جهت استهلاک سرمایه و رشد درآمد از سال ۱۳۹۷ تا پایان دوره واگذاری آزادراه‌ها گفت: در راستای تحقق شاخص‌های مرتبط با رفاه اجتماعی و به‌منظور کاهش فشار تورمی بر کاربران جاده‌های نرخ‌های مصوب قابل دفاع است. چرا که بر اساس آن درصد رشد درآمد در سال ۱۳۹۷ از درصد رشد قابل‌انتظار

در طرح‌های تجاری بسیار پایین‌تر است

وی همچنین به متوسط درصد رشد عوارض در سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۵ اشاره کرد و گفت: در سال ۱۳۹۷، نرخ عوارض آزادراه کنارگذر غربی اصفهان با ۳۳ درصد افزایش بیشترین و آزادراه اهواز- بندر امام با ۵ درصد افزایش کمترین رشد را در تغییرات نرخ عوارض در آزادراه‌ها نسبت به آخرین ابلاغ داشته است.

اعلام ۵۰ فرصت سرمایه‌گذاری جدید در آزادراه‌های کشور

معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور اعلام کرد: «برای ساخت آزادراه‌های جدید در پی جلب مشارکت توان بخش خصوصی هستیم».

سیدحسین میرشفیع، معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور در گفت‌وگو با سایت تین‌نیوز گفت: «۵۰ فرصت سرمایه‌گذاری جدید در آزادراه‌های کشور اعلام شده است.» او با اشاره به برنامه‌های شرکت ساخت برای افزایش ظرفیت آزادراهی کشور گفت: «ظرفیت خوبی برای بخش خصوصی به وجود آمده تا از این ۵۰ فرصت استفاده کنند».

معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور با توضیح اینکه این فرصت‌ها در بیشتر استان‌ها وجود دارد گفت: «برای ساخت آزادراه‌های جدید در پی جلب مشارکت توان بخش خصوصی هستیم. ضمن اینکه پروژه‌های قبلی نیز با مشارکت سرمایه‌گذاران در بخش خصوصی در حال انجام است».

میرشفیع ادامه داد: «در حال حاضر ۱۱۷۰ کیلومتر آزادراه در حال ساخت در کشور وجود دارد، در شرایطی که کل پروژه‌های آزادراهی موجود در ایران حدود ۲۴۰۰ کیلومتر است می‌توان گفت در حال حاضر به‌اندازه نیمی از کل پروژه‌های آزادراهی که در دهه‌های گذشته ساخته شده، پروژه در دست ساخت داریم».

گفتنی است ماه گذشته، عضو کمیته تعیین عوارض آزادراه‌ها از تشکیل چنین کمیته‌ای در وزارت راه و شهرسازی خبر داد. غلامرضا سلامی اعلام کرد در این کمیته معیارهای آزادراه‌هایی که ظرفیت دریافت عوارض را داشته باشند مشخص می‌شود. ظاهراً مسئولیت این کمیته با معاونت برنامه‌ریزی وزارتخانه است.

ردیف	نام آزادراه	طول تقریبی (کیلومتر)	ردیف	نام آزادراه	طول تقریبی (کیلومتر)
۱	مرند - بازرگان (یا قطعاتی از آن)	۱۸۰	۲۶	آزادراه شیراز - جم (یا قطعاتی از آن)	۲۷۰
۲	آزاد قطعه ۳ کنارگذر شرقی اصفهان	۳۰	۲۷	آزادراه بوشهر - صلویه (یا قطعاتی از آن)	۲۷۰
۳	آزاد راه کنارگذر اهواز	۸۰	۲۸	آزادراه شیراز - سپیدان	۷۰
۴	شاهرود - میامی	۶۰	۲۹	آزادراه لار - بندرعباس (یا قطعاتی از آن)	۲۰۰
۵	میامی - جاجرم	۱۲۰	۳۰	آزادراه کنارگذر بومهن - دماوند	۲۶
۶	جاجرم - اصفراین - دوغالی	۲۰۰	۳۱	آزادراه اهواز - خرمشهر	۱۱۰
۷	بندر عباس - سیرجان (یا قطعاتی از آن)	۲۷۰	۳۲	آزادراه کنارگذر سندج	۲۷
۸	آزاد راه قائم شهر - ساری	۴۴	۳۳	آزادراه سندج - مریوان	۱۰۰
۹	آزاد راه آمل - قائم شهر	۶۰	۳۴	آزادراه دامغان - بهشهر	۱۲۰
۱۰	آمل - نور	۴۵	۳۵	آزادراه بناب - پیرانشهر	۱۴۰
۱۱	نور - نوشهر	۴۵	۳۶	آزادراه اهواز - اندیمشک	۱۴۰
۱۲	نوشهر - تنکابن	۶۰	۳۷	آزادراه یاسوج به آزادراه شیراز - اصفهان	۶۰
۱۳	تنکابن - چابکسر	۴۰	۳۸	آزادراه اصفهان - سلفچگان (یا قطعاتی از آن)	۱۹۵
۱۴	سنگر - سیاهکل - چابکسر	۱۰۰	۳۹	آزادراه تهران - شهریار	۱۷
۱۵	کمربندی گرمان	۲۸	۴۰	آزادراه امامزاده هاشم - انزلی	۵۷
۱۶	آزاد راه آشنخانه - کلاله	۱۳۰	۴۱	آزادراه کنارگذر ارومیه	۸۰
۱۷	آزاد راه اهواز - لردگان	۲۷۰	۴۲	آزادراه بندرعباس - میاناب	۱۰۰
۱۸	قائن - بیرجند - سریشه	۱۷۰	۴۳	آزادراه باغچه - تربت حیدریه	۱۱۰
۱۹	قطعه یک آزاد راه لوشان - اردبیل (لوشان - مزرعه)	۹۰	۴۴	آزادراه تبریز - اهر - بیله سوار (یا قطعاتی از آن)	۳۰۰
۲۰	قطعه دو آزاد راه لوشان - اردبیل (مزرعه - اردبیل)	۱۱۰	۴۵	آزادراه همدان - کرمانشاه (یا قطعاتی از آن)	۱۸۵
۲۱	بستان آباد - سراب - اردبیل (یا قطعاتی از آن)	۱۵۵	۴۶	آزادراه تبریز - میاندوآب - سقز (یا قطعاتی از آن)	۲۶۰
۲۲	آزاد راه اردبیل - آستارا	۸۰	۴۷	آزادراه نالین - اصفهان	۱۲۰
۲۳	آزادراه اردبیل - بیله سوار	۱۶۰	۴۸	آزادراه ارواک - شهرکرد (یا قطعاتی از آن)	۲۹۰
۲۴	آزادراه شیراز - اصفهان قطعه ۸	۴۰	۴۹	آزادراه مشهد - سرخس	۱۴۰
۲۵	آزاد راه شیراز - بوشهر	۲۱۵	۵۰	آزادراه کنارگذر چابهار	۶۰

در نشست هم‌اندیشی وزیر راه و شهرسازی با اعضای کمیسیون صنایع و معادن که در شرکت راه‌آهن برگزار شد، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن اظهار داشت: «در بخش بار طی سال‌های ۸۸ لغایت ۹۲ سهم بار حمل شده بر روی ریل ۳۲ و ۳۳ میلیون تن بوده است، اما از سال ۹۲ با کاهش تعرفه منجر شد طی ۴ سال به ۴۷ میلیون تن دست یابیم و در وضع موجود می‌توانیم در سال ۹۷ به سهم جابه‌جایی ۸۰ میلیون تن نیز دست یابیم.»

وی افزود: «در زمینه ترانزیت بار ترانزیت در سال‌های گذشته حدود نیم میلیون تن کاهش داشتیم و پیش‌بینی می‌کنیم در سال ۹۷ به ۲.۴ میلیون تن حمل بار ترانزیتی دست یابیم.» معاون وزیر راه گفت: «در بخش مسافر طی تمام سال‌ها وضعیت کاهشی بوده، اما در ریل شیب کاهشی کمتر از سایر شقوق است و در سال ۹۵ توانستیم ۲۳ میلیون نفر را جابه‌جا کنیم.»

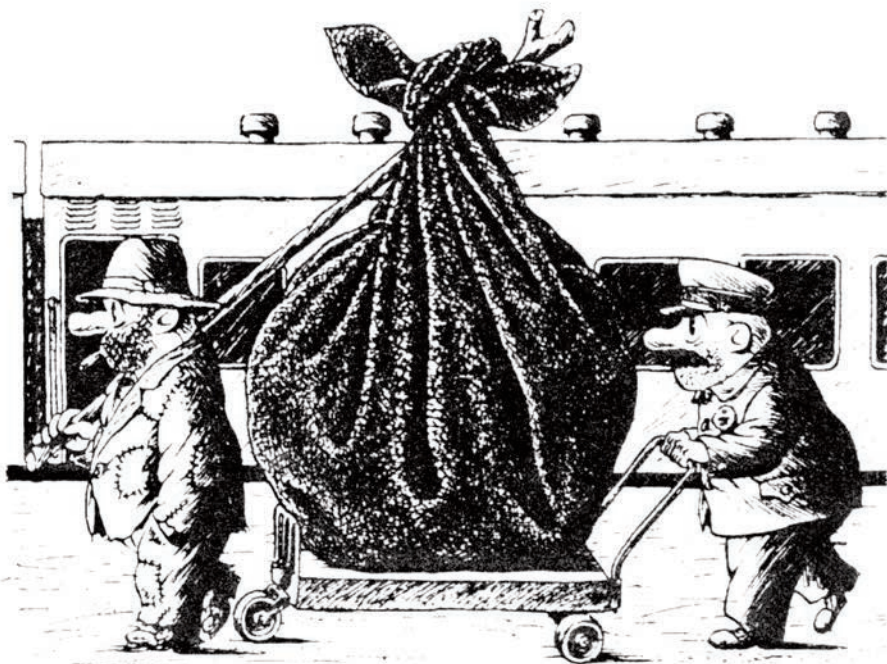
او خاطر نشان کرد: «۴۲۷ میلیون تن از طریق حمل و نقل جاده‌ای حمل می‌شود اما سهم ریل در سال ۹۶ نزدیک ۴۶۷ میلیون تن بوده است. از طرفی در نقاطی که بیشترین بارنامه در آن صادر شده است، قابلیت حمل ریلی نیز وجود دارد؛ اما به دلیل اینکه در کشور قیمت سوخت واقعی نیست اشتیاق استفاده‌کننده به سمت جاده تمایل پیدا کرده است.»

مدیرعامل راه‌آهن بیان داشت: «اگر صرفه‌جویی مدنظر رخ دهد، در وضعیت موجود رکورد ۴۶ میلیون تن به ۸۰ میلیون تن افزایش می‌یابد که بستگی به برنامه‌ها و سیاست‌های ما دارد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در سال ۹۶ بالغ بر ۱۳۲ میلیون تن بار از کشور صادر و ۳۸ میلیون تن وارد شده گفت: «بارهای صادراتی حمل شده توسط ریل ۱۲ میلیون تن و در واردات ۳ میلیون تن بوده است.»

محمدرزاده تصریح کرد: «اگر تحریم‌ها بخواهد بنادر ایران را تحت تأثیر قرار دهد. راه‌آهن می‌تواند در چارچوب اقتصاد مقاومتی نقش موثری ایفا کند. چین، ترکیه، عراق و افغانستان مسیرهایی هستند که ایران به سمت آن‌ها ریل دارد و امکان واردات و صادرات ریلی به اروپا، چین، ترکیه و روسیه نیز وجود دارد.»

وی افزود: «با در اختیار داشتن ۶۸ میلیون تن بار صادراتی و ۲۰ میلیون تن بار وارداتی، ما



در نشست هم‌اندیشی راه‌آهن با کمیسیون صنایع و معادن عنوان شد

روی خط زیان

معاون وزیر راه و شهرسازی در نشست هم‌اندیشی وزیر راه و شهرسازی با اعضای کمیسیون صنایع و معادن که در شرکت راه‌آهن برگزار شد، اعلام کرد اگر بنادر کشور تحریم شوند، امکان واردات و صادرات ریلی به اروپا، چین، ترکیه و روسیه به میزان حدود ۷۲ میلیون تن از طریق کریدورهای ریلی عبوری از ایران وجود دارد.

سعید محمدرزاده با بیان اینکه «باید حتماً پکیج‌های بار به صورت جدی دیده شود» تأکید کرد: ما نیازمند قانونی با عنوان «قانون استفاده از حداکثر توان شبکه ریلی کشور» هستیم. تا جایی که ریل ظرفیت دارد حداقل بار دولتی بر روی جاده نرود و دولت از یارانه جاده‌ای استفاده نکند، وگرنه نمی‌توان انتظار رشد اقتصاد ملی را داشت.

براساس گفته‌های مدیرعامل راه‌آهن، گزارش سازمان حسابرسی حاکی است که در سال ۹۵ راه‌آهن ۷۵۰ میلیارد تومان برای بخش مسافر هزینه کرده که یک ریل هم ثبت نشده است و این یعنی یارانه پنهان که در سال ۹۶ به ۸۵۰ میلیارد تومان رسیده است.

■ مدیرعامل راه آهن: در طرح توسعه ۳۵ میلیارد دلاری فولاد، حتی ۳۵ ریال هم برای ریل اندیشه نشده است. یکی از خواسته‌های ما این است که مشوق‌هایی در نظر گرفته شوند که معادن، مراکز و کارخانه‌ها در صورت اتصال به ریل از مالیات یا بخشی از آن معاف شوند یا به دلیل کاهش آلاینده‌گی امتیازی دریافت کنند

■ ما نیازمند قانونی با عنوان «قانون استفاده از حداکثر توان شبکه ریلی کشور» هستیم تا حداقل بار دولتی بر روی جاده نرود، وگرنه نمی‌توان انتظار رشد اقتصاد ملی را داشت

■ ظرفیت یک واگن و یک اتوبوس با هم برابر است، اما قیمت یک واگن تقریباً دو برابر قیمت اتوبوس است. پس لازم است برای بخش مسافر مدل تامین مالی واسپاری تعریف شود که پیشنهاد آن مطرح شده است

او افزود: «اگر یک تن کیلومتر بار را از جاده به ریل منتقل کنیم به ازای هر تن کیلومتر ۲۰۰ تومان صرفه‌جویی ملی ایجاد کرده‌ایم با فرض اینکه ما در برنامه ششم بتوانیم به اهداف برنامه دست‌یابیم اگر با مبنای ۱۳۸ تومان جلو برویم ۷۵ هزار میلیارد تومان برای کشور صرفه‌جویی به ارمغان خواهیم آورد.»

محمدزاده گفت: «در حوزه صنعت یکی از مهم‌ترین نقش‌ها مسئله پشتیبانی صنعت است، بارهای معدنی در سال ۹۵ بالغ بر ۶۰ میلیون تن بوده است که از این رقم ۲۰ میلیون تن با ریل و ۴۰ میلیون تن با جاده حمل شده است که از ۴۰ میلیون تن حمل شده با جاده ۲۰ میلیون تن موازی با ریل بود.»

معاون وزیر راه گفت: «با توجه به طرح توسعه ۳۵ میلیارد دلاری فولاد، حجم بارهای معدنی کشور به ۲۱۰ میلیون تن خواهد رسید. اگر فرض کنیم یک‌سوم از طریق ریل حمل شود سهم راه آهن ۷۰ میلیون تن خواهد بود و این به معنی یک سونامی اضمحلال جاده‌های کشور، مصرف سوخت و کشتار جاده‌ای است.» او یادآور شد: «متأسفانه در این طرح ۳۵ میلیارد تومانی ۳۵ ریال هم برای ریل اندیشه نشده است.»

می‌توانیم در حوزه صادرات به این نقاط قوت خود توجه کنیم. کریدور زاهدان به پاکستان ۴ میلیون تن قابلیت انتقال بار به داخل کشور را دارد. کریدور سرخس به سمت چین ۸ میلیون تن، کریدوری که از اینچه‌برون می‌تواند از قزاقستان و بندر امیرآباد وارد شود ظرفیت‌های قابل توجهی دارند، کریدورهای به سمت اروپا چه در ترکیه از طریق بندر مرسین و چه دریای سیاه هر کدام ظرفیت قابل توجهی می‌تواند داشته باشند و به همراه کریدور از مرز جلفا و آستارا نیز می‌توانند به‌عنوان شاه‌رگ‌های اقتصادی عمل کنند تا حدود ۷۲ میلیون تن را از این مبادی صادر و وارد کنیم.»

مدیرعامل راه آهن در ادامه بیان داشت: «در صنعت حمل‌ونقل ریلی وقتی بار وارد ریل می‌شود، صرفه‌جویی سوخت و صرفه‌جویی ناشی از آلاینده‌ها و صرفه‌جویی ناشی از تلفات جاده‌ای و صرفه‌جویی ناشی از استهلاک انجام می‌شود. با فرض اینکه قیمت دلار کمتر از ۴ هزار تومان باشد. صرفه‌جویی‌های که به ازای یک تن کیلومتر صورت می‌گیرد برابر با ۱۳۸ تومان است که با احتساب قیمت امروز دلار حدود ۲۰۰ تومان است.»

صورت سود و زیان - برای سال ۱۳۹۶

عنوان	بار میلیارد ریال	مسافر میلیارد ریال	جمع میلیارد ریال	نسبت به درآمد عملیاتی درصد
درآمدهای عملیاتی	۱۳,۱۴۱	۲,۶۳۲	۱۵,۷۷۳	۱۰۰
بهای تمام شده درآمدهای عملیاتی	۱۴,۷۰۴	۸,۷۹۰	۲۳,۴۹۴	-۱۴۹
زیان ناخالص	-۱,۵۶۳	-۶,۱۵۸	-۷,۷۲۱	-۴۹
هزینه‌های فروش، اداری و عمومی	-۲,۲۶۶	-۱,۳۵۵	-۳,۶۲۱	-۲۳
سایر اقلام عملیاتی	۴۵۳	۴۷	۵۰۰	۳
زیان عملیاتی	-۳,۳۷۷	-۷,۴۶۵	-۱۰,۸۴۲	-۶۹
هزینه‌های مالی	-۲۸۲	-۱۶۸	-۴۵۰	-۳
سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	-۱,۶۲۸	-۱,۴۰۵	-۳,۰۳۳	-۱۹
زیان خالص	-۵,۲۸۶	-۹,۰۳۹	-۱۴,۳۲۵	-۹۱

- یارانه تخصیص یافته در سال ۹۶ مبلغ ۶,۵۴۶ میلیارد ریال بوده که با احتساب این، زیان خالص شرکت به ۷,۷۷۹ میلیارد ریال کاهش می‌یابد.

- زیان خالص سال ۹۵ مبلغ ۱۰,۴۷۰ میلیارد ریال بوده است.

- زیان انباشته شرکت در پایان سال ۱۳۹۶ مبلغ ۵۵,۳۱۷ میلیارد ریال است.

یکی از خواسته‌های ما این است که مشوق‌هایی در نظر گرفته شوند که معادن، مراکز و کارخانه‌ها در صورت اتصال به ریل از مالیات یا بخشی از آن معاف شوند یا به خاطر کاهش آلاینده‌های امتیازی دریافت کنند.»

مدیرعامل شرکت راه‌آهن یادآور شد: «اگر این اتفاق نیفتد نمی‌توان انتظار داشت که مردم از شبکه ریلی استفاده کنند و کارخانه‌ها به ریل متصل شوند. هزینه انتقال از جاده به روی ریل به قدری زیاد است که برای صاحب بار صرف نمی‌کند که بار خود را یکبار جاده و سپس همان را بار ریل حمل کند.»

او افزود: «از ۵۴ میلیون تن بار سیمان کمتر از ۲ میلیون تن با ریل حمل می‌شود. در حالی که حداقل پتانسیل حمل با ریل حداقل ۲۰ میلیون تن است. در صنعت سیمان به خاطر داشتن توجه اقتصادی یارانه در نظر گرفته می‌شود، اما این صنعت حمل ریلی بار خود را به‌صرفه نمی‌داند. پیشنهاد صنعت این بود که تولید سیمان در زمستان تعطیل شود، ۱۳ تا ۳ سنت مابه‌التفاوت قیمت مصرف سوخت از طرف دولت در اختیار راه‌آهن قرار گیرد و در سایر فصول باقیمت پایین‌تر از طریق راه‌آهن حمل شود؛ اما پیشنهاد ما این بود که صنعت سیمان به راه‌آهن تعهد دهد که ۳۰ میلیون تن بار با ریل حمل شود و در مقابل راه‌آهن تلاش می‌کند قیمت حمل سیمان را کاهش دهد.»

محمدزاده با بیان اینکه باید حتماً پکیج‌های بار به‌صورت جدی دیده شود، تأکید کرد: «ما نیازمند قانونی با عنوان "قانون استفاده از حداکثر توان شبکه ریلی کشور" هستیم تا حداقل بار دولتی بر روی جاده نرود و گر نه نمی‌توان انتظار رشد اقتصاد ملی را داشت.»

او در ادامه خاطر نشان کرد: «از سال ۹۵ تا ۹۶ حمل بار از طریق حمل و نقل جاده‌ای از ۱۲ میلیون به ۱۹ میلیون تن افزایش یافت که حاکی از ضرر راه‌آهن است. وقتی خط آهنی نباشد حمل و نقل ریلی برای صاحب بار ارزش ندارد.»

مدیرعامل شرکت راه‌آهن گفت: «با توجه به اینکه راه‌آهن شرکت درآمد هزینه است، اما حق دسترسی به‌صورت قابل توجهی کاهش یافته است. در حوزه مسافر یک ریل حق دسترسی گرفته نمی‌شود و گزارش سازمان حسابرسی حاکی است که در سال ۹۵ راه‌آهن ۷۵۰ میلیارد تومان برای بخش مسافر هزینه کرده که یک ریل هم ثبت نشده است و این

یعنی یارانه پنهان که در سال ۹۶ به ۸۵۰ میلیارد تومان رسیده است.»
او افزود: «هزینه‌های ثبت شده در قبال لکوموتیوها ۱۰۰ میلیارد تومان بوده که یک ریل اخذ نشده است. از این رو صنعت مسافری زیان‌ده و غیرممکن است کسی در صنعت مسافری هزینه کند و امکان چرخه اقتصادی وجود داشته باشد.»

صورت سود و زیان بر مبنای فعالیت - سال ۱۳۹۶

عنوان	بار		مسافر		نسبت به درآمدها
	میلیارد ریال	میلیارد ریال	میلیارد ریال	میلیارد ریال	
درآمدها	۱۳,۵۹۴	۲,۶۷۹	۱۶,۲۷۳	۱۰۰	
هزینه‌ها	۱۸,۸۸۰	۱۱,۷۱۸	۳۰,۵۹۸	-۱۸۸	
زیان خالص	-۵,۲۸۶	۹,۰۳۹	-۱۴,۳۲۵	-۸۸	
نسبت به زیان خالص (درصد)	۳۷	۶۳	۱۰۰		

- هزینه‌های شرکت راه‌آهن بیش از ۱/۸ برابر درآمدهای آن است
- هزینه‌های بخش مسافری بیش از ۴/۳ برابر درآمدهای آن است
- فعالیت جابه‌جایی مسافر به تنهایی ۶۳ درصد زیان خالص شرکت را رقم زده است.

نتایج مالی فعالیت مسافری - سال ۱۳۹۶

فعالیت جابجایی مسافر	درآمد		هزینه		نسبت به درآمد و درصد
	میلیارد ریال	میلیارد ریال	میلیارد ریال	میلیارد ریال	
عملیاتی	۲,۶۳۲	۸,۷۹۰	-۶/۱۵۸		
غیر عملیاتی	۳۳۰	۳/۲۱۱	-۲/۸۸۱		
جمع	۲,۹۶۲	۱۲/۰۰۱	-۹/۰۳۹		
نسبت به درآمد و درصد	۱۰۰	۴۰۵	-۳۰۵		

- به ازای هر یک ریل درآمد در این بخش ۳ ریل زیان حادث می‌شود.

صورت سود و زیان - برآورد سال ۱۳۹۷

عنوان	تعهدی		تعدیلات		تقدی
	میلیارد ریال	میلیارد ریال	میلیارد ریال	میلیارد ریال	
درآمد	بار	۱۶,۲۶۹	۰	۱۶,۲۶۹	
	مسافر	۲,۹۶۲	-۱,۴۴۰	۱,۵۲۲	
	جمع	۱۹,۲۳۱	-۱,۴۴۰	۱۷,۷۹۱	
هزینه	بار	-۲۳,۱۸۸	۴,۳۶۰	-۱۸,۸۲۸	
	مسافر	-۱۲,۶۰۱	۵,۱۳۹	-۷,۴۶۳	
	جمع	-۳۵,۷۸۹	۹,۴۹۸	-۲۶,۲۹۱	
سود (زیان)	-۱۶,۵۵۸	۸,۰۵۸	-۸,۵۰۰		

تاخیر در برقی سازی تهران - مشهد؟

در حالی که قرار بود تا پایان تیرماه امسال، فاینانس و کلنگ زنی آغاز عملیات اجرایی راه آهن برقی تهران-مشهد انجام شود، خبر می رسد کمبود اعتبار و جذب نشدن فاینانس، باعث تاخیر در پروژه ملی قطار سریع السیر تهران - مشهد شده است.

قرار بود که این پروژه با تخمین اتمام چهار ساله و فاینانس یک شرکت چینی (با سهم ۸۵ درصدی چین که معادل ۱/۷ میلیارد دلار است و سهم ۱۵ درصدی ایران معادل ۲۰۰ میلیون دلار) انجام شود. هزینه اجرای این طرح نیز دو میلیارد دلار برآورد شده است.

حالا به گزارش تین نیوز، بررسی موضوع تاخیر اجرای این طرح در کمیسیون عمران مجلس و با حضور مسئولان مربوطه بررسی خواهد شد. در حالی که در سال گذشته عنوان شد که همزمان با اجرایی شدن برجام، جذب فاینانس این پروژه به مرحله اجرا می رسد اما با گذشت چندین ماه، عملیاتی در اجرای این پروژه که قرار است با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت طی مسیر تهران-مشهد را در شش ساعت طی کند، انجام نشده است.

خروج امریکا از برجام، انجام پروژه های ریلی را در حاله ای از ابهام فرو برده است؛ اما به دلیل انجام فاینانس چینی در پروژه فوق الذکر احتمال آغاز عملیات اجرایی آن دور از ذهن نیست. هرچند با ممنوعیت سویفت از طرف دولت امریکا، انجام عملیات بین بانکی میان بانک صنعت و معدن و اگزیم بانک چین به عنوان طرف های قرارداد و تضمین کنندگان مالی پروژه تهران-مشهد با سختی صورت خواهد گرفت. محاسبات نشان می دهد این خط آهن برقی، سالانه صرفه جویی ۶۲۶ میلیون لیتر سوخت را به همراه خواهد داشت. گفتنی است مطالعات برقی کردن قطار تهران-مشهد از سال ۵۶ آغاز شده است.

سال گذشته قرارداد منعقد شده است.» محمدزاده خاطرنشان کرد: «مهم این است که مدل فاینانس داخلی تنظیم شود تا این مدل درست نشود. خریدار خصوصی امکان خرید از تولیدکننده داخلی ندارد. تولیدکننده داخلی نمی تواند فروش اقساطی داشته باشد و خریدار داخلی نیز قادر به خرید نقدی نیست. پس فقط باید به مدل لیزینگ اندیشید.»

او افزود: «با کمک شریک خارجی می توانیم چند واگن ساز داخلی را حمایت کرده و تامین مالی انجام دهیم. ۱۲۵۰ دستگاه واگن از طریق منابع راه آهن و دولت حمایت و قراردادهایی با واگن پارس و مپنا برای لکوموتیو منعقد شده است؛ و با هر سه شرکت تولیدکننده داخلی ایریکو، واگن پارس و پلور سبز و همچنین با واگن سازی های باری طی ۴



پیش بینی کسری وجوه نقد - سال ۱۳۹۷

عنوان	میلیارد ریال	میلیارد ریال
زیان سال ۱۳۹۶ (با فرض نقدی)	-۸,۵۰۰	
تعهدات آبی پرداخت شده سال ۱۳۹۶	-۴,۰۹۰	
خالص جریان خروج وجه نقد ناشی از خرید دارایی ها	-۱,۰۰۴	
خالص سایر خروج وجه نقد ناشی از فعالیت های عملیاتی	-۶۹۰	
جمع وجوه پرداختی	-۵,۷۸۴	
موجودی نقد ابتدای سال ۱۳۹۷	۱,۵۱۷	
یارانه سال ۱۳۹۷	۰	
ذخیره باز خرید خدمت و مرخصی کارکنان	۱,۷۵۷	
جمع وجوه دریافتی و تعدیل کننده	۳,۲۷۴	
جریان خالص خروج وجه نقد	-۱۱,۰۱۰	
موجودی نقد پایان سال ۱۳۹۷	۷۴۰	
تعهدات آبی انتقال یافته به سال ۱۳۹۷	-۱۰,۲۷۰	

ترابران: در جلسات و نشست‌هایی که بین فعالان ریلی برگزار می‌شود، وقتی صحبت از مشکلات و کاستی‌ها می‌شود معمولاً همه اشاره‌ها به سمت شرکت راه‌آهن است. آیا شما هم همه کاستی‌ها را از ناحیه راه‌آهن می‌بینید؟

■ اگرچه باید بررسی شود که چرا هر وقت از مشکلات در حمل‌ونقل ریلی صحبت می‌کنیم، همه اشاره‌ها به سمت راه‌آهن می‌رود، اما به نظر من، فعالان حمل‌ونقل ریلی به اشتباه به این سمت رفته‌اند، چون مشکلات و موضوعات اساسی تری وجود دارد که باید بخش خصوصی شرکت راه‌آهن در کنار یکدیگر آن‌ها را مطالبه کنند. سال‌ها است که مجلس و دولت دم از حمایت از صنعت ریلی می‌زنند، اما باید دید چقدر از این حمایت‌ها از شعار خارج و عملیاتی شده‌اند. با اینکه در دنیا صنعت حمل‌ونقل ریلی بسیار مقبول است، اما در ایران با صنعت ریلی غیراقتصادی مواجه هستیم. این شرایط در بخش مسافری حادث‌تر است و در بخش باری هم شرایط چندان مطلوب نیست. بخشی از این کاستی مربوط به نبود حمایت از سمت قوا و بخش کوچکتر هم مربوط به عملکرد بخش خصوصی شرکت راه‌آهن است. به عنوان یک فعال ریلی ما بایم بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن را در کنار یکدیگر ببینیم. اگر می‌توانستیم با گفتمان همدیگر را درک کنیم، شرایط بهتر از امروز بود.

به عنوان مثال، با وجود تمام شعارهایی که در حمایت از این صنعت سر داده می‌شود؛ شاهد این هستیم که حق دسترسی از شرکت‌های حمل‌ونقل و در نهایت از صاحبان کالایی که می‌خواهند از روی ریل بار خود را حمل کنند دریافت می‌شود. این مبلغ جهت نگهداری خطوط ریلی دریافت می‌شود، اما مگر هم ریل و هم جاده توسط وزارت راه احداث نمی‌شوند، پس چرا مبلغی جهت نگهداری جاده‌ها از کامیونداران دریافت نمی‌شود؟ البته راه‌آهن معتقد است در بخش مسافری چیزی به عنوان حق دسترسی دریافت نمی‌شود، اما هزینه‌ای به عنوان حق ایستگاهی و روی قیمت بلیت از مسافران اخذ می‌شود.

ترابران: اما گفته می‌شود در سال‌های اخیر میزان حق دسترسی کاهش یافته...

■ میزان حق دسترسی از ابتدای دولت روحانی در دولت یازدهم کاهش یافت و این موضع همگام با



چرا بهره‌برداری از خطوط را به بخش خصوصی واگذار نمی‌کنند

جاذبه تصدی‌گری

گفت‌وگوی ترابران با رییس کارگروه ریلی کمیسیون

حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران

« ... طی پنج یا شش ساله گذشته هیچ‌گونه منابعی برای توسعه ناوگان در هیچ‌کدام از بخش‌ها اختصاص نیافته است و وعده‌های که داده شده بود به غیر از چند مورد عملی نشد. قرار بود به شرکت‌هایی که ناوگان جدید وارد می‌کنند بخشی از صرفه‌جویی در مصرف سوخت تعلق بگیرد، اما آن هم اتفاق نیفتاد. متأسفانه در بخش مسافری، ضریب رشد را مبنای حمایت‌ها قرار داده‌اند، در حالی که از تعداد کم مسافر نباید به عنوان مستمسکی برای عدم حمایت استفاده کرد، چون بخش مسافری باید هم‌زمان به طور کمی و کیفی توسعه یابد...»

با حمید عزت‌آبادی، رییس کارگروه ریلی کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران و فعال در حمل‌ونقل ریلی به گفت‌وگو نشستیم. وی معتقد است که بخش خصوصی و دولتی به جای نقد یکدیگر که حاصلی جز درجا زدن و عقب ماندن صنعت ریلی ندارد باید با رسیدن به دیدگاه مشترک، پیگیر مطالبات خود از حاکمیت باشند.



■ شاید یکی از مهمترین دلایل وضعیت حاد فعلی این باشد که راه آهن به صورت هم‌زمان به عنوان حاکمیت و شریک تجاری فعالیت می‌کند. شاید اگر راه آهن فقط در نقش حاکمیت ظاهر می‌شد، اوضاع این گونه نبود

■ پیش از این، حق دسترسی شامل هزینه نیروی کشش و هزینه نگهداری از خطوط بود، اما راه آهن چند سال است هزینه نیروی کشش را از هزینه حق دسترسی جدا کرده است، پس به معنای واقعی کاهش اتفاق نیفتاده است

مدام یکدیگر را نقد می‌کنند آنها را از موضوعات مهم‌تر و اساسی‌تر باز نگاهداشته است و شک نداشته باشید که نبود تفاهم چاره‌ساز نیست. به نظر من، در ابتدا باید تکلیف شرکت‌های بخش خصوصی و راه آهن با یکدیگر مشخص شود. در حال حاضر، فعالان بخش خصوصی در حد مالک واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو تنزل کرده‌اند و در خصوص سیاست‌ها، قراردادها و درآمد خود هیچ‌گونه تصمیم‌گیری نمی‌توانند انجام دهند.

شاید یکی از مهم‌ترین دلایل وضعیت حاد فعلی این باشد که راه آهن به صورت هم‌زمان به عنوان حاکمیت و شریک تجاری به فعالیت می‌پردازد. اگر راه آهن فقط حاکمیت بود شاید وضع این گونه نمی‌شد.

ترابران: چگونه تمام بخش‌ها می‌توانند علی‌رغم منافع متضاد به منافع مشترک برسند؟

■ پیشنهادم به همکارانم در حوزه ریلی در شرکت راه آهن و وزارت راه این است که برای حل موضوعات و اختلاف‌نظرها با نمایندگان بخش خصوصی که هر کدام در حوزه فعالیت خود از جمله واگن‌های لبه‌بلند، لبه‌کوتاه، واگن‌های مسافری، لکوموتیو و غیره مشغول به فعالیت هستند، کارگروه‌های مشترکی ایجاد کنند تا بتوانیم موضوعات را از نظر قوانین و مقررات و بودجه بررسی کنیم و در نهایت به درک مشترک برسیم. سپس اتاق بازرگانی به همراه راه آهن و انجمن صنفی می‌توانند با صدای واحد پیگیر مطالبات باشند. با توجه به این که منافع مشترک در گروی توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی است، اگر بتوانیم سهم خود را از بار کشور افزایش دهیم، هر دو طرف منفعت می‌برند و این محقق نمی‌شود مگر با ایجاد تعامل.

البته از حرف‌های من اینگونه برداشت نشود که راه آهن با بخش خصوصی تعامل ندارد! همین الان راه آهن پاسخگو موضوعات مختلف است و به آن‌ها رسیدگی می‌کند. منظور من از تعامل، نوع دیگری از ارتباط در این مبحث خاص است؛ بدین معنا که مثلاً در راه آهن، دفتری در یکی از معاونت‌ها برای گفت‌وگو ایجاد شود تا موضوعات درونی خود را حل کنیم. پیگیری این موضوعات در نهایت زمینه‌ساز مطالبه‌گری ما از سایر بخش‌ها خواهد بود. راه آهن معتقد است تاکنون بخش خصوصی

سیاست راه آهن مبنی بر اقتصادی کردن این صنعت بود؛ با این وجود، این کاهش به معنای واقعی صورت نگرفت. پیش از این حق دسترسی شامل هزینه نیروی کشش و هزینه نگهداری از خطوط بود، اما راه آهن چند سال است هزینه نیروی کشش را از هزینه حق دسترسی جدا کرده است، بنابراین به معنای واقعی، کاهش اتفاق نیفتاده است.

همچنین بین سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ دو افزایش خاص در حق دسترسی اتفاق افتاد. در سال ۱۳۹۶ شش درصد و در ۱۳۹۷ حدود ۱۵ درصد افزایش روی داد؛ یعنی حق دسترسی که ۲۰ درصد بود به حدود ۲۵ درصد افزایش یافته است.

با این که راه آهن گفته است که حق دسترسی را افزایش نداده است اما طی چهار تا پنج ساله گذشته در برهه‌های از زمان، هزینه اجاره لکوموتیو را افزایش داده است و با توجه به این که بیش از ۷۰ درصد لکوموتیوها در اختیار دولت است به نوعی درآمد خود را از این محل افزایش داده‌اند.

ترابران: با اینکه واگذاری ناوگان ریلی از جمله لکوموتیو به بخش خصوصی و عدم تصدی‌گری شرکت راه آهن در قانون تصریح شده، اما هنوز شاهد هستیم که این سیاست عملی نشده است...

■ بله؛ اگرچه قانون درباره واگذاری ناوگان و امور تصدی‌گری به بخش خصوصی صراحت دارد، اما به نظر می‌رسد شرکت راه آهن قصد دارد در امور مرتبط با تصدی‌گری باقی بماند و حتی در مقطعی با بیان اینکه بخش خصوصی توانایی سرمایه‌گذاری و توسعه حمل‌ونقل ریلی را ندارد، با ایجاد هلدینگ کمپانی قصد داشتند در زمینه تامین واگن نیز ورود کند که به دلایلی اجرایی نشد.

بخش خصوصی و شرکت راه آهن به عنوان فعالان حمل‌ونقل ریلی باید درک مشترکی از مسائل و مشکلات داشته باشند تا موضوعاتی که به نهادها، قوا یا ارکان دیگر در حکومت مربوط می‌شود (بخش قابل توجهی از آن به مجلس و سازمان برنامه و بودجه مرتبط می‌شود) پیگیری کرده و خواسته‌های خود را به کرسی بنشانند. اگر مقامات بالای کشور و حاکمیت قصد توسعه حمل‌ونقل ریلی را دارند باید هم‌زمان و یک‌صدا در رفع چالش‌ها و موانع پیش‌روی توسعه این صنعت بکوشند و نقشه راه داشته باشند؛ اما نبود تعامل بین بخش خصوصی و شرکت راه آهن که

■ با این که قانون درباره واگذاری ناوگان و امور تصدی گری به بخش خصوصی صراحت دارد اما به نظر می‌رسد راه‌آهن قصد دارد در امور تصدی گری باقی بماند و حتی در مقطعی به بهانه اینکه بخش خصوصی توانایی سرمایه‌گذاری و توسعه حمل‌ونقل ریلی را ندارد با ایجاد هلدینگ کمپانی قصد ورود به بحث تامین واگن را داشتند

■ اگر خطوط خصوصی شود، به شکل متفاوتی عمل خواهد شد. قطعا بخش خصوصی بسیار چابک‌تر از بخش دولتی است. حتی با ارتباطاتی که دارد بهتر و چابک‌تر می‌تواند تحریم‌ها را دور بزند چون کمتر زیر ذره‌بین است. پیشنهاد مشخصم این است که بهره‌برداری از خطوط و لکوموتیوها را واگذار کند

خواستهای مشخص یا پکیج مشخصی ارائه نکرده است و نتوانسته است خواسته‌های خود را به صورت بسته پیشنهادی ارائه کند؛ اما باید توجه داشت برای تهیه بسته پیشنهادی اصولی باید هر دو طرف با یکدیگر به نتیجه واحد برسند؛ و همان‌طور که اشاره کردم این موضوع ارزشش را دارد که یک مدیریت بررسی مسائل برای یک سال ایجاد شود. مدیریت آن هم می‌تواند با قائم‌مقام راه‌آهن باشد.

ترابریان: پیش از این در راه‌آهن اتاق فکر تشکیل شده است. تفاوت پیشنهاد شما با اتاق فکر ریلی چیست؟

■ اتاق فکر با چه هدفی تشکیل شده بود؟ این که تنها شنونده باشیم، راهگشا نخواهد بود و منظور من چنین چیزی نیست بلکه باید بشنومیم، بررسی و ارزیابی کنیم و راهکار و مسیر برای اجرای آن پیدا کنیم.

ترابریان: لطفا در خصوص مسائل و مشکلاتی که بین راه‌آهن و بخش خصوصی وجود دارد، بیشتر و به صورت موردی توضیح دهید؟

■ در جلسات اتاق بازرگانی برخی همکاران ریلی به شیوه برخورد راه‌آهن با خود نقد دارند. چنین موضوعاتی باعث کم شدن انرژی و حتی خروج از صنعت ریلی می‌شود. به عنوان مثال، طی ماه‌های گذشته تصمیماتی اتخاذ شده که بخش خصوصی را مجبور به رسانه‌ای کردن مشکلات کرده است. از جمله این مسائل می‌توان به تشکیل هلدینگ کمپانی توسط راه‌آهن که رسانه شما هم چند ماه پیش به آن پرداخت یا افزایش نرخ حق دسترسی اشاره کرد. علی‌رغم این که شرکت‌های صاحب کالا از جمله شرکت نفت، افزایشی در قیمت حمل‌نداشتند، راه‌آهن به صورت یک‌طرفه نرخ را افزایش داده است. بخش خصوصی مخالف این افزایش نرخ است و راه‌آهن هم استدلال‌های خود را دارد.

اگر شیوه تعامل‌گونه در پیش گرفته شود، به جای «بحث» به «گفت‌وگو» می‌پردازیم و حتی می‌توانیم با شرکت نفت یا دیگر صاحبان کالا مذاکره کنیم، اما وقتی بدون مشورت با بخش خصوصی یا ذی‌نفعان تصمیماتی گرفته و با تحکم برای اجرا به بخش خصوصی فشار وارد می‌کنند، آن وقت و انرژی همه صرف نقد یکدیگر خواهد شد.

یکی از موضوعاتی که مدتی است چالش برانگیز

شده است، شیوه جدید قراردادهای در بخش باری است که در هیات مدیر راه‌آهن به تصویب رسیده است و به شرکت‌ها تکلیف کرده‌اند که آن را امضا کنند. موضوع این است که مالکان واگن برای حمل بار باید بخشی از ناوگان خود را در رهن راه‌آهن قرار دهند تا اگر شرکت‌ها دیون خود را پرداخت نکردند واگن‌ها را به جای طلب بردارند! فعالان بخش خصوصی از این موضوع بسیار ناراضی هستند. اگر فضای تعامل بین دو طرف وجود می‌داشت، حداقل متوجه می‌شدیم که راه‌آهن چه نگرانی و دلایلی دارد که باعث شده مالکین واگن را به امضای چنین قراردادی مجبور کند. راه‌آهن می‌گوید نمی‌توانم همه را راضی نگهدارم. حق هم دارد، چون هیچ‌گاه یک گروه اقتصادی یک تفکر واحد ندارند، اما حداقل می‌توان اکثریت نسبی به وجود آورد.

موضوع دیگری که بسیار در مورد آن بحث شده، نبود حمایت دستگاه‌های مرتبط از جمله بانک‌ها، صندوق توسعه ملی و بانک مرکزی است که باید به این حوزه منابع مالی تزریق کنند.

باید ابراز تاسف کنم که طی پنج یا شش ساله گذشته هیچ‌گونه منابعی برای توسعه ناوگان در هیچ‌کدام از بخش‌ها اختصاص نیافته است و وعده‌های که داده شده بود به غیر از چند مورد عملی نشد و حتی حمایتی که قرار بود شرکت نفت برای ورود ناوگان جدید انجام دهد در عمل محقق نشد. قرار بود به شرکت‌هایی که ناوگان جدید وارد می‌کنند بخشی از صرفه‌جویی در مصرف سوخت تعلق بگیرد، اما آن هم اتفاق نیفتاد. متأسفانه در بخش مسافری ضرب‌رشد را مبنای حمایت‌ها قرار داده‌اند، در حالی که چند سالی است در بخش مسافری رشد منفی جابه‌جایی مسافر داشتیم، چون یا بخشی از ناوگان فرسوده از شبکه خارج شده یا به دلایل مختلف مردم کمتر تمایل به استفاده از ریل پیدا کرده‌اند و ... از تعداد کم مسافر نباید به عنوان مستمسکی برای عدم حمایت استفاده کرد، چون بخش مسافری باید هم‌زمان به طور کمی و کیفی توسعه یابد.

اگر شرط سه درصد، ایجاد اختلال برای توسعه صنعت می‌کند باید قانون را اصلاح کرد.

چند سال پیش شاهد بودیم برای حمایت از صنعت خودروسازی چند ده هزار میلیارد تومان به آن تزریق کردند تا دچار مشکل نشود، اما

■ در قراردادهای جدید بخش باری که راه آهن به شرکتها تکلیف کرده که آن را امضا کنند، مالکان واگن باید بخشی از ناوگان خود را در رهن راه آهن قرار دهند تا اگر نتوانستند دیون خود را پرداخت کنند راه آهن، واگن ها را به جای طلب بردارد! فعالان بخش خصوصی از این الزام جدید بسیار ناراضی هستند

■ شرایط را برای تولیدکننده داخلی سخت می کنیم اما از آن طرف خط خرید اعتباری از روسیه تسهیل می شود تا به ایران واگن بفروشند. قبول داریم که محدود کردن واردات به توسعه صنعت آسیب می زند؛ اما اگر روسیه یا چین به این نتیجه رسیده اند که برای حمایت از تولیدکننده خود باید خط اعتباری تخصیص دهند پس چرا ما از آنها پیروی نمی کنیم؟

بهره برداری ریلی ما ۴۰ درصد نرم جهانی است؛ چرا بهره برداری از خطوط را به بخش خصوصی واگذار نمی کنند. می توانند فرضا مناقصه ای برای واگذاری مسیر بافق به هرمزگان به بخش خصوصی برگزار کنند. این آمار باید ما را به فکر فرو ببرد. در شرایط فعلی، به جای چاره اندیشی مدام همدیگر را نقد می کنیم؛ راه آهن می گوید بخش خصوصی نوسازی نکرد؛ ما می گوئیم صاحب کالا بار نمی دهد؛ صاحب کالا می گوید خطوط فرعی نداریم که به خطوط اصلی وصل باشد و الا آخر!

اگر خطوط خصوصی شود به شکل متفاوت تری عمل خواهد شد. قطعاً بخش خصوصی بسیار چابک تر از بخش دولتی است. حتی با ارتباطاتی که دارد بهتر و چابک تر می تواند تحریم ها را دور بزند چون کمتر زیر ذره بین است. پیشنهاد مشخص این است که بهره برداری از خطوط و لکوموتیوها را واگذار کند. متأسفانه سازمان راه آهن چندان از نظر نیروی انسانی توسعه یافته و چابک نیست. چرا در خصوص کاهش نیروی انسانی اقدامی صورت نمی دهند؟ شاید هم تمایل راه آهن برای ماندن در تصدی گری به دلیل مصالحی است که ما اطلاع نداریم.

ترابران: لطفاً درباره وظایف کارگروه ریلی اتاق بازرگانی بیشتر توضیح دهید. برخی تصور می کنند کسانی که از انجمن ریلی ناامید شده اند، این کارگروه را تشکیل دادند.

■ ابتدا این گونه نیست. ببینید! اتاق بازرگانی مادر تشکل های صنفی است و ظرفیت زیادی برای طرح مشکلات و پیگیری موضوعات دارد. بازوی مشورتی اتاق بازرگانی کمیسیون ها و فعالان حوزه ها هستند و کمیسیون ها هم هر کدام چندین کارگروه دارند. کارگروه تخصصی برای این شکل نگرفته که در مقابل انجمن قرار بگیرد یا احیاناً نقضی در انجمن بوده که موجب تشکیل کارگروه شده باشد. به هیچ وجه در تقابل با هیچ جایی نیستیم بلکه مکمل یکدیگر هستیم. اگر موضوع از انجمن به هیات رئیسه بیاید نظر کمیسیون را خواهند خواست.

مایل هستیم با انجمن بیشتر همکاری کنیم تا ما و انجمن و راه آهن کنار یکدیگر قرار بگیریم. معتقدم اگر موضوعات تخصصی در یک جا جمع بندی شود، نتیجه بیشتری عاید صنف خواهد شد.

در بخش ریلی که عام المنفعه است و نیاز به تقویت دارد، هیچ منابعی تخصیص پیدا نمی کند. صنعت واگن سازی داخلی نیازمند توسعه ناوگان است، چرا منابعی برای تولید داخل اختصاص نمی دهند؟ صندوق توسعه می گوید تنها می تواند منابع ارزی بدهد و بانک ها هم به علت شرایط مالی آنها، اعتباری تخصیص نمی دهند.

در این شرایط چگونه می توان انتظار داشت صنعت واگن سازی و حمل و نقل ریلی، توسعه پیدا کند. نمی دانم با این وضعیت چرا جلساتی برگزار می کنند و می گویند بخش خصوصی نمی تواند صنعت ریلی را توسعه دهد! چرا در چنین جلساتی، اشاره ای به نبود منابع مالی نمی شود. اگر منابع موجود باشد، با شرایط فعلی می توان ناوگان مورد نیاز کشور را در داخل تولید کرد. باید مزیتی های ایجاد کرد تا من خریدار از تولیدکننده داخلی خرید کنم و این کار تنها با تخصیص منابع داخلی به تولیدکننده محقق می شود.

شرایط را برای تولیدکننده داخلی سخت می کنیم اما از آن طرف خط خرید اعتباری از روسیه تسهیل می شود تا به ایران واگن بفروشند و صنعت خود را تقویت کنند. مخالف این موضوع نیستم و معتقدم محدود کردن واردات از خارج هم به توسعه صنعت آسیب می زند؛ اما اگر دولت روسیه یا چین به این نتیجه رسیده اند که برای حمایت از تولیدکننده خود باید خط اعتباری تخصیص بدهند، پس چرا ما چنین کاری نمی کنیم.

شرکت رولندبرگر در گزارشی که به سفارش شرکت راه آهن آماده کرده بود، به صراحت اشاره کرده که هزینه نگهداری لکوموتیو در بخش باری پنج برابر و در بخش مسافری هشت برابر نرم جهانی است (البته این موضع در مورد بخش خصوصی صادق نیست) در چنین شرایطی چرا شرکت راه آهن برخلاف نص صریح قانون، هنوز ۷۰ درصد لکوموتیوها را در اختیار دارد.

این هزینه ها در بخش های دیگر نیز وجود دارد از جمله در بهره برداری از خطوط، بهره برداری از ایستگاه ها و ... راه آهن باید از امور تصدی گری خارج شود و به نقش حاکمیتی و رگولاتوری بپردازد تا منافعی در مقابل شرکتها نداشته باشد و منافع مشترک را از بازار کسب کند. خیلی متعجب هستیم؛ در شرایطی که ضریب



گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت ناوگان ریل الوند نیرو

گران می‌رویم و آرام

پویا مهرابی

شرکت ناوگان ریل الوند نیرو از جمله شرکت‌های است که با هدف مشارکت در تامین نیروی کشش راه‌آهن در نهم اسفند ماه ۱۳۸۹ به ثبت رسید و سهامداران آن عبارت هستند از: شرکت تجهیزات ناوگان ریل البرز نیرو با ۳۴ درصد سهام؛ شرکت بین‌المللی توسعه ترابری ریلی ایرانیان با ۳۳ درصد سهام؛ شرکت مدیریت پروژه‌های نیروگاهی ایران (مینا) با ۳۲/۳ درصد سهام؛ شرکت سرمایه‌گذاری حمل‌ونقل تامین با ۰/۷ درصد سهام.

ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت می‌گوید: «ما کار خود را با خرید ۱۰ دستگاه لکوموتیو سنگین GT26CW در سال ۱۳۹۰ به صورت رسمی آغاز کردیم و در ادامه با خرید ۱۶ دستگاه دیگر از این نوع لکوموتیوها در قالب لکوموتیوهای نیازمند به بازسازی و دست‌دوم از کشور کره جنوبی (متعلق به اواخر دهه ۸۰ میلادی) و بازسازی کامل آنها در داخل کشور، چرخه حمل

با توجه به اینکه یکی از بزرگ‌ترین گلوگاه‌های حمل‌ونقل ریلی کشور کمبود واگن و لکوموتیو است، آیا دستیابی این بخش به سهم ۳۰ درصدی از حمل کل بار کشور امکان‌پذیر خواهد بود؟ ابراهیم پاشنا، مدیرعامل شرکت ناوگان ریل الوند نیرو که از جمله شرکت‌های مالک لکوموتیو است، در گفت‌وگو با ترابان، در عین حال که از مشکلات شرکت‌های مالک ناوگان در خصوص تعمیر و نگهداری، وضعیت قراردادهای، شرایط نامناسب اقتصادی و نوسانات نرخ ارز می‌گوید، اما معتقد است با برنامه‌ریزی صحیح هنوز می‌توان برنامه‌های توسعه را - هرچند کند- به پیش برد.



■ مالکان لکوموتیو
مستقیماً با صاحب کالا
مواجه نیستند و با شرکت
راه‌آهن قرارداد منعقد
می‌کنند. مدیریت ترافیک
(اعزام قطار و سرعت
سیر) هم در اختیار بخش
خصوصی نیست؛ پس
عملاً امکان بازاریابی
بهتر و گسترده‌تر و ارائه
خدمات متفاوت‌تر اعم
از پیشنهاد سرعت بالاتر
برای ما وجود ندارد

■ قرارداد مستقیم با
مالکان واگن، روش
بهتری بود، اما جوانب
امر برای اجرای آن
به‌خوبی بررسی نشد.
مثلاً راه‌آهن ابزار اعمال
فشار به شرکت‌ها
برای تسویه بدهی‌ها
را دارد، اما ما فاقد
آن هستیم، بنابراین
تعداد زیادی از مالکان
واگن به تعهدات خود
عمل نکردند و مطالبات
هنگفتی از آن دوره
باقی مانده است

بهتر و گسترده‌تر و ارائه خدمات متفاوت‌تر اعم
از پیشنهاد سرعت‌های بالاتر وجود ندارد. شاید
اگر این مدیریت در اختیار بخش خصوصی بود
درآمد مالکان لکوموتیو می‌توانست در بخش بار
از بخش مسافری هم پیشی بگیرد.

پاشنا می‌گوید: «تا سال ۱۳۹۴ مالکان ناوگان باید
با شرکت راه‌آهن قرارداد می‌بستند، اما از آن سال
در شیوه قرارداد تغییر ایجاد شد و مالکان لکوموتیو
باید قرارداد خود را راساً با مالکان واگن منعقد
می‌کردند، با این حال، شیوه مزبور نیز مشکلات
زیادی به وجود آورد که موجب شد از سال ۱۳۹۶
مجدد به رویه سابق برگردیم.»

او با اذعان به اینکه قرارداد مستقیم با مالکان
واگن، روش درست‌تری بود، اما جوانب امر
برای اجرای آن به خوبی مورد بررسی قرار
نگرفت، می‌افزاید: «راه‌آهن تمام ابزارهای قدرت
و اعمال فشار به شرکت‌ها برای تسویه بدهی‌ها
را در اختیار دارد، اما ما فاقد چنین ابزاری هستیم،
بنابراین مشکل اساسی شیوه جدید قرارداد این
بود که ابزاری نداشتیم تا بتوانیم پول کارکرد
لکوموتیوها در قبال خدمات را بگیریم و تعداد
زیادی از مالکان واگن به تعهدات خود عمل
نکردند و هنوز بعد از گذشت مدت‌ها طلب‌های
هنگفتی از آن دوره باقی مانده است.»

او می‌افزاید: «تنها ابزاری که می‌توان با آن به
مالکان بدهکار واگن فشار آورد، این است که
واگن‌هایشان را حمل نکنیم، اما مسئله اینجا است
که یک قطار از تعداد زیادی واگن تشکیل شده
که متعلق به مالکان و شرکت‌های متفاوتی است
و وقتی قطار آرایش پیدا می‌کند، ممکن است ده
واگن متعلق به شرکت‌های بدحساب و پنج واگن
متعلق به شرکت خوش حساب باشد در نتیجه
نمی‌توانیم واگن شرکت بدحساب را حمل نکنیم.
البته اسامی شرکت‌های بدحساب را به شرکت
راه‌آهن معرفی کردیم، اما امکان دیو واگن‌های
آن شرکت‌ها در سرتاسر خطوط ریلی وجود
ندارد و اساساً محلی هم برای این حجم از واگن
نیست. ضمن اینکه شرکت راه‌آهن برای استفاده
بهره‌ورانه از ظرفیت موجود و افزایش حجم بار،
نیازمند این واگن‌ها است.»

مدیرعامل الوند نیرو توضیح می‌دهد: «بخش
عمده قطعات را از خارج کشور از جمله هند،
چین، کانادا و آمریکا تأمین می‌کنیم. قطعات
اصلی را با هر دردسر و سختی که شده از کانادا



ناوگان شرکت را توسعه دادیم.»
او اضافه می‌کند: «برنامه‌هایی که شرکت الوند نیرو
برای رسیدن به چشم‌انداز شرکت تدوین کرده
است شامل خرید ده دستگاه لکوموتیو تولید داخلی
از شرکت مپنا، خرید تعدادی لکوموتیو از راه‌آهن
جمهوری اسلامی ایران در صورت واگذاری و
خرید ۵۰ دستگاه لکوموتیو سنگین چینی با استفاده
از منابع صندوق توسعه ملی است.»

پاشنا با اشاره به اینکه در حال حاضر، میانگین
سیر لکوموتیوها کمی بیشتر از ۵۰ کیلومتر
است و با سرعت ۳۰۰ کیلومتری موعود فاصله
بسیار دارد، می‌گوید: «قرارداد مالکان لکوموتیو
به‌گونه‌ای است که به‌صورت مستقیم با صاحب
کالا روبه‌رو نیستند و با شرکت راه‌آهن قرارداد
دارند. ضمن اینکه مدیریت ترافیک (اعزام قطار
و سرعت سیر) هم در اختیار بخش خصوصی
نیست؛ بنابراین عملاً برای ما امکان بازاریابی

■ **تعمیرات اساسی هر لکوموتیو به طور میانگین حدود یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان تا ۲ میلیارد تومان بودجه نیاز دارد که در مقایسه با قیمت لکوموتیو نو که حدوداً معادل ۱۲ تا ۱۳ میلیارد تومان است قابل توجه نیست**

■ **مهمترین مشکل لکوموتیو داران تامین قطعات مورد نیاز با وجود تحریم‌ها و فرآیند طولانی تامین قطعات است. ما برای ۳ یا ۶ ماه برنامه‌ریزی می‌کنیم اما ممکن است حتی تا دو سال هم به طول بیانجامد! چنین شرایطی تمام برنامه‌ریزی‌ها را مختل می‌کند و قیمت تمام‌شده را به شدت افزایش می‌دهد**

و میل‌لنگ را از آمریکا تهیه می‌کنیم؛ هرچند گران‌تر تمام می‌شود. سال گذشته برای چهار دستگاه لکوموتیو از ۲۵ دستگاه لکوموتیوی که در اختیار داریم، تعمیرات اساسی انجام دادیم که شامل تعمیرات موتور، بوژی بود و امسال برای شش دستگاه دیگر هم در حال برنامه‌ریزی‌های لازم هستیم.»

او می‌گوید برای تعمیرات اساسی هر لکوموتیو به‌صورت میانگین حدود یک میلیارد و ۵۰۰

میلیون تومان تا ۲ میلیارد تومان بودجه نیاز است که در مقایسه با قیمت لکوموتیو نو که معادل ۱۲ تا ۱۳ میلیارد تومان است قابل توجه نیست.

پاشنا اضافه می‌کند: «به تازگی قراردادی با دالیان چین امضا کرده‌ایم تا چهار دستگاه لکوموتیو به‌صورت نمونه وارد کنیم تا بررسی شود که آیا در آب‌وهوای ایران می‌توانند کار کنند یا خیر. قیمت این لکوموتیوها، یک میلیون و ۲۰۰ هزار یورو بدون در نظر گرفتن ابزار ویژه است. شرکت دالیان تعهداتی در قرارداد برای پشتیبانی داده است، اما هنوز در ایران سازمان قوی برای این کار ندارد هرچند همانطور که گفتیم، در قرارداد ملزم به این خدمات شده‌اند. در عین حال، عمل به بخشی از تعهدات بستگی به فشار آمریکا دارد. امیدواریم به قرارداد متعهد باشند. تامین مالی این قرارداد نیز از طریق سیستم بانکی است.»

او با اشاره به اینکه تلاطم بازار ارز، تمام طرح‌های توجیهی را تغییر می‌دهد، می‌گوید: «طی مدتی که طرح توجیهی را می‌نویسیم تا زمانی که بخواهیم آن را برای دریافت تسهیلات ارائه کنیم، با چند میلیارد تومان نوسان روبه‌رو می‌شود، در نتیجه مجبوریم در طرح توجیهی ضرایب اطمینان را در نظر بگیریم و در نرخ فروش خدمات این فاکتور را در نظر بگیریم.»

پاشنا درباره مهم‌ترین مشکلاتی که مالکان لکوموتیو با آن روبه‌رو هستند، می‌گوید: «مهمترین مشکل لکوموتیو داران تامین قطعات مورد نیاز لکوموتیو با وجود تحریم‌ها است. یکی از موضوعات اساسی، فرآیند طولانی تامین قطعات است که برای سه یا شش ماه برنامه‌ریزی می‌کنیم، اما ممکن است حتی تا دو سال هم به طول بیانجامد! چنین شرایطی تمام برنامه‌ریزی‌ها را به هم می‌ریزد. همچنین این فرآیند طولانی، قیمت تمام‌شده را به شدت افزایش می‌دهد. در نتیجه مهم‌ترین فاکتور تامین قطعات است که عمده آن از خارج از کشور تامین می‌شود و بعد از آن نوسان قیمت ارز و در نهایت هزینه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، به تمامی این فشارها، دیر نقد شدن مطالبات را هم حساب کنید که از سال ۱۳۹۴ تا امروز چندین میلیارد تومان مطالبه داریم.»

او معتقد است اگر راه‌آهن به جای این که مالک ۷۰ درصد لکوموتیوها باشد، به ایجاد بستر مناسب برای فعالیت بخش خصوصی بپردازد، موجب رشد حمل‌ونقل ریلی خواهد شد: «... با این که

طبق نص صریح قانون مبنی بر خصوصی‌سازی شرکت راه‌آهن نباید به تصدی‌گری بپردازد، اما بعد از گذشت سال‌ها هنوز واگذاری لکوموتیوها به اتمام نرسیده است، در حالی که اگر لکوموتیوها به نرخ روز به فروش برسد، تمامی شرکت‌های مالک لکوموتیو خریدار خواهند بود.»

مدیرعامل شرکت الوند نیرو دربارہ مشکلات ناشی از معافیت بخش ریلی از قانون مالیات بر ارزش‌افزوده می‌گوید: «اجرا نشدن درست این قانون باعث زیان فعالان بخش خصوصی شده است. در این خصوص نامه‌ای به مدیرعامل شرکت راه‌آهن نوشتیم و مذاکراتی داشتیم. هدف اولیه مجلس از تصویب چنین قانونی حمایت و توسعه این حوزه بود، اما اجرا نشدن صحیح این قانون هزینه زیادی به ما تحمیل کرده است. اگر از مالیات بر ارزش‌افزوده معاف نبودیم میلیاردها تومان زیان نمی‌دیدیم!»

پاشنا توضیح می‌دهد: «شرکت راه‌آهن و سازمان امور مالیاتی تفسیر متفاوتی از این قانون دارند. حمل‌ونقل ریلی شامل حداقل سه زیر بخش اساسی ریلی، تامین نیروی کشش و ناوگان است و حمل‌ونقل ریلی بدون ناوگان باری و مسافری و لکوموتیو معنا ندارد. باید تمام این زیربخش‌ها از مالیات بر ارزش‌افزوده معاف شوند، اما سازمان امور مالیاتی تفسیر به رای می‌کند و می‌گوید فقط خطوط ریلی را شامل حمل‌ونقل ریلی می‌دانند.»

او می‌افزاید: «اگر این قانون شامل تمام بخش‌های ریلی بود یا حداقل حد و مرز آن مشخص می‌شد می‌توانستیم بگوییم مصوبه کاملی است، اما سازمان امور مالیاتی آمده آن را تفسیر کرده و گفته صرفاً شامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است؛ بنابراین برای سایر شرکت‌های فعال در حوزه ریلی از جمله لکوموتیو داران، واگن‌داران و سایر بخش‌ها، نه تنها نفعی ندارد بلکه زیان هم خواهد داشت. وقتی این قانون صرفاً شامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شود، در فاکتورهایی که برای ارائه خدمات به راه‌آهن ارائه می‌کنیم، مجبور هستیم این ۹ درصد ارزش‌افزوده را حذف کنیم، در حالی که خود ما در مواجهه با بقیه تامین‌کنندگان قطعات و خدمات، این ۹ درصد مالیات را پرداخت کرده‌ایم. در نتیجه اجرای ناقص چنین قوانینی چیزی جز زیان برای ما به همراه ندارد.»



شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری طی نامه‌ای به معاون مسافری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خواستار پابندی این سازمان به افزایش ۱۰ درصدی قیمت بلیت قطارها شده‌اند و اعلام کرده‌اند در صورت عدم موافقت با این موضوع، فعالیت‌های خود را متوقف خواهند کرد.

پیش‌تر در خرداد ماه سال جاری شرکت‌های ریلی مسافری با ارسال نامه‌ای به مدیر عامل راه‌آهن خواستار افزایش ۲۰ درصدی قیمت بلیت قطار شده بودند که تنها با ۱۰ درصد آن موافقت شده بود. اما گویا با رسیدن به مرحله عملیاتی این درخواست، افزایش ۱۰ درصدی نیز از سوی سازمان مورد موافقت قرار نگرفته است.

در این نامه آمده است: «احتراما عطف به نامه شماره ۶۱۹۷۴/۳۰۰/ص مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۰ منضم به نامه شماره ۳۷۰/۹۷/۲۵۸۸۰ مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۰ سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان درخصوص لزوم برگشت قیمت بلیت مطابق با تعرفه مورد عمل در سال ۱۳۹۴، به استحضار می‌رساند شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری براساس افزایش هزینه‌های خدمات ارائه شده در قطارهای مسافری در سه سال اخیر به اتفاق آراء درخواست ۲۰ درصد افزایش قیمت بلیت براساس ماده (۹) قانون دسترسی طی نامه شماره ۹۷/۳۶۲/الف مورخ ۱۳۹۷/۰۳/۰۸ را از شرکت راه‌آهن نمودند.

لازم به ذکر است که آخرین تغییرات قیمت بلیت مربوط به آذرماه ۱۳۹۴ بوده است درحالی‌که در طول سه سال اخیر با توجه به افزایش قیمت مواد مصرفی و قطعات و لوازم یدکی، هزینه‌های تجهیز و پذیرایی از مسافران، هزینه تعمیرات و نگهداری از ناوگان مسافری و همچنین افزایش ۱۴/۵ درصدی دستمزد نیروی انسانی در سال ۱۳۹۶ و افزایش ۱۹/۵ درصدی دستمزد نیروی انسانی در سال ۱۳۹۷، به طور متوسط ۱۷ درصد در بخش نیروی انسانی از یک طرف و تغییر حداقل دو برابری نرخ ارز در سال ۹۷ و با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از لوازم و قطعات یدکی واگن‌ها از خارج از کشور و با ارز خارجی تامین می‌شود که این مهم تاثیر قابل توجهی در بهای تمام شده خدمات حمل‌ونقل ریلی داشته است.

از این رو شرکت‌ها با عنایت به شرایط بازار حمل‌ونقل مسافری صرفا در جهت پوشش قسمتی از هزینه‌های قیمت تمام شده خود درخواست ۲۰ درصد افزایش را نمودند و در نهایت علی‌رغم آگاهی آن مقام محترم از وضعیت بحرانی حاکم بر بخش ریلی صرفا با ۱۰ درصد افزایش موافقت گردید، حال اینکه پس از عملیاتی شدن افزایش ۱۰ درصد مجددا اعلام شده است که این حداقل درخواست نیز از سوی سازمان حمایت مورد موافقت قرار نگرفته است، بدین وسیله اعلام می‌دارد چنانچه خدش‌های به افزایش موردنظر (۱۰ درصد) وارد آید، کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری علیرغم میل باطنی و به علت عدم توانایی مالی در مدیریت اقتصادی بنگاه‌ها، سیر قطارهای مسافری را متوقف خواهند کرد. در این حالت کلیه عواقب امر متوجه متولیان امر که بدون توجه به چالش‌های پیش‌روی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نسبت به حذف افزایش حداقل نرخ اقدام نموده‌اند، خواهد بود.»

در پی ابلاغیه سازمان حمایت مبنی بر بازگشت به نرخ سال ۹۴ صورت گرفت

درخواست شرکت‌های ریلی برای حفظ افزایش قیمت بلیت

دو خط موازی هرگز به هم نمی‌رسند؛ اما خیلی زود به مزیت کربنی می‌رسند

ریل‌ها مالیات کربن را کاهش می‌دهند

در سال ۲۰۱۵، ایران در کنار ۱۹۶ کشور دیگر جهان، با شرکت در معاهده پاریس، متعهد به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای شد. تعهد ایران که از سال ۲۰۲۰ شروع خواهد شد؛ مبتنی بر کاهش ۱۲ درصدی انتشار نسبت به سناریوی پایه تا سال ۲۰۳۰ است (۴ درصد به صورت نامشروط و ۸ درصد مشروط به کمک‌های فناوری و مالی کشورها). این در حالی است که بر اساس آخرین آمارها، بخش حمل‌ونقل ایران عامل انتشار ۲۵ درصد از گازهای گلخانه‌ای ناشی از احتراق سوخت‌های فسیلی بوده است؛ که از این میزان در حدود ۸۴ درصد در بخش جاده‌ای، ۱۱ درصد در بخش دریایی و ۳ درصد در بخش هوایی تولید شده و تنها ۲ درصد از انتشار مربوط به بخش ریلی است.

ابزارهای زیادی برای کاهش انتشار در جهان وجود دارند. سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن شامل سیستم تجارت نشر (ETS) و مالیات بر کربن، دو ابزاری هستند که در حال حاضر ۴۵ کشور جهان و ۲۵ ایالت یا شهر از آنها برای کاهش انتشار استفاده می‌کنند و در سال ۲۰۱۷ در حدود ۱۶ درصد از گازهای گلخانه‌ای را پوشش داده و گردش مالی ۵۲ میلیارد دلاری داشته است. انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰، میزان گردش مالی این سازوکارها به ۲۲۰ میلیارد دلار هم برسد.

در این گزارش که انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی آن را تهیه کرده، با توجه به تصویب لایحه اخذ مالیات بر آلودگی از خودروهای سنگین در کمیسیون اقتصادی مجلس در اوایل خرداد ماه امسال، سعی شده تا ضمن آشنایی با مفهوم سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن، از ابزار مالیات بر کربن به منظور برجسته کردن مزیت بخش ریلی برای حمل‌ونقل بهره‌بردار.

■ براساس آمارهای منتشر شده از سوی اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها و آژانس بین‌المللی انرژی، در سال ۲۰۱۵ میزان تقاضای انرژی بخش حمل و نقل برابر با ۲۸/۸ درصد بوده که حدود ۲۴/۷ درصد از کربن دی‌اکسید تولید شده ناشی از احتراق سوخت‌های فسیلی جهان است

■ بخش ریلی با مصرف ۱/۹ درصدی از انرژی بخش حمل و نقل، ۶/۷ درصد از مسافران و ۶/۹ درصد از حمل بار جهان را با انتشار ۴/۲ درصد از گازهای گلخانه‌ای برعهده داشته؛ بیشترین درصد از تقاضای انرژی، یعنی ۷۵/۳ مربوط به حمل جاده‌ای است که با سهم ۲۰/۲ درصدی از بارهای حمل شده، بیشترین سهم از انتشار گازهای آلاینده را در بین مدهای حمل دارد

گازهای گلخانه‌ای با آلاینده‌های هوا تفاوت دارند. این گازها شامل کربن دی‌اکسید، متان، نیتروژن‌اکسید و گازهای فلئورسنت بوده و برخلاف آلاینده‌ها ماهیتا منجر به آلودگی، بیماری و مشکلات سلامتی نشده و تنها باعث گرم‌تر شدن زمین می‌شوند. آمار مربوط به انتشار این گازها در جهان در سال ۲۰۱۴ نشان می‌دهد بیشترین میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای برابر با ۷۶ درصد مربوط به گاز کربن دی‌اکسید است که ۶۵ درصد از آن ناشی از احتراق سوخت‌های فسیلی و فرآیندهای صنعتی و ۱۱ درصد مربوط به بخش جنگلداری است. گاز متان ۱۶ درصد از انتشار، گاز نیتروژن‌اکسید ۶ درصد و گازهای فلئورسنت سهم ۲ درصدی از انتشار را به خود اختصاص می‌دهند.

از سوی دیگر بیشترین میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در سال ۲۰۱۴ مربوط به تولید برق و حرارت به میزان ۲۵ درصد است. پس از آن بخش کشاورزی و جنگلداری به میزان ۲۴ درصد، صنایع به میزان ۲۱ درصد، بخش حمل و نقل ۱۴ درصد و بخش ساختمانی به میزان ۶ درصد از آلاینده‌ها را تولید می‌کنند. ۱۰ درصد باقیمانده مربوط به بخش‌هایی هستند که مستقیماً به بخش انرژی مربوط نیستند، ولی به صورت غیرمستقیم به انرژی مرتبط می‌شوند مانند استخراج، پالایش، فرآیندها و حمل و نقل سوخت.

انتشار آلاینده‌ها در بخش حمل و نقل

همکاری‌های بین اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها و آژانس بین‌المللی انرژی از سال ۲۰۱۲ با هدف ارائه دیدگاه‌هایی درخصوص میزان مصرف انرژی و انتشار آلاینده‌ها توسط راه‌آهن شروع شد. براساس آخرین کتابچه راهنمای منتشر شده توسط این دو ارگان در سال ۲۰۱۷، در سال ۲۰۱۵ میزان تقاضای انرژی بخش حمل و نقل برابر با ۲۸/۸ درصد و حدود ۲۴/۷ درصد از کل کربن دی‌اکسید تولید شده ناشی از احتراق سوخت‌های فسیلی جهان مربوط به این بخش بوده است.

براساس گزارش‌ها در سال ۲۰۱۵ حمل و نقل دریایی در حدود ۷۲/۲ درصد از حمل بار جهان را با مصرف ۹/۵ درصدی انرژی برعهده داشته و میزان آلاینده‌های این بخش در حدود ۱۰/۲ درصد است. بخش ریلی با مصرف ۱/۹ درصدی از انرژی بخش حمل و نقل، ۶/۷ درصد از مسافران



■ در سال ۲۰۱۴ میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ایران در بخش انرژی در حدود ۸۱ درصد و سهم بخش حمل و نقل از انتشار آلاینده‌های اقلیمی ایران حدود ۲۰ درصد از کل انتشار است

■ در مالیات بر کربن خسارت‌های آلاینده‌های اقلیمی، تبدیل به پرداخت‌های اقتصادی برای منابع تولیدکننده آلاینده می‌شوند. از آنجا که کربن سوخت‌های فسیلی نهایتاً بر حسب انتشار کربن دی‌اکسید در نظر گرفته می‌شوند، مالیات بر کربن، معادل مالیات بر انتشار آلاینده‌های ناشی از احتراق سوخت‌های فسیلی است

و ۶/۹ درصد از بار را با انتشار ۴/۲ درصد گازهای گلخانه‌ای حمل کرده است. بیشترین درصد از تقاضای انرژی، یعنی در حدود ۷۵/۳ مربوط به حمل و نقل جاده‌ای است.

بخش جاده‌ای با سهم ۷۹/۶ درصد، بیشترین میزان جابه‌جایی نفر کیلومتر مسافر را داشته و با سهم ۲۰/۲ درصدی از تن کیلومتر بار حمل شده، بیشترین سهم از انتشار گازهای آلاینده را در بین مدهای حمل و نقل دارد.

در سال ۲۰۱۴ هر یک تن کیلومتر که در کشورهای اتحادیه اروپا توسط ریل جابه‌جا شده است، در حدود ۱۶ گرم کربن دی‌اکسید منتشر کرده است. در حالی که اگر همین بار توسط جاده جابه‌جا می‌شد، به میزان ۱۳۹ گرم کربن دی‌اکسید منتشر می‌کرد. این بدان معناست که حمل هر تن کیلومتر بار توسط جاده، حدود ۸۷ برابر حمل ریلی انتشار آلاینده دارد.

انتشار آلاینده‌ها در بخش حمل و نقل ایران

بر اساس آمار کایت (Climate Analysis Indicators Tool) در سال ۲۰۱۴ میلادی، میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ایران در بخش انرژی در حدود ۸۱ درصد و سهم بخش حمل و نقل از انتشار آلاینده‌های اقلیمی ایران در حدود ۲۰ درصد از کل انتشار است.

بر اساس آمار ترازنامه انرژی منتشر شده توسط وزارت نیرو در سال ۱۳۹۴ سهم گازهای مختلف در انتشارات مربوط به مصرف انرژی، برای گازهای کربن دی‌اکسید، متان و نیتروژن اکسید برابر با ۹۹/۹ درصد، ۰/۰۱ درصد و ۰/۰۲ درصد بوده است. بیشترین میزان انتشار بخش انرژی یعنی در حدود ۳۰ درصد از انتشارات مربوط به نیروگاه‌ها است. پس از آن سهم بخش حمل و نقل به میزان ۲۵ درصد، بخش خانگی و تجاری به میزان ۲۴ درصد، بخش صنایع به میزان ۱۶ درصد، بخش پالایشگاهی ۳ درصد و کشاورزی ۲ درصد است. انتشار گازهای گلخانه‌ای مربوط به بخش حمل و نقل جاده‌ای، ناشی از سوختن بنزین، نفت گاز، گاز مایع و گاز طبیعی؛ در بخش ریلی، نفت گاز؛ در بخش دریایی، سوخت‌های بنزین، نفت گاز و نفت کوره؛ و در بخش هوایی، مربوط به ATK, JP و بنزین است.

بر اساس آمار ترازنامه انرژی وزارت نیرو در حدود ۸۴ درصد از انتشار کربن دی‌اکسید مربوط به بخش جاده‌ای، ۱۲ درصد بخش دریایی، ۳ درصد مربوط به بخش هوایی و ۱/۶ درصد مربوط به حمل و نقل ریلی است. در خصوص انتشار گاز نیتروژن اکسید، پس از بخش جاده‌ای که مسئول ۸۴ درصد از انتشار این گاز است، بخش ریلی سهم ۱۴ درصدی دارد و تقریباً ۱۰۰ درصد از انتشار متان بخش حمل و نقل، مربوط به بخش جاده‌ای است.

نشست‌های جهانی در راستای کنترل انتشار

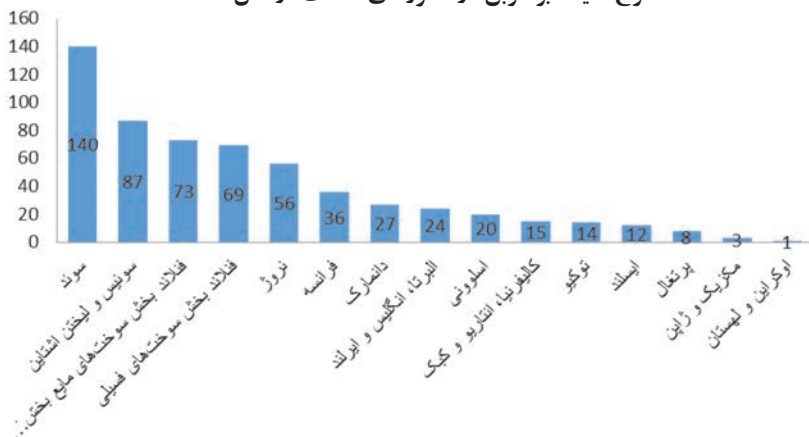
در سال ۱۹۹۲ نشست اعضای ملل متحد در خصوص محیط زیست و توسعه (در ریودوژانیرو برزیل) منجر به تصویب سه کنوانسیون در مورد تنوع زیستی، تغییر اقلیم و بیابان‌زدایی شد. کنوانسیون تغییر اقلیم در قالب چارچوب کنوانسیون تغییر اقلیم ملل متحد (UNFCCC) در سال ۱۹۹۴ با امضای ۱۹۷ کشور که به آنها اعضای کنوانسیون گفته می‌شود، با هدف نهایی تثبیت غلظت گازهای گلخانه‌ای اتمسفر در هر سطحی که مانع آسیب‌رسانی دخالت‌های انسانی به سیستم اقلیمی شود، اجرایی شد. این اعضا سالانه نشست‌های متفاوتی (COP) را برای بررسی میزان اجرایی شدن اهداف کنوانسیون در کشورهای جهان و ابزار یا تصمیمات قانونی برای تحقق هدف کنوانسیون برگزار می‌کنند.

پروتکل کیوتو - سومین نشست اعضا (COP۳) در سال ۱۹۹۷ در کیوتو ژاپن، منجر به پروتکل کیوتو شد که عمدتاً شامل کشورهای صنعتی عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) و کشورهایی با اقتصادهای در حال گذار بودند. بر اساس این پروتکل، اعضا متعهد شدند که انتشار گازهای گلخانه‌ای معادل کربن دی‌اکسید را از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ به میزان حداقل ۵/۲ درصد نسبت به مقادیر انتشار سال ۱۹۹۰ کاهش دهند. فاز اول این پروتکل از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ بوده و فاز دوم آن مربوط به سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۰ است. در این پیمان بود که ابزارهای «بازار مینا» با هدف اقتصادی کردن رویه کاهش انتشار و انتقال جریان مالی و فناوری از کشورهای توسعه یافته به کشورهای در حال توسعه و توسعه ظرفیت این کشورها شکل گرفت.

درصد سهم از انتشار گازهای گلخانه‌ای



نرخ مالیات بر کربن در کشورهای مختلف در سال ۲۰۱۶



معاهده پاریس - در بیست و یکمین نشست اعضای کنوانسیون (COP21) در سال ۲۰۱۵ در فرانسه که منجر به معاهده پاریس شد، ۱۹۶ کشور از جمله ایران معتمد شدند که تا سال ۲۰۳۰ افزایش دمای کره زمین را تا ۲-۱/۵ درجه سانتیگراد نسبت به سال‌های قبل از انقلاب صنعتی حفظ کنند. در همین راستا کشورها میزان مشارکت ملی خود را برای کاهش انتشار به صورت داوطلبانه اعلام کردند. ایران نیز میزان مشارکت تا سال ۲۰۳۰ را ۱۲ درصد کاهش شیب انتشار گازهای گلخانه‌ای نسبت به سناریوی پایه اعلام کرده است که از این میزان ۴ درصد به صورت نامشروط و ۸ درصد مازاد، مشروط به کمک‌های فناوری و مالی کشورها و عدم اعمال تحریم‌ها است.

تجارت بین‌المللی آلاینده‌ها

میزان کاهش انتشار که کشورهای عضو ضمیمه ب در پروتکل کیوتو متعهد به آن شده‌اند، تبدیل به مجوزهای انتشار می‌شود. سازوکار تجارت بین‌المللی آلاینده‌ها (ETS) به این کشورها اجازه می‌دهد تا آن میزان از مجوز انتشار تخصیص داده شده به آنها را که به ازای آن انتشار آلاینده نداشته‌اند، در بازاری موسوم به بازار کربن، به کشورهایی که بیشتر از حد مجاز تعیین شده انتشار داشته‌اند، بفروشند. ابزارهای قیمت‌گذاری کربن دو نوع هستند. (۱) سیستم تجارت نشر (ETS) و (۲) مالیات بر کربن.

مالیات بر کربن

در مالیات بر انرژی (که بر محتوی انرژی سوخت اعمال می‌شود) یا مالیات بر کربن (که بر میزان کربن سوخت اعمال می‌شود) خسارت‌های موجود و بالقوه‌ای که آلاینده‌های اقلیمی به مردم و محیط‌زیست وارد می‌کنند، تبدیل به پرداخت‌های اقتصادی برای منابع تولیدکننده آلاینده می‌شوند که قابل تجارت نیستند. مالیات بر آلاینده‌ها ابزاری است که توسط دولت بر هر واحد (معمولاً برحسب تن) از آلاینده‌های منتشر شده تحمیل می‌شود، از آنجا که کربن سوخت‌های فسیلی نهایتاً برحسب انتشار کربن دی‌اکسید در نظر گرفته می‌شوند، مالیات بر کربن معادل مالیات بر انتشار آلاینده‌های ناشی از احتراق سوخت‌های فسیلی است.

همانطور که اشاره شد تجارت آلاینده‌ها گاهی به این صورت عمل می‌کند که یک سقف مجاز برای انتشار کربن (در هر بخشی که قرار است این مکانیسم اجرایی شود) تعیین و به میزان این سقف مجاز، به بخش اعتبار تخصیص داده می‌شود. عملکرد به این صورت است که اگر برای مثال این مکانیسم در بخش صنایع اجرایی شد، هر صنعتی که کمتر از میزان مشخص شده کربن تولید کرد، می‌تواند اعتبارش را به صناعی که بیشتر از حد مجاز، آلاینده تولید کردند، بفروشد و به این صورت یک بازار عرضه و تقاضا به وجود می‌آید.

مزیت این روش، آن است که با تعیین سقف انتشار، می‌توان اطمینان حاصل کرد کاهش انتشار به یک میزان مورد انتظار تحقق یافته است، اما در روش مالیات‌گذاری بر کربن، تنها

مالیات بر محتوی انرژی سوخت‌ها که مالیات بر انرژی نامیده می‌شود، منجر به کاهش تقاضا برای انرژی و سوخت‌های فسیلی و نهایتاً انتشار کربن دی‌اکسید می‌شود. هدف اصلی این نوع مالیات‌ها، تشویق کسب‌وکارها و مصرف‌کنندگان برای حرکت به سمت استفاده از انرژی‌های جایگزین و تغییر الگوی مصرف انرژی است. صندوق بین‌المللی پول (IMF) از این مالیات به شدت حمایت کرده و اذعان دارد که اگر این نوع مالیات حتی با نرخ‌های بسیار بالا اجرا گردد، نه تنها نتایج منفی اقتصادی ندارد، بلکه باعث حرکت به سمت سوخت‌های کارتر و پاک‌تر می‌شود. در حال حاضر کشورهای اروپایی مانند دانمارک، نروژ، ایسلند، ایرلند، سوئد و هلند دارای نرخ‌های بالا و در عین حال موثر برای مالیات بر کربن و انرژی سوخت‌ها هستند.

■ **براساس آمار موسسه World Resources Institute در حدود ۸۰ درصد از انتشار کل گازهای گلخانه‌ای در جهان مربوط به چین، ایالات متحده، اتحادیه اروپا (به‌ویژه آلمان)، هند، روسیه، ژاپن، برزیل، اندونزی، کانادا، مکزیک، کره شمالی، ایران و عربستان است**

یک نرخ مالیاتی مشخص برای انتشار گازهای گلخانه‌ای تعیین می‌شود و نمی‌توان از کاهش انتشار به یک میزان خاص اطمینان حاصل کرد. نکته جالب توجه این است که بیشتر کشورها از جمله مالزی، فیلیپین، لهستان و انگلیس، نه با اهداف کمک به محیط‌زیست، بلکه بیشتر با هدف‌های اقتصادی این مدل مالیات را اعمال کرده‌اند.

قیمت‌گذاری کربن در کشورهای جهان

براساس آمار موسسه منابع جهان (World Resources Institute) در حدود ۸۰ درصد از انتشار کل گازهای گلخانه‌ای در جهان مربوط به کشورهای چین، آمریکا، اتحادیه اروپا (به‌ویژه آلمان)، هند، روسیه، ژاپن، برزیل، اندونزی، کانادا، مکزیک، ایران، جمهوری کره و عربستان است. درصد انتشار کربن دی‌اکسید کشورهای مختلف در نمودار ۲ نشان داده شده است. براساس آمار بانک جهانی ۴۰ کشور جهان و ۲۰ شهر یا ایالت در سال ۲۰۱۶ و ۴۵ کشور و ۲۵ شهر یا ایالت در سال ۲۰۱۷ مکانیسم‌های قیمت‌گذاری کربن را به کار برده‌اند. طرح‌های تشویقی قیمت‌گذاری کربن برای اولین بار در سال ۱۹۹۰ معرفی شدند. این ابزار بعداً در پروتکل کیوتو مورد بررسی قرار گرفتند و

عملیاتی شدند و با نشست اعضا در پاریس در سال ۲۰۱۵ گام‌های جدی‌تری برای به کارگیری آنها برداشته شد. ابزارهای قیمت‌گذاری کربن در راستای معاهده پاریس، نقش بسیار مهمی در این زمینه ایفا می‌کنند.

با اعلام کشور چین برای تجاری‌سازی این طرح در سال ۲۰۱۷ و حرکت دیگر کشورها در این زمینه، مشخص شده که در حدود ۱۶ درصد از گازهای گلخانه‌ای تولید شده در جهان، مشمول این طرح شده‌اند. نکته مهم دیگر این است که تعداد طرح‌های مشمول قیمت‌گذاری کربن در سال ۲۰۱۷ نسبت به سال ۲۰۱۲ نود درصد بیشتر شده‌اند و این به دلیل اقتصادهای نوظهوری است که توجه به انرژی‌های پاک دارند.

در سال ۲۰۱۷ ارزش تجارت کربن و مالیات بر کربن برای دولت‌ها در حدود ۵۲ میلیارد دلار بوده است که نسبت به سال ۲۰۱۶ (در حدود ۴۹ میلیارد دلار) در حدود ۷ درصد افزایش داشته است. جدول ۱ طرح‌های قیمت‌گذاری کربن در کشورهای مختلف و اینکه در سال ۲۰۱۷ مالیات بر کربن و تجارت انتشار یا هر دوی این ابزار در کدام کشورها اجرایی شده‌اند را نشان می‌دهد.

مالیات بر انتشار هر تن کربن دی‌اکسید در کشورهای مختلف در سال ۲۰۱۶، از کمتر از ۱ دلار آمریکا تا حدود ۱۴۰ دلار بوده است. نمودار ۳ نرخ مالیات بر هر تن انتشار کربن

جدول ۱- وضعیت قیمت‌گذاری کربن در کشورهای جهان در سال ۲۰۱۶

شهر یا ایالت	کشور	وضعیت قیمت‌گذاری کربن
کالیفرنیا، انتاریو، ماساچوست، واشنگتن، کبک، لوکزامبورگ، شانگهای، پکن، کیوتو، توکیو، چونگ‌کینگ، تیانجین، ساپاما، گوان‌گدونگ، شژن	نیوزیلند، استرالیا، قزاقستان، لیتوانی، آلمان، ایتالیا، هلند، بلژیک، جمهوری چک، اتریش، رومانی، مجارستان، یونان، اسلواکی، اسپانیا، بلغارستان، کرواسی، جمهوری کره	ETS (سیستم تجارت آلاینده‌ها) یا اجرا شده و یا در حال برنامه‌ریزی برای اجرا است
	آفریقای جنوبی	مالیات بر کربن اجرا شده یا در حال برنامه‌ریزی برای اجرا است
	چین، برزیل، کانادا، ترکیه، اوکراین، تایلند، تایوان، ویتنام	ETS و مالیات بر کربن تحت بررسی هستند
بریتیش کلمبیا، آلبرتا	نروژ، سوئد، فنلاند، دانمارک، استونی، لتونی، لهستان، فرانسه، انگلیس، پرتغال، سوییس، اسلوانی، ایرلند، ایسلند	ETS و مالیات بر کربن اجرا شده یا در حال برنامه‌ریزی برای اجرا است
	کلمبیا، اوکراین، مکزیک، ژاپن، شیلی	مالیات بر کربن اجرا شده یا در حال برنامه‌ریزی برای اجرا است ولی ETS همچنان تحت بررسی است

جریان مالی حاصل از این سیاست‌ها به ۲۲۰ میلیارد دلار در سال برسد. مالیات بر کربن که می‌توان گفت یکی از ابزارهای قدرتمند کاهش انتشار است، این نوع تفکر را که حفاظت از محیط‌زیست مانع از رشد اقتصادی است، به چالش کشیده و نشان می‌دهد که این سیاست‌ها نه تنها می‌توانند با تامین مالی برای بسیاری از طرح‌های کاهش انتشار مفید باشد، بلکه می‌توانند با ایجاد انگیزه برای کسب

مالیات بر کربن در جهت مزیت بخشی به حمل و نقل ریلی
بررسی‌های مربوط به سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن در کشورهای مختلف نشان می‌دهد که این سیاست‌ها در سال ۲۰۱۳، شامل ۱۳ درصد و در سال ۲۰۱۷، شامل ۱۶ درصد از گازهای گلخانه‌ای در جهان بوده است و پیش‌بینی می‌شود با پیوستن کشورهای مختلف به این طرح تا سال ۲۰۳۰،

را در سال ۲۰۱۷ برای کشورهای مختلف نشان می‌دهد به طور معمول قیمت‌گذاری کربن با اندازه‌گیری هزینه‌های خارجی انجام می‌شود. هزینه‌های خارجی شامل هزینه‌هایی هستند که مردم به طرق مختلف به دلیل اثرات ناشی از خشکسالی‌ها و امواج گرمایی یا سیل و افزایش سطح آب دریاها بر روی سلامتی یا خسارت‌ها به گیاهان و طبیعت می‌پردازند.

جدول ۲- وضعیت مالیات بر کربن در چند کشور منتخب

کشور	سال شروع	قیمت بر هر تن کربن دی‌اکسید	مسئولیت مدیریت طرح	نتیجه طرح	در بخش حمل و نقل
فرانسه	۲۰۱۳	* سال ۲۰۱۶: ۲۴ دلار در هر تن * حدود ۱۷۵ یورو/تن	وزارت دارایی و حسابداری عمومی	* کاهش ۱ میلیون تن کربن دی‌اکسید * درآمدی معادل ۴۱۳ میلیون دلار در سال ۲۰۱۳ * درآمدی معادل ۴ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶	* از سال ۲۰۱۵ در بخش حمل و نقل اجرایی شده * حمل و نقل جاده‌ای بیشترین مالیات را می‌پردازد
ژاپن	۲۰۱۲	سال ۲۰۱۶: ۲/۵۴ دلار/تن	وزارت دارایی	* ۲/۲ درصد کاهش انتشار در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۱۹۹۰ * ۴۹۰ میلیون دلار درآمد در سال ۲۰۱۲ * درآمدی معادل ۲/۱۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶	* بخش حمل و نقل عمومی از پرداخت این مالیات معاف است. * سوخت مورد استفاده در حمل و نقل ریلی، مشمول این مالیات نمی‌شود
آفریقای جنوبی	۲۰۱۷	سال ۲۰۱۶: ۸/۵ دلار/تن	* سازمان درآمد خدمات آفریقای جنوبی * دپارتمان انرژی * دپارتمان محیط‌زیست		* بخش حمل و نقل ریلی معاف از مالیات است. * هزینه کرد درآمد برای حمایت از حمل و نقل بار توسط ریل به جای جاده * هزینه کرد درآمد برای در بخش حمل و نقل عمومی
فنلاند	۱۹۹۰	* سال ۲۰۱۶: در بخش حمل و نقل ۷۹ دلار/تن * در بخش ایجاد گرمایش سوخت ۶۳ دلار/تن	گمرک فنلاند؛ به نمایندگی از وزارت دارایی	* درآمدی معادل با ۸۰۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۳	* بیشترین نرخ مالیات مربوط به حمل و نقل جاده‌ای است * پرداخت مالیات بر کربن در زمان خریدن خودرو
ایرلند	۲۰۱۰	* سال ۲۰۱۶: ۲۲ دلار/تن	کمیسیون مستقل درآمد	* کاهش انتشار در بخش حمل و نقل بار به میزان ۴۲ درصد در سال ۲۰۱۱ نسبت به سال ۲۰۰۷ * درآمدی معادل با ۴۱۸ میلیون یورو در سال ۲۰۱۵	سوخت‌های بنزین و نفت گاز مشمول این طرح هستند. هر لیتر نفت گاز در سال ۲۰۱۲ مالیاتی معادل ۱/۴۵۴ یورو داشته است
سوئد	۱۹۹۱	* سال ۲۰۱۸: ۱۳۵ دلار/تن	آژانس مالیاتی سوئد	* سهم ۱/۶ درصدی مالیات بر کربن از تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۶ * درآمدی معادل ۳/۶۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳	* بهبود حمل و نقل عمومی * هزینه کرد درآمد در بخش نگهداری حمل و نقل ریلی

■ **تعداد طرح‌های مشمول
قیمت‌گذاری کربن در
سال ۲۰۱۷ نسبت به سال
۲۰۱۲، حدود ۹۰ درصد
بیشتر شده‌اند. در سال
۲۰۱۷ ارزش تجارت
کربن و مالیات بر کربن
برای دولت‌ها حدود ۵۲
میلیارد دلار بوده که
نسبت به سال ۲۰۱۶
در حدود ۷ درصد
افزایش داشته است**

بازار کربن در ایران تا سال ۲۰۳۰ راه‌اندازی شوند و یا اگر هم اجرایی شوند، منجر به کاهش انتشار در این بازه زمانی نخواهند شد. اما بررسی این نکته باقی می‌ماند که با توجه به سیاست‌های کلی نظام در خصوص حمل‌ونقل در سال ۱۳۷۹ که حمل‌ونقل ریلی در اولویت برنامه‌های کشور است و کاهش شدت مصرف انرژی، کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی و افزایش ایمنی نیز از سیاست‌های کلی نظام هستند و با توجه به بند ب ماده ۵۷ برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی که بر طبق آن انتظار می‌رود سهم بخش ریلی در جابه‌جایی بار زمینی حداقل به ۳۰ درصد و در جابه‌جایی مسافر حداقل به ۲۰ درصد از کل سهم جابه‌جایی در سال ۱۴۰۰ برسد، بهره‌گیری از سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن می‌تواند در جهت رسیدن به این اهداف کمک‌رسان باشد.

ژاپن و آفریقای جنوبی، بخش حمل‌ونقل ریلی معاف از مالیات است. لازم به ذکر است که طی صدسال، ایجاد گرمایش ناشی از ۱ واحد گاز متان در حدود ۲۵ برابر بیشتر از ۱ واحد گاز کربن دی‌اکسید و ایجاد گرمایش ناشی از ۱ واحد گاز نیتروژن‌اکسید، در حدود ۲۹۸ برابر بیشتر از ۱ واحد گاز کربن دی‌اکسید است. در عین حال با توجه به میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از بخش حمل‌ونقل، اگر فرض کنیم که میزان انتشار تا سال ۱۳۹۷ ثابت مانده باشد و مالیات بر محتوی کربن نفت‌گاز مصرف شده در بخش‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای ایران اعمال شود، با فرض اینکه این مالیات با نرخ‌های مالیاتی شبیه به کشورهای بررسی شده اجرایی شود، نتایج حاصل به‌صورت جدول ۳ خواهد بود.

اگر مالیات بر کربن با نرخ کشور ژاپن که کمترین نرخ مالیاتی در میان کشورهای بررسی شده را دارد (۲/۵ دلار بر هر تن کربن دی‌اکسید) اجرا شود، مالیات حاصل از بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در حدود ۴۹۹ میلیارد تومان و مالیات بخش ریلی در حدود ۲۵ میلیارد تومان خواهد بود؛ اما اگر مالیات بر کربن با نرخ مالیاتی کشور سوئد که بیشترین نرخ مالیاتی در میان کشورهای بررسی شده را دارد (۱۳۵ دلار بر هر تن کربن دی‌اکسید) اجرا شود، مالیات حاصل از بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در حدود ۵۱۴/۲۶ میلیارد تومان و مالیات بخش ریلی در حدود ۳۳۳/۱ میلیارد تومان خواهد بود.

درآمد حاصل از مالیات بر کربن در بخش‌های مختلف

بسیاری از کشورها مانند سوئد و آفریقای جنوبی، بخشی از درآمد حاصل از مالیات کربن را در حمل‌ونقل عمومی هزینه کرده و یا به توسعه بخش ریلی تخصیص می‌دهند. از طرفی سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن در کشورهایی مانند فرانسه و فنلاند نشان می‌دهند که بیشترین نرخ مالیات (از میان بخش‌هایی که این مالیات اعمال شده‌اند)، مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای است. از طرفی در برخی از کشورهای دیگر مانند

درآمد از طریق سازوکارهای تجارت نشر، اقتصادها را به سمت کم کربن شدن پیش ببرند. ایران که طبق معاهده پاریس قصد کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای دارد، می‌تواند از سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن برای کاهش انتشار بهره‌برد، اما در پیش‌نویس سیاست‌های کاهش انتشار برنامه سوم تغییر اقلیم، در هیچ یک از بخش‌ها کاهش انتشار از طریق سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن مورد بررسی قرار نگرفته است و این بدین معنا است که به نظر نمی‌رسد مالیات بر کربن و

میزان تقریبی درآمد حاصل از مالیات بر کربن در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی

درآمد حاصل از مالیات بر کربن برای ایران (میلیون دلار) به نرخ مالیات کشورها			درآمد حاصل از مالیات بر کربن برای ایران (میلیارد تومان) به نرخ مالیات کشورها			نرخ مالیات بر تن کربن دی‌اکسید در کشورها		قیمت دلار
مجموع	ریلی	جاده‌ای	مجموع	ریلی	جاده‌ای	تومان	دلار	
۱/۱۷۹	۵۶	۱/۱۲۲	۴/۹۵۰	۲۳۷	۴/۷۱۴	۱۰۰/۸۰۰	۲۴	فرانسه
۱۲۵	۶	۱۱۹	۵۲۴	۲۵	۴۹۹	۱۰/۶۶۸	۳	ژاپن
۴۱۷	۲۰	۳۹۷	۱/۷۵۳	۸۴	۱/۶۶۹	۳۵/۷۰۰	۹	آفریقای جنوبی
۳/۸۸۰	۱۸۶	۳/۶۹۴	۱۶/۲۹۵	۷۸۰	۱۵/۵۱۵	۳۳۱/۸۰۰	۷۹	فنلاند
۱/۰۸۰	۵۲	۱/۰۲۹	۴/۵۳۸	۲۱۷	۴/۳۲۱	۹۲/۴۰۰	۲۲	ایرلند
۶/۶۳۰	۳۱۷	۶/۳۱۳	۲۷/۸۴۶	۱/۳۳۳	۲۶/۵۱۴	۵۶۷/۰۰۰	۱۳۵	سوئد

بعد از بازگشت تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه ایران که از ماه گذشته اجرایی شد، چندین شرکت اروپایی مانند توتال، پژو، رنو و دایملر اعلام کرده‌اند سرمایه‌گذاری‌ها و پروژه‌های خود در ایران را متوقف می‌کنند.

سخنگوی شرکت دولتی دویچه‌بان توضیح داد که این شرکت به واسطه شرکت فرعی «مهندسی و مشاوره دی بی» در دو پروژه در ایران همکاری می‌کند.

وی افزود: «هر دو پروژه در ماه‌های اوت و سپتامبر (مرداد و شهریور ۱۳۹۷) ۲۰۱۸ به پایان می‌رسند. ما با توجه به تغییر وضعیت مبادلات بانکی به دنبال اتمام دوستانه و پیش‌بینی شده قرارداد هستیم.» دویچه‌بان در ماه مه ۲۰۱۷ (خرداد ماه ۱۳۹۶) تفاهم‌نامه‌ای با شرکت راه‌آهن شرق بنیاد (بن‌ریل) با هدف شناسایی و ارزیابی توانایی بالقوه تجهیزات و روندکار این شرکت، امضا کرده بود.

پروژه دوم، که حدود یک تا یک سال و نیم پیش آغاز شده بود، قرارداد مشاوره برای شرکت راه‌آهن دولتی ایران بود که شامل بازنگری و اصلاح سازمانی این شرکت نیز می‌شد.

همچنین شرکت «دتکون» به عنوان یکی از شرکت‌های تابعه «تی سیستم» که بازوی اجرایی دویچه‌تلکام محسوب می‌شود، خبر از ترک ایران داد. این شرکت در صنعت مخابرات ایران به عنوان ارائه‌دهنده خدمات مشاوره‌ای مشغول به فعالیت بود.

مقامات شرکت دتکون اعلام کردند که به دلیل حساسیت‌های بین‌المللی در مورد ارتباط تجاری با ایران، این شرکت از اواسط ماه مه گذشته به همکاری خود با طرف‌های ایرانی پایان داده است. ارزش فروش خدمات این شرکت در بازار ایران طی سال ۲۰۱۸ میلادی حدود ۳۰۰ هزار یورو اعلام شده است.

همزمان با قطع همکاری دویچ تلکام با ایران، مشکل شاخه آمریکایی آن یعنی «تی موبایل» برای خرید شرکت «اسپرینت کرپ» رفع می‌شود. ارزش این معامله ۲۶ میلیارد دلار عنوان شده که به دلیل حساسیت سازمان تنظیم مقررات آمریکا در خصوص رابطه دویچه تلکام با ایران، انجام آن متوقف شده بود.

موج اول تحریم‌های مالی و تجاری واشنگتن علیه اقتصاد ایران از ۶ ماه اوت به اجرا درآمده و صنایعی همچون خودرو، طلا، گرافیت، آلومینیوم و فولاد را شامل می‌شود. تحریم‌های نفتی و بانکی آمریکا علیه ایران نیز از ۴ ماه نوامبر آغاز خواهد شد.

شرکت راه‌آهن و اپراتور ارتباطی آلمان ایران را ترک می‌کنند

شرکت ملی راه‌آهن آلمان (دویچه‌بان) و بزرگ‌ترین اپراتور ارتباطی آلمان (دویچه تلکام) اعلام کردند که به دلیل بازگشت تحریم‌های آمریکا علیه تهران، ایران را ترک می‌کنند.



شماره حساب: ۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱ | بانک صادرات

شماره شب: ۵۱۰۱۹۰۰۰۰۰۰۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱

شماره کارت: ۹۳۶۱-۶۵۷۴-۶۹۷۴-۶۰۳۷

به نام ماهنامه ترابریان (پریوعروج نیا و شرکا) واریز نمایید.

پیش‌تاز یا پیک (ریال)		نوع
شهرستان	تهران	اشتراک
۱/۵۰۰/۰۰۰	۱/۳۵۰/۰۰۰	شش نوبت (با تخفیف)
۳/۰۰۰/۰۰۰	۲/۵۰۰/۰۰۰	دوازده نوبت (با تخفیف)

نسخه تک فروشی ۱۸۰/۰۰۰ ریال



ترابریان از تمامی دست‌اندرکاران و کارشناسان حمل و نقل دعوت می‌کند با دریافت اشتراک ماهنامه، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار، استمرار حضور بیشتر در عرصه اطلاع‌رسانی در بخش حمل‌ونقل یاری نمایند.



گزارش حاضر که ترجمه فصل سوم گزارش سیاست‌ها و روندهای گردشگری سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) است، با هدف کمک به بهبود خط‌مشی‌های فعلی در وضع مالیات، به بررسی رابطه در حال تحول میان مالیات و گردشگری پرداخته است. در واقع تمرکز این گزارش بر تشریح انواع مالیات‌های غیرمستقیم، هزینه‌ها و عوارضی است که بر فعالیت‌های صنعت گردشگری اعمال می‌شود.

در کنار این مباحث به منظور بهره‌مندی از آموزه‌ها و الگوهای موفق بین‌الملل در حوزه وضع مالیات‌های گردشگری، تجربیات دیگر کشورها و روندهای معاصر و فعالیت‌های مرتبط انجام شده در مقاصد مختلف، مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است.

بررسی تطبیقی سیاست‌های
مالیاتی و عوارض در صنعت گردشگری

فن فرنگی

■ مالیات غیرمهاجرتی
برای افرادی که با اهداف
گردشگری به مکزیک
سفر می کنند (به استثنای
آنهایی که از طریق زمینی
و برای اقامت کمتر از
۷ روز وارد این کشور
می شوند) در سال ۱۹۹۹
مطرح شد. درآمدهای
آن برای توسعه گردشگری
در مکزیک صرف می شود
و ۸۰ درصد آن به طور
مستقیم در اختیار
انجمن گردشگری این
کشور قرار می گیرد

■ در کرواسی، هم
مسافران داخلی و هم
بین المللی که از طریق
فرودگاهها سفر می کنند
باید هزینه خروج
بپردازند (به استثنای
مسافران ترانزیت
و کودکان زیر ۲ سال).
این مالیات در سال
۲۰۱۰ معرفی شد
و درآمدهای آن صرف
تامین مالی آژانس
حمل و نقل هوایی
این کشور می شود

اولین بار در سال ۱۹۷۸ به عنوان مالیات خروج
وضع شد که در سال ۱۹۹۵ به عوارض جابه جایی
مسافران تغییر نام داد. این عوارض به منظور جبران
هزینه های گمرک، مهاجرت و قرنطینه مسافران و
همین طور صدور ویزاهای کوتاه مدت اخذ می شود.
عوارض جابه جایی مسافران برای استفاده در موارد
خاصی در نظر گرفته نشده است.

اگرچه در سال ۲۰۱۲، دولت استرالیا اعلام کرد که
مبلغ ۴۸/۵ میلیون دلار استرالیا ناشی از عوارض،
به صندوق بازاریابی آسیا و همین مقدار به توسعه
منطقه ای صنعت گردشگری و همچنین افزایش
کیفیت خدمات گردشگری این کشور، اختصاص
داده خواهد شد. جریان گردشگری بازدیدکننده
(Visitor Tourist Stream Visa) و اجازه سفر
الکترونیکی (Electronic Travel Authority) این
امکان را به بازدیدکنندگان واجد شرایط می دهد تا
برای مقاصد گردشگری به استرالیا سفر کنند.

دولت هیچ هزینه ای از افرادی که از طریق
آژانس های مسافرتی یا هواپیمایی برای دریافت
اجازه سفر الکترونیکی اقدام می کنند، دریافت
نمی کند؛ اما ممکن است این آژانس ها برای
کاری که انجام می دهند هزینه دریافت کنند.
در شیلی تمام مسافران به غیر از کودکان زیر دو
سال، مسافران ترانزیت، دیپلمات های کشورهای به
رسمیت شناخته شده توسط شیلی، نمایندگان که
برای حضور در جلسات بین المللی سفر می کنند و
خدمه پرواز، باید مالیاتی تحت عنوان Boarding
Taxes بپردازند. اخذ این مالیات در سال ۲۰۰۵
شروع شده و درآمد حاصل از آن صرف نگهداری
از تاسیسات فرودگاه می شود.

از سال ۲۰۰۵، هر فرد خارجی برای سفر به شیلی
به صورت کوتاه مدت و با اهداف تفریحی، ورزشی،
سلامت، تحصیلی، تجارت، دیدار از خانواده، مذهبی
و دیگر اهداف مشابه، باید یک ویزای گردشگری
داشته باشد. نرخ ویزای گردشگری برای کشورهای
مختلف تفاوت دارد. البته اتباع کشورهای که با
شیلی قرارداد سفر بدون ویزا دارند نیازی به تهیه
این ویزا نخواهند داشت.
یکی دیگر از مواردی که در سال ۲۰۰۵ مطرح شد،
هزینه متقابل (Reciprocity Fee) بود که برای
بازدیدکنندگانی که از کشورهای آلبانی، استرالیا،
کانادا، آمریکا و مکزیک به شیلی سفر می کنند، در
نظر گرفته شد و مبلغ آن با توجه به هزینه ای که در
آن کشورها اخذ می شود، متفاوت است.

تمرکز این گزارش بر روی مالیات ها، هزینه ها و
عوارض غیرمستقیمی است که در سطوح ملی به
اجرا گذاشته شده و در وهله اول بر فعالیت های
گردشگری اثرگذار است:

مالیات ها، هزینه ها و عوارض مربوط به ورود و خروج از کشورها

این مقوله به مالیات ها، هزینه ها و عوارضی مربوط
است که به طور معمول شامل افراد می شود، اما در
برخی موارد متصدیان و یا خدمه نیز در حین ورود
به یک کشور یا خروج از آن توسط هرگونه وسیله
حمل و نقل باید آن را پرداخت کنند. ویزاها نمونه ای
از این موارد است.

این گونه مالیات ها اغلب برای پوشش هزینه های
اجرایی مربوط به گمرک، مهاجرت، رفت و آمد
مسافران و صدور ویزاهای کوتاه مدت مورد
استفاده قرار می گیرند، اما اخیرا برای حمایت از
فعالیت های بازاریابی و ترویج نیز استفاده می شوند.
در بررسی به عمل آمده از کشورها، ۲۰ کشور
از ۳۰ کشور پاسخ دهنده، در سطوح ملی یک یا
بیش از یک مورد مالیات های مرتبط با ورودی ها
و خروجی ها را شناسایی کردند. برخی از آنها
بسیار قدیمی بودند یا به عبارتی در دهه های
۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ به وجود آمده بودند، اگرچه
برخی دیگر نیز از سال ۲۰۰۰ به بعد به وجود
آمدند. اکثریت آنها به شکل هزینه های مرتبط با
ویزا بوده و تنها پنج کشور مالیات هایی مرتبط با
خروجی ها یا ترانزیت شناسایی کردند (استرالیا،
شیلی، مصر، نیوزیلند و پرتغال).

برای دوازده کشور از کشورهای مورد بررسی
(اتریش، چک، استونی، فرانسه، مجارستان، هلند،
لهستان، پرتغال، اسلواکی، اسپانیا، سوئد و سوئیس)
اولین و یا تنها مالیات موجود در این دسته،
هزینه های مرتبط با صدور ویزای شینگن برای
اقامت های کوتاه مدت است.

در حال حاضر ۲۶ کشور عضو ناحیه شینگن
هستند که این میزان در سال ۱۹۹۵ یعنی زمانی
که ناحیه شینگن برای اولین بار مطرح شد، تنها
هفت کشور بوده است. دیگر اعضای OECD
که در ناحیه شینگن قرار دارند شامل بلژیک،
دانمارک، آلمان، یونان، ایسلند، ایتالیا، لوکزامبورگ،
نروژ و اسلوانی می شوند.

در استرالیا، عوارض جابه جایی مسافران که از
افراد در حال خروج از کشور اخذ می شود، برای

■ در سال ۲۰۰۱ در کشور یونان، مالیات مسافر (عوارض توسعه و نوسازی فرودگاه) مطرح شد که هر مسافر (بالای ۵ سال) که از فرودگاه‌های آن کشور سفر می‌کند، به غیر از مسافران ترانزیت ملزم به پرداخت آن است و تمام درآمدهای آن صرف تأمین مالی عملیات و هزینه‌های سرمایه‌گذاری در فرودگاه‌ها خواهد شد

■ تمام مسافرانی که از طریق فرودگاه‌های نیوزیلند سفر می‌کنند، ملزم به پرداخت مالیات امنیت هواپیمای کشوری هستند که از درآمدهای آن برای تأمین بودجه برنامه نظارت بر تأمین امنیت سازمان هواپیمایی کشوری استفاده می‌شود. این برنامه از امنیت هواپیماهایی که در داخل کشور پرواز می‌کنند، اطمینان حاصل می‌کند

در کرواسی، شهروندان خارجی از کشورهای مشخص شده، برای ورود به این کشور نیاز به ویزای کوتاه‌مدت گردشگری دارند. درآمدهای آن برای کمک به پوشش هزینه‌های اجرایی مصرف می‌شود. در راستای ورود کرواسی به اتحادیه اروپا در تاریخ ۱ جولای ۲۰۱۳، سیستم ویزای این کشور در این تاریخ با این سیستم در اتحادیه اروپا کاملاً هماهنگ شد.

در کشور مصر، هر گردشگر به هنگام ورود از درگاه‌های ورودی این کشور باید هزینه ویزا پرداخت کند که مبلغ آن برای هر کشور بسته به هزینه‌های اداری مربوطه متفاوت خواهد بود. به همین ترتیب عوارض خروج نیز باید توسط گردشگرانی که از مصر خارج می‌شوند، پرداخت شود.

مالیات غیرمهاجرتی (Non-Immigrant Tax) برای افرادی که با اهداف گردشگری به مکزیک سفر می‌کنند (البته به استثنای آنهایی که از طریق زمینی و برای اقامت کمتر از ۷ روز وارد این کشور می‌شوند) در سال ۱۹۹۹ مطرح شد. درآمدهای به دست آمده برای توسعه گردشگری در مکزیک صرف می‌شود که ۸۰ درصد آن (از ۵۰ درصد در سال ۲۰۰۲ و ۷۰ درصد در سال ۲۰۰۶) به صورت مستقیم در اختیار انجمن گردشگری مکزیک قرار می‌گیرد که مسئولیت ترویج گردشگری داخلی و بین‌المللی را بر عهده دارد.

بازدیدکنندگانی که از چین و به صورت توره‌های گروهی به نیوزیلند سفر می‌کنند، ملزم به پرداخت هزینه‌ای برای این نوع ویزا (China Group Visitor Visa) هستند. مبالغ آن نیز برای پوشش هزینه‌های اداری آماده‌سازی ویزا و تأمین امنیت مرزها استفاده می‌شود.

کشور پرتغال، به غیر از ویزای شینگن برای سفرهای کوتاه‌مدت، هزینه‌های دیگری نیز در سال ۲۰۰۵ مطرح کرد که افراد خارجی برای ورود به این کشور ملزم به پرداخت آنها هستند، مانند ویزای اقامت کوتاه‌مدتی که در مرزها برای افراد صادر می‌شود و هزینه‌هایی که باید توسط متصدیان برای کنترل مرزها در کشتی‌ها و در فرودگاه‌ها پرداخت شود. گروهی از مالیات‌های دیگر با عنوان مالیات‌های مرزی نیز در سال ۲۰۰۵ مطرح شد که شامل موارد زیر می‌شود: عوارض ورود و خروج خارج شدن کشتی‌ها از بندرگاه‌ها (برای هر کشتی) و خارج شدن خدمه

از کشتی و ورود به خاک این کشور. در آفریقای جنوبی، شهروندان کشورهای دیگر که برای اهداف گردشگری یا تجارت قصد بازدید کوتاه‌مدت از این کشور را دارند (۹۰ روز یا کمتر) به ویزای بازدیدکنندگان نیاز دارند.

مالیات‌ها، هزینه‌ها و عوارض مربوط به

سفرهای هوایی

در بسیاری از کشورها، مالیات ورود و خروج به‌خصوص مالیات مربوط به سفرهای هوایی، پدیده‌ای جدید به شمار می‌رود که نمایانگر رشد و مقرون‌به‌صرفه بودن سفرهای هوایی بین‌المللی در ۲۰ سال گذشته و به‌خصوص با شروع قرن جدید است. در میان کشورهای مورد بررسی در ۱۶ کشور یک مالیات یا بیشتر به طور خاص به سفرهای هوایی در سطوح ملی مربوط بوده است. بیشتر این مالیات‌ها به شکل عوارض فرودگاهی است (شامل هزینه‌های فرود و انتظار هواپیماها، عوارض پارکینگ هواپیما در فرودگاه و عوارض پایانه‌های هوایی) که بیشتر فرودگاه‌های بین‌المللی اعمال و درآمدهای آن صرف پوشش هزینه‌های فرودگاهی می‌شود. دیگر دسته‌های اصلی مالیات‌ها شامل مالیات، هزینه‌ها و عوارض مربوط به امنیت و خروج از فرودگاه (مانند مالیات حمل و نقل هوایی، مالیات بلیت هواپیما و عوارض گمرکی مسافران هوایی) است.

مالیات حمل و نقل هوایی در استرالیا در سال ۲۰۱۱ مطرح شد و هر مسافری که توسط فرودگاه‌های استرالیا از کشور خارج می‌شود باید آن را بپردازد، مگر اینکه شامل معافیت شود.

در کرواسی هم مسافران داخلی و هم بین‌المللی که از فرودگاه‌ها سفر می‌کنند، باید هزینه خروج بپردازند (به استثنای مسافران ترانزیت و کودکان زیر ۲ سال) این مالیات در سال ۲۰۱۰ معرفی شد و هزینه آن از آن زمان تا به حال ۱/۳۷ یورو برای پروازهای بین‌المللی و ۰/۶۸ یورو برای پروازهای داخلی و حمل و نقل است. درآمدهای به دست آمده از این طریق برای تأمین مالی آژانس حمل و نقل هوایی کشور کرواسی صرف می‌شود.

در جمهوری چک دو نوع اصلی از مالیات‌های هوایی وجود دارند که تنها مسافرانی که از فرودگاه شهر پراگ برای خروج یا ترانزیت استفاده می‌کنند. ملزم به پرداخت هر دو نوع این مالیات‌ها هستند.

■ شواهد حاکی از آن است که در بسیاری از کشورهای عضو OECD مالیات‌های محیط‌زیستی و سبز مورد استفاده قرار می‌گیرد. اهداف این مالیات‌ها از تامین بودجه برای حفاظت از محیط‌زیست و توسعه زیرساخت‌ها تا مدیریت آثار ناشی از فعالیت گردشگران متغیر بودند

■ در سال ۲۰۰۳ در فرانسه، مالیاتی برای صدای هواپیما وضع شد که نهادهای عمومی و یا خصوصی متصدی فرودگاه‌هایی که تعداد حرکت هواپیماها در آنها از مرز سالیانه ۲۰ هزار فراتر رفته است، ملزم به پرداخت آن هستند. عایدات آن صرف ساکنانی که تحت تاثیر این اصوات قرار دارند و کاهش این گونه صداها می‌شود

مالیات‌های مربوط به هتل‌ها و مراکز اقامتی، برای اهداف بازاریابی گردشگری، ترویج و توسعه آن در سطوح محلی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

در سال ۱۹۷۴ کشور شیلی توسعه عوارض مالیات بر ارزش‌افزوده را مطرح کرد که در آن تمام پرداخت‌هایی که در هتل‌ها به صورت پول‌های خارجی و در قبال خدمت ارائه شده صورت گرفته پوشش داده می‌شود. درآمدهای حاصل از این عوارض برای توسعه صادرات به مصرف می‌رسد. در سال ۲۰۱۱ عبارت «تشکیلات هتل‌ها» معنای گسترده‌تر پیدا کرده و برای تمام محل‌های سکونت موقت مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در کشور چک، مالیات بر بازدیدکنندگان با اقامت شبانه، شامل تمام افرادی می‌شود که در محل‌های اقامت، از امکانات تفریحی یا چشمه‌های معدنی برخوردارند. این مالیات از توسعه گردشگری حمایت می‌کند و تامین بودجه شهرها را به همراه دارد؛ زیرا افزایش بازدید، هزینه‌هایی را بر آنها تحمیل کرده است.

در مصر برای هر خریدی که در هتل‌ها و رستوران‌ها صورت می‌گیرد باید ۱۲ درصد عوارض خدماتی پرداخت شود. این در حالی است که در اسپانیا، هتل‌ها و دیگر مراکزی که مالیات «خدمات برای میزبانی» پرداخت می‌کنند، تحت مدیریت مشترک دولت و اشخاص محلی هستند. نرخ این مالیات که در سال ۱۹۹۱ معرفی شد، بسته به نوع تاسیسات و خدمات هتل‌ها متفاوت است، ولی اشخاص حقیقی و مالیات‌دهندگان که درآمد خالص آنها از ۱ میلیون یورو کمتر است، از پرداخت این مالیات معاف هستند.

در ایرلند هزینه ثبت برای هتل‌ها، مهمانخانه‌ها، خانه‌های روستایی، مراکز شبانه‌روزی، مهمانسراهای جوانان، پارک‌های مخصوص ماشین‌های کاروانی و چادر زدن، صرف حمایت از حفظ استانداردها می‌شود. همچنین بازرسی‌هایی نیز صورت می‌گیرد تا به جلب اطمینان مشتریان و رقابت عادلانه میان متصدیان کمک کند.

مالیات بر ارزش‌افزوده

در سال ۲۰۱۳ میلادی، شش کشور از ۳۹ کشور مورد بررسی، نرخ مالیات بر مصرفی برابر با ۱۰ درصد یا کمتر، ۹ کشور نرخ مابین ۱۱ تا ۱۹ درصد و ۲۴ کشور نرخ ۲۰ درصد و بیشتر از آن داشتند. این نرخ از ۵ درصد در کانادا و ژاپن تا

مالیات هواپیمای کشوری در فرانسه، مالیاتی است که باید توسط هر حامل هوایی عمومی که مسافر، بار و یا بسته پستی را از قلمرو فرانسه سوار می‌کند، پرداخته شود. مالیات هواپیمایی کشوری در سال ۲۰۰۶ تصویب شد و شامل هر مسافری می‌شود که به قصد سفر در فرانسه و یا به مقصد دیگر کشورهای عضو اتحادیه اروپا سوار هواپیما می‌شود (یا هر منطقه دیگری که عضو تفاهم‌نامه منطقه اقتصادی اروپا و یا اتحادیه سوئد هستند).

در سال ۲۰۰۱ در یونان، مالیات مسافر (عوارض توسعه و نوسازی فرودگاه) مطرح شد که در آن هر مسافری (بالای ۵ سال) که از فرودگاه‌های آن کشور سفر می‌کند، به غیر از مسافران ترانزیت ملزم به پرداخت آن هستند. تمام درآمدهای ناشی از این نوع عوارض برای تامین مالی عملیات و هزینه‌های سرمایه‌گذاری در فرودگاه‌های کشور، شامل تجهیز، نگهداری، بهبود و توسعه به مصرف خواهند رسید.

تمام مسافرانی که از طریق فرودگاه‌های نیوزیلند سفر می‌کنند، ملزم به پرداخت مالیات امنیت هواپیمای کشوری هستند که از درآمدهای آن برای تامین بودجه برنامه نظارت بر تامین امنیت سازمان هواپیمایی کشوری استفاده می‌شود. این برنامه از امنیت هواپیماهایی که در داخل کشور پرواز می‌کنند، اطمینان حاصل می‌کند.

عوارض خدمات به مسافر در سال ۲۰۰۸ مطرح شد که به واسطه آن هر مسافری که کشور پرتغال را ترک می‌نماید باید آن را پرداخت کند و هزینه آن بسته به مقاصد مختلف اعلام می‌شود.

همچنین کشور پرتغال از سال ۲۰۰۸ برای خدماتی که به مسافران هوایی عرضه کرده، عوارض امنیتی دریافت می‌کند که هدف از آن کمک به هزینه‌های کارمندان و تجهیزات موردنیاز در زمینه امنیت هوایی است.

مالیات مختص هتل‌ها و مراکز اقامتی

این بخش به مالیات‌های مختص هتل‌ها و دیگر مراکز اقامتی مربوط می‌شود، مانند مالیات بر اتاق یا بازدیدکنندگان با اقامت شبانه و مالیات بر نرخ اشغال، اما شامل مالیات بر ارزش‌افزوده مرتبط با اقامت در هتل‌ها نیست. طی بررسی‌های انجام شده، تنها در پنج کشور (شیلی، جمهوری چک، مصر، ایرلند و اسپانیا) مثال‌هایی از این نوع مالیات در سطوح ملی شناسایی شد. درآمدهای حاصل از

■ در سال ۱۹۹۵ در فرانسه، مالیاتی برای مسافرت‌های دریایی که به مناطق طبیعی حفاظت شده صورت می‌گیرد معرفی شد که توسط شرکت‌های کشتیرانی که مسافران را به این مناطق می‌برند، پرداخت شود. میزان این مالیات به تعداد مسافرانی که وارد این مناطق می‌شوند، بستگی دارد

مالیاتی و اعطای کمک‌های مالی گردشگری می‌تواند برای تشویق سرمایه‌گذاری‌های سبز در مقاصد و زیرساخت‌های مرتبط مورد استفاده قرار گیرند کمک‌های مالی (یارانه) می‌توانند برای خرید تجهیزات یا تکنولوژی‌هایی که می‌توانند ضایعات را کاهش داده، استفاده موثر از انرژی و آب را تشویق کرده یا منجر به حفظ تنوع زیستی شوند، مورد استفاده قرار گرفته و ارتباط میان کسب‌وکارهای محلی و سازمان‌های اجتماعی را تقویت نماید.

در مطالعات صورت گرفته، از کشورهای مورد بررسی خواسته شد تا هرگونه مالیات، هزینه و عوارض زیست‌محیطی و به‌خصوص آن دسته از مالیات‌هایی که فعالیت‌های گردشگری را هدف قرار داده، شناسایی کنند. بیشتر مالیات‌های اعلام شده از طرف کشورها پس از سال ۲۰۰۰ وضع شده و به مناطق حفاظت شده یا حساس از نظر زیست‌محیطی مربوط است. اهداف این مالیات‌ها از تامین بودجه برای حفاظت از محیط‌زیست و توسعه زیرساخت‌ها تا مدیریت بهتر آثار ناشی از فعالیت‌های گردشگران و حصول اطمینان از هم‌راستا بودن فعالیت‌های تجاری با برنامه‌های مدیریتی موجود متغیر بودند.

عوارض مدیریت زیست‌محیطی پارک دریایی مرجانی، در سال ۱۹۹۳ در استرالیا مطرح شد. در بیشتر فعالیت‌های گردشگری، بازدیدکنندگان از این پارک دریایی ملزم به پرداخت این عوارض به تورگردان‌ها هستند که این مبالغ در نهایت به مدیریت زیست‌محیطی این پارک دریایی تحویل داده می‌شود. دیگر فعالیت‌های صورت گرفته در این پارک نظیر کرایه تجهیزات، نصب و استفاده از امکانات گردشگری، رصدخانه‌های زیر آب، دفع فاضلاب و فعالیت‌های فروش، همگی باید عوارض خود را به صورت سه ماهه به مقامات مدیریت زیست‌محیطی پارک دریایی مرجانی پرداخت کنند. تمام این عوارض برای آموزش، تحقیقات، گشت‌های نظارتی، برنامه‌ریزی برای محل جذب، حضور کشتی‌ها، نشانگرهایی برای حفاظت از صخره‌ها، تابلوهای اطلاعاتی و نقشه‌ها به مصرف می‌رسند.

در سال ۲۰۱۱، بلیت‌های بازدید در برخی از مکان‌های عمده گردشگری در مصر معرفی شد: درآمد حاصل از فروش این بلیت‌ها، برای تامین بودجه لازم برای حفاظت از محیط‌زیست توسط وزارت امور محیط‌زیست به مصرف می‌رسد.

علاوه بر این، دسته‌ای از عوارض اکوتوریسم نیز در ۱۲ شهر که در درون چهار منطقه حفاظت شده در سراسر مصر (مرکزی، سینای جنوبی، غربی و دریای سرخ) قرار دارند، وجود دارد. اولین مورد از این عوارض در راس محمد و در سال ۱۹۹۳ مطرح شد و ۹ مورد دیگر از سال ۲۰۰۵ به بعد به تدریج معرفی گردیدند. هدف از وضع این عوارض کسب درآمد از گردشگری زیست‌محیطی مصر است. عوارض در شهرهای مختلف و بسته به ملیت بازدیدکنندگان (مصری یا خارجی) با هم متفاوتند.

در سال ۱۹۹۵ در فرانسه، مالیاتی برای مسافرت‌های دریایی که به مناطق طبیعی حفاظت شده صورت می‌گیرد معرفی شد که باید توسط شرکت‌های کشتیرانی که با دریافت مبلغی افراد را به این مناطق در فرانسه و قلمروهای این کشور در مناطق دیگر می‌برند پرداخت شود. میزان این مالیات به تعداد مسافرانی که وارد منطقه حفاظت شده می‌شوند، بستگی دارد. زمانی که مسافران در یک روز به چندین منطقه حفاظت شده برده می‌شوند، نرخ مالیات به نصف مقداری که برای اولین سفر پرداخته شده، کاهش می‌یابد.

در مکزیک، هزینه‌های ورودی برای فعالیت‌های آبی در مناطق حفاظت‌شده در سال ۲۰۰۰ و هزینه‌های ورودی برای فعالیت‌های زمینی در مناطق حفاظت‌شده در سال ۲۰۰۲ مطرح شدند. هدف از وضع این دو مالیات، ایجاد منابع مالی برای اجرای برنامه‌های محیطی است و تمام درآمدهای حاصل از آنها به کمیسیون ملی مناطق حفاظت شده اختصاص می‌یابد. هزینه ورود به مراکز حفظ و نگهداری لاک‌پشت‌ها در سال ۲۰۰۳ در مکزیک مطرح شد که درآمدهای حاصل از آن صرف توسعه‌های آبی این مراکز می‌شود. کودکان زیر شش سال و افراد دارای معلولیت از پرداخت این مالیات‌ها معاف هستند.

مالیات صدور گواهی آثار زیست‌محیطی برای اولین بار در سال ۲۰۰۰ در پرتغال مطرح شد که هدف از آن ترویج توسعه پایدار گردشگری با اتخاذ رویکردی متعادل برای مدیریت منابع طبیعی به منظور حفظ کیفیت محیط‌زیست است.

این مالیات شامل: ۱- هتل‌هایی با بیش از ۲۰۰ تخت، ۲- آپارتمان‌ها و روستاها و دیگر تاسیسات گردشگری با مساحتی بیش از ۵۵ هکتار، یا بیش از ۵۰ سکنه برای هر هکتار می‌شود.

۲۷ درصد در مجارستان متغیر است. متوسط این نرخ برابر با ۱۹ درصد بوده است. بین سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۳، تعداد ۲۱ کشور نرخ استاندارد مالیات بر مصرف خود را افزایش دادند.

مالیات‌هایی با اهداف زیست‌محیطی

شواهد حاکی از آن است که در بسیاری از کشورهای عضو OECD مالیات‌های محیطی، سبز و محیط‌زیست در بسیاری از بخش‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. به‌طور واضح‌تر، سیاست‌های

سود ۱۰ میلیارد دلاری ترکیه از گردشگران ایرانی، چینی و روس

همکاری گردشگری ترکیه با سه کشور ایران، روسیه و چین در سال جاری میلادی، درآمد ۱۰ میلیارد دلاری را برای صنعت گردشگری این کشور به همراه خواهد آورد.

به گزارش دیلی صباح، در سایه تهدیدهای آمریکا، کشورهای ترکیه، ایران، روسیه و چین قرار است همکاری گسترده‌تری را در حوزه گردشگری آغاز کنند. پیش‌بینی می‌شود مجموع تعداد گردشگران روس، چینی و ایرانی در کشور ترکیه در سال ۲۰۱۸ میلادی به ۱۲ میلیون نفر برسد که در صورت تحقق، درآمد ۱۰ میلیارد دلاری را برای صنعت گردشگری ترکیه به ارمغان خواهد آورد.

ولادیمیر پوتین اخیراً به همتای ترک خود اعلام کرده که تا پایان سال ۶ میلیون توریست روس از این کشور بازدید خواهند کرد، این در حالی است که در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ دو میلیون گردشگر روس به ترکیه سفر کرده بودند و بر اساس شمار روس‌هایی که در سال ۲۰۱۸ ترکیه را به عنوان مقصد گردشگری خود انتخاب می‌کنند به رکورد هشت میلیون نفر خواهد رسید.

وزارت فرهنگ و گردشگری ترکیه همچنین اعلام کرده گفت‌وگوهایی را با آژانس‌های مسافرتی چینی و ایرانی انجام داده است و پیش‌بینی می‌کند تا پایان سال پذیرای چهار میلیون گردشگر ایرانی و چینی باشد.

چینی‌ها سال ۲۰۱۸ را به عنوان «سال ترکیه» نامگذاری کرده‌اند و تخمین زده می‌شود امسال دو میلیون چینی به ترکیه سفر کنند.

در جدیدترین آمار منتشر شده درباره شمار گردشگران خارجی ورودی به ترکیه در پنج ماه نخست سال ۲۰۱۸ در مجموع گردشگران روسی با یک میلیون و ۳۸۸ هزار نفر و اختصاص دادن ۱۲/۱۱ درصد از سهم گردشگری ترکیه در مکان نخست قرار گرفته‌اند و پس از آن گردشگرانی آلمانی با حضور بیش از یک میلیون و ۱۰۸ هزار نفری در مکان بعدی قرار گرفته‌اند. جایگاه سوم نیز به گردشگران ایرانی اختصاص یافته است و در مجموع بیش از ۹۸۰ هزار ایرانی در طی این ۵ ماه، ترکیه را به عنوان مقصد گردشگری خود انتخاب کرده‌اند.



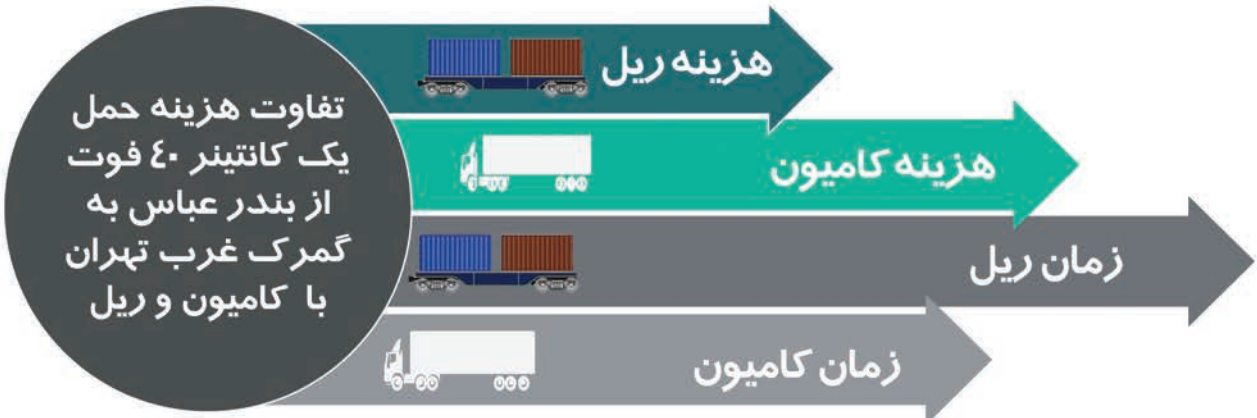
روندهای اخیر در مالیات‌های گردشگری

- علی‌رغم وجود مالیات‌ها از گذشته، تنها طی ۱۰ تا ۱۵ سال اخیر، شاهد رشد کلی حوزه و تعداد مالیات‌ها، هزینه‌ها و عوارض گردشگری بوده‌ایم.
- ویزاها، شکل اصلی دریافت مالیات‌های مربوط به ورود و خروج از کشورها هستند و تعداد کشورهایی که سیاست ویزای مشترک برای اقامت‌های کوتاه‌مدت را اتخاذ کرده‌اند، رو به افزایش بوده است (به طور مثال، در اروپا در حال حاضر ۲۶ کشور عضو ناحیه شنگن وجود دارد که این میزان در سال ۱۹۹۵ تنها هفت کشور بوده است).
- تعداد مالیات‌های مرتبط با سفرها به خصوص سفرهای هوایی رو به افزایش بوده است که این مالیات‌ها در زیرمجموعه‌های ایمنی، خدمات مسافران و پروازهای خروجی قرار می‌گیرند (برخی از این مالیات‌ها به دنبال ایجاد رفتارهای سازگار با محیط‌زیست از طریق افزایش بهای بلیت‌ها هستند).
- بیشتر مالیات‌های مربوط به امکانات هتل‌ها و مراکز اقامتی (مانند، مالیات بر نرخ اشغال بازدیدکنندگان با اقامت شبانه، مالیات‌های مراکز اقامتی یا مالیات‌های نرخ اشغال) در سطوح پایین‌تر از ملی و در درجه اول سطوح شهری تعیین می‌شوند و تنها در پنج کشور می‌توان شاهد نمونه‌هایی از سطوح ملی برای این مالیات‌ها بود.
- کاهش نرخ مالیات بر مصرف برای فعالیت‌های مرتبط با گردشگری در درجه اول بر هتل‌ها و رستوران‌ها تمرکز داشته و در سال‌های اخیر به دنبال روندی گسترده‌تر برای حفظ و یا افزایش استاندارد نرخ‌ها بوده است؛ اگرچه برای اولین بار تنها چند کشور کاهش نرخ مالیات بر رستوران‌ها را اعمال کردند.
- افزایش زیاد در تعداد مالیات‌ها با اهداف زیست‌محیطی به منظور تشویق تغییر رفتارهای گردانندگان تورها و یا گردشگران در جهت رفتارهای سازگار با محیط‌زیست، یا تهیه بودجه مورد نیاز برای مدیریت آثار محیطی فعالیت‌های گردشگری، صورت گرفته است.
- مشوق‌های مالیاتی به منظور ترویج افزایش سرمایه‌گذاری در هتل‌ها و دیگر تسهیلات و زیرساخت‌های تفریحی، افزایش مخارج گردشگران (مانند طرح بازپرداخت مالیات بر ارزش افزوده / مالیات کالاها و خدمات) و توسعه گردشگری داخلی، ایجاد و معرفی شده‌اند.
- به‌طور کل، نظارت، ارزیابی و تحلیل آثار مالیات‌ها و مشوق‌های گردشگری، با کاستی‌هایی مواجه است، در نتیجه نمی‌توان از دستیابی به اهداف تعیین شده برای این مالیات‌ها و مشوق‌های مالیاتی بدون آنکه بر رقابت‌پذیری گردشگری آثار شدیدی بگذارند، اطمینان حاصل کرد.



شرکت بر و بحر ایران

سرمایه خود را آگاهانه هزینه کنید



بندر شهید رجایی

گمرک غرب ایران



مقایسه هزینه و زمان حمل یک کانتینر ۴۰ فوت از بندر عباس تا تهران توسط کامیون و ریلی



راهنمای ترابری

حمل و نقل بین المللی		صفحه	حمل و نقل بین المللی	
آبیه	۱۲۲	دانیال ترابری	۱۲۴	نورا ترابری آسیا
آرش تیر زرین	۱۲۲	دریا زمین اروند	۱۲۹	نیک تک
آذر تیر ارس	۱۳۵	درین راه آریا	۱۳۰	وفاره
آسیا رود و ریل	۱۳۵	دلنا بار	۱۲۳	ویسمان
اسفند ترابری	۱۲۸	دنیا بار	۱۲۸	هاگ بار
اسکان پروت پارس	۱۲۶	دنیا گرد	۱۲۹	هویار ترابری
اسوع ترابری	۱۲۲	دومان ترابری	۱۳۱	یونیاک
افق ترابری آسیا	۱۳۴	دی ترابری	۱۲۲	
آیدین ترابری جهان	۱۲۵	دی ترانس صبا	۱۳۰	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی
الیت آریا جم	۱۲۳	رادین ترابری آسیا	۱۴۶	آنا ترنس آذر
امید اندیش	۱۲۴	راگا ترابری پاسارگاد	۱۲۳	ایده آل راه
امین ترابری	۱۲۳	رادمان ترابری	۱۲۴	تریوه
ایران سریع	۱۲۵	راهبران پیام	۱۴۰	ترلم تبریز
ایران ترکمن	۱۲۶	راه ترابری	۱۴۱	ساربان گستر سیلان
ایران پروت بار	۱۳۰	راه گستر فارس	۱۲۲	ساقه ترابری
ایران و ترکیه	۱۳۲	راه وند	۱۲۴	سرافراز ترابری
باربران ایران	۱۲۳	روان راه	۱۲۷	سرای
باربد	۱۲۶	روانسر ترابری	۱۲۹	زمین دریا
بار فرابر	۱۴۱	ره انجام	۱۳۷	کالجار
بارفرابری آراز	۱۳۵	رهباد ایریشم	۱۳۳	نیرو ترابری
بارفرابری راهبان	۱۲۵	رهزاد ترابری	۱۲۵	
باریستا توان ترابری	۱۲۳	زمرد ترابری نوین	۱۲۸	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی
بارفرابری کامیاران	۱۲۶	زمرد راه سعادت	۱۳۱	باریچان
بارمان ره تنیس	۱۴۰	سازبان صفا	۱۲۴	صبوران ترابری
بوتان ران	۱۳۲	سینا صدر	۱۲۳	هادی بازگان
بی تا ترابری	۱۲۲	سیهران ترابری	۱۳۱	
پارسا ترابری پرشیا	۱۲۸	سیهر گستر سهند	۱۲۸	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل
پارسا ترابری کاسپین	۱۲۹	سیهر گیتی ساعی	۱۲۷	بادپا اردبیل
پارس ترابری	۱۲۷	سندباد بحری	۱۳۱	کیوان ترابری نور
پارس سما کالا	۱۲۷	سورچی ترابری	۱۲۳	ماهان تیر جاده
پارس گیتا	۱۲۶	سورن تیر ایرانیان	۱۲۶	
پارسیان زمین دریا	۱۳۶	سی بن ترابری	۱۳۲	حمل و نقل بین المللی استان خراسان
پارس سورین الیت	۱۳۵	سیروان ترابری ماد	۱۳۰	آسا ترابری شرق
پرشیا سپید ترابری	۱۲۶	سرعت ترابری ایرانیان	۱۳۱	آبانه طوس
پژوهش	۱۲۹	سکان رانان	۱۳۳	بانی راه توس
پل	۱۲۶	شامخ فرابر	۱۳۱	چوهر نگار توس
پل وان ترابری	۱۳۵	شاهو ترابری پارس	۱۲۴	چابک ران توس
پنج اقلیم	۱۳۱	شاهین ترابری	۱۳۴	خادم لجستیک
پنج عنقا	۱۳۲	شهاب ترابری آریا	۱۲۲	ره تاش توس
پیروز رانان جهان	۱۲۶	شهاب ثاقب	۱۲۳	سورتمه ترابری
پیشرو حمل کالا	۱۲۶	شهام ترابری	۱۳۱	شیکتیر بار طوس
پیشرو ناوگان سیراف	۱۴۰	صخره ترابری	۱۲۴	کالا گذر پارس
پیشستانان	۱۲۹	کاسپین	۱۲۲	کالا سپید ترابری
تات فرابر ایرانیان	۱۳۲	کارینا ترابری کیان	۱۲۷	میچکا ترابری شرق
ترابری بین المللی T.B.T	۱۲۸	کارگو اطلس	۱۳۰	
توشه بر	۱۲۴	کالابر	۱۲۳	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان
توزال تکرو آسیا	۱۳۲	کیان مهر ترابری	۱۲۴	افتخار ترابری
تیزداد سپهر	۱۳۶	گروه شرکت های حامل	۱۴۱	حنان ترابری شرق
تیرکاران	۱۲۶	گروه شرکت های راهبران	۱۴۰	صبا ماهان مشهد
تهران تیر	۱۲۹	لایزر ترانسپورت کیش	۱۲۵	ماکا ترابری بلوچستان
تهران راهوار	۱۳۶	ماکو سیر	۱۲۷	
تهران مارین	۱۲۷	مینا آسیا فرابر	۱۲۵	حمل و نقل بین المللی استان فارس
جاده ایریشم	۱۲۴	مژده ترابری	۱۲۳	ارم ترابری
جاده طلایی	۱۲۷	مشکین	۱۲۷	
جهان جاده	۱۳۴	ملک ترابری	۱۲۴	حمل و نقل بین المللی استان کردستان
جهان یخچال بار	۱۲۸	مهرراد ناوگان	۱۳۳	ایران ویج
حامل	۱۴۱	مهیاری ایران	۱۴۰	
خزر ترابری	۱۲۲	میهن ترابری	۱۲۷	حمل و نقل بین المللی استان البرز
خیام ترابری	۱۲۲	نامداران ترابری	۱۲۲	تندیس تیر
دالاهو ترابری شایان	۱۲۶	ناوگان بار	۱۲۳	حمل و نقل بین المللی استان گلستان
		ناویان	۱۲۶	دشت نوردان

حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	
خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	۱۴۳
خلیج پژم	۱۴۵
دریای آبی خلیج فارس	۱۴۵
بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	۱۴۵
آرای نیک پارس	۱۲۷
بازرگانی ایشی	۱۴۸
بازرگانی نور الدین بدری	۱۴۸
بازرگانی خامه زر	۱۴۹
بازرگانی فاروقی	۱۴۵
بازرگانی وارسته فر	۱۴۹
پردیس هگمتانه نوید	۱۴۹
خدمات گمرکی نوری	۱۴۸
کیان ترخیص	۱۴۸
نوید راسا آذر	۱۲۵
آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	۱۴۹
آباد راه	۱۳۶
سفر بر	۱۴۱
مسافری داخلی و بین المللی	
ایران پیمان	۱۴۹
پیک صبا	۱۴۰
تعاونی شماره ۲ (پی.ام.تی)	۱۲۵
میهن نور آریا زاهدان	۱۴۹
خدمات بیمه	
بیمه آسیا (بویه رز)	۱۵۰
بیمه سایه امن البرز	۱۵۰
بیمه پوشش جاده ایریشم	۱۲۷
بیمه پاسارگاد (بندر عباس)	۱۴۵
بیمه کوثر (۶۰۸۰)	۱۵۰
صنعت و خدمات	
مازند شیمی ایران	۱۳۹
مشاور حمل و نقل هادی	۱۴۳
مهرلیتک لجستیک	۱۳۳

Tarabaran Guide	
Abdis Mareine	151
Arya Bandar Sepanta	151
Bita Tarabar	151
Hamel	151
Marine Samin Pars	151
Pole One Trans	151
Sapra Tarabar	151
Shahin Tarabar	151



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



شهاب ترابار آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی

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 قصاب(بخارست)،کوچه چهارم،
پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۷ فکس: ۸۸۵۳۵۷۷۷
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: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰
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

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی،
خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمبر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



نامداران ترابار

حمل و نقل بین المللی و لجستیکی
Namdaran Tarabar

کریر - فورواردر

هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۲۲۸۵۴۱۲۷ - ۳۱
فکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹
info@namdaranlogistic.com



کاسپین

حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

تهران: یوسف آباد، بالاتر از میدان کلاهدری،
پلاک ۴۴۹، ساختمان پارسا، طبقه ۳، واحد ۲۰۲

تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹
فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰

caspian@caspian-transport.ir
www.caspian-transport.ir



دی ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر،
ساختمان خاقانی، شماره ۸۳.
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۲۰ و ۱۸
تلفن: ۸۸۸۴۷۹۲۱ - ۴
فکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴
daytarabar@daytarabar.com



آرش تیر زرین

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویژه (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 (خصوصاً آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کابوتاز جهت حمل سوخت

آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵
۴۴۳۸۷۶۶۵
arashtirzarrin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
تلفکس: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.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

نماینده انحصاری خطوط:

نماینده خط کانتینری لسر لاین
نماینده خط کشتیرانی سی آی کون
نماینده خط کشتیرانی سان استار
نماینده شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون
نماینده شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE
D & D 7 SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰ کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶، ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

• متخصص در حمل ترکیبی از هاره به ایران
• ترانزیت به کشورهای CIS
• حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۸۸۹۱ ۲۷۷۶ ، (خط ۱۰) ۲۰۷ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۳
فکس: ۸۸۹۱ ۷۶۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com
barbaraniran



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابار
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 (پادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.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



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 داخلی و خارجی
• ترخیص کالا • امور نمایشگاهی
• بازرگانی و خرید کالا از مبادی اروپایی
و آسیایی

تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، برج طوبی،
طبقه ۱۴، واحد ۳
تلفن: ۹۶۶۶۷۳۷۰ (خط ۱۰)
فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰
info@elitemaria.com
www.elitemaria.com



ناوگان بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

تهران: خیابان خرمشهر (پادانا)، خیابان
عربعلی (نوبخت)، خیابان ششم، پلاک ۳۸
کد پستی: ۱۵۶۶۷-۸۶۹۱۲
تلفن: ۴۲۵۳۶۰۰۰
۸۸۵۳۱۷۷۱
نمابر: ۸۸۷۴۱۴۳۸
info@nbccargo.com
www.nbccargo.com



مژده ترابار

حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی
(با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار آیت الله کاشانی،
برج اداری باران، طبقه ۴، واحد ۴۰۵
تلفن: ۴۵۸۴۲
فکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
www.mojdehtarabar.com
info@mojdehtarabar.com



شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی
kala bar

International Transport & Shipping Services

زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت
• ترانزیت کالا از کلیه مبادی ورودی به
کشورهای آسیای میانه و بالعکس
• سرویس کامیون ایرانی و خارجی به
کلیه کشورهای اروپایی و بالعکس
• دارای نمایندگی انحصاری در
کشورهای آلمان، ایتالیا، اتریش، چین
رومانی، بلغارستان، ترکیه، یونان و
تایوان

• دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار
تحت پوشش جهت حمل محمولات
فاسد شدنی به مقصد کشورهای
اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار
جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹
۷۷۵۳۲۶۲۰
نمابر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه:
۰۴۴-۳۲۷۵۵۵۱۷ و ۱۹

دفتر بلغارستان:
۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰
۰۰۳۵۹۸۸۸۶۸۵۴۰۲۵

www.kalabar.net
info@kalabar.net



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتاح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمابر: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ثاقب

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۱۰۰۰۱-۲ و ۸۸۸۲۲۷۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸

E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی
و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا
به ایران و آسیای میانه و بالعکس
♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و
امور گمرکی در کلیه گمرکات
تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان
خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵

ecmelan2003@yahoo.com

♦ حمل 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 های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR

هويار ترابر

شرکت حمل و نقل بين 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 گراندد مولتی
موال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،

خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰

فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱

info@huyartarabar.com



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی بازرگانی بین المللی

- ◆ بارگیری و حمل کالا از مبادی
- ◆ بنادر روسیه به ایران و بالعکس
- ◆ ارائه پروفرما برای غلات و تخته
- ◆ از روسیه و قزاقستان
- ◆ ترخیص و انجام تمامی
- ◆ امور گمرکی در کمترین زمان
- ◆ تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان

میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷

نمبر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعده جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saedjamshidian-co.com



راهیان دریای سعادت بازرگانی راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی
راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی
بارفرابری راهیان

نماینده خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

- ◀ حمل کلیه کالاهای کانترینری
- ◀ صادراتی و وارداتی
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی
- ◀ حمل زمینی از اروپا و گروپاژ
- ◀ تحویل کالا Door to Door
- با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر
- تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان
- لاستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴-۱۵(خط)
- نمبر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
- www.rdsshipping.com
- info@rdsshipping.com



رهزاد ترابر

Rahzad Trabar

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها
با کامیون های چادری به

افغانستان
آذربایجان
ترکمنستان
ازبکستان
تاجیکستان
ترکیه و ایتالیا

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان

۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲

فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

www.rahzadtarabarrozblog.com
rahzad.tarabar@yahoo.com



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: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،

کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۲۵-۷

نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸

info@mabnasia.com

www.mabnasia.com



ایران ساریچ

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)
کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر
ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق
سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس
دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان
دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین
نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱

تلفن: ۰۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۰۶۶۴۰۳۳۳۹

فاکس: ۰۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com

نمایندگی آلمان



info@ariangmbh.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۲۸

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

تلفن: ۰۲۱-۶۶۹۰۴۹۵۵

۰۶۶۴۰۲۵۴۲

arez1975@yahoo.com



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
تلفن: ۰۲۶۳۱۱۰۶۱

دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)،

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com

شرکت حمل و نقل بین المللی آیدین ترابر جهان

AYDIN TARABAR JAHAN
international transport co.

- ◆ 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: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com / Aydintarabarjahan@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 و واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۷۲
 info@pishrohaml.com
 www.pishrohaml.com



ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی
 کریز - 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
 شماره: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

info@iran-turkeman.com



amyaran
 شرکت باربری کامیاران
 (با مسئولیت محدود)

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
 شماره: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸
 sales2@kamyaran.co
 manager@kamyaran.co



پل

حمل و نقل بین المللی و نمایندگی
 خطوط کشتیرانی

کریز - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه
 شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
 تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷
 فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹
 info@pol-co.com
 www.pol-co.com



Pars Gita
 INTERNATIONAL TRANSPORT Co. Ltd.

پارس گیتا
 حمل و نقل بین المللی

شرکت حمل و نقل بین المللی

پارس گیتا

تهران: خیابان قائم مقام فرهانی، بالاتر از
 میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،
 پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
 کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۷
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۸۵-۶
 شماره: ۸۸۸۴۴۵۴۳

info@parsgita.com
 www.parsgita.com



پیروزاران 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: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
 شماره: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
 info@piroozranan.com
 www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابار
 کریز - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی،
 کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰
 شماره: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲
 info@persiasepidtarabar.com
 www.persiasepidtarabar.com



KARAN
 INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

تیرکاران

شرکت حمل و نقل بین المللی

حمل بار با کامیون یخچال دار
 به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱
 ۶۶۷۲۵۹۹۲
 فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkanantransport.com
 info@tirkanantransport.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 ترابار شایان

کریز - 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، جادری 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 شماره: ۸۶۰۳۱۰۵۴
 dalahoo tarabar@gmail.com



اسکان بردت پارس

حمل و نقل بین المللی
 حمل تخصصی
 کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۳۳-۴
 فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
 info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222
 info@euroasia.biz.tr



www.barbodea.com



تهران: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱
 info@barbodea.com











شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت کشتیرانی
حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

فروغ ساحل جنوب

(با مسئولیت محدود)

South Coast glow Co.
Shipping and Intl. Transport Co.Ltd

مدیر عامل : عبدالحسین ابراهیمی

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، بین لاله و شقایق
ساختمان تخت جمشید، پلاک ۵۲۰، واحد ۱۸

تلفن: ۴۴۱۵۵۵۴۷ / ۴۴۱۵۵۲۲۴
نمبر: ۴۴۱۳۱۸۲۶ - ۰۲۱
همراه: ۹۱۲۳۱۱۷۷۱۵ - ۰۹



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
فکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲ / ۸۸۷۴۷۷۸۳
ms_makuseir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران مارین

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،
پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲

تلفن: ۳ - ۸۸۹۴۰۷۴۲ - ۸۸۹۴۰۹۲۲
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت هیمن ترابار
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR

International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت

تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،
کوچه ونود، ساختمان ونود، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۲
فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۳
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



شرکت جاده طلایی
حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر
حمل کالاها، صادراتی و وارداتی
خدمات گمرکی ترانزیت و ترخیص کالا

- دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات
کشور و ویژه بندرعباس، بوشهر، دیلم، آبادان،
خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران
- دارای دفتر نمایندگی در حریم دریایی
- سرویس منظم هفتگی کشتی به بنادر ایران
با همکاری شرکت خدمات

بازرگانی آوای نیک پارس

ترخیص کالا

- انجام کلیه امور بازرگانی، گشایش اعتباری و
حواله ارزی اولویت های مجاز
- دارای دفتر نمایندگی در شهر ایوو چین (آوای
نیک چین) جهت عملیات کارگویی، انبارداری و
بازرسی و ارسال اجناس به اقصی نقاط دنیا
- ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخل
کشور و به کشورهای همسایه
- ارایه 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: ۵۷ - ۵۵۰۸۹۸۵ - ۵۵۰۸۹۸۰ / نمابر: ۵۵۰۸۹۸۰۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalae.com
info@jadehtalae.com



RAVAN RAH CO.Ltd
International Freight
Forwarder

روان راه

شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان عربعلی،
خیابان ششم، پلاک ۳۸

کد پستی: ۱۵۵۷۶۴۳۴۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۳۷۴۷ / ۸۸۷۵۶۲۱۱۰۲ - ۲
فکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹
info@ravanrah.com



Sepehr Giti Sae
INTL Transport Co

سپهر گیتی ساعی

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۸۳۰۸۱
فکس: ۰۲۱ - ۸۸۹۸۳۰۸۹
info@sepehrgiti.com
www.sepehrgiti.com



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: ۱۵۳۱۶۱۵۶۳

تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰
info@parsamakala.com

مشکین

حمل و نقل بین المللی

سال تاسیس: ۱۳۴۶

نمایندگی انحصاری شرکت DB SCHENKER در ایران

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، پلاک ۲۲، طبقه سوم

کد پستی: ۱۵۱۳۹۱۴۵۱۳

تلفن: ۸۳۷۲۰ / نمابر: ۸۸۷۰۳۰۹۰
info@meshkinco.net



(بیمه ایران)
شرکت خدمات بیمه ای پوشش
جاده ابریشم

وابسته به موسسه صندوق راه آهن
متخصص در صدور انواع بیمه نامه و اگهی های باری و مسافری

* صدور انواع بیمه نامه
(آتش سوزی مسئولیت باری، اتومبیل، اشخاص و درمان)
* پرداخت خسارت

تهران: خیابان نصر ت قبل از چهارراه جماراده پلاک ۷۳، طبقه سوم

تلفن: ۶۶۹۱۳۹۷۰ / نمابر: ۶۶۹۱۳۸۲۴
www.abrishamins.ir
info@abrishamins.ir



KARINA
Tarabar Kian
International Transport Co. Ltd

کارینا ترابار کیان

شرکت حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

- حمل تخصصی خودرو از امارات به ایران
- حمل انواع خورد و 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 ۳۱

تلفن: ۷ - ۸۸۵۱۳۵۸۶ / ۸۸۵۱۵۹۲۹ - ۰۲۱ / نمابر: ۸۸۵۱۶۱۰۳ - ۰۲۱
www.karinarabar.com www.southpacificsea.com
info@karinarabar.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



SEPEHR GOSTAR SAHAND (L.T.D)

سپهر گستر سهند

مسئولیت محدود

کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی به
وسیله کامیون، کشتی و هواپیما
- ترانزیت از مبادی ورودی به گمرکات
داخلی و آسیای میانه

آدرس: تهران، خیابان سپهرودی شمالی،
خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹
ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴
تلفکس: ۸۸۷۵۸۹۳۶ - ۸۸۷۳۷۶۹۵

sepehrgostarsahand@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نیش آذربایجان
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی
تلفن: ۷-۶۶۳۸۳۰۹۵
فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸
www.zomorrod tarabar.com
info@zomorrod tarabar.com



Since 1955
ترابری بین المللی تهران
(شرکت سهامی خاص)

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

نشانی: تهران، خیابان سپهبد قرنی، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵
فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtc.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 ۶۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۴۲۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)
آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان لوند،

خیابان ۳۵، شماره ۷
تلفن: ۳-۸۸۷۷۴۸۵۳
۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱
فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com
info@donyabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر پرشیا

♦ با امکانات، تاسیسات و

تجهیزات و ماشین آلات تخصصی
در زمینه حمل، واردات و صادرات
گاز مایع LPG

در منطقه آسیا و خاور دور
تهران: سپهرودی شمالی، هویزه
غربی، نیش خیابان ویدا، پلاک ۱۱۳

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱
فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.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 / ۵۵۲۶۱۹۹۳
همراه: ۰۹۱۳۳۲۵۶۸۸۵



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سپهرودی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۲۹
کدپستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی کارگو اطلس

کریر - فورواردر
 ♦ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
 ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی،
 ترانزیتی به ترکمنستان،
 افغانستان، ترکیه، عراق،
 آذربایجان، ارمنستان و بالعکس
 ♦ حمل محموله کروز از اقصی نقاط
 اروپا به ایران
 تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان
 صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)،
 طبقه دوم، واحد ۲۱
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳
 شماره: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴
 cargoatlas@yahoo.com
 www.cargoatlas.ir



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 شماره: ۸۸۹۹۳۹۲۵
 www.ibitc.co info@ibitc.co



دورین راه آریا

شرکت حمل و نقل بین المللی
 ♦ حمل و نقل بین المللی
 (دریایی، زمینی، هوایی)
 ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
 از کلیه گمرکات کشور
 ♦ دارای مجوز رسمی از گمرک ایران
 تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم،
 پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷
 تلفکس: ۰۲-۶۶۹۰۹۴۷۰
 همراه: ۰۹۱۲۳۶۶۲۹۱ / ۰۹۱۲۳۶۶۲۹۱ / ۰۹۱۲۶۰۲۸۸۱۵
 info@dorinrahearia.org
 www.dorinrahearia.org



WAN HAI LINES LTD.
 WE CARRY, WE CARE.

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

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل و نقل بین المللی
- خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

نمایندگی انحصاری خط کانتینری وان های WAN HAI

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

شماره: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.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 مفتح، پایین تر از خیابان
 مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳-۵۰۷-۵۰۹-۸۸۳۴۰۵۰۳
 فکس: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳
 esmaeili@daytranssaba.com
 Daytranssaba@gmail.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



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)
 شماره: ۰۳-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)
 info@sirwantarabar.maad.com
 www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی
 ▲ خدمات حمل Door to Door
 ▲ خدمات حمل پروژه های

آدرس: خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد
 شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳
 شماره: ۸۸۷۵۷۸۸۱

www.5continents.ir info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران تراپر

متخصص در امور فورواردینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
 خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

شماره: ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehrun.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری

■ با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

■ خدمات زنجیره تامین و بارفراوری دریائی، زمینی و هوائی

■ تحویل درب کارخانه

■ واردات، صادرات و ترانزیت به آسیای میانه، خاور دور، اروپا آفریقا و آمریکای لاتین

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

شماره: ۰۲۱-۸۸۵۲۶۹۹۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۰۱۱-۱۵

sit@sindbadlogistics.com

www.sinbadlogistics.com



دومان تراابر
Duman Tarabar
 Int'l Transport Co. LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی
 (با مسئولیت محدود)

زمینی - دریایی - هوایی

تهران: خیابان مطهری، خیابان

لارستان، کوچه مجلسی، پلاک ۳۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۳۹۵۵۰

شماره: ۰۲۱-۸۸۸۰۵۱۴۸

info@dumantarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سرعت تراپر ایرانیان

● دارای نماینده فعال و امکانات لجستیکی و خدمات ترانزیت در کلیه مبادی

ورودی و خروجی کشور

● حمل تخصصی انواع مایعات و مواد شیمیایی با استفاده از تانکر استیل و چهار مواد

● داشتن امکانات ویژه متخصص جهت حمل انواع محمولات سنگین (کمرشکن و بوزی)

● مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

● انجام پروژه های ترکیبی و خدمات حمل و نقل دریایی، وارداتی، صادراتی، کانتینر

دریست و گروپاژ

● دارای پایانه اختصاصی به مساحت ۱۰ هکتار با کلیه امکانات جهت

واردات و صادرات در اسکله شهید رجایی

آدرس: خیابان آفریقا (چردن)، جنب پمپ بنزین، کوچه نور، پلاک ۱۳، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۳۳۱۰ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۱۲۴۳ کدپستی: ۱۹۱۷۷۴۵۱۹۱

info@soratarabariranian.com

شاهام تراپر

(سهامی خاص)
 شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۴۸۳۳۶



Shaham Tarabar
 International Transport Co. (PJS)
 Reg. No.: 128336

تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،
 خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره
 ۲۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۶۶۹ - ۷۷۵۲ ۳۴۴۲

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

info@shahamtarabar.com
www.shahamtarabar.com

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تامین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیایی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فوروردی در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فوروردی)
- امکان صدور بارنامه داخلی در شهرهای تهران، کرمانشاه، اراک، خرم آباد، شیراز، آبادان، عسلویه، مشهد، اصفهان و بندرامام



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

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق، پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۲۵۸۲۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴

فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲ همراه: ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

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 مبداء چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع

♦ دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور

♦ دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) فاکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)

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: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فاکس: ۸۸۴۷۶۶۴۲

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 بهشتی، بین مدرس و احمد قصیر، پلاک ۲۷۳، طبقه سوم

تلفن: ۷-۶۶۹۵۲۴۰۳-۶۶۴۹۸۱۷۳



www.toojaltakro.com info@toojaltakro.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ترانزیت ایران و ترکیه

♦ خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی ♦ حمل کالاهای وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)،

♦ ترانزیت داخلی و خارجی ♦ ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور ♦ حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین ♦ دارای دفتر اختصاصی در ترکیه

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف

تلفن: ۸۸۸۰۸۰۹۰۰-۸۸۸۰۷۷۳۱ شماره: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳ همراه:

info@iranturkey.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

پیام عنقا



تهران: خیابان وزراء، کوچه سوم، پلاک ۲۴، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۴۱۳۳۸ فکس: ۸۸۷۰۱۹۲۸

همراه: ۰۹۱۲۳۵۴۰۳۰۵

info@payamangha.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی



سکان رانان آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی
SOKAN RANAN ARYA
International Transportation Co.

♦ خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت هوایی، دریایی، جاده ای،

ریلی و انجام ترانزیت داخلی و خارجی از/به کلیه گمرکات

♦ ارائه خدمات حمل محمولات به صورت **BULK, BREAK BULK, LTL, FCL, FTL**

و سرویس **Door To Door** از به اروپا، چین و کلیه نقاط جهان به ایران و بالعکس

♦ ارائه کیه خدمات تجاری در کشور چین و همراهی مشتریان از زمان سفارش و خرید تا ارسال محمولات به مقصد مورد نظر

♦ خدمات بازرگانی خارجی و بیمه باربری برای کلیه محمولات وارداتی و صادراتی

♦ خدمات امور گمرکی اعم از واردات، صادرات و ترخیص کلیه کالاها از تمامی گمرکات کشور

دفتر مرکزی: تهران، امیر آباد شمالی، ساختمان امیر، طبقه ۴، واحد ۴۰۳: تلفن: ۸۸۲۲۱۴۹۲ - ۸۸۲۲۵۳۰۱ - ۸۸۲۲۴۱۰۵

دفتر چین: ایوو، مقابل مرکز تجاری فوتین، مجتمع تجاری اداری گوموداشا، طبقه ۲، واحد ۲۷۸

www.sokanran.com

Email: info@sokanran.com

بار ایستا توان ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

ایران - ایتالیا کریر - فورواردر



ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران - خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرست) ساختمان سعید پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳

کد پستی: ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ فاکس: ۸۸۸۴۲۲۱۳

www.baristatrans.com info@baristatrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مهرداد 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 کامیون های چادری

۳- حمل خودرو جهت محمولات ترانزیت داخلی و خارجی

۴- عضو **MehrGroup**

تهران، خیابان مطهری، خیابان علی اکبری، نیش صحافزاده، پلاک ۶۸، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۵۰۰۰

www.mehrrad.com

info@mehrrad.com



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 دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل Door To Door
- ۴- انجام فریت بار جهت محمولات مسافری و دانشجویان
- ۵- عضو **MehrGroup**

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸: کد پستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵

تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ نامبر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com



شرکت

مهرا لینک لجستیک امارات

- ۱- نمایندگی خط کشتیرانی
- ۲- ارائه سرویس های منظم بارفربری محمولات هوایی و دریایی
- ۳- ارائه سرویس های انبارداری و گمرکی در امارات
- ۴- ارائه کلیه سرویس های تجاری و بازرگانی
- ۵- ارائه سرویس های Switch BL و Cross stuffing عضو **MehrGroup**

Postal Cod: 42327 Dubai, United Arab Emirates.

تلفن: ۰۹۷۱-۴۳۴۲۴۳۳۷

www.mehr-link.com

info@mehr-link.com



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتا ترانس آذر، ساقه ترابر، 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 مبدأ و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا

• حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر

• 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



www.tarivehco.com

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹

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.shahintrans.com Email: info@shahintrans.com



شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

واردات - صادرات کالا به ایتالیا، ترکیه ، لبنان ، گرجستان ، اکراین ، بلغارستان
که به صورت پروژه ، گروپاژ ، ترافیکی ، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک
اقتصاد نوین، پلاک ۱۱۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۹۸۲۱ (+۹۸۲۱)
نمابر: ۸۸۴۰۹۸۳۲ / ۸۸۴۰۹۸۳۱ (+۹۸۲۱) همراه: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴

DEVCO LOJISTIK Tel: +90 216 575 51 34 - 35
International Transport Co.Ltd Fax: +90 216 575 51 41

sarebansafa@yahoo.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲

تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰ نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



افق ترابر آسیا

OFOGH TARABAR ASIA
Company limited

حمل و نقل بین المللی

مدیرعامل: رحیم قلی زاده

تهران، خیابان ولیعصر بعد از چهارراه طالقانی، کوچه گیلان، پلاک ۲، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۷۲۹ / ۳۱ / ۸۸۹۲ (۰۲۱)

نمابر: ۰۷۲۸ / ۸۸۹۲ (۰۲۱) همراه: ۰۹۱۲۴۹۱۵۴۱۷

www.ofoghlogistice.com rahim@ofoghlogistice.com



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: ۰۲-۸۸۹۱۴۵۸۰ / ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

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 کامیونهای چادری و یخچالدار 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 فرزاد افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)
- انجام کلیه پروژه های ارسال محمولات به سراسر خاک عراق (بغداد و شهرهای مقدس خصوصاً کربلا و نجف)
- دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن-تلگرام: ۰۲۱-۸۸۳۸۸۰۶۳۹۱

جبت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۱-۸۸۵۴۳۰۶ / ۸۸۵۴۳۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۷۶۳۵۹۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com



Pole One Trans
International Trans, Co.LTD

پل وان ترابرس

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 لجستیک ، 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



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: ۸۸۹۳۳۳۶۴ همراه: ۰۹۱۲۳۷۰۳۹۱۳
- info@asiaroadrail.com
- دفتر بندر عباس: خیابان پاسداران، خیابان محراب، ساختمان سحر بلوک B طبقه دوم
- تلفن: ۰۷۶۳۳۵۵۲۳۲۳
- دفتر انزلی: عازین، خیابان رضایی، کوی بانک صادرات، ساختمان آرمین، طبقه سوم، واحد ۱۵
- تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۹۶



شرکت حمل و نقل بین المللی
پارس سوربن الیت

- حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی
- انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door
- متخصص در حمل محمولات پروژه های و سنگین
- دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان، خیابان ساوچی نیا، پلاک ۹، طبقه ۲
- تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵ - ۸۸۱۷۵۱۵۳ - ۸۸۱۷۵۲۴۰ - ۸۸۱۷۵۷۳۲ - ۲۱
- فکس: ۲۱ - ۸۸۷۳۶۸۲۱
- دفتر بندر عباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰
- تلفن: ۲۲۲۵۴۴۸۰ - ۲۲۲۵۴۴۸۱ فکس: ۰۷۶

شرکت حمل و نقل بین المللی
آذر تیر ارس



Azar Tir Aras

International Transport Co.Ltd,

تهران: سید خندان، خیابان دبستان، کوچه آگاهی پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۸
تلفن: ۸۸۴۷۹۱۷۰
نمابر: ۸۸۴۷۹۱۳۸

www.azartiraras.com info@azartiraras.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 سهوردی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
- تلفن: ۸۸۷۳۷۸۷۳ - ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ - ۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵ نمابر: 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: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net

amadrah

International Air Freight Services

نماینده انحصاری (GSA)

خطوط هوایی اکرابین

نماینده کلیه 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



حمل و نقل بین المللی سورن تیر ایرانیان

(سهامی خاص)

ارائه خدمات بارفربری، زمینی، هوایی، دریایی و ترانزیت از تمامی مبادی ورودی و خروجی کشور برای تجار و بازرگانان ایرانی

تهران، خیابان فردوسی، خیابان صادقی، پلاک ۷، واحد ۱۰۰۴

تلفن: ۶۶۷۶۷۸۵۳ ۶۶۷۶۷۸۶۵ ۶۶۷۶۷۸۲۱

www.sorentir.com

a.mehdzadeh@sorentir.com

info@sorentir.com



شرکت حمل و نقل داخلی

ساحل ترابری پارس

(سهامی خاص)

شماره ثبت: ۵۲۰

◀ حمل تخصصی کود شیمیایی

◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی

◀ انجام امور نمایندگی گمرکی در عسلویه

◀ انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه ویژه پارس

عسلویه: منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶-۹ نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵

همراه: ۰۹۱۲ ۱۹۵۳ ۸۶۵-۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

E-mail: info@saheltarabar.com



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 کامیون‌های 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 (۴۰ خط) ۵۴۵۱۳ شماره: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com

Wiseman International Transport Co. Ltd.

ویسمان



دارای ۱۶ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی هوایی، زمینی و دریایی

- ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی و دریایی به ایران و بالعکس
- حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای جهانی و انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد (Door To Door)
- حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص. حمل های پروژه ای

دفتر مرکزی: تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹ www.wiseman-cargo.org
 دفتر فرودگاه: تلفن: ۷۰-۵۱۰۰۵۱۶۹ wiesman@wiseman-cargo.org



ماروسی ترابار

کشتیرانی و ترابری بین المللی

Maroos

♦ 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



شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

- تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری • استریپ و استافینگ کانستینر
- 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

دفتر عملیات: بندر شهید رجایی، ۲۰۰ هکتاری
 انبار اختصاصی شرکت ساحل نمایان بندر

دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری، پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۰ تلفکس: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲
 مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

sahelnamyan.bndr@gmail.com



شرکت کشتیرانی

دریایمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،

پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸
 تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ ۲۶۴۱۴۷۰۶ فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،

بالای بانک انصار، طبقه ۸، واحد ۸۰۶
 تلفن: ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴ ۳۲۲۵۳۶۷۱

es@daryapeymayaminpars.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
- چارتترینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



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 خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۶۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱ | تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰-۱۵ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ 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) ۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ - فکس: ۸۸۷۷۳۳۱۳ - ۰۲۱

saleh@pashamarine.com.



نماینده خطوط کشتیرانی EMKAY Line

همهانگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمابر: ۲۶۷۰۵۷۹۱

ss@hamahangdaryaypars.com
info@hamahangdaryaypars.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص) Samyar Sea Trade (PJS)

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) | نمابر: ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲ (+۹۸۲۱)

operations@seawaves.net
www.seawaves.net



شرکت اهورا بار بندر امام

مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- ♦ عملیات محوطه بندری
- ♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- ♦ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- ♦ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- ♦ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵
دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۴۳۶۴ | همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۳۵۳

Ahoorabar@gmail.com



نگین بار آوران دریا

دارای شناورهای لندینگرافت:

- مرجان کیش ۱: ۳۰۰۰ تنی کارگو، رورو، تانکر
 - میران قشم: ۲۰۰۰ تنی کارگو، رورو
- محدوده فعالیت: خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند
بندرعباس: مجتمع تجاری زیتون، طبقه دوم
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۱۶۴۵ / ۳۲۲۲۳۳۹۵ - ۰۷۶ | نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹

jt.bandar@gmail.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 - ۰۴۴)۳۴۳۷۴۶۱۵ (

Mob: +98 914 115 92 66

Head Office: Emam Khomeini Blvd

Bazargan-IRAN

Tel/Fax: +98 443437 46 15 - 20

hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا

PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.

❖ انجام امور چارترینگ، بروکرینگ

❖ حمل محمولات سنگین و ترافیکی

❖ حمل محمولات فله خشک و مایعات

❖ حمل میعانات گازی

❖ انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور

❖ دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان

تلفن: ۱۴ - ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۰۶ - ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ - ۰۶ - ۰۲۱

info@petroasia.net

شرکت خدمات کشتیرانی
دریای نقره ای کاسپین

❖ نمایندگی خطوط کشتیرانی

روسیه

❖ نماینده خطوط کانتینری

کاسپین روسیه

❖ دارای دفاتر و شعب در

بنادر انزلی، نوشهر، امیرآباد و

فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضانی،

ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۱۳ - ۴۴۴۴۰۶۹۳

نمبر: ۰۱۳ - ۴۴۴۳۳۷۲۸

info@caspianilversea.com

www.caspianilversea.com



دلفین

نمایندگی کشتیرانی و

خدمات فراساحلی

تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان

ملک، خیابان شهید کشاورز، پلاک ۳

واحد ۱ و ۲

تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳

دفاتر نمایندگی:

بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی،

بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش

info@dolphinshipping.net

www.dolphinshipping.net



شرکت خدمات سمپاشی و ضدعفونی

مازند شیمی ایران

متخصص قرنطینه نباتی و ضدعفونی کالاهای صادراتی در زمینه بسته بندی

و صادرات کالاهای تجاری، لوازم منزل در تمامی گمرکات کشور

همکاری با برخی از کارفرمایان

• شرکت حمل و نقل بین المللی آرامکس

• شرکت پترو سازه بین الملل آرام

• شرکت بازرگانی گلزار

• شرکت حمل و نقل بین المللی گیتی رسان کالا

• شرکت حمل و نقل بین المللی پرشین کارگو

تهران، خیابان میرداماد، خیابان آقازاده فرد، پلاک ۳۱

تلفن: ۲۶۴۰۷۶۱۴ - ۲۶۴۰۷۶۱۴ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸

همراه: ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸

مهندس تقی زاده



خدمات کشتیرانی موج مد

نماینده خط کشتیرانی

Moj Madd

Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

تهران، خیابان آفریقا، ظفر غربی،

شماره ۲۶۵، برج پم، طبقه ۱۱، واحد ۳

تلفن: (۱۰خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳

فکس: ۸۸۷۹۱۹۲۸ - ۸۸۷۹۲۷۹۵

شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،

بندر امام، عسلویه، چابهار

E-mail: info@mojmadd.org



خدمات دریامنظر مروارید

❖ هوایی، دریایی، زمینی

❖ حمل محمولات فله و یخچالی

❖ چارترینگ، فورواردینگ و حمل مرکب

❖ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی

❖ با مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷،

طبقه سوم، واحد ۶

نمبر: ۸۹۷۷۱۳۰۱ -

تلفن: (خط ۷) ۸۸۵۳۳۵۵۰ -

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

نمبر: ۸۹۷۷۱۳۰۱ -

تلفن (خط ۷) ۸۸۵۳۱۹۷۰ -

www.diamondmarine.org / info@diamondmarine.org



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 قصر،
- کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
- تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳، شماره: ۸۸۷۶۰۱۸۳
- www.iranatarabar.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی فرتاک دریای آراف

- 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



گروه راهبران

RAHBARAN GROUP
International Transport, Shipping



مهییار ایران

MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



راهبران پیام

RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران

PAYAM TERMINAL



یامی لاین جلوبال

YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C

MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

- حمل دریایی کانتینر و کالا از بندر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده
- عربی به بندر ایران و بالعکس
- ترانزیت کانتینر و کالا از بندر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)،
- ترکیه، اروپا و بالعکس
- دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری
- دارای نمایندگی های فعال در چین، دویی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس،
- تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- تهران، خیابان مطهری، خیابان مفتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
- تلفن: ۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹، فکس: ۸۸۳۲۲۳۸-۴۰
- Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
- info@rahbaranpayam.com



شرکت کشتیرانی سیزارک

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و
- به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های
- حمل و نقل بین المللی
- دارای دفاتر و شعب در:

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



Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

شرکت خدمات کشتیرانی

روشاک دریا

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

- نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی
- Novel • Allied •
- Searoute
- در ایران
- تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،
- پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹
فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱
دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۲۸
info@searoshak.com



Pishro Navgan Siraf
Int. Freight Forwarding & Logistics Co.

شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل
اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و
تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر،
پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰، فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶
info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



بارمان ره تھیس

حمل و نقل بین المللی بارمان ره تھیس

- متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار
- به انگلیس، 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 کشتیرانی
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- ♦ حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- ♦ نمایندگی کشتیرانی (فورواردرینگ، 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 جفرا، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۷۲۲
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳
info@sdlllogistics.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 DV
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷
۳۳۳۷۰۱۳۳-۴
فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸
E-mail: info@taranomtabriz.ir



خلیج پازر
خدمات بازرگانی
وبندری

تهران: خیابان خرمشهر (آبادان)، خیابان گلشن، کوچه گلزار، پلاک ۲۱
تلفن: ۸۸۵۱۹۵۴۶
دفتر مرکزی: بندر عباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۴-۵
نمایر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۶
E-mail: info@pejamgulf.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: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸-۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳
info@hameltransportco.com



بار فرابار شرکت حمل و نقل بین المللی
کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.
تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۲۹۰۸-۲۱



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders
کریر-فورواردر

تبریز: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲-۲۲ / ۰۴۱-۳۳۳۴۱۱۴۵ / ۳۳۳۴۲۶۳۶
تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲-۲۳ / ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳-۲۳
info@saraym.com



سفر بار شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی

SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

- ♦ نمایندگی هواپیمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی
- ♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هواپیمایی 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: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹-۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۶-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲
www.safarbar.com **info@safarbar.com**

www.Hameltransportco.com
www.Hamletransport.com



شرکت کشتیرانی
فرشته اقیانوس آبی

♦ دارای سرویس حمل کالاهای صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی، زمینی و هوایی به آمریکا، اروپا، کانادا، چین، هند و حاشیه خلیج فارس

♦ مجهز به کانتینرهای معمولی، یخچالی و ایزو تانک

تهران: خ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵
تلفن: ۸۸۱۷۲۶۵۰-۴
۸۸۵۰۸۳۵۱-۸
Info@fereshtehlineragency.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: ۰۴۱-۳۴۴۳۲۷۵۶-۷
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۲۹۲۶
دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد
جنب گازارژ مدرن
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



کشتیرانی بین المللی

آریا بندر سینتا
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: ۸۸۱۰۷۹۹۶ / ۸۸۷۰۸۰۰۳-۴ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
www.abssshipping.com
info@abssshipping.com

شرکت مدیریت بار و دریا
Sun Logistics نمایندگی:
St. John Lines
Trans liner a sia pacific 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: ۰۲۲۰۸۸۶۷۰۵۳۰ نمابر: ۰۲۲۰۸۸۱۹۷۵۴۵
 www.cargoseatradrs.com


شرکت حمل و نقل بین المللی بادپا اردبیل
 حمل مواد سوختنی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس
 حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانتینر به کشورهای همجوار جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۶۲۳۲۳۳
 تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۰۷۸-۸
 نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳
 badpa_ardabil@yahoo.com


شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه
 حمل انواع کالاهای جنرال، فله خشک و غیر خشک و پروژه های به مقاصد مورد نظر در سطوح بین المللی
 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، خیابان گل نسی، خیابان ناطق نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰
 نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰
 info@ospico.com www.ospico.com


شرکت خدمات کشتیرانی خورشید دریای آبی
 (با مسئولیت محدود) Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd.
 نمایندگی 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، دیو، بارگیری)
 تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
 رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
 تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
 تقدیر نامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
 (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
 مدیران: کریم فر، شریفات
 بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴
 همراه: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱
 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
 تأسیس ۱۳۶۴
 نمایندگی و خدمات کشتیرانی
 خدمات حمل کانتینری انواع کالای بارگیری و تحویل کالای در محل
 حمل انواع کالای فله: خشک و مایع
 حمل کالای پروژه، حجیم و سنگین
 خدمات ترانزیت و حمل مرکب
 خدمات چارترینگ و فورواردرینگ
 دارای شعب در بنادر تجاری کشور و فعال در مقاصد کثیر بین المللی
 خیابان ولیعصر، خیابان مقدس اردبیلی
 خیابان پسیان جنوبی، برج پسیان جنوبی
 پلاک ۱۴، طبقه ۱، واحد ۱۴ تلفن: ۷۵۳۰۱۰۰
 sales@seaspeedgroup.com
 www.seaspeedgroup.com


راهیان تجارت مارین
 حمل کانتینر صادراتی به حوزه خلیج فارس - هند جنوب شرق آسیا - خاور دور - آفریقا و اروپا
 حمل کانتینر وارداتی از اکثر بنادر جهان به ویژه چین و اروپا
 حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی و انواع فرآورده های نفتی و شیمیایی
 حمل محمولات بین المللی (CROSS STUFFING)، به ویژه از امارات و مالزی
 تهران، خیابان جنت آباد شمالی، نبش خیابان علیپور، پلاک ۳۰۴
 طبقه ۴ واحد ۷ تلفن: ۰۲۲۰۴۴۸۳۳۲۸۳
 WWW.RTMARINE.CO

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



شرکت حمل و نقل بین المللی
زمین دریا
فورواردر - کریر
زمینی - دریائی - هوائی

حمل محمولات از ایران به کلیه کشورها و بالعکس

تبریز - خیابان رسالت - مجتمع تجاری کوثر
واحد ۵۹۴ - کدپستی: ۵۱۷۸۹۳۷۷۸

بندر عباس - خیابان سیدجمالالدین اسدآبادی
جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا
کدپستی: ۰۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ - شماره ۷۹۱۳۷۷۶۶۵

تلفن	Tell
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶	041-34470426
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸	041-34470608
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹	041-34470609
فاکس	Fax
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۷	041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave
tabriz - iran post code : 5178937768
zamindarya@yahoo.com



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 / ۳۳۳۵۸۸۱۴

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafraztarabar.com

info@sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com



شرکت حمل و نقل آزاد بندر

شرکت حمل و نقل جاده ای آزاد بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

بندرعباس: بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم، کتاب فروشی بهزاد

تلفن: ۰۶۸-۳۳۵۱۴۷۶۴ / ۴۱-۳۳۵۱۴۷۳۷ / ۳۳۵۵۵۸۱۶-۳۳۵۵۵۸۱۶ / ۰۷۶-۳۳۵۵۵۸۱۶ / نمابر: ۰۳۳۵۱۴۷۶۵-۳۳۵۱۴۷۶۶

پایانه بندرعباس: رو به روی ساختمان ستاد، ساختمان ۳۲ دستگاه، غرفه ۲۰

میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار

دفتر تهران: خیابان آیت الله کاشانی، خیابان ابادر، نبش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان

گرگان

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای

آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان،

پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهان تیر جاده



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیوان نور ترابار

(با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر

اردبیل: بزرگراه بسیج، ضلع شمالی میدان

سینا، پلاک ۱۱۱، ساختمان ماهان تیر جاده

تلفکس: ۰۴۵-۳۳۸۱۷۰۱۰ / ۳۳۸۱۱۰۸۰

mahantirjاده@gmail.com

keyvannoor@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی
کالجار
(سهامی خاص)

International Transport &
Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

نماینندگی هواپیمایی ماهکس MahEx
آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، فلائی دویی

تبریز: انتهای خیابان رسالت،
مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵

فردگاه تبریز، جنب ترمینال بار
ایران ایر فکس ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲

www.kaljar.co
kaljar_co@hotmail.com

خادم لجستیک
حمل و نقل بین المللی و لجستیک

Khadem Logistics
Khadem Logistics Holding

- ✓ حمل ریلی: شرکت ریل واگن دریا
- ✓ حمل جاده ای بین المللی: شرکت بارمان ترابار
- ✓ حمل دریایی: شرکت دروازه طلایی ایرانیان
- ✓ حمل هوایی: شرکت خدمات بار هوایی ایرمان

دفتر مشهد: ۰۵۱-۳۷۶۶۶۱۹۹
دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۱۹۳۳۴

info@khadem-logistics.com www.khadem-logistics.com



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: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۸۸۲

دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۰۱۰ - ۳۲۲۲۳۰۱۱

info@eram-t.ir

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 / ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ / موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

Emial: bidel@abanrahtoo.com - khavari@abanrahtoo.com
www.abanrahtoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود
کریر - فورواردر

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری
رسالت، ساختمان مرکزی،
طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱

نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

E-mail: sarban.int@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



شرکت حمل و نقل بین المللی بانای راه تونس

کرپور، فورواردر سوخت و کالا
(صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای آسیای میانه و اروپا)
جاده ای، ریلی، دریایی

- حمل فرآورده های نفتی با تانکرهای واجد شرایط دارای آئین نامه حمل مواد خطرناک
- حمل گاز مایع LPG با کیسول های واجد شرایط با تایید سازمان بازرسی شرکت ملی نفت
- حمل فرآورده های پتروشیمی جامد و مایع به صورت حمل سریع و ایمن
- حمل فرآورده های غیرنفتی با تانکرهای استیل استاندارد
- حمل محموله های کانثیری با انواع ترپلرهای کفی، چادری، خودرو بر
- حمل کلیه محموله های ترافیکی سنگین و نیمه سنگین
- مشاوره و راهنمایی صاحبان کالا در خصوص عملیات حمل با هزینه کمتر و بازدهی بیشتر

دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع اداری زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۱-۲
نماینر: ۰۵۱-۳۸۵۵۷۴۸۳
خط تلگرام: ۰۹۲۹۸۲۷۴۶۲۷ 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 / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴ / ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴
E-mail: info@michka-mts.com

شرکت مشاوره حمل و نقل هادی

■ مشاوره در سامان دهی و مدیریت ناوگان ترابری

■ مشاوره و حل اختلاف مالکین وسایل نقلیه سنگین بارانندگان

■ پاسخ به استعلام کرایه بارهای کفی، کمپرسی، کمرشکن، سنگین و فوق سنگین (بوژی)، عملیات جک کاری

اصفهان: مبارکه، ۵ کیلومتری جاده شهر رضا، پایانه حمل و نقل کالای مبارکه
تلفکس: ۰۳۱-۵۲۴۶۶۱۰۸
همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹
www.haditrp.ir



کالا گزپارس KGP

خدمات لجستیک و حمل و نقل بین المللی کالا

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 اثنایه و لوازم شخصی به کشورهای آمریکا، کانادا، استرالیا و ...

■ دارای شعبه در بندرعباس و بندر بوشهر و ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۳-۷
isotank@logistix.ir www.kgpc.co.ir



شبگیر بار طوس

حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی
ساختمان شمس، طبقه ۵
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱
نماینر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶
www.shabgirbar.toos.com
E-mail: shabgirbar.toos@gmail.com



ممتاز

موسسه حمل و نقل و باربری

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور (تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام، ایستگاه ممتاز
تلفن: ۰۳۳۳۸۳۰۳۰ (۱۲ خط)
فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه: ۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



کالا سپید ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کالا سپید ترابر شرکت حمل و نقل بین المللی International Transport.Co (LTD) (با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه

سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی، هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۳۴۴۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰ / ۰۵۱-۳۷۶۱۴۴۶۴
دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲
kalasepid@gmail.com



چابک ران تونس

شرکت حمل و نقل بین المللی

کرپور - فورواردر

■ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

■ ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای میانه و بالعکس

■ نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

دفتر مرکزی، مشهد: خیابان خرمشهر، بین خرمشهر ۶ و ۸، ساختمان ۹۸، طبقه اول
تلفکس: ۰۵۱-۳۸۵۴۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶
همراه: ۰۹۱۵۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۲۳
بندر عباس: تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷



حمل و نقل بین المللی آساترابر شرق

کرپور - فورواردر

- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات و بنادر کشور.
- سرویس منظم از بندرعباس به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، افغانستان و عراق.
- حمل کابینتری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس.
- ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی (MULTIMODAL).
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی.
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی.

دارای دفتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ / ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰
www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



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

حمل و نقل ممتاز ترابر

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

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: ۰۲۲۳۸۵۰۵۴ / ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ / ۰۲۲۳۸۶۰۴۶
 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
 بندرعباس: میدان شهید، ساختمان صدرا، طبقه ۶، واحد ۶۰۲
 تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
 نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶ / همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



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: ۰۷۶-۳۲۲۵۳۲۱۳ / میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸ / نامبر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲ / www.rashidbar.ir / rashidbar_company2006@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویچ

دفتر مرکزی: سندج صندوق پستی: ۵۹۶-۵۹۶-۶۶۱۳۵ / تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸ / نامبر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹ / همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸ / دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان سوسن، شماره ۴ طبقه ۴ / تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹ / ۸۸۹۱۶۹۲ / ۸۸۹۱۱۰۵۹ / نامبر: ۸۸۸۹۷۴۹۷ / تلگرام: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳ / iranvichco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سورتما 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 / بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما، ساختمان پارس الومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲ / نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹ / info@stk-shipping.com / ceo@stk-shipping.com / www.stk-shipping.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، تیر پارک، غرفه ۴ / تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۲۱ / همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶ / ۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶ / تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

Bazargan_armin@yahoo.com / info@arminbazargan.com / bszarganarmin2@gmail.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده ای

نیک ترابر بندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور / مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آیکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۳۸ / تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۴۶ / نامبر: ۰۷۶-۳۳۵۵۶۴۸۴ / ۳۳۵۵۲۵۴۳-۴ / مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵ / دفتر عملیات: ۲۵۲۳۳۳۴ / همراه: ۰۹۱۷۳۶۰۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com / niktarabar.bandar@gmail.com

J.Faruoghi

بازرگانی حق العملکاری جلال فاروقی

مشاور امور گمرکی، ترخیص کالا، نمایندگی حمل و نقل بین المللی / شعب و نمایندگی: تهران، بندرعباس / دفتر مرکزی، قزوین: خیابان خیام جنوبی، کوچه خرسند، پلاک ۲۶، طبقه ۲، واحد ۵ / تلفن دفتر: ۰۲۸-۳۳۲۲۱۶۸۷ / نامبر: ۰۲۸-۳۳۲۲۰۳۶۷

همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷ / jfarughi@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سبا 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: ۰۳۳۲۲۳۷۰۳-۳۳۲۲۱۹۵۶۴ (۰۵۴)
 فکس: ۰۳۳۲۲۳۶۰۵ (۰۵۴)
 همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸
 ۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴
 saba.mahan2172@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 ساوه ابتدای اسماعیل آباد
 تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸/۵۵۸۲۸۰۴۴
 نمایر: ۵۵۸۴۳۰۵۶
 دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷/۵۵۸۲۰۵۶۸
 شعبه تهران: پایانه اکبرآباد غرفه شماره ۲۰۵-۶-۵۵۲۹۵۸۹۳-۵۵۲۹۵۸۹۵
 شعبه بندر امام: ۵۲۲۴۱۲۰۵-۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶-۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶
 شعبه بندر عباس: ۲۲۲-۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۱۱-۰۷۶-۳۲۵۸۹۲۱۱
 شعبه چابهار: ۳۵۴۲۸-۳۵۴۲۸-۳۵۴۲۸-۳۵۴۲۸-۳۵۴۲۸
 شعبه عسلویه: ۰۳-۳۱۳۷۵۲۵۰-۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴-۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴
 شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵-۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵
 شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷-۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷

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
 ۰۳۳۲۳۶۴۳۱-۳۳۲۲۱۲۰۹۹-۰۵۴-۳۳۲۲۱۲۰۹۹
 فاکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۲
 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: ۰۳۳۲۲۳۷۰۳/۳۳۲۲۳۷۰۳-۰۵۴-۳۳۲۲۳۷۰۳
 تلفکس: ۳۳۲۲۱۷۱۳/۳۳۲۲۱۷۱۳-۰۵۴-۳۳۲۲۱۷۱۳
 makatrans@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریر - فورواردر

• حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا،
 آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
 • حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس،
 اوکراین و بالعکس
 • حمل قیر یا 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 ۳۱-۳۴۴۷۲۲۳۰
 فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
 idealrah@gmail.com



بارپچان

شرکت حمل و نقل بین المللی

Barpichan

International Transport Co.ltd
 Carrier - Forwarder

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام (ره)،
 جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو،
 مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی
 تلفن: ۳۴۳۷۵۰۲۵-۳۴۳۷۴۵۱۷ (۰۴۴)
 فاکس: ۳۴۳۷۵۰۲۴ (۰۴۴)
 barpichan623@yahoo.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: ۳۳۲۲۸۲۹۳/۳۳۲۳۰۰۱۰ (۰۵۴)
 فکس: ۳۳۲۳۹۱۱۳ (۰۵۴)
 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

بایش 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، میدان شیخ بهایی، برج صدف، طبقه ۲، واحد ۲۶
 تلفن: ۸۸۶۱۰۳۵۹-۸۸۶۱۰۳۵۹-۸۸۰۴۰۰۹۸-۸۸۶۱۰۳۵۹

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: ۳۸۴۴۳۹۷۱/۳۸۴۴۴۵۹۱-۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱
 نمایر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
 بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
 نمایر: 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: ۳۸۴۴۳۹۷۱/۳۸۴۴۳۹۷۱-۰۵۱-۳۸۴۴۳۹۷۱
 نمایر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
 بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲
 نمایر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
 rahtash@gmail.com

مدیرعامل: مهندس مظفری فرد

سیناریل یارس

حمل و نقل ریلی پار داخلی و بین المللی



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 ایزو تانک
- 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: ۸۸۷۱۱۱۶۳، شماره: ۸۸۷۱۶۰۷۷

www.srpt.ir

info@srpt.ir



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 باری ایران



شرکت هنیا



شرکت ریل گروپ سیا



شرکت ریل گروپ سیا



شرکت حمل و نقل ریل نوارها



شرکت بهاب سیر جیم



شرکت وایا ریل



شرکت راه آهن نری بهاد

جهت تهیه بلیت گروهی و چارتر با شرکت سفیر ریل آسیا تماس بگیرید.

شماره: ۸۶۰۷۱۷۳۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۵۷

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، ۵، پلاک ۱۹

www.safirrail.com

info@safirrail.com



راه آهن حمل و نقل (سهامی عام)



- ◀ حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی
- ◀ حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس
- ◀ ارائه سرویس های منظم حمل و نقل انواع محمولات از کلیه بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- ◀ انعقاد قرارداد فوروردی با شرکت KTZ-Express دارنده واگن های باری راه آهن قزاقستان
- ◀ حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ◀ ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی، عملیات تخلیه و بارگیری، باربندی انواع محمولات.
- ◀ حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- ◀ حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
- ◀ انجام کلیه خدمات راهبری قطارهای باری

www.RWT.IR info@rwt.ir

نشانی دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نماینده: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷۰۷۲۲۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۲۱۰۲-۲ شماره: ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰
مشهد: تلفن: ۰۵۱-۳۷۳۴۵۱۱۷ سرخس: تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ اهواز: تلفن: ۰۶۱-۵۵۳۲۱۱۸ اراک: ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶ شاهرود: ۰۲۳-۳۳۳۶۰۶۹۰
تبریز: تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۴۷۰۴۸ یزد: تلفن: ۰۲۵۳-۷۲۴۲۷۷۶ اصفهان: تلفن: ۰۳۱-۳۶۹۱۲۷۲۶ سیرجان: ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵
بندر امیرآباد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بهشهر (مازندران) تلفن: ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹



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
- حاصل اختلافات گمرکی کسر دریافتی/ اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- اخذ معافیت های گمرکی/ حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، تقاطع فلسطین شمالی، کوچه راد، ساختمان راد، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۰۳۳۶۶ / ۸۸۸۰۲۴۶۶ - ۰۲۱ | شماره: ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶ | شماره: ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

www.KianTarkhis.ir | kiantarkhis93@gmail.com



بازرگانی سید نورالدین بدری

- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- واردات، صادرات، ترانزیت اجاره
- کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)
- تحويل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی جهت پر نمودن کالا در انزلی، روسیه و قزاقستان
- بامناسب ترین قیمت
- خرید و فروش چوب روسی

تلفن: ۴۴۴۳۷۴۲۸ - ۰۱۳
فکس: ۴۴۴۲۷۴۶ - ۰۱۳
همراه: ۹۱۱۱۸۱۵۳۰۲

موسسه خدمات گمرکی نوری

حق العمل کار رسمی گمرک ایران با مرکزیت سرخس

Nouri Customer Services Institute
The Official Contractor Of Iran Customs
Administration In Sarakhs

تخلیه و بارگیری کانتینر در سرخس ترکمنستان
تخلیه و بارگیری کامیون ایرانی به کامیون خارجی در سرخس

- مشاور امور گمرکی، ترانزیت و صادرات توسط واگن
- مجری مجاز تشریفات حمل و نقل ریلی
- پذیرش نمایندگی از شرکت های حمل و نقل بین المللی و بازرگانی
- تهیه قرنطینه از کشورهای آسیای میانه و الکرانس افغان
- تهیه واگن خالی و تنظیم بارنامه CIS

نشانی: مشهد، سرخس، بلوار طالقانی شرقی، روبروی هتل ابریشم

تلفن: ۳۴۵۲۴۳۷ (۰۵۱) | فاکس: ۳۴۵۲۹۵۸۰ - ۰۵۱
همراه: ۱۱۲۷۰۶۱ - ۰۹۱۵ | همراه: ۱۱۲۶۰۴۵ - ۰۹۱۵

csnoori@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 / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰

rahimabshi@yahoo.com



گروه شرکت های 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 محصولات 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: ۷۰۷۰-۷۳۶-۰۷۷۳ | دورنگار: ۵۲۱۹-۱۳۷-۰۷۷۳

دفتر تهران: خیابان آفریقا، کوچه نور، پلاک ۱۳، واحد ۲ تلفن: ۸۸۶۶۳۳۱۰-۰۲۱ | دورنگار: ۸۸۶۶۱۲۴۳-۰۲۱

دفتر بوشهر: جاده بوشهر به برازجان، نرسیده به پلیس راه احمدی، جنب خودرو فرسوده تلفن: ۵۸۷۵۱۰۹۵-۰۷۷۳

دفتر بندرعباس: محور بندرعباس و اسکله شهید رجایی، روبه روی توانیر، پایانه اختصاصی شرکت پرستوهای مهاجر تلفن: ۳۳۵۱۴۸۳۸-۰۷۶

دفتر بندر امام خمینی: بندر امام پایانه بار غرفه ۷۵ تلفن: ۵۲۲۴۱۵۳۸-۰۶۱

pmn.tco@gmail.com

شرکت های خدمات بیمه ای و حمل و نقل سنگین و جاده ای



بیمه البرز



سایه امن البرز
شرکت خدمات بیمه ای

سفارش خرید بیمه باربری و بیمه نامه شخص ثالث از بیمه البرز برای خرید آسان بیمه باربری و بیمه شخص ثالث از شرکت بیمه البرز، به وب سایت یا تلگرام زیر پیام بفرستید یا در پیج اینستاگرام (sayehamnborz) درخواست خودتون رو دایرکت ارسال بفرمایید.

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، طبقه ۸، واحد ۲۵

شرکت خدمات بیمه ای سایه امن البرز

تلفن: ۸۸۵۲۶۹۳۷ / ۸۸۳۳۸۸۶ / ۸۸۷۴۹۸۹۱ / ۸۸۵۲۶۹۳۷

www.sayehamnborz.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: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



ساتی

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

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com

نمایندگی بیمه کوثر

کد ۶۰۸۰ (قتبری)



۱. صدور انواع بیمه نامه های (اموال، اشخاص، مسئولیت و مهندسی)
۲. متخصص در صدور بیمه نامه و پرداخت خسارت بیمه های حمل و نقل (مسئولیت متصدیان CMR و باربری)
۳. پیگیری خسارات از زمان وقوع حادثه تا زمان پرداخت خسارت
۴. پاسخگویی ۲۴ ساعته و آنلاین کارشناسان

تهران، ابتدای خیابان شهید بهشتی (چهارراه قصر)، رو به روی متروی

شهید قدوسی، پلاک ۱۲، طبقه دوم، واحد ۳

همراه: ۰۹۲۱۷۱۸۷۸۱۹ / فکس: ۸۸۴۷۶۶۵۶ / تلفن: ۸۶۰۱۱۷۹۲ - ۸۶۰۱۱۷۹۶



Saadat Tarabar Transport Co.

نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / 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 قالیبویی ساختمان میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهرآهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰-۱۲ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴ / ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۷۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹

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: ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴ - ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲

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 / فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (۱۰ خط)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com

TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



Pole One Trans (LTD)
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation
in to the World**

Add: Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88833349 / 88343722-3

Fax: (+9821) 88820889

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit2 , No. 18 , Abbasi Anari Ave. , North Motahari St. ,
Darya Blvd. , Shahrak Gharb , Tehran / Iran

Tel: (+9821) 41632000

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

Marine Samin Pars

Shipping & International Transport Co
(L.L.C)



No. 12 Unit 7 , East 14 th st. , Beihaghi st. ,
Argentina sq. , Tehran-Iran

Phone: (+9821) 88178330

Direct: (+9821) 88177949

Fax: (+9821) 88178339

postal code: 1515654818

Email: babak@msp-co.com



Int'l Transport Logistics Services

add: No1, 8th Alley, Sarafraz(Daryai-e-Noor)ST,
Motahari Ave, Tehran,Iran

Tell: (+98 21)88759051-55

Fax: (+98 21)88733610

info@saraym.com

www.hameltransportco.com



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

Abdis Marine
Shipping Co



DC, Flat Rack, Open Top , Reefer

Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



www.giti-tires.ir
Instagram: gitiprimewelliran



حمل بار اضافی، ایمن نیست
اگر تایرهای شما جیتی نباشد



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تبریز پلاک ۱۸
کدپستی: ۱۴۱۶۶۶۳۵۴۱ تلفن: ۸۸۹۸۸۶۴۸ ۸۸۹۶۴۵۰۳ فکس: ۸۸۹۸۸۶۵۲
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۰ فکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۱
وبسایت: www.betaco.org پست الکترونیک: info@betaco.org



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



☎ ۰۲۱-۴۱۶۳۲۰۰۰

📍 ۴۱۸۰۶

Email: Info@sapratarabar.com
WWW: sapratarabar.com

تهران، خیابان دکتر قرب تقاطع فرصت شیرازی پلاک ۸۳، ساختمان ۱۱۱ طبقه سوم، واحد ۱۳