

# تازه‌نگار

۱۶۰

۲۵۰۰۰ تومان

شهریور ماه ۱۳۹۷/۱۵۲ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری



## هدایت

- مشکل ولایت: مساله کارایی
- مجمع الجزایر نامتحد
- انتظار عصای موسی نداشته باشید!
- کشمکش‌های قزاقی
- کنترل میولا در قفس تحریم
- صفر - صفر به زیان خصومت
- جاده ابریشم جدید، کمر بند جهانی را سفت‌تر می‌کند؟
- پیامدهای فشردن یک گلوگاه





# مارین ثمین پارس (MSP)

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

◀ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویس های کانتینری از / به:

Jebel Ali , Nhava Sheva, Mundra, Chennai, Sharjah, Kuwait (Shuwaikh) & (Shuaiba), Sohar, Colombo, Umm Qasr, Port Klang, Hamad, Abu Dhabi, Hazira, Kandla, Chittagong, Calcutta, Jakarta

◀ کانتینرهای ایزوتانک 20 فوتی برای محمولات صادراتی و وارداتی از / به:

Taiwan, Korea, Malaysia, Indonesia, Thailand, Sri Lanka, India, UAE, Saudi Arabia, Qatar, Spain, Benelux, South Africa

◀ سرویس های فیدری از بندر جبل علی به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ خدمات چارترینگ و حمل و نقل دریایی

◀ سرویس های ترانزیت داخلی کانتینر / کالا با انتخاب مناسبترین شیوه حمل و نرخ های

رقابتی در کوتاهترین زمان به کلیه گمرکات داخلی ایران

◀ سرویس های ترانزیت خارجی از بندر عباس به کشورهای CIS ، افغانستان و عراق

◀ حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس

دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۲، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: [Info@msp-co.com](mailto:Info@msp-co.com)





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](http://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 سالیان متمادی  
 واحد تولیدی نمونه اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی طی چند دوره  
 واحد کنترل کیفی نمونه منتخب اداره استاندارد طی چند دوره

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



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



GP ,Flat Rack, Open Top , Reefer

# Abdis Marine Shipping Co

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







*We take it personally*

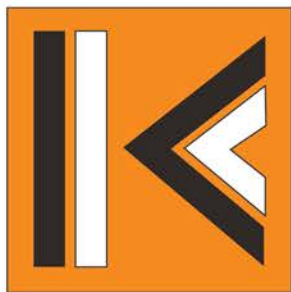
شرکت کاروان اقیانوس شرق در سال ۱۳۸۷ به منظور ارائه خدمات نمایندگی کشتیرانی تاسیس گردید و از همان ابتدا نمایندگی انحصاری خط کشتیرانی **orient ocean caravan line** را عهده‌دار می‌باشد. این شرکت پس از تاسیس و در مدت زمان کوتاهی توانست با در نظر گرفتن توانایی‌های بالقوه ایران در زمینه صادرات و واردات سرویس‌های 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](mailto:info@oocp.ir)







# 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 فله از کشورهای اروپایی و خاور دور به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هواپیمایی 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](http://www.ariantrans.com)





بسم تعالی

تقدیرنامه

رهبان تشکل های اقتصادی در واقع کنشگران سرآمدی هستند که از یک سو به پیگیری منافع مشروع بخش خصوصی می پردازند و از سوی دیگر به تقویت سرمایه اجتماعی کمک می کنند تا با مشارکت اعضاء، زمینه رشد اقتصادی و توسعه پدیدار کشور را فراهم آورند و از این رو شایسته بهترین ستایش های باشند. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در حوزه صنعت و اقتصاد کشور اهتمام ورزیده و بر اساس ارزیابی های انجام شده توسط اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی ایران، به عنوان یکی از تشکل های برتر اتاق در حوزه ارائه خدمات شناخته شده است.

بدینوسیله از تلاش های آن انجمن محترم تقدیر می نمایم و برای رهبان و کارکنان ارجمند آن مجموعه توفیق خدمت هر چه بیشتر و موثرتر در راه تعالی بخش خصوصی و رشد توسعه اقتصاد کشور آرزوی نمایم.

غلامحسین شافعی  
رئیس اتاق بازرگانی صنایع معادن و کشاورزی ایران



نخستین پایش ملی تشکل های اقتصادی رهبان توسعه

مرداد ۱۳۹۷

تقدیم به همکاران و اعضاء گرامی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
با امید به تداوم نوآوری و تحرک بیشتر منتخبین در ادوار بعدی.

هیئت مدیره دوره نهم





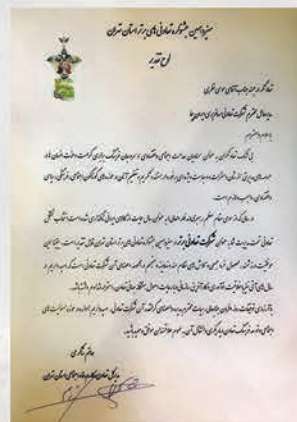


شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

www.iranpeyma.info  
www.t1co.ir

## ایران پیما شرکت برتر اتوبوسرانی کشور

در دوازدهمین و سیزدهمین جشنواره تعاونی‌های برتر شرکت تعاونی مسافربری شماره یک ایران پیما به عنوان تعاونی برتر در سال‌های ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ انتخاب شد و اعضای هیئت مدیره و مدیر عامل شرکت توسط مدیران کل و جناب آقای حمید کلانتری معاونت وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی تقدیر به عمل آمد.



گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور





www.elitearia.com

info@elitearia.com

@eliteariajam



متخصص در

حمل هوایی، دریایی، زمینی، ترخیص و ترانزیت کالا

دارای نماینده های قوی در آمریکای شمالی، اروپا و آسیای شرقی



فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰

تلفن: ۹۶۶۶۷۳۷۰

تهران، شهرک غرب، بلوار دادمان، برج طوبی، طبقه ۱۴، واحد ۳





# بیکران قشم

شرکت حمل و نقل و خدمات کانتینری

(سهامی خاص) شماره ثبت: ۲۳۹۱

## ULTIMATE

---

**Container and Logistics Services**

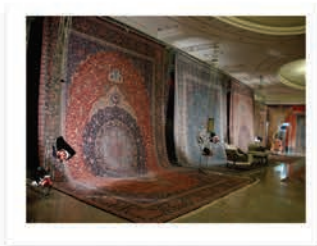
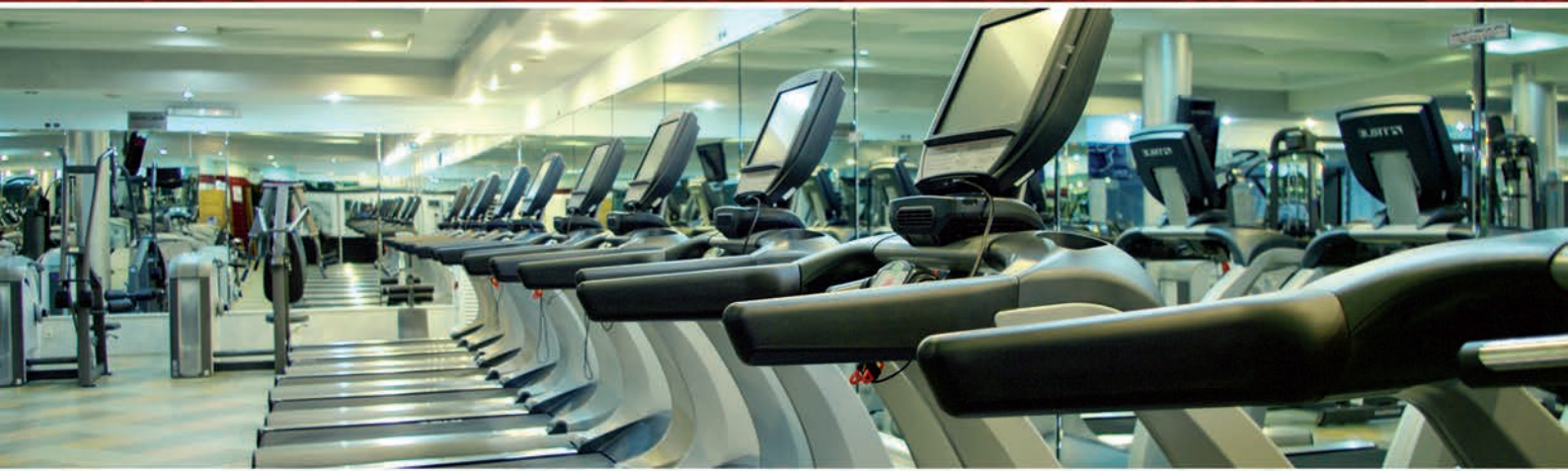
حمل زمینی، دریایی، ریلی، ترانزیت و ترانشیپ انواع کالاهای صادراتی و وارداتی پایانه اختصاصی در بندر شهید رجایی شامل خدمات ریلی، استریپ، استافینگ و دیوی کانتینر

نشانی: تهران، خیابان خالد اسلامبولی، پلاک ۸۴، ساختمان تایدواتر، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۷۰۸۹۱۰ - ۸۸۷۰۸۹۰۱ - ۸۸۷۰۸۹۱۶ - ۸۸۷۰۸۹۳۰

**Email: [Info@ucls.ir](mailto:Info@ucls.ir)**





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

[www.farmanieh.com](http://www.farmanieh.com)

[farmaniehclub](#)





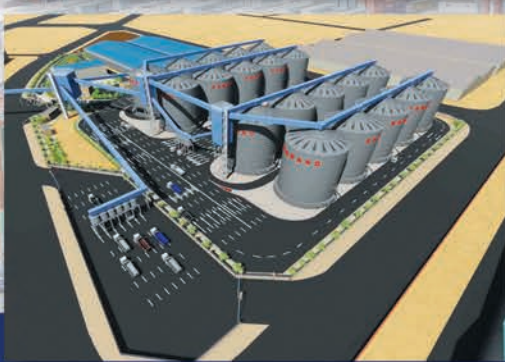


Nazm Afarinan Sanat Sahand Co.

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

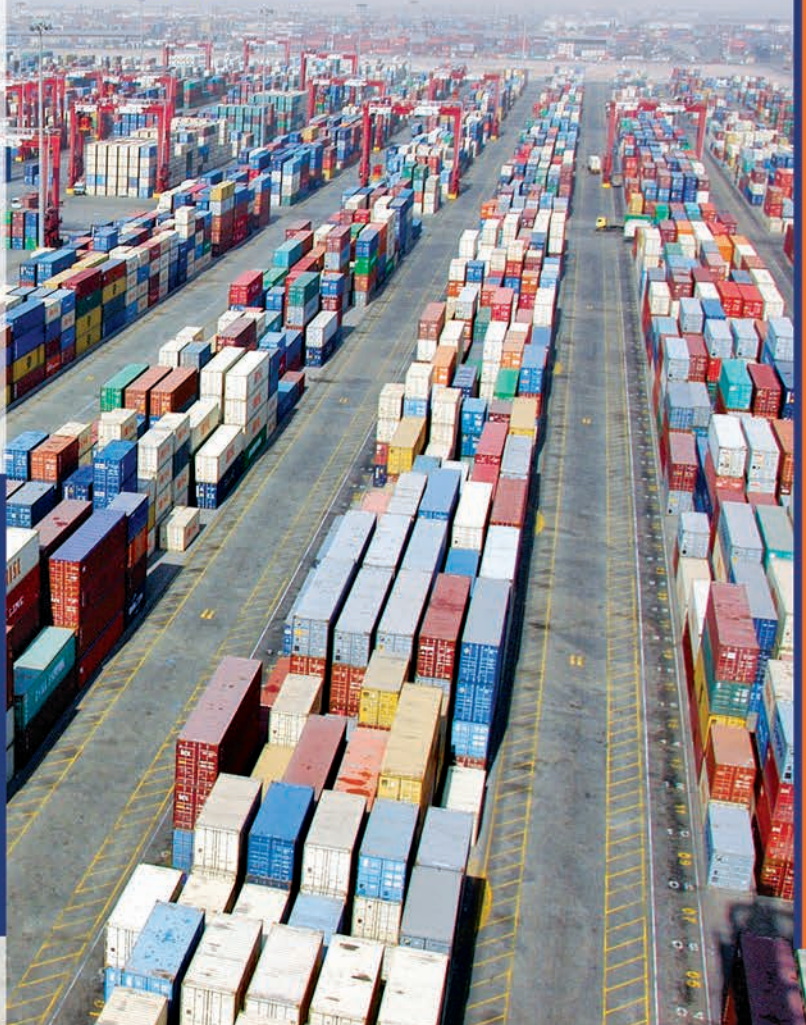
Address : No 169, Next to Sheikh Bahaei Ave, Molla  
Sadra Ave, Vanak Sq, Tehran, Iran  
Tell : (+98) 21- 88052984-6

## فعالیتها و خدمات

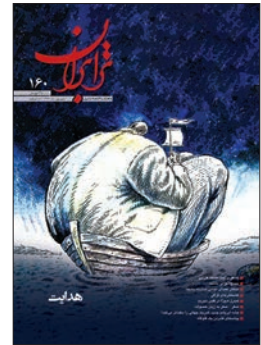
احداث سیلوی ۱۵۰ هزار تنی غلات در بندر امام خمینی - مدیریت و بهره‌برداری اسکله های ۲۶ و ۲۷ بندر امام خمینی - مدیریت ترمینال کانتینری اسکله شماره ۱ بندر شهید رجایی - نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی - نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی - استریپ کانتینر - استافینگ کالای صادراتی - 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، 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

### هدایت

ترابران در این شماره در جستجوی ناخدایی است... ناخدایی برای قبول مدیریت طی مسیر در اقیانوس حمل‌ونقل چندوجهی. گویا آنجا هم مشکل ناخدایی که افسران بخش‌های مختلف حمل را تعیین تکلیف کند تا سفینه حمل‌ونقل چندوجهی را در این دریای متلاطم اقتصاد جهانی به عقل و قاعده و کارا به پیش براند گیج می‌زنند. خدا به آنها هم کمک کند...

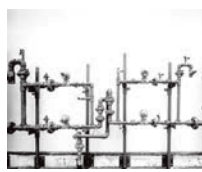
## گزارش اصلی

### مشکل ولایت؛ مساله کارایی



ایران پرتاب شده به عصر «لجستیک» از دوران «باربری» هنوز در سرگیجه پرتاب است. قربانی توسعه نامتوازن، در ساماندهی اقتصاد و اجزای آن مانند لجستیک و حمل‌ونقل نیز راه به جایی نبرده و هرآنچه را به عنوان دستاورد توسعه فناوری به کار می‌گیرد، در حداقل کارایی است. مثالی بسیار واضح، ناتوانی مجموعه قوای فکری-تخصصی جامعه حمل‌ونقل کشور در تعیین مدیر برای حمل‌ونقل چندوجهی به عنوان شیوه دارای کارایی و بهره‌وری بالا برای در تجارت فراملی است.

### در خم کوچه اول



تیر ماه ۱۳۹۵ در جلسه کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران، روزبه مختاری، عضو هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی، پیشنهادی مبنی بر استفاده از «بارنامه سراسری» در حمل‌ونقل چندوجهی را مطرح کرد و خواستار حمایت بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی از این طرح شد تا مقدمات اجرای آن سرعت بیشتری داشته باشد. در خرداد ۹۶ به سراغ او رفتیم تا ببینیم ماحصل مذاکرات به کجا انجامیده است (همچنان مشغول مذاکره بودند). در شهریور ماه ۹۷ بار دیگر سراغ این طرح را از مبدع و پیشنهاددهنده آن گرفتیم. هنوز منتظر بار آزمایشی هستند!

### سند یگانگی؟

در ابتدای شهریور ماه، برای نخستین بار، سند جامع آمایش مراکز لجستیک شامل مکان‌یابی احداث این مراکز و سطح‌بندی آنها به تصویب رسید و مجموعاً ۵۸ پهنه به منظور احداث انواع مراکز لجستیک مشخص شد. با توجه به اینکه سند آمایش مراکز لجستیک در دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل وزارت راه تدوین شده با مدیرکل این دفتر گفت‌وگویی داشتیم تا از بخش‌های مختلف این سند و سازمان‌های مسئول در آن بیشتر آگاه شویم. او آخرین مراحل تدوین طرح جامع حمل و نقل کشور را نیز برایمان تشریح کرده است.

## ترابری دریایی

### معاهده برای کیک نابریده!

پای بزرگترین دریاچه خودکفای جهان و سهم کشورهای ساحلی از آن براساس رژیم حقوقی در میان است. پهنه‌ای آبی که از جنوب به ایران، از شمال به روسیه، از غرب به روسیه و جمهوری آذربایجان و از شرق به جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان محدود می‌شود. انجمن حقوق‌شناسی شهریور ماه، نشست برای واکوی جزئیات کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر برگزار کردند که گزارشی از مباحث مطرح شده در آن را تقدیم خوانندگان کرده‌ایم.

### پیامدهای فشردن

#### یک گلوگاه



آیا مسدود کردن کشتیرانی و ارتباطات در تنگه هرمز که بخش مهمی از اقتصاد جهانی به آن و ارتباطات تجاری و اقتصادی در خلیج فارس و امنیت این روابط وابسته است، از نظر حقوق بین‌الملل دریاها پذیرفتنی است؟ این نوشتار، در پی آن است که روشن سازد وضعیت حقوقی تنگه هرمز از نظر حقوق ایران و حقوق بین‌الملل تابع چه قوانینی است و آیا ایران به‌راستی قادر است اقدام به مسدود کردن تنگه هرمز کند؟

### شورای فراقوه‌ای می‌رود؛

#### سازمان دولتی می‌آید!



بازارها در ماه‌های اخیر با التهاب قیمتی بسیار مواجه هستند. بازار خودرو نیز گرچه دیر هنگام اما بالاخره به نوسان‌های موجود در اقتصاد و بازار ارز واکنش نشان داد و قیمت خودروهای داخلی نیز سیر صعودی به خود گرفتند. واکنش مقام‌های رسمی چه بوده است؟ همچون بقیه بازارها، سعی بر تثبیت نرخ‌ها، اجبار به پیش‌فروش با نرخ‌های رسمی و ممانعت از پذیرش خواست خودروسازان مبنی بر رشد قیمت‌های رسمی.

### ما گروگان نیستیم

همه چیز از نامه مشترک دو انجمن کارفرمایی شروع شد که هشدار می‌دادند دو صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی از شهریور متوقف می‌شود. چنین خطراتی احتمال بیکاری خیلی عظیمی از کارگران این حوزه را مطرح می‌کرد، بنابراین بلافاصله اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی واکنش نشان داد. در رابطه با مسایل کارگری این صنعت با رئیس این اتحادیه گفت‌وگو کرده‌ایم.



## مجمع الجزایر نامتحد

ماه گذشته مدیران سازمان‌ها و دستگاه‌های تابعه وزارت راه با هدف بررسی چالش‌های عدم شکل‌گیری حمل‌ونقل چندوجهی و انتقال بار از جاده به ریل در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دور هم جمع شدند تا از ضرورت پیاده‌سازی نظام لجستیک در کشور و در ذیل آن توجه به حمل‌ونقل چندوجهی و مشکلات و موانعی بگویند که دولت در خصوص حمل‌ونقل سنتی، گران، بدون مزیت، غیرایمن و کند کشور با آن مواجه است. بخش‌هایی از بحث‌های مطرح شده در این نشست را تقدیم خوانندگان کرده‌ایم.

## منزوی و تکرو



مدرس لجستیک و حمل‌ونقل بین‌المللی در این گفت‌وگو امکان پیاده‌سازی حمل‌ونقل چندوجهی در کشور را ارزیابی کرده و نکات مطرح شده در این باره از سوی مسئولان و مدیران مربوطه در نشست‌های مختلف را به نقد می‌کشد. به اعتقاد او حمل‌ونقل بین‌وجهی به عنوان سرآمد فن‌آوری در حمل‌ونقل، در حال حاضر در فضای کسب‌وکار ایران جایی ندارد؛ چراکه روابطی از جنس برد-برد بین اجزای حمل‌ونقل وجود ندارد.

## شرکای ناهمراه

«... یکی از مهمترین مجموعه‌های ذی‌مدخل در حمل‌ونقل چندوجهی، وزارت صمت است، اما محوریّت وزارت راه در تصمیم‌گیری‌های حوزه حمل‌ونقل چندوجهی موجب شده بخش‌های موثری از این زنجیره تاکنون به فراموشی سپرده شود.»  
با معرفی طرح ساماندهی لجستیک تجاری و زنجیره‌های تامین و نماینده وزارت صمت در حوزه لجستیک گفت‌وگویی داشتیم.

۳۰

۳۴

۲۴

۴۶

۱۹

۴۲

## زیرساخت‌ها

### جاده ابریشم جدید، کمربند جهانی را سفت‌تر می‌کند؟



بعد از قرن‌ها روابط ناسازگارانه، حالا باید کشورهای آسیایی بر روی یک همسایه چینی بزرگ که بسیار بیشتر از یک شریک تجاری است، حساب باز کنند؛ آن هم با وجود اجرای پروژه‌ای با مشارکت ۶۹ کشور که حدود دوسوم جمعیت جهان در آن دخیل هستند. این طرح بلندپروازانه یکی از ابتکارهای سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه نفوذ و تاثیرگذاری بر دیگر مناطق جهان است. آنچه می‌خوانید بخش‌های از گزارش ویژه نشریه اکونومیست درباره جزئیات این پروژه عظیم و اهداف پنهان و پیدای چین از اجرای این طرح است.

## ترابری بین‌المللی

### کشمکش‌های قزاقی

رئیس اتاق ایران و قزاقستان از نبود واگن برای صادرات کالا به قزاقستان به دلیل عدم تخصیص واگن از جانب قزاق‌ها به‌خصوص واگن‌های مسقف و کارشکنی‌های آنها درباره اختصاص پروانه تردد زمینی به طرف ایرانی خبر داده و اینکه اگر این مشکلات ادامه‌دار باشد، فعالان تجاری در مرز اینچپه‌برون و سرخس که دو گلوگاه ترانزیتی هستند، از ماه سپتامبر به بعد در زمینه صادرات محصولات کشاورزی با چالش مواجه می‌شوند. او معتقد است دولت دست‌فعالان اقتصادی را بسته و با این وجود توقع دارد هم خود و هم آنها را از وسط سیلاب نجات دهیم.

### انتظار عصابی موسی نداشته باشید!



اگرچه سند آمایش مراکز لجستیکی با زحمت بسیار و دقت در تمام سطوح آن تهیه شده، اما من معتقدم اگر این سند را به تنهایی و بدون ایجاد نسخه‌های تکمیلی در نظر بگیریم، بخش مهمی از نظام لجستیک مغفول خواهد ماند و کاهش هزینه و زمان، بدون ایجاد یک way point که بتواند جریان کالا و جابه‌جایی را در کشور پردازش، تحلیل و مستند کند ممکن نیست...  
یادداشت آنوش رحام، تحلیلگر ارشد تجارت خارجی درباره سند ملی لجستیک

## صنعت خودرو

### کشمکش بر سر حاشیه!

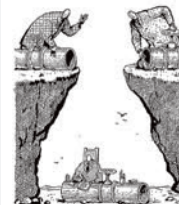
دوم شهریور، رئیس شورای رقابت؛ دبیر انجمن صنفی خودروسازان کشور و رئیس انجمن قطعه‌سازان، با حضور در شبکه خبر درباره کارایی سیاست‌های دولت در زمینه قیمت‌گذاری خودرو و دلایل افزایش بی‌رویه قیمت آن به بحث نشستند. تولیدکنندگان خودرو و قطعه، شورای رقابت را عامل گرانی می‌دانستند و نماینده شورای رقابت، تولیدکنندگان را به بی‌کفایتی و عدم بهره‌وری متهم کرد...



### کنترل هیولا در قفس تحریم

تحریم‌های جدید صنعت خودرو دو فرق اساسی با تحریم‌های گذشته دارد؛ قبلاً صرفاً خودرو تحریم بود، اما این بار قطعه‌سازان و تامین‌کننده مواد اولیه نیز به فهرست تحریم‌ها اضافه شده‌اند. در دور گذشته این تحریم در آخر لیست قرار داشت، اما امروز جزو الویت‌های نخست تحریم‌کنندگان است؛ آن هم در شرایطی که هیچ خودروی حتی پراید به طور صد درصد در ایران تولید نمی‌شود و خودروسازان ۱۵ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهی دارند. با کارشناس خودرو درباره آینده این صنعت گفتگو کرده‌ایم.

### تلاقی تحدید و تهدید



پس از خروج آمریکا از برجام و اعلام به صفر رساندن صادرات نفت ایران، مقامات کشور تهدید به بستن تنگه هرمز کردند. تنگه هرمز به عنوان یکی از مهمترین شاهراه نفتی جهان، یک موضوع اساسی از نظر ژئواستراتژیک، ارتباطی و اهمیت اقتصادی برای دولت‌های جهان به شمار می‌رود که علاوه بر مباحث حقوقی پیرامون انسداد آن، آسیب به تامین امنیت انرژی جهان نیز به عنوان اثرات جانبی آن مطرح می‌شود. مطلب حاضر، گریزی است بر اهمیت، حواشی و عواقب بستن این گلوگاه نفتی مهم جهان.

## اقتصاد کلان

### ۷۲ مسیر، ۷۲ سد!



مقابله با فساد اقتصادی یک نهضت جهانی است که نام آن در نروژ و نیجریه یکسان، اما اهداف و کارکردهایش متفاوت است. دولت‌ها در همه‌جا با فساد در حال مبارزه هستند و اگر نروژ و سنگاپور خیلی موفق‌تر از نیجریه و هند بوده‌اند، دلایلی به سطح توسعه برمی‌گردد: کشورهای توسعه‌یافته امکانات ساختاری بیشتری برای کنترل گردش اقتصاد در دست دارند و ... گزارش حاضر به بررسی راهکارهای مبارزه با فساد در کشور هند می‌پردازد...

### محور توسعه؛ بستر سرمایه

چند سالی است که به دلیل کاهش منابع دولتی تخصیصی به طرح‌های عمرانی، با هدف متنوع‌سازی رویه‌های تامین مالی پروژه‌های زیرساختی، استفاده از ظرفیت بازار سرمایه مورد توجه دست‌اندرکاران و متولیان بخش حمل‌ونقل کشور قرار گرفته است. گفتگو با مدیر شرکت مشاور سرمایه‌گذاری تامین سرمایه نوین، با هدف آشنایی با ابزارها، زیرویم و البته دشواری‌های مرتبط با حضور شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل در بازار مالی صورت گرفت.

## بازار سرمایه

### صفر - صفر به زیان حصول!



سازمان‌های دولتی و یا حاکمیتی با روندی کند، مشغول ارسال اطلاعات مالی سال‌های اخیر شرکت‌های بزرگ مشمول اصل ۴۴ خود به سامانه جامع اطلاع‌رسانی ناشران هستند. در فاصله ۲۱ مرداد تا سوم شهریورماه سال جاری «سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی» به عنوان یکی از بزرگترین مجموعه‌های اقامتی و پذیرایی کشور صورت‌های مالی و اطلاعات مربوط به تصمیم‌های مجامع عادی خود در سال‌های ۹۳ تا ۹۶ را منتشر کرد.



# باندیشه صحیح و شناسایی نیروها میتواند بر جاذبه غلبه نمود

بابر نامه ریزی صحیح و شناخت مولفه های مختلف، غلبه بر

چالش های حمل تخصص ماست.



نماینده گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

خیابان احمد قصیر (بخارست)، خیابان دوازدهم غربی،

پلاک ۲۵، طبقه سوم

تلفن : ۰۱۱-۸۸۵۲۷۰۱۱ (۰۲۱)

SIT@sindbadlogistics.com



## هدایت!

به سال ۱۳۲۷ سازمانی در ایران متولد شد که نقش رهبری اقتصاد را بر ناصیه‌اش کشیده بودند. نامش را سازمان برنامه گذاشتند. وظیفه این سازمان، برنامه‌ریزی و نظارت توسعه‌ای و راهبردی نظام اقتصادی و اجتماعی کشور و جلوگیری از اصطکاک مجریان برنامه بود. تحت نظر یک شورای عالی، یک هیئت نظارت و یک مدیرعامل فعالیت می‌کرد. طراحی هوشمندانه‌ای بود: برنامه کلان می‌ریخت و نظارت می‌کرد تا درست اجرا شود.

سال‌ها بعد، آن شورای عالی در تکاملی معکوس به فردی عالی، آن هم نه برای اداره اقتصاد که برای اداره کل امورات کشور تبدیل شد. نقل است که اعلیحضرت از سازمان برنامه‌ای که موتور توسعه کشور را برای او روشن کرده بود دل خوشی نداشت. آن را موی دماغ می‌دانست. وقتی خودش بهتر می‌توانست تصمیم بگیرد پول نفت را چطور خرج کند چه نیاز به یک عده بوروکرات ایرادگیر و زبان سلطنت نفهم!؟ به روایتی، همین باعث سقوطش شد.

به سادگی می‌توانیم نتیجه بگیریم حکومت فردی، بد و شورایی بهتر است. ناخدا بودن خوب است، اما ناخدایی بهتر است که افسران جرات‌کنند نزد او حرف بزنند و او حوصله شنیدن داشته باشد. حالا کاری به این نداریم که اگر خدای ناکرده ناخدا در میانه سفر به دوردست اقیانوس، عمرش را به افسران داد چه کنند، همین قدر می‌دانیم که بی‌مدیر نمی‌شود، مدیر مشورت‌ناپذیر هم نمی‌شود.

اما از هر دوی اینها بدتر، همان وضعیت بی‌مدیری و بی‌سرپرستی و فاقد ولی بودن است. نه می‌شود کشتی را به پیش براند و نه می‌توان دور خود چرخ زد و نه می‌توان بدون راهبر، بیخبر از آنچه در افق در انتظار است، شراع برکشید و مستقیم به سوی آن رفت. خدا نصیب نکند.

اما متأسفانه وضع بدتری هم وجود دارد. واقعا وجود دارد: فرض کنید در کشتی بزرگ و پرمسافری ناخدا به دلایلی صلاحیت ناخدایی را از دست بدهد. علت آن می‌تواند هر چیزی باشد. همه ما می‌توانیم دچار عود افسردگی حاد شویم، به توهم دچار آییم و از همه مهم‌تر دچار محاسبات اشتباه شویم و به محاسبه خود نیز اطمینان داشته باشیم. ناخدایی را که دچار چنین موقعیتی است نه می‌توان به حال خود رها کرد و نه می‌شود او را کنار زد. ظاهراً مشکلی ندارد، لکن نگرفته، حرفش را دائم عوض نمی‌کند، با اقتدار کافی سخن می‌گوید و خدمه‌ای هم که از او نگهداری می‌کنند و خدمات می‌دهند، می‌گویند همواره در حال چک و معاینه مسیر کشتی است و گویا و نقاله و اسطرلاب از دستش نمی‌افتد؛ اما افسران می‌دانند مسیری که می‌رود به درون آب‌های فریبنده و مرگبار قطبی است که عنقریب یخ می‌زنند و کشتی را اسیر خود می‌سازند. همان داستان سرجان فرانکلین در میانه قرن ۱۹ که در جستجوی مسیر دریایی گرینلند به آلاسکا از راه قطب شمال، آن قدر کج رفت که به زمستان خورد، در یخ گیر کرد و کشتی و جان کاشفان همراه آن را به باد داد.

حالا که به موضوع راه‌های دریایی و جستجوی مسیرهای کوتاه رسیده‌ایم، این را هم بگوییم که تراپران هم در این شماره در جستجوی ناخدایی است. ناخدایی برای قبول مسئولیت مدیریت طی مسیر در اقیانوس حمل و نقل چندوجهی. گویا آنجا هم مشکل ناخدایی است که افسران بخش‌های مختلف حمل را تعیین تکلیف کند تا سفینه حمل و نقل چندوجهی را در این دریای متلاطم اقتصاد جهانی به عقل و قاعده و کارا به پیش براند و گنج نزنند. خدا به آنها هم کمک کند.

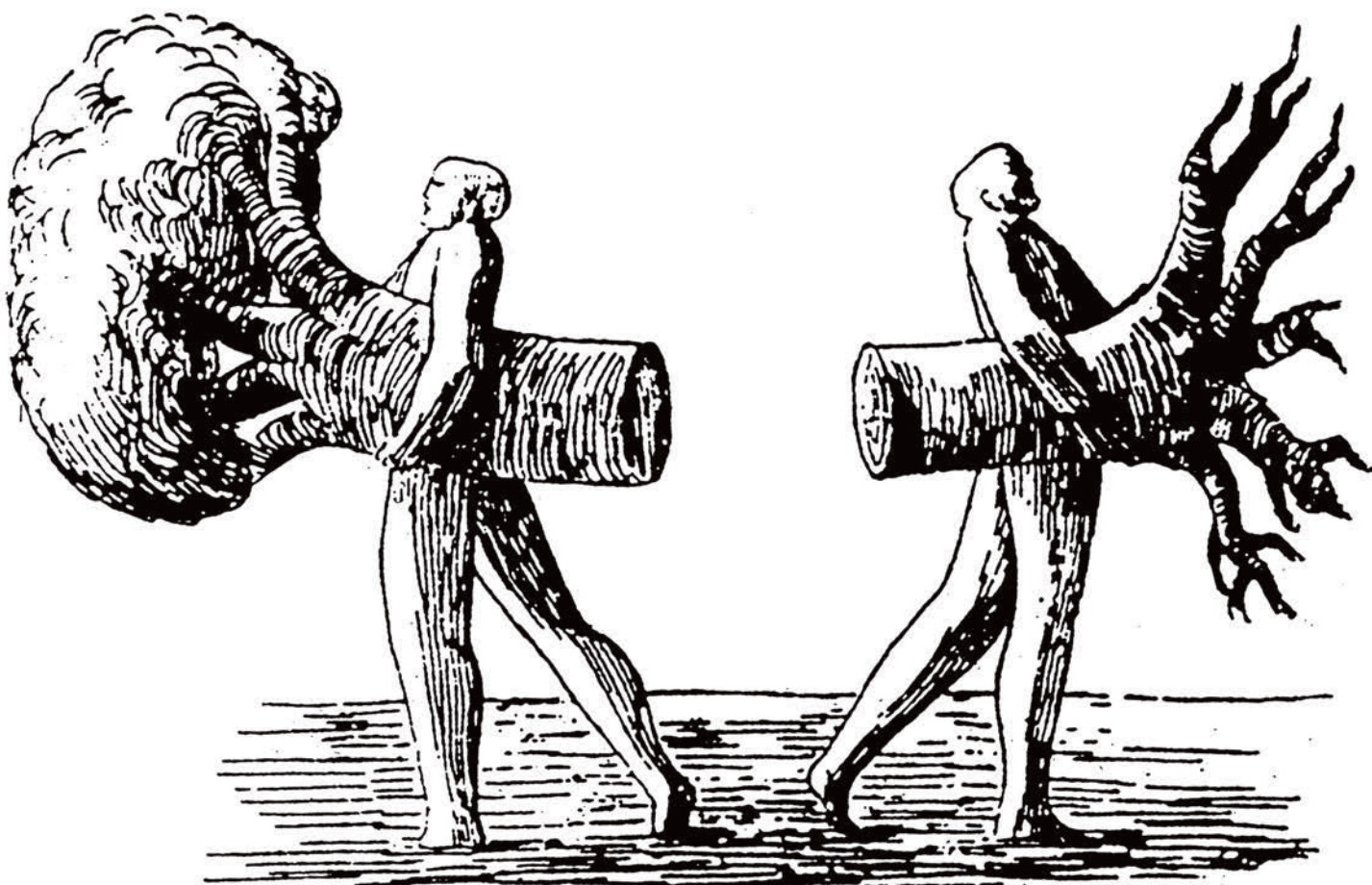
اما خدا اگر بیشتر به سرنشینان کشتی بزرگ‌تر، خیلی بزرگ‌تر از کشتی حمل و نقل چندوجهی، یاری برساند فراوان‌تر شاکر خواهیم شد. سرجان فرانکلین را نمی‌توان خیلی سرزنش کرد؛ با سرسختی راه نرفته‌ای را در دوردست اقیانوس‌ها، در قطب وحشی شمال جستجو می‌کرد. با ابرام، در مسیری شناخته، آزمایش شده و معروف به داشتن گرداب‌های فروکشنده کشتی نمی‌راند... خیلی فرق می‌کند!



## مشکل ولایت؛ مساله کارایی

ایران پرتاپ شده به عصر «لجستیک» از دوران «باربری» هنوز در سرگیجه این پرتاب است. قربانی توسعه نامتوازن، فقط در تنظیم روابط بین نرخ رشد جمعیت و موقعیت اقلیمی و دبی سالانه فروریزهای آسمانی درنمانده است، تنها در برقراری تعادل بین اراده حکومت و خواست مردم دچار تناقض نیست، در اموری که راه حل شناخته شده دارند و مثلا در ساماندهی و مدیریت اقتصاد و اجزای آن مانند لجستیک و حمل و نقل نیز راه به جایی نبرده و هر آنچه را به عنوان دستاورد توسعه فناوری به کار می گیرد، در حداقل کارایی است.

مثالی بسیار واضح، ناتوانی مجموعه قوای فکری - تخصصی جامعه حمل و نقل کشور در تعیین مدیر و ولی برای حمل و نقل چندوجهی به عنوان شیوه دارای کارایی و بهره‌وری بالا برای در تجارت فراملی است. در این زمینه در این شماره ترابریان تفحص بسیار کردیم و با اهل فن به گفت و گو نشستیم. حاصل کار را شاید بتوان چنین خلاصه کرد: حمل چندوجهی یک تنظیم کننده فرادست می خواهد که در این سامان ولایت پذیر، ولی و فرمانده این فعالیت باشد، اما فعلا فاقد آنیم. نتیجه محتومش فقدان کارایی و هدر رفتن فرصت برای انجام فعالیت‌های پرسود است.





شیوه‌های حمل کشور در حمل و نقل چندوجهی منافع مشترک ندارند

## مجمع الجزائر نامتحد

ماه گذشته مدیران سازمان‌ها و دستگاه‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی با هدف بررسی چالش‌های عدم شکل‌گیری حمل و نقل چندوجهی و انتقال بار از جاده به ریل در شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دور هم جمع شدند تا از ضرورت پیاده‌سازی نظام لجستیک در کشور و در ذیل آن توجه به حمل و نقل چندوجهی و مشکلات و موانعی بگویند که دولت در خصوص حمل و نقل سنتی، گران، بدون مزیت، غیرایمن و کند کشور با آن مواجه است.

بخش‌هایی از بحث‌های مطرح شده در این نشست را که خسرو سرایی، مدیرکل امور لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی؛ غلامحسین دغاغله، مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای؛ مهدی صفری مقدم، مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل و نقل معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی؛ سید مرتضی علی‌احمدی، مدیرکل بازرگانی و بازاریابی شرکت راه‌آهن و محمد سیاوشی کارشناس و فعال بخش خصوصی حوزه حمل و نقل در آن حضور داشتند، تقدیم خوانندگان کرده‌ایم.

درصد تحقق آن هستیم. کارگروهی بین ریل و بندر شکل گرفته و جلسات هفتگی مختلفی در بندر شهید رجایی در سطح ستاد و عملیات دو بخش، بنا به ضرورت برگزار می‌شود.

باید خاطرنشان کنم منظور از قطارهای برنامه‌ای این نیست که فقط بدانیم قطار در چه ساعت و یا چه تاریخی وارد بندر می‌شود، بلکه برنامه‌ریزی باید از سمت کشتی شروع شود. وقتی مانیفست کشتی که قصد پهلوگیری در بندر را دارد، ۴۸ ساعت قبل به صورت الکترونیکی به ما اعلام شود، از قبل می‌دانیم که فرضاً برای یک کشتی کانتینری، چه کانتینری و با چه شماره‌ای قرار است تخلیه و چه کانتینری بارگیری شود (جدا از بحث‌های رویه‌ای مانند ترانزیت، واردات، صادرات، ترانشیپ و ...) پس می‌توانیم تجهیزات مناسبی به آن اختصاص دهیم و زمان تخلیه و بارگیری را کاملاً مشخص کنیم و ...

همین انتظار را هم از سمت ریل داریم، باید با همکاری و مشارکت هر دو طرف، این موضوع تا پایان امسال عملیاتی شود که بدانیم قطاری که وارد می‌شود آیا آمده بار

توسط کامیون‌ها می‌تواند جابه‌جا شود. به عبارت بهتر، هرچقدر هم که کامیون‌ها در تخلیه بنادر فعال باشند، این موازنه برقرار نخواهد شد. در عین حال، افزایش سهم ریل در بندر، این به معنای کاهش سهم جاده نیست؛ چراکه فضا به قدری گسترده است که وقتی این موازنه برقرار شود، می‌تواند هم برای جاده، بارهای اقتصادی وجود داشته باشد و هم شاهد اقتصادی بودن حمل ریلی باشیم.

در بین بنادر کشور، امیدواریم اسکله ریلی بندر امیرآباد تا پایان امسال و بعد از برطرف شدن مشکل فنی در رمپ این اسکله، به بهره‌برداری برسد. در بندر شهید رجایی نیز به عنوان بزرگ‌ترین و فعالترین بندر کشور، اتصال فیزیکی ریل - بندر وجود دارد، اما این ارتباط باید به صورت کیفی‌تر برقرار شود و بتواند بهره‌وری را از ریل به بندر و برعکس منتقل کند. بنابراین در این بندر، ما هم طراحی‌های داخل بندر را در دست بازنگری داریم و هم اتصال کیفی ریل و بندر را.

قدم اول هم در این زمینه راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای است که با همکاری راه‌آهن

سازمان بنادر در بنادری که متصل به شبکه ریلی هستند چه اقداماتی انجام داده تا حمل ریلی تسهیل شود؟

■ خسرو سرایی: در ابتدا باید بگویم متأسفانه در سطح ملی به مبحث لجستیک به میزان اهمیت آن توجه نشده و جای بسیار زیادی برای کار دارد. با بررسی‌هایی که درباره مقابله با تحریم‌ها و شرایط روز مملکت انجام داده‌ام به این نتیجه رسیده‌ام که اگر به مساله لجستیک توجه شود، می‌توانیم در بندر شاهد حدود ۲۵ درصد توسعه غیرفیزیکی ظرفیت‌ها باشیم و همینطور در سطح ملی تا ۳۰ درصد هزینه‌ها را کاهش دهیم.

و اما درباره سوال شما درباره اتصال بین ریل و بندر، باید بگویم این بحث جدیدی نیست. سال‌هاست کشورهای پیشرفته توجه بسیار زیادی به این موضوع داشته‌اند و ما هم در ایران از گذشته اقداماتی در این خصوص به عمل آورده‌ایم. ما در بندر باید به این نکته توجه داشته باشیم که توازن بین بار ورودی و خروجی ایجاد شود؛ چراکه بار ورودی توسط یک کشتی، احجامی بسیار بالاتر از آن چیزی دارد که



**مدیرکل دفتر حمل  
کلای سازمان راهداری:  
وزارت راه و شهرسازی  
در ورود و خروج ناوگان و  
ایجاد توازن بین عرضه  
و تقاضا هیچ دخالتی  
ندارد و سیاستگذار  
اصلی نیست، در حالی که  
در کشورهای دیگر  
وظیفه ایجاد ارتباط  
بین صنعتگر، واردکننده  
و مصرف‌کننده، برعهده  
وزارت راه است**

**مدیرکل بازرگانی  
راه‌آهن: در حال حاضر  
عملکرد حمل بار ریلی  
در مسیر اصفهان به  
شیراز تقریباً نزدیک  
صفر است. چرا؟ چون  
هدف، فقط اتصال  
خطوط اصلی بوده و  
به اینکه به مراکز عمده  
بار یا چشمه‌های بار  
اتصال پیدا کند،  
توجه نشده است**

را از بندر بردارد یا اینکه تخلیه کند و تحت چه رویه‌ای باید این کار انجام شود.

در عین حال، ایجاد ارتباط بین قطار داخل بندر باید زمان کوتاهی را به خود اختصاص دهد. دو شاخصی را که ما به بخش IT سازمان بنادر معرفی کرده و در حال حاضر روی آن کار می‌کنیم؛ زمان ماندگاری کامیون و زمان ماندگاری واگن در بندر است. هر چقدر این زمان را کاهش دهیم، به این معناست که یک کامیون می‌تواند چند سفر بیشتر انجام دهد و یک واگن می‌تواند در طول یک سال چند گردش عملیاتی بیشتر داشته باشد که در نهایت مصرف‌کننده نهایی منتفع خواهد شد.

**وقتی میزان بار ثابت است، چطور سهم ریل و جاده می‌تواند مساوی باشد؟**

■ **سرایی:** البته صحبت‌های بنده فارغ از فضای تحریم است، اما به هر حال معتقدم هرگز نباید میزان بار را ثابت در نظر گرفت. مشکل ما، دیدگاه‌های درونگراست، یعنی ما معطوف به داخل مرزها هستیم و هرگز به دنبال اینکه یک درآمدی را بزرگ‌تر کنیم نبوده‌ایم. کیک را در نظر گرفتیم و می‌گوییم ثابت است و حالا باید ببینیم که چطور می‌شود آن را تقسیم کرد! این سهم ثابت نیست و می‌تواند با توسعه و همکاری‌های حمل‌ونقل و توسعه تجارت افزایش پیدا کند.

**آقای مهندس دغاغله در بحث انتقال بار از جاده به ریل به قول دکتر آخوندی باید یک تغییر انگاره خیلی بزرگ به وجود بیاید؛ چرا که قطعا با مقاومت‌های زیادی مواجه خواهد بود. نظر شما در این زمینه چیست؟**

■ **غلامحسین دغاغله:** اتفاقاً من می‌خواستم پیشنهاد کنم که نام این هم‌اندیشی را تغییر دهیم. جلسه هم‌اندیشی توسعه حمل‌ونقل ترکیبی یا لجستیک یا ریلی بهتر از «روش‌های انتقال بار از جاده به ریل» است و حساسیت کمتری ایجاد می‌کند.

همان‌طور که مستحضر هستید بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل کشور ما از طریق جاده انجام می‌شود؛ تا آنجا که در یک دهه گذشته، میزان جابه‌جایی بار جاده‌ای ۴۱ درصد و تعداد ناوگان ۱۰۲ رشد داشته

است. این نشان‌دهنده عدم تعادل بین عرضه و تقاضا در کشور است و ما با مازاد عرضه ناوگان در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای مواجه هستیم. این معضل دلایل مختلفی دارد که قصد ندارم خیلی روی آن تمرکز کنم، فقط به طور گذرا اشاره می‌کنم که برعکس بقیه کشورهای دنیا، وزارت راه و شهرسازی ما در ورود و خروج ناوگان و ایجاد توازن بین عرضه و تقاضا هیچ دخل و تصرفی ندارد؛ همین است که همچنان شاهد تردد و فعالیت ناوگان‌های بالای ۷۰ سال در کشور هم هستیم.

این ناشی از ایرادی است که در بخش حمل‌ونقل کشور وجود دارد؛ یعنی نه در ورود و نه در خروج ناوگان، سیاست‌گذار اصلی نیستیم، در حالی که در کشورهای دیگر وظیفه ایجاد ارتباط بین صنعتگر، واردکننده و مصرف‌کننده، برعهده وزارت راه است.

مورد دوم در رابطه با ترکیب ناوگان است، من به عنوان نهاد حاکمیتی در بخش حمل‌ونقل باید تشخیص بدهم که چه ناوگانی با چه ظرفیتی مورد نیاز بخش است، اما متأسفانه در این زمینه هم از وزارت راه و شهرسازی هیچ نظری اخذ نمی‌شود؛ بنابراین ما با ماشین‌های تناژ پایین (اغلب چینی و با کیفیت پایین) مواجه هستیم که در چند ساله گذشته تحت پوشش بنگاه‌های زودبازده اقتصادی و با کمک یکسری از تسهیلات ارزان‌قیمت دولت وارد چرخه حمل‌شده‌اند؛ دقیقاً برعکس دنیا که به سمت حرکت با تناژ بالا و بهره‌وری بیشتر حرکت می‌کنند.

دلایلش هم - همان‌طور که گفتم - این است که کسی با وزارت راه و شهرسازی که باید نظر نهایی را در این زمینه بدهد، مشورت و نظرخواهی نمی‌کند، اما هنگامی که حمل‌ونقل دچار مشکل می‌شود، وزیر باید پاسخگو باشد؛ در حالی که در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی نقشی ندارد.

توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، چندوجهی یا لجستیک ضرورتی است که طی سال‌های گذشته به یکی از اولویت‌های وزارتخانه تبدیل شده و دوستان هم مستحضر هستند که ما هرچه جلوتر می‌رویم این نیاز و



نظر گرفتیم، بدون اینکه مشخص شود این سهم تناژی است یا تن - کیلومتری!

خلاً دیگر این بود که ما مدل‌هایی برای برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری نداشتیم تا بتوانیم بین بخش‌های مختلف هماهنگی ایجاد کنیم. خوشبختانه با شروع بهنگام‌سازی طرح جامع حمل‌ونقل به عنوان اولین گام در بخش لجستیک، یک مدل برنامه‌ریزی کلان برای لجستیک در کشور طراحی شده که با همکاری دانشگاه‌ها توسعه پیدا کرده است. همان‌طور که دوستان به‌درستی اشاره کردند ما بین ریل و جاده رقابت نداریم. یک بخش با حمل ریلی اقتصادی می‌شود و یک بخش با حمل جاده‌ای. در حمل ترکیبی ما شاهد همکاری بین این دو بخش هستیم. در مسیرهای طولانی (بیشتر از ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر) براساس همان الگویی که دنیا دنبال کرده، باید به سمت حمل ریلی رفت و توزیع و تجمیع بار در مراکز لجستیکی توسط جاده انجام شود.

**بخش خصوصی چه انتظاراتی از حاکمیت در مقوله حمل‌ونقل دارد و چه اقداماتی باید در این زمینه انجام شود؟**

■ **محمد سیاوشی:** بخش خصوصی، به‌ویژه از منظر تولید، حمل‌ونقل سریع، ارزان و ایمن را مدنظر دارد. واقعیت این است که حمل‌ونقل ریلی کشور چندان سریع، ارزان و حتی ایمن نیست و دارای ایرادهای اساسی و اشکالات ساختاری است. ما مشکلات موانع سازمان‌ها را هم می‌دانیم و معتقدیم نیاز به تسهیل قوانین از بالادست است؛ وگرنه در زحماتی که دوستان می‌کشند هیچ شک و شبهه‌ای نیست. نیاز جامعه تولیدی این است که با یک شرکت برای حمل مواجه باشد، اما شرکت‌های 3PL یا همان Third-party logistics در این کشور اساساً وجود خارجی ندارند، در حالی که در دنیا این شرکت‌های 3PL هستند که عملیات حمل را از صفر تا صد مدیریت می‌کنند، ما اینجا نشستیم و باید نگران حساسیت‌های ناشی از انتقال بار از جاده به ریل و تبعات آن باشیم.

این حساسیت‌ها قابل تقدیر است؛ اما بخش تولید از جامعه حمل‌ونقل انتظار خدماتی یکپارچه دارد و اینکه برای انتقال

مصوب دستگاه‌های مختلف هستیم.

همان‌طور که می‌دانید، حمل‌ونقل ترکیبی توسط ارائه‌دهنده‌های خدمات مختلف و سیاست‌گذارهای مختلفی که برای روش‌های مختلف حمل‌ونقل برنامه‌ریزی می‌کنند، دنبال می‌شود، پس یکی از الزامات این است که سازمان‌های سیاست‌گذار و در واقع نمایندگان حاکمیت در روش‌های مختلف، ابتدا خودشان همسو باشند و استراتژی‌های یکسان و هم‌جهت داشته باشند تا تلاش‌هایی که در این بخش انجام می‌شود همدیگر را خنثی نکند یا رقابت بین آنها شکل نگیرد.

یکی از اقدامات مثبتی که در گام اول انجام شده، تدوین استراتژی‌های بخش حمل و تصویب آن در شورای عالی ترابری کشور بوده است. در حال حاضر، ما یک سند مصوب داریم که اولویت‌های ما را در بخش مسافری و بار و لجستیک مشخص کرده و از طرف وزیر به تمام دستگاه‌های ذی‌ربط ابلاغ شده است. این سند در واقع محوری است که همه باید حول آن، تلاش‌هایشان را ساماندهی کنند.

در گام دوم ما برای سیاست‌گذاری نیازمند مدل‌های برنامه‌ریزی هستیم تا سهم هر بخش مشخص شود. در برنامه ششم برای اینکه کمی ملموس‌تر و عملیاتی‌تر صحبت کنیم، سهم حمل‌ونقل ریلی را ۳۰ درصد در

... بین راه‌آهن، سازمان بنادر و سازمان راه‌داری هیچ مدیریت و برنامه‌ریزی برای سیاست‌گذاری یکپارچه وجود ندارد. لجستیک که فقط معطوف به حمل‌ونقل نیست. ما کدام شرکت لجستیک یا تخصصی را داریم که خدمات گمرکی بدهد؛ مگر تشریفات گمرکی، بانکی، انبارداری، ترخیص و ... جزو مقوله لجستیک نیست؟!

خلاً را بیشتر احساس می‌کنیم.

واقعیت این است که توسعه حمل‌ونقل چندوجهی یا ترکیبی مستلزم این نیست که بار از جاده به ریل یا برعکس منتقل شود. جاده و ریل مکمل یکدیگر هستند. یکسری بارهای ریل‌پسند هستند و جاده‌ها مأمّن مناسبی برای این گونه حمل‌ونقل نیست (مانند کالای خطرناک و مسیرهای طولانی) و یکسری بارها جاده‌پسند؛ اما موضوع این است که در همین شرایط فعلی ما ۳۳۷ هزار دستگاه ناوگان دارای کارت هوشمند و شناسنامه‌دار داریم، در حالی که آمار ماهیانه‌ای که برای پیمایش و تخصیص سوخت به شرکت پخش ارسال می‌کنیم، تقریباً ۲۹۰ هزار دستگاه است؛ یعنی هر ماه در حدود ۵۰ هزار دستگاه از ناوگان ما باری برای حمل ندارند.

در مبادی عمده کشور ما که بنادر هستند، در دو سال گذشته مدت انتظار برای گرفتن بار به ۲۶ تا ۲۷ روز رسیده که معقول به نظر نمی‌رسد. قطعاً این قضیه باید هم مقتضیات اجتماعی و اقتصادی در نظر گرفته شود، یعنی راننده‌ای که دو سال گذشته در ماه ۳، ۴ سرویس را از بنادر حمل می‌کرد، امروز یک‌الی دو سرویس را حمل می‌کند؛ آن هم در موارد استثنایی؛ در حالی که هزینه‌های ناوگان و خودش چند برابر شده است.

اینکه نقش ریل را پررنگ و سهم آن را بیشتر کنیم خواسته ملی است و ایده‌آل ما هم این است که یکسری از بارها به سمت ریل هدایت و نقش ریل پررنگ‌تر شود. ولی این موضوع را دوستان تایید می‌کنند که قطعاً نمی‌توانیم به شکل دستوری و امری این کار را انجام دهیم. مگر اینکه یکسری جنبه‌های ترغیبی و تشویقی صاحبان کالا را بیشتر کنیم.

■ **مهدی صفری‌مقدم:** در سال‌های گذشته به مقوله لجستیک در حوزه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کمتر توجه شده و حتی این ابهام وجود داشته که دو وزارتخانه در سطح کلان کشور متولی آن هستند، اما با دیدگاه‌های مثبت دکتر آخوندی، این مسئله مورد توجه جدی قرار گرفته است.

ما برای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در این حوزه نیازمند استراتژی‌های مدون و



یک بار، مجبور نباشد یک بار به کشتی، یک بار به ریل و و یک بار هم به جاده مراجعه کنند.

■ **علی احمدی:** متوسط کرایه حمل ریلی نسبت به جاده پایین تر است، پس چرا قیمت نهایی برای مصرف کننده در ریل افزایش پیدا می کند؟ این هزینه های ترکیبی است که سبب می شود قیمت ریلی ما نسبت به قیمت جاده از مزیت اقتصادی برخوردار نشود، در واقع، عدم اتصالات در مبدأ و مقصد باعث شده کرایه حمل ما نسبت به جاده غیر رقابتی شود.

مثال آن را خدمت شما عرض می کنم؛ ما مسیر اصفهان - شیراز را افتتاح کردیم، اما الان عملکرد حمل بار ریلی در مسیر اصفهان - شیراز شاید به جرأت بشود گفت نزدیک به صفر است. سرمایه گذاری فراوان و زیرساخت مناسب از طرف دولت انجام و ایجاد شده، اما نتیجه آن را تنها در حمل مسافری می بینید و در حمل باری نتیجه ای دیده نمی شود. چرا؟ چون هدف، فقط اتصال خطوط اصلی بوده و به اینکه به مراکز عمده بار یا چشمه های بار اتصال پیدا کند، توجه نشده است.

خط ریلی که این همه هزینه و سرمایه ملی صرف آن شده است، اما در عمل هیچ ارزش افزوده ای برای مملکت نداشته، نشان می دهد که به درستی برنامه ریزی نشده و نگاه کلانی که دوستان به آن اشاره کردن، از لحاظ ساختاری دچار ضعف است.

باید دید مشکلات اساسی ما در بحث های ساختاری چیست که سبب شده در مباحث لجستیک، حمل و نقل چندوجهی و رفتارهای متوازن بین جاده و ریل دچار مشکل شویم. **مراکز لجستیک چقدر می تواند این توازن بین ریل و جاده را برقرار کند و از دغدغه های موجود بکاهد؟**

■ **صفری مقدم:** در ستاد مراکز لجستیک که جلسات آن با همکاری ۱۰ دستگاه و به ریاست وزیر راه و شهرسازی تشکیل می شود، طرحی به عنوان سند آمایش مراکز لجستیک آماده شده که مبنای سیاست گذاری ما در حوزه لجستیک است و تا الان به عنوان حلقه مفقوده مطرح بود. شاید نتایج این مطالعات برای دوستان

**مدیرکل دفتر طرح جامع معاونت حمل و نقل وزارت راه: بررسی ها نشان می دهد اینکه شرکت های لجستیکی و ترکیبی در کشور ما شکل نگرفته اند، ریشه های فراتر از بخش حمل و نقل دارد و به بخش های سیاست گذاری اقتصادی بازمی گردد. مالیات و بیمه بخش هایی هستند که اجازه نمی دهند بنگاه های بزرگ در بخش لجستیک کشور شکل بگیرند و در واقع بیشتر تشویق به سمت خودمالکی است**

هم که این عملیات ترکیبی در آن انجام شود بسیار اهمیت دارد، اما باید ریشه یابی شود که چرا شرکت های لجستیکی و ترکیبی در کشور ما شکل نگرفته اند.

بررسی های ما نشان می دهد ریشه های این موضوع فراتر از بخش حمل و نقل است و به سیاست گذاری های اقتصادی مربوط می شود. مالیات و بیمه بخش هایی هستند که اجازه نمی دهند بنگاه های جدی و بزرگ در بخش لجستیک شکل بگیرد و در واقع بیشتر تشویق به سمت خودمالکی است. همچنین نباید از اهمیت یکپارچه سازی اسناد و فرآیندهای حمل غافل شد؛ چراکه می تواند در برخورداری از حمل ترکیبی سریع و ارزان بسیار موثر باشد.

البته نکته مهم این است که در کنار تمام دفاعی که از ارتقای سهم راه آهن کردیم باید به این نکته هم اشاره کرد که سرعت سیر تجاری در بخش ریلی باید ارتقا پیدا کند و رقابتی شود؛ چون در حال حاضر زمان دریافت کالا در بخش ریل و جاده قابل مقایسه نیست.

■ **دغاغله:** ماجرای سهم جاده و ریل یک شبه به وجود نیامده که یک شبه بتوان آن را حل کرد. قطعاً سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به عنوان بخشی از حاکمیت و جزئی از کل نظام تصمیم گیرنده در این زمینه، با سیاست های موجود همراهی خواهد کرد، اما با در نظر گرفتن آیت هایی که در ابتدا با آن اشاره کردم؛ یعنی عدم تعادل بین عرضه و تقاضا و توجه به تبعات اقتصادی و اجتماعی آن و چاره جویی جهت بخش عظیمی از عرضه مازادی که در کشور موجود است و قطعاً از این بخش ارتزاق می کنند. همانطور که گفتیم ۵۰ هزار دستگاه ناوگان ما در ماه فاقد عملکرد است و این نشان می دهد که فارغ از اینکه بخشی از بارمان به ریل منتقل شود یا نشود، ما در بخش حمل و نقل جاده ای دچار مشکل هستیم.

■ **سیاوشی:** یکی از عواملی که باعث شده جاده موفق تر باشد، این است که در به در حمل می کند، در حالی که بار را باید تا پای ریل آورد و مجدداً از پای ریل تا مقصد تخلیه و بارگیری کرد، مگر جایی که از مبدأ

جالب باشد، ما حرکت به سمت شرایط بهینه؛ یعنی شرایطی که کمترین هزینه لجستیک را در سطح ملی داشته باشیم، در دو سناریو بررسی کردیم.

یک سناریو با شرایط و قیمت های فعلی (تناسب قیمت های فعلی در بخش ریلی، جاده ای و حق دسترسی ها) بود. متوجه شدیم اگر بخواهیم با همین شرایط و قیمت ها، با ایجاد مراکز لجستیک، الگوی حمل و نقل را بهینه کنیم، حداکثر باری که می تواند به سمت ریل جذب شود از جهت میزان تناژ ۱۴ درصد (الان حدود ۹ درصد است) و براساس تن - کیلومتر حدود ۴۳ درصد (از حدود ۱۱ درصد فعلی) است؛ اما اگر قیمت ها را به سمت نرم قیمت های جهانی ببریم، یعنی هم سیاست اصلاح قیمت سوخت را در پیش بگیریم و هم حق دسترسی ها متناسب شوند، آن ۱۴ درصد می تواند به ۲۵ درصد و از نظر تن - کیلومتر از ۱۱ درصد فعلی به ۶۳ درصد ارتقاء پیدا کند. اما همانطور که گفتم شرایط اصلی انجام و رسیدن به الگوی بهینه اصلاحات قیمتی است.

ایجاد مراکز لجستیک و فواصل و مراکز



IT و هوشمندسازی فوق‌العاده فقیر هستیم و بسترهای تجاری - الکترونیکی ما ضعیف هستند؛ چه در سطح سازمان‌های حاکمیتی و چه در بخش خصوصی، ما در بحث‌های حمل‌ونقل لجستیک نیاز به کسب‌وکارهایی مانند اسنپ‌ها داریم تا در بستر سیستم تجارت الکترونیک عملیات لجستیک حمل‌ونقل ترکیبی، چندوجهی و انتقال بار از جاده انجام شود.

و بالاخره اینکه بخش‌های خصوصی ما هم باید در ارائه این خدمات توانمند شود، تنها بحث سخت‌افزار هم نیست، در مباحث نرم‌افزاری باید آموزش ببینند، نظارت و کنترل شوند، برای آنها مجوزهای خاص در نظر گرفته شود. ما نیازمند دانش حمل‌ونقل در سطح بین‌المللی هستیم.

ارتباط و انضباط بین سازمان‌های حاکمیتی جاده‌ای و ریلی باید از سمت وزارتخانه سیاست‌گذاری شود و سازمان بنادر به عنوان تسهیل‌کننده حمل‌ونقل بار از بنادر مورد توجه قرار گیرد. تا زمانی که این اصلاحات و توجهات در سطوح بالای دولت، وزارتخانه و سازمان‌ها اتفاق نیفتد، موضوع حل نخواهد شد.

■ **صفری مقدم:** باز هم تاکید می‌کنم که اگر با اصلاحات اقتصادی، به سمت شرایط بهینه حرکت کنیم هزینه‌های حمل‌ونقل کالا در کشور می‌تواند ۳۰ درصد کاهش پیدا کند که چیزی حدود ۱۴، ۱۵ هزار میلیارد تومان در سال صرفه‌جویی ایجاد خواهد کرد.

کارکرد دیگر این الگوی بهینه نیز می‌تواند کاهش ۱۲ درصدی تلفات جاده‌ای و ۱۵ درصدی آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل باشد.

فراموش نکنیم که اگرچه مدل بهینه‌ای که ترکیبی از ریل و جاده را در حمل‌ونقل داشته باشیم مزیت و صرفه‌جویی‌های اقتصادی دارد، اما باید توجه داشت که با توجه به افزایش باری که در توسعه صنایع و معادن در کشور برنامه‌ریزی شده، تغییر الگو یک ترجیح نیست بلکه یک الزام است تا بتوانیم بحث ایمنی جاده‌هایمان را در دهه‌های آینده مدیریت کنیم. باید این زیرساخت‌ها را از همین الان ایجاد کرد، وگرنه ممکن است فردا دیر باشد.

بیاوریم. سوبسیدهایی که دولت در زمینه هزینه‌های نگهداری جاده‌ها برای بخش جاده‌ای قائل می‌شود دیگر توجیهی ندارد؛ آن هم در شرایطی که حق دسترسی راه‌آهن برای نگهداری شبکه نزدیک به ۲۳ تا ۲۴ درصد است.

موضوع دوم اینکه بین راه‌آهن، سازمان بنادر و سازمان جاده‌ای هیچ نوع مدیریت و برنامه‌ریزی برای سیاست‌گذاری یکپارچه وجود ندارد. لجستیک که فقط معطوف به حمل‌ونقل نیست.

ما کدام شرکت لجستیک یا تخصصی را داریم که خدمات گمرکی بدهد؟! تمام تشریفات گمرکی، بانکی، انبارداری و یا ترخیص و ... جزو مقوله لجستیک است. ما باید شرکت‌هایی را پرورش دهیم که در این کار متخصص باشند. صاحب کالا در هنگام ورود بار خود به بنادر، به انجام تشریفات قرنطینه، گمرکی، بهداشت، استانداردسازی و ... هم نیاز دارد، اما کدام شرکت چنین تخصصی را به صورت یکپارچه دارد؟! در عین حال نباید از بحث قوانین و مقررات هم غافل شد که در سطح کشور و حتی سازمان‌های دولتی و حاکمیتی ضعف‌های بسیاری دارد.

نکته بعدی مباحث هوشمندسازی و IT است، ما در مباحث تجارت الکترونیک و

تا مقصد، ریل‌گذاری وجود داشته باشد که به ندرت اتفاق می‌افتد. پس به خاطر عملیات حمل‌ونقل مجددی که در حوزه ترکیبی رخ می‌دهد، حمل‌ونقل ترکیبی از توجیه خارج خواهد شد، مگر اینکه تمهیداتی برای این موضوع اندیشیده شود.

البته تسهیلات و تخفیفاتی به حوزه حمل‌ونقل اختصاص داده می‌شود، (به هر حال، یک پایه حمل‌ونقل ترکیبی، بحث ریلی است) اما برای برطرف کردن مانعی به نام هزینه‌های بارگیری مجدد کافی نیست؛ آن هم در شرایطی که جاده به خودی خود ارزان‌تر است (کرایه ریل از سه مقوله حق دسترسی، نیروی کشش و حق مالکانه تشکیل می‌شود، در حالی که جاده دارای یک نرخ مشخص است).

■ **صفری مقدم:** باید به این نکته هم توجه داشته باشیم که شرکت‌های حمل‌ونقل چندوجهی کجا باید حمل‌ونقل خود را انجام دهند؟ ایجاد مراکز و شرکت‌های لجستیک مانند دو بال لازم و ملزوم همدیگر هستند. وقتی به معنای متداول در دنیا، ما فاقد مراکز لجستیکی هستیم عملیات ترکیبی معنایی ندارد. بیزینس شرکت لجستیکی باید در مرکز لجستیک شکل بگیرد.

البته بحث سیاست‌گذاری اقتصادی هم مهم است تا حمل‌ونقل ترکیبی را توجیه‌پذیر کند. سوبسیدهایی که به بخش جاده‌ای می‌دهیم سبب می‌شود عملیات ترکیبی (چون ترانشیپمنت در آن وجود دارد) گران‌تر تمام شود، اما چون مراکز لجستیکی در مقیاس بالا فعالیت می‌کنند و کارها را تخصصی‌تر انجام می‌دهند، از جهت سرعت و هزینه می‌توانند این حرکت را توجیه کرده و باعث شوند صاحبان کالا احساس کنند، عملیات ترکیبی ریل و جاده در نهایت برایشان اقتصادی‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر است.

■ **احمدی:** دنیا در حال حاضر به سمت حمل‌ونقل مرکب و نیز سرمایه‌گذاری‌هایی می‌رود که بتواند در سطح ملی برایش کاهش هزینه داشته باشد. نکته‌ای که قصد ورود به آن را دارم بحث‌های ساختاری است؛ ما باید در سطح دولت، ساختار اقتصاد حمل‌ونقل را تصحیح کنیم. باید شرایط رقابتی و برابر بین جاده و ریل به وجود

محمد سیاوشی: نیاز جامعه تولیدی ما این است که با یک شرکت برای حمل‌ونقل مواجه باشیم، اما شرکت‌های 3PL در این کشور اساساً وجود خارجی ندارند. در حالی که در دنیا چنین شرکت‌های عملیات حمل‌ونقل را از صفر تا صد مدیریت می‌کنند، ما اینجا نشستیم و باید نگران حساسیت‌های ناشی از انتقال بار از جاده به ریل باشیم!



ترابران: لطفا در ابتدا تفاوت‌های حمل و نقل ترکیبی، چندوجهی و بین‌وجهی را برایمان توضیح دهید؟

■ حمل و نقل ترکیبی به حمل و نقلی گفته می‌شود که در آن از دو یا بیش از دو مد حمل و نقل استفاده شود. در این نوع از حمل و نقل لزوماً از کانتینر استفاده نمی‌شود؛ یعنی می‌توان بار را به صورت بسته‌شمار از طریق کشتی به یک بندر حمل و سپس بدون استفاده از کانتینر، آن بار را حمل و به مقصد نهایی رساند. در حال حاضر این نوع از حمل و نقل در ایران وجود دارد.

اما حمل و نقل چندوجهی گونه‌ها و اشکال مختلفی دارد. حمل و نقل کانتینری، شکلی است که بیش از همه رایج بوده و در دنیا حمل و نقل چندوجهی بیشتر با این نام شناخته می‌شود. اشکال دیگر حمل و نقل چندوجهی شبکه‌هایی است در اروپا که به آنها شبکه پالت (Pallet Network) گفته می‌شود. در واقع به جای اینکه محمولات

چرا آنچه به عنوان حمل و نقل بین‌وجهی می‌شناسیم در محیط کسب و کار ایران جایی ندارد؟

## منزوی و تکرر

عاطفه یعقوبی

یکسان فرض کردن حمل و نقل بین‌وجهی، چندوجهی و ترکیبی اشتباهی رایج است. همایون اسدی، کارشناس و مدرس لجستیک و حمل و نقل بین‌المللی در گفت‌وگو با ترابران، ضمن بازگو کردن تفاوت آنها، امکان پیاده‌سازی حمل و نقل چندوجهی در کشور را ارزیابی کرده و نکات مطرح شده در این خصوص از سوی مسئولان و مدیران مربوطه در نشست‌های مختلف را به نقد می‌کشد.

به اعتقاد او حمل و نقل بین‌وجهی به عنوان سرآمد و عصاره پیشرفت فن‌آوری در عرصه حمل و نقل، پیچیده‌ترین شکل حمل و نقل است که در حال حاضر در فضای کسب و کار ایران جایی ندارد؛ چراکه روابطی از جنس برد-برد بین سازمان بندر و پورت‌اپراتورها، بین ترمینال‌دار با صاحبان کشتی، بین سازمان راهداری و کامیون‌داران، بین راه‌آهن و شرکت‌های ریلی و بین سایر نهادهای دولتی مستقر در مرزها مثل گمرک، نیروی انتظامی، گذرنامه، اداره بهداشت، قرنطینه، استاندارد... وجود ندارد.





**دولتمردان ما تصور می‌کنند همه چیز با قانون و آیین‌نامه درست می‌شود. در حالی که در پدیده‌های اقتصادی ابتدا این کارآفرینان هستند که محیط اقتصادی را مناسب تشخیص می‌دهند و سپس دولت از روی نمونه کسب و کارهای ایجاد شده، می‌تواند آیین‌نامه‌های مرتبط را تدوین کند**

حمل را بر عهده می‌گیرد و تنها یک بارنامه سرتاسری صادر می‌شود. این مبدا می‌تواند نقطه‌ای در داخل یک کشور بوده و مقصد هم نقطه‌ای در کشور دیگر باشد.

برای مثال اگر قرار باشد محموله‌ای از یکی از نقاط داخلی چین حمل شود و مقصد نهایی آن شهر تاشکند در ازبکستان باشد؛ یک متصدی حمل چینی (MTO) یک بارنامه برای حمل کالا از نقطه داخل چین تا تاشکند صادر می‌کند؛ در این حالت که رهبری عملیات حمل بر عهده یک شرکت است، یکپارچگی حمل بیشتر می‌شود، صرفه‌جویی در زمان و هزینه افزایش می‌یابد و حمل بار با سهولت بیشتری صورت می‌گیرد؛ ولی در حمل و نقل چندوجهی ممکن است یک متصدی حمل چینی، پیش‌حمل را در چین بر عهده بگیرد و با یک خط کشتیرانی برای استفاده از خدمات دریایی آن قرارداد ببندد تا بار را به بندر شهید رجایی بیاورد. سپس بدون آنکه متصدی حمل چینی بارنامه سرتاسری صادر کرده باشد، متصدی حمل ایرانی طبق گفتگو و توافقی که با متصدی چینی دارد، ادامه حمل را تا مقصد بر عهده بگیرد.

در این مثال، در واقع سه مدیر برای شبکه حمل وجود دارد. اولی طرف چینی، دومی خط کشتیرانی و سومی متصدی ایرانی که قطعا با هم هماهنگ هستند، ولی درجه هماهنگی آنها در سطحی نیست که یک مدیر واحد بتواند رهبری نظام حمل را از مبدا تا مقصد بر عهده بگیرد. به این شیوه، حمل و نقل چندوجهی گفته می‌شود.

ترابران: یعنی کامل‌ترین و بهینه‌ترین شیوه، حمل و نقل بین‌وجهی است؟

بله؛ اما باید توجه داشت که حمل و نقل بین‌وجهی زمانی کاربرد دارد که کشور در دهکده جهانی تجارت یکپارچه‌شده باشد. در کشوری مانند ایران که یک کشور منزوی است و با شبکه تجارت جهانی ادغام نشده است، خودبه‌خود شرکت‌های کشتیرانی مانند مرسک و MSC در ایران تشکیلاتی نخواهند داشت و به دلیل قوانین ناهمگن ایران با قوانین اقتصاد جهانی، تمایلی هم به ایجاد این تشکیلات برای بر عهده گرفتن ادامه حمل را ندارند؛ بنابراین

با کانتینر از یک نقطه به نقطه دیگری حمل شوند یعنی کانتینر از وسیله جاده‌ای به وسیله ریلی منتقل شده و ادامه مسیر بدهد، این پالت است که جابجا می‌شود.

برای مثال در صنعت خودروسازی سبدهایی وجود دارند که در آنها قطعات منفصله خودرو قرار می‌گیرند و این سبدها از کارخانه قطعه‌ساز به کارخانه خودروساز حمل می‌شود تا در آنجا مونتاژ شوند.

در این حالت خود آن سبد یک وسیله چندوجهی محسوب می‌شود؛ اما به طور کلی رایج‌ترین و شناخته‌شده‌ترین شکل حمل و نقل چندوجهی، کانتینر است.

در حمل و نقل بین‌وجهی نیز برای جابجایی کالا از کانتینر استفاده می‌شود، اما تفاوت حمل و نقل چندوجهی با بین‌وجهی در مسئولیت متصدی حمل آن است، به‌گونه‌ای که در حمل و نقل بین‌وجهی یک متصدی حمل واحد از مبدا تا مقصد مسئولیت





در اجرای حمل و نقل چندوجهی در ایران، مسائل زیرساختی مهم هستند، اما مشکل اصلی موانع نهادی و مقرراتی است. مشکلات نهادی ناشی از سیاستگذاری، سهم و نقش دولت در ساماندهی فعالیت اقتصادی شرکت‌هاست و مشکلات مقرراتی نیز باعث می‌شود بخش خصوصی نتواند یا نخواهد رشد کند

در کویت یک شرکت انبارهای عمومی وجود داشت که در حال حاضر تبدیل به غول لجستیک شخص ثالث جهانی شده است. پس چرا شرکت انبارهای عمومی ما به شرکت لجستیک شخص ثالث بزرگ تبدیل نشده، در صورتی که تمام امکانات فیزیکی مربوطه را دارد؟ تنها دلیل بی‌سیاستی دولت و قوانین و مقررات مزاحم داخلی است

در حال حاضر آنچه به عنوان حمل و نقل بین‌وجهی می‌شناسیم در محیط کسب و کار ایران جایی ندارد.

**ترابران: آیا مسائل زیرساختی نیز از دلایل عدم امکان اجرای حمل و نقل بین‌وجهی در ایران محسوب می‌شود؟**

■ مسائل زیرساختی نیز یکی از این دلایل است؛ اما مانع اصلی، مقررات موجود در زمینه استقرار یک کسب و کار خارجی برای اجرای حمل و نقل بین‌وجهی است. برای مثال بسیاری از خطوط کشتیرانی خارجی، خطوط ریلی مربوط به خود را در هندوستان دارند؛ نه اینکه در آن کشور، راه‌آهن ایجاد کنند، بلکه به آنها اجازه تاسیس شرکت‌های راه‌آهن خصوصی داده شده است؛ چون بسیاری از پس‌حمل‌ها یا زنجیره نهایی حمل توسط راه‌آهن انجام می‌شود، اما متأسفانه در ایران سازگاری مقرراتی و امنیت کسب و کار برای شرکت‌های خارجی در تاسیس شرکت خصوصی ریلی وجود ندارد تا خود آن شرکت حمل‌کنندگی را از مبدا تا مقصد نهایی بر عهده بگیرد و بتواند بارنامه بین‌وجهی صادر کند.

**ترابران: برگردیم به حمل و نقل چندوجهی، اساساً چالش‌های پیاده‌سازی حمل و نقل چندوجهی در ایران چیست؟**

■ البته مسائل زیرساختی در زمینه اجرای حمل و نقل چندوجهی در ایران وجود دارد، اما عمده نیستند. بیشتر مشکلات در این زمینه به مشکلات نهادی و مقرراتی مربوط می‌شود. مشکلات نهادی ناشی از سیاست‌گذاری و نقش و سهم دولت در ساماندهی فعالیت‌های اقتصادی است و مشکلات مقرراتی نیز باعث می‌شوند عملاً شرکت‌ها نتوانند یا نخواهند رشد کنند.

برای مثال در نشستی که اخیراً در راه‌آهن در زمینه حمل و نقل چندوجهی برگزار شد، بعضی آقایان معتقد بودند که وجود شرکت‌های لجستیک شخص ثالث (3PL) در ایران خیلی مفید خواهد بود. بله درست است، شرکت‌های لجستیک شخص ثالث شرکت‌هایی هستند که عملاً از نظر مالی و عملیاتی قدرت آن را دارند که حمل و نقل چندوجهی و بین‌وجهی را راه‌اندازی کنند؛ اما سوال اصلی این است که چرا چنین

شرکت‌هایی در ایران به وجود نیامده‌اند. اگر از همین دوستان دلیل آن را بپرسیم حتماً پاسخ خواهند داد، به دلیل اینکه آیین‌نامه‌ای در این خصوص نداریم. در صورتی که اگر هم قرار باشد آیین‌نامه‌ای برای ایجاد شرکت‌های 3PL تدوین شود، فوراً بین وزارت راه و وزارت صمت دعوا و اختلافی رخ خواهد داد؛ زیرا دیدگاه این دو نهاد در تدوین آیین‌نامه متفاوت خواهد بود. دولتمردان ما تصور می‌کنند همه چیز با قانون و آیین‌نامه درست می‌شود.

در صورتی که در پدیده‌های اقتصادی ابتدا این کارآفرینان هستند که محیط اقتصادی را مناسب تشخیص داده و شرکت‌هایی مانند شرکت لجستیک شخص ثالث را به عنوان کسب و کار ایجاد می‌کنند، سپس دولت از روی نمونه کسب و کارهای ایجاد شده، می‌تواند آیین‌نامه‌ها را تدوین کند.

برای مثال در دنیا مدلی به نام مدل شرکت اوبر مربوط به تاکسی‌های خصوصی وجود دارد. این شرکت ابتدا شرکتی بسیار بزرگ را در آمریکا و سپس در کشورهای اروپایی تاسیس کرد. در حال حاضر هم شرکت‌های اسنپ و تپسی از روی مدل اوبر در ایران تاسیس شده‌اند. سوال اینجاست که آیا دولت برای ایجاد شرکت‌های اسنپ و تپسی، آیین‌نامه‌ای تدوین کرد. خیر، این شرکت‌ها اول فضا را برای فعالیت مناسب دیدند و سپس دولت تصمیم گرفت تا آیین و مقررات مربوط به کسب و کار آنها را ایجاد کند. کسانی که می‌گویند ایجاد شرکت‌های 3PL مفید خواهد بود، ابتدا باید ببینند که این شرکت‌ها از بطن چه شرکت‌هایی به وجود آمده‌اند.

این شرکت می‌تواند ابتدابه ساکن یک شرکت کشتیرانی، حمل داخلی، حمل و نقل ریلی یا انبارداری باشد. برای مثال در کویت یک شرکت انبارهای عمومی وجود داشت که در حال حاضر تبدیل به غول لجستیک شخص ثالث جهانی شده است. در ایران هم شرکت انبارهای عمومی داریم که یک شرکت دولتی است و به شیوه دولتی اداره می‌شود. سال‌هاست که کار می‌کند و روی ثروت بسیار وسیعی از زمین‌هایی که به شرکت انبارهای عمومی اعطا شده تا در

دارد، امکان رقابت با کامیوندار ترک که به شدت از طرف دولتش حمایت می شود را ندارد.

در حال حاضر دولت در حمل و نقل جاده‌ای عرضه مازاد دارد. در دولت آقای خاتمی، آقای مهندس خرم وزیر راه و ترابری پژوهشی به نام طرح جامع حمل و نقل را با همکاری یک شرکت پژوهشی فرانسوی و شرکت مترا در حوزه حمل و نقل انجام دادند. یکی از یافته‌های پژوهش مذکور این بود که ظرفیت ناوگان جاده‌ای دو برابر نیاز کشور است.

جالب است که در همین نشست اخیر حمل و نقل چندوجهی در راه‌آهن، نماینده سازمان راهداری می گوید در ۱۰ سال گذشته حجم بار در داخل کشور ۴۱ درصد و ظرفیت ناوگان ۱۰۲ درصد رشد داشته است. آنها این اطلاعات را از ۱۵ سال قبل داشتند و می دانستند که عرضه کامیون زیاد است، با این حال جلوی عرضه مازاد را نگرفتند. حتی اگر اختیار این کار را نداشتند (که فکر نمی کنم اینطور باشد) می توانستند با جرایم مصاحبه کنند و جلوی این عرضه اضافی را بگیرند؛ اما سکوت کردند و با این سکوت باعث شدند تا مدام بر عرضه‌ای که بهره‌وری نازلی هم دارند افزوده شده و در نهایت منجر به اعتصابات اخیر شود.

یکی از بحث‌های دیگری هم که در آن نشست مطرح شد این بود که بخش ریل و جاده مکمل یکدیگر هستند. بلکه در کشورهای دیگر ممکن است اینطور باشد، اما در ایران ریل و جاده رقیب یکدیگر محسوب می شوند. برای مثال پایانه بسیار بزرگی در اسلامشهر به نام آپرین وجود دارد که شامل چندین هکتار زمین است. این پایانه از جمله با هدف آشنی دادن بین ریل و جاده ایجاد شده است؛ اما سال‌هاست که چندین هکتار زمین بکر را تحویل گرفته‌اند و هیچ تغییری هم در این زمین بکر ایجاد نکرده‌اند.

البته در حال حاضر با یک شرکت برای ایجاد بندر خشک در آنجا قرارداد بسته شده است؛ اما راه‌آهن طی این سال‌ها کاری در آنجا انجام نداده است؛ بنابراین بین ریل و جاده حتی پیوندی هم وجود ندارد؛ چه رسد به اینکه مکمل یکدیگر باشند. دولت

بزرگ مانند فروشگاه‌های زنجیره‌ای خدماتی را ارائه می دهند که اگر قرار بود خودشان ارائه این خدمات را برعهده بگیرند، هزینه تمام شده بالاتری برای آنها به همراه داشت.

**ترابران: وضعیت اتصال ریل‌ها به بنادر به عنوان یکی از زیرساخت‌های اجرای حمل و نقل چندوجهی چگونه است؟**

■ ریل‌ها به بنادر متصل هستند اما نه همه بنادر؛ مثلاً بندر بوشهر و بندر چابهار به راه‌آهن متصل نیست و در بندری مانند بندر امام خمینی یا بندرعباس هم ریل به طور کامل به تمام پایانه‌ها و تمام اسکله‌ها متصل نشده است. در واقع بنادر ایران زیربنای ریلی ندارند. در حال حاضر اگر کارخانه بزرگی بخواهد محمولات خود را به جای جاده با ریل حمل کند، به مشکل برمی خورد؛ زیرا اکثر پایانه‌ها و پایانه‌های بنادر به ریل متصل نیستند.

دولت از چند کارخانه کامیون‌ساز بی جان به شدت دفاع می کند ولی از واگن‌سازها که دچار بحران مالی بسیار شدید هستند حمایت نمی کند. جالب است که حتی در زمینه کامیون‌ها هم رقمی که بابت سوخت از کامیوندار ترک گرفته می شود کمتر از کامیوندار ایرانی است؛ یعنی کامیوندار ترک هم نسبت به کامیوندار ایرانی ارجحیت دارد؛ زیرا در مذاکرات دو جانبه‌ای که با ترکیه داشته‌اند، نتوانستند به رقم خوبی برسند و عملاً کامیوندار ایرانی که بهره‌وری کمی

آنجا انبار بسازند، نشسته است.

تصویب شده در هر نقطه‌ای که گمرک وجود دارد، این شرکت هم حضور داشته باشد؛ به طوری که اکثر اماکن گمرکی در اختیار آنهاست؛ پس چرا شرکت انبارهای عمومی به شرکت لجستیک شخص ثالث بزرگ تبدیل نشد. در صورتی که تمام دارایی‌ها و امکانات فیزیکی مربوطه را دارا بود. تنها دلیلش بی‌سیاستی دولت و قوانین و مقررات مزاحم داخلی است.

دولت با قوانین و مقررات ناهمساز نه تنها انجام فعالیت‌های اقتصادی را تسهیل نمی کند بلکه مانع ایجاد شرکت‌هایی مانند شرکت‌های لجستیک طرف سوم شده است.

بخش خصوصی و دولتی ما نیز در چنبره و لابلای مقررات ناهمساز دولتی گیر کرده است. اگر بخش خصوصی بخواهد یک شرکت لجستیک شخص ثالث ایجاد کند، باید از هر کدام از سازمان‌های مربوطه مجوزهای جداگانه بگیرد. در حال حاضر نیز معاونت حمل و نقل وزارت راه در حال تدوین آیین‌نامه مراکز لجستیکی است و می گوید تمام کسانی که قصد ایجاد مرکز لجستیکی را دارند باید از ما یا نهادهای دولتی دیگر مجوز بگیرند؛ اما نکته اینجا است که این سازمان در تدوین آیین‌نامه مذکور به مشکل برخورد؛ زیرا سازمان‌های مختلف از جمله راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، سازمان بنادر، هواپیمایی کشوری و غیره که هر کدام در بحث لجستیک را به شکل متفاوتی ورود کرده‌اند، داعیه شخصی خود را دارند.

این عدم یکپارچگی و دیوان‌سالاری یکی از بزرگترین موانع توسعه کسب‌وکار در ایران، نه فقط در حوزه حمل و نقل بلکه در اکثر حوزه‌ها است.

**ترابران: به طور کلی نقش شرکت‌های 3pl در حمل و نقل چندوجهی چیست؟**

■ شرکت‌های لجستیک شخص ثالث از ترکیب چندین فعالیت از جمله حمل و نقل، تکنیک‌های مهندسی صنایع، سفارشات، خرید و فروش، انبارداری، مدیریت موجودی کالا به همراه فن‌آوری اطلاعات به وجود می آیند. این شرکت‌ها در دل خود به تولیدکننده و توزیع‌کننده و خرده‌فروشان

تمام بنادر ایران در نسل دوم به سر می‌برند و هنوز به نسل سوم نرسیده‌اند زیرا لازمه فکری نسل سوم، کنار گذاشتن خودخواهی است، اما به دلیل تفکرات منزوی و عملکرد منفرد و تکراری تمام اجزا در بنادرمان، در نسل دوم درجا زده‌ایم



**پایانه بسیار بزرگی در اسلامشهر به نام آپرین وجود دارد که شامل چندین هکتار زمین است. این پایانه از جمله با هدف آنتی دادن بین ریل و جاده ایجاد شده است، اما سالهاست که راه آهن چندین هکتار زمین بکر را تحویل گرفته و هیچ تغییری در این زمین ایجاد نکرده است**

خود سیستم‌های نهادی مستقر در بندرعباس باید دلشان به حال کامیوندار بسوزد تا کامیونش به مدت طولانی در بندر نماند. یکی از دوستان هم در آن نشست به این موضوع مهم اشاره کردند که در حال حاضر زمان ماندگاری واگن و کامیون‌ها در بنادر بسیار زیاد است.

به نظر من دلیل آن خودخواهی و اهمیت نداشتن این موضوع برای اهالی بندر است. ترمینال‌دار به فکر بهره‌وری کامیوندار که حلقه دیگری از این زنجیره کلی است، نیست. نباید زمان هیچ‌یک از اجزای زنجیره حمل‌ونقل تلف شود. باید به آن رشد فکری در توسعه‌یافتگی برسیم که از منافع همه اجزا در این زنجیره از جمله ترمینال بندری، گمرک، ژاندارمری، هنگ مرزی، نیروی انتظامی و اداره استاندارد به صورتی مشترک صیانت شود.

حتی صنعتی که در داخل بندر محیط‌زیست را آلوده می‌کند باید به فکر زندگی مردمان ساکن شهر مجاور باشد. وقتی به این نوع افکار مهربانانه و یکپارچه برسیم تازه از نظر فکری وارد تفکر بنادر نسل سوم می‌شویم. ما به دلیل تفکرات منزوی و عملکرد منفرد و تک‌روی تمام اجزا در بنادرمان در نسل دوم درجا زده‌ایم. تازه ما در بنادرمان مرکز لجستیکی نداریم.

**ترابران: آیا در زمینه فناوری ارتباطات و اطلاعات (ICT) به عنوان یکی دیگر از پارامترهای اجرای حمل‌ونقل چندوجهی زیرساخت کافی در کشور وجود دارد؟**

■ من در کتاب مراکز لجستیکی در بندر و خشکی اشاره‌ای به این قضیه کرده‌ام که کشورهایی که خواست و اراده توسعه را داشتند، نظام‌های ICT که هر وزارتخانه از جمله وزارت تجارت، وزارت ترابری (که در ایران این وزارتخانه وجود ندارد) و گمرک به صورت جداگانه داشتند، با هم ادغام و یکپارچه کردند تا تمام کاربران مربوطه از جمله استاد دانشگاه، متصدی حمل جاده‌ای، کارخانه‌دار، گمرک، نهادهای نظارتی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و غیره به ICT یکپارچه دسترسی داشته باشد.

البته این کشورها هم ابتدا نظام‌های ICT مجزا داشتند؛ اما خیلی زود نگاه جزیره‌ای را

که وزارتخانه‌های ما الان دچار آن هستند کنار گذاشتند و به این نتیجه رسیدند که باید این نظام‌های جداگانه را در هم ادغام کرده و اطلاعاتشان را با یکدیگر مبادله کنند. این کار باعث افزایش بهره‌وری در کل زنجیره می‌شود.

نتیجه کنار گذاشتن غرور و نخوت فردی و ملی را می‌توان در ایجاد اتحادیه آسه‌آن به عینه مشاهده کرد. وقتی ۱۰ کشور عضو این اتحادیه خواستند تا از نظر اقتصادی ادغام شوند. در گروهشان، هم کشور توسعه‌یافته، هم کشور درحال توسعه و هم کشور خیلی فقیر حضور داشت؛ اما نتیجه ادغام آنها در این اتحادیه آن بود که ظرف ۱۰ تا ۱۵ سال به دلیل توسعه تجارت بین منطقه‌ای، تولید ناخالص داخلی این کشورها حدود ۷/۵ برابر افزایش پیدا کرد؛ زیرا تمام این کشورها یک عزم ملی داشتند و آن این بود که تعرفه‌های گمرکی را کاهش داده و کالاهایی که مزیت رقابتی ندارند را وارد و کالاهایی که در آنها مزیت رقابتی وجود دارد را صادر کنند تا تولید ناخالص داخلی را افزایش دهند؛ این در حالی است که ما هنوز - چه در بخش خصوصی و چه دولتی - بسیار خودخواهانه و توأم با غرور عمل می‌کنیم.

**ترابران: در خصوص آموزش نیروی انسانی لجستیکی و نیروی کار ماهر در چه شرایطی قرار داریم؟**

■ با وجود کمبود آموزش، می‌توان گفت مشکلات زیادی درباره آموزش پرسنل حمل‌ونقل چندوجهی در ایران نداریم؛ زیرا سطح بنادر ایران از نظر دارایی‌های فیزیکی تنها کمی پایین‌تر از سطح امکانات و تسهیلات بندر جبل علی دومی است.

در بنادر اپراتورهای ماهری از نظر عملکرد و دانش فنی و حرفه‌ای که بتوانند به‌خوبی با ماشین‌آلات کار کنند، وجود دارد؛ ضمن اینکه با دوره‌هایی که مرکز آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی و مرکز آموزش انجمن حمل‌ونقل بین‌المللی ایران برگزار می‌کند نیاز مربوطه رفع می‌شود. البته باید این آموزش‌ها را گسترش داد و به‌روز کرد.

**ترابران: به نظر شما در اجرای حمل‌ونقل چندوجهی، مقاومتی در نزد جاده نسبت به ریل وجود دارد؟**

هم زیربنای فیزیکی آن را که هزینه بسیار پایینی هم دارد، ایجاد نکرده است.

**ترابران: شما در یکی از کتاب‌های خود به این نکته اشاره کرده‌اید که در حمل‌ونقل چندوجهی به تعداد بنادر کمتر اما بزرگ‌تر احتیاج است، آیا بنادر ما قابلیت یکپارچه شدن را دارند؟**

■ بنادر ما قابلیت بالقوه یکپارچه شدن را دارند؛ اما تمام بنادر ایران در نسل دوم به سر می‌برند و هنوز به نسل سوم نرسیده‌اند؛ زیرا لازمه فکری نسل سوم، کنار گذاشتن خودخواهی است. متأسفانه بخش خصوصی هم همان افکار دولتی‌ها را دارد.

برای مثال ترمینال‌دار بخش خصوصی و

وقتی در درون اجزای متشکله حمل و نقل چندوجهی مشکل وجود دارد، نمی‌توان به سراغ اجرای آن رفت؛ زیرا زاویه نگاه وزارت صمت و وزارت راه نسبت به حمل و نقل چندوجهی با یکدیگر کاملاً متفاوت است. این سازمان‌ها به دلیل داشتن افکار جزیره‌ای، در برخورد با یک موضوع واحد با هم کش و قوس دارند

نهادهای دیگر است. در این زمینه سیستم پنجره واحد تجارت مرزی، ساختار بسیار مناسبی است اما به دلیل عدم ادغام کامل وزارت امور اقتصاد و دارایی و وزارت صنعت، معدن و تجارت، برخی باگ‌های نرم‌افزاری در آن وجود دارد.

در مجموع گمرک می‌تواند نقش بسیار بااهمیتی در پیاده‌سازی موفق حمل و نقل چندوجهی داشته باشد، اما در صورتی که این نهاد قابلیت پیش‌بینی داشته باشد؛ یعنی اگر کالایی وارد ایران می‌شود، صاحب کالا، قابلیت پیش‌بینی و برنامه‌ریزی مبنی بر اینکه کالایش قرار است از کدام گمرک و طی چه مدتی وارد شود را داشته باشد.

در حال حاضر صرف‌نظر از توقف‌های موجود، به دلیل مسائل حمل و نقل، مدت زمان انجام فرآیند گمرکی قابل پیش‌بینی نیست و این عدم شفافیت و عدم قطعیت، در فرآیندهای اداری یکی از بزرگترین مشکلات زنجیره‌های تامین است که در نهایت منجر به افزایش هزینه تمام‌شده کالا می‌شود؛ اما باز هم بسیاری از این تاخیرها و عدم قطعیت‌ها به گردن مقررات دیگری است که گمرک آنها را اجرامی کند.

**ترابران: لطفاً امکان اجرای حمل چندوجهی در ایران را جمع‌بندی کنید.**

■ در ایران زیرساخت اجرای حمل و نقل چندوجهی وجود دارد، اما کافی نیست. برای مثال ترمینال‌هایی برای پیوند بین جاده و ریل وجود ندارد، اگر هم وجود داشته باشد، بخش خصوصی آن را ایجاد کرده که آنها هم بسیار کوچک و ناتوان هستند.

من معتقدم که دولت‌مردان ما ناآگاهانه سنگ حمل و نقل چندوجهی را به سینه می‌زنند و فقط می‌گویند که چرا حمل و نقل چندوجهی نداریم و بهتر است که داشته باشیم. به نظر من نگاه این افراد به این قضیه علمی و عملی نیست؛ چرا که حمل و نقل چندوجهی پروسه مدرن‌تری از حمل و نقل جاده‌ای و ریلی است؛ بنابراین ابتدا باید مسائل مربوط به جاده و ریل را حل کرد و بعد سراغ حمل و نقل چندوجهی رفت.

در ایران، بخش حمل و نقل از نرخ بهره‌وری بسیار پایینی برخوردار است، به گونه‌ای که امکان ورشکستگی برای صاحبان همه نوع

■ بنیان اصلی حمل و نقل را تجارت تشکیل می‌دهد؛ زیرا ابتدا باید تولید و تجارت بسیار قوی باشد تا حمل و نقل رشد کند. اگر زمینه‌های کافی برای تولید و تجارت نداشته باشیم، حمل و نقل را نیز خواهیم باخت. در این شرایط امکان افزایش بهره‌وری نیز وجود نخواهد داشت. برای مثال در حال حاضر در بسیاری از مبادی بار در کشور، کارخانه‌هایی وجود دارند که بارشان برای حمل حاضر است، ولی کامیونی برای حمل وجود ندارد؛ یعنی دولت نتوانسته برای نقاطی که تقاضا برای کامیون بسیار زیاد است، کامیون کافی اختصاص دهد که این مساله به نوبه خود باعث افزایش کرایه در آن مسیرها خواهد شد. رفع کاستی‌های اینچینی نیز نیاز به همان بستر ICT و مراقبت در کل پهنه ایران و یکپارچگی بین ایران و کشورهای اطرافش دارد.

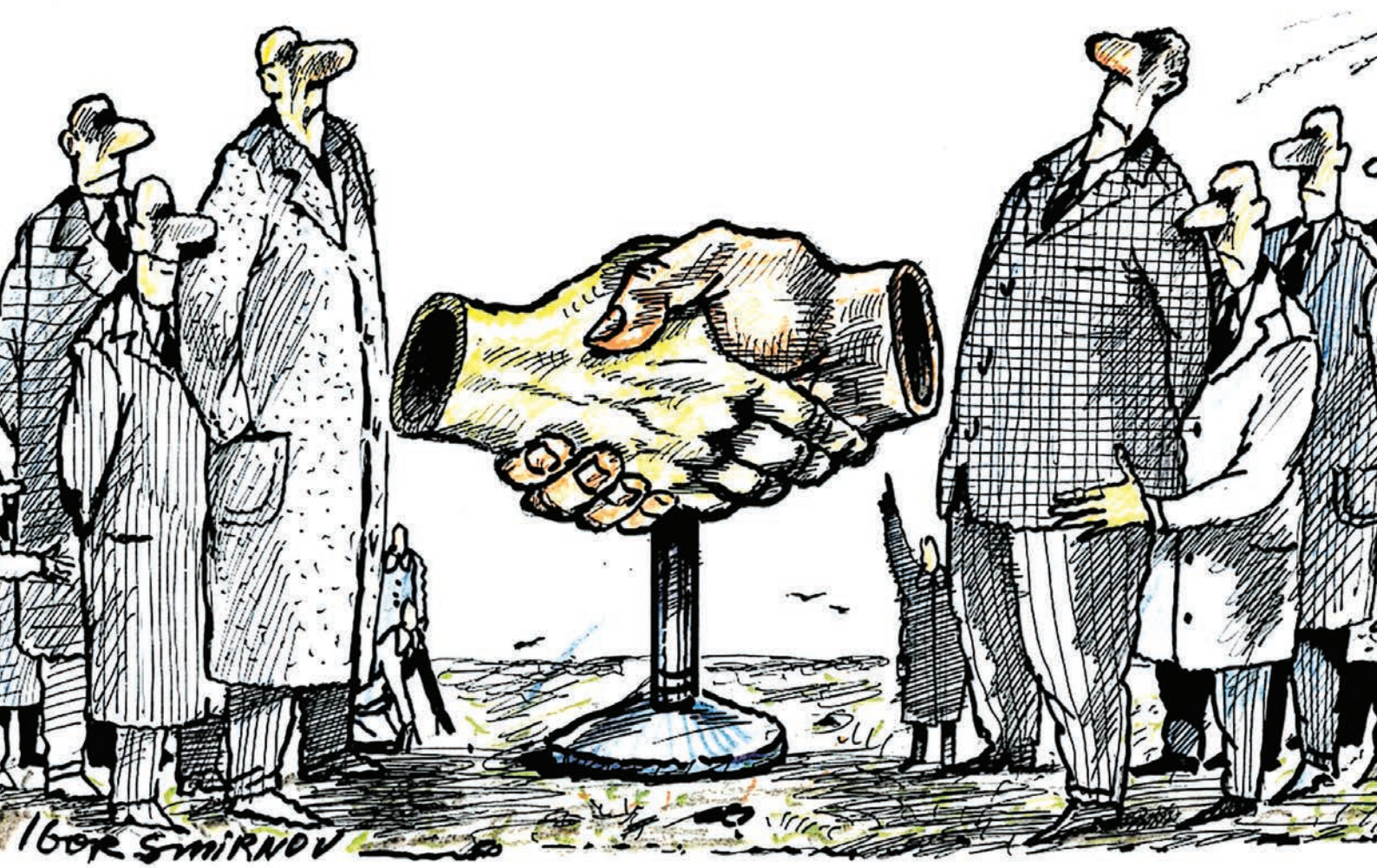
برای مثال ایران عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو) است؛ اما این پیمان فقط در حال حاضر چیزی جز یک پیمان کاغذی نیست. اولین قدم در یک پیمان اقتصادی این است که تعرفه‌های گمرکی بین کشورهای عضو آن پیمان کاهش یابد تا تجارت رونق بیشتری بگیرد. ۲۹۰ هزار کامیون فعال در کشور وجود دارد اما نمی‌توانیم از این ثروت به خوبی استفاده کنیم. به نظر من اصلاً مقاومتی در نزد جاده نسبت به ریل وجود ندارد؛ زیرا ریل اصلاً سهمی در بازار ندارد که مقاومتی هم نسبت به آن وجود داشته باشد. آماری که وزارت راه درباره سهم ریل ارائه کرده، ۱۰ درصد عنوان شده است اما من به این آمارهای دولتی اعتمادی ندارم.

**ترابران: به عقیده شما گمرک در تسهیل پیاده‌سازی حمل و نقل چندوجهی چه نقشی می‌تواند داشته باشد؟**

■ قبول دارم که ناکارایی‌هایی در گمرک وجود دارد؛ اما به دلیل آنکه گمرک مجری قوانین مختلف دولتی است که مربوط به خود این نهاد نیست (از جمله قانون استاندارد، کنترل‌های ارزی، مالیات بر ارزش افزوده، قانون قاچاق کالا و غیره). پس منصفانه نیست که تمام مشکلات به گردن این نهاد انداخته شود؛ زیرا بسیاری از تاخیرهای گمرک به دلیل اجرای قوانین

وسيله حمل وجود دارد. زمانی که در درون اجزاء متشکله حمل و نقل چندوجهی مشکل وجود دارد، نمی‌توان به سراغ اجرای آن رفت؛ زیرا زاویه نگاه وزارت صمت و وزارت راه نسبت به حمل و نقل چندوجهی با یکدیگر کاملاً متفاوت است. به گونه‌ای که یک طرف نگاه تقاضا و طرف دیگر نگاه عرضه دارد. این سازمان‌ها به دلیل داشتن افکار جزیره‌ای، در برخورد با یک موضوع واحد با یکدیگر کش و قوس دارند؛ بنابراین وقتی که نهادهای بزرگ دولتی از نظر فکری و عملی با یکدیگر متحد نیستند و همدیگر را قبول ندارند، چگونه می‌توان حمل و چندوجهی ایجاد کرد.





مشکل اصلی عدم شکل‌گیری حمل‌ونقل چندوجهی در ایران چیست؟

## شرکای ناهمراه

ترابران: به نظر شما، مشکل اصلی کشور در زمینه عدم شکل‌گیری حمل‌ونقل چندوجهی چیست؟

■ همان‌طور که از عنوان آن یعنی حمل‌ونقل چندوجهی مشخص است، حداقل باید دارای دو وجه باشد که دو وجه اصلی که معمولاً روی آن تمرکز می‌کنند جاده و ریل است و این دو وجه باید در سطحی از هماهنگی باشند که بتوانند بارها را به‌خوبی به یکدیگر منتقل کنند، البته منظوری این نیست که کاملاً هم‌وزن و هم‌عرض باشند، اما به هر حال در شرایط فعلی بخش ریلی کشور بنیه و زیرساخت لازم را ندارد تا بتواند بخش قابل‌توجهی از بار جاده را به سمت خود سوق دهد و شکل‌گیری مراکز چندوجهی موضوعیت پیدا کند.

توجه داشته باشید که ما حتی در حوزه جاده‌ای هم دچار این مشکل هستیم، اما موضوعی که در حوزه ریلی بسیار محسوس

«... یکی از مهم‌ترین مجموعه‌های ذی‌مدخل در حمل‌ونقل چندوجهی، وزارت صنعت، معدن و تجارت است اما محوریت وزارت راه و شهرسازی در تصمیم‌گیری‌های حوزه حمل‌ونقل چندوجهی موجب شده بخش‌های مؤثری از این زنجیره تاکنون به فراموشی سپرده شود.» با مجتبی سلیمانی سدهی، مجری طرح ساماندهی لجستیک تجاری و زنجیره‌های تامین کشور و نماینده وزارت صمت در حوزه لجستیک گفت‌وگویی داشتیم.

سلیمانی می‌گوید احساس تقابل و رقابت منفی میان نهادهای مرتبط با حمل‌ونقل چندوجهی مانع شکل‌گیری آن در کشور شده است. او معتقد است حمل‌ونقل چندوجهی بیش از آنکه متکی بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل باشد، به میزان تقاضای بار وابسته است و این از جمله موضوعاتی است که تاکنون از سمت وزارت راه نادیده گرفته شده است.

سلیمانی در این مصاحبه به راهکارهایی برای برون‌رفت از رکود فعلی در زمینه حمل‌ونقل چندوجهی اشاره می‌کند و انتقاداتی نسبت به سند آمایش مراکز لجستیک در کشور دارد که در ادامه می‌خوانید.



**اگر واقعا قصد حرکت به سمت توسعه حمل و نقل چندوجهی را داریم، باید یک تغییر پارادایم در حوزه حمل و نقل کشور اتفاق بیفتد که کار بسیار سختی است، زیرا به عنوان مثال، در حوزه ریلی، مسئله ما در وهله اول این است که اساسا جایجایی بار در کنار جایجایی مسافر موضوعیت پیدا کند**

چنین سازمانی بوده ایم. البته معاونت حمل و نقل شکل گرفته تا چنین وظیفه ای را برعهده بگیرد، اما طی ۲ سالی که از فعالیت آن گذشته است به نظر نمی رسد چندان در این زمینه موفق عمل کرده باشد. البته دنبال کردن اهدافی مانند راه اندازی ستاد مراکز لجستیکی نیز به عملی شدن حمل و نقل چندوجهی کمک می کند، اما هنوز زود است که بتوانیم در مورد میزان ثمربخشی آن قضاوت کنیم، زیرا هنوز هیچ یک از مراکز لجستیکی عملیاتی نشده اند.

**ترابران: اخیرا یک سند آمایش مراکز لجستیک منتشر شده است، نظر شما در مورد این سند چیست؟**

■ لجستیک و یا زنجیره تامین مقولاتی فرابخشی و چندوجهی هستند که چند وزارتخانه به خصوص صنعت، معدن و تجارت، راه و شهرسازی، جهاد کشاورزی و امور اقتصادی (گمرک) برای توسعه آن دست اندرکار هستند و باید در عالی ترین سطح مدیریتی این وزارتخانه ها هماهنگ شوند. اتفاقا من به عنوان نماینده وزارت صمت در این جلسات شرکت کردم. موضوع لجستیک، موضوعی فرابخشی و بین بخشی است؛ یعنی فراتر از حمل و نقل است، پس بخش های دیگری که مهم ترین آن بازرگانی، صنعت و تولید کشور است، باید در آنجا ذی نفع و دست اندرکار باشند.

در واقع، بیش از اینکه بحث زیرساخت ها برای مراکز لجستیکی مهم باشد، تقاضا و موضوع بار اهمیت دارد؛ به عبارت دیگر، در مراکز لجستیک، زیرساخت رنگوبوی کمتری نسبت به بازرگانی دارد، اما متأسفانه در سند آمایش به این موضوع خیلی کم توجه شده است.

**ترابران: لطفا کمی بیشتر در این خصوص توضیح دهید.**

■ در تعریف «ستاد مراکز لجستیک»، اعضای اصلی ستاد شامل ۱۱ عضو هست که شش عضو آن (اکثریت اعضا) از وزارت راه و شهرسازی تعیین شده و پنج عضو دیگر از وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک، مناطق آزاد، اتاق بازرگانی و اتاق تعاون (هرکدام یک نماینده) است. در حالی که به

به نظر می رسد، این است که برخلاف کشورهای که سهم حمل و نقل ریلی بار در آنها بسیار بالاست، در کشور ما اولویت ریلی با مسافر است. در نتیجه، سرعت سیر بازرگانی ما طبق گفته دوستان در راه آهن زیر ۱۰ کیلومتر در ساعت است. این یعنی فاجعه؛ یعنی اینکه هرچه شما تلاش کنید و حتی اگر در دنیای امروز هزینه ها را به صفر برسانید، صاحب بار، محموله خود را روی چنین ریلی قرار نمی دهد؛ مگر کسی می پذیرد باری که در جاده یک روزه به مقصد می رسد، یک هفته تا ده روز معطل حمل و نقل ریلی شود؟! پس اگر واقعا قصد حرکت به سمت توسعه حمل و نقل چندوجهی را داریم، باید یک تغییر پارادایم در حوزه حمل و نقل کشور اتفاق بیفتد که البته کار بسیار سختی است، زیرا به عنوان مثال، در حوزه ریلی، مسئله ما در وهله اول این است که اساسا جایجایی بار در کنار جایجایی مسافر موضوعیت پیدا کند. یکی از راه ها شاید دوخطه کردن خطوط باشد؛ اما این کاری نیست که توقع داشته باشیم در کوتاه مدت انجام شود، ممکن است در پروسه زمانی ۱۰ ساله بتوان این کار را انجام داد، اما یکی، دو ساله امکان پذیر نیست و باید برنامه ریزی بلندمدتی برای انجام آن داشت. به هر حال و با شرایط فعلی، انتقال بار از جاده به ریل توجیه اقتصادی ندارد.

اما موضوع مهم این است که به جای احساسات کامل بودن، احساس تقابل و رقابت بین جاده و ریل وجود دارد. می توانید این موضوع را در شرکت راه آهن و سازمان راهداری و حتی در معاونت حمل و نقل وزارت راه به وضوح مشاهده کنید. تا وقتی چنین ذهنیتی وجود داشته باشد، از حمل سنتی و تک وجهی فاصله نخواهیم گرفت.

موضوع دیگر هم این است که مسئولیت ها و ساختار تدارک دیده شده بیشتر تک مودی بوده است. مثلاً توجه سازمان راهداری فقط به جاده است و راه آهن فقط ریل را در نظر دارد. هرچند وجود همه این سازمان ها لازم است، اما باید نهادی هم وجود داشته باشد که شیوه های مختلف را با هم یکپارچه کند، در صورتی که تاکنون فاقد



بیش از اینکه بحث زیرساخت‌ها برای مراکز لجستیکی مهم باشد، تقاضا و موضوع بار اهمیت دارد؛ به عبارت دیگر، در مراکز لجستیک، زیرساخت رنگ‌وبوی کمتری نسبت به بازرگانی دارد، اما در سند آمایش چندان به این موضوع توجه نشده است

کشور لاقدر در این مرحله نیاز به این تعداد مرکز لجستیکی ندارد. بیش از ۴۰ نقطه را برای این منظور در نظر گرفته‌اند. وقتی تا این حد گستردگی دیده می‌شود، به این معنا است که در هر نقطه‌ای می‌توان یک مرکز لجستیکی راه‌اندازی کرد و اساساً آمایشی دقیق و اتفاق نیفتاده است

اعتقاد من، با توجه به اینکه لجستیک موضوعی فراتر از ترابری است، بنابراین سهم وزارت صنعت معدن و تجارت (به نمایندگی طرف تقاضای خدمات مراکز لجستیکی) در این ستاد، نباید کمتر از وزارت راه و شهرسازی باشد. فراموش نکنید که وزارت صمت از یک سو، متولی و مسئول اصلی زنجیره‌های تامین کشور (اعم از صنعتی، معدنی و بازرگانی) است و از سوی دیگر، در کنار وزارت راه و ترابری، یکی از دو بال لجستیکی کشور محسوب می‌شود.

باید توجه داشت که مرکز لجستیکی یک زیرساخت تقاضامحور است. به این معنی که مادامی که طرف تقاضای خدمات لجستیکی (صاحبان کالا اعم از صنایع، تجار و مراکز نگهداری) از ایجاد مرکز لجستیک استقبال نکند و آن را براساس نیاز خود نبیند، ایجاد مرکز لجستیک اقدامی بی‌فایده و هدررفت سرمایه خواهد بود. مکان‌یابی صورت گرفته بیشتر براساس داده‌های طرف عرضه لجستیک (حمل و نقل و جریان کالا) و نه طرف تقاضای لجستیک بوده است.

موضوع مهم دیگر این است که، کشور لاقدر در فاز اول، نیاز به این تعداد مراکز لجستیکی ندارد، بیش از ۴۰ نقطه را در نظر گرفته‌اند. وقتی تا این حد گستردگی در طرح دیده می‌شود، به این معنی است که در هر نقطه‌ای می‌توان یک مرکز لجستیکی راه‌اندازی کرد و اساساً آمایشی دقیق (که بتواند در شبکه لجستیک و تجارت کشور تأثیرگذار باشد) اتفاق نیفتاده است.

میزان حضور دولت هم در مراکز لجستیکی نکته حائز اهمیت است. نقش دولت در بند (چ) ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه توسعه کشور (موضوع ایجاد مراکز لجستیکی)، حمایت از ایجاد پارک‌های پشتیبانی (لجستیک)، احداث پایانه‌ها، شهرک‌های حمل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی ذکر شده است، اما براساس سازوکار پیش‌بینی شده در این آیین‌نامه، امور مراکز لجستیکی بیشتر دولتی هست تا بخش خصوصی و تعاونی.

متأسفانه آیین‌نامه پیشنهادی و سازوکار

اجرای آن، محرک سرمایه‌گذار خصوصی برای فعالیت و مشارکت در ایجاد و یا بهره‌برداری از مراکز لجستیکی نیست. ضمن اینکه محرک اصلی در شکل‌گیری مراکز لجستیکی، طرف تقاضای خدمات لجستیکی (مانند بنگاه تولیدی، بازرگانان، شرکت‌های حمل و نقلی و شرکت‌های بازرگانی) است که متأسفانه نقش آنها در این آیین‌نامه کم‌رنگ دیده شده است.

در ضمن مدل‌های بهینه‌سازی ریاضی به شدت به ورودی‌های مدل وابسته هستند. اجرای مدل براساس داده‌های حمل و نقلی درون کشور تنها برای سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ و تعیین مکان مراکز لجستیکی که برای حداقل چند دهه جریان کالا در کشور را تحت‌الشعاع قرار خواهند داد، براساس این بازه زمانی کوتاه و خاص (جریان کالا در کشور طی این سال‌ها به دلیل شرایط تحریم، متفاوت بوده است) یک تصمیم پریسک و منجر به خروجی‌های نادرست خواهد بود.

نکته دیگر اینکه؛ مکان‌یابی‌های صورت گرفته براساس تحلیل داده‌های گذشته بوده است و بنابراین طرح‌های توسعه‌ای بزرگی مانند توسعه صنایع در سواحل مکران، توسعه صنایع و معادن کشور، توسعه بندر چابهار، کریدور شمال-جنوب و مانند آنها در مدل منظور نشده است.

**ترابران: در حال حاضر متولی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی لجستیک کشور کیست؟**

■ چون من خودم هم در وزارت راه بوده‌ام، می‌دانم که دوستان در وزارت راه، لجستیک را معادل حمل و نقل می‌بینند و بر این اساس معتقدند که متولی لجستیک باید وزارت راه باشد، در حالی که این موضوع کاملاً بین‌بخشی است و تنها یکی از مؤلفه‌های آن را حمل و نقل تشکیل می‌دهد. اینکه بگوییم وزارت بازرگانی یا وزارت صمت متولی باشند هم درست نیست، چون به هر حال، ترابری یکی از مؤلفه‌های اصلی لجستیک است.

**ترابران: پس شما به یک نهاد بالادست‌تر معتقدید...**

■ بله شاید یکی از گزینه‌ها، موضوع شورای عالی لجستیکی باشد که با ترکیب متفاوت

یکی از انتقادات ما این است که اگرچه انتظار سرمایه‌گذاری کاملاً خصوصی در زمینه مراکز لجستیکی وجود دارد، اما سازوکاری که برای شکل‌گیری این مراکز پیش‌بینی شده، چندان برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ترغیب‌کننده نیست و بیشتر محدودکننده است

دوستان در وزارت راه لجستیک را تنها معادل حمل‌ونقل می‌بینند و بر همین اساس معتقدند که متولی لجستیک باید وزارت راه باشد، در حالی که این موضوع کاملاً بین‌بخشی محسوب می‌شود و تنها یکی از مؤلفه‌های آن را حمل‌ونقل تشکیل می‌دهد

چندوجهی یا مراکز لجستیکی همین تجمیع بار است. در آنجا باری که قرار است جابه‌جا شود اندازه اقتصادی پیدا می‌کند که روی ریل بیاید و با قطار جابه‌جا شود یا حمل آن از طریق جاده صورت گیرد. به نظر من اگر یک مرکز لجستیکی این ویژگی را نداشته باشد اشتباه محاسباتی در مکان‌یابی مرکز لجستیکی بوده، وگرنه کارکرد همان است که باید بار ثابت به اندازه اقتصادی شدن حمل‌ونقل چندوجهی داشته باشد.

در عین حال، تحریم‌ها هم در این زمینه تأثیرگذار نخواهند بود، زیرا در درون کشور به اندازه کافی بار هست؛ مثلاً عملکرد راه‌آهن در جابه‌جایی در حال حاضر حدود ۴۰ میلیون تن در سال است، در صورتی که میزان بار قابل جابه‌جایی در کشور حدود ۵۰۰ میلیون تن است، بنابراین به نظر من، نبود بار ثابت، محدودیتی در زمینه توسعه حمل‌ونقل چندوجهی ایجاد نمی‌کند.

**ترابران: آیا پیشنهادی برای تسریع برنامه‌های پیش‌بینی شده دارید؟**

■ من روی دو موضوع تأکید می‌کنم یکی اینکه ایجاد مراکز لجستیکی می‌تواند در رابطه با حمل‌ونقل چندوجهی خیلی مفید واقع شود، اما در صورتی که مدیریتی درستی داشته باشد. موضوع بعدی اینکه همکاری بین‌بخشی ما خیلی ضعیف است، به عنوان مثال، راه‌آهن و راه‌داری هر دو جزو زیرمجموعه‌های یک وزارتخانه هستند، اما ناهماهنگی‌های بسیاری بین آنها وجود دارد. این مسئله در زمینه ارتقای فعالیت‌های لجستیکی از اهمیت زیادی برخوردار است، در حالی که ما این همکاری‌ها و هماهنگی‌ها را کمتر بین بخش‌های دولتی و خصوصی می‌بینیم.

البته در بخش خصوصی هم به همین صورت است و آنها هم بین خودشان دچار مشکل هستند، آیا انجمن حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی خیلی با هم رفاقت دارند؟ خیر اینطور نیست. حال دیگر این مسئله که دولتی‌ها خصوصی‌ها را قبول ندارند و خصوصی‌ها، دولتی‌ها را مسئله دیگری است؛ اما پایه و اساس موضوع لجستیک تعامل و همکاری است، وقتی نباشد شکل‌گیری آن عملاً بلا موضوع می‌شود.

از شورای عالی ترابری ایجاد شود، زیرا شورای عالی ترابری مختص ترابری است و اگر قصد لجستیک بودن داشته باشد ترکیب متفاوت‌تری نیاز دارد، حال یا آن شورا باید به شورای عالی لجستیک ارتقا پیدا کند یا شورای دیگری ایجاد شود، زیرا شورای عالی لجستیک برای کشور ضرورت دارد.

**ترابران: آیا اقدامی برای تشکیل شورای لجستیک صورت گرفته است؟**

■ بله. از زمانی که من مسئولیت کار را در وزارت صمت برعهده گرفتم، مکاتبه و هماهنگی‌هایی با رئیس‌جمهور انجام دادیم و ایشان هم دستور دادند که بین وزارتخانه‌های ذی‌نفع نشست‌هایی برگزار و فکری به حال موضوع شود. به هیأت‌دولت پیشنهادهایی ارائه کرده‌ایم که روی این موضوع تصمیم‌گیری کنند، اما باید توجه داشته باشیم که با موضوع جدیدی روبه‌رو هستیم که در مراحل اولیه کار است.

**ترابران: یکی از موضوعات مهم، ضرورت تعیین مدل سرمایه‌گذاری برای توسعه مراکز لجستیک است...**

■ بله همین‌طور است، مدل توسعه مراکز لجستیکی کشور که توسط وزارت راه و شهرسازی تهیه شده است اگرچه انتظار سرمایه‌گذاری کاملاً خصوصی در این زمینه وجود دارد، اما سازوکار و فرآیندی که برای شکل‌گیری مراکز لجستیکی پیش‌بینی شده، چندان برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ترغیب‌کننده نیست و بیشتر محدودکننده است. به نظر من، حضور دولت می‌تواند کمرنگ‌تر باشد و دولت تنها به بخش‌های حاکمیتی ورود کند و امور اجرایی را که در نظر سرمایه‌گذار تأثیر می‌گذارد، به بخش خصوصی واگذار کند.

**ترابران: آیا نبود بار ثابت در کشور هم جزو موانع حمل‌ونقل چندوجهی است؟ اگر این طور است، آیا با برگشت تحریم‌ها، با شرایط سخت‌تری مواجه خواهیم شد؟**

■ فکر نمی‌کنم این موضوع چندان اهمیتی داشته باشد، شاید برای ریل مهم باشد، چون آنها برای توجیه راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای به بار ثابت نیاز دارند، اما در مجموع، مشکل ما فقدان بار ثابت نیست. اساساً یکی از کارکردهای پایانه‌های حمل



در ابتدای شهریور ماه، برای نخستین بار، سند جامع آمایش مراکز لجستیک کشور شامل مکان‌یابی احداث این مراکز و سطح‌بندی آن‌ها به تصویب رسید. در این سند مجموعاً ۵۸ پهنه به منظور احداث انواع مراکز لجستیک مشخص شده است. بر طبق گفته وزیر راه، سیاست این وزارتخانه این است که هنگام واگذاری مدیریت و بهره‌برداری این مراکز به بخش خصوصی، تمهیداتی ایجاد شود که از انحصار خصوصی جلوگیری و به رقابت تشویق شود. با توجه به اینکه سند آمایش مراکز لجستیک در دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی تدوین شده با مهدی صفری مقدم، مدیرکل این دفتر گفت‌وگویی داشتیم تا از بخش‌های مختلف این سند و سازمان‌های مسئول در آن بیشتر آگاه شویم. او آخرین مراحل تدوین طرح جامع حمل و نقل کشور را نیز برایمان تشریح کرده است.

نگاهی به جزئیات سند آمایش مراکز لجستیکی

## سند یگانگی؟

بهاره بوذری





در سند آمایش مراکز لجستیکی، چهار نقطه به عنوان شهر لجستیک مشخص شده که پهنه‌های آن شامل بندرعباس، بندر چابهار، بندر امام و تهران است، ۱۴ نقطه نیز به عنوان دهکده‌های لجستیک مشخص شده‌اند که اصفهان، یزد، مشهد، تبریز، شیراز و... از این دست هستند

شش مرکز لجستیک با مسوولیت سازمان بنادر تصویب شده، مسوولیت ۱۷ نقطه با راه‌آهن است و سازمان مسوول ۱۰ نقطه شامل پارک‌های عمومی لجستیک، بعلاوه ۱۸ پارک تخصصی لجستیک کشاورزی نیز سازمان راهداری تعیین شده است

تدوین این آمایش توضیح داده‌ایم، انواع مختلف مرکزی که در این سند به آن اشاره شده شامل شهر لجستیک، دهکده لجستیک، پارک لجستیک عمومی، پارک لجستیک تخصصی و مراکز لجستیک مرزی است. البته نمی‌توان مراکز لجستیک را به این چند دسته‌ای که خدمت شما عرض کردم محدود کرد. مثلاً بنادر و پایانه‌ها هم جزو دسته‌بندی‌های مهم مراکز لجستیکی هستند، اما تمرکز ما در ستاد مراکز لجستیک کشور، فعلاً روی مراکز لجستیک «ملی» بوده است.

به هر حال، براساس مطالعات انجام شده، چهار نقطه را به عنوان شهر لجستیک در این سند مشخص کرده‌ایم که پهنه‌های آن شامل بندرعباس، بندر چابهار، بندر امام و تهران به عنوان مرکز مبادلات تجاری و حمل‌ونقلی است، این نقاط به عنوان شهر لجستیک مشخص شده‌اند.

۱۴ نقطه به عنوان دهکده‌های لجستیک مشخص شده‌اند که اصفهان، یزد، مشهد، تبریز، شیراز و... از این دست هستند.

در سطح بعد از دهکده‌های لجستیک، پارک‌های لجستیک عمومی تعریف شده‌اند که عملیات مربوط به واردات - صادرات و بارهای بین‌المللی را علاوه بر بارهای داخلی تحت پوشش قرار می‌دهند. در پارک‌های عمومی لجستیک عمدتاً هدف این است که بهبود لجستیک بارهای داخلی رخ دهد و خدماتی مانند انبارداری، خدمات ارزش افزوده مانند بسته‌بندی، دسته‌بندی، بیمه و... ارائه شود. تفاوت اصلی پارک‌های لجستیک با دهکده‌های لجستیک در این است که در دهکده لجستیک هم عملیات حمل‌ونقل بار داخلی مدیریت می‌شود و هم حمل بین‌المللی.

در واقع آنها یک محدوده و منطقه‌ای محصور هستند که خدمات گمرکی ارائه می‌دهند و محموله‌های وارداتی می‌توانند به جای مبادی ورودی یا بنادر، مستقیماً در آن نقطه ترخیص شوند. البته در شهرهای لجستیک هم منطقه محصور گمرکی وجود دارد، اما در شهرهای لجستیکی علاوه بر بحث واردات و صادرات، قرار است ترانزیت و ترانشیپ هم نقش مهمی ایفا کنند و به عنوان یک هاب منطقه‌ای فعالیت داشته باشند.

ترابران: با توجه به تصویب سند آمایش مراکز لجستیک کشور، لطفاً به‌طور مختصر جزئیات این سند را تشریح کنید.

می‌دانید که یکی از حلقه‌های مفقوده در کشور ما طرح‌های آمایش است. به عبارت دیگر، خیلی از طرح‌هایی که در بازدهی با مشکل مواجه می‌شوند، به دلیل آن است که در لایه‌های مختلف برنامه‌ریزی، تا به حال توجه کافی به بحث آمایش نداشته‌ایم و این طرح‌ها یا نابه‌جا تعریف شده‌اند یا در مناسب‌ترین نقطه اجرا نمی‌شوند. تعداد اسناد آمایش سرزمینی یا اسناد برنامه‌ریزی در سطح کلان در کشور ما یا محدود است یا به‌روزرسانی نشده، بنابراین طی یک سالی که از تمرکز روی مباحث لجستیکی در مجموعه وزارت راه و شهرسازی می‌گذرد، یکی از اهداف جدی این بوده که اگر سرمایه‌گذاری در حوزه مراکز لجستیک انجام می‌شود در نقطه مناسب باشد تا بتواند بیشترین بازدهی را به همراه بیاورد.

ما بر مبنای مجموعه‌ای از مدل‌های ریاضی، سند آمایش را تهیه کردیم تا شاهد مناسب‌ترین جریان بار و تقسیم کار بین بخش ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی باشیم و هزینه‌های لجستیک در سطح ملی را در این شبکه به حالت بهینه نزدیک کنیم.

برای این کار باید در وهله اول از تعاریف مراکز لجستیک، دسته‌بندی، سطح‌بندی و انواع آن شروع می‌کردیم که اکنون این اصطلاح‌شناسی تدوین شده است. در واقع اکنون مشخص کرده‌ایم که منظور از دهکده لجستیک یا پارک لجستیک، بندر خشک و ... چیست و با هم چه تفاوت‌هایی دارند.

ترابران: تعاریفی که مشخص کرده‌اید بومی‌سازی شده‌اند یا براساس معیارهای جهانی هستند؟

از تعاریف و مطالعات جهانی که در این حوزه وجود داشته، استفاده کردیم. همچنین سعی کردیم از اقتضائات و شرایط داخلی هم دور نباشیم تا دسته‌بندی کاربردی ارائه کنیم. پس فصل اول این سند به تعاریف انواع مراکز لجستیک، سطح‌بندی و عملیاتی که هر یک از این مراکز پوشش می‌دهند اختصاص دارد.

در فصل دوم، روش‌شناسی کارمان را برای



**ما ۱۲ پارک عمومی  
 لجستیک پیش‌بینی  
 کردیم و تعدادی  
 هم پارک‌های لجستیک  
 تخصصی که مربوط به  
 گروه کالایی خاص یا  
 یک صنعت خاص  
 می‌شود. ۱۸ نقطه  
 برای ایجاد پارک‌های  
 لجستیک کشاورزی  
 مشخص شده که  
 تقریباً در محدوده  
 استان‌هایی قرار  
 می‌گیرند که ۷۰ درصد  
 محصولات کشاورزی  
 کشور در آنها  
 تولید می‌شود**

ما ۱۲ پارک عمومی لجستیک پیش‌بینی  
 کردیم و تعدادی هم پارک لجستیک  
 تخصصی که مربوط به گروه کالایی خاص  
 یا یک صنعت خاص می‌شود و شاید  
 فراگیرترین آن پارک‌های لجستیک کشاورزی  
 باشد که عمدتاً محصولات باغی، سیفی‌جات  
 و محصولات کشاورزی را که فسادپذیر  
 هستند و بحث لجستیک در آنها اهمیت  
 بالایی دارد پوشش می‌دهند.

۱۸ نقطه برای ایجاد پارک‌های لجستیک  
 کشاورزی مشخص شده که تقریباً در  
 محدوده استان‌هایی قرار می‌گیرند که ۷۰  
 درصد محصولات کشاورزی کشور در آنها  
 تولید می‌شود.

یکی دیگر از انواع مراکز لجستیک که در این  
 سند آمایش در رابطه با آنها بحث شده،

مراکز لجستیک مرزی هستند. البته ما مرزها  
 و پایانه‌های مرزی را از قبل داشتیم و تعداد  
 آنها هم نسبتاً قابل توجه بوده، اما آن چیزی  
 که در اینجا به عنوان یک مفهومی جدید  
 معرفی می‌شود و قرار است به بهبود جریان  
 لجستیک منجر شود، عمدتاً به تبادلات ما با  
 کشورهای منطقه به‌ویژه در زمینه ترانزیت  
 مربوط می‌شود، یعنی مراکز لجستیک مرزی  
 قرار است از طریق ایجاد حمل‌ونقل ترکیبی  
 برای کشور در زمینه ترانزیت کالا مزیت  
 ایجاد کنند.

اگر بتوانیم با ایجاد مراکز لجستیک  
 چندوجهی در نقاط اتصال ریلی، بخشی از  
 جریان کالا را که از کشور ما عبور می‌کند  
 یا ترانزیت می‌شود به سمت ریل انتقال  
 بدهیم تا هزینه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت و  
 همچنین میزان عبور ناوگان خارجی در  
 جاده‌های ما کاهش یابد، هم استهلاک  
 کمتری به جاده‌ها تحمیل می‌شود و هم از  
 سوانح جاده‌ای کاسته خواهد شد. اگر هم  
 در کشور همسایه راه‌آهن وجود نداشته  
 باشد، کالاها می‌توانند از طریق مراکز  
 لجستیک مرزی ترانشیپ شوند و با ناوگان  
 خارجی ادامه داده و به مقصد نهایی برسند.

ما حدود ۱۰ مرکز لجستیک مرزی را پیش‌بینی  
 کرده‌ایم که عمدتاً در آنها شکل‌گیری بحث  
 حمل‌ونقل ترکیبی مدنظر بوده است. یکی از  
 مباحث دیگر که البته موضوع طرح آمایش  
 نیست، منتها بلافاصله پس از تصویب سند  
 آمایش در ستاد مراکز لجستیک، این موضوع  
 هم تعیین تکلیف و در واقع به دستگاه‌های  
 مرتبط ابلاغ شده است، سازمان مسئول هر  
 یک از این مراکز است.

**ترابران: چقدر بین انواع مراکز لجستیک،  
 مناطق آزاد، ویژه و یا شهرک‌های صنعتی  
 که در سطح کشور وجود دارد، همپوشانی  
 وجود دارد؟**

**■ بعضی جاها این همپوشانی وجود دارد. به  
 صورت مشخص سه منطقه را در مناطق آزاد  
 به عنوان مرکز لجستیک مرزی پیش‌بینی  
 کرده‌ایم و طبق مصوبات ستاد قرار است  
 سازمان مسئول این مراکز، سازمان منطقه آزاد  
 مربوطه باشد. اما شهرک‌های صنعتی جزو  
 مراکز لجستیک محلی محسوب می‌شوند،  
 نه ملی؛ چون حجم بار یک شهرک صنعتی،**

به اندازه یک مرکز لجستیک ملی که ما در  
 طرح آمایش روی آن کار می‌کنیم، نیست.  
**ترابران: لطفاً در مورد سازمان‌های مسئول  
 بیشتر توضیح دهید.**

**■ به صورت کلی؛ شش مرکز لجستیک با  
 مسوولیت سازمان بنادر در ستاد تصویب  
 شده، مسوولیت ۱۷ نقطه شامل دهکده‌ها  
 لجستیک و مراکز لجستیک مرزی که عمدتاً  
 ترکیبی هستند و اتصال ریلی در آنها مهم  
 بوده با شرکت راه‌آهن است. سازمان  
 مسوول ۱۰ نقطه شامل پارک‌های عمومی  
 لجستیک و مراکز لجستیک (از جمله دو  
 مرکز لجستیک مرزی) بعلاوه ۱۸ پارک  
 تخصصی لجستیک کشاورزی، با سازمان  
 راهداری است.**

طی مصوباتی که در ستاد وجود داشته،  
 مسوولیت سه نقطه‌ای که عمدتاً کاربری  
 صنعتی و معدنی داشتند، با وزارت صمت و  
 سه نقطه هم با مجموعه مناطق آزاد است.

گام‌های بعدی ایجاد مراکز لجستیکی،  
 مشخص کردن نقطه دقیق احداث در پهنه‌ها،  
 تملک زمین و فراخوان جذب سرمایه‌گذار و  
 مشارکت بخش خصوصی است.

**ترابران: در تدوین طرح جامع حمل‌ونقل  
 چقدر از نظرات بخش خصوصی کمک  
 گرفتید؟**

**■ ما در جریان انتظارات، نیازمندی‌ها و  
 دیدگاه‌های بخش خصوصی از طریق  
 کمیسیون تخصصی ستاد مراکز لجستیک و  
 کمیسیون فرعی شورای عالی ترابری که  
 نهادهای مختلف بخش خصوصی در آن  
 عضو هستند، قرار می‌گیریم.**

در کمیسیون تخصصی ستاد ۱۰ عضو از  
 بخش خصوصی شامل اتاق بازرگانی ایران،  
 اتاق تعاون، انجمن شرکت‌های هواپیمایی،  
 انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل  
 بین‌المللی ایران، انجمن کشتیرانی، انجمن  
 شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، کانون  
 انجمن‌های صنفی کارفرمایان شرکت‌های  
 حمل‌ونقل داخلی کالا، انجمن پایانه‌داران،  
 انجمن صنفی انبارهای عمومی و ... حضور  
 دارند. آنها در تمام جلسات دعوت می‌شوند  
 و دیدگاه‌ها و بحث‌های مختلف را منتقل  
 می‌کنند، ضمن اینکه در شورای عالی  
 ترابری نیز نمایندگان اتاق بازرگانی، اتاق

**قرار نیست طرح جامع حمل و نقل سندی باشد که یک بار آن را تدوین کنند و سپس در کتابخانه بگذارند و بگویند قرار است براساس این عمل کنیم، می خواهیم این طرح به جای مجموعه‌ای از اسناد، یک مدل دینامیک باشد و با تغییر شرایط بتوانیم خروجی‌های جدید بگیریم**

ملی را آماده کنیم. البته بستگی به این دارد که بودجه کار به موقع تامین شود.

فاز بعدی به سامان‌دهی حمل و نقل حومه‌های مربوط می‌شود. همان‌طور که می‌دانید براساس مصوب مجلس، وزارتخانه موظف به ایجاد شرکت قطارهای حومه‌ای است. متأسفانه در سال‌های گذشته به این نوع از حمل و نقل کمتر توجه شده که این عدم توجه، حمل و نقل حومه‌ای را به سمت استفاده از خودروهای شخصی و ایجاد ترافیک در تمام ۹ کلان‌شهر کشور سوق داده است. یکی از اقداماتی که در طرح‌های جامع قبلی مورد توجه نبوده و در این دوره مدنظر قرار گرفته، تدوین طرح‌های جامع حمل و نقل حومه‌ای برای ۸ تا ۹ کلان‌شهر است. ما در فاز سوم، تدوین طرح‌های جامع حمل و نقل استان‌ها را انجام خواهیم داد.

در مدل ملی جاده‌های اصلی و شریانی مورد توجه قرار می‌گیرند و برای آنها برنامه‌ریزی می‌شود، اما ما در استان‌ها با حجم زیادی از شبکه راه‌های فرعی و روستایی مواجهیم. اگر سال آینده منابع مالی تامین شود می‌توانیم هر دو موضوع را آغاز کنیم، یعنی هم طرح جامع حمل و نقل حومه‌ای کلان‌شهرها و همین‌طور طرح جامع حمل و نقل استان‌ها، البته اولویت ما فعلاً طرح جامع حومه‌ای کلان‌شهرها برای سال ۹۸ است و در ادامه به سراغ طرح جامع حمل و نقل استان‌ها می‌رویم.

**ترابران: بنابراین اتمام کل طرح‌ها حداقل سه سال به طول می‌انجامد.**

■ هر بخش که انجام شود، قابل استفاده خواهد بود، اما تکلیف قانونی ما در حال حاضر تدوین طرح جامع حمل و نقل ملی است که براساس مصوبه مجلس در قانون احکام دائمی، موظفیم آن را تا پایان سال انجام می‌دهیم. طبق مصوبه مجلس از این به بعد، هر طرح زیرساختی حمل و نقل باید براساس مطالعات جامع باشد. دو بخش دیگری که توضیح دادم، مباحثی هست که در گذشته کمتر مورد توجه بوده و اجرای طرح جامع ملی منوط به تهیه آنها نیست، بنابراین احتمالاً سال آینده روی آن کار می‌شود.

این نکته را هم خاطرنشان کنم که در حال حاضر، در کشورهای در حال توسعه به بحث برنامه‌ریزی جامع حمل و نقل به عنوان سندی

تعاون و تشکل‌های بخش خصوصی عضویت دارند و نقطه‌نظرات خود را مطرح می‌کنند. البته گاهی شاید اقتضائات کاری و مشغله‌های موجود سبب شده که در تمام جلسات شرکت نکنند، اما ما همیشه از دوستان دعوت می‌کنیم.

علاوه بر این، دفتر ما، طرح آمایش را پیش از تصویب با برخی از فعالان بخش خصوصی از حوزه‌های مختلف لجستیک در میان گذاشت و براساس نظرات آنها، طرح را اصلاح کرد.

**ترابران: آیا نمایندگان بخش خصوصی در این جلسات حق رای دارند؟**

بله، تمامی اعضای نام برده شده، در کمیسیون تخصصی ستاد حق رای دارند. جالب اینجاست که موارد مصوب در کمیسیون تخصصی ستاد با کمتر از ۱۰ درصد تغییر در ستاد به تصویب رسیده است.

**ترابران: تدوین طرح جامع حمل و نقل در چه مرحله‌ای است و چند درصد آن انجام شده است؟**

■ حتماً می‌دانید سند آمایش مراکز لجستیکی یکی از زیربخش‌های طرح جامع است، یعنی ما در طرح جامع، باید تقاضای بخش بار و مسافر را ارزیابی و پیش‌بینی کنیم و سپس بر مبنای این تقاضا ببینیم که چه بخشی باید با کدام مد حمل شود. این کاری که ما در حال حاضر انجام دادیم، بخش بار را پوشش می‌دهد و در ادامه باید مطالعات بخش مسافر نیز انجام و تجمیع شود، چون هم بار و هم مسافر از یک شبکه حمل استفاده می‌کنند.

در حال حاضر بحث بهنگام‌سازی طرح جامع حمل و نقل را مدنظر داریم که با همکاری ۷ دانشگاه صنعتی شریف، تهران، پلی‌تکنیک، علم و صنعت، تربیت مدرس، صنعتی اصفهان و بوعلی همدان بخش‌های مختلف این مطالعات شروع شده است. مشکلات بودجه‌ای و موانع موجود سبب تاخیر در انجام کار شد، اما این قراردادها در حال حاضر وارد فاز اجرایی شده است. بحث اول بهنگام‌سازی مدل ملی است که براساس آن در سطح کلان، سهم هر یک از شقوق حمل به تفکیک بار و مسافر و میزان تقاضایی که زیرساخت‌ها باید در هر نقطه در سطح ملی جوابگوی آن باشند مشخص می‌شود. امیدواریم تا پایان سال ۹۷ این مدل

که یک بار باید تدوین شود، نگاه نمی‌کنند و به طور دائم آن را مورد بازنگری قرار می‌دهند. ما هم می‌خواهیم طرح جامع به جای مجموعه‌ای از اسناد، یک مدل دینامیک باشد و با تغییر شرایط بتوانیم خروجی‌های جدید بگیریم. قرار است در این دفتر گروهی با همکاری دانشگاه‌ها متولی به‌روزرسانی طرح جامع باشد تا هر طرح و ایده جدیدی که شکل می‌گیرد در این مدل جاسازی شود تا ببینیم چه مقدار شاخص‌های حوزه حمل و نقل را در بخش بار و مسافر بهبود می‌دهند.

باز هم تاکید می‌کنم آنچه که در حال حاضر دنبال می‌شود سندی نیست که یک بار تدوین کنند و سپس آن را در کتابخانه بگذارند و بگویند قرار است براساس این عمل کنیم، دائماً به‌روزرسانی می‌شود.



...تشریفات گمرکی طولانی، تعدد مراجعین در گمرک و بنادر، هزینه حمل‌های اضافی در بنادر، هزینه‌های گزاف انبارداری، راننده‌محور بودن فرآیندهای حمل، عدم ثبات نرخ و کوتاه بودن مدت اعتبار نرخ‌های حمل، گره‌های ترافیکی در داخل شهرهای بندری، لزوم مذاکره صاحب کالا با افراد و ذی‌نفعان مختلف، برگشت کانتینرها به شکل خالی و امکان سوءاستفاده از آنها... اینها بخشی از مشکلات فعلی حمل‌ونقل کشور است که به کمیسیون فرعی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور گزارش شده... راهکار مناسب؟ براساس همان گزارش، حمل‌ونقل چندوجهی چگونه؟ با برنامه سراسری.

تیر ماه ۹۵ در جلسه کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، روزبه مختاری، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، از پیشنهادی درباره استفاده از «برنامه سراسری» در حمل‌ونقل چندوجهی رونمایی کرد و خواستار حمایت بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی از این طرح شد تا مقدمات اجرای آن سرعت بیشتری داشته باشد. در خرداد ۹۶ به سراغ او رفتیم تا ببینیم ماحصل مذاکرات به کجا انجامیده است (همچنان مشغول مذاکره و راضی کردن ذی‌نفعان این طرح بودند). در شهریور ماه ۹۷ بار دیگر سراغ این طرح را از مبدع و پیشنهاددهنده آن گرفتیم. هنوز منتظر بار آزمایشی هستند!

آیا طرح برنامه سراسری پشت موانع اجرایی گیر کرده است؟

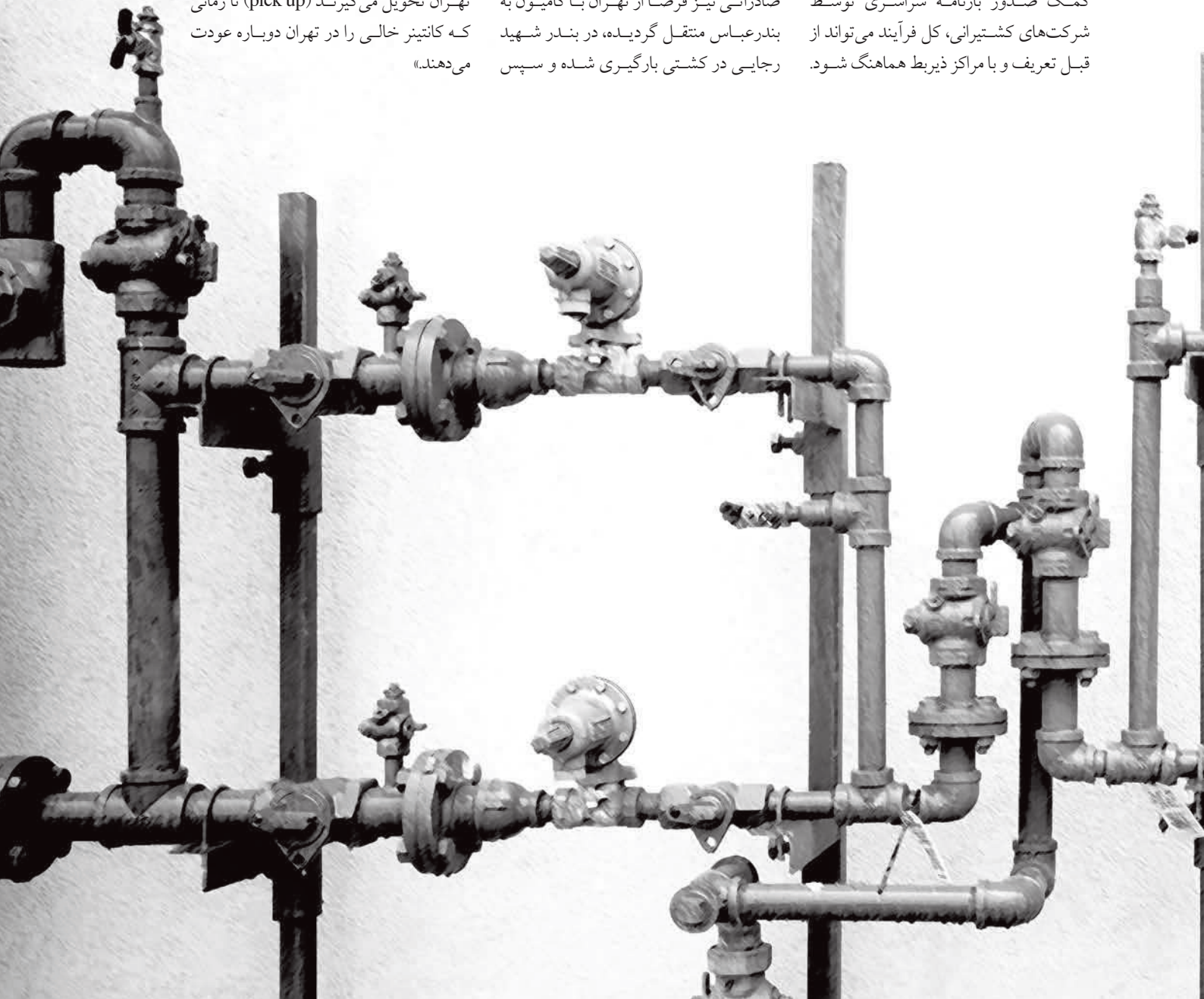
## در خم کوچه اول



عملیات حمل آغاز می‌شود.» به گفته نایب رییس هیات مدیره شرکت گراش دریا: «مشکلات زیادی برای انجام این کار وجود دارد؛ یکی این که به عنوان مثال میزان حق توقف برای کانتینرهای ورودی از زمانی که کانتینر دارای بار به بندرعباس وارد شده شروع می‌شود و تا زمانی که کانتینر خالی شده به بندرعباس برمی‌گردد ادامه می‌یابد؛ اما اگر یک بارنامه سرتاسری صادر شود، یعنی توسط شرکت کشتیرانی بارنامه‌ای از مبدأ تا تهران صادر شود، در این صورت تمام عملیات گمرکی مشتری از زمانی شروع می‌شود که کانتینر او به تهران می‌رسد و در این شرایط حق توقف کانتینر نیز از تهران تا تهران محاسبه می‌گردد؛ یعنی از زمانی که کانتینر پُر را از تهران تحویل می‌گیرند (pick up) تا زمانی که کانتینر خالی را در تهران دوباره عودت می‌دهند.»

در ضمن یکی از دستاوردهای بارنامه سراسری، شروع و خاتمه حق توقف در مبادی داخلی / مقاصد است که این مهم در بارنامه حمل چندوجهی نمودی ندارد.» عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی توضیح داد: «در اغلب موارد، محموله‌های ورودی، از بندر مبدأ تا بندرعباس حمل شده و در آنجا دیگر مسوولیت بارنامه دریایی تمام می‌شود. به عبارت دیگر، وقتی باری به بندرعباس می‌آید و مالک بار می‌خواهد آن را فرضاً به گمرک تهران ترانزیت کند، باید ابتدا وارد یک قرارداد جدید با یک شرکت حمل و نقل زمینی شود تا آن بار از بندرعباس به تهران حمل گردد؛ ضمن اینکه وقتی این کانتینر در تهران تخلیه می‌شود باید مجدداً از تهران به بندرعباس بازگردانده شود. بارهای صادراتی نیز فرضاً از تهران با کامیون به بندرعباس منتقل گردیده، در بندر شهید رجایی در کشتی بارگیری شده و سپس

در ابتدای بحث، از روزهی مختاری می‌خواهیم شرح مختصری از تفاوت بارنامه سراسری با بارنامه‌های دیگر داشته باشد: «در بارنامه حمل داخلی مشتری می‌تواند مستقیماً به راه‌آهن مراجعه کند و هماهنگی‌های مربوط به حمل آن را انجام دهد و در بارنامه چندوجهی، به جای اینکه مشتری مراجعه کند، این کار به عهده شرکت‌های فورواردر است، اما در عین حال، عیب عمده بارنامه حمل چندوجهی آن است که در صورت عدم مراجعه شرکت فورواردر، نه بندر و نه راه‌آهن، اطلاعاتی که لازم است قبل از پهلودهی کشتی در اختیار باشد تا سرعت عملیات حاصل گردد و هزینه جابه‌جایی اضافی حذف شود، ندارند و طبعاً هماهنگی هم وجود نخواهد داشت؛ در حالی که به کمک صدور بارنامه سراسری توسط شرکت‌های کشتیرانی، کل فرآیند می‌تواند از قبل تعریف و با مراکز ذیربط هماهنگ شود.





در طرح اولیه قرار بود راه‌آهن سردمدار بارنامه سراسری باشد و برای انجام آن باید یک شرکت زنجیره تامین تشکیل می‌شد که حلقه واسط بین ذی‌نفعان یعنی راه‌آهن، شرکت‌های واگن‌دار، صاحبان کالا، گمرک، شرکت‌های کشتیرانی و ترمینال‌داران باشد، اما این موضوع جدی گرفته نشد

ما همچنان در الفبای حمل‌ونقل چندوجهی درجا می‌زنیم. هرکدام از ذی‌نفعان لجستیک و تجارت کشور فقط به حلقه خودش توجه دارد و تمام قوانینی که تنظیم می‌کند، صرفاً برای برطرف کردن نیازهای حلقه مربوط به خودش است. هیچ حلقه‌ای به حلقه دیگر اهمیت نمی‌دهد

او در ادامه، درباره نتیجه پیگیری‌های خود برای به سرانجام رسانده طرح بارنامه سراسری می‌گوید: «طرح اولیه‌ای که پیشنهاد آن از طرف من مطرح شد این بود که راه‌آهن سردمدار بارنامه سراسری باشد. برای انجام این کار باید یک شرکت زنجیره تامین تشکیل شود که حلقه واسط بین ذی‌نفعان یعنی شرکت‌های واگن‌دار، راه‌آهن، صاحبان کالا، گمرک، شرکت‌های کشتیرانی و ترمینال‌داران باشد، اما متأسفانه این موضوع چندان جدی گرفته نشد.»

روزبه مختاری تصریح کرد: «فعلاً همچنان قرار است یک بار آزمایشی ایران‌خودرو که توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی حمل شده است، توسط سمندریل حمل شود و به سمت تهران بیاید. از اواخر پارسال تا به حال ما همچنان منتظر انجام این عملیات آزمایشی هستیم. با توجه به برگشت تحریم‌ها و از طرف دیگر تعطیلات تابستانی ایران‌خودرو، اعلام کرده‌اند که دوباره پس از تعطیلات این موضوع را بررسی خواهند کرد، اما تا زمانی که شرکت مدیریت زنجیره تامین به میانه کار نیاید، مشکلات حل نخواهد شد.»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی در پاسخ به این پرسش عامل اصلی تاخیر در عملی شدن بارنامه سراسری چیست، گفت: «انگشت اتهام را سمت شخص یا ارگان خاصی نمی‌شود گرفت. اشکال از نگاهی است که نسبت به انجام این کار وجود دارد. اگر بخواهیم تمام ذی‌نفعان را هم‌زمان دور هم‌دیگر با یک قانون جمع کنیم کار بسیار سختی است. باید یک حلقه واسط باشد که بتواند مشکلات را درون خودش حل کند.»

مختاری افزود: «وقتی نگاه متفاوت است، نوع فرآیندها به شکلی تنظیم می‌شود که خیلی دیر به نتیجه می‌رسد و اگر هم به نتیجه برسد، با نگاه موجود برای دو یا سه صاحب کالای خاص، یکی یا دو شرکت دریایی و یک یا دو شرکت ریلی خاص برقرار می‌شود و در نتیجه به توسعه موردنظر منجر نخواهد شد. به نظر من، ساختار حمل‌ونقل کشور ما هنوز توانایی و آمادگی چنین توسعه‌ای را ندارد؛ مگر اینکه با

رویکرد شرکت مدیریت زنجیره تامین این کار انجام شود.»

نایب رییس هیئت مدیره شرکت گراش دریا، با بیان اینکه ما همچنان در الفبای حمل‌ونقل چندوجهی درجا می‌زنیم، خاطر نشان کرد: «ما مشکلات زیادی داریم. یکی از اصلی‌ترین مشکلات ما این است که هرکدام از ذی‌نفعان لجستیک و تجارت کشور فقط به حلقه خودش توجه دارد و تمام قوانینی که تنظیم می‌کند، صرفاً برای برطرف کردن نیازهای حلقه مربوط به خودش است. هیچ حلقه‌ای به حلقه دیگر اهمیت نمی‌دهد. به عنوان مثال، سازمان بنادر نیاز شرکت‌های کشتیرانی را مدنظر ندارد. گمرک یا راه‌آهن هم به بقیه توجه ندارند و هر کس می‌خواهد خودش را به عنوان محور ماجرا عمل کند.»

او تأکید کرد: «اگر این نوع نگاه را تغییر دهیم و ارتباط بین حلقه‌ها را در حمل‌ونقل چندوجهی درک کنیم (به عنوان مثال گمرک، مشکلات سازمان بنادر را درک کند و سازمان بنادر هم متوجه محدودیت‌ها و امکانات و شرایط راه‌آهن باشد و آنها هم در تعامل با سازمان راهداری حرکت کنند) امکان حرکت در مسیر جدید را خواهیم داشت، اما چون این نگاه را نداریم و قوانینی که وضع شده فارغ از این نگاه بوده است، نمی‌توانیم به نتیجه واحد برسیم.»

این کارشناس بندری درباره زیرساخت‌های سخت‌افزاری حمل‌ونقل چندوجهی تصریح کرد: «ما اول باید از نظر فرآیندی روند کار را اجرایی کنیم و در فاز دوم، برای تسهیل کار به سراغ سخت‌افزارها برویم. ما اکنون سخت‌افزار تک‌تک شقوق حمل‌ونقل را داریم و حلقه‌ها هر کدام با تمام کاستی‌ها و افت‌وخیزهای گوناگون کار می‌کنند، اما نکته مهم اتصال بین حلقه‌ها است.»

مختاری تأکید کرد: «قطعا برای تسهیل و سرعت بخشیدن به حمل‌ونقل ترکیبی باید به سخت‌افزارها توجه کرد، اما ما در مرحله‌ای هستیم که اول از همه باید نرم‌افزار را درست کنیم و بعد به سخت‌افزار بپردازیم؛ ضمن اینکه با توجه به شرایط فعلی، فعلاً نمی‌توان برنامه‌ریزی یا هزینه خاصی در حوزه سخت‌افزارها داشت.»



ما اول باید از نظر فرآیندی، روند کار را برنامه‌ریزی کنیم و در فاز دوم، به سراغ سخت‌افزارها برویم. ما اکنون سخت‌افزار تک‌تک شقوق حمل را داریم و حلقه‌ها هر کدام با تمام کاستی‌ها و افت‌وخیزها کار می‌کنند، اما نکته مهم اتصال بین حلقه‌هاست

ندارد. متأسفانه ما در ماه‌عسل برجام به هیچ عنوان از موقعیت‌هایمان استفاده کردیم یعنی زمانی که به بخش خصوصی نیاز داشتیم، آنها را وارد کردیم و زمانی که نیاز نداشتیم، آنها را نادیده گرفتیم.»

او افزود: «امروز که بار دیگر به بخش خصوصی نیازمند شده‌اند، باید دید باز از بخش خصوصی سوءاستفاده می‌کنند یا در بازه‌های طولانی‌مدت بالاخره به فکر استفاده از ظرفیت‌ها و توان بخش خصوصی می‌افتند. به نظر من، اکنون زمانی است که باید سیاست‌گذاری‌های کلان کشور را اصلاح کرد.»

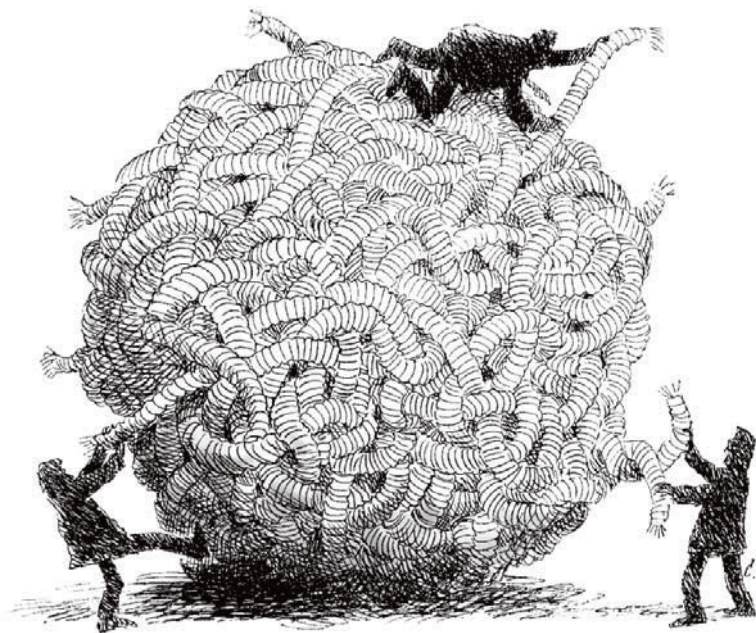
عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی در پایان تأکید کرد: «امروزه حمل‌ونقل ترکیبی یکی از راهکارهای فرار از تحریم است. من با قاطعیت می‌توانم بگویم که دوران تحریم، دوران طلایی ما است؛ چون با توجه به فشاری که به بخش دولتی وارد می‌شود، به بخش خصوصی بیشتر توجه می‌کند و در مسیر بهتری می‌توان حرکت کرد. با توجه به اینکه ممکن است مسیرهای معمول و سنتی ما مسدود یا با مشکلاتی مواجه شود، تفکر ایجاد مسیرهای جایگزین طرفداران بیشتری پیدا می‌کند و ممکن است تلافی ریل و جاده و دریا بالاخره اتفاق بیفتد. اینها عاملی برای رونق گرفتن حمل‌ونقل ترکیبی خواهد بود.»

عضو هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی درباره ضرورت استفاده از توانمندی‌های بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها، تصریح کرد: «با اینکه اساساً ایده این موضوع از طرف بخش خصوصی مطرح شده، در متأسفانه در خروجی جلسات برنامه سراسری، شاهد حضور موثر این بخش نیستیم و مشخص شده است که منظور دولت از شرکت کشتیرانی، فقط کشتیرانی جمهوری اسلامی، کالا فقط کالای یک شرکت دولتی مثل ایران‌خودرو و شرکت ریلی هم سمند ریل است که همگی متعلق به ساختارهای دولتی هستند. در نتیجه حتی در فرآیند آزمایشی نیز بخش خصوصی دخالتی ندارد. این در حالی است که بخش خصوصی سبک‌تر و چالاک‌تر است و تمام ارتباطات را می‌تواند به‌راحتی انجام دهد، اما بخش‌های دولتی کند و سنگین هستند و انعطاف‌پذیری کمی دارند.»

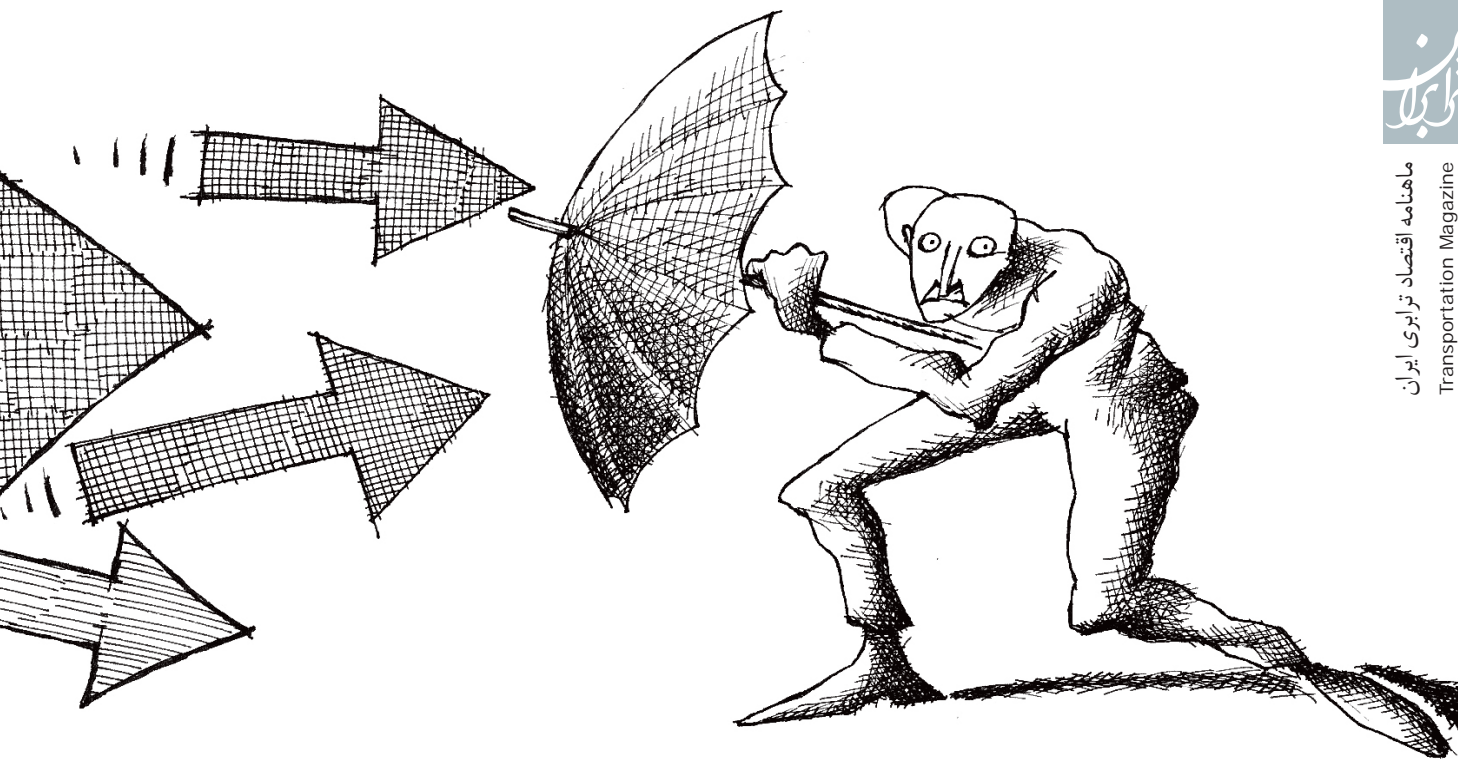
او تأکید می‌کند: «باید بخش خصوصی را به عنوان نقش‌آفرینان اصلی جدی بگیرند. معمولاً هر وقت از بخش خصوصی کمک درخواست شده، به عنوان ناظر یا اجرا بوده است، در صورتی که باید با محوریت بخش خصوصی برنامه‌ریزی‌ها انجام شود.»

او در خصوص ارتباط حوزه‌های مختلف بخش خصوصی با یکدیگر یادآور شد: «اگر انجمن کشتیرانی و انجمن ریلی با هم جلسه‌ای بگذارند، هیچ کدام نه تصمیم‌گیر هستند، نه تصمیم‌ساز. فقط می‌توانند با هم جلسه‌ای داشته باشند و با هم درد دل کنند و فراتر از آن کاری نمی‌شود انجام داد. البته می‌توانند دیدگاه‌های خود را به هم نزدیک و مشترکاً نظرات خود را به بخش دولتی اعلام کنند.»

مختاری در مورد تأثیر تحریم‌های جدید ایران در توسعه حمل‌ونقل چندوجهی خاطر نشان کرد: «این تحریم‌ها نیازهای جدیدی را به وجود آورده است. همان‌طور که بخش خصوصی در تحریم‌های گذشته تنها بخشی بود که توانست تحریم‌ها را دور بزند و روزه‌های تجارت ایران را باز نگه دارد، اکنون هم باید به سراغ ظرفیت‌های بخش خصوصی برویم، اما مشکل اینجاست که بخش خصوصی آن توانمندی گذشته را







ملاحظات در راستای بهبود و ارتقای سند آمایش لجستیک کشور

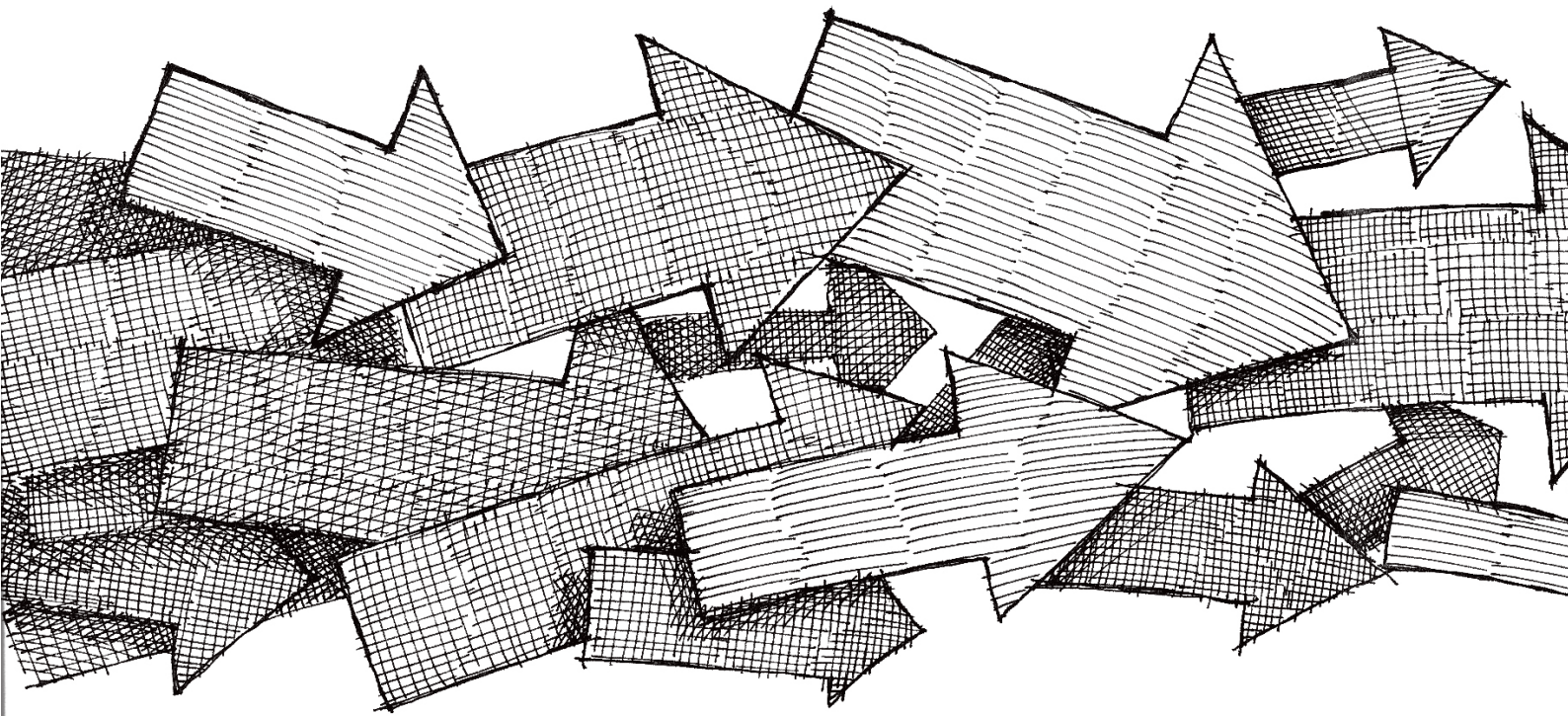
## انتظار عصای موسی نداشته باشید!

آنوش رحام  
تحلیلگر ارشد تجارت خارجی

قطعا مدیران وزارت راه و شهرسازی و تدوین‌کنندگان سند آمایش مراکز لجستیکی واقف هستند که اکثر شاخص‌های کمی در حوزه تجارت خارجی، نظام تامین، آماد و لجستیک، بر کاهش زمان و هزینه به عنوان هدف و محدوده آماد، تمرکز ویژه دارند. بالاخص نظام نرم‌افزاری لجستیک و آمایش که روند جامعی شامل مطالعه، برنامه‌ریزی و توزیع بهینه امکانات را بر اساس ویژگی‌های ملی سازماندهی می‌کنند، بنابراین اگرچه سند آمایش با زحمت بسیار و دقت در تمام سطوح تهیه شده، اما من معتقدم که اگر این سند را به تنهایی و بدون ایجاد نسخه‌های تکمیلی در نظر بگیریم، بخش مهمی از نظام لجستیک مغفول خواهد ماند و کاهش هزینه و زمان، بدون ایجاد یک Way Point که بتواند جریان کالا و جابه‌جایی را در کشور پردازش، تحلیل و مستند کند ممکن نیست.

لجستیک بدون زیرساخت نرم‌افزاری (تکنولوژی و متدولوژی) قطعا کارآمد نیست و نیمه نرم‌افزاری که بازوی مدیریت لجستیک است بلا تکلیف است. لذا می‌توان سند فعلی را به عنوان سند منشأ و پایه، توسعه داد و نهایتا بخش‌های کلیدی نظام لجستیک را به آن اضافه کرد، در غیر این صورت تولید داده نخواهیم داشت و بدون تولید داده نیز ایجاد چرخه ILS یا همان Integrated logistics Service غیرممکن خواهد بود.

از دیگر سو، بخشی از لجستیک ملی در حوزه عملکردی وزارتخانه‌های اقتصاد و صمت است همچون لجستیک تجاری، نظام توزیع، انبارش و رصد کالا که برای ایجاد یک نظام یکپارچه نیازمند زبان واحد هستیم؛ به طور مثال، سازمان بنادر با واحد وزن TEU، گمرک با واحد ارزش / وزن (HS code) راه‌آهن با واحد واگن / وزن، سازمان راهداری با واحد تن - کیلومتر تولید داده می‌کنند. حالا چطور می‌توان بانک داده و Big Data و جریان یکپارچه ایجاد کرد؟! جالب‌تر اینکه برخلاف استانداردهای EDIFACT (تبادل الکترونیکی اطلاعات) دستگاه‌ها داده‌های خود را با فرمت PDF منتشر می‌کنند تا این خود مانعی برای تحلیل داده‌ها را توسط تحلیلگران است! با نیم‌نگاهی به اسناد ۲۰ سال اخیر می‌توان



مشاهده کرد نهادهای بین‌المللی در حوزه TFA تسهیل تجارت و لجستیک، برای ایجاد زبان مشترک در کشورها راهکار ارائه داده‌اند، اما بعضی مسئولان متکبر به دلیل فقدان مطالعه، بی‌توجه به ذی‌نفعان درون و برون‌سازمانی به‌خصوص در حوزه فناوری و فرآیندی، وزنی معادل استیو ورنیاک (دانشمند علوم کامپیوتر و موسس اپل) در سازمان متبوع برای خود قائل هستند.

ظاهرا در بیشتر دستگاه‌ها یک مسوول شبکه مجهز به عصای موسی (ع) است و جای خالی دفاتر PMO و کنترل پروژه، تحلیلگر BPA، تیم سخت‌افزاری، تیم طراحی و رهیاب، تحلیلگر سیستمی و کلاس‌ساختار نوین تیم‌های فرآیندی و توسعه‌ای مرسوم در دنیا را یک نفره مدیریت می‌کند و نیازی به شور و مشورت با جامعه ذی‌نفعان ندارد؛ چراکه اساساً اصل ساختار POS یا Project Organization Structure را قبول نداریم که جایگاهی برای ذی‌نفع قائل باشیم؛ در حالی که وقتی صحبت از ایجاد و استقرار یک نظام به میان می‌آید جامعه هدف و ذی‌نفع، ترسیم و تحلیل فرآیند (BPA) فاکتور کلیدی است.

طبیعی است وقتی سندی هم از این جنس منتشر می‌شود، حساسیت و موضع‌گیری به نقد خبرگان بالاست، صد البته ایجاد معاونت ویژه حمل‌ونقل و لجستیک در وزارت راه و

شهرداری حاکمی از دغدغه مقام عالی وزارت. جناب آقای آخوندی است، اما متأسفانه فاصله تا وضع مطلوب به شدت زیاد و تحول بخشی طاقت‌فرسا است. البته به فال نیک می‌گیریم که کشور امسال حائز بهبود قابل‌ملاحظه‌ای در رتبه لجستیک، زیرشاخص‌های گمرکی و حمل‌ونقل شد. این اقدام قطعاً مرهون زحمات دستگاه‌هایی بود که پروژه‌های اجرایی و فناوری را برنامه‌ریزی و راهبری کردند.

در این بین اقدامات موفق‌ی هم توسط بخش خصوصی صورت گرفته، از جمله واگذاری شرکت‌های زیان‌ده بندری به بخش خصوصی، ایجاد پایانه‌های پیشرفته لجستیکی و ترمینال‌های کانتینری که جریان رفت و برگشت کالا و کانتینر را در کشور رصد، برخط و بهینه‌سازی کرده و موفق به کاهش دو عنصر کلیدی زمان و هزینه خواهند شد. خوشبختانه من افتخار مدیریت صفر تا صد یکی از این پروژه‌های موسوم به ICD یا Inland Clearance Depot را که بازوی لجستیکی گمرک محسوب می‌شود، منطبق با تأکیدات آنکتاب، اسکاپ و WCO... داشته‌ام.

طراحی و اجرای ترمینال ICD در گمرک تهران به عنوان یک پروژه لجستیک تجاری حاوی تجربیات ذی‌قیمتی بود، از جمله استقرار نظام لجستیک در کشور بدون

مشارکت بخش خصوصی هرگز اتفاق نخواهد افتاد و این مهم را اضافه می‌کنم که امروز مشارکت بخش خصوصی در قالب پروژه‌های BOT و PPP که مورد تأکید دولت و مجلس است یک مرداب برای بخش خصوصی است که نه تنها سرمایه را می‌بلعد، بلکه از حیث قوانین و مقررات، بخش خصوصی یک‌طرفه بازنده است و بدون حمایت دستگاه‌های ذی‌مدخل در نظام لجستیک، هرگونه تحول در این معادله پیچیده غیر ممکن خواهد بود.

اما تهدیدات جنس دیگری نیز دارند؛ لجستیک، بندر خشک و زنجیره تأمین، در توسعه اقتصادی نقش ویژه دارد، تا آنجا که بزرگترین شکست‌های نظامی تاریخ، از منفذ شکست لجستیک حادث شده است، اما متأسفانه در شرایط فعلی موضوع ایجاد بندر خشک، مناطق ویژه و آزاد تبدیل به دستاویز برخی نمایندگان شده که بدون کمترین مطالعه به دنبال اخذ مجوز بندر خشک و کسب محبوبیت در حوزه‌های انتخابیه باشند. دوستان فکر می‌کنند هر جا بندر خشک ایجاد کنند و با فشار، وزارت راه، گمرک و سایر دستگاه‌ها را مجاب به استقرار در این مناطق کنند، مردم به‌خودی‌خود ثروتمند خواهند شد.

و باز شوربختانه‌تر به جای ایجاد واحد



تولیدی از کنار مزیت معافیت، زیرگذری برای قاچاق و ارتزاق رانتی ایجاد خواهد شد. چون اساسا کاهش زمان/هزینه در مخیله کسی وجود ندارد.

در اینجا لجستیک تنها یک نام زیبا و شاید هم میخی است که بر دیوار اقتصاد ملی کوبیده می‌شود تا محل آویختن شلیف شوتی و طاق کوله‌بری و بشکه قاچاق سوخت... باشد و این خود تهدیدی برای آمایش و آبادانی علمی پهنه‌های لجستیکی در کشور و ایجاد مراکز مهم تولید در جوار هاب‌های لجستیکی است.

اما در این بین چه انتظارات منطقی از وزارت راه و شهرسازی که پیش‌تاز جنبش لجستیک در کشور است وجود دارد؟ به نظر می‌رسد اولین انتظار، پذیرش نقش بخش خصوصی در لجستیک ملی است. فکر می‌کنم برای تحقق آن باید از سازمان‌های زیرمجموعه وزارت راه خواهش کنیم از پشت میز ارباب و رعیتی بیرون آمده و همه گرداگرد میز منافع ملی بنشینیم. برادران معاون و مدیرکل سازمان بنادر، راهداری، راه‌آهن و ... می‌بایست عینک حاکمیتی را از چشم بردارند، آن چماق مستتر در ادبیات مرسوم را به بایگانی راکد سازمان بفرستند و روی یک کاغذ سفید و بدون لوگو سازمانی بنویسیم «لجستیک ملی» و همه پای آن را امضاء کنند.

به نظر حقیر، نقطه شروع لجستیک ملی از نرم تخلیه بنادر نیست، فاجعه در Dwell Time و رسوب روزافزون کالا، دولت همواره از سکون ارتزاق کرده، در صورتی که مفهوم لجستیک، جریان سیال و حرکت است، اگر می‌خواهید لجستیک را حبس کنید، قید آمایشش را هم بزنید. لجستیک در بندر و جاده، شهر و محله در حرکت است. نمود بیماری لجستیک در یک کوچه تنگ و تاریک در محله چیدر هم مشهود است، آنجا که فقدان برنامه هزینه/زمان موجب می‌شود روزانه ده‌ها میدی‌باس ۵ تنی سوخت و انرژی ارزان و منابع نسل آینده کشور را دود کند تا بتواند دو سطل ماست به سوپر مارکت محله چیدر تحویل دهد. روزانه میلیون‌ها سرویس زائد در کشور بدون کوچکترین داده قابل تحلیل در کشور در جریان است، بیچاره لجستیک...

خدا را شاکریم اسنپ و تپسی در کشور به راه افتاد تا بتوانیم مفهوم انتخاب و مدیریت مسیر را برای بعضی برداران متخصص توضیح دهیم، اما هنوز هم به مرض اعلام بار به جای رقابت مبتلاییم. نظام خودمالکی را همچنان حمایت می‌کنیم و ناوگان را مبتلا به سکون کرده‌ایم. لجستیک سیال و چابک در اقتصاد هر کشوری به مثابه یک ماشه عمل می‌کند و در شرایطی که سیاست‌های اشتباه، لجستیک ما را مبتلا به تنبلی و پرخوری انرژی کرده، تا به خودمان بیاییم کشور همسایه ترکیه ماشه صادرات به قطر را چکانده و بازارهای ۸۰۰ میلیارد دلاری منطقه را، جلوتر از ما تامین می‌کند.

سال پیش یکی از دوستان برای صادرات گوجه فرنگی به قطر، سفارش کانتینر یخچالی داد. قطعا مطلع هستید برای بارگیری کانتینر یخچالی از ۲۴ ساعت قبل باید کانتینر را اصطلاحا Set Point کرد و به دمای برودت مورد نیاز محصول رساند و در بارگیری محموله هم باید بین بسته‌ها از کف تا سقف بدنه کانتینر یخچالی فضای خالی جهت گردش هوا و برودت در نظر گرفت، اما صادرکننده کانتینر را تا خرتلاق بارگیری کرد و گوجه بخت برگشته تا بندر مبدا و دمای ۴۰ درجه کاملا از بین رفت. متهم اصلی؟ فقدان نظام استاندارد و

یکپارچه، فقدان شرکت‌های لجستیکی و فقدان دانش لجستیکی تا جایی که اگر برای ثبت شرکت به اداره ثبت مراجعه کنید انتخابی به عنوان شرکت لجستیکی برای ثبت وجود ندارد!

به هر حال و با همه مشقت‌ها ما ترمینال ICD را راه‌اندازی کردیم، اما نه به مفهوم معمول یک چهاردیواری، چند عدد لیفتراک سبک با یک تابلوی پرطمطراق... هدف استقرار نظام لجستیک استاندارد و علمی بود، همجواری ریل، مطالعه روی اثر بخشی و استهلاك ماشین‌آلات، انعطاف و یکپارچگی و ارتقای راندمان توان عملیاتی و امکان تخصیص کانتینر وارداتی به صادراتی، تا هزینه بازگشت کانتینر خالی به بندر صفر شود. این همان فرمول ساده Decrease Cost است. ما ترمینال ICD را به امید Decrease Time بارنامه سراسری و راه‌اندازی کردیم؛ بارنامه‌ای که نام زیبایی دارد، اما همچنان در کش و قوس بودن یا نبودن (یا شاید هم خواستن یا نخواستن) است... ظاهرا سرنوشت Through B/L هم مثل حمل یکسره خواهد شد!

سکوهای ویژه ارزیابی و مازول CMM یا Container Movement Management را ایجاد کردیم تا جریان گردش کالا و محفظه رصد و مستند شود. حالا بماند که سوئیچ شدن به سامانه CCS بندر هم خود داستانی است مجزا، اما این یعنی شفافیت و Track & Trace و همه اقدامات و خون‌دل خوردن‌های بخش خصوصی برای تحقق رویای لجستیک است.

اگر از من بپرسند، می‌گویم لجستیک درد دارد چون در بخش خصوصی واقعی، ارزش و انگیزه، محرک فعالیت است، دو پدیده‌ای که در بخش دولتی کیمیا شده است و جای آنها را سود موهوم گرفته است. امیدوارم با گزینه‌های پیشنهادی خبرگان بخش خصوصی چند نسخه به سند آمایش لجستیک کشور اضافه شود و آن را سند فرابخشی لجستیک کشور بنامند. بالانص که هریک از شاخص‌های مذکور باید با نظر خبرگان و تشکل‌های بخش خصوصی ذی‌مدخل در زنجیره تأمین ملی دآوری و نهایتا وزن‌دهی شود.

**استقرار نظام لجستیک در کشور بدون مشارکت بخش خصوصی هرگز اتفاق نخواهد افتاد، اما امروز این مشارکت در قالب پروژه‌های BOT یا PPP یک مرداب است که نه تنها سرمایه را می‌بلعد، بلکه از حیث قوانین و مقررات، بخش خصوصی به شکل یک طرفه بازنده است**

## قرائت یادداشت‌ها در عاشورا

مهرداد خواجه‌نوری

معلم مظلوم، محمدحسین خجندی، که ماه گذشته درگذشته درگذشت، فرض کن که بود و یادداشت‌ها و مصاحبه‌های گزارش ویژه این شماره را (که من در روز عاشورا خواندم) می‌خواند، متجاوز از چهار دهه در این موارد گفته و نوشته بود.

و حالا دکتر همایون اسدی است (منزوی و تکارو) که اینطور، مثبت و با امید می‌گوید، انگار که در کش و قوس دو وزارتخانه عظیم (که حتی نام "ترابری" در اسامی طولیل‌شان نیامده است) کتاب‌هایش در مورد «لجستیک»، راهنمای توسعه حمل و نقل (از جمله) چندوجهی خواهد شد.

آن هم در تقابل و رقابت جاده و ریل با خطر هولناک فرونشست (که شرحش در شماره گذشته رفت) و سرعت ۱۰ کیلومتری قطارهای باربری!

برای درک بهتر گزارش ویژه این شماره، هم صحبت‌های انواع مدیر کل در این «مجمع‌الجزایر نامتحد» را بخوانید و بعد هم «سند یگانگی؟» که پهنه و دهکده و پارک لجستیک (و به‌روزرسانی دائم آن) شرح و وعده داده می‌شود و به نحو موثری «روش‌مندان».

روزبه مختاری عزیز، در «خم کوچه اول» بارنامه سراسری است، هنوز: از تحریم قبل از برجام تا تحریم آتی و خدمات نادیده گرفته شده بخش خصوصی حمل‌ونقل در دور زدن! چه دردمندانه در مورد «میوه تحریم» صحبت می‌کند.

اما تحلیلگری ارشد در تجارت خارجی، به نمود بیماری لجستیک در یک کوچه تنگ و تاریک در محله چیذر اشاره دارد و این که چقدر سوخت و انرژی ارزان و منابع نسل آینده، دود می‌شود تا دو سطل ماست یک کیلویی به سوپر مارکت محله تحویل شود. امیدی به ارتقای سند آمایش لجستیک کشور ندارد و با ذکر دلیل، می‌نویسد که «انتظار عصای موسی نداشته باشید!»

حسین جان خجندی: به قول محمد سعید، به‌زودی پیشوند «مرحوم» در ابتدای فامیل همه ما می‌آید: دیر و زود دارد، البته.

شهریور ۱۳۹۷





گفت‌وگو با رئیس اتاق مشترک ایران و قزاقستان درباره گلوگاه‌های حمل‌ونقلی

## کشمکش‌های قزاقی

مونا روشندل

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان از نبود واگن برای صادرات کالا به قزاقستان به دلیل عدم تخصیص واگن از جانب قزاق‌ها به خصوص واگن‌های مسقف و کارشکنی‌های آنها در مورد اختصاص پروانه تردد زمینی به طرف ایرانی خبر داده و اینکه اگر این مشکلات ادامه‌دار باشد، فعالان تجاری را در مرز اینچه‌برون و سرخس که دو گلوگاه ترانزیتی هستند، از ماه سپتامبر به بعد در زمینه صادرات محصولات کشاورزی و فسادپذیر ایران با چالش جدی مواجه می‌کند.

امیر عابدی در گفت‌وگو با ترابریان تاکید می‌کند تجار، صادرکنندگان و حتی تولیدکنندگان ایرانی در همه شقوق حمل‌ونقل عبارت از ریلی، جاده‌ای دریایی و هوایی با چالش‌های گوناگونی روبه‌رو هستند که یکی از نمودهای بارز بی‌توجهی به این مقوله، در دو منطقه مرزی سرخس و اینچه‌برون دیده می‌شود. نایب‌رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی ایران معتقد است دولت دست و پای فعالان اقتصادی و صادرکنندگان را بسته و با این وجود توقع دارد هم خود و هم آنها را از وسط سیلاب نجات دهیم.





در اختیار گرفتن پایانه و یا اسکله اختصاصی در کشورهای قزاقستان، روسیه و آذربایجان می‌تواند مشکلات فعالان اقتصادی در این کشورها را به طرز چشمگیری کاهش دهد. بخش خصوصی ایرانی همیشه علاقمند سرمایه‌گذاری در بنادر ماخاچ‌قلعه، باکو، ترکمن‌باشی، اوکتائو و به‌ویژه بنادر رود ولگا بوده است

ریلی مشکلاتی را برای صادرکنندگان و تجار رقم زده است، ضمن اینکه تحریم‌ها و نوسان نرخ ارز نیز بر شدت آن افزوده است.»

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان، یکی دیگر از چالش‌های حمل‌ونقل ریلی در ایران را مربوط به خط ریلی آستارا - آستارا و رشت - آستارا می‌داند و توضیح می‌دهد: «این منطقه، یک نقطه استراتژیک در غرب کشور شناخته می‌شود و با عبور از آذربایجان به عنوان کشور واسط، جنوب روسیه را به شمال ایران متصل می‌کند، اما با وجود سرمایه‌گذاری فراوان، باز هم به دلیل تصمیمات مدیریتی نادرست، این پروژه بیش از یک دهه است که به یک شرکت آذربایجانی واگذار شده که پیشرفت خوبی نداشته و برای فعالان اقتصادی و صادرکنندگان ایرانی محدودیت ایجاد کرده است. در حالی که می‌توانستیم این پروژه را به یکی از هلدینگ‌های داخلی مانند بنیاد مستضعفان، آستان قدس و یا شرکت‌های تابعه آنها واگذار کنیم تا هم زودتر به بهره‌برداری برسد و هم منافع حاصل از چرخش مالی آن به داخل کشور منتقل شود.»

عابدی با بیان اینکه در آینده کسانی که این قرارداد را امضا کرده‌اند باید پاسخگوی این تصمیم باشند، تصریح می‌کند: «در مزیت افتتاح خط ریلی آستارا - آستارا همین بس که مسیر دریایی در این محور مسافتی ۱۶ هزار کیلومتری دارد، در حالی که با افتتاح این پروژه ریلی، جابه‌جایی بار می‌توانست از یک مسیر ۱۰ هزار کیلومتری امکان‌پذیر شود. به بیان دیگر، با راه‌اندازی این طرح ریلی، جابه‌جایی بار که اکنون در مسیر دریایی ۴۵ روز زمان می‌برد، می‌توانست به ۲۵ روز کاهش یابد و کاهش ۳۰ درصدی هزینه در حمل‌ونقل کالا به‌ویژه محصولات کشاورزی و فسادپذیر را به همراه داشته باشد.»

نایب‌رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی ایران می‌گوید: «گاهی نیز مشکلات و معضلاتی وجود دارد که باید با مذاکره و تعامل با طرف مقابل برطرف شود؛ مانند مشکلی که برای ایران در حوزه

امیر عابدی، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان و نایب‌رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی ایران، درباره مشکلاتی که در زمینه حمل‌ونقل برای تجار و صادرکنندگان وجود دارد، می‌گوید: «ما معتقد هستیم صادرات تنها یک "فعل" نیست بلکه یک "زنجیره" از حلقه‌های مختلف به هم پیوسته است که مهم‌ترین حلقه آن را حمل‌ونقل تشکیل می‌دهد. با این وجود تجار، صادرکنندگان و حتی تولیدکنندگان ما در همه شقوق حمل‌ونقل از جمله ریلی، جاده‌ای دریایی و هوایی با چالش‌های گوناگونی روبه‌رو هستند.»

او می‌افزاید: «یکی از نمودهای بی‌توجهی به این مقوله، در دو منطقه مرزی سرخس و اینچه‌برون دیده می‌شود، زیرا در این دو مرز، تناسبی بین تقاضا و عرضه وجود ندارد. تجار و صادرکنندگان ایرانی، شرکای صادراتی و کشورهای همسایه ما که در این زمینه سرمایه‌گذاری‌های کرده بودند، انتظار داشتند ایران نیز زیرساخت‌های مناسب را در این دو منطقه مرزی ایجاد کند تا زنجیره ریلی مرز اینچه‌برون به شبکه منطقه‌ای و اصلی کشور متصل شود، اما علی‌رغم رفت‌وآمد فاینانسرها و دولت‌های مختلف، این سرمایه‌گذاری صورت نگرفت و این منطقه مرزی به شبکه ریلی اصلی کشور و منطقه وصل نشد.»

او توضیح می‌دهد: «در آن سو، طی یک دوره ۱۰ ساله، قزاقستان به عنوان یک کشور پهناور و نزدیک به دو ابرقدرت اقتصادی چین و روسیه سرمایه‌گذاری قابل توجهی (بالغ بر ۱۰ میلیارد دلار) در حوزه زیرساخت جاده‌ای انجام داده است. ضمن اینکه، بر حسب منافع ملی، برای ساخت بندر کوریک نیز سرمایه‌گذاری کرد که متاسفانه این بندر، مسیر جاده ابریشم را از ایران قطع و آذربایجان را جایگزین می‌کند.»

عابدی با اشاره به اینکه ایران نتوانست در جذب سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌های حمل‌ونقلی فرماندهی خوبی داشته باشد، می‌افزاید: «در حمل‌ونقل ریلی با چالشی جدی مواجه هستیم و بی‌توجهی دولت به زیرساخت‌ها و توسعه شبکه حمل‌ونقل



اگر بتوانیم کشتی رو-رو خریداری یا اجاره کنیم بخشی از مشکل صادرات محصولات کشاورزی و فسادپذیر به قزاقستان را که با مشکل عدم تخصیص واگن و پروانه تردد زمینی مواجه شده، برطرف می‌شود، زیرا کانتینر یخچالدار و حمل مسقف از طریق بندر امیرآباد می‌تواند مرز زمینی را دور زند و به راحتی محصولات فسادپذیر ایران را به بازار قزاقستان برساند

یکی از مهمترین مزایای کریدور جدید ارومچی-اوکتائو-بندرانزلی کاهش زمان ارسال کالا از ۳۰ روز به ۱۲ روز است. البته بازاریابی و بازاریاسازی برای این مسیر مهم‌تر از راه‌اندازی آن است که فقط با حمایت و تدابیر دستگاه‌های حکومتی امکان‌پذیر خواهد بود

صادرات به قزاقستان به دلیل عدم تخصیص واگن از جانب قزاق‌ها به‌ویژه واگن‌های مسقف و کارشکنی آنها در مورد اختصاص پروانه تردد زمینی به طرف ایرانی به وجود آمد. بنابراین بخش خصوصی از دولت و راه‌آهن درخواست دارد که برای چانه‌زنی و اندیشیدن تمهیدات مختلف، روش‌هایی را در پیش گیرند تا سهم ایران از واگن‌های مسقف بیشتر و حمل کالا آسان‌تر شود؛ زیرا اگر این مشکلات ادامه‌دار باشد، از ماه سپتامبر به بعد صادرات محصولات کشاورزی و فسادپذیر ایران را به سمت قزاقستان با چالش جدی مواجه می‌کند.

عابدی با اشاره به اینکه ما در حوزه دریایی کریدور شمال-جنوب ضعیف عمل کرده‌ایم، توضیح می‌دهد: «تراز ناوگان ملکی ما در حوزه خزر نسبت به دیگر کشورها مانند قزاقستان و روسیه منفی است و تعداد ناوگان کشورهای دیگر تقریباً چندین برابر ناوگان ایران است؛ بنابراین بدون شک ما باید ناوگان خود را در این حوزه افزایش دهیم و برای تحقق این موضوع به حمایت صندوق توسعه ملی نیازمندیم.»

او معتقد است: «صندوق توسعه ملی باید با اختصاص تسهیلات ارزان‌قیمت موجبات خرید کشتی برای هر استان ساحلی کشور را فراهم کند و به شرکت‌های بزرگ صادراتی استان‌های شمالی این اعتماد و اطمینان خاطر را بدهد که حمل کالای آنها توسط کشتی موجود در همان استان بدون اتلاف وقت انجام خواهد شد.»

این فعال بازرگانی خاطرنشان می‌کند: «علاوه بر تامین و افزایش ناوگان ملکی ایران در خزر، گرفتن پایانه و یا اسکله اختصاصی در کشورهای قزاقستان، روسیه و آذربایجان نیز می‌تواند مشکلات فعالان اقتصادی و صادرکنندگان ایرانی را در این کشورها به طرز چشمگیری کاهش دهد. در این زمینه، ما تجربه خوبی برای ایجاد زیرساخت و خرید بندر در آستاراخان روسیه توسط شرکت کشتیرانی دریای خزر داشتیم که با مدیریت این مجموعه و خرید پایانه اختصاصی در آن کشور، بخش زیادی از گرفتاری‌ها و مشکلات، کاستی‌ها، خطرات و ریسک‌های ناشی از تجارت برای فعالان اقتصادی ایرانی

کاهش یافت.»

عابدی با بیان اینکه قزاق‌ها به واگذاری پایانه به ایرانی‌ها در بندر اوکتائو علاقه‌مند هستند، بنابراین بهتر است زودتر از این موقعیت بهره‌بریم؛ تاکید می‌کند: «با گذشت ۱۰ سال از اولین پیشنهاد برای ایجاد اسکله‌های اختصاصی در کشورهای همسایه، ما همچنان علاقه‌مند سرمایه‌گذاری و اجرایی شدن این برنامه در بندر ماخاچ‌قلعه، باکو، ترکمن‌باشی، اوکتائو و به خصوص بندر رود ولگا (که می‌تواند ایران را از طریق دریای سیاه به آب‌های بین‌المللی متصل کند) هستیم.»

نایب‌رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی ایران، یکی دیگر از نواقص در حوزه حمل دریایی را نداشتن کشتی رو-رو ریلی می‌داند و تاکید می‌کند خرید و یا اجاره کشتی رو-رو ریلی می‌تواند بندر کوریک را به بندر امیرآباد متصل و کانتینرهای ایرانی را به مبادی روسیه و کشورهای دیگر منتقل کند.

او معتقد است ما تجربه ناموفق رو-رو کامیونی را داشته‌ایم که نباید آن را تکرار کنیم و باید به سمت خرید یا اجاره کشتی رو-رو ریلی گام برداریم.

عابدی می‌افزاید: «اگر بتوانیم کشتی رو-رو خریداری یا اجاره کنیم، بخشی از مشکل صادرات محصولات کشاورزی و فسادپذیر به قزاقستان را که با مشکل عدم تخصیص واگن و پروانه تردد زمینی مواجه شده، برطرف می‌کنیم؛ زیرا کانتینر یخچالدار و حمل مسقف از طریق بندر امیرآباد می‌تواند مرز زمینی را دور زده و به راحتی محصولات فسادپذیر ایران را به بازار قزاقستان برساند. بدین ترتیب می‌توانیم چالشی را که از ماه سپتامبر تا پایان سال میلادی برای صادرات محصولات کشاورزی ما رخ خواهد داد، برطرف کنیم.»

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان معتقد است: «سازمان بندر و به همان نسبت وزارت راه می‌بایست نگاهی بلندمدت به سرمایه‌گذاری در بندر خارجی داشته و برای شرکت‌های خوش سابقه و شناسنامه‌دار مشوق‌هایی را در نظر بگیرد تا آنها به سرمایه‌گذاری در این زمینه ترغیب شوند و ما بتوانیم تجربه موفق پایانه اختصاصی در بندر آستاراخان را در دیگر

بخش خصوصی بیش از یک دهه است که در همه نشست‌های خود و حتی اتاق‌های فکر از دولت خواسته تا حقوق و عوارض گمرکی واردات کامیون و یا کامیونت را صفر کند تا فعالان اقتصادی و حتی تولیدکنندگان محصولات صادرات محور بتوانند کامیون و کامیونت‌های مدرن وارد کشور کنند

در مزیت ایجاد خط ریلی آستارا- آستارا همین بس که مسیر دریایی مسافتی ۱۶ هزار کیلومتری دارد، در حالی که با افتتاح این پروژه، جابه‌جایی بار می‌تواند از یک مسیر ۱۰ هزار کیلومتری امکان پذیر شود. به بیان دیگر با راه‌اندازی این طرح ریلی، جابه‌جایی بار که اکنون در مسیر دریایی ۴۵ روز طول می‌کشد، می‌تواند به ۲۵ روز کاهش یابد

مزیت راه‌اندازی کریدور جدید اروم‌چی- اوکناو- بندرانزلی نیز می‌گوید: «یکی از مهمترین مزایای این کریدور کاهش زمان ارسال کالا از ۳۰ روز به ۱۲ روز است که می‌تواند هزینه‌ها را برای صاحبان کالا و تجار ارزان‌تر کند. البته گفتنی است که بازاریابی برای این مسیر مهم‌تر از راه‌اندازی آن است که فقط با حمایت دولت و دستگاه‌های حکومتی امکان‌پذیر خواهد بود. به عبارت دیگر، اگر این مسیر تقویت نشود از چرخه اقتصادی خارج خواهد شد، بنابراین باید روی ورود کالای چینی به دروازه ایران فعالیت و برنامه‌ریزی کنیم و در اجلاس‌های شانگهای و راه ابریشم به شکل موثر وارد شویم و کارشناسان زنده را به این اجلاس‌ها اعزام کنیم.»

عابدی تاکید می‌کند: «کشور قزاقستان یکی از همسایگان ایران است که علاوه بر اشتراکات فرهنگی و دینی با ما، حلقه اتصال کشورهای شرق آسیا به چین و اروپا و پل ارتباطی روسیه با آسیای مرکزی و جنوبی نیز محسوب می‌شود. این کشور با جمعیت جوان و بازار روبه‌رشد خود از منابع معدنی متنوعی برخوردار است و روابط سیاسی دوستانه‌ای نیز با مثلث جهانی آمریکا، چین و روسیه دارد؛ بنابراین تعریف و ایجاد سرمایه‌گذاری‌های مشترک و مبتنی بر منافع برد-برد با این کشور، برای ما مزیت زیادی دارد.»

او می‌افزاید: «خوشبختانه قزاق‌ها به بازار ایران علاقه‌مند هستند، بنابراین برای افزایش مبادلات دوجانبه باید اقداماتی از جمله تسهیل فرآیند صدور روادید، ایجاد مرکز دائمی خرید و مشاوره کالا و خدمات ایرانی به منظور بازاریابی و بازاریابی در قزاقستان، ایجاد بانک مشترک به منظور تسهیل در نقل و انتقالات مالی و رفع مشکلات پروازهای هوایی را در دستور کار قرار دهیم.»

عابدی تاکید کرد: «اتاق مشترک بازرگانی ایران و قزاقستان با صدای رسا اعلام می‌کند که تنها راه حضور ما در بازار کشور قزاقستان و یا هر کشور دیگری ایجاد دفاتر خدمات مشاوره و بازاریابی میدانی از کالا و خدمات ایرانی در حوزه حمل‌ونقل،

بنادر نیز تکرار کنیم»  
نایب‌رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه در حوزه زمینی، چالشی که سال‌هاست گریبان‌گیر فعالان اقتصادی و صادرکنندگان کشور بوده، فرسودگی ناوگان است، می‌افزاید: «بخش خصوصی بیش از یک دهه است که در همه نشست‌های با دولت و حتی اتاق‌های فکر از دولت درخواست داشته که حقوق و عوارض گمرکی واردات کامیون و کامیونت را صفر کند تا فعالان اقتصادی و حتی تولیدکنندگان محصولات صادرات محور بتوانند کامیون و کامیونت‌های مدرن را وارد کشور کنند. این در حالی است که ۶ هزار دستگاه خودرو یک‌شبه و به‌صورت قاچاق وارد کشور می‌شود و ریالی هم مالیات پرداخت نمی‌کند اما تعرفه ورود کامیون صفر نمی‌شود.»

عابدی می‌گوید: «گاهی به بهانه حمایت از تولید داخل، تعرفه برای ورود کامیون در نظر می‌گیرند، در حالی که ما در این زمینه، یا تولید داخل نداریم یا قابل مقایسه با نوع وارداتی آن نیست، پس نمی‌توانیم به بهانه حمایت از تولید داخل دست و پای فعالان اقتصادی را ببندیم. علاوه بر آن باید مجوز واردات به جای کشور چین از کشورهای بزرگی مانند سوئد باشد.»

او با بیان اینکه تا زمانی که روشن و هدف‌دار این اعتبارات و امتیازات به صاحبان اصلی اختصاص نیابد رانت و دلالتی در بازار خیمه خواهد زد، تاکید می‌کند: «مهمترین خواسته ما حذف عوارض و تعرفه‌های گمرکی ورود کامیون و کامیونت و ارائه مجوز خرید به شرکت‌های تولیدی شناسنامه‌دار است. به طور مثال باید شرکت‌های معتبر لبنیاتی، تولیدکنندگان معتبر محصولات کشاورزی اعم از صیفی‌جات و میوه‌جات که صادرات دارند، مجوز ورود کامیون داشته باشند. همچنین می‌توان به هلدینگ‌های استان‌های مختلف چنین مجوزها را ارائه داد تا هر استان بتواند کامیون موردنیاز خود را تهیه کند. این پیشنهاد شبیه پیشنهادی است که درباره افزایش ناوگان دریایی در استان‌های شمالی داشتیم.»

رئیس اتاق مشترک ایران و قزاقستان، درباره



فراق‌ها به بازار ایران  
 علاقه‌مند هستند  
 بنابراین برای افزایش  
 مبادلات دوجانبه،  
 باید اقداماتی مانند  
 تسهیل صدور روادید،  
 ایجاد مرکز دائمی  
 خرید و مشاوره کالا  
 و خدمات ایرانی به  
 منظور بازاریابی در  
 این کشور و ایجاد  
 بانک مشترک جهت  
 تسهیل در تبادلات  
 مالی در دستور کار  
 دولت قرار گیرد

بازرگانی، حقوق و ... است تا بتواند توسط فعالان و کارشناسان اقتصادی و تجاری مجرب مشکلات را مرتفع کند.»

نایب‌رئیس کمیسیون توسعه صادرات اتاق بازرگانی ایران معتقد است: «فقدان مدیریت منسجم و راهبردی در حوزه اقتصاد و قوانین، بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌های خلق‌الساعه موجب شده است تا فعالان اقتصادی همیشه دچار غافلگیری شبانه شوند. متأسفانه امسال پس از بازگشت تحریم‌ها و نوسانات ارزی، سرمایه عامه مردم به خاطر حفظ ارزش دارایی‌شان به سمت خرید ارز، سکه و ملک رفت. این معضل نشان از آن دارد که پول ملی در گذاری از تاریخ در سراسریشی افتاده است و باید به صورت اورژانسی تدبیری برای حفظ ارزش آن اندیشید تا منافع ملی حفظ شود.»

او با بیان اینکه اگرچه فعالان اقتصادی در حال حاضر برای حفظ بازار دوچندان تلاش می‌کنند اما تجربه نشان می‌دهد اگر از بازار صادراتی خارج شویم بازگشت در بعضی کالاها و بازارها امکان‌پذیر نخواهد

بود، می‌افزاید: «اکنون بازار دچار بی‌ثباتی شدید شده است به صورتی که صادرکننده باید هر شب نرخ کالای خود را تغییر دهد. این در حالی است که شما در بازار جهانی نمی‌توانید قیمت‌ها را مستمرا عوض کنید زیرا مشتری خارجی به تناقض‌گویی توجه نمی‌کند و اگر صادرکننده نتواند به عهد و پیمان خودش وفا کند، مشتری خارجی مجدداً به او اعتماد نمی‌کند و همین معضل او را از صحنه بازارهای خارجی حذف و رقبایش را جایگزین می‌کند.»

عابدی تأکید می‌کند: «از سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران کشور خواستاریم با تثبیت سیاست‌های تجاری اطمینان و اعتماد از دست رفته را به جبهه صادرات و لشکر همیشه در صحنه بخش خصوصی بازگردانند و آنها را به حضور در بازارهای منطقه‌ای خصوصاً در حوزه کشورهای اوراسیا تشویق و ترغیب کنند زیرا این عملکرد می‌تواند هم منافع ملی و هم منافع بخشی و شخصی را تأمین کند.»

دبیر کانون کامیونداران در پی گرانی و نبود لاستیک و لوازم یدکی مطرح کرد:

## برنامه‌ای برای تحسن نداریم، اما کامیون‌ها زمین‌گیر می‌شوند



دبیر کانون کامیونداران خبر داد که در نامه‌ای به مراجع قانونی آورده است که اگر اول خردادماه امسال کامیون‌ها به دلیل اعتصاب زمین‌گیر شدند، تا مدتی دیگر این کامیون است که راننده را متوقف می‌کند چون قطعات و لاستیک در بازار نیست.

احمد کریمی در گفت‌وگو با تین‌نیوز، گفت: با توجه به افزایش نرخ ارز الان اولویت ما تأمین قطعات است و خواسته‌های کامیون‌داران به سطح کاهش یافته است ضمن اینکه خروجی اعتصاب اول خرداد ماه به نفع جریان حمل و نقل تمام نشد.

وی گفت: انجمن به هیچ‌عنوان با تجمع دیگری موافق نیست. اگر یک درصد تصور می‌کردم تحسن به نفع راننده است از آن حمایت می‌کردیم اما با توجه به اینکه دولت در همه زمینه‌ها شرایط بسیار سختی را دارد، چنین تحسینی هم به خود کامیون‌داران هم به دولت خسارت می‌زند.

او ادامه داد: ضمن اینکه اکنون شرایط طوری است که بخشی از کامیون‌داران مجبور به خروج اجباری از حمل و نقل هستند و اصلاً نیازی به تحسن نیست. کامیون‌داران همین حالا نمی‌توانند کار کنند چراکه، نه قطعه دارند نه لاستیک و حتی پول اینکه کامیون خود را از تعمیرگاه بیرون بیاورند را هم ندارند.

به گفته کریمی قسمتی از ناوگان به واسطه نبود قطعات خودبه‌خود در حال توقف است. او خبر داد که در نامه‌ای به مراجع قانونی آورده است که اگر اول خردادماه امسال کامیون‌ها به دلیل تحسن زمین‌گیر شدند تا مدتی دیگر این کامیون است که راننده را متوقف می‌کند چون قطعات و لاستیک در بازار نیست.

دبیر کانون کامیون‌داران این را هم گفت که اگر شرایط اصلاح نشود امکان ادامه کار وجود ندارد و ادامه داد: اوایل امسال کامیون‌داران فهرستی از مطالبات داشتند که شاید لاستیک و قطعات جزو بندهای آخر آن بود اما شرایط اکنون آنقدر سخت است که مطالبات کامیون‌داران به خرید کامیون خلاصه شده است.



درخواست شرکت‌های

حمل و نقل بین‌المللی از وزیر راه

## حداقل تحریم‌های داخلی را کاهش دهید

محمد جواد عطرچیان، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران در نامه‌ای به عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، نسبت به وجود خودتحریمی در صنعت حمل و نقل و گسترش مشکلات گلایه کرد. او در این نامه به هفت تقاضای ضروری این صنف که می‌بایست به دستور وزیر راه و شهرسازی انجام شود تا بلکه شرکت‌های حمل و نقلی نجات پیدا کنند، اشاره کرده است.



متن نامه دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران به عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی به این شرح است:

بخش حمل و نقل بین‌المللی کشور نه توقعات خارج از حدود و اختیارات جنابعالی از شما دارد و نه از شرایط و امکانات کشور غافل است ولی حداقل انتظار آن، این است که کف مطالبات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی پس از این همه جلسات و مکاتبات متعدد که نه ربطی به تحریم‌ها دارد و نه خارج از توان دولت است، با توجه به شرایط حساس و تحریم‌های کنونی، عملیاتی گردد.

به نوعی تحریم‌های داخلی به مراتب بیشتر از تحریم‌های خارجی بر شرکت‌ها فشار وارد آورده و شرایط تعطیلی و بی‌رمقی را بر آنان تحمیل نموده است. لذا به‌عنوان فعال سی ساله بخش حمل و نقل بین‌المللی کشور، به خود اجازه می‌دهم از شما عاجزانه تقاضا نمایم از جایگاه وزیر مرتبط و صاحب‌منصب دولتی در هیات وزیران، این هفت تقاضای عاجل صنفی بخش را که مدت‌ها در پی جلسات و مکاتبات بی‌انتهادر سیستم بوروکراسی اداری کشور معطل و روی زمین مانده است در جهت کمک به تن رنجور و بیمار حمل و نقل بین‌المللی کشور، حداقل در یک دوره زمانی کوتاه‌مدت یک‌ماهه با پیگیری‌های شخصی خود عملیاتی فرموده و نتیجه را امر به ابلاغ فرمایند:

۱- پیگیری عاجل حذف مالیات بر ارزش افزوده بر شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کشور که چندین سال است که علی‌رغم موافقت هیات دولت در صحن مجلس هنوز بی‌جواب مانده است.

۲- کاهش مالیات بر عملکرد شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای از ۲۵ و ۱۸ درصد به ۱۲ درصد به‌مانند و مشابه شرکت‌های حمل و نقل دریایی، هوایی و داخلی و یکسان‌سازی آنان.

۳- آغاز فوری فروش سوخت به قیمت جایگاه در حد یک باک استاندارد برای کامیون‌های ایرانی حامل محمولات صادراتی و ترانزیتی کشور در مرز بازرگان پیرو توافقات اولیه با وزیر محترم نفت.

۴- دستور حل مشکلات بیمه تامین اجتماعی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا  
۵- تعیین تکلیف عاجل سیستم حواله کرایه حمل و سایر هزینه‌های مرتبط بر فعالیت‌های حمل و نقل بین‌المللی با طرف‌های خارجی و با توجه به نظام بانکی کشور.

۶- تعیین تکلیف فوری با سازمان امور مالیاتی کشور در خصوص نوسانات ارزی و دلاری صورت حساب‌های صادره شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در چند ماهه اخیر برای جلوگیری از مالیات‌های سنگین آتی بر شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی.

۷- تعلیق موقت تبصره ۳ قانونی مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۴/۱۲ هیات وزیران در خصوص اخذ میزان ۱۰ درصد کرایه حمل کالا در صورت حمل کالا با ناوگان خارجی در بخش دریایی و برای تشویق ورود کشتیرانی‌های خارجی به کشور به مدت دو سال.

جناب وزیر: هفت مورد تقاضای فوق ارتباط نزدیکی با تحریم‌ها و آمریکا نداشته بلکه موضوعات و مشکلات داخلی ما است که در شرایط کنونی و برای کاهش اثرات مخرب تحریم‌ها بر شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا، ضرورت دارد تا تدابیر جدی برای حل و فصل آن در داخل کشور اتخاذ و سریعاً برای بهبود فعالیت شرکت‌های حمل بین‌المللی که خسته و ناتوان از بار این همه مشکلات می‌باشند، عملیاتی و منجر به نتیجه اتخاذ گردد. البته موضوعات دیگری نیز در این خصوص از جمله مشکلات گمرکی، قاچاق و... نیز وجود دارد که در فرصتی دیگر به آن پرداخته خواهد شد.

ضمن اینکه در حوزه روابط خارجی حمل و نقل جاده‌ای با کشورهای اتحادیه اروپا باید به استحضار برساند که طی دو ماه گذشته علی‌رغم اعلام رسمی پایبندی اروپا به برجام تعداد صدور ویزای رانندگان و تحویل پروانه‌های تردد کامیون‌های ایرانی در اروپا از جانب چند کشور اروپایی، طولانی، به‌سختی و کاهش یافته است.



در نامه آقای هومن چهارده‌چریک، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل طارق در خصوص نحوه محاسبه مبلغ واریزی جهت بیمه تکمیلی درمان رانندگان توسط شرکت‌های حمل‌ونقل کالا موضوع دستورالعمل ۶۹۶۲۱/۷۴ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور مورخ ۹۷/۰۶/۰۴ آمده است:

۱- مطابق با قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل‌بار و مسافر بین‌شهری مصوب ۱۳۷۹ قانون‌گذاری در تبصره ۳ ماده‌واحد این قانون شرکت‌های حمل‌ونقل را مکلف نموده که از ارائه خدمات به رانندگانی که دفترچه کار ندارند خودداری کنند و در صورت عدم توجه جرائمی معادل یک سال حق بیمه راننده در نظر گرفته است.

این موضوع بیانگر نبود رابطه‌ای از جنس کارگری کارفرمایی بین رانندگان بخش و شرکت‌های حمل‌ونقل است که در صورت وجود چنین ارتباطی، شرکت‌های حمل‌ونقل می‌بایست نسبت به پرداخت حق بیمه رانندگان و ارسال لیست و صدور دفترچه بیمه آنان اقدام نمایند.

۲- به موجب ماده ۲ قانون تامین اجتماعی، حق بیمه به مزد یا کارمزد یا حقوق نقدی مستمر تعلق می‌گیرد و با توجه به شرایط رانندگان خودمالک و عدم استمرار همکاری بین آنان و شرکت‌های حمل‌ونقل و عموماً دریافت مزد از صاحبان کالا در مقصد، در مواقعی که بیمه‌شده براساس مقررات دیگر مشمول قانون تامین اجتماعی قرار گرفته، نیاز به بیمه کردن وی وجود ندارد (رانندگان کامیون، اتوبوس، تاکسی که مالک خودرو نیست و مالک خودرو، کارفرمای آنان شناخته می‌شود و به استناد قانون بیمه اجباری رانندگان از تاریخ ۱۳۷۹/۰۲/۱۸ مشمول مقررات تامین اجتماعی با پرداخت بخشی از حق بیمه از طرف دولت قرار گرفته‌اند) بنابراین مطالبه حق بیمه‌ای فراتر از آن، از شرکت‌های حمل‌ونقل کالا فاقد وجهت قانونی است.

۳- اعمال ضریب به بیمه مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل داخلی براساس ارزش کالای قابل حمل است ولی بیمه تکمیلی درمان با توجه به پوشش‌های مختلف به



مطالبه حق بیمه رانندگان خودمالک از شرکت‌های حمل‌ونقل فاقد وجهت قانونی است

## یک تعهد بیمه‌ای جدید برای شرکت حمل‌ایجاد نکنید

چهارم شهریور ماه طی نامه‌ای از طرف داریوش امینی، معاونت حمل‌ونقل سازمان راهداری به مدیران کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌های سراسر کشور، نحوه محاسبه مبلغ واریزی جهت بیمه تکمیلی رانندگان توسط شرکت‌های حمل‌ونقل مشخص شد. براساس این نامه که عطف به نامه کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی کالای کشور است، برای موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل مستقر در داخل پایانه‌های عمومی بار ۸ درصد، برای موسسات و شرکت‌های حمل‌ونقل خارج از پایانه‌های عمومی بار (شرکت‌ها و موسسات حمل‌ونقل که بیرون از پایانه عمومی و در تاسیسات اختصاصی به فعالیت اشتغال دارند، ۱۰ درصد، برای محمولات سیمان (شرکت‌های حمل‌ونقل اعم از داخل و یا خارج پایانه‌های عمومی بار) ۶ درصد و برای محمولات خرده‌بار ۱۵ درصد، مربوط به بیمه تکمیلی رانندگان بخش بار بوده و می‌بایست محاسبه و به حساب کانون مذکور واریز گردد.

در انتقاد نسبت به صدور چنین دستورالعملی، یکی از مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل کالا مطلبی برای ترابران فرستاده است که در ادامه می‌خوانید.

## میزان افزایش جریمه‌ها برخی از مواد قانون امور گمرکی

هیات وزیران طی مصوبه‌ای جریمه‌ها و حدنصاب‌های ریالی تعیین شده در مواد ۱۰۳، ۱۰۹، ۱۱۰، ۱۳۵ قانون امور گمرکی را افزایش داد.

هیات وزیران در جلسه ۱۳۹۷/۰۴/۳۱ به پیشنهاد مورخ ۱۳۹۷/۰۴/۱۲ وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد ماده (۱۵۶) قانون امور گمرکی - مصوب ۱۳۹۰ - تصویب کرد: جریمه‌ها و سایر حدنصاب‌های ریالی تعیین شده در قانون امور گمرکی به شرح جدول زیر تعدیل می‌شود و از تاریخ ابلاغ لازم‌الاجرا است.

جریمه‌ها و حدنصاب‌های قبلی ماده ۱۰۳ - وسایل نقلیه آبی اعم از خالی یا حامل کالا که وارد آب‌های کشور می‌شود باید در اسکله‌های مجاز پهلو بگیرد یا در لنگرهای مجاز لنگر بیندازد و قبل از انجام تشریفات مربوطه نباید کالایی را تخلیه یا بارگیری نماید یا از اسکله‌ها یا لنگرگاه‌ها خارج شود.

هوایمایی که وارد کشور می‌شود اعم از خالی یا حامل کالا باید در فرودگاه مجاز فرود آید و تشریفات گمرکی مقرر درباره آن انجام شود. برای هوایمایی خروجی و کالای آنها تشریفات گمرکی باید قبل از پرواز انجام گیرد. وسایل نقلیه زمینی اعم از خالی یا حامل کالا باید از راه‌های مجاز و گمرکی وارد کشور شود و یکسره به اولین گمرک مرزی وارد و تشریفات گمرکی آن انجام گردد و همچنین از راه‌های مجاز گمرکی خارج شود.

تبصره ۲ - پهلو گرفتن، لنگر انداختن، فرود آمدن و وارد شدن وسایل نقلیه و خارج شدن آنها بدون تشریفات مربوطه از مسیر غیرمجاز جز در مورد قوه قهریه (فورس ماژور) که باید ثابت شود، در مورد وسایل نقلیه خالی مشمول پرداخت جریمه به مبلغ سیصد هزار ریال تا سه میلیون ریال به تشخیص رئیس گمرک مربوطه می‌شود.

همچنین در مورد وسایل نقلیه حامل کالا طبق مقررات ماده ۱۱۳ رفتار می‌گردد.

ماده ۱۰۹ - وسایل نقلیه و کالاهایی که به صورت عبوری، ورود موقت، ورود موقت برای پردازش یا مرجوعی وارد کشور می‌گردد و وسایل نقلیه‌ای که به استناد جواز عبور بین‌الملل وارد کشور می‌شود چنانچه در مهلت مقرر برای خروج از کشور یا تحویل به گمرک به غیر از موارد قهریه (فورس ماژور) مراجعه ننماید به تشخیص رئیس گمرک به ازای هر روز تأخیر مشمول جریمه‌ای از دویست هزار ریال تا یک میلیون ریال می‌شود.

ماده ۱۱۰ - هرگاه در اظهارنامه‌هایی که برای ترخیص کالا تسلیم گمرک می‌شود مشخصات کالا برخلاف واقع اظهار شده باشد ولی این خلاف اظهار متضمن زیان مالی دولت نشود و کشف آن مستلزم اخذ تفاوت نباشد به تشخیص رئیس گمرک محل جریمه‌ای که حداقل آن پانصد هزار ریال و حداکثر آن یک میلیون ریال است اخذ و با اجازه کتبی رئیس گمرک محل اظهارنامه تسلیمی اصلاح می‌شود.

ماده ۱۳۵ - هرگاه بعد از ترخیص کالا از گمرک معلوم گردد وجوهی که وصول آن بر عهده گمرک است بیشتر یا کمتر از آنچه مقرر بوده دریافت گردیده یا اساسا دریافت نشده و یا اشتباهی دریافت گردیده است گمرک و صاحب کالا می‌توانند ظرف شش ماه از تاریخ امضا پروانه یا پته گمرکی کالای مورد بحث، کسر دریافتی و یا اضافه پرداختی را از یکدیگر مطالبه و دریافت کنند. رد اضافه پرداختی‌ها از محل درآمد جاری به عمل می‌آید. کسر دریافتی کمتر از یک میلیون ریال در مورد هر اظهارنامه قابل مطالبه نیست.

اختیار بیمه‌گزار است که در صورت تمایل رانندگان به تعداد افراد تحت تکلف از طریق کانون‌های مختلف آنان و طی قرارداد با شرکت‌های بیمه قابل خریداری است. در نتیجه با اعمال ضریب هفت درصد به کمسیون دریافتی شرکت‌ها (که مشخص نیست برچه مبنایی محاسبه شده) در صورت کم‌کاری راننده اجحاف در حق بیمه‌گر و در صورت پرکاری راننده موجب اجحاف در حق وی می‌گردد.

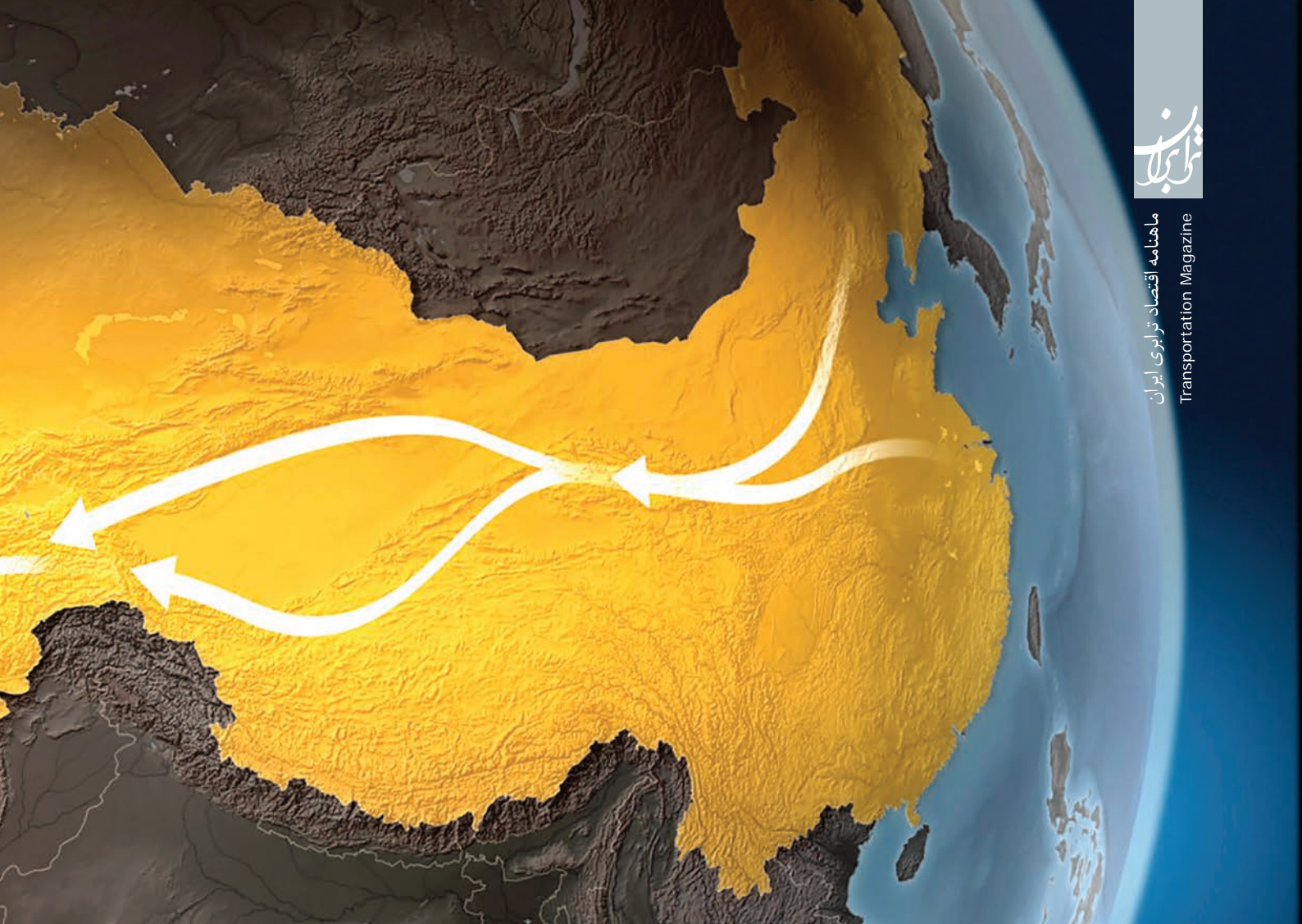
۴ - با توجه به ابهام موجود در دستورالعمل مشخص نیست شرکت‌های حمل و نقل حق دریافت ضریب مزبور را همانند مالیات ارزش‌افزوده از رانندگان بیمه‌گزار دارند یا خیر؟ استحضار دارند بر فرض احراز رابطه کارگری کارفرمایی به موجب ماده ۳۴ قانون تأمین اجتماعی، در صورتی که بیمه شده برای دو یا چند کارفرما کار کند هریک از کارفرمایان مکلف‌اند به نسبت مزد یا حقوقی که می‌پردازند حق بیمه سهم بیمه شده را از مزد یا حقوق او کسر و به همراه سهم خود به سازمان تأمین اجتماعی پرداخت نمایند.

۵ - در متن دستورالعمل، اعلام شماره حساب کانون سراسری شرکت‌های حمل و نقل جهت واریز وجوه و عدم معرفی حساب بیمه‌گر دولتی (آبیه‌سازان حافظ) یا سازمان تأمین اجتماعی، مغایر اساسنامه کانون سراسری شرکت‌های حمل و نقل کالا و ماده ۱۳۱ قانون کار و فاقد وجاهت قانونی است.

بنابراین با توجه به نکاتی که مطرح شد، بیمه تکمیلی درمان رانندگان خودمالک رطبی به بیمه باربری و بیمه مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل (به موجب آیین‌نامه‌های مصوب بیمه مرکزی و قوانین صدرالاشاره) ندارد.

امید است با درایت مسئولین محترم وزارت راه و سازمان راهداری و هماهنگی سازمان تأمین اجتماعی با بیمه مرکزی از طریق انتقال ریسک هزینه‌های مازاد درمان رانندگان و خانواده‌های آنان ضمن پرهیز از اقدامات شتاب‌زد، از ایجاد تعهد بیمه تکلیفی برای شرکت‌های حمل و نقل ممانعت به عمل آورده و بار این مسئولیت از طریق بیمه‌های اتکالی برعهده شرکت‌های بیمه قرار گیرد تا مقصود دولتمردان حاصل گردد.





بعد از قرن‌ها روابط ناسازگارانه، حالا باید بیشتر کشورهای آسیایی بر روی یک همسایه چینی بزرگ که بسیار بیشتر از یک شریک تجاری محسوب می‌شود، حساب باز کنند؛ آن هم با وجود اجرای پروژه‌های با مشارکت ۶۹ کشور که حدود دوسوم جمعیت جهان در آن دخیل هستند. این طرح بلندپروازانه یکی از ابتکارهای سیاست خارجی چین برای گسترش حوزه نفوذ و تاثیرگذاری بر دیگر مناطق جهان است که از دو به اصطلاح کمربند اقتصادی؛ یکی زمینی (که از آسیای مرکزی و خاورمیانه عبور کرده و در نهایت به اروپا می‌رسد) و دیگری دریایی (از طریق آب‌های جنوبی چین، جنوب شرق آسیا و شرق اروپا) تشکیل شده، اما ماه گذشته مرکز مطالعات ریسک جهانی در گزارشی اعلام کرد که با ادامه اجرایی شدن این طرح اقتصادی، دست کم هشت کشور طول مسیر این طرح، به تدریج به بدهکارترین کشورهای جهان به‌ویژه به چین تبدیل می‌شوند. این اندیشکده با اعلام اینکه چین از سابقه مطلوبی برای تسویه حساب بدهی‌ها برخوردار نیست، تاکید کرد که این سابقه مسئله‌دار، موجب شده است تا پکن دست به اقداماتی بزند که بدهی‌های خود را به دیگر کشورهای قاره آسیا منتقل کند. آنچه در ادامه می‌خوانید بخش‌های از گزارش ویژه نشریه اکونومیست درباره جزئیات این پروژه عظیم و اهداف پنهان و پیدای چین از اجرای این طرح سرمایه‌گذاری است.

دغدغه‌های جهانی پیرامون «ایده قرن» چینی‌ها

## آیا جاده ابریشم جدید، کمربند جهانی را سفت‌تر می‌کند؟

مترجمان: مسعود جعفرشعار و مسعود زارع





منجمد شمالی می‌گذرد (سرزمین‌های مورد نظر این مسیر حدود ۸ میلیون کیلومترمربع را شامل می‌شود که دارای حاکمیت متعلق به روسیه، دانمارک، فنلاند، ایسلند، نروژ، سوئد، کانادا و ایالات متحده است) و یک «جاده ابریشم دیجیتال» از فضای سایبری نیز هست.

از این منظر که این طرح به زیرساخت‌ها مربوط می‌شود ایده‌ای قابل تقدیر است. میلیاردها دلار برای ساخت و توسعه جاده‌ها، مسیرهای ریلی، بنادر و ایستگاه‌های برقی در کشورهای آسیایی، آفریقایی و اروپایی مورد نیاز است و منابع مالی و تخصص چینی‌ها می‌تواند کمک بزرگی به گسترش رفاه و ثروت در جهان باشد.

در حال حاضر، در کشور میانمار بحث بر سر ایجاد بندری به ارزش ۷/۳ میلیارد دلار در کیائوک‌پیو و منطقه ویژه اقتصادی است. شرکت‌های وابسته به شرکت CITIC که یک شرکت دولتی چینی است، ۷۰ درصد

### تمامی جاده‌ها به پکن منتهی می‌شود

یکی از دلایل گمراه‌کنندگی طرح این است که به هیچ وجه یک برنامه منفرد نیست. اگر بازدیدکننده‌ای به وبسایت این طرح سری بزند، هرچقدر تلاش کند توضیح جامعی درباره اهداف این پروژه که سران کشور چین به آن عشق می‌ورزند، موجود نیست.

در نقشه‌های چین، طرح «یک کمربند یک جاده» به صورت خطوطی نشان داده می‌شود که همان مسیرهای جاده‌ای راه ابریشم قدیم را ترسیم می‌کند که از اورسیا و دریاهای میان چین و آفریقا عبور می‌کردند. این طرح در ابتدا به طور استعاری بیان می‌شد، اما این روزها چین درباره طرح «یک کمربند یک جاده» طوری حرف می‌زند گویی یک پروژه جهانی است.

این عبارت به نحوی گسترش یافته که دربرگیرنده یک «جاده ابریشم اقیانوس آرام»، یک «جاده ابریشم قطبی» که از اقیانوس

شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین ایده خود درباره طرح «یک کمربند یک جاده» را «ایده قرن» نامیده و رسانه‌های این کشور با تمجید از ایده رئیس‌جمهورشان از آن به‌عنوان ره‌آورد دانش چین برای توسعه جهانی یاد می‌کنند؛ اما برای توصیف معنای واقعی این عبارت استعاری (طرح یک کمربند و یک جاده) بحث‌های زیادی درگرفته است.

عبارت استعاره‌ای «یک کمربند یک جاده» گیج‌کننده و مبهم است. در این عبارت، جاده به مسیر دریایی و کمربند به مسیر زمینی اشاره دارد. کشورهای که مشتاق دریافت تامین مالی هستند (از جمله گرجستان و آذربایجان) این پروژه را به‌عنوان یک منبع سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌ها میان چین و اروپا، از طریق خاورمیانه و آفریقا، مورد استقبال قرار داده‌اند؛ اما برخی کشورها نیز نگران آن هستند که چین از این پروژه گمراه‌کننده برای ایجاد یک نظام جهانی نوین بهره ببرد.



اگر بازدیدکننده‌ای به سایت «یک کمربند و یک راه» سری بزند، هرچقدر تلاش کند توضیح جامعی درباره اهداف این پروژه پیدا نمی‌کند. چین به طور سیستماتیک، میزان وام‌دهی به خارج از کشور را اعلام نمی‌کند که این موضوع به ابهامات دامن می‌زند

بعضی محافظه‌کاران در میانمار از وام‌هایی که تنها ۳۰ درصد توسط دولت پوشش داده می‌شود، واهمه دارند. آنها به سابقه بندر هامبان توتا سریلانکا که توسط چینی‌ها ساخته شده، اشاره می‌کنند. این بندر در دسامبر سال ۲۰۱۷ و پس از آنکه دولت سریلانکا نتوانست بدهی‌های خود ۱/۵ میلیارد دلاری را به پکن بپردازد، به مدت ۹۹ سال به اجاره چینی‌ها درآمد

سهام آن را در اختیار دارند و قرار است برای نیم قرن این بندر را اداره کنند. اگر کیناوک‌پیو به اندازه کافی بزرگ شود و امکان جابه‌جایی ۴/۹ میلیون کانتینر در سال را به دست آورد، می‌تواند با فلیکستو بزرگترین بندر کانتینری بریتانیا رقابت کند که این خود یک تحول شگفت‌انگیز خواهد بود.

در حالی که اقتصاددانان غربی در تلاش هستند تا ببینند میانمار از کیناوک‌پیو که بسیار دورتر از یانگون پایتخت تجاری میانمار است، چه سودی می‌برد، چشم خود را بر آنچه که چین در این قرارداد به دست خواهد آورد، بسته‌اند: یعنی باز شدن یک دروازه به دریا برای استان جنوب غربی که محصور در خشکی. در حال حاضر این بندر ترمینالی است برای خطوط لوله نفت و گاز که قادر است حدود ۱۰ درصد از واردات انرژی چین را انجام دهد و تنگه مالاکا را که یک نقطه استراتژیک در نزدیکی سنگاپور است دور بزند. به همین دلیل چین ممکن است دچار چالش با هند شود، چون تلاش کرده تا از طریق دالان اقتصادی پاکستان - چین یا از طریق بنگلادش، راه دیگری به اقیانوس هند باز کند.

دیپلمات‌های خارجی از این اقدام چین بسیار عصبانی هستند چرا که فکر می‌کنند در آینده چین از این بندر (کیناوک‌پیو) به عنوان پناهگاهی برای کشتی‌های جنگی خود استفاده خواهد کرد.

بعضی محافظه‌کاران در میانمار از وام‌هایی که تنها ۳۰ درصد توسط دولت پوشش داده می‌شود، واهمه دارند. آنها به سابقه بندر هامبان توتا که بندری است در سریلانکا و توسط چینی‌ها ساخته شده، اشاره می‌کنند. این بندر که ۶۹ کیلومترمربع مساحت دارد، در دسامبر سال ۲۰۱۷ و پس از آنکه سریلانکا نتوانست بدهی ۱/۵ میلیارد دلاری خود را به پکن بپردازد، به مدت ۹۹ سال به اجاره چینی‌ها درآمد و فرصت طلائی را در اختیار آنها قرار داد تا بتوانند در اقیانوس هند یک پایگاه اقتصادی بزرگ داشته باشند.

رئیس‌جمهور چین برخی اوقات از پروژه

جاده ابریشم جدید به‌عنوان یک شاهراه واحد و یک مسیر صلح یاد می‌کند؛ اما اگر نیروی دریایی چین از بنادری از جمله بندر «هامبان توتا» در سریلانکا استفاده کند، چه اتفاقی می‌افتد؟

برنامه‌ریزان نظامی نگران هستند که چین بتواند به مجموعه‌ای از چنین بندرگاه‌ها دست یابد، به طوری که کشتی‌های این کشور بتواند دسترسی خود را به فراتر از سواحل چین گسترش دهند.

هند که رقیب اقتصادی چینی‌ها به شمار می‌رود، از انجام چنین معاملاتی به شدت نگران است تا آنجا که مقامات سریلانکا مجبور شده‌اند بارها اعلام کنند که بندر هامبان توتا به هیچ عنوان فعالیت نظامی برای ارتش چین نخواهد داشت.

لازم به توضیح است عملیات ساخت بندر «هامبان توتا» در سال ۲۰۰۸ میلادی آغاز شد و دو سال بعد به بهره‌برداری رسید. فاز اول این بندر با هزینه ۳۶۱ میلیون دلار و سرمایه‌گذاری چینی‌ها ساخته شد.

گفته می‌شود با تکمیل فازهای بعدی، ظرفیت این بندر استراتژیک در اقیانوس هند به ۲۰ میلیون TEU کانتینر در سال خواهد رسید و باعث خواهد شد به بزرگ‌ترین بندر ساخته شده در قرن بیست و یکم تبدیل شود.

برخی از دیپلمات‌ها و سیاستمداران، BRI را طرحی می‌نامند که هدف آن تبدیل ملت‌های اوراسیا به کشورهای تابعه و وابسته به سرمایه چینی، جاده‌ها، خطوط آهن و لوله‌ها چینی است، اما سفرای دیگر، رهبران سیاسی و روسای تجاری، چیزی کمتر از این را می‌بینند.

آنها فکر می‌کنند که چین می‌خواهد کارخانه‌های سیمان، کارخانه‌های فولاد و صنایع شیشه‌مازاد خود را به خارج از کشور هدایت کند؛ همراه با صادر کردن آلودگی‌ها و گازهای گلخانه‌ای که قبلاً تنها بر آسمان چین قرار می‌گرفتند.

در عین حال، بدیهی است که طرح یک «کمربند-یک راه» قراردادهایی را برای شرکت‌های چینی به ارمغان آورده است، به همین دلیل، حتی بدترین منتقدین هم آن را یک تمرین بازاریابی می‌بینند.

## طرح یا بازاریابی؟

در چین کمتر کسی را می‌توان یافت که شهامت انتقاد آشکار از این طرح را داشته باشد و بنابراین احتمال خطا در این طرح افزایش می‌یابد، اما در یک مورد همه اتفاق نظر دارند.

پول زیادی پشت صحبت‌ها در مورد احیای جاده ابریشم برای عصر کشتی‌های کانتینری نهفته است. در ژانویه ۲۰۱۸ راندل فیلیپس، رئیس سابق سازمان سیا، به کمیسیون بررسی اقتصادی و امنیتی ایالات متحده - چین اعلام کرد که مقامات چینی در گفت‌وگوهای خود این طرح را با طرح مارشال مقایسه کرده‌اند که در آن آمریکایی‌ها بازسازی اروپا پس از پایان جنگ جهانی دوم را تقبل کردند. چنین ادعاهایی باعث شد گردهمایی BRI در سال ۲۰۱۷ در پکن بیش از پیش مورد توجه دوازده رهبر جهان قرار گیرد.

اما جنبه‌های مهم دیگری هم در این مورد وجود دارد. به صورت نگران‌کننده‌ای، طرح چینی‌ها محرمانه است و نقشه قطعی از آن منتشر نشده است. این طرح فراتر از هسته اصلی اوراسیا و خاورمیانه گسترش یافته است و از نیوزیلند گرفته تا قطب شمال، از آفریقا گرفته تا آمریکای لاتین و حتی فضایی خارج از این مناطق را هم پوشش می‌دهد. برآوردهای انجام شده در مورد کل مبلغ مورد نیاز برای سرمایه‌گذاری در این طرح ۹۰۰ میلیارد دلار است.

چین به طور سیستماتیک میزان وام دادن به خارج از کشور را گزارش نمی‌دهد که این موضوع به ابهامات طرح دامن می‌زند و باعث می‌شود بعضی‌ها به این نتیجه برسند که اهدافی فراتر از اهداف اقتصادی دارد. راندل فیلیپس به کمیسیون بررسی اقتصادی و امنیتی آمریکا - چین گفته که جاده ابریشم دریایی به شکل قابل توجهی شبیه سندی است که حدود ۱۳ سال پیش سازمان سیا آن را به دست آورد و آن سند نشان می‌داد که ارتش آزادی‌بخش خلق به دنبال ساختن یک رشته پایگاه‌های نظامی به دور از سواحل چین است.

برخی از این پایگاه‌ها دورافتاده هستند. یک اسکله جدید چینی در جزیره وانواتو

در اقیانوس آرام واقع شده است که با بریزن ۱۹۰۰ کیلومتر فاصله دارد. شرایط قرارداد وانواتو با چین چندان اطمینان‌بخش نیست. در این قرارداد یک وام ۱۵ ساله با نرخ بهره ۲/۵ درصد دیده می‌شود که متعلق به اگزیم بانک چین است و می‌تواند در صورت عدم پرداخت کامل وام، اسکله را در اختیار بگیرد.

همانند همه وجوه نقدی در چین، میلیون‌ها دلار هزینه مربوط به طرح «یک کمربند یک جاده» بدون طرح سوالات آزاردهنده درباره حقوق بشر یا مساله فساد در این پروژه خرج می‌شود.

در حقیقت شروط این طرح اغلب در لفافه و به طور محرمانه بیان می‌شود و این نگرانی را ایجاد می‌کند که سیاستمداران داخلی ممکن است نسبت به مردم عادی بیشتر از پیوستن به طرح «یک کمربند یک جاده» منتفع گردند.

همچنین این پروژه‌ها ملزم به استفاده از تعداد زیادی نیروی کار از چین هستند. کشورهای که در مسیر طرح «یک کمربند - یک جاده» قرار دارند ممکن است در آینده در معرض خطر بدهی‌های سنگین قرار بگیرند. به همین علت برخی

پاکستان یکی از مهمترین کشورهای مسیر طرح «یک کمربند و یک جاده» است که به تازگی شاهد برگزاری انتخاباتی بوده و نامزدهای انتخاباتی برای حمایت از سرمایه‌گذاری در این طرح با هم رقابت می‌کردند. در حالی که بدهی‌های این کشور آن قدر زیاد است که احتمالاً نیاز به دریافت کمک مالی از صندوق بین‌المللی پول خواهد داشت

از کشورها نگران هستند که این طرح به منظور تسلط استراتژیک چین بر روی این کشورها طراحی شده است.

به‌عنوان نمونه پاکستان یکی از مهمترین کشورهای مسیر این طرح است که به تازگی شاهد برگزاری انتخابات بوده و نامزدهای انتخاباتی برای اعتبار بخشیدن و حمایت از سرمایه‌گذاری در طرح «یک کمربند یک جاده» چین با هم رقابت می‌کردند. این در حالی است که بدهی‌های این کشور آن قدر زیاد است که احتمالاً نیاز به دریافت کمک مالی از صندوق بین‌المللی پول خواهد داشت.

### «یک کمربند یک جاده» به ضرر

#### هشت کشور است

چندی پیش مرکز مطالعات ریسک جهانی مدعی شد اجرای طرح «یک کمربند، یک جاده» موجب می‌شود تا خطر بدهکاری هشت کشور آسیایی به‌ویژه تاجیکستان، پاکستان، لائوس، مغولستان، سریلانکا، جیبوتی، مونتنگرو، قرقیزستان و مالدیو افزوده شود.

مرکز مطالعات ریسک جهانی در گزارشی اعلام کرد که با ادامه اجرایی شدن این طرح اقتصادی چین که به توسعه داخلی این کشور می‌انجامد، در عین حال هشت کشور طول مسیر این طرح را به تدریج به بدهکارترین کشورهای جهان به‌ویژه به چین تبدیل می‌کند. این اندیشکده با اعلام اینکه چین خود یکی از بدهکارترین کشورهای جهان است و از سابقه مطلوبی برای تسویه حساب این بدهی‌ها برخوردار نیست، تاکید کرد که این سابقه مسئله‌دار موجب شده است تا پکن دست به اقداماتی بزند که بدهی‌های خود را به دیگر کشورهای قاره آسیا منتقل کرده و دیگران را مدیون خود کند.

صندوق (و در واقع مرکز) مطالعات توسعه جهانی مستقر در واشنگتن نیز ماه گذشته با انتشار یک گزارش ۹۰ صفحه‌ای اعلام کرد که از ۶۸ کشوری که به عنوان کشورهای بالقوه مقروض از چین در طرح «یک کمربند، یک جاده» شناسایی شده‌اند (کشورهایی که قرار است در آسیا، اروپا و





# “一带一路”国际合作高峰论坛

## BELT AND ROAD FORUM FOR INTERNATIONAL COOPERATION

2017年5月14-15日 中国·北京

14-15 MAY 2017 BEIJING, CHINA



محتاط هستند و اکثر کشورهای غربی نیز نسبت به این پروژه نگرانی‌های مشترکی دارند. سال گذشته جیمز ماتیس، وزیر دفاع آمریکا اعلام کرد که هیچ کشوری نباید خود را در جایگاه دیکته کردن پروژه جاده ابریشم جدید قرار دهد. در ماه ژانویه نیز امانوئل مکرون، رئیس‌جمهور فرانسه در این خصوص هشدار داد که پروژه جاده ابریشم جدید چین نمی‌تواند مسیری برای یک سلطه‌گری جدید باشد. مکرون با اشاره به جاده ابریشم قدیم افزود جاده ابریشم قدیم کاملاً متعلق به چین نبوده و این مسیرها باید مشترک باشند و نمی‌تواند یک‌طرفه باشد. نتایج مطالعه‌ای که توسط پیتز کای در موسسه لوی (موسسه‌ای در استرالیا) نیز انجام شده است، نشان می‌دهد که رهبران چینی پیوندهای آشکاری را بین امنیت ملی و پروژه‌های زیرساختی BRI مدنظر دارند. این مطالعه همچنین نقش BRI را در توسعه غرب چین از جمله منطقه مرزی «سین کیانگ» که در آن میلیون‌ها مسلمان از اقلیت اویغور زندگی می‌کنند و تحت سرکوب شدید هستند نشان می‌دهد. پیتز کای به نقل از سفیر سابق چین در پاکستان نقل کرده است که بهبود روابط ترابری با ایالت «سین کیانگ»

خاورمیانه و آفریقا به هم وصل شوند)، ۲۳ مورد از آنها جزو کشورهایی هستند که از بدترین سابقه در زمینه ریسک بدهی و حتی سرمایه‌گذاری در جهان برخوردار هستند.

براساس این گزارش، از این ۲۳ کشور، وضعیت بدهی‌های بین‌المللی ۸ کشور به قدری بحرانی است که اجرای این طرح در آنها، موجب تشدید و افزایش وضعیت بدهکاری آنها خواهد شد.

### جاده ابریشم، مشت آهنین

تحلیلگران در آسیا و غرب معتقدند که چین به دنبال آن است که در «سلطه آسیایی» جانشین آمریکا شود. طرح «یک کمربند یک جاده» چین می‌تواند به چنین سلطه‌گری منجر شود حتی اگر کانون توجه این طرح بر این موضوع تمرکز نداشته باشد. نقشه‌های اولیه چین از این طرح نشان می‌دهد که مسیر «یک کمربند یک جاده» از مکان‌های مورد مناقشه از جمله آب‌های مورد مناقشه دریایی چین جنوبی، جایی که این کشور مشغول احداث استحکامات نظامی در آن بوده، عبور می‌کند.

برخی از کشورهای آسیایی از جمله هند و ویتنام برای پیوستن به طرح چین بسیار

رئیس سابق سازمان  
سیا به کمیسیون بررسی  
اقتصادی و امنیتی  
آمریکا - چین گفته که  
جاده ابریشم دریایی  
به شکل قابل توجهی  
شبیه سندی است که  
حدود ۱۳ سال پیش  
سازمان سیا آن را  
به دست آورد و  
نشان می‌داد که  
ارتش آزادی‌بخش  
خلق به دنبال ساختن  
یک رشته پایگاه  
نظامی به دور از  
سواحل چین است

طرح «یک کمربند و یک راه» طرح فراتر از هسته اصلی اوراسیا و خاورمیانه گسترش یافته است و از نیویورک گرفته تا قطب شمال، از آفریقا گرفته تا آمریکای لاتین و حتی فضایی خارج از این مناطق را هم پوشش می‌دهد. برآوردهای انجام شده در مورد کل مبلغ مورد نیاز برای سرمایه‌گذاری در این طرح ۹۰۰ میلیارد دلار است

بهبادهای آمریکا برای باقی ماندن در آسیا است. غرب باید کار بیشتری از نق زدن به کشورهای فقیری که پول چینی را می‌گیرند انجام دهد. آنها حداقل می‌توانند به کشورهای حاضر در BRI کمک کنند تا طرح‌ها را ارزیابی کنند و به آنها نشان دهد که چگونه از شفافیت، استانداردهای بالا و قراردادهای رسمی بهره‌مند شوند.

اما دنیا همچنین می‌تواند از نفوذ و تاثیر خود برای سودمندتر کردن طرح راه ابریشم جدید استفاده کند؛ میلیاردها دلار پولی که از سوی چین صرف این پروژه می‌شود نمی‌تواند همه این پروژه را پشتیبانی مالی کند، بنابراین دیر یا زود، BRI به پول غیرچینی نیاز دارد و دولت‌های غربی، اتحادیه اروپا و موسساتی مانند بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول می‌تواند براساس استانداردهای جهانی و بین‌المللی آن را با قدرت‌زنی تامین می‌کند.

مسئله آخر، مسئله امنیت است. راه غلبه بر ترس و نگرانی مربوط به تهدیدات ناشی از طرح «یک کمربند یک جاده» در زمینه تعادل قدرت، تلاش برای مختل کردن تلاش‌های چین یا منزوی کردن این کشور با راه انداختن جنگ تجاری علیه آن یا با بیرون کشیدن نیروهای نظامی آمریکا از آسیا به همان سبکی که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا در پیش گرفته، نیست. بلکه برعکس، توازن میان خطرات و مزایای ناشی از طرح «یک کمربند یک جاده» به حضور آمریکا در آسیا بستگی خواهد داشت.

اگر آمریکا در این طرح مشارکت کند دنیا می‌تواند با خطرات ناشی از پروژه چین مقابله کند و در این میان به منافع خود از آن طرح نیز دست یابد؛ اما اگر این اتفاق نیفتد ریسک ناشی از پروژه «یک کمربند یک جاده» از منافع آن فراتر می‌رود. پروژه «یک کمربند یک جاده» هنوز هم یکی از

بهترین دارو برای مبارزه با علت واقعی تروریسم یعنی فقر است. کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) برای ارتباط بین سین کیانگ و بندر گوادر پاکستان طراحی شده است.

اتحادیه اروپا از چین خواسته است که قوانین مربوط به شفافیت، استانداردهای کار، فرآیندهای تولید و محیط‌زیست را در دل BRI قرار دهد. پولی که صرف ساخت نیروگاه‌های زغال‌سنگ، به‌ویژه در پاکستان می‌شوند جای نگرانی دارد. ۲۷ نفر از ۲۸ سفیر اتحادیه اروپا در پکن طی گزارشی که در یک روزنامه آلمانی منتشر شد اعلام کردند که BRI یک چالش جدی برای قوانین تجارت آزاد محسوب می‌شود و این برای شرکت‌های مالی چینی یک مزیت است.

چین با طرح‌های زیرساختی و جریان‌های پردرآمد حمل‌ونقل به برخی بنادر منتخب اروپا، باعث شده تا برخی سیاستمداران اروپا این موضوع را به عنوان یک توطئه ببینند و عنوان کنند که این توطئه برای تقسیم اروپا شکل گرفته است. یونان که بیشترین سهم خود در بندر اصلی‌اش را در سال ۲۰۱۶ به قیمت ۲۸۱ میلیون یورو معادل ۳۱۲/۵ میلیون دلار به شرکت چینی COSCO که یک غول حمل‌ونقل چینی است فروخت، عملاً باعث شد تا راه اتحادیه اروپا در گرفتن مواضع متحد در زمینه ساخت پادگان‌های چینی و نظارت بر سرمایه‌گذاری‌های چین مسدود شود.

## از شمار دو چشم یک تن کم / وز شمار خرد هزاران بیش



**محمدحسین خجندی** یکی از نخستین همراهان روزهای آغازین حیات ترابران، از میان صاحب‌نظران صنعت حمل‌ونقل کشور رخت به سرای باقی کشید. فقدان این معلم دلسوز حمل‌ونقل؛ پیر تشکل‌های صنفی بخش و فعال قدیمی ترابری کشور را به جامعه ترابری و خانواده محترمش تسلیت می‌گوییم.

ماهنامه ترابران





سود بازار گرم خودرو را کدام طرف ببرد؟

## کشمکش بر سر حاشیه!

دهم شهریور ماه، دکتر رضا شیوا، رئیس شورای رقابت؛ احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان و رضا رضایی، رییس انجمن قطعه‌سازان، با حضور در شبکه خبر درباره کارایی سیاست‌های دولت در زمینه قیمت‌گذاری خودرو و دلایل افزایش بی‌رویه قیمت آن به بحث نشستند. تولیدکنندگان خودرو و قطعه، شورای رقابت را عامل گرانی می‌دانستند و نماینده شورای رقابت، تولیدکنندگان را به بی‌کفایتی و صنعت را به بی‌برنامه‌گی، سوءاستفاده، انحصار و عدم بهره‌وری متهم کرد.

هرچند در این دعوا، ظاهراً شورای رقابت مغلوب و از قیمت‌گذاری خودرو کنار گذاشته شده، ولی بحث‌های مطرح شده از سوی دو طرف نکات روشنگری داشت که بهتر دیدیم خلاصه‌ای از آن را تقدیم خوانندگانی کنیم که فرصت دیدن این برنامه را از دست دادند.



**دبیر انجمن خودروسازان:**  
روشی که شورای رقابت برای تعیین قیمت‌ها در پیش گرفته فقط به اختلال در حاشیه بازار منجر می‌شود. اگر اجازه می‌دادند خودروسازها مانند دهه ۷۰ اعلام کند که در زمان تحویل خودرو، مشتری باید مابه‌التفاوت مبلغ پیش‌فروش و بازار را پرداخت کند، ۹۸ درصد تقاضاها کم می‌شد

**رئیس انجمن قطعه‌سازی:**  
وقتی فقط مواد اولیه من ۱۰۰ درصد گران شده، اما قرارداد من با ایران خودرو سه سال پیش با دلار سه هزار تومانی بسته شده، پس چطور خودروساز می‌تواند در تعیین قیمت محصول، از فرمول شورای رقابت پیروی و قطعه‌ای را که چهار تومان خریده، یک تومان حساب کند

سرمایه خریداری کرده‌اند تا از کاهش ارزش پول خود جلوگیری کنند.

■ **احمد نعمت‌بخش:** من پیش‌تر هم اعلام کرده‌ام این روشی که شورای رقابت برای تعیین قیمت‌ها در پیش گرفته است، جواب نمی‌دهد و فقط به اختلال در حاشیه بازار منجر می‌شود. خودرو باید در حاشیه بازار به فروش برسد.

همین یک ماه پیش، گروه بهمن تصمیم گرفت ۲۷۰ دستگاه مزدا ۳ پیش‌فروش کند؛ حدود ۲۰۰ هزار نفر به سایت مراجعه کردند و به این ترتیب به ازای هر هزار نفر، یک نفر موفق شد ثبت‌نام کند، اما اگر اجازه می‌دادند که گروه بهمن مانند دهه ۷۰ اعلام کند که در زمان تحویل خودرو، مشتری باید مابه‌التفاوت مبلغ پیش‌فروش و بازار را پرداخت کند، مطمئن باشید ۹۸ درصد این تقاضاها کم می‌شد. این‌ها ثبت‌نام می‌کنند با این امید که قیمت کارخانه و بازار اختلاف دارد، اما وقتی خودروساز اعلام کند قیمت طبق حاشیه بازار است، تقاضای کاذب کاهش می‌یابد. مردم با این قیمت بخرند و سود را به کارخانه دهند بهتر است تا سود را به جیب دلان بریزند که هیچ مالیاتی هم نمی‌دهند.

البته دکتر شیوا هم به میزان تولید شرکت‌ها اشاره کردند، اما من براساس آمار و ارقام رسمی اعلام می‌کنم، ما در سال ۹۵ نسبت به سال پیش از آن، ۴۰ درصد، در سال ۹۶ نسبت به امسال، ۱۵ درصد و در دوماه اول امسال نسبت به دو ماه اول سال گذشته ۳۱ درصد افزایش تولید داشتیم؛ یعنی خودروسازان همواره سعی کرده‌اند با عرضه بیشتر، بازار را کنترل کنند تا قیمت بیشتر نشود. حالا چه باید کنیم که در سوی دیگر، تقاضا کم شود؟ اجازه دهیم خودرو در حاشیه بازار به فروش برسد.

■ **رضا رضایی:** ما بارها به شورای رقابت با مدارک و مستندات توضیح داده‌ایم که محصول من قطعه‌ساز، بر اساس کیفیتی که خودروساز تعریف کرده است، یک بهای تمام‌شده دارد. نمی‌شود براساس نرخ تورم بانک مرکزی قیمت‌گذاری کرد.

بانک مرکزی ۱۳۰-۱۴۰ قلم را در یک سبد می‌ریزد و معدل آن را به عنوان تورم در جامعه

برخی گله کرده‌اند که شورای رقابت دیر وارد موضوع قیمت خودروها شده و از زمانی که افزایش قیمت‌ها اتفاق افتاده سکوت کرده است.

■ **رضا شیوا:** همانطور که می‌دانید بر اساس ماده ۵۸ اصل ۴۴ قانون اساسی، شورای رقابت موظف است برای بازارهایی که انحصار در آنها وجود دارد دستورالعمل تنظیم قیمت صادر کند. ما نیز در خرداد ماه ۹۶ براساس دستورالعمل تنظیم قیمت و متغیرهایی که در این دستورالعمل وجود دارد، به طور متوسط ۷/۵ درصد افزایش قیمت برای خودروها در نظر گرفتیم، اما با توجه به اتفاقاتی که در ماه‌های گذشته روی داده، از جمله تغییر نرخ ارز و افزایش قیمت بعضی از مواد اولیه، خودروسازها تقاضا کردند که ما بررسی مجدد انجام داده و در قیمت‌گذاری بازنگری داشته باشیم. البته کارهای کارشناسی را مرکز ملی رقابت انجام داده است و ما فقط نتیجه را در اختیار اعضای شورا می‌گذاریم.

افزایش قیمتی هم که شما به آن اشاره کردید، مربوط به حاشیه بازار است و حاشیه بازار چندان به شورای رقابت ارتباط ندارد. این سازمان‌های نظارتی هستند که باید در مساله گران‌فروشی یا احتکار و ... ورود کنند. دو خودروساز براساس دستورالعملی که ما صادر کرده‌ایم فروش انجام می‌دهند؛ نه یک ریال کمتر و نه یک ریال بیشتر. هر دو شرکت به کمیسیون اصل ۹۰ اعلام کرده‌اند به هیچ وجه تولید را به خاطر افزایش قیمت متوقف نکرده‌اند و گزارش بازرسان هم این موضوع را تایید می‌کند. آنها مدعی بودند که یک سری از خودروها به قطعه نیاز دارد و رییس گمرک هم قول داد تدابیری بیندیشد تا این قطعات هر چه سریع‌تر ترخیص و آن دسته از خودروهایی که گفته می‌شود در پارکینگ‌ها دپو شده‌اند، کامل شوند و در اختیار مردم قرار گیرند.

آمارها هم نشان می‌دهد که تولید ماه گذشته خودروسازان نه تنها کاهش نداشته بلکه در مورد سایپا افزایش هم داشته است. فقط اتفاقی که افتاده، این است که تقاضا بسیار افزایش یافته؛ اما نه تقاضای مصرف‌کننده، بلکه تقاضای کاذب؛ یعنی عده‌ای به دلیل شرایط به وجود آمده خودرو را به عنوان



**رضا رضایی: محصول من قطعه‌ساز، بر اساس کیفیت که خودروساز تعریف کرده است، یک بهای تمام‌شده دارد. نمی‌شود براساس نرخ تورم بانک مرکزی قیمت‌گذاری کرد. بانک مرکزی ۱۳۰-۱۴۰ قلم را در یک سبد می‌ریزد و معدل آن را به عنوان تورم در جامعه اعلام می‌کند. این چه ربطی دارد به یک صنعت خاص که دومین صنعت کشور است؟!**

**دکتر شیوا: در بحث کیفیت ما بعد از بحث و بررسی‌های بسیار با سازمان‌های بهره‌وری و جاهای مختلف، فرمول بسیار خوبی به دست آورده‌ایم. حالا نمی‌دانم در وزارت صنعت چه اتفاقی افتاده که گفته‌اند کیفیت محصول شما بالاست. ما شورای رقابت هستیم و فرمول خودمان را داریم**

اعلام می‌کند. این چه ربطی دارد به یک صنعت خاص که دومین صنعت کشور است؟! به عنوان نمونه عرض می‌کنم؛ پلی‌پروپیلن در خودرو جزو مواد پرمصرف است. از فروردین تا همین امروز، قیمت این ماده ۱۲۰ درصد افزایش یافته است. در گذشته پلیمر را به صورت نقد دو ماهه و سه ماهه می‌خریدیم و از خودروساز چهار ماهه می‌گرفتیم. الان می‌گویند پول را نقداً به حساب بریزید تا مواد را به کارخانه بفرستیم؛ مهلت دریافت پول از خودروساز هم شش ماهه شده است!

خب وقتی فقط مواد اولیه من ۱۰۰ درصد گران شده، اما قرارداد من با ایران‌خودرو سه سال پیش با دلار سه هزار تومانی بسته شده است، چطور خودروساز می‌تواند در تعیین قیمت محصولش از شورای رقابت پیروی و قطعه‌ای را که چهار تومان خریده، یک تومان حساب کند.

**شیوا:** ایشان فقط می‌گویند مرغ یک پا دارد. ماده ۵۸ اصل ۴۴ قانون اساسی، شورای رقابت را موظف کرده که برای هر بازار انحصاری دستورالعمل تنظیم قیمت صادر کند. آقایان می‌گویند هیچ جای دنیا اینطور نیست. بله. هیچ کشوری مثل ما نیست. کشور ما شبیه خودش است. ما الان دو خودروساز داریم که ۸۸ درصد خودروهای کشور را تولید می‌کنند. این انحصار است.

در ضمن، قطعه‌سازی اصلاً به شورای رقابت ربطی ندارد. به ما گفته شده باید روی بازار خودروهای انحصاری، یعنی خودروهای اصطلاحاً زیر ۴۵ میلیون تومان مانند پراید، خانواده پژو و سمند کار می‌کنیم. در روشی که ما در پیش گرفتیم به دلیل مشکلاتی که خودروسازان دارند و هزینه‌های سربار هنگفت، به سمت قیمت تمام‌شده رفتیم. بلکه سقف قیمت را در نظر گرفتیم.

اینگونه هم نیست که ما تورم عمومی را اصل بگیریم. ما از بانک مرکزی می‌خواهیم تورم بخشی را به ما اعلام کنند؛ یعنی برای پراید جداگانه تورم می‌دهند، برای سمند جداگانه و برای پژو ۲۰۶، پژو ۴۰۵ هم همینطور. کلاً برای هر خودرویی جداگانه گزارش تورم می‌دهند. از خود خودروسازان

هم خواسته شده تمام قطعات به کار برده شده در خودروها را محاسبه و تورم انواع خودرو را اعلام کنند. بانک مرکزی هر سال بررسی می‌کند که ببیند فولاد چقدر افزایش پیدا کرده، پلی‌استر و شیشه و کارگر و موارد دیگر چقدر افزایش داشته‌اند. تمام این‌ها بررسی می‌شوند.

حالا سوال من از آقای نعمت‌بخش به عنوان رییس مجمع خودروسازان این است که چرا راجع به کیفیت خودروها صحبت نمی‌کنند

**نعمت‌بخش:** قبول دارم که ایران‌خودرو و سایپا درصد بالایی از بازار را در اختیار دارند، اما آقای شیوا خودروسازان چه رفتار انحصارگرایانه‌ای کرده‌اند؟ رفتار انحصارگرایانه یعنی اینکه تولید را متوقف کنند تا قیمت بالا برود یا اجازه ندهند که خودروساز جدیدی به جمع خودروسازان اضافه شود.

مساله بعدی بحث کیفیت است که مطرح کردید. من می‌گویم دلیل بی‌کیفیتی خودرو دقیقاً شورای رقابت است. در سه سال گذشته یک ۷/۱ درصد و در دو سال قبل، دو تا ۲/۵ درصد افزایش قیمت به ما اعلام شده است؛ یعنی در مجموع اجازه ۱۲ تا ۱۳ درصد افزایش قیمت داشته‌ایم. یک خودرو از این اقلام تشکیل می‌شود: آلومینیوم، مواد پلیمری، ورق فولادی، مس، قراضه، سرب، فولاد آلیاژی و حقوق و دلار.

آلومینیومی که در اسفند ۹۴، شش هزار و ۱۰۰ تومان بوده، در اسفند ۹۶، ۱۰ هزار و هفتصد تومان و در تیر ماه ۱۱ هزار و سیصد تومان شده است. مواد پلیمری چهار هزار تومان بوده، در اسفند ۹۶، هفت هزار تومان شده و الان هشت هزار و سیصد تومان است. ورق فولادی هزار و هشتصد تومان بوده، سه هزار تومان شده و تا الان بیش از ۷۰-۸۰ درصد افزایش قیمت داشته است. حقوق و دستمزد هم ۳۱ درصد افزایش داشته است. تغییرات قیمت ارز را هم که همه می‌دانند.

من نمی‌دانم فرمول شورای رقابت چگونه است که با این افزایش بالای ۷۰ تا ۸۰ درصد، خودروسازان باید مجوز افزایش ۱۳

**رییس شورای رقابت:**  
اصل ۴۴ قانون اساسی،  
شورای رقابت را موظف  
کرده برای هر بازار  
انحصاری دستورالعمل  
تنظیم قیمت صادر کند.  
آقایان می گویند هیچ  
جای دنیا اینطور نیست.  
بله. هیچ کشوری مثل  
ما نیست. ما الان دو  
خودروساز داریم که  
۸۸ درصد بازار خودرو  
کشور را در دست  
دارند؛ این یعنی انحصار

... اینطور نیست که ما  
تورم عمومی را اصل  
بگیریم. ما از بانک مرکزی  
می خواهیم تورم بخشی  
را به ما اعلام کنند؛ برای  
هر خودرویی جداگانه  
گزارش تورم می دهند.  
از خود خودروسازان  
هم خواسته شده تمام  
قطعات به کار برده شده  
در خودروها را محاسبه  
و تورم انواع خودرو  
را اعلام کنند

به خودروساز بگوید روی قیمت تمام شده با  
این استاندارد و کیفیت، برای مثال هشت  
درصد یا ده درصد سود ببر. به قطعه ساز هم  
بگوید تو شش یا هفت درصد سود ببر. بحث  
ما الان قیمت تمام شده است که شورای  
رقابت این را قبول ندارد.

■ **شیوا:** در اقتصاد دو روش برای قیمت گذاری  
وجود دارد. یکی قیمت تمام شده و دیگری  
سقف قیمتی. چه موقع از قیمت تمام شده  
استفاده نمی کنند؟ زمانی که به هزینه های آن  
دستگاه تولیدکننده شک دارند.  
آقای نعمت بخش می گویند ما چند هزار نیرو  
اضافی داریم، اما قیمت تمام شده این نیروها که  
نباید متوجه مصرف کننده شود. تولیدکننده های  
ما متأسفانه هزینه های مشکوک زیادی دارند.  
می فرمایند چرا بهره وری محاسبه می شود. هر  
کس یک کلاس اقتصاد خوانده باشد می داند  
که بهره وری به نفع تولیدکننده است.

مساله دوم، کیفیت است. ما هزار بار اعلام  
کرده ایم، خودروسازان! اقتصاددانان! اگر به  
این فرمول شورای رقابت انتقاد علمی  
دارید به ما اعلام کنید، اما هیچ انتقادی به  
این فرمول نمی شود. در بحث کیفیت ما  
بعد از بررسی های بسیار با سازمان های  
بهره وری و کیفیت و جاهای مختلف یک  
فرمول بسیار خوب به دست آورده ایم.  
حالا نمی دانم در وزارت صنعت چه اتفاقی  
افتاده که به شما گفته اند کیفیت محصولات  
شما بالاست. این به ما ارتباطی ندارد. ما  
شورای رقابت هستیم و فرمول خودمان را  
داریم. اگر انتقاد علمی دارید مطرح کنید.

■ **نعمت بخش:** باز هم از شما می پرسیم، برای  
رفع انحصار خودرو چه کار کرده اید؟

■ **شیوا:** در هر بازاری که انحصار باشد ما  
ورود می کنیم. بزرگترین بازار کشور ما  
چیست؟ پتروشیمی. ما در پتروشیمی ورود  
کردیم. تولیدکننده کالاهایی که انحصاری  
بود را مجبور کردیم محصولاتش را در  
بورس به فروش برساند. قیمت پایه برایش  
تعیین کردیم.

■ **رضایی:** فقط دو درصد می دهند.

■ **شیوا:** چرا برای ما تاکنون یک شکایت  
ننوشتید؟

■ **رضایی:** نمی دانستم باید برای شما بنویسیم.

درصدی را آن هم طی سه سال بگیرند. دلیل  
بی کیفیتی همین است. باید به جای تمرکز  
بر انحصار بازار خودرو بر انحصار بازار مواد  
اولیه نظارت شود. هر سه ماه یک بار با  
افزایش قیمت مواجه می شویم. کجای دنیا را  
سراغ دارید که ورودی یک صنعت را آزاد  
بگذارند و در خروجی بگویند حق ندارید  
گران کنید؟ قطعه ساز مجبور است یا تعدیل  
کند یا از کیفیت محصولش بکاهد.

از همه مهم تر وقتی قطعه ساز سودی نداشته  
باشد، نمی تواند ماشین آلاتش را نوسازی  
کند. نمی تواند سرمایه گذاری کند و قطعات  
با همان ماشین آلاتی که ۳۰ سال پیش به  
شکل دست دوم خریداری شده، تولید  
می شود. دلیل بی کیفیتی همین فرمول  
شورای رقابت است.

بله دکتر شیوا راست می گویند، آنها تورم  
بانک مرکزی را ملاک قرار نمی دهند، بلکه  
حداقل چهار درصد از نرخ تورم کم  
می کنند؛ دو درصد برای کیفیت و دو درصد  
برای بهره وری. ما الان نیروی مازاد داریم،  
اما دولت اجازه تعدیل نیروی مازاد را  
نمی دهد؛ آن وقت شورای رقابت از ما دو  
درصد بابت بهره وری کم می کند!

دو درصد هم بابت کیفیت کم می کنند، در  
صورتی که براساس مستندات اداره کل  
خودرو و نیروی محرکه وزارت صمت و  
آمار و ارقامی که در شورای سیاست گذاری  
خودرو ارائه می شود، کیفیت خودروی ما  
نسبت به گذشته بهبود یافته است. ایشان  
می گویند قبول نیست و چون در حد کیفیتی  
که ما تشخیص داده ایم نیست، باید دو  
درصد کم شود. برای همین تورم بخشی  
بانک مرکزی که ۱۱ درصد بوده، برای ما ۷  
درصد است!

آقای شیوا مرتباً دم از مبارزه با انحصار  
می زنند، می خواهیم از ایشان بپرسیم شما  
جز قیمت گذاری، برای رفع انحصار در  
کشور چه کرده اید؟

■ **رضایی:** چه کسی موافق انحصار است؟ چه  
کسی می خواهد خودروسازی را به شکل  
لجام گسیخته رها کند تا هر کاری که می خواهد  
انجام دهد؟ ما می گویم یک قیمت تمام شده ای  
وجود دارد و یک سودی معقولی. دولت باید



**نعمت‌بخش: شورای رقابت نرخ تورم بانک مرکزی را ملاک قرار نمی‌دهد، بلکه دو درصد برای کیفیت و دو درصد برای بهره‌وری کم می‌کند. ما الان نیروی مازاد داریم، اما دولت اجازه تعدیل نیروی مازاد را نمی‌دهد؛ چگونه بهره‌وری را افزایش دهیم؟ طبق مستندات اداره کل خودرو و نیروی محرکه وزارت صمت هم که کیفیت خودروی ما بهبود یافته است**

■ **نعمت‌بخش:** روشی که ایشان در پیش گرفته‌اند پدر خودروسازی را درآورده است. نمونه بارز آن در بورس اتفاق افتاد. شرکت سایپا در بورس هزار و هفتصد میلیارد تومان با این روش شورای رقابت زیان کرده است. ایران‌خودرو با آن مدیریت ثابت و تلاشی که می‌کند هر سهمش شش ریال سود دارد.

■ **شیوا:** اگر برای پراید پنجاه میلیون قیمت بگذاریم شما راضی می‌شوید؟ درست است؟

■ **نعمت‌بخش:** در کجای دنیا با این شرایط کشور و وضعیت کسب‌وکار بهره‌وری دو درصد است که ایشان از خودروساز انتظار دارند بهره‌وری دو درصد بدهد؟ به ضرس قاطع می‌گویم اگر قرار باشد با روش گذشته عمل شود و حاشیه بازار نباشد، مردم باز هم به سمت سایت‌ها هجوم خواهند آورد و موفق نمی‌شوند.

■ **شیوا:** مدیر اگر مدیر باشد بهره‌وری او باید چهار درصد باشد. شما مدیریت بلد نیستید. برنامه ششم بهره‌وری را سه درصد تعیین کرده، تازه ما دو درصد گذاشته‌ایم.

این حاشیه بازار هم واقعی نیست، یک حاشیه بازار کاذب است. باید یک فرمول و ترفندی داشته باشیم که جلوی این را بگیریم. در آینده به هیچ وجه به این صورت که اینقدر حرف و حدیث دارد عمل نخواهیم کرد. ۸۰۰ هزار نفر متقاضی وجود دارد، دو هزار دستگاه می‌خواهند بفروشند و در نهایت به هیچ کس هم نمی‌رسد.

سازمان بازرسی کل کشور هم بررسی کرده و متوجه شدیم سوءاستفاده‌ای مختلفی هم اتفاق افتاده است.

پیشنهاد ما این است: که چند شرط بگذاریم. اول اینکه با یک کد ملی فقط یک نفر بتواند در سایت خرید انجام دهد. دوم اینکه سن او از ۱۸ سال به بالا باشد، یعنی گواهینامه داشته باشد. سوم اینکه به مدت یک سال اجازه فروش نداشته باشد. بعد هم اینکه باید از روش قرعه‌کشی استفاده شود. فقط قرعه‌کشی جواب می‌دهد. قرعه‌کشی عادلانه‌ترین روشی است که می‌توانیم انتخاب کنیم. پنج روز فرصت می‌دهیم و هر کس با این شرایطی که گفتیم موافق باشد، ثبت‌نام می‌کند و با قرعه‌کشی به طور تصادفی انتخاب می‌شود.

## تداوم گرانی تایر و بحران چهارچرخ

سخنگوی انجمن تایر، اعلام کرد: «آنچه در شرایط کنونی موجبات کمبود و افت تولید را فراهم آورده، علاوه بر شرایط تحریمی و مشکلات تخصیص ارز برای واردات مواد اولیه، مشکلات نبود وضعیت مالکیت تولیدکنندگان اصلی همچون کیان تایر و پارس تایر است که در نتیجه خصوصی‌سازی با چالش مدیریتی مواجه هستند.»

او در گفتگو با تین نیوز، به افت تولید حدود ۲۵ درصدی تایرهای بایاس در مرداد ماه اشاره کرد و گفت: «زمانی می‌توان از تولیدکننده انتظار عرضه با قیمت مصوب را داشت که مواد اولیه تولید نیز بر مبنای نرخ ارز مبادله‌ای تامین شده باشد. این در حالی است که با وجود افزایش تولید ۱۰ درصدی در چهار ماهه ابتدای سال در مرداد ماه به واسطه بی‌سرانجامی نرخ

ارز و صدور بخشنامه‌های متعدد شاهد افت حدود ۲۵ درصدی تولید بوده‌ایم.» مصطفی تنها افزود: «در جلسه تنظیم بازار، ادله تولیدکنندگان ارائه و مقرر شد تا با قرار گرفتن مواد اولیه در ردیف کالاهای اولویت‌دار و تخصیص ارز مبادله‌ای، به تولیدکنندگان برای تأمین نیاز بازار فرصت داده شود. همچنین در این جلسه تاکید شد تا میزان تایرهای عرضه شده و تراکش‌های فروش برای نظارت بر نحوه توزیع، در سامانه وزارت صمت ثبت شود.» او گفت: «به نظر می‌رسد تا پایان شهریور ماه به تیرسازان برای افزایش ظرفیت تولید زمان داده شده است، البته از زمان دریافت ارز و تا دریافت مواد اولیه، گپ زیادی نیاز است و احتمال دارد این زمان با کمی تأخیر همراه باشد.»

تنها، در پاسخ به توزیع نامناسب لاستیک در بازار گفت: «به نمایندگان فروش تاکید شده در صورت عدم رعایت مقررات شرکت نسبت به تعطیلی و برخورد قانونی اقدام خواهد شد، اما در شرایط کنونی فرصت‌طلبی در بازار حاکم بوده و به واسطه نبود اهرم‌ها و ابزار نظارتی کافی، شاهد عدم تبعیت صددرصدی نمایندگان از مقررات هستیم.»

او در خصوص توزیع لاستیک به اتحادیه و تعاونی‌های حمل‌ونقلی گفت: «قطعاً لاستیک توزیع شده از کانال این اتحادیه‌ها و تعاونی‌ها به دست مصرف‌کننده واقعی خواهد رسید و تیرسازان آمادگی هرگونه همکاری با این تشکل‌ها را دارند، اما هنوز هیچ درخواستی از سوی این گروه اعلام نشده 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: ۸۸۰۰

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





تحریم‌های جدید صنعت خودرو دو فرق اساسی با تحریم‌های گذشته دارد؛ در دور قبل صرفاً خودرو تحریم بود، اما این بار قطعه‌سازان و تامین‌کنندگان مواد اولیه نیز به فهرست تحریم‌ها اضافه شده‌اند. در دور گذشته این تحریم در آخر لیست قرار داشت، اما امروز بزرگ‌ترین بازار خودروسازی خاورمیانه و دوازدهمین (از نظر تیراژ) در دنیا، جزو اولویت‌های نخست تحریم‌کنندگان است؛ آن هم در شرایطی که هیچ خودروی حتی پراید به طور صد درصد در ایران تولید نمی‌شود و خودروسازان ۱۵ هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهی دارند که ۵ هزار میلیارد آن مربوط به چهار ماه گذشته است.

با فرید زاوه، کارشناس خودرو درباره آینده این صنعت گفت و گو کرده‌ایم. او معتقد است صنعت خودروسازی با حمایت‌های بی‌دریغ و بی‌برنامه بعد از گذشت ۴۰ سال تبدیل به هیولایی شده است که هم خودش؛ هم مردم و هم دولت را آزار می‌دهد « دولت باید بپذیرد راه اصلاح و توسعه، نه ادامه مسیر مدیریت فعلی است و نه امتداد دیوار تعرفه. راه توسعه اقتصادی، شفافیت، کارآمدی و باز بودن حلقه مدیریتی است؛» با این مدیرانی که از جوانی آمده‌اند و در پیری هم نمی‌خواهند بروند و به هیچ‌کس اجازه ورود نمی‌دهند به جایی نخواهیم رسید.»

آیا صنعت ناکارای خودرو را می‌توان به سامان کرد؟

## کنترل هیولا در قفس تحریم

پویا مهرابی



**در بازار داخلی، خودروهای سواری و غیر تجاری با مشکلات کمتری در بحث تحریم‌ها روبه‌رو خواهند بود؛ هرچند در خصوص تامین ایربگ، تجهیزات مرتبط با استانداردهای آلاینده‌گی هوا، یورو چهار و پنج و ترمز ضد قفل به شدت آسیب‌پذیر هستند و به احتمال زیاد در آینده شاهد قطع یا افت شدید در تیراژ خواهیم بود**

**در صورت ادامه تحریم‌ها خودروهای مونتاژی که بیشتر چینی هستند دچار آسیب کمتری می‌شوند و با اینکه حضور چینی‌ها از نظر تیراژ در بازار ایران اهمیت چندانی ندارند و تنها هشت درصد بازار را تشکیل می‌دهند اما بازار آنها از ثبات بیشتری در تولید برخوردار خواهد بود**

سودآوری می‌تواند قیمت را تغییر دهد، ولی قدرت خرید مصرف‌کننده نهایی نهایتاً قیمت را به تعادل می‌رساند.

در صورت ادامه تحریم‌ها، خودروهای مونتاژی که بیشتر چینی هستند، دچار آسیب کمتری می‌شوند و با اینکه حضور چینی‌ها از نظر تیراژی در بازار ایران اهمیت چندانی ندارند و تنها هشت درصد بازار را به خود اختصاص داده‌اند، اما بازار آن‌ها از ثبات بیشتری در تولید برخوردار خواهد بود. معمولاً شرکت‌های چینی در مقابل تحریم‌ها بیشتر از بقیه کشورها مقاومت می‌کنند؛ هرچند این خطر هم وجود دارد که به علت جنگ اقتصادی بین دولت چین و آمریکا، چین به عنوان اهرم فشار از روابط خود با ایران برای پیشبرد سیاست‌هایش در مقابل آمریکا بهره‌برد و در صورت دریافت امتیازات مورد نظر، روابط خود را با بازار ایران تعدیل کند.

در عین حال برخی از شرکت‌های چینی برنامه ورود به بازار آمریکا را به صورت مستقیم و غیرمستقیم دنبال می‌کنند که می‌تواند روابط تجاری آنها با ایران را تحت شعاع قرار دهد. بازار خودروهای وارداتی هم که با توجه به ممنوعیت واردات خودروهای خارجی کاملاً آشفته است و چشم‌اندازی برای بهبود شرایط در آینده نزدیک هم وجود ندارد؛ اگر این ممنوعیت برداشته شود بسته به قیمت ارز، شاید شاهد تعدیل قیمت خودروهای وارداتی در زمان کوتاهی باشیم.

احتمال دارد در نیمه دوم سال، به‌مرور دولت از رویه خود عقب‌نشینی کرده و واردات خودروی خارجی را آزاد کند؛ اما این موضوع بستگی به اتفاقات سیاسی چند ماه آینده خواهد داشت. در شرایطی که آمریکا بخواهد تحریم‌های خود را سختگیرانه ادامه دهد، دولت نیز برای حفظ منابع ارزی خود واردات را ممنوع نگه خواهد داشت.

هرچند با بررسی میزان ارزبری بازار خودرو، مشخص می‌شود که بیشتر منابع ارزی دولت در حوزه واردات خودرو مصرف نمی‌شود؛ بلکه بخش اعظم آن صرف خودروهای مونتاژی شده و خودروهای مونتاژی منبع اصلی خروج ارز از کشور

ترابران: شما چه چشم‌اندازی از آینده صنعت خودرو ایران با وجود آغاز دور جدید تحریم‌ها متصور می‌بینید؟

■ به نظرم در ابتدا باید بازار خودرو را به خودروهای سواری و تجاری تقسیم‌بندی کنیم و سپس آینده هر کدام را به صورت مستقل مورد بررسی قرار دهیم. حتی خودروهای سواری را هم می‌توان به اقلام پرتیراژ، مونتاژی و وارداتی تقسیم کرد.

در بازار داخلی، خودروهای سواری و غیر تجاری در ظاهر با مشکلات کمتری در بحث تحریم‌ها روبه‌رو خواهند بود؛ اما واقعیت این است که در خصوص تامین ایربگ، تجهیزات مرتبط با استانداردهای آلاینده‌گی هوا، یورو چهار و پنج و ترمز ضد قفل به شدت آسیب‌پذیر هستیم و به احتمال زیاد در آینده شاهد قطع یا افت شدید در تیراژ خواهیم بود. هر چقدر میزان داخلی‌سازی کمتر باشد، خطر توقف تولید آن محصولات بیشتر خواهد بود؛ چرا که با ادامه تحریم‌ها، تامین قطعات بسیار سخت‌تر خواهد شد.

احتمالاً با ادامه تحریم‌ها، رنو و پژو همچنان از طریق واسطه‌ها قطعات مورد نیاز ما را تامین خواهند کرد و به نظر نمی‌رسد روابط خود را به طور کامل با ایران قطع کنند. این روش هرچند منجر به قطع جریان تولید نمی‌شود، ولی باعث گران شدن قطعات خودرو خواهد شد و نیاز خودروسازان به نقدینگی را افزایش خواهد داد.

در این بین، تفاوت قیمت بین کارخانه و بازار هم عاملی برای تشدید تقاضا می‌شود؛ به‌گونه‌ای که این تفاوت قیمت، حجم تقاضای کاذب را به حدی می‌رساند که صنعت خودرو در شرایط غیرتحریمی هم نتواند پاسخگو باشد؛ اما اگر دولت شرط آزادسازی قیمت‌ها را بپذیرد و اجازه دهد تا خودرو به قیمت حاشیه بازار فروخته شود، قیمت‌ها کمی تعدیل خواهد شد. درست مثل موضوع ارز در بازار ثانویه.

هر کالایی که جنبه تجاری پیدا می‌کند، سقف ارزش آن توسط عرضه و تقاضا تعیین می‌شود و افزایش قیمت نهایی مصرف‌کننده، مازاد بر تقاضای واقعی اتفاق نمی‌افتد و هرچند در دوره‌هایی ورود تقاضای کاذب به طمع



**بیشتر منابع ارزی دولت در حوزه واردات خودرو مصرف نمی‌شود؛ بلکه بخش اعظم آن صرف خودروهای مونتاژی (با داخلی‌سازی زیر ۲۰ درصد) شده، بنابراین دولت باید رویه‌های ناکارآمد داخلی‌سازی را تغییر دهد تا تولیدکننده از مفاهیمی مانند ساخت داخل برای این نوع از واردات استفاده نکند**

**معمولا شرکت‌های چینی در مقابل تحریم‌ها بیشتر مقاومت می‌کنند؛ هرچند این خطر هم وجود دارد که به علت جنگ اقتصادی بین دولت چین و آمریکا، چین به عنوان اهرم فشار از روابط خود با ایران برای پیشبرد سیاست‌های خود در مقابل آمریکا بهره‌برد و در صورت دریافت امتیازات مورد نظر، روابط با بازار ایران را تعدیل کند**

هستند، لذا در صورتی که دولت بنا دارد مصرف ارز را مدیریت کند، باید رویه‌های ناکارآمد داخلی‌سازی را تغییر دهد. مجموع ارزی که سال گذشته بابت قطعات منفصله و خودرو آماده از کشور خارج شده است حدوداً ۶/۵ میلیارد دلار بوده که کمتر از ۱/۵ میلیارد دلار مربوط به واردات خودروی ساخته‌شده بوده و مابقی به واردات قطعات منفصله خودروهای مونتاژی اختصاص دارد. این میزان ارزی بدون احتساب قیمت قطعات خودروهای پرتیراژ و بر مبنای آمار سال گذشته گمرک محاسبه و استخراج شده است. ۴۰۰ میلیون دلار این مبلغ مربوط به خودروهایی با داخلی‌سازی زیر ۲۰ درصد است که از لحاظ ارزش افزوده تولید، می‌توان آنها را مشابه خودروی ساخته‌شده محسوب کرد که برای فرار از ممنوعیت‌ها و تعرفه وحشتناک واردات خودروی کامل، در پوشش قطعات منفصله (CKD) وارد کشور شده‌اند؛ یعنی چنین محصولاتی ارزش افزوده‌ای خاصی در تولید ندارند و عموماً مصرف ارزی بیشتری از نمونه‌های کاملاً ساخته‌شده خود دارد.

بنابراین اگر دولت قصد کنترل منابع ارزی را دارد باید نظام تعرفه را اصلاح کند تا تولیدکنندگان با سوءاستفاده از مفاهیمی مانند تولید و ساخت داخل، به سمت این مدل واردات متمایل نشوند.

در عین حال با یک تصمیم ناگهانی، دولت واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو را که از نظر تیراژ اهمیت چندانی ندارد، اما از نظر روانی می‌تواند تاثیر زیادی بر بازار داشته باشد، ممنوع کرده است. در حالی که حذف لایه‌های بالایی بازار در نمودار قیمتی، باعث می‌شود قیمت به سمت بالا انبساط پیدا کند.

به بیان ساده‌تر، خریداری که قصد خرید خودروی وارداتی دارد، مجبور است خودرو مشابه مونتاژی خریداری کند و بنابراین از بازار هدف خود به بازاری دیگر جابه‌جا می‌شود و این شرایط تا لایه آخر ادامه پیدا می‌کند؛ همین اتفاق در مورد خریدار خودروهای پرتیراژ داخلی مانند پژو ۲۰۶ نیز رخ می‌دهد؛ با تورم قیمت داخلی‌ها، این مشتریان هم که دیگر توان خرید پژو را ندارند ناچار می‌شوند مثلاً پراید

خریداری کنند و در نتیجه قیمت پراید در سطح مثلاً ۴۰ میلیون تومان افزایش و تثبیت می‌شود و در نهایت ۵۰۰ هزار نفری که پراید می‌خریدند سرشان بی‌کلاه می‌ماند و از بازار خارج می‌شوند!

**ترابران: پس شما معتقد هستید بازار خودرو شرایط سخت‌تری را تجربه خواهد کرد؟**

■ واقعیت این است که دو موضوع بسیار تاثیرگذار خواهد بود. یکی دور اول تحریم‌های آمریکا بود که از ۱۵ مرداد شروع شد و دیگری تحریم‌های آبان ماه که به شدت تعیین‌کننده است. اگر تحریم‌ها تعلیق شود و یا بسته حمایتی اروپا واقعاً عملیاتی باشد، بازار تا پایان سال روند آرام‌تری را تجربه خواهد کرد و حتی ممکن است قیمت‌های فعلی ۳۰ تا ۴۰ درصد تعدیل شود؛ اما اگر آمریکا تحریم‌های خود را با همین جدیت ادامه دهد و بسته اروپا و شاید روابط با چین و البته هند - به عنوان یک خریدار عمده نفت - دچار اغتشاش شود، شرایط بازار خودرو سخت‌تر از امروز خواهد شد.

**ترابران: مدیران دولتی چه راهکارهایی را باید پیش بگیرند تا تاثیر تحریم‌ها به حداقل برسد؟**

■ واقعیت این است که سیاست‌های وزارت صمت و کیفیت مدیران خودروسازی، نقش بیشتری از تحریم‌ها در وضعیت بازار دارند. اغتشاشی که از اردیبهشت ماه شاهد آن در مدیریت تجارت خارجی بودیم، بیشتر ناشی از تصمیمات اشتباه مکرر مدیران وزارت صمت بوده است تا تحریم‌های آمریکا. در چنین شرایطی اگر تحریم‌ها سختگیرانه ادامه پیدا کند، با توجه به سابقه مدیریت بحرانی که در وزارت صمت خصوصاً در حوزه تولید و تجارت خارجی شاهد آن بودیم، قطعاً شاهد کاهش بیشتر تیراژ خودرو و بروز بحران‌های بزرگ‌تر در بازار خودرو خواهیم بود و پیش‌بینی سفته‌گران از وضعیت بازار درست از آب درخواهد آمد. کسانی که خودرو را با نرخ سابق خریداری کردند مثل بازار ارز دولتی، بانرخ وحشتناکی خودروها را خواهند فروخت و قطعات خودرو نایاب خواهد شد. تا حد زیادی ممکن است به دورانی شبیه به اوج جنگ در دهه ۶۰ بازگردیم.

کارخانه‌هایی که با اروپایی‌ها کار می‌کنند سخت می‌شود، اما آنهایی که با چینی‌ها کار می‌کنند ممکن است بتوانند به حیانتشان ادامه دهند. لذا این صنعت آسیب جدی از تحریم‌ها خواهد دید و علاوه بر تحدید رشد ناوگان، منجر به افزایش بها و هزینه حمل‌ونقل عمومی در کشور می‌شود که خود یک عامل موثر تورمی محسوب می‌شود.

دولت برنامه بلندپروازانه‌ای برای نوسازی ناوگان طراحی کرده است. هرچند به دلیل محدودیت ظرفیت تولید در کشور در شرایط عادی هم بعید بود تمام ۲۱۰ هزار دستگاهی که در طرح نوسازی در نظر گرفته شده، اجرایی شود. بیشینه تولید خودروهای تجاری در کشور در اوج دوره رونق کمتر از ۶۰ هزار دستگاه بوده است، در حالی که در سالین اخیر حدود ۳۰ درصد این حجم تولید به بازار عرضه شد و طبعا تصور دستیابی به تولید بیش از ۷۰ هزار دستگاه در سال در شرایط تحریمی و مدیریت فعلی صنعت و تجارت کشور خوش‌خیالی است.

ضمن اینکه تامین منابع طرح - که نهایتا قرار شد از طریق صندوق توسعه ملی انجام شود - با افزایش شدید هزینه تولید و کالای داخلی در ماه‌های اخیر، با موانعی از سوی لیزینگ‌ها و مشتریان مواجه خواهد بود. سهم هزینه‌های ریالی و پرداختنی مشتریان که بنا بود نصف بهای خودرو باشد با افزایش‌های قیمت اخیر خودروهای تجاری و تقریبا دو برابر شدن قیمت آنها به بیش از کل بهای خودرو در ابتدای سال رسیده است. این وضعیت تقریبا از توان بسیاری از این خریداران خارج بوده و طرح را با خطر شکست مواجه می‌سازد.

البته در شرایط غیرتحریم هم بعید بود این طرح امسال با ظرفیت ادعایی اجرایی شود و در صورت تغییرات اساسی در آن، شاید نهایتا با ظرفیتی کمتر از نصف به اجرا می‌رسید، اما در عین حال اثرات تورمی خود را بر کل اقتصاد کشور خواهد داشت.

باید توجه داشت که عمده‌ترین عامل فرسودگی و یا کم‌بازده بودن ناوگان حمل بار و مسافر در کشور، قیمت‌گذاری دستوری وزارت راه و شیوع مالک-رانندگی است. در مدل قیمتی که در کشور رواج

■ در خصوص خودروهای تجاری وضع کمی پیچیده‌تر خواهد بود. واردات خودرو تجاری ساخته شده ممنوع شده است، هرچند تا به حال نیز بخش کمی از طریق واردات تامین می‌شد. بیشتر تولیدکنندگان خودروهای امدادی بر روی شاسی وارداتی محصولات خود را تولید می‌کردند که با تصمیم ناگهانی وزارت صمت، این واحدهای تولیدی و مصرف‌کنندگان آنها یعنی شبکه بهداشت و درمان کشور با خطر تعطیلی و کاهش شدید عرضه در بازار مواجه شده‌اند.

در حوزه کامیون تولیدکنندگان چندان ارزش‌افزوده خاصی ندارند و تولید آنها منحصر به مونتاژ قطعات منفصله‌ای است که شاید واردات آنها بسیار به صرفه‌تر باشد؛ اما تولید اتوبوس ارزش‌افزوده حدودا ۵۰ درصدی دارد، هرچند تنها یک شرکت در مقیاس اقتصادی به تولید اشتغال دارد و عمده سهم بازار به آن تعلق دارد و سایر شرکت‌ها در وضعیت مطلوبی به سر نمی‌برند. محدودیت‌های احتمالی تامین قطعات منفصله برای خودروهای تجاری به واسطه تحریم‌های آمریکا ممکن است ضربه مهلکی به صنعت اتوبوس‌سازی و کامیون‌سازی ایران وارد کند.

با توجه به شرایط، تامین قطعات برای

تاکید می‌کنم نقش مدیریت کلان و اجرایی و مسائل داخلی در مدیریت بازار و تامین قطعه بیشتر از تحریم‌ها است. اغتشاشات ارزی و به طبع آن نوسانات طلا و سکه از قبل از اعلام تصمیم ترامپ مبنی بر خروج از برجام آغاز شده بود و افزایش قیمت خودرو هم قبل از شروع تحریم‌های خودرویی تاثیر خود را بر بازار گذاشت، در حالی که با توجه به دوره سه ماهه تامین، قاعدتا نباید زودتر از آبان ماه شاهد بروز این مسائل می‌بودیم. معتقدم اگر رویه‌های مدیریتی و دیدگاه مدیریت ارشد تغییر پیدا کند، امکان خنثی‌سازی بخشی از تحریم‌ها وجود دارد.

البته به هر صورت قیمت تمام‌شده به علت حضور واسطه‌ها افزایش خواهد داشت و احتمالا کیفیت را هم از دست خواهیم داد، اما به شرط تغییر در نحوه مدیریت کلان تجاری و تولیدی در کشور، می‌توانیم تیراژ تولید را حفظ کنیم؛ در حالی که حفظ رویه مدیریتی فعلی در وزارت صمت و همچنین خودروسازی‌ها احتمالا به کاهش شدید تیراژ تولید منجر خواهد شد. به هر صورت بخشی از تیم مدیریتی در وزارت صنعت از دوره تحریم‌های قبلی حضور دارند که در آن دوره هم نتوانستند با اثرات تحریم‌ها مقابله کنند و در عین حال از فرصت برجام هم استفاده مفیدی نکردند، بنابراین حفظ آنها بعید است کمکی به حل مشکلات پیش‌رو بکنند.

فراومش نکنیم که فشار روانی تحریم‌ها و عدم اعتماد متقابل به سیاست‌های اجرایی دولت نیز عامل مهمی در ایجاد اغتشاش فعلی در بازار است. اگر تحریم‌ها تعلیق شود، اثر کوتاه‌مدت آن کاهش فشار روانی بر جامعه است و سبب می‌شود بسیاری از خریداران دست نگه دارند و اگر درگیری‌های لفظی و اجرای تحریم‌ها شدت یابد، فشار روانی بر جامعه افزایش می‌یابد. در حال حاضر نگرانی بسیاری از مردم، عدم و یا کاهش شدید عرضه خودرو از شش ماه آینده است که سبب هجوم شدید تقاضای خرید خودرو طی چند ماه گذشته شده است.

ترابران: در خصوص خودروهای تجاری چه پیش‌بینی دارید؟

**واقعیت این است که سیاست‌های وزارت صمت و کیفیت مدیران خودروسازی، نقش بیشتری از تحریم‌ها در وضعیت بازار دارند. اغتشاشی که از اردیبهشت ماه شاهد آن در مدیریت تجارت خارجی بودیم، بیشتر ناشی از تصمیمات اشتباه مکرر مدیران وزارت صمت بوده است تا تحریم‌های آمریکا**



در آینده قیمت تمام شده به علت حضور واسطه‌ها افزایش خواهد داشت و احتمالاً کیفیت را هم از دست خواهیم داد، اما به شرط تغییر در نحوه مدیریت کلان تجاری و تولیدی در کشور، می‌توانیم تیراژ تولید را حفظ کنیم؛ در حالی که حفظ رویه مدیریتی فعلی در وزارت صمت و خودروسازی‌ها احتمالاً به کاهش تیراژ تولید هم منجر خواهد شد

می‌دانید خریداران با چه امیدی برای تحویل ۴۵۶ روزه ثبت‌نام می‌کنند؟ اگر اختلافات سیاسی تا سه سال دیگر حل نشود و دو سال دیگر هم خودرو را تحویل بگیرند، سود کرده‌اند! البته با توجه به دوره طولانی ثبت‌نام، در شرایط بحرانی ممکن است در بازپس دادن اصل وجوه ثبت‌نامی هم یک «اگر» بزرگ وجود داشته باشد

دارد، سهم نوسازی به عنوان یک فرآیند دائم در کنار بازدهی حمل‌ونقل و سهم استهلاک سرمایه‌گذاری ناوگان به صورت دقیق و درست محاسبه نمی‌شود و بنابراین در تمامی دوران، نوسازی ناوگان نیازمند کمک‌های شدید دولتی و ارائه یارانه خرید خودرو است.

به نظر من، تا زمانی که مالک راننده باشد و طرح‌های نوسازی به مالکیت شرکتی تمرکز نکنند، مشکل فرسودگی و هزینه حمل‌ونقل در کشور حل نمی‌شود. بارها طرح‌های نوسازی توسط وزارت راه اجرا و با قطع کمک دولتی، نوسازی و توسعه ناوگان متوقف شده است. حال با بخشش نصف بهای خودرو و یارانه تسهیلات بر روی ۳۰ درصد از بهای باقیمانده، این سیکل معیوب تشدید می‌شود و ۲۰ سال دیگر، همه این خودروها وبال گردن دولت باقی خواهند بود.

اشکال اینجاست که طی سال‌های گذشته، تلاش دولت برای سوق دادن به سمت شرکت-مالکی کافی نبوده است. من معتقدم اصلی‌ترین راه حل ارائه مشوق‌های مالیاتی و تسهیلاتی برای چند سال صرفاً به شرکت‌های حمل‌ونقل است که تا از وضعیت راننده - مالکی خارج شویم. اگر خودروها در تملک شرکت‌ها باشد روی هر خودرو می‌تواند سه راننده کار کند و لذا بهره‌وری خودرو افزایش خواهد یافت. در این حالت، هزینه تسهیلات خرید ناوگان به ازای پیمایش کاهش قابل توجه‌ای می‌یابد و سبب می‌شود فرآیند نوسازی تأثیر منفی اقتصادی بر قیمت حمل‌ونقل نداشته باشد.

در عین حال پول‌پاشی کور و بی‌هدف در ارائه تسهیلات منجر به افزایش بهره‌وری نمی‌شود، میزان برخورداری از تسهیلات باید به میزان حمل‌ونقل بار و مسافر (تن کیلومتر و یا نفر کیلومتر ماهیانه) متصل باشد تا انگیزه و فشار بر ناوگان نوسازی شده در حدی بماند که برای دولت صرفه محسوس اقتصادی داشته باشد.

ترابران: انبارهای ایران خودرو پر از خودرو است، اما آنها را تحویل نمی‌دهند. علت آن چیست؟

■ ماشین‌های تولید شده که تحویل داده

نشده‌اند، مربوط به چندین هزار خودرو ناقصی است که قابل تحویل نیستند. ایران خودرو که نمی‌تواند خودروهای تولیدی خود را بیشتر از قیمت رسمی بفروشد، پس انبار کردن آنها توجیهی ندارد. در عین حال، مدیریت ایران خودرو نه از اضافه سود گران‌فروشی منتفع و نه از زیان احتمالی جریمه می‌شود، بنابراین موضوع گروگان‌گیری برای تعدیل قیمت، چندان منطقی به نظر نمی‌رسد.

ترابران: به مناسبت عید فطر پیش‌فروش اینترنتی ایران خودرو آغاز شد، اما بعد از گذشت چند ماه، سود انصراف ۱۳ درصدی از قراردادهای جدید حذف و تنها سود مشارکت ۱۶ درصدی باقی ماند. همچنین برای اکثر خودروها موعد تحویل ۳۰۲ روز در نظر گرفته شده است. برای خودرو «هایما» ظرفیت تمامی نمایندگی‌های شهر تهران و اکثر شهرستان‌های استان تهران پر شده و تنها در شهرهایی مانند ایرانشهر (استان سیستان و بلوچستان) این خودرو را می‌توان ثبت‌نام کرد که موعد تحویل آن هم ۴۵۶ روزه است. درباره این شرایط چه نظری دارید؟

■ می‌پرسید با توجه به شرایط بازار، خریداران با چه امیدی برای تحویل ۴۵۶ روزه آینده ثبت‌نام می‌کنند؟ خب! هجوم‌های این‌چنینی ناشی از کاهش امید به عادی شدن شرایط در آینده است و اگر اختلافات سیاسی تا سه سال دیگر هم حل نشود و دو سال دیگر هم ماشین‌ها را تحویل بگیرند، سود کرده‌اند! هر چند اگر تحریم‌ها شدید شود و مدیریت‌ها تغییر نکند، ممکن است در همین بازه زمانی هم خودرو تحویل خریدار نشود. شاید به همین علت است که فروشندگان سود انصراف را برداشته‌اند.

کارخانه هم به خوبی می‌داند که اگر تحریم‌ها شدت پیدا کند، نمی‌تواند خودرویی به مردم تحویل دهد، پس بهتر است بار مالی در خصوص انصراف برای خود ایجاد نکند. البته با توجه به این دوره طولانی فعلی ثبت‌نام، در شرایط بحرانی ممکن است در بازپس دادن اصل وجوه ثبت‌نامی هم یک «اگر» بزرگ ایجاد شود و صنعت خودرو را با بحران‌های



## چین جایگزین سوئد در طرح نوسازی ناوگان سنگین شد

مدیرعامل شرکت سایپادیزل گفت: در طرح نوسازی ناوگان تجاری و سنگین همه مراحل قانونی برای ورود کامیون چینی «کی.ایکس» به جای کامیون‌های ولوو سوئدی طی شد و این محصول با کیفیت، به زودی جایگزین می‌شود.

محمد هادی نوری افزود: با توجه به شرایط کنونی حاکم بر صنعت کشور و محدودیت عرضه محصولات اروپایی در طرح نوسازی ناوگان، محصول کی.ایکس تولیدی شرکت سایپادیزل از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان ملی استاندارد ایران، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت و سایر نهادهای ذی‌ربط تایید شد و به زودی جایگزین کامیون‌های پیش‌فروش شده ولوو در طرح نوسازی ناوگان می‌شود.

نوری با اشاره به اینکه کامیون کی.ایکس از مشخصات فنی متمایز و مطابق با آخرین فناوری روز جهان برخوردار است، افزود: «با توجه به اینکه این محصول از استانداردهای سوخت یورو ۵ و همه استانداردهای اروپایی برخوردار است، تردد آن در جاده‌های اروپایی امکان‌پذیر بوده و خریداران می‌توانند بدون دغدغه در جاده‌های برون‌مرزی و ترانزیتی نیز فعالیت داشته باشند.

او تاکید کرد: اکنون نزدیک به ۳۰ درصد قطعات کامیون کی.ایکس داخلی سازی شده و در تلاشیم عمق ساخت داخل آن را به ۴۰ درصد افزایش دهیم تا ضمن ایجاد اشتغال مولد، تقویت قطعه‌سازان داخلی و کاهش واردات، از خروج ارز از کشور نیز جلوگیری شود.

نوری یادآوری کرد: بیش از یک دهه از تولید محصولات شرکت چینی «دانگ فنگ» در ایران می‌گذرد. پیش از این کامیون‌های البرز و کاوه از این برند معتبر آسیایی توسط سایپادیزل تولید و روانه بازار شده بود.

اسفندماه پارسال مگا پروژه نوسازی ناوگان فرسوده سنگین کشور در حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت با واگذاری ۲۰۰ دستگاه خودرو تجاری به متقاضیان در شرکت سایپادیزل آغاز شد. برنامه دولت برای نوسازی این ناوگان، پرداخت تسهیلات بانکی به دارندگان خودروهای فرسوده است و شمار خودروهای جایگزین شده در سه سال اجرای طرح ۲۰۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه و منابع اختصاص یافته از سوی دولت معادل قطعات منفصله خودرو (بیش از هفت میلیارد دلار) برآورد شده است.

کامیون ۴۸۰ کی.ایکس نخستین بار در نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد رونمایی شد و با گیربکس ۱۲ دنده و تجهیزاتی مانند کروز کنترل، فشارسنج روغن، دکمه استارت موتور خارج از کابین و سیستم موقعیت‌یاب جهانی (جی.پی.اس) عرضه می‌شود.

جدی مواجه سازد.

کارخانجات برای جذب نقدینگی طبعاً علاقه‌مند عقد قرارداد هستند وقتی تقاضای پرداخت وجه وجود دارد، چرا این کار را نکنند؟! به هر صورت مدیران صنایع خودروسازی ایران کارمند عالی‌رتبه هستند و احتمالاً در زمان تحویل یا عودت وجه در شغل دیگری مشغول به کار خواهند بود و لذا نگرانی برای جذب نقدینگی بدون توجه به ظرفیت‌های تولیدی خود ندارند!

ترابران: و صحبت آخر؟

■ صنعت خودروسازی ایران با حمایت‌های بی‌دریغ و بی‌برنامه بعد از گذشت ۴۰ سال تبدیل به هیولایی شده است که هم خودش؛ هم مردم و هم دولت را آزار می‌دهد. بنابراین دولت باید بپذیرد راه اصلاح و توسعه، نه ادامه مسیر مدیریت فعلی است و نه امتداد دیوار تعرفه.

راه اصلاح و توسعه، ادامه مدیریت دولتی و حضور مستقیم و غیرمستقیم مدیران دولتی در هیات مدیره شرکت‌های بزرگ خودروسازی و الزام به کنترل بازار و مدیریت غیرمستقیم شرکت‌های قطعه‌ساز و خودروساز نیست. چنین شرایطی رانت ایجاد کرده و خواهد کرد. راه مقابله با انحصار، شراکت جدید دولت با شرکت‌های خودروساز نیست. راهش آزادسازی سرمایه‌گذاری است.

امیدوارم جدا از این قضایای تحریم، دولت متوجه شود راه توسعه اقتصادی، شفافیت، کارآمدی و باز بودن حلقه مدیریتی است. با این مدیرانی که از جوانی آمده‌اند و در پیری هم نمی‌خواهند بروند و به هیچ‌کس اجازه ورود نمی‌دهند به جای نخواهیم رسید.

وقتی صحبت از شفافیت می‌کنیم شعار ندهیم و عمل کنیم. شفافیت صرفاً انتشار یک لیست دریافت‌کننده دولتی نیست. شفافیت مبارزه با امضاهای طلایی و مهرهای مختلف مانند ساخت داخل و امثالهم است. فقط دیوارهای شیشه‌ای ما را نجات می‌دهد؛ در غیر این صورت از پس حل مشکلات برنمی‌آیم چه خودروسازی چه صنایع دیگر. خودروسازی برای مردم ملموس است، چون ویتترین اقتصاد ایران است ولی وضعیت در بسیاری از صنایع مشابه است.



فرجام بازار ملتهب خودرو

# شورای فراقوه‌ای می‌رود؛ سازمان دولتی می‌آید!

روزبه ساکت

بازارها در این ماه‌ها با التهاب فراوانی روبه‌رو هستند. بازار خودرو گرچه دیرهنگام اما بالاخره به نوسان‌های موجود در اقتصاد و بازار ارز واکنش نشان داد و قیمت خودروهای داخلی نیز سیر صعودی به خود گرفتند. بررسی قیمت‌ها در بازار آزاد معاملات خودروهای داخلی نشان از آن دارد که اکثر مدل‌ها رشد قیمتی تا حدود دو برابر قیمت‌های رسمی درب کارخانه را تجربه کرده‌اند.

واکنش مقام‌های رسمی به این رشد چه بوده است؟ همچون بقیه بازارها، سعی بر تثبیت نرخ‌ها، اجبار به پیش‌فروش محصولات با نرخ‌های رسمی و ممانعت شورای رقابت از پذیرش خواست خودروسازان مبنی بر رشد قیمت‌های رسمی. نتیجه اما به کام مقام‌های رسمی نبوده است: هجوم صدها هزار نفری به پیش‌فروش خودروهای داخلی و ایجاد حرف و حدیث‌های فراوان در مورد نحوه فروش خودروسازان، نشان از التهاب شدید بازار داشته است. سیر نزولی تولید و عرضه خودرو نیز بر آشفتگی بازار افزوده است. مقاومت‌ها همان‌گونه که از میانه تابستان، در برابر پذیرش نرخ‌های آزاد ارز و برخی دیگر از کالاها رو به کاهش رفت، در برابر پذیرش بازار آزاد خودرو و موافقت با افزایش قیمت‌های رسمی نیز رو به افول گذاشت تا جایی که نهاد مانع خواست افزایش قیمت‌ها، حتی تا مرز حذف از روند کار جلو رفت.



تجربه نشان داده است، چون نظر مردم به کنترل دولتی بر قیمت‌ها نزدیک است، مسئولان نیز در نهایت به حضور نهادی دولتی یا حاکمیتی برای نظارت تن می‌دهند. این روند در صورتی که به حذف نهاد فراقوه ای شورای رقابت منجر شود، سازمان حمایت را جایگزین می‌کند که زیرمجموعه وزارت صمت است

هر قدر خودروسازان بر دو استدلال «وجود چندین خودروساز داخلی» و «آزاد بودن واردات» تاکید دارند و این دو را نشانه‌ای از نبود انحصار می‌دانند، اما شورای رقابت بر سهم بسیار قاطع دو خودروساز بزرگ در بازار پافشاری می‌کند و وظیفه قیمت‌گذاری در این بازار را بر عهده خود می‌داند

بودند. به نظر می‌رسید حتی «احتمال» تحویل خودرو با قیمت کمتر از نرخ‌های بازار نیز به نظر خریداران جذاب آمده است. دو نماینده مجلس نیز در میانه شهریور از خروج شورای رقابت از دایره قیمت‌گذاری خودرو سخن گفتند و از انتقال مسئولیت قیمت‌گذاری خودرو به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان خبر دادند. این اخبار در ۱۹ شهریورماه نیز از زبان یکی از اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس تکرار شد. «ولی ملکی» از احتمال قوی کنار رفتن شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو گفت و احتمال داد وزارت صمت و سازمان حمایت قیمت کارخانه‌ای خودروها را ۲۰ درصد افزایش دهند.

شورای رقابت همچون سال‌های گذشته در برابر رشد قیمت مقاومت زیادی دارد و در نهایت نیز تجربه نشان از آن دارد که تنها با گذشت زمان و بررسی اطلاعات و آمار است که با رشد قیمت‌هایی کمتر از خواست خودروسازان موافقت می‌کند. در میانه تابستان اما گویا تامل در تصمیم‌گیری و فشارهای بازار و خودروسازان، جو را علیه این شورا برانگیخته تا جایی که قرار است از روند قیمت‌گذاری خارج شود. خودروسازان از سطح تولید خود کاسته‌اند و قطعه‌سازان از عدم دریافت مطالبات هزاران میلیارد تومانی خود شکایت دارند. واردات نیز به‌واسطه تحریم‌ها و قوانین سختگیرانه و متغیر دولتی دشوار شده است. مردم به پیش‌فروش‌ها هجوم می‌آورند. در این شرایط، اتخاذ تصمیمی مطابق با فضای کنونی ضروری به نظر می‌رسد.

## سازمان حمایت مشکل را

### حل می‌کند؟

شورای رقابت یک نهاد فراقوه‌ای است که با هدف تسهیل در ورود بخش خصوصی به اقتصاد شکل گرفته است. این شورا در تلاش است ریسک ورود بخش خصوصی به اقتصاد را بکاهد و با انحصارها مبارزه کند. شورای رقابت از روزهای ملتهب بازار خودرو در اواخر سال ۱۳۹۱ گام در تعیین قیمت خودرو گذاشت و تاکنون نیز این مهم را بر عهده دارد.

بازار ثانویه ارز از نیمه مردادماه آغاز به کار کرد. پذیرش شکست در سیاست اعلامی فروردین ماه بازار ارز که دلار با نرخ رسمی ۴۲۰۰ به اصطلاح «جهانگیری» را باب کرد، از همین زمان شکل رسمی به خود گرفت. آغاز به کار بازار ثانویه با سلسله‌ای از رخدادهای دیگر همراه بود که دامنه آن از تغییر نرخ پایه عرضه محصولات فلزی و نفتی در بورس کالا تا موافقت با رشد قیمت رسمی بسیاری از کالاها، گسترده شده بود. این رویداد موجب شد بسیاری از مسئولان، کارشناسان و مردم نیز به این نتیجه برسند که روند در سایر بازارها را نیز باید به سوی پذیرش رشد قیمت‌ها، دید.

هم‌زمان با گشایش بازار ثانویه ارز، عضو کمیسیون ویژه خصوصی‌سازی مجلس در یک نشست خبری از لزوم تعیین نرخ خودرو بر مبنای عرضه و تقاضا سخن گفت. حمیدرضا فولادگر، قیمت‌گذاری در بازار خودرو را بی‌معنی دانست و عنوان کرد همان‌گونه که نظام به این نتیجه رسید که نرخ ارز را بازار ثانویه تعیین کند، در مورد خودرو نیز اقتصاد کشور به نتیجه‌ای مشابه خواهد رسید. نماینده مردم اصفهان در مجلس، بر خروج شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو نیز تاکید کرد و گفت این شورا دیگر حق ندارد در بخش‌های اقتصادی مانند خودروسازی به طور مستقیم قانون‌گذاری کند.

فولادگر نقش شورای رقابت را مرجعی برای حل اختلاف دانست که در زمان ایجاد اختلاف بر سر تعیین مقررات بخشی صنعت، به میدان ورود خواهد کرد.

خروج شورای رقابت از قیمت‌گذاری اما به میانه شهریورماه نیز کشیده شد. در این هنگام، سایپا دست به پیش‌فروش تعداد محدودی از محصولات خود زد، اما هجومی چند صد هزار نفره به سایت خود را شاهد بود که شائبه‌های فراوانی بر سر خریداران موفق این پیش‌فروش ایجاد کرد. در حقیقت با وجود ایجاد شرایطی نسبتاً سختگیرانه برای خریداران و اعلام آن‌که خودرو در زمان تحویل با قیمت روز محاسبه خواهد شد، باز هم خریدارانی بسیار انبوه شناس خود را برای پیش‌خرید آزمایش کرده



**اگر خودروسازان موفق به نشانیدن «بازار» بر کرسی قیمت گذاری نشوند، به سازمان حمایت بیش از شورای رقابت اطمینان دارند. حضور سه ضلع وزارت صمت، سازمان حمایت و خودروسازان که همه در یک مجموعه حضور دارند، تعیین قیمت های خودرو را ساده تر می کند**

قیمت های جدید خودروهای داخلی اقدام می کند.

تا آغاز تابستان امسال که هنوز بازار آزاد خودروهای داخلی چندان ملتهب نشده بود، بسیاری بر این باور بودند که روند به سویی می رود که نقش شورای رقابت در تعیین قیمت خودرو خودبه خود کاهش یابد و حتی به سوی حذف رود. این شورا پیش از این، حدی به نام «۴۵ میلیون تومان» را برای قیمت گذاری خودرو تعیین کرده بود به گونه ای که تعیین نرخ خودروهایی با قیمت فراتر از این سطح را بر عهده بازار و خودروسازان گذاشته بود اما خود را مسئول تعیین نرخ محصولات با قیمت کمتر از ۴۵ میلیون تومان می دانست.

روند رو به رشد هر ساله قیمت ها از سوی شورای رقابت گرچه چندان چشمگیر نمی نمود اما اندک اندک بسیاری از خودروها را به قیمتی فراتر از حد مذکور می رساند. به این ترتیب، این اتفاق سبب شده بود بسیاری معتقد باشند به زودی بسیاری از خودروهای داخلی از شمول قیمت گذاری خارج خواهند شد؛ اما قوانین جدید سازمان استاندارد نیز بر شائبه خروج شورای رقابت از قیمت گذاری می افزود. مطابق استانداردهای ۸۵ گانه اجباری که خودروسازان باید از دی ماه امسال رعایت کنند، احتمال توقف تولید بسیاری از مدل های قدیمی اما پرشمارگان بسیار تقویت می شود. خودروسازان پیش از این اعلام کرده بودند مدل هایی چون پراید و پژو ۴۰۵ قادر نیستند با این استانداردها عین شوند؛ بنابراین دو رویداد کمک می کرد نقش شورای رقابت در بازار خودرو کاهش یابد.

حال اما فضایی ملتهب جایگزین آرامش چند ساله بازار خودروهای داخلی شده است. شورای رقابت همچنان سخت می گیرد و خطر کاهش تولید و عرضه و فشارهای بیرونی تحمیلی، تصمیم های دیگری را اقتضاء می کند.

این فضا موجب شده خروج دستوری شورا محتمل تر شود تا یکی از این دو رویداد بتوانند جایگزین شوند: حضور سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان به عنوان متولی تعیین قیمت خودروهای داخلی یا سپردن تعیین قیمت به سازوکار

عرضه و تقاضا و بازار.

بدیهی است که خواست اکثر مسئولان، رویداد نخست است و خواست اکثر کارشناسان و دست اندکاران تولید خودرو، بر رویداد دوم متمرکز است. تجربه نشان داده چون نظر مردم به کنترل دولتی بر قیمت ها نزدیک است، مسئولان نیز در نهایت به حضور نهادی دولتی یا حاکمیتی برای نظارت نظر می دهند. این روند در صورتی که به حذف نهاد فراقوه ای شورای رقابت منجر شود، سازمان حمایت را جایگزین می کند که زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

اما تنها این خواست مردم و مسئولان نیست که سازمان حمایت را به کنترل بازار خودرو نزدیک می کند. خودروسازان نیز اگر در نشانیدن «بازار» بر کرسی قیمت گذاری موفق نشوند، به سازمان حمایت بیش از شورای رقابت اطمینان دارند. با وجود واگذاری اکثر سهام دو خودروساز بزرگ اما وزارت صنعت هنوز در مدیریت ایران خودرو و سایپا نقشی قاطع دارد.

حضور سه ضلع وزارت صمت، سازمان حمایت و خودروسازان که همه در یک مجموعه جمع شده اند، تعیین قیمت های داخلی خودرو را ساده تر می کند چون مخالفان حضور کمتری در این جمع دارند. خودروسازان در حقیقت پیش از اجرای مصوبه دولت دهم مبنی بر جایگزینی شورای رقابت به جای سازمان حمایت، از تعیین قیمت از سوی این سازمان که بیشتر سعی می کرد قیمت های بازار را به رسمیت بشناسد، رضایت نسبی داشتند.

در این شرایط اما رشد قیمت خودروهای داخلی برای بازگشت تعادل به بازار ضروری به نظر می رسد. رشد قیمت یا به صورت دستوری یا به شکل بازاری رنگ واقعیت به خود خواهد گرفت هر چند در نهایت بازار است که تعادل واقعی و کامل را ایجاد خواهد کرد. کارشناسان، بازار را مبنای مناسب تعیین قیمت می دانند، اما از انحصار در بازار خودرو نیز شکایت دارند و تا زمان شکست واقعی انحصار در بازار، ایجاد تعادل رضایت بخش مشتریان و تولیدکنندگان خودرو را ناممکن می دانند.

شورای رقابت تاکید دارد که باید با انحصار در صنعت خودرو کشور مبارزه کند. هر قدر خودروسازان بر دو استدلال «وجود چندین خودروساز داخلی» و «آزاد بودن واردات» تاکید دارند و این دو را نشانه ای از نبود انحصار می دانند، اما شورای رقابت بر سهم بسیار قاطع دو خودروساز بزرگ در بازار پافشاری می کند و به همین سبب، وظیفه قیمت گذاری در این بازار را بر عهده خود می داند.

این شورا در سال های اخیر به طور معمول در اواخر بهار یا اوایل تابستان، با توجه به سه عامل «اطلاعات و اسناد مربوط به هزینه تولید»، «نرخ تورم بخشی» و «آخرین وضعیت کیفی خودروها» نسبت به تعیین



همه چیز از یک نامه شروع شد؛ نامه مشترک دو انجمن کارفرمایی قطعه‌سازی و خودروسازی کشور که در آن هشدار داده بودند صنعت قطعه‌سازی و خودروسازی کشور از شهریور ماه متوقف می‌شود و تولید خودرو به میزان حداقل هشتاد درصد کاهش خواهد یافت. چنین اختطاری گرچه خطاب به دولت بود، اما در ماهیت خود احتمال بیکاری خیلی عظیمی از کارگران این حوزه را مطرح می‌کرد، بنابراین بلافاصله بعد از آن، اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی که از دی ماه ۱۳۹۴ فعالیت خود را آغاز کرده، واکنش نشان داد و با ارسال نامه‌ای به مشاور امور کارگری وزیر صنعت، معدن و تجارت تاکید کرد: شرکت‌های خودروسازی و قطعه‌سازی برای رسیدن به خواسته‌های خود کارگران را سنگر کرده‌اند. در این نامه آمده است: «به صراحت به کارگران این صنعت اعلام می‌کنیم که از تهدیدهای تعدیل و اخراج و اهمه‌ای نداشته باشند؛ چراکه آنها جرئت این کار را در شرایط فعلی نخواهند داشت و ما نیز اجازه نخواهیم داد.» در رابطه با مسائل کارگری این صنعت با مجتبی حاجی‌زاده، رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی کشور گفت‌وگو کرده‌ایم.

نماینده کارگران صنعت خودروسازی می‌گوید اجازه نمی‌دهیم کارگران تاوان ندانم کاری کارفرمایان را بدهند

## ما گروگان نیستیم

بحران صنایع خودرو به درون کارخانه‌ها کشیده می‌شود





شرکت‌های خودروساز به جای تهدید به تعطیلی، باید شفاف‌سازی کنند و بگویند که سودها را چه کرده‌اند؛ آیا در بورس سرمایه‌گذاری کرده‌اند یا جای دیگری. اگر هم می‌خواهند کار را تعطیل کنند، براساس ماده ۱۴ قانون تجارت باید خود را ورشکسته اعلام و حقوق کارگران را به‌طور کامل پرداخت کنند، ولی آنها نمی‌خواهند از این راه وارد شوند

صنعتی که پنجاه سال قدمت دارد، نمی‌تواند در عرض چند ماه بگوید ورشکست شده است، مگر سهم دستمزد در قیمت تمام‌شده کالاهای صنعتی چقدر است؟ اصلاً قابل‌مقایسه با سود کلان شرکت‌ها نیست. هزینه نیروی انسانی مازاد تنها بهانه کارفرماست

مجتبی حاجی‌زاده، در ارتباط با شرایط فعلی کارگران قطعه‌ساز و خودروساز می‌گوید: «نباید بار مشکلات این صنعت مثل همیشه روی دوش کارگران بیفتد؛ اگر قطعه‌سازها از خودروسازها طلب دارند، خوب بروند طلب خود را از طریق مراجع قانونی پیگیری کنند و بگیرند. خودروساز وظیفه‌اش این است که پول قطعات را بپردازد؛ پانزده هزار میلیارد رقم کمی نیست. این طلب مربوط به امروز و دیروز نیست؛ موعد پرداخت پنج هزار میلیارد تومان از این بدهی، مربوط به چندین ماه پیش است؛ چرا باید این بدهی تا این حد انباشته شود.»

او می‌گوید: «شرکت‌های خودروساز جای تهدید به تعطیلی، باید شفاف‌سازی کنند. باید دلیل انباشت بدهی خود را شفاف و روشن اعلام کنند؛ بیایند بگویند که سودها را چه کرده‌اند؛ آیا در بورس سرمایه‌گذاری کرده‌اند یا جای دیگری؟ باید اینها روشن شود. اصلاً بیایند بگویند این طلب، بابت چیست و متعلق به چه مدت زمانی است؟ اگر هم می‌خواهند کار را تعطیل کنند، ابتدا به ساکن طبق روال قانونی باید خود را ورشکسته اعلام کنند و حق و حقوق کارگران را به‌طور کامل پرداخت کنند، ولی آنها نمی‌خواهند از این راه وارد شوند.»

او تأکید می‌کند: «ما از تمام ظرفیت‌های قانونی خود استفاده می‌کنیم و اجازه نمی‌دهیم که کارگران تاوان ندانم‌کاری کارفرمایان را بدهند.»

حاجی‌زاده می‌گوید: «ما هم قبول داریم که قطعه‌سازها مخصوصاً در سطوح دوم و سوم خیلی مستاصل شده‌اند؛ این تولیدکننده‌های کوچک و متوسط واقعا نمی‌توانند اموراتشان را بچرخانند؛ اما اینکه بخواهند در نبود امنیت شغلی کارگر را تهدید به تعدیل کنند، خیلی قدیمی و نخ‌نماست. به جرئت می‌گویم خودروسازها هم پول دارند، هم سرمایه در گردش و هم توان پرداخت بدهی‌هایشان را. اینکه کارگران را گروگان بگیرند و تهدید کنند که اگر شما پول ندهید من مجبورم این کارگران را تعدیل کنم، به هیچ‌وجه درست نیست. مگر سهم دستمزد در قیمت تولید شده کالاهای صنعتی چقدر است که کارگران را تهدید به تعدیل می‌کنند؟!»

او با تأکید بر ضرورت استفاده از متخصصان داخلی کاربلد، گفت: «در بحث واردات قطعه، ما که کمتر از چینی‌های کپی‌کار نیستیم. ببینید در پارک‌های فناوری و دانش بنیان چه جوانان توانمند و باانگیزه‌ای مشغول فعالیت هستند. حداقل می‌توانیم با استفاده از دانش این جوانان، قطعات را داخلی‌سازی کنیم. به جای اینکه به سمت واردات بی‌رویه بروید که در نهایت کارگر را به مسلخ برید، به جوانان متخصص و با انگیزه سفارش کار بدهید. اصلاً از آنها بخواهید قطعات خودرو را خودشان طراحی کنند. ما که در ایران از مس و فولاد و پتروشیمی و افراد متخصص در این حوزه‌ها چیزی کم نداریم.»

او با یادآوری اینکه وقتی تولید شرکت‌ها بالا بود، کارگران این صنعت دو تا سه شیفت کار می‌کردند، افزود: «مگر زمانی که خودروسازان و قطعه‌سازان کرور کرور سود می‌کردند، کارگران چه سهمی از افزایش بهره‌وری داشتند که الان با شعار زیان‌دهی یاد کارگر افتاده‌اند. در این شرایط با نبود امنیت شغلی قطعه‌سازها و خودروسازها در شرایط بحران، به راحتی حقوق کارگران خود را پایمال می‌کنند، آن هم به بهانه اینکه طلب‌مان را از خودروسازها نگرفته‌ایم.»

او افزود: «با توجه به اینکه قطعه‌سازهای بزرگ خودشان سهامدار شرکت‌های بزرگ خودروسازی هستند و در هیات‌مدیره‌ها کرسی تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری دارند، در واقع خودشان از خودشان طلبکار هستند. پس این مسائل باید شفاف‌سازی شود.»

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی افزود: «خودروسازها بهانه‌شان چیست؟ اینکه فروش نداریم! آنها حتی قبل از ورود قطعات به خطوط مونتاژ، خودروها را پیش‌فروش می‌کنند و دو سوم پول را می‌گیرند. خوب این پول‌ها کجا رفته است!»

حاجی‌زاده با بیان اینکه صنعتی که بیش از پنج دهه قدمت دارد، نمی‌تواند در عرض چند ماه بگوید با توجه به بالا رفتن قیمت ارز و مواد اولیه نمی‌توانم ادامه دهم، خاطر نشان کرد: «خودروسازی ایران جزو صنایع مادر و دومین صنعت بزرگ کشور و بزرگ‌ترین صنعت خودروسازی خاورمیانه

شما یک کارگر شرکت  
خودروسازی را پیدا  
نمی‌کنید که نیروی  
مازاد و بیکار باشد.  
همه شرکت‌ها برحسب  
نیاز، نیرو جذب کردند  
و حالا در قبال آنها  
مسئولیت دارند. ما هیچ  
شرکت خودروسازی  
نداریم که بگویید من  
تحت فشار، افرادی را  
استخدام کردم و الان  
کاری برایشان ندارم

که ما اصلا با شرکت‌های پیمانکاری موافق  
نیستیم. اگر برنامه‌ریزی برای توسعه صنعت  
وجود دارد، باید در همان چارچوب نیرو  
جذب کنند.»

حاجی‌زاده یادآور شد: «هزینه دستمزد  
کارگر در کارگاه‌های صنعتی اصلا قابل  
مقایسه با سود کلان شرکت‌ها نیست. این  
هزینه تنها بهانه‌ای برای کارفرماست تا از  
ناآگاهی مردم استفاده کند.»

رئیس اتحادیه کارگران صنعت خودروسازی  
در خصوص تعداد کارگران فعال در این  
صنعت گفت: «دبیر انجمن قطعه‌سازان این  
تعداد را حدود ۴۵۰ هزار اعلام کردند، ولی  
آمار ما حدود ۳۰۰ هزار نفر است، مگر  
اینکه نیروهایی داشته باشند که بیمه نکرده  
باشند. ضمن اینکه الان دو سال است که  
شرکت‌های خودروسازی هیچ استخدامی  
نداشته‌اند.»

در پایان، حاجی‌زاده با یادآوری اینکه در  
کشور ایتالیا قدرت اتحادیه‌های کارگری  
موجب شده است که سطح دستمزد و رفاه  
کارگران افزایش یابد، گفت: «به عنوان  
مثال، فیات پس از آنکه در سال ۲۰۱۱  
کارخانه‌اش را در شهر سیسیل ایتالیا تعطیل  
کرد، فعالیت در پنج کارخانه دیگرش در  
ایتالیا را هم معلق کرد با این هدف که از  
هزینه‌هایش کاسته شود؛ اما تحت فشار  
سنگین اتحادیه‌های کارگری مجبور شد  
بخشی از حقوق ماهانه را به کارگران بیکار  
یا کارگرانی که فعالیت روزانه آنها کاهش  
یافته است، بپردازد تا در خانه بمانند.»

است، اما دلال‌بازی و بنگاهداری این صنعت  
را احاطه کرده است. خودروسازان باید  
سفرش قطعه را به چندین قطعه‌ساز بدهند  
تا تولید شرکت متوقف نشود، اما در  
صنعت خودروسازی عمده نیازهایشان را از  
یکی دو قطعه‌ساز تامین می‌کنند و این  
باعث می‌شود که در صورت بروز اختلاف  
با آنها دستشان خالی بماند. ما باید حداقل  
بیست قطعه‌ساز بزرگ داشته باشیم، اما  
اکنون یک شرکت قطعه‌سازی ۸ هزار  
نیروی انسانی دارد یعنی به اندازه یک  
شرکت خودروسازی. متأسفانه تنها روی  
کاغذ شرکت‌ها خصوصی شده‌اند، ولی در  
عمل همه شبه‌دولتی هستند.»

او با تکذیب نیروی مازاد در شرکت‌های  
خودروسازی تصریح کرد: «من این نقل قول  
را که عمده جامعه کارگری را با تلفن  
جذب کرده‌اند به شدت رد می‌کنم. شما  
یک کارگر خودروسازی پیدا نمی‌کنید که  
نیروی مازاد و بیکار داشته باشند. همه  
شرکت‌ها برحسب نیاز، نیرو جذب کردند  
و چون استخدام کردند، مسئولیت دارند و  
باید آنها را حفظ کنند. ما هیچ شرکت  
خودروسازی نداریم که بگویید من  
تحت فشار، افرادی را استخدام کردم و الان  
کاری برایشان ندارم. البته ممکن است  
استثنائاتی وجود داشته باشد، اما در سیستم  
کارگری، جذب نیرو براساس مصوبه  
هیئت‌مدیره است. البته اخیرا کار را به  
شرکت‌های پیمانکاری سپرده‌اند تا هر  
وقت بخواهند تعدیل نیرو کنند، در حالی



**بیمه یاسارگاد**  
بیمه زندگی  
کد نمایندگی: ۶۹۶۶۸

- ◀ پوشش بیماری‌های خاص
- ◀ پوشش حوادث
- ◀ بازنشستگی در زمان دلخواه شما
- ◀ سود مرکب / سود مشارکت / پس انداز
- ◀ سرمایه‌گذاری / اعطای وام بدون ضامن

میرناصر بوذری  
۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۳۴  
@Bimezendegyypasargad



صف‌آرایی موافقان و مخالفان کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر

# معاهده کیک نابریده!

پای بزرگ‌ترین دریاچه یا کوچک‌ترین دریای خودکفای جهان و سهم کشورهای ساحلی از آن بر اساس رژیم حقوقی در میان است. پهنه‌ای آبی که از جنوب به جمهوری اسلامی ایران، از شمال به روسیه، از غرب به روسیه و جمهوری آذربایجان و از شرق به جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان محدود می‌شود.

بلافاصله پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی بحث‌هایی در خصوص به نظم در آوردن رژیم حقوقی این دریاچه بین ۵ کشور ساحلی آغاز و گروه کاری برای تدوین این سند در سطح معاونان وزیران خارجه ۵ کشور در سال ۱۹۹۶ تشکیل شد. از آن زمان تاکنون ۵۲ اجلاس برگزار و کشورهای ساحلی دریای خزر تعیین رژیم حقوقی را مورد بحث و تبادل نظر قرار دادند تا اینکه با گذشت حدود ۲۱ سال، در تاریخ ۲۱ مرداد ۱۳۹۷ کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر در پنجمین نشست سران کشورهای ساحلی بدون تحدید حدود بستر و زیربستر دریا و تعیین خطوط مرزی توسط روسای جمهور ایران، روسیه، قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان به امضا رسید.

اما کارشناسان و حقوقدانان ایرادات و انتقادات مختلفی بر این کنوانسیون وارد می‌کنند؛ از میزان سهم ایران از دریای خزر و احتمال کاهش آن گرفته تا نامشخص بودن میزان برداشت از منابع غنی نفتی، ترانزیت، سوآپ نفتی، خط لوله از بستر دریا و ... به همین بهانه، خانه اندیشمندان علوم انسانی و انجمن حقوق‌شناسی، چهارم شهریور ماه، نشست برای واکاوی جزئیات کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر برگزار کردند. در این نشست، دکتر مجید صابر سفیر جدید ایران در قزاقستان و رئیس پیشین دبیرخانه دریای خزر، سرتیپ سعید ملک‌زاده استراتژیست و پژوهشگر ارشد حوزه دریای خزر، رئیس کمیته حقوق عمومی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام و معاون پیشین وزیر دفاع، دکتر منوچهر متکی دیپلمات ارشد و وزیر پیشین امور خارجه، دکتر الهه کولایی استاد دانشگاه و مدیر مرکز اوراسیای مرکزی دانشگاه تهران به عنوان موافقان و منتقدان این کنوانسیون حضور داشتند.

**سرتیپ سعید ملک‌زاده:**  
**نخستین ایراد کنوانسیون،**  
**مسکوت ماندن موضوع**  
**تحدید حدود بستر و**  
**زیربستر دریاچه است**  
**که ممکن است تکلیف**  
**آن تا ۱۰، ۲۰ یا ۵۰**  
**سال دیگر نیز مشخص**  
**نشود؛ در حالی که**  
**تحدید حدود بستر**  
**و زیربستر بین چهار**  
**کشور قائم‌مقام شوروی**  
**سابق، سال‌هاست**  
**برخلاف رژیم حقوقی**  
**موجود انجام شده و**  
**مشغول بهره‌برداری از**  
**دریای خزر هستند**

**بنابر اعلام مقامات وزارت**  
**امور خارجه، تعیین خط**  
**مبدا به بعد موكول شده**  
**در حالی که تعیین محدوده**  
**آب‌های داخلی، آب‌های**  
**سرزمینی، مناطق ماهیگیری**  
**و پهنه دریایی کشورهای**  
**ذی‌نفع، منوط است به**  
**تعیین خط مبدا که ممکن**  
**است سالیان دراز به**  
**طول انجامد. پس در این**  
**۲۱ سال چه کردیم؟**

یک کنوانسیون، تعیین خط مبدا به بعد موكول شده است و روش تعیین خطوط مبدا باید در موافقتنامه جداگانه‌ای بین همه طرف‌ها تهیه شود. ابهام این موضوع به این لحاظ است که تعیین محدوده آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی، مناطق ماهیگیری و پهنه دریایی کشورهای ذی‌نفع، موكول است به تعیین خط مبدا که ممکن است سالیان دراز به طول انجامد بنابراین محدوده آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی و منطقه ماهیگیری و پهنه دریایی در این کنوانسیون مشخص نمی‌شود.

ملک‌زاده با بیان اینکه از ساحل تا خط مبدا را آب‌های داخلی، از خط مبدا تا ۱۵ مایل دریایی را آب‌های انحصاری، از ۱۵ مایل آب انحصاری تا ۱۰ مایل دریایی را منطقه ماهیگیری اختصاصی و از آن به بعد را منطقه مشترک دریایی می‌نامند، خاطر نشان کرد: «اکنون این پرسش‌ها مطرح می‌شود که خط مبدا کجاست که باید آب‌های ساحلی و انحصاری و منطقه ماهیگیری و مشترک را مشخص کند؟ اگر تعیین خط مبدا به بعد موكول شده است پس در این ۲۱ سال چه کار کردیم؟ چه لزومی داشته است ابتدا آب‌های ساحلی، انحصاری و ماهیگیری را تعیین کنیم و بعد خط مبدا را به مشورت و رایزنی بگذاریم.»

این پژوهشگر ارشد حوزه دریای خزر افزود: «موارد بسیاری در خصوص مسائل دفاعی امنیتی در این دریاچه نیز وجود دارد؛ از جمله در اختیار قرار ندادن قلمرو خود توسط هر یک از طرف‌ها به سایر دولت‌ها برای ارتکاب تجاوز و انجام سایر اقدامات نظامی علیه هر طرف؛ اما پرسش مهم در این قسمت این است که ضمانت اجرای این موارد چیست؟»

او افزود: «برخی در پاسخ به این پرسش می‌گویند که براساس ماده ۲۱ کنوانسیون اختلافات و مناقشات راجع به تفسیر و اجرای این کنوانسیون باید توسط طرف‌ها از طریق رایزنی‌ها و مذاکرات حل و فصل شود. همچنین هرگونه اختلاف بین طرف‌ها در رابطه با تفسیر یا اجرای این کنوانسیون که طبق بند یک حل و فصل نشود می‌تواند با صلاحدید طرف‌ها برای حل و فصل به

براساس آنچه در ابتدای این نشست درباره پیشینه رژیم حقوقی دریای خزر تا قبل از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی ارائه شد؛ وضعیت حقوقی کشتیرانی (بحریه) در دریای خزر به وسیله معاهدات ۱۲۰۷، ۱۳۰۰ و ۱۳۱۹ هجری میان ایران و شوروی سابق، مشخص و براساس قرارداد ترکمانچای (۱۲۰۷ هجری) ایران از داشتن نیروی دریایی نظامی در خزر محروم شده بود. با وقوع انقلاب بلشویکی ۱۹۱۷ لنین معاهدات تزاری را با ایران لغو کرد و قرارداد ۱۹۲۱ (برابر با ۱۳۰۰ هجری) که به عهدنامه مودت و دوستی ایران و اتحاد جماهیر شوروی شناخته می‌شود، بین دو کشور منعقد و هر دو کشور از حق کشتیرانی جنگی و غیره در این دریا برخوردار شدند.

در قرارداد ۱۹۴۰ (۱۳۱۹ هجری) نیز که به قرارداد بازرگانی و دریانوردی مشهور است، جزئیات رژیم دریانوردی مورد تصویب قرار گرفت؛ تا اینکه پس از فروپاشی اتحاد شوروی بحث‌های مربوط به نظم درآوردن رژیم حقوقی این دریاچه بین پنج کشور ساحلی شکل جدی‌تر و متفاوتی به خود گرفت.

در شروع بحث، سرتیپ سعید ملک‌زاده که حدود ۳۰ سال درباره رژیم حقوقی دریاچه خزر تحقیق و اسناد، مدارک و سوابق معتبر آن را بررسی کرده است، کنوانسیون جدید رژیم حقوقی دریای خزر را دارای ایرادات و اشکالات عدیده دانست.

### تعیین خط مبدا؛ در مرحله آخر؟

او نخستین ایرادی را که به این کنوانسیون وارد است، مسکوت ماندن موضوع تحدید حدود بستر و زیربستر دریاچه دانست و بیان کرد: «ممکن است تعیین تکلیف آن تا ۱۰، ۲۰ یا حتی ۵۰ سال دیگر نیز به طول انجامد. این در حالی است که تحدید حدود بستر و زیربستر بین ۴ کشور قائم‌مقام شوروی سابق سال‌هاست که برخلاف رژیم حقوقی موجود و علیرغم مخالفت ایران انجام شده و آن کشورها مشغول بهره‌برداری از دریای خزر هستند.»

رئیس کمیته حقوق عمومی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام یادآور شد: «بنابر اعلام وزارت امور خارجه و صراحت ماده



مجید صابر: بحث تعیین رژیم حقوقی دریای خزر ۱۴ موضوع مهم داشت که همه موضوعات در این سالها به یک موضوع خاص یعنی تحدید حدود موکول شده؛ به عبارت دیگر، هر ۵ کشور آویزان موضوعی شده بودند که مشخص نیست که ۳ سال یا ۳۰ سال دیگر به نتیجه برسد

مذاکره کنندگان، به سهم ۵۰ درصدی جمهوری اسلامی ایران از دریاچه خزر اعتقادی ندارند، اما به حق مسلم و آنچه اعلام شده اعتقاد داریم و تا زمان دستیابی به آن ۲۰ درصد، پای سندی را امضا نخواهیم کرد

سایر روش‌های مسالمت‌آمیز در حقوق بین‌الملل پیش‌بینی شده ارجاع شود؛ اما من می‌گویم که معنی دو بند این ماده یعنی هیچ؛ زیرا نه صلاحیت دیوان بین‌المللی لاهه و نه صلاحیت هیچ مرجع دیگری پذیرفته نشده؛ بنابراین امتیازاتی که داریم از آنها به عنوان نقطه قوت این کنوانسیون یاد می‌کنیم هیچ‌گونه ضمانت اجرا ندارد.»

ملک‌زاده تاکید کرد: «طبق این کنوانسیون، همه قراردادهای قبلی مخصوصاً قراردادهای ۱۹۲۱، ۱۹۴۰ و ضmann آن باطل می‌شود و در نتیجه رژیم حقوقی موجود که ایران با حقوق مساوی، مشترک و مشاع در همه منابع و حقوق متصوره اعم از سطح دریاچه، منابع آبی، بستر و زیربستر آن به نسبت ۵۰ درصد ذینفع و سهم است، با احترام به حق انحصاری ماهیگیری در محدوده ۱۰ مایل ساحلی، از بین می‌رود.»

او تاکید کرد: «منظور از سهم ۵۰ درصدی جمهوری اسلامی ایران بهره‌برداری مشاع و مشترک است بدین معنی که نهاد منطقه‌ای جهت همکاری، هماهنگی، سیاست‌گذاری و بهره‌برداری مشاع از منابع دریاچه مازندران به نسبت ۵۰ درصد برای ایران و ۵۰ درصد برای جمهوری‌های قائم‌مقام شوروی سابق تشکیل شود. این روش قبلاً هم در زمینه شیلات سابقه داشته است و حتی در بند ۳ ماده ۹ کنوانسیون نیز پیش‌بینی شده است.»

ملک‌زاده از تهیه‌کنندگان این کنوانسیون به خاطر ماده ۲۲ قدردانی کرد، زیرا براساس این ماده، پذیرش کنوانسیون به تصویب پارلمان‌ها منوط شده است و به اعتقاد رئیس کمیته حقوق عمومی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، اگر نمایندگان مجلس به سوگندی که در قانون اساسی است وفادار باشند و قدر مطلق را ادا و این کنوانسیون را رد کنند هیچ اتفاقی بین ما و همسایگان شمالی نخواهد افتاد.

ملک‌زاده پس از دفاع تمام‌قد خود از سهم مساوی ایران و جمهوری‌های قائم‌مقام شوروی سابق از دریاچه خزر، رشته سخن را به دکتر مجید صابر، سفیر ایران در قزاقستان سپرد تا ایشان نیز به همان شدت و حدت این بار از کنوانسیون امضا شده و ۲۴ ماده آن دفاع کند.

... ما به سهم ۵۰ درصدی ایران

### اعتقادی نداریم

سفیر ایران در قزاقستان سخن خود را با این بحث که دریاچه خزر و رژیم حقوقی آن موضوعی پیچیده است که همه صاحب‌نظران در علوم ادبی، تاریخی، جغرافی تا حقوق و روابط بین‌الملل درباره آن اظهارنظر می‌کنند آغاز کرد. او گفت: «تعیین رژیم حقوقی خزر ۱۴ موضوع مهم داشت که همه موضوعات در این سالها به یک موضوع خاص یعنی تحدید حدود موکول شده بود. به عبارت دیگر، هر ۵ کشور همه مسائل را فراموش کرده و آویزان موضوعی شده بودند که مشخص نیست که ۳ سال دیگر یا ۳۰ سال دیگر به نتیجه برسد؛ بنابراین مذاکره‌کنندگان به این نتیجه رسیدند که دستاوردهای فعلی را امضا و حل‌وفصل موضوعاتی را که محل اختلاف است به آینده موکول کنند.»

وی با تاکید بر اینکه ما مذاکره‌کنندگان به سهم ۵۰ درصدی جمهوری اسلامی ایران از دریاچه خزر اعتقادی نداریم اما به حق مسلم و آنچه اعلام شده اعتقاد داریم و تا زمان دستیابی به آن ۲۰ درصد، پای سندی را امضا نخواهیم کرد، تصریح کرد: «پس از بررسی همه مذاکره‌کنندگان به این نتیجه رسیدیم که معقول است موضوع دریانوردی و کشتیرانی را در خزر به ۳۰، ۳ یا حتی ۵۰ سال آینده موکول نکنیم؛ چراکه کنوانسیون مذکور، دستاوردهای مثبتی را که در گذشته به آن دست یافته بودیم، تثبیت می‌کند، بنابراین آن را به امضای سران رساندیم و دو موضوع تحدید حدود و تعیین خط مبدا را به آینده موکول کردیم تا با این اقدام اندکی از موضوعات دریاچه خزر نظم یابد.»

به گفته صابر «کشورها از خط مبدا تا ۱۵ مایل، دریای سرزمینی دارند و ۱۰ مایل نیز منطقه انحصاری شیلاتی و ماهیگیری است؛ مشابه همانچه در بند ۴ موافقتنامه ۱۹۴۰ پیش‌بینی شده بود. در عین حال بخش بسیار عظیمی از سطح دریای خزر پهنه مشترک است که البته این پهنه‌ها بعد از تعیین خط مبدا مشخص خواهد شد.»

صابر در ادامه با اشاره به اینکه در معاهدات ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ هیچ صحبتی از درصد و واژه مشاع نشده است، افزود: «قبل از انقلاب

ملک‌زاده: خوشبختانه پذیرش کنوانسیون به تصویب پارلمان‌ها منوط شده، پس اگر نمایندگان مجلس به سوگندی که در قانون اساسی است، وفادار باشند و این کنوانسیون را رد کنند هیچ اتفاقی بین ما و همسایگان شمالی نخواهد افتاد

مجید صابر: فعلا فقط سهم روسیه و قزاقستان از خزر مشخص است که سهم روسیه ۱۸ درصد و سهم قزاقستان ۲۹ درصد است و سهم ایران، آذربایجان و ترکمنستان مشخص نیست و تا زمانی که ایران با این دو کشور قرارداد نبندد، سهم آنها هم مشخص نخواهد شد

۱۹۲۱ با عنوان پیمان مودت ایران و شوروی و چه امضای قرارداد ۱۹۴۰ در سالی که شوروی نگران درگیری در جنگ است و چه در آستانه فروپاشی شوروی در سال ۱۹۹۱ و پس از آن ادعای پایبندی جمهوری‌های جدیدالتاسیس به تعهدات شوروی، همه و همه نشان از معادله قدرت در روابط کشورهای ساحلی دریای خزر دارد.

کولایی تصریح کرد: «به صراحت اعلام می‌کنم که رژیم حقوقی دریای خزر مساله حقوقی نیست؛ به بیان دیگر، ماهیت این رژیم یعنی تعیین تکالیف و وظایف کشورهای ساحلی دریای خزر، اساسا سیاسی است و ارتباط مستقیم با معادله قدرت دارد و حتی در آخرین اقدام، شاهد این هستیم که امضای کنوانسیون در ۱۲ اوت سال ۲۰۱۸ در آستانه احیای سیاست‌های یکجانبه‌گرایانه قلدرمابانه دولت آمریکا علیه ایران شکل گرفته است.»

او افزود: «درست است که ادعا می‌شود این کنوانسیون مساله سهم ایران را مسکوت گذاشته است، ولی بر توافقات غیرقانونی، غیرحقوقی، مغایر یا رژیم حقوقی دریای خزر و دوفاکتوی کشورهای بلوک یک و دو خزر صحه گذاشته شده است.»

عضو هیات موسس انجمن دوستی ایران و روسیه تاکید کرد: «در اولین نشست سران که آقای خاتمی به ترکمنستان رفتند، در برابر زیاده‌خواهی‌های صفرمراد نیازوف که در پی تحمیل خط موهوم (حسینقلی - آستارا) بود، ایستادگی کرد و تیم مذاکره‌کننده ایرانی حتی حاضر به صدور یک جمله به عنوان حاصل نشست عشق‌آباد در سال ۲۰۰۲ نشد، چون در آن دوران جورج بوش پسر ایران را محور شرارت خوانده بود و تصور سران خزر این بود که ایران در موضع ضعف به این فرمول ۴+۱ تن خواهد داد، اما آقای خاتمی و مجلسی که پیگیر این قضیه بود، در برابر این زیاده‌خواهی کوتاه نیامدند.»

به گفته کولایی؛ وظیفه ما در جامعه مدنی و سیاسی این است که ایرادات توافق را یادآور شویم تا تصمیم‌گیران و مجریان با توجه به این یادآوری‌ها وظایف خود را در دفاع از مردم به خوبی انجام دهند.

برای مشخص کردن وضعیت دریای خزر بر اساس چند بند از این معاهدات چنین تفسیر می‌شد که نیمی از دریاچه خزر سهم ایران است؛ مثلا فصل یازدهم معاهده ۱۹۲۱، فصل ۸ ترکمانچای را که به موجب آن ایران از داشتن بحریه در دریاچه خزر منع شده بود، حذف می‌کند، بنابراین براساس بند ۱۱ معاهده مودت ایران و روسیه دو کشور بالسویه حق کشتیرانی آزاد در دریای خزر پیدا می‌کنند؛ حال برخی از حقوقدانان از این بند چنین استنباط می‌کنند که در همه موضوعات دریایچه دو کشور باید حقوق مساوی داشته باشند، اما علمای حقوق بین‌الملل به این معتقدند که تسری کشتیرانی به سایر موارد ممکن نیست.»

سفیر ایران در قزاقستان ادامه داد: «هیچ سندی از زمان قاجار تا پهلوی وجود ندارد که در آن به صراحت عنوان شده باشد که ۵۰ درصد دریای خزر سهم ایران و ۵۰ درصد دیگر سهم روسیه است. البته ۲۰ درصد هم در هیچ سندی ذکر نشده است؛ بنابراین باید بر اساس همه پهنه‌های آبی چه دریای آزاد و چه دریاچه و یا رودخانه سواحل مجاور و مقابل با هم، تحدید حدود صورت گیرد.»

رئیس پیشین دبیرخانه دریای خزر اظهار کرد: «به اعتقاد ما این کنوانسیون منافع ایران را تامین می‌کند زیرا نه تنها خزر را به عنوان دریاچه تایید کرده است، بلکه در بسیاری از موارد از حقوق دریاها نیز الگو گرفته است؛ مثلا ما ۱۲ مایل دریای سرزمینی در دریاها را اخذ کردیم اما به ۱۵ مایل افزایش دادیم.»

### رژیم حقوقی خزر، مساله سیاسی

#### است؛ نه حقوقی

در ادامه، رشته سخن به دکتر الهه کولایی، استاد دانشگاه و مدیر مرکز اوراسیای مرکزی دانشگاه تهران سپرده شد. او که ایرادات مختلفی بر کنوانسیون رژیم حقوقی دریایچه خزر وارد می‌دانست، گفت: «پیمان‌های منعقد شده در خزر نشان‌دهنده سیطره عامل قدرت بر روابط کشورهای ساحلی دریایچه خزر در طول تاریخ بوده است؛ چه از زمان سقوط روسیه تزاری و تشکیل نظام نوپای کمونیستی و معاهده



کولایی خاطر نشان کرد: «اگر ایرادی بر کنوانسیون داریم که به نظر بنده از سر تا ذیل آن ایرادات بسیاری از جمله پذیرش ساخته شدن خط لوله توسط دولت‌های آذربایجان و ترکمنستان وجود دارد، باید بحث خود را در چهارچوب حفظ کنیم، در واقع تفسیرهای حقوقی پذیرفته شده را به گونه‌ای که به توسعه روابط ما در منطقه کمک کند، انجام دهیم.»

او با طرح این پرسش که آیا دولتی که تحریم می‌شود می‌تواند از حقوق خود دفاع کند، اظهار کرد: «مسائلی که در حوزه خزر با آن روبرو هستیم خواه‌ناخواه بخشی از کارکردهای دیپلماسی ما را به نمایش می‌گذارد. ما در قبل و بعد از انقلاب تجربه کردیم هر زمانی که دولت روسیه نسبت به نوع تنظیم روابط ما با غرب به آرامش خاطر رسیده فشارها افزایش یافته است. اگر بر اساس موازنه ژئوپلیتیکی بازی نکنیم، نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم که دیگران حال و حقوق ما را رعایت کنند.»

کولایی با تأکید بر اینکه ما نمی‌توانیم رژیم حقوق دریای خزر را از ژئوپلیتیک ایران و بازی خط لوله‌ها در منطقه پیرامون خزر جدا کنیم و چشم خود را روی تأثیر رقابت خط لوله ببندیم، تصریح کرد: «ترکمنستان، قزاقستان و آذربایجان سه کشور با دسترسی به منابع انرژی در خزر محصور در خشکی هستند اما با این وجود یک خط لوله از ایران عبور نکرده است، زیرا سیاست آمریکا انزوای ایران است و به جای آن ترکیه مسیر انتقال خطوط مختلف انرژی به بازار غرب می‌شود.»

### سه‌م روسیه ۱۸ درصد و سه‌م قزاقستان ۲۹ درصد

پس از ایراد سخنان دکتر کولایی، دکتر صابر با رد سخنان ایشان مدعی شد که امضای این کنوانسیون هیچ ربطی به تحریم و مناسبات امروز جهانی ندارد. هنر ما این است که در مذاکرات خزر مناسبات زور را در نظر نگرفتیم و در اوج ضعف هم ذره‌ای از حقوق کشورمان کوتاه نیامدیم. تاکنون نیز از سه‌م ۲۰ درصدی ایران که مختصات جغرافیایی آن اعلام شده است، تا زمانی که

تحدید حدود تعیین نشود، هیچ کشوری بهره‌برداری نخواهد کرد. علاوه بر این، اجازه نخواهیم داد کشورهای دیگر از این منابع زیرزمینی ما استفاده کنند. در این کنوانسیون مصوبات ایران رعایت، انحصار پرچم پذیرفته و حضور نظامی کشورهای غیر، ممنوع شد.»

او افزود: «الان فقط سه‌م روسیه و قزاقستان از خزر مشخص است که سه‌م روسیه ۱۸ درصد و سه‌م قزاقستان ۲۹ درصد است و سه‌م ایران، آذربایجان و ترکمنستان مشخص نیست و تا زمانی که ایران با آن دو کشور قرارداد نبندد سه‌م آنها هم مشخص نخواهد شد.»

### مجبور نمی‌شدیم این کنوانسیون را امضا کنیم، اگر...

سپس ملک‌زاده دوباره به ایراد سخنان پرداخت و در رد سخنان مدافعان کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر یادآور شد: «به موجب قسمتی از فصل اول عهدنامه ۱۹۲۱، دولت شوروی تمام معاهدات و قراردادهایی که روسیه با ایران منعقد و حقوق ملت ایران را تضییع کرده بود، از درجه اعتبار ساقط کرد و به موجب قسمتی از فصل دوم، تمام قراردادهایی هم که با کشورهای

**الهه کولایی: رژیم حقوقی دریای خزر و تعیین تکالیف کشورهای ساحلی ماهیتا مساله‌ای سیاسی است، نه حقوقی و ارتباط مستقیم با معادله قدرت دارد. حتی در آخرین اقدام شاهد هستیم که امضای کنوانسیون در ۱۲ اوت سال ۲۰۱۸، در آستانه احیای سیاست‌های یکجانبه‌گرا و قلدرمابانه آمریکا علیه ایران شکل گرفته است**

ساحل علیه ایران منعقد شده بود، فسخ شد. همچنین به موجب بند سوم، طرفین با حقوق مساوی از رودخانه اترک و سایر رودخانه‌ها و آب‌های سرحدی بهره‌مند خواهند شد. علاوه بر آن به موجب فصل ۱۱، قرارداد ترکمانچای را که حق داشتن بحریه در خزر را از ایران سلب کرده، از درجه اعتبار ساقط دانسته است، بنابراین طرفین رضایت می‌دهند که از زمان امضای این معاهده هر دو بالسوی به حق کشتیرانی آزاد در زیر بیریق‌های خود را در بحر خزر داشته باشند. همچنین در مواد ۱۲ و ۱۳ قرارداد ۱۹۴۰ بر حق کشتیرانی آزاد طرفین در همه دریاچه تأکید و تصریح شده با کشتی‌های هر یک از طرفین در بنادر طرف دیگر از هر حیث مانند کشتی خودی رفتار شود.»

به گفته او «محدوده ۱۰ مایل ساحلی صرفاً از لحاظ ماهیگیری مربوط به کشور ساحلی است، یعنی اگر در سال ۱۹۴۹ که اولین چاه نفت در منطقه نزدیک به آذربایجان حفر شد، ما ادعا می‌کردیم ۵۰ درصد آن مال ایران است، امروز مجبور نمی‌شدیم این کنوانسیون را امضا کنیم.»

رئیس کمیته حقوق عمومی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام گفت: «باید خطاب به آنها که می‌گویند این قراردادها فقط روی ماهیگیری و کشتیرانی تأکید کرده است گفت که تا آن زمان نمونه‌های بارز حقوق متصوره در دریاچه، همین دو مورد بوده و هنوز منابع و ذخایر دیگر کشف نشده بود.»

ملک‌زاده تصریح کرد: «سند بسیار مهمی که کمتر به آن توجه شده است، نامه‌ای است که اتحاد جماهیر شوروی در خصوص بندر انزلی در تاریخ ۱۹۲۷ به ما می‌نویسد و در آن از ایران خواهش می‌کند که منفعت مشترک را که بحر خزر منحصرآدریای ایران و شوروی باشد در نظر گرفته و در ۲۵ سال جزو مستخدمین بندر از اتباع غیر ایرانی نداشته باشد. این نامه به صراحت دریاچه مازندران را "منفعت مشترک انحصاری ایران و شوروی" دانسته است. حال آیا بی‌انصافی نیست که بگوییم در این قراردادها فقط چند بار کلمه بالسوی تکرار شده است؟»



یک نهم تقلیل یابد و یا دوباره تصمیم گیرند متحد شوند آیا خواهند گفت به علت اوضاع و احوال دوباره سهم ایران نصف شود؟»

رئیس کمیته حقوق عمومی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، بعضی از پیشنهادات خود به منظور اعمال در کنوانسیون را چنین اعلام کرد:

- ۱- تاکید بر اصل تساوی حقوق در تمامی زمینهها
- ۲- پافشاری روی ۵۰ درصد حقوق مشترک، مساوی و مشاع
- ۳- موافقت نکردن با افزایش عرض منطقه انحصاری ۱۰ مایلی موجود (زیرا هر مقدار این عرض افزایش یابد به همان نسبت از سهم ما در مشاع کاسته خواهد شد).
- ۴- تاکید بر اینکه حقوق انحصاری نوار ۱۰ مایلی ساحلی فقط بر ماهیگیری مربوط است نه غیر از آن (یعنی اگر در آن ۱۰ مایلی چاه نفت زده شود ۱۰ درصد آن برای ایران است و یا برعکس)
- ۵- اقدام در جهت دریافت سهم ایران از برداشت‌های یک طرفه شوروی سابق و کشورهای جدید از منابع انرژی خزر
- ۶- مخالفت جدی با احداث خط لوله از بستر دریاچه هم به دلایل زیست‌محیطی و هم به دلیل اینکه ما تنها کشوری هستیم که می‌توانیم فرآورده‌های نفتی و گازی آنها را از طریق سوآپ تحویل بگیریم و صادر کنیم و درآمدهای سرسام‌آوری از ترانزیت به دست آوریم اما اگر خط لوله را بکشند علاوه بر خطرات زیست‌محیطی، نقل و انتقال هم تعطیل خواهد شد.

کرده، اعلام داشته که اصل تغییر فاحش اوضاع و احوال شامل مواردی می‌شود که موجودیت و یا توسعه حیاتی یکی از طرف‌های معامله را به مخاطره اندازد و معاهده ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ هیچ‌گاه موجودیت کشورهای قائم‌مقام شوروی سابق را به مخاطره نینداخت.»

ملکزاده تاکید کرد: «ایران در فروپاشی اتحادیه جماهیر شوروی چه نقشی داشته که اکنون باید سهمش از دریاچه خزر از یک‌دوم به یک‌پنجم تغییر یابد و اگر فردا هر کدام تصمیم گرفتند دو کشور شوند آیا باز خواهند گفت به استناد همین اصل سهم ایران از یک‌پنجم تازه فرضی به

این پژوهشگر ارشد حوزه دریای خزر اظهار کرد: «بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۱، لزوم پایبندی جمهوری‌های جدید به مفاد قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ و احترام به رژیم حقوقی آن، در بیانیه آلمانی مورخ ۲۱ دسامبر ۱۹۹۱ مورد تایید قرار گرفته است و همه دولت‌های مستقل مشترک‌المنافع اجرای تعهدات ناشی از قراردادهای دولت شوروی سابق را تضمین کرده‌اند و مستندا به سند شماره ۴۷۵/۴۹۷ مورخ پنجم اکتبر ۱۹۹۴ و نظریه رسمی فدراسیون روسیه (به عنوان جانشین شوروی سابق) جمهوری‌های جدید ساحلی دریاچه مازندران نیز باید معاهدات ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ را بپذیرند.»

### ماترک مورثی بین ورثه تقسیم می‌شود نه اموال همسایه

وی افزود: «پاسخ ما به کسانی که با استناد به اصل "تغییر فاحش اوضاع و احوال" سعی در نفی رژیم حقوقی موجود و تضییع حکم ما را دارند، این است که اولاً اصل تغییر اوضاع و احوال، شامل قراردادهای مرزی از جمله آب‌های مشترک نمی‌شود و از طرفی آثار این اصل مربوط به منطقه قبلی آنهاست نه کشورهای همسایه. به عبارتی دیگر ماترک مورث بین ورثه تقسیم می‌شود نه اموال همسایه. ثانیا نظام حقوقی مشترک در خصوص دریاچه‌های مشترک از سوی کشورها پذیرفته شده و آرای صادره از دیوان بین‌المللی دادگستری نیز آن را تایید کرده است. ثالثا دیوان بین‌المللی دادگستری در رایایی که در سال ۱۹۷۳ میلادی صادر

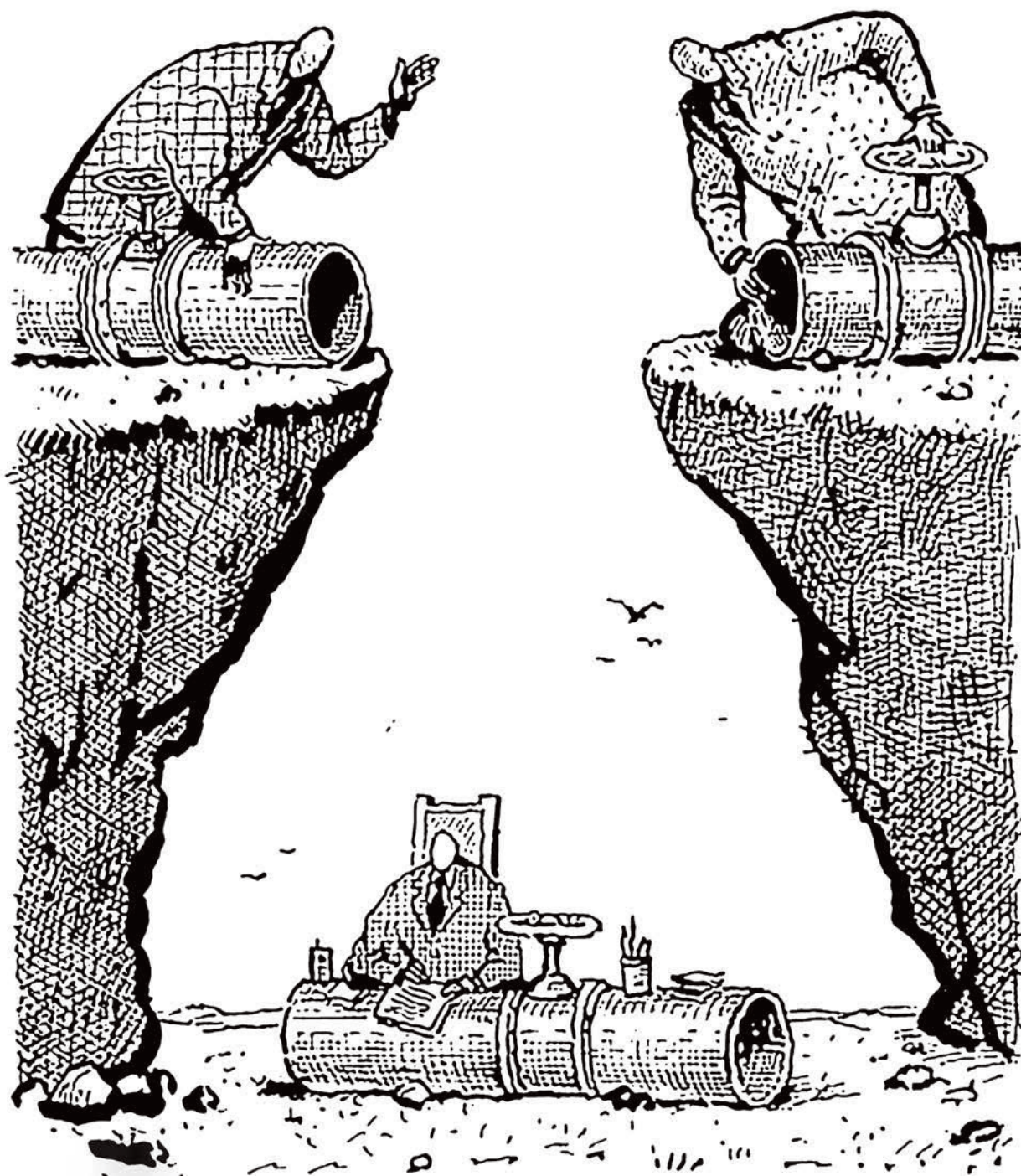
**ملکزاده: اگر فردا هر کدام از کشورهای حاشیه دریای خزر تصمیم گرفتند دو کشور شوند آیا باز خواهند گفت به استناد همین کنوانسیون سهم ایران از یک‌پنجم تازه فرضی به یک‌نهم تقلیل می‌یابد و یا اگر دوباره تصمیم گرفتند متحد شوند آیا خواهند گفت به علت اوضاع و احوال جدید، دوباره سهم ایران ۵۰ درصد است؟!**



واکاوی اهمیت تنگه هرمز از باب بازارهای جهانی

## تلاقی تحدید و تهدید

پس از خروج آمریکا از برجام و در پی اعلام به صفر رساندن صادرات نفت ایران، مقامات ایرانی تهدید به بستن تنگه هرمز کردند. تنگه هرمز به عنوان مهمترین شاهراه نفتی جهان، یک موضوع اساسی از نظر ژئواستراتژیک، ارتباطی و اهمیت اقتصادی برای دولت‌های جهانی در طول دوره‌های مختلف به شمار می‌رود که علاوه بر مباحث حقوقی پیرامون انسداد آن، افزایش قیمت نفت و آسیب به تامین امنیت انرژی جهان نیز به عنوان اثرات جانبی توسط کارشناسان مطرح می‌شود. مطلبی که تقدیم خوانندگان می‌شود، گریزی است بر اهمیت، حواشی و عواقب بستن این گلوگاه نفتی مهم جهان.



تنگه هرمز مسیر اصلی ۱۲ هزار کشتی در سال است که حداقل نیمی از آنها، ۱۵۰ هزار تن دیگر نفت جهان را حمل می‌کنند؛ به عبارت دیگر نفت صادر شده از طریق این تنگه، حدود ۴۰ درصد نفت دنیا (معادل بیش از یک‌سوم تجارت نفت جهان) را تامین می‌کند

مطالعات حاکی از آن است که حداکثر ۱۴/۴ میلیون بشکه نفت خام در روز می‌تواند از طریق ذخایر کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی در ماه نخست و تقریباً ۱۲/۵ میلیون بشکه در روز در ماه دوم بحران تنگه هرمز عرضه شود

امارات و عربستان تلاش کرده‌اند راه‌های جایگزین برای تنگه هرمز پیدا کنند. این دو کشور خطوط لوله‌ای دارند که امکان دور زدن تنگه هرمز را فراهم می‌کند، اما این گزینه‌ها در کمترین ظرفیت خود عمل می‌کنند

می‌دهد که ۹۹/۹ درصد از صادرات نفت عراق تنها به اتحادیه اروپا است. همچنین پس از سوریه و ترکیه، عراق بیشترین صادرات خود را به این اتحادیه دارد. واضح است که بیشتر حجم صادرات نفتی عراق نیز از طریق خلیج فارس و تنگه هرمز صورت می‌گیرد

امارات متحده عربی سومین کشور تولیدکننده نفت خام عضو اوپک است که از نظر ذخایر نفتی پنجمین کشور دنیا و از لحاظ ذخایر گازی چهارمین کشور دنیا به شمار می‌آید. در بهمن ماه سال ۱۳۸۶ رئیس‌جمهور وقت فرانسه (نیکلا سارکوزی) در سفری به منطقه خاورمیانه، طی قراردادی زمینه استقرار نیروهای فرانسوی در آب‌های خلیج فارس و در نزدیکی تنگه هرمز را فراهم کرد. فرانسه در قراردادی که با امارات امضا کرد؛ برای نخستین بار پس از پایان دوران استعمار، اقدام به تاسیس یک پایگاه نظامی در بیرون از قاره اروپا کرد. این کشور از ۵۰ سال پیش تاکنون هیچ پایگاه نظامی در خارج از کشور تاسیس نکرده است و این پایگاه به‌طور رسمی مرکزی لجستیکی برای ناوگان دریایی فرانسه در اقیانوس هند به‌شمار می‌آید.

عملیاتی کردن پایگاه نظامی فرانسه در منطقه برای نظارت بر تنگه هرمز و اقیانوس هند از جمله اهداف فرانسه در افتتاح پایگاه نظامی این کشور در امارات (ابوظبی) است. پایگاه ابوظبی، یک پایگاه دائمی و مشترک بین سه نیروی زمینی، هوایی و دریایی ارتش فرانسه است و ۴۰۰ تا ۵۰۰ نفر از نیروهای مسلح فرانسه در این پایگاه مستقر خواهند شد.

عربستان، عمان، کویت، قطر و بحرین که همگی از دارندگان بیشترین ذخایر نفت و گاز جهان و اعضای عمده اوپک هستند، دیگر کشورهای محصورکننده آب‌های خلیج فارس را تشکیل می‌دهند.

به غیر از ایران و عراق، شش کشور ساحلی خلیج فارس، تشکیل‌دهنده شورای همکاری کشورهای عربی خلیج فارس هستند. اتحادیه اروپا در سال ۱۹۸۸ روابط دوجانبه با کشورهای شورای همکاری خلیج را از طریق ایجاد یک توافقنامه همکاری دوجانبه میان خود و این شورا گسترش داده است. واردات اتحادیه اروپا از این منطقه عمدتاً نفت و مشتقات آن بوده که ۷۳/۴ درصد از کل

تنگه هرمز مسیر اصلی ۱۲ هزار کشتی در سال است که حداقل نیمی از آنها، ۱۵۰ هزار تن از نفت جهان را حمل می‌کنند؛ به عبارت دیگر ۹۰ درصد نفت خلیج فارس از طریق این تنگه صادر می‌شود. به گونه‌ای که اکثر نفت خام صادراتی از عربستان سعودی، ایران، امارات و عراق، از تنگه هرمز عبور می‌کند. نفت صادر شده از طریق این تنگه، حدود ۴۰ درصد نفت دنیا (معادل بیش از یک‌سوم تجارت نفت جهان) را تامین می‌کند.

البته این آمار به تناسب نرخ تولید اوپک، تغییر می‌کند. صادرات گاز طبیعی مایع (LNG) از بزرگترین صادرکننده آن، یعنی قطر از طریق این تنگه به آسیا و اروپا با حجم ۳۱ میلیون تن در سال انتقال می‌یابد. کشتی‌های تجاری حامل غلات، سنگ معدن، شکر و محصولات دیگر از طریق این کریدور حیاتی می‌گذرد و ۷۵ درصد نفت ژاپن نیز از طریق این تنگه تامین می‌شود. ضمن اینکه تسلیحات نظامی آمریکا در کشورهای حاشیه خلیج فارس و عراق از طریق این تنگه انتقال می‌یابد.

آژانس اطلاعات انرژی آمریکا پیش‌بینی می‌کند که حجم صادرات نفت از این تنگه تا سال ۲۰۲۰ به ۳۰ تا ۳۴ میلیون بشکه در روز افزایش خواهد یافت.

علی شیروانی، پژوهشگر حقوق بین‌الملل عمومی در مقاله‌ای درباره اهمیت تنگه هرمز برای هشت کشور ایران، عراق، عربستان، عمان، کویت، قطر و بحرین و امارات متحده عربی به عنوان کشورهای مجاور آب‌های خلیج فارس که در حال حاضر تنها راه آبی آن تنگه هرمز است، می‌نویسد: «اتحادیه اروپا اولین شریک تجاری ایران است و قریب به ۹۰ درصد واردات این اتحادیه از ایران را منابع انرژی تشکیل می‌دهد (ایران ششمین تامین‌کننده انرژی اتحادیه اروپا است). روابط تجاری این دو شریک دارای رشد با اهمیت و بالقوه بسیاری است. واردات ایران از اتحادیه اروپا اغلب تجهیزات حمل‌ونقل (۵۴/۶ درصد)، کالاهای صنعتی (۱۶/۹ درصد) و محصولات شیمیایی (۱۲/۱ درصد) است که بخش اعظم آن از مسیر تنگه هرمز منتقل می‌شود.

اتحادیه اروپا شریک تجاری عمده‌ای برای عراق نیز (پس از آمریکا) هست. آمارها نشان



در صورت بسته شدن کامل تنگه هرمز ممکن است جریان حدود ۱۸/۵ میلیون بشکه نفت در روز حذف شود که در این حالت احتمالاً حدود ۴ میلیون بشکه نفت خام در روز با دور زدن تنگه هرمز از طریق خطوط لوله نفتی عربستان که به دریای سرخ راه دارند و یا خطوط لوله ابوظبی حمل شود

واردات این اتحادیه از خلیج فارس را تشکیل می‌دهد و همچنین تمامی این شش کشور هم اکنون به بازار اروپا بر اساس سیستم ترجیحی عمومی دسترسی دارند.»

به غیر از نفت و گاز صادراتی از تنگه هرمز، کشورهای منطقه به واردات و صادرات مواد پتروشیمی، فرآورده نفتی، کالا و تجهیزات، مواد غذایی و... از این تنگه وابستگی بسیار دارند، بنابراین تسلط ایران بر تنگه هرمز از یک طرف و وابستگی شدید اقتصاد منطقه و جهان به تجارت دریایی از طریق این آبراه، اکنون به برگ برنده‌ای در دست ایران تبدیل شده و طرف‌هایی که فکر مقابله با ایران را در سر دارند، از این بیم دارند که مبادا ایران این برگ را روی میز بگذارد.

هرچند برخی کارشناسان درباره تبعات منفی این اقدام برای ایران هشدار داده‌اند؛ چرا که بستن تنگه‌هرمز به امنیت انرژی جهان و کشورهای منطقه آسیب جدی

می‌رساند، بنابراین آمریکا ضمن تلاش برای کاهش وابستگی اقتصاد جهان به نفت وارداتی از ایران و کم‌رنگ کردن نقش آن در بازار جهانی نفت خام، به دنبال خارج کردن یک این برگ برنده از دست‌ان ایران است.

از این رو توجه به رژیم حقوقی تنگه هرمز از اهمیت اجتناب‌ناپذیری برخوردار است؛ مخصوصاً اینکه اختلاف نظر دائمی بین ایران و ایالات متحده در زمینه کاربرد قوانین بین‌المللی در خصوص تنگه هرمز وجود دارد. مهمترین اختلاف عقیده بین دو دولت بر سر حق عبور کشتی‌های جنگی خارجی، هواپیماهای نظامی و زیردریایی‌های عبوری از تنگه هرمز است.

آب‌های تنگه هرمز به سه بخش تقسیم می‌شود که شامل آب‌های سرزمینی ایران، آب‌های سرزمینی عمان و آب‌های آزاد است. این تنگه تابع مقررات عهدنامه حقوق دریاهاست و در شرایط صلح، کلیه کشتی‌های نظامی و بازرگانی از حق عبور ترازیت برخوردارند. ایران و عمان به عنوان کشورهای دو طرف تنگه، می‌توانند از مناطق ساحلی خود هرگونه بهره‌برداری را انجام دهند و کنترل نظامی این محدوده نیز برعهده این دو کشور است؛ اما در شرایط صلح، حق تعلیق یا اخلال در عبور و مرور بی‌ضرر کشتی‌های دیگر کشورها را ندارند. چرا که تنگه هرمز به دلیل موقعیت استراتژیک خود طبق کنوانسیون حقوق دریاهای، یک تنگه بین‌المللی است.

اگرچه به واسطه همین کنوانسیون، ایران نمی‌تواند در شرایط صلح برای بخش‌های غیرسرزمینی خود در تنگه هرمز محدودیت تردد ایجاد یا تنگه را مسدود کند، اما با توجه به اینکه کشور آن سوی تنگه، یعنی عمان، کشوری کوچک با توان نظامی پایین است و بعلاوه خط ساحلی کمتری در تنگه هرمز دارد، عملاً قدرت تعیین‌کنندگی ندارد و بیشترین کنترل تنگه در دست ایران است و ایران با داشتن خط ساحلی وسیع‌تر در تنگه و وجود جزایر متعدد، در کنترل تردهای این آبراه تسلط بالایی دارد.

یکی از این تبعات بستن تنگه هرمز، افزایش جهانی قیمت نفت است. نتیجه تهدید به بستن تنگه هرمز به عنوان یک آبراه حیاتی برای

انتقال نفت از خاورمیانه، افت حجم عظیمی از عرضه نفت خام و متعاقب آن افزایش قیمت نفت خواهد بود.

وینسنت لورمن، تحلیلگر انرژی در سایت «دیپلی اوایل بولتن» می‌نویسد: «تأثیر بستن تنگه هرمز بر قیمت نفت خام جهانی، به میزان نفتی که در روز از ارسال آن به بازارهای جهانی ممانعت می‌شود و همچنین مدت این اختلال بستگی دارد. در صورت بسته شدن کامل تنگه هرمز، احتمال دارد جریان حدود ۱۸/۵ میلیون بشکه نفت در روز حذف شود که در این حالت احتمالاً حدود ۴ میلیون بشکه نفت خام در روز با دور زدن تنگه هرمز از طریق خطوط نفتی یدکی عربستان سعودی که به دریای سرخ راه دارند و یا از طریق خطوط نفتی ابوظبی حمل شود.»

او می‌گوید: «در سناریوی خوشبینانه اگر تنگه هرمز تنها به روی ترافیک‌های تجاری به مدت چند روز بسته شود، تأثیر آن بر عرضه نفت در جهان نسبتاً کم خواهد بود؛ اما به دلیل عدم قطعیت در نتایج پیرامون بستن تنگه هرمز، برای مدت کوتاهی قیمت نفت در هر بشکه به بالای ۱۰۰ دلار خواهد رسید؛ اما این قیمت به سرعت به قیمت قبل از بحران خواهد رسید.»

این تحلیل‌گر انرژی می‌افزاید: «در سناریوی بدبینانه، سیستم پاسخگویی اضطراری نفت جهان بیشترین فشار را در دو ماه نخست بحران تحمل خواهد کرد، با فرض بسته شدن تنگه هرمز به طور کامل برای ۴۵ روز اول و میانبر در طی ۴۵ روز بعدی، افزایش قیمت تاریخی در بهای نفت رخ خواهد داد.»

او می‌افزاید: «سرانجام در سناریوی بدبینانه‌تر از سناریوی قبلی که صدمات قابل توجهی را به تولید نفت خلیج فارس و زیرساخت‌های صادراتی وارد خواهد کرد، اگر تنگه هرمز به مدت سه ماه بسته شود، قیمت نفت سر به فلک خواهد کشید. کارشناسان اقتصادی معتقدند در صورت بسته شدن تنگه هرمز به مدت یک یا دو ماه، احتمالاً بهای نفت از مرز بشکه‌ای ۲۵۰ دلار هم بگذرد. چرا که بسته شدن تنگه هرمز به معنای توقف صادرات ۹۰ درصد نفت منطقه و توقف معاملات تجاری بسیاری از کشورهای حوزه

پلاتنس»، این سیستم حدود ۱/۹ میلیون بشکه در روز نفت منتقل می‌کند که به معنای آن است که ظرفیت این سیستم به میزان ۲/۹ میلیون بشکه در روز غیرفعال است. طبق اعلام اداره اطلاعات انرژی آمریکا، آرامکوی عربستان مدتی قبل طرح‌هایی را برای افزایش ظرفیت خط لوله شرق-غرب به ۷ میلیون بشکه در روز اعلام کرد و قصد دارد ظرفیت اضافی را تا پایان امسال عملیاتی کند، اما در این زمینه پیشرفت چندانی صورت نگرفته است.

به علاوه امارات متحده عربی خط لوله نفت خام ابوظبی را دارد که ۱/۵ میلیون بشکه در روز ظرفیت دارد. این خط لوله از میدان نفتی حبشان در ابوظبی تا فجیره در خلیج عمان امتداد دارد و تنگه هرمز را دور می‌زند. طبق آمار «اس اند پی گلوبال پلاتنس»، حدود ۰/۵ میلیون بشکه در روز از این خط لوله عبور می‌کند و یک میلیون بشکه در روز ظرفیت آن بلااستفاده است.

ایران نیز طرح‌هایی را برای ایجاد ظرفیت صادرات نفت در ساحل جنوب شرقی تدوین کرده تا در صورت مختل شدن پایانه اصلی خود در جزیره خارک در داخل خلیج فارس، بتواند تنگه هرمز را دور بزند. ایران سال گذشته مناقصه‌ای را برای ساخت بخشی از این خط لوله که امیدوار است تا اوایل دهه ۲۰۲۰ عملیاتی شود برگزار کرد. این خط لوله کمک خواهد کرد نفت از خلیج فارس به دریای عمان منتقل شود.

یا دو ماه بسته شود، صادرکنندگان نفت دچار سراسیمگی می‌شوند و با خرید کل موجودی نفت در دسترس قیمت را به ۲۵۰ دلار در بشکه خواهند رساند.» اگرچه این تحلیلگر به دلیل آنکه این ناحیه به شدت نظامی است، شک دارد که ایران چنین کاری را بکند.

### مسیرهای انتقال نفت جایگزین برای تنگه هرمز

امارات متحده عربی و عربستان تلاش کرده‌اند تا راه‌های فرعی و جایگزینی برای تنگه هرمز پیدا کنند. این دو کشور خطوط لوله‌ای دارند که امکان انتقال نفت به خارج از خلیج فارس و دور زدن تنگه هرمز را دارند، اما تا حد زیادی این گزینه‌ها در کمترین ظرفیت خود عمل می‌کنند.

عربستان پترولین (خط لوله شرق-غرب) به طول ۷۵۰ مایل را دارد که از میداین نفتی در شرق این کشور به دریای سرخ در غرب در بندر یانبو امتداد پیدا می‌کند. (خط لوله قدیمی ترانس عربین که از عربستان به لبنان امتداد داشت، چندین دهه است که فعالیت نمی‌کند).

سعودی‌ها از طریق سیستم پترولین می‌توانند تنگه هرمز یا باب المندب را دور بزنند و به نفتکش‌ها در دریای سرخ و از آنجا به کانال سوئز و مدیترانه دسترسی پیدا کنند.

این سیستم خط لوله که شامل دو خط است، ۴/۸ میلیون بشکه در روز ظرفیت انتقال دارد. طبق آمار «اس اند پی گلوبال

خلیج فارس خواهد بود.»

به اعتقاد لورمن ذخیره استراتژیک جهانی نفت بعد از بحران بستن تنگه هرمز، به اندازه کافی زیاد خواهد بود که در حالت کلی کمبود نفت را جبران کند؛ اما نرخ روزانه خروج نفت از ذخیره استراتژیک، می‌تواند بازار جهانی نفت را با چالش مواجه کند.

مطالعات قبلی حاکی از آن است که حداکثر ۱۴/۴ میلیون بشکه نفت خام در روز می‌تواند از طریق ذخایر کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی در ماه نخست و تقریباً ۱۲/۵ میلیون بشکه در روز در ماه دوم بحران تنگه هرمز عرضه شود که تخمین فعلی این تحلیل‌گر برای این بازه‌های زمانی به ترتیب عرضه ۱۴/۶ میلیون بشکه و ۱۳/۳ میلیون بشکه در روز است.

چین و هند نزدیک به یک پنجم ذخیره استراتژیک جهانی را در اختیار دارند و عرضه نفت از ذخایر آنها منوط به تلاش آژانس بین‌المللی انرژی خواهد بود. در حالی که شرکت‌های تجاری حاضر در حوزه انرژی در سراسر دنیا تمایل به اجرای سیستم تولید به موقع (Just-in-Time) تمایل دارند. یعنی حاضر به انبار کردن و ذخیره نفت به میزان بیشتر از نیاز نیستند.

طبق بررسی که اخیراً توسط مرکز تحقیقات و مطالعات انرژی پادشاه عبدالله صورت گرفته است، در دنیایی که ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام وجود ندارد، قیمت نفت در بحران لیبی به بیش از ۳۲۵ دلار در بشکه در ژوئن ۲۰۱۱ افزایش پیدا کرد. در طول آن بحران، فقط ۶۰ میلیون بشکه نفت خام از انباشته‌های نفت کشورهای عضو آژانس بین‌المللی انرژی عرضه شد. قطعاً با بستن تنگه هرمز نیز قیمت نفت افزایش پیدا خواهد کرد.

ولادیمیر روژانکوسکی کارشناس مرکز مالی بین‌المللی در مسکو، ظرفیت اسمی اعلام شده برای تنگه هرمز را حدود ۱۴ تانکر نفت در روز یا ۱۷ میلیون بشکه در روز، معادل حدود نیمی از صادرات روزانه نفت خام دنیا عنوان می‌کند و می‌گوید: «اگر صادرکنندگان نفت متوقف شوند، قانون عرضه و تقاضا قیمت نفت را به ۱۶۰ دلار در بشکه خواهد رساند.»

این تحلیلگر افزود: «اگر تنگه هرمز برای یک

خطوط لوله عملیاتی برای دور زدن تنگه هرمز-۲۰۱۶

نام خط لوله	وضعیت	ظرفیت	توان عملیاتی	ظرفیت بلااستفاده
پترولین عربستان (خط نفتی شرق-غرب)	عملیاتی	۴/۸	۱/۹	۲/۹
خط لوله نفت خام ابوظبی	عملیاتی	۱/۵	۰/۵	۱
خط لوله گاز طبیعی مایع بقیق-یانبو	عملیاتی	۰/۳	۰/۳	۰
خط لوله عراق در عربستان (IPSA)	تبدیل به گاز طبیعی	۰	-	۰
جمع		۶/۶	۲/۷	۳/۹

- اعداد در مقیاس میلیون بشکه در روز هستند، ظرفیت بلااستفاده به عنوان ظرفیتی تعریف می‌شود که در حال حاضر استفاده نشده اما به راحتی می‌تواند در دسترس باشد (منبع: اداره اطلاعات انرژی آمریکا)





احتمال مسدود کردن تنگه هرمز یکی از مسائل حقوقی و سیاسی مورد توجه محافل علمی است. آیا مسدود کردن کشتیرانی و ارتباطات و صادرات از طریق دریا در این تنگه که بخش مهمی از اقتصاد جهانی به آن و ارتباطات تجاری و اقتصادی در خلیج فارس و امنیت این روابط وابسته است، از نظر حقوق بین‌الملل دریاهای پذیرفتنی است؟ این نوشتار که بخش‌هایی از آن را تقدیم خوانندگان خواهیم کرد، در پی آن است که روشن سازد وضعیت حقوقی تنگه هرمز از نظر حقوق ایران و حقوق بین‌الملل تابع چه قوانینی (اعم از معاهدات، عرف بین‌المللی و قوانین داخلی) است و آیا ایران به‌راستی قادر است با استناد به حقوق بین‌الملل اقدام به مسدود کردن تنگه هرمز کند؟

بررسی امکان بسته شدن تنگه هرمز  
از منظر حقوق بین‌الملل دریاهای

## پیامدهای فشردن یک گلوگاه

علی شیروانی، مدرس دانشگاه  
و دکترای حقوق بین‌الملل عمومی

طبق ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو کشورهای ساحلی حق دارند برای جلوگیری از نقض مقرراتی که کشتی‌هایی که به سوی آب‌های داخلی رهسپار می‌شوند ملزم به رعایت آنها هستند و ترددی که بی‌ضرر نیست، هرگونه اقدام لازم را به عمل آورند. البته ممانعت مزبور باید به‌طور مقتضی به اطلاع عموم برسد و پس از آن اجرایی شود

مطابق قواعد ۱۹۵۸ تعلیق عبور بی‌ضرر در تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند مانند تنگه جبل الطارق موجب مخدوش شدن دریانوردی در آب‌های آزاد می‌گردد، اما در تنگه‌هایی مانند هرمز که آب‌های آن جزء آب‌های سرزمینی ایران و عمان است تعلیق امکان‌پذیر است

ماهگیری خارجی چنانچه قوانین و مقررات کشور ساحلی را رعایت نکنند، عبور و مرور بی‌ضرر تلقی نخواهد شد. مطابق این ماده همچنین زیردریایی‌ها مکلفند دریای ساحلی روی آب حرکت کنند و پرچم خود را نشان دهند.

ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو نیز به بیان حق کشور ساحلی برای اجرای اقدامات لازم جهت جلوگیری از عبور و مروری که بی‌ضرر نیست می‌پردازد و تشریح می‌کند که کشور ساحلی در مورد کشتی‌هایی که به سوی آب‌های داخلی رهسپار می‌شوند نیز حق خواهد داشت برای جلوگیری از نقض مقرراتی که کشتی‌های مزبور ملزم به رعایت آنها هستند، هرگونه اقدام لازم را به عمل آورد. البته تصریح شده که ممانعت مزبور باید به‌طور مقتضی به اطلاع عموم برسد و پس از آن اجرایی گردد. مطابق این تعریف، آن تعداد از تنگه‌های بین‌المللی هم که حتی تمامی دو طرف آن جزء قلمرو سرزمینی یک کشور قرار دارند، در صورت وجود شرایط فوق، مشمول مقررات عبور بی‌ضرر هستند.

حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برای کشتی‌های خارجی، در خلال تمامی دوره‌ای که مفهوم دریای سرزمینی شکل می‌گرفت به‌طور گسترده‌ای مورد قبول بوده است. مثال بارز اختلاف بین‌المللی در مورد عبور بی‌ضرر، قضیه تنگه کورفو است. در این قضیه، انگلستان خواستار تاکید بر حق عبور از تنگه‌های بین‌المللی بدون رعایت مقررات دولت آلبانی (کسب اجازه قبلی) بود و یک واحد دریایی را برای عبور از این تنگه گسیل داشت. آلبانی نیز مدعی بود که قوای مزبور، حاکمیت این کشور را نقض کرده‌اند. آلبانی استدلال می‌کرد که این تنگه مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی نیست، زیرا به‌منزله مسیر جانشین بین دریای اژه و آدریاتیک محسوب می‌شود و به‌طور انحصاری مورد استفاده محلی بوده است. این استدلال توسط دیوان بین‌المللی مردود اعلام شد. دیوان معتقد است «معیار تعیین‌کننده تنگه‌های بین‌المللی وضعیت جغرافیایی تنگه، به‌عنوان محل اتصال دو قسمت از دریای آزاد است.»

در اصطلاح حقوقی، آبراه بین‌المللی دارای تعریفی عام است و شامل رود، کانال و تنگه می‌شود و تنگه‌ها در غالب آبراه‌های بین‌المللی تعریف می‌شوند؛ هرچند کلمه تنگه، اصطلاح حقوقی دقیقی نیست و در کنوانسیون‌های مربوط به حقوق دریایا به‌طور دقیق تعریف نشده است؛ در حالی که وضعیت حقوقی آب‌های تشکیل‌دهنده تنگه و استفاده از آنها برای کشتیرانی بین‌المللی، برای روشن شدن حقوق دولت ساحلی و دولت صاحب‌پرچم کشتی اهمیت دارد.

به هر رو، آبراه بین‌المللی عبارت است از تنگه‌ها، کانال‌ها و رودخانه‌ها که دریاهای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کند یا دسترسی کشتیرانی بین‌المللی به بنادر را دریا، خلیج و دریاچه‌های بین‌المللی را از طریق آب میسر می‌سازد که از نظر اهمیت به سه دسته، نظامی، حمل‌ونقل انرژی و نفت و حمل‌ونقل کالا و مسافر تقسیم می‌شوند. آبراه‌ها و تنگه‌های مهمی در جهان وجود دارند که در جدول ۱ به برخی از آنها اشاره شده است.

حقوق بین‌الملل دریایا برای عبور از آبراه‌های بین‌المللی دو حالت عبور بی‌ضرر (Innocent passage) و عبور ترانزیت را به رسمیت شناخته است. این دو موضوع در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ جامائیکا-مونت‌گوبی (مواد ۱۷ تا ۲۷) که از این پس کنوانسیون حقوق دریایا نامیده می‌شود تصریح شده است.

با توجه به مقررات ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو، کشتی‌های کلیه کشورها اعم از کشورهای ساحلی یا غیر آن، از حق «عبور و مرور» بی‌ضرر بهره‌مند خواهند شد و مقصود از عبور و مرور، دریانوردی به‌منظور گذشتن از دریای مزبور بی‌آنکه وارد آب‌های داخلی شوند یا به‌منظور عزیمت به‌سوی آب‌های داخلی یا حرکت از آب‌های داخلی به‌سوی دریای آزاد است. همچنین عبور و مرور شامل توقف و لنگر انداختن نیز خواهد بود، ولی فقط تا حدودی که این امر لازمه دریانوردی عادی یا به علت قوه قهریه (فورس ماژور) باشد.

این ماده، عبور و مرور را تا جایی که مخل آرامش، نظم یا امنیت کشور ساحلی نباشد؛ بی‌ضرر می‌داند و عبور و مرور کشتی‌های



**در عبور ترانزیت  
برخلاف عبور بی‌ضرر،  
دولت ساحلی حق  
ایجاد مانع برای ناوهای  
در حال عبور ندارد و  
ناوهای در حال عبور  
متعهد به برافراشتن  
پرچم کشور متبوع خود  
نیستند. حق ترانزیت  
شامل پرواز بر فراز  
آب‌ها نیز می‌شود.  
در واقع عبور ترانزیت  
حقی گسترده‌تر  
از عبور بی‌ضرر است**

**در عبور ترانزیت، ناوهای  
در حال عبور دارای  
تعهداتی نسبت به کشور  
ساحلی مانند عبور بدون  
وقفه، ممنوعیت تهدید  
یا توسل به زور علیه  
حاکمیت و حفظ تمامیت  
ارضی کشور ساحلی  
و ممنوعیت فعالیت‌های  
اکتشافی و تحقیقاتی  
بدون اخذ اجازه  
از کشورهای ساحلی  
تنگه هستند. این در  
حالی است که آمریکا  
دستور انجام ردیابی  
توسط زیر دریایی‌های  
خود را در تنگه  
هرمز داده است**

همانگونه که گفته شد، کنوانسیون حقوق دریاها نیز مواد ۱۷ تا ۲۶ خود را به حق عبور و مرور بی‌ضرر اختصاص داده که تفاوت‌هایی با آنچه در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ آمده است دارد.

بند دو ماده ۱۹ بیان می‌دارد: «عبور یک کشتی خارجی، وقتی موجب نقض صلح، نظم و امنیت دولت ساحلی تلقی می‌گردد که در آب‌های سرزمینی آن دولت، هریک از امور زیر انجام گیرد:

- هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی دولت ساحلی و یا هر روش دیگری که نقض اصول حقوق بین‌المللی مندرج در منشور سازمان ملل متحد باشد.

- هرگونه تمرین با سلاح از هر نوع  
- هرگونه جمع‌آوری اطلاعات و مرتبط با مسائل دفاعی یا امنیت کشور ساحلی؛

- هرگونه عمل تبلیغاتی با هدف تاثیر بر مسائل دفاعی و یا امنیت دولت ساحلی

- پرواز یا فرود یا راه‌اندازی هرگونه وسیله هوایی بر روی عرشه کشتی

- بارگیری و یا تخلیه هر نوع کالا، ارز و انسان خلاف آداب و رسوم، سیستم مالی و یا امور مهاجرتی یا مقررات بهداشتی کشور ساحلی  
- هرگونه عمل خلاف این کنوانسیون و آلودگی جدی

- هرگونه فعالیت ماهیگیری  
- انجام فعالیت‌های پژوهشی و تحقیقاتی

- هر عملی با هدف تداخل با سیستم‌های ارتباطی و یا امکانات دیگر و یا تأسیسات کشور ساحلی

- هر فعالیت دیگری که مربوط به عبور نباشد. همچنین در بند اول و دوم ماده ۲۵ تصریح شده است: «۱- دولت ساحلی می‌تواند قوانین لازم دریای سرزمینی خود را برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست تصویب کند.

۲- دولت ساحلی ممکن است بدون تبعیض میان کشتی‌های خارجی در زمانی که ضرورت ایجاد می‌کند، برای امنیت خود، عبور بی‌ضرر در برخی مناطق دریای سرزمینی خود را به حالت تعلیق درآورد. این تعلیق تنها پس از اعلام عمومی قابل اجرا است.»

به‌خوبی روشن است این موضوعات به گسترش دایره برخورداری کشتی‌های

خارجی از حق عبور و مرور و تحدید اختیارات کشور ساحلی می‌پردازد.

در حقیقت آنچه در کنوانسیون حقوق دریاها آمده، در حال تبدیل به عرف بین‌المللی است و همانطور که قبلاً اشاره شد، دامنه‌ای بیش از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو را شامل می‌شود و برای کشوری مانند ایران که به عضویت کنوانسیون ۱۹۸۲ درنیامده، اعتراض دائم به این امور و ثبت اعتراضات در بولتن حقوقی سازمان دریانوردی بین‌المللی و یا به‌طور کلی پیگیری نقطه نظرات خود در این ارتباط از طرق بین‌المللی بسیار مهم می‌نماید.

مطابق قواعد ۱۹۵۸ تعلیق عبور بی‌ضرر در تنگه‌هایی که دو بخش از دریای آزاد را به یکدیگر متصل می‌کنند مانند جبل الطارق و مالاکا، موجب مخلدوش شدن دریانوردی در آب‌های آزاد می‌گردد، اما در تنگه‌هایی مانند هرمز که آب‌های آن جزء آب‌های سرزمینی دو کشور ایران و عمان است تعلیق امکان‌پذیر است.

ماده ۳۷ کنوانسیون حقوق دریاها بیان می‌دارد: «مقررات این بخش مربوط به تنگه‌هایی می‌شود که برای ناوبری بین‌المللی استفاده می‌گردند و بخشی از دریاهای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و بخش دیگری از دریاهای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی را به یکدیگر متصل می‌کنند» و سپس ماده ۳۸ در سه قسمت عبور ترانزیت را تعریف می‌کند که براساس آن برخی تفاوت‌های عبور بی‌ضرر و ترانزیت را می‌توان به‌صورت ذیل بیان کرد:

۱- در عبور ترانزیت برخلاف عبور بی‌ضرر، دولت ساحلی حق ایجاد مانع برای ناوهای در حال عبور ندارد. (پاراگراف دوم ماده ۴۲ کنوانسیون حقوق دریاها)

۲- در عبور ترانزیت، دولت ساحلی حق تعلیق این حق را در زمان صلح ندارد. (ماده ۴۴ کنوانسیون حقوق دریاها)

۳- در عبور ترانزیت برخلاف عبور بی‌ضرر، در صورت نقض تعهدات عبور ترانزیت توسط ناو در حال عبور از تنگه، دولت ساحلی حق اتخاذ تدابیری را ندارد. (ماده ۲۵ کنوانسیون حقوق دریاها)

۴- در عبور ترانزیت برخلاف عبور بی‌ضرر، ناوهای در حال عبور متعهد به برافراشتن

کرانه‌های صخره‌ای جزیره مسندم می‌گذشت. در این سال، دولت عمان به سازمان دریانوردی بین‌المللی اعلام کرد که نمی‌تواند سلامت کشتی‌هایی را که از میان صخره‌های جزیره قوئین کوچک و صخره‌های جزیره مسندم عبور می‌کنند، تضمین کند و خواست تا مسیر کشتیرانی شمال جزیره السلامه تا مرزهای دریایی با ایران را به رسمیت بشناسد. از آن تاریخ، دو مسیر دریایی برای عبور نفتکش‌ها در شمال و جنوب و به موازات هم در میان جزایر قوئین (قوئین بزرگ و قوئین کوچک) و مرزهای ایران و عمان در نظر گرفته شد.

همانطور که پیش‌تر گفته شد، مطابق ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ نظام تنگه‌ها تابع اصل عبور بی‌ضرر محسوب می‌شود، با این تفاوت که چنین عبوری از طرف دولت ساحلی قابل تعلیق نبوده و به نظر می‌رسد این منع تعلیق مستند به اصل آزادی دریانوردی در آب‌های آزاد باشد. این حکم در قضیه تنگه کورفو تأیید شد و نقطه توازن در میان نظرات حقوقی به شمار می‌آید، اما در ماده ۳۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ نظام ترانزیت برای تنگه‌ها پذیرفته شد.

مستند اصلی برای گسترش دریانوردی در تنگه‌ها، حق دسترسی به دریای آزاد و آزادی دریانوردی بود چنانکه نماینده شوروی در کنفرانس کاراکاس اظهار نمود: «پذیرش رژیم عبور بی‌ضرر در مورد تنگه‌های بین‌المللی ممکن است تجارت بین‌المللی را به زیان کشورهای خاص و به زیان جامعه جهانی به مخاطره اندازد... زیرا حق دسترسی به دریای آزاد بدون آزادی عبور از تنگه‌ها عملاً بی‌ارزش است.»

به این ترتیب، عبور ترانزیتی صرفاً شامل عبور پیوسته و سریع از تنگه‌های واقع در میان دریای آزاد و منطقه انحصاری اقتصادی یا ورود یا ترک کشور مجاور تنگه (با رعایت مقررات مربوطه) است و در مورد بخشی از تنگه که دریای سرزمینی واقع شده، قاعده عبور بی‌ضرر استفاده می‌شود که البته غیرقابل تعلیق است. (حق ترانزیت شامل پرواز بر فراز آب‌ها نیز می‌شود.)

همچنین مطابق قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۰۱/۳۱ نظام عبور و مرور پذیرفته شده توسط ایران به شرح زیر است که البته

عمان است. شاید بهترین معیار اندازه‌گیری طول این تنگه، مرز دریایی تعیین شده میان ایران و سلطان‌نشین عمان باشد. طول این خط مرزی ۲۰۲/۱ کیلومتر (۱۲۴/۸ مایل دریایی) است. هر مایل دریایی برابر با ۱۸۵۳ متر است. طولانی‌ترین فاصله تنگه هرمز ۸۴ کیلومتر (از کرانه‌های بندرعباس در شمال تا شمالی‌ترین نقطه کرانه‌های شبه‌جزیره مسندم در جنوب) و کوتاه‌ترین آن (میان جزیره ایرانی لارک در شمال و جزیره عمانی السلامه - که نام دیگر آن قوئین بزرگ است - در جنوب) حدود ۳۳/۶ تا ۳۸ کیلومتر برابر با ۲۰/۵ مایل دریایی برآورد شده است. سهم آب‌های ساحلی هریک از دو کشور ۱۲ مایل است و قسمتی که خارج از این محدوده قرار می‌گیرد نیز به جهت کم‌عمق بودن و وجود تخته‌سنگ‌های پراکنده ارزش دریانوردی کمتری دارد.

کف دریا در تنگه هرمز شیب قابل ملاحظه‌ای از طرف شمال به جنوب دارد. با به‌کارگیری نفتکش‌های سنگین در دهه‌های اخیر، عبور و مرور این نفتکش‌ها به ژرف‌ترین بخش تنگه‌هرمز در نزدیکی کرانه‌های مسندم منحصر شد. تا سال ۱۳۵۸ راه کشتی‌های نفتکش در تنگه‌هرمز، از میان جزیره قوئین کوچک و

**در مورد تنگه هرمز دو حالت «عبور بی‌ضرر» و «عبور ترانزیت» محل مناقشه است، اما از آنجا که ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲ که به تعبیر بعضی از حقوقدانان قانون اساسی دریاهاست نیبوسته، بلکه صرفاً آن را امضا کرده و از طرف دیگر مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ که ایران عضو آن است فقط شامل حق عبور بی‌ضرر است**

پرچم کشور متبوع خود نیستند. ۵- حق ترانزیت شامل پرواز بر فراز آب‌ها نیز می‌شود.

در واقع حق عبور ترانزیت حقی گسترده‌تر از عبور بی‌ضرر است. باید توجه داشت که در عبور ترانزیت، ناوهای در حال عبور نیز تعهداتی نسبت به کشور ساحلی دارند مانند عبور بدون وقفه، ممنوعیت تهدید یا توسل به زور علیه حاکمیت، حفظ تمامیت ارضی و استقلال سیاسی کشور ساحلی و ممنوعیت فعالیت‌های اکتشافی و تحقیقاتی بدون اخذ اجازه از کشورهای ساحلی تنگه. این در حالی است که دولت امریکا دستور انجام ردیابی توسط زیردریایی‌های خود را در تنگه هرمز داده است.

در آخر می‌توان گفت از نظر کنوانسیون حقوق دریاهای عبور ترانزیت نسبت به عبور بی‌ضرر به حقوق حاکم بر آب‌های آزاد نزدیک‌تر است.

در مورد تنگه هرمز دو حالت «عبور بی‌ضرر» و «عبور ترانزیت» محل مناقشه است و از آنجا که ایران هنوز به کنوانسیون ۱۹۸۲ که به تعبیر بعضی از حقوقدانان، قانون اساسی دریاهای است نیبوسته، بلکه صرفاً آن را امضا کرده است و از طرف دیگر مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای که ایران از اعضای آن است و با توجه به عرف حقوق دریاهای، نظام این تنگه از نظر ایران، فقط شامل حق عبور بی‌ضرر است که البته با اعتراضات مختلف دولت ایران نسبت به عبور کشتی‌های نظامی فرمانطقه‌ای روبرو است و موجب محدودتر شدن این قاعده عرفی می‌گردد؛ بخصوص از این لحاظ که ایران درباره عبور کشتی‌های نظامی از آب‌های سرزمینی خود نیز قائل به لزوم کسب موافقت قبلی است.

### وضعیت تنگه هرمز از منظر موقعیت جغرافیایی

تنگه هرمز باریکه دریایی خمیده شکلی است که در منتهی‌الیه شرقی خلیج فارس واقع شده است و فلات ایران را از شبه‌جزیره عربستان جدا می‌کند و از لحاظ موقعیت میان کشور ایران و سلطان‌نشین عمان قرار دارد و تنها راه ارتباطی آبی میان آب‌های محصور خلیج فارس و دریای



در برخی موارد از جمله عبور و مرور کشتی‌های هسته‌ای هیچ‌گونه اجازه قبلی کسب نگردیده و ایران نیز تاکنون اعتراض موثری به نقض قوانین داخلی خود نکرده است. این قانون بیان می‌دارد:

**ماده ۵- عبور بی‌ضرر** - عبور شناورهای خارجی به استثناء موارد مندرج در ماده (۹)، از دریای سرزمینی ایران مادامی که مخل نظم، آرامش و امنیت کشور نباشد تابع اصل عبور بی‌ضرر است. عبور به‌جز در موارد اضطراری باید با سرعت متعارف و پیوسته انجام گیرد.

**ماده ۶- شرایط عبور بی‌ضرر** - عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به هر یک از اقدامات زیر بی‌ضرر تلقی نشده و برحسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

الف - هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا اقدام به هر نحو دیگری که ناقض اصول حقوق بین‌الملل باشد.

ب- اقدام به تمرین یا مانور با هر نوع سلاح.

ج- جمع‌آوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، دفاعی یا منافع اقتصادی باشد.

د- هرگونه تبلیغاتی که منظور از آن لطمه زدن به امنیت ملی، امور دفاعی و یا منافع اقتصادی کشور باشد.

ه - پرواز و فرود و انتقال هر نوع هواپیما و هلیکوپتر و ادوات نظامی و نیرو به واحدهای شناور دیگر و ساحل.

و- نقل و انتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین ایران.

ز- ایجاد هرگونه آلودگی محیط‌زیست دریایی برخلاف مقررات جمهوری اسلامی ایران.

ح- هرگونه فعالیت صیادی و بهره‌برداری از منابع دریایی.

ط- انجام هر نوع پژوهش علمی، نقشه‌برداری، لرزه‌نگاری و نمونه‌برداری.

ی- ایجاد اختلال در سیستم‌های ارتباطی یا سایر تأسیسات کشور.

ک- انجام هر فعالیت دیگری که لازمه عبور کشتی نباشد.

**ماده ۸ - تعلیق عبور بی‌ضرر** - به منظور دفاع از امنیت و بنا به مصالح عالی کشور دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور و توقف کلیه شناورهای خارجی را در قسمت‌هایی از

دریای سرزمینی به حالت تعلیق درآورد.

**ماده ۹- مستثنیات عبور بی‌ضرر** - عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای و هر نوع وسیله غوطه‌ور دیگر و همچنین شناورها و زیردریایی‌های حامل مواد اتمی و یا خطرناک و یا زیان‌آور برای محیط‌زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی از دریای سرزمینی منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه ایران خواهد بود. زیردریایی‌ها باید در سطح آب و با پرچم برافراشته عبور نمایند، اما شواهد حاکی از عدم اجرای مناسب قانون مذکور است، زیرا ناوهای آمریکایی در اغلب موارد قوانین مذکور را مورد نقض قرار می‌دهند و از طرف ایران نیز عکس‌العمل مناسبی اتخاذ نمی‌گردد.

لذا جمهوری اسلامی ایران باید در مورد نقض حدود دریای سرزمینی خود در خلیج فارس بیشتر فعال شده و در این خصوص مبادرت به اعتراضات دیپلماتیک و انتشار سوابق مربوط به این اعتراضات در بولتن حقوق دریایا نماید تا بدین ترتیب، ضمن دفاع از حاکمیت خود، در روند شکل گرفتن رویه دولت‌ها در مورد حقوق عرفی خط مبدا دریای سرزمینی، نقش موثری ایفا نماید.

**براساس ماده ۹ قانون مناطق دریایی، عبور شناورهای جنگی، زیردریایی‌ها، شناورهای با سوخت هسته‌ای، زیردریایی‌های حامل مواد اتمی و یا خطرناک و یا زیان‌آور برای حفظ محیط زیست و شناورهای تحقیقاتی خارجی، منوط به موافقت مقامات ایران خواهد بود، اما ناوهای آمریکایی در اغلب موارد قوانین مذکور را مورد نقض قرار می‌دهند و از طرف ایران نیز عکس‌العمل مناسبی اتخاذ نمی‌شود**

با توجه به آنچه که در بالا شرح داده شد، در مورد عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی عملاً دولت ایران توانایی اعمال مقررات کنونی در لزوم اجازه قبلی را دارد و مسأله حق عبور ترانزیتی از تنگه‌ها نیز با رعایت ماده ۳۹ کنوانسیون حقوق دریایا مشکلی برای ایران ایجاد نخواهد کرد و تا زمانی که آمریکا عضو آن نیست، کشتی‌ها و هواپیماهای ایالات متحده و سایر کشورهای غیرعضو مشمول این حق نخواهند شد.

برای مثال «هرگونه شلیک هشدار» که توسط کشتی‌های آمریکایی به سمت قایق‌های ایرانی انجام شود؛ براساس حقوق بین‌الملل، نقض حقوق ایران است. چنین چیزی می‌تواند سبب شود که ایران حق ترانزیت کشتی‌های جنگی آمریکا در تنگه هرمز را به‌طور موقت به حال تعلیق درآورد و این موضوع می‌تواند به لحاظ حقوقی توسط ایران در مراجع بین‌المللی تحت تعقیب قرار گیرد.

از طرف دیگر تا زمانی که عرف جدیدی ایجاد نشود، همچنان عرف سابق پابرجاست و دولت‌هایی چون جمهوری اسلامی ایران که به عرف سابق معتقدند با حضور فعال و اعلام نظرات تفسیری و اعمال این نظرات در عمل می‌توانند اولاً مانع ایجاد عرف جدید شوند و ثانیاً به عنوان «معتراض دائم» از عرف جدید مصون بمانند.

دولت ایران طبق ماده ۹ قانون مناطق دریایی، عبور بی‌ضرر شناورهای جنگی را منوط به موافقت قبلی مقامات صالحه ایرانی دانسته و برخی کشورهای دیگر نیز قاعده «اجازه قبلی» یا «اطلاع قبلی» را اعمال می‌کنند؛ مخصوصاً که ظهور تعداد زیادی کشور جدید (در فاصله ۸۲-۱۹۵۸) باعث به وجود آمدن اکثریت بزرگی از حامیان کسب اجازه و اطلاع قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی شده بود.

نمایندگی ایران در کنفرانس حقوق دریایا بارها اعلام کرده ایران از نظر عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی از دریای سرزمینی برای پذیرش کنوانسیون مشکل دارد، ضمن این که مقررات ماده ۲۱ را نافذ قانون‌گذاری داخلی برای کسب اجازه قبلی نیروهای نظامی بیگانه نمی‌داند. نهایتاً در جریان کنفرانس ۱۹۸۲، ۳۰ کشور علاقه داشتند که

در خصوص عبور و مرور بنمایند؟  
عمق متوسط خلیج فارس ۳۰ الی ۳۵ متر است که عمیق ترین نقطه آن در تنگه هرمز واقع شده و بالغ بر ۹۰ متر است که در سمت دریای عمان عمق تنگه افزایش پیدا می‌کند. با توجه به عمق تنگه و امکان بستن تنگه به‌عنوان یک تاکتیک، جالب است به این نکته اشاره شود که علیرغم مطرح شدن برخی احتمالات مبنی بر غرق کردن شناورها برای مسدود کردن تنگه، مسدودسازی به این روش عملاً امکان‌پذیر نیست. چون با توجه به طول ۲۶/۵ مایلی تنگه و اینکه بزرگ‌ترین نفتکش‌های موجود ۳۵۰ متر طول و نهایتاً ۴۰ متر ارتفاع دارند، برای انجام این کار باید بالغ بر ۱۰۰ نفتکش غول‌پیکر در تنگه غرق شود!

تنگه هرمز در واقع به‌وسیله تاکتیک‌های نظامی و دفاعی بسته می‌شود که در این مورد نیز اهمیت جزایر سه‌گانه بسیار حائز اهمیت است. وجود انبوه جزایر استراتژیک ایرانی، علاوه بر آن‌که موجب افزایش وسعت آب‌های ساحلی ایران می‌باشند،

همواره به عنوان پایگاه‌هایی جهت کنترل ایران بر این آبراه و این تنگه مهم دارای ارزش فوق‌العاده هستند، جزایر لارک، قشم، هرمز، هنگام و در ادامه جزایر تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی، این توانمندی را تقویت نموده و تنگه هرمز را همچنان در تسلط ایران قرار می‌دهد.

بنابراین مشخص است که این موضوع بیشتر با مانور سیاسی ایران گره خورده است تا با رفتار حقوقی و از پیش تعیین شده دولت‌ها؛ هرچند مایکل کلارک، رئیس موسسه رویال یونایتد سرویس معتقد است: «در صورت ایجاد تنش در تنگه هرمز، ایران این تنگه را مسدود نخواهد کرد ولی ناامن کردن این تنگه بسیار بدتر از بستن آن است چون تانکرهای بزرگ نفتی دیگر امنیت لازم برای عبور از این آبراه را نخواهند داشت.»

قضیه جلوگیری کند که به صورت Persistent Objector همواره اعتراض خود را بیان می‌داشت.

تعلیق عبور و مرور از هر نوع نیز تنها می‌تواند در منطقه آب‌های سرزمینی کشورهای دو طرف تنگه یعنی ایران و عمان و با رعایت شرایط خاص خود و نه در خارج از آن رخ دهد، نباید فراموش کرد که به‌رحال بستن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است در حال حاضر نیز مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ یا عرف حقوقی موجود و از نظر حقوق بین‌الملل، قابل‌پذیرش نخواهد بود و فقط در زمان جنگ است که اگر یکی از دولت‌های همجوار تنگه درگیر جنگ با کشور ثالثی باشد، حق کنترل عبور و مرور و بازدید کشتی‌های تجاری را خواهد داشت.

اما به‌طور کلی سوال اساس این است که جمهوری اسلامی ایران چگونه می‌تواند اقدام به بستن این تنگه یا حداقل اقدام به مسدود نمودن آب‌های سرزمینی خود یا غیرقابل کشتیرانی کردن آنها برخلاف تعهدات خود جهت حفظ امنیت و رعایت قوانین بین‌المللی

در ماده ۲۱ صراحتاً به موضوع امنیت کشور ساحلی نیز اشاره شود که پس از مباحث فراوان در موافقت و مخالفت با این خواسته نهایتاً با درخواست رئیس کنفرانس، این کشورها از اصرار بر موضع خود منصرف شدند اما در اعلامیه خود تصریح کردند که هدف آنها از اصلاحیه پیشنهادی این بوده که تضمین‌هایی در مقابل بی‌ضرر نبودن عبور پیش‌بینی شود و آنها بر همین اساس خود را محق می‌دانند که برای دفاع از امنیت خود اقدام کنند.

رئیس کنفرانس هم طی بیانیه‌ای اعلام کرد که «به‌رغم انصراف، آنها (کشورهای ساحلی) تأکید کرده‌اند که این تصمیم هیچ تأثیری بر حقوق دولت‌های ساحلی در اتخاذ تدابیر مربوط به حفظ منافع امنیتی آنها ندارد.»

البته دولت‌های مخالف نیز تفسیر دیگری از اعلامیه رئیس کنفرانس دارند. به هر حال در حقوقی‌ترین تفسیر می‌توان گفت کنوانسیون هیچ صراحتی بر این موضوع ندارد و اختلاف مزبور را به سکوت برگزار کرده است؛ لذا در این خصوص بیشتر می‌توان به حقوق عرفی موجود استناد جست.

### چگونگی مسدود کردن تنگه هرمز؟

اصولاً اصطلاح بستن تنگه از نظر حقوقی رسا نیست، مگر اینکه بگوییم راه عبور کشتی‌ها بسته شود. زیرا از طرفی همه جای تنگه مسیر عبور کشتی‌ها نیست و رفت‌وآمد کشتی‌های از لاین‌های مشخصی صورت می‌گیرد که هیچ‌یک در داخل آب‌های سرزمینی ایران قرار ندارد. دوم اینکه کنوانسیون ۱۹۸۲ در بسیاری از زمینه‌ها از جمله حق عبور ترانزیت عرفی شده و به فرض اینکه مسیر کشتیرانی در تنگه هرمز نیز جزو آب‌های سرزمینی ما بود، ایران نمی‌توانست به استناد اصل «عبور و مرور بی‌ضرر» مانع حرکت برخی کشتی‌ها شود و تنها در صورتی می‌توانست از عرفی شدن این

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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





اطلاعات مالی سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی برای اولین بار منتشر شد

## صفر - صفر به زیان خصولت!

علی محسنی

سازمان‌های دولتی و حاکمیتی با روندی کند، مشغول ارسال اطلاعات مالی سال‌های اخیر شرکت‌های بزرگ مشمول اصل ۴۴ خود به سامانه جامع اطلاع‌رسانی ناشران (کدال) هستند. در فاصله ۲۱ مرداد تا سوم شهریورماه سال جاری «سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی» به عنوان یکی از بزرگترین مجموعه‌های اقامتی و پذیرایی کشور صورت‌های مالی و اطلاعات مربوط به تصمیم‌های مجامع عادی خود در فاصله سال‌های ۹۳ تا ۹۶ را منتشر کرد.

این مجموعه هتلداری مشهور هم اکنون ۶۴ واحد اقامتی و پذیرایی را زیرمجموعه خود دارد و تا پایان سال ۱۳۹۶ به میزان یک و نیم برابر سرمایه رسمی خود، سود در حساب‌های خود انباشته کرده است. همین یک عدد کافی است تا در بایم برخلاف بسیاری از شرکت‌هایی که در کنترل بخش خصوصی نیستند، این شرکت سرمایه‌گذاری، سودآور بوده است. البته ذکر این توضیح لازم است که در سه سال ۹۴، ۹۵ و ۹۶ شرکت با زیان عملیاتی روبرو بوده به این معنا که هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم مربوط به عملیات اصلی شرکت، بیش از درآمدهای اقامتی و پذیرایی بوده، اما در فاصله پنج‌ساله میان سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۳ سود عملیاتی داشته است.

صورت سود و زیان شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی در پایان سال گذشته، ۹۸ میلیارد تومان درآمد فروش ثبت شده نشان می‌دهد که ۵۵ درصد مربوط به خالص درآمد هتلداری و ۴۱ درصد متعلق به خالص درآمد رستوران‌داری است. اما شرکت با احتساب هزینه‌های مستقیم و اداری، زیانی ۳/۲ میلیارد تومانی را در سال ۹۶ از خود بر جای می‌گذارد

سال‌هاست سرفصلی به نام «سایر درآمدهای غیرعملیاتی» منجر به آن می‌شود که حساب‌های نهایی با سود بسته شود. شرکت در گزارش‌های هیات‌مدیره خود هیچ اشاره‌ای به جزئیات درآمد غیرعملیاتی قابل توجه خود نمی‌کند اما می‌توان حدس زد بخش مهمی از این درآمد از طریق فروش اموال به‌دست آمده است

عدد مهم دارد: شرکت ۹۹ میلیارد تومان دارایی ثابت مشهود و حدود ۳۱ میلیارد تومان نیز سود انباشته دارد. در صورت سود و زیان که عملکرد سال ۹۶ شرکت را بهتر بازتاب می‌دهد، ۹۸ میلیارد تومان درآمد فروش ثبت شده که از این میزان، ۵۵ درصد مربوط به خالص درآمد هتلداری و ۴۱ درصد متعلق به خالص درآمد رستوران‌داری است. ترکیب هزینه‌های مستقیم شرکت اما به سود دستمزد کارکنان غلبه دارد. پس از دستمزد، هزینه مواد مصرفی و سپس، سربار قرار دارد. شرکت با احتساب هزینه‌های مستقیم و هزینه‌های اداری و عمومی، زیانی ۳/۲ میلیارد تومانی را در سال ۹۶ از خود بر جای می‌گذارد. این برای سومین سال متوالی است که شرکت به زیان عملیاتی می‌رسد.

سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی در فاصله سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۳ شاهد سود عملیاتی بود، اما اعداد این سود چندان قابل توجه نبوده و در حقیقت، سال‌هاست که سرفصلی به نام «سایر درآمدهای غیرعملیاتی» منجر به آن می‌شود که حساب‌های نهایی با سود بسته شود.

شرکت در گزارش هیات‌مدیره سال‌های اخیر خود هیچ اشاره‌ای به جزئیات درآمد غیرعملیاتی قابل توجه خود نمی‌کند. شاید بتوان حدس زد که بخش مهمی از این درآمد از طریق فروش اموال به دست آمده است. در حقیقت، بخش عمده و قاطعی از سود انباشته ۳۱ میلیارد تومانی مربوط به همین درآمدهای غیرعملیاتی است که برای مخاطب شفاف نشده است.

میزان ناچیز درآمدهای غیرعملیاتی در سال ۹۶ سبب شد شرکت پس از سال‌ها شناسایی سود خالص در خاتمه سال، این بار به زیان خالص ۲ میلیارد تومانی نیز برسد. عملکرد شرکت را می‌توان به این‌گونه تحلیل کرد که سال‌هاست درآمد فروش مجموعه با سرعتی کند رو به افزایش است، اما این میزان درآمد به اندازه‌ای نیست که برتری محسوسی نسبت به هزینه‌ها داشته باشد. این اتفاق ثابت می‌کند گرچه برخلاف صدها شرکت و موسسه

براساس دو بند از تبصره ۱۰ قانون بودجه سال ۱۳۷۸ کل کشور، دولت موظف شد بخشی از مطالبات صندوق بازنشستگی کشوری و سازمان تامین اجتماعی را از طریق واگذاری اموال، دارایی‌ها و سهام متعلق به دولت در سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی، از طریق رد دیون پرداخت کند.

پس از تشکیل دفتر اجرایی در بهار سال ۷۹ که تملک و اداره اموال و سهام واگذاری سازمان ایرانگردی و جهانگردی را دنبال می‌کرد، مقدمات ثبت شرکت «سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی» در دهم شهریور ماه ۱۳۷۹ فراهم شد. پیش از آن، در زمستان سال ۱۳۷۸ و در پی تصویب‌نامه دولت و تصمیم نمایندگان ویژه رییس‌جمهور، تملک، اداره اموال و واگذاری سهام سازمان ایرانگردی و جهانگردی بابت رد دیون دولت در دستور کار قرار گرفته بود. براساس تصویب‌نامه آبان ۱۳۸۱ هیات‌وزیران، ۱۳۷ واحد از اموال به سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی واگذار شد که در سال ۸۴ واگذاری ۲۳ واحد منتفی شد و در نهایت، واگذاری ۱۰۷ واحد صورت گرفت که بعداً شرکت ۳۱ واحد را نیز خود واگذار کرد. شرکت هم اکنون ۶۴ مرکز اقامتی و پذیرایی در ۲۶ استان کشور در اختیار دارد. هتل‌ها و مهمانسراهای مجموعه در سطح دو تا چهار ستاره هستند و به عنوان هتل اقتصادی و خانوادگی محسوب می‌شوند.

سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی گسترده‌ترین و باسابقه‌ترین زنجیره هتلداری ایران در سال ۱۳۹۶ بوده که تمرکز خود را بر سفرهای ارزان‌قیمت و خدمت‌رسانی به بازنشستگان کشوری قرار داده است.

لازم به ذکر است نیمی از سهام این شرکت متعلق به صندوق بازنشستگی کشوری و نیمی دیگر نیز در اختیار مجموعه تامین اجتماعی است. البته در بخش ۵۰ درصدی سهام متعلق به مجموعه تامین اجتماعی، ۴۵ درصد در اختیار سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی و ۵ درصد در اختیار سرمایه‌گذاری ساختمان و عمران تامین قرار دارد.

### سوددهی از مسیری نامعلوم

ترازنامه شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی در پایان سال ۱۳۹۶ نشان از دو



سال‌هاست میزان درآمد شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی به اندازه‌ای نیست که برتری محسوسی نسبت به هزینه‌ها داشته باشد. بنابراین گرچه برخلاف صدها شرکت و موسسه تولیدی و خدماتی دولتی این شرکت با زبان روبرو نیست، اما تامین اجتماعی نمی‌تواند امیدی به کسب سود از چنین شرکت‌هایی داشته باشد

در سال ۹۶، ۳۳ واحد شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی سودده و ۲۹ واحد زیان‌ده بوده‌اند. در بین این واحدها، چند سالی است که واحد کرمان سود مطلوبی نصیب شرکت می‌کند. بیشترین زیان از عملکرد هتل ماهان اصفهان و یاسوج حاصل شده است

تولیدی و خدماتی دولتی و حاکمیتی، این شرکت با زیان روبرو نیست و دست‌کم قادر به پوشش هزینه‌های خود است، اما سازمان عمومی غیردولتی چون تامین اجتماعی که باید ماهانه هزاران میلیارد تومان برای تعهدات اجتماعی خود هزینه کند، نمی‌تواند امیدی به کسب سود از چنین شرکت‌هایی داشته باشد!

سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی با ۴۹ پرونده حقوقی علیه خود مواجه است که در گزارش آخر هیات‌مدیره به تفصیل در مورد این پرونده‌ها توضیح داده شده است. بخش مهمی از گزارش نشان می‌دهد که انرژی فراوانی از شرکت معطوف به حل و فصل این پرونده‌ها می‌شود.

شرکت اما عملکرد نهایی ۶۶ واحد اقامتی یا پذیرایی زیرمجموعه خود را نیز ارائه کرده که در این بین در سال ۹۶، ۳۳ واحد سودده و ۲۹ واحد زیان‌ده بوده‌اند. ۵ واحد نیز با سود صفر به کار خود در سال گذشته پایان داده‌اند.

در بین واحدهای مذکور، چند سالی است که واحد استان کرمان سود مطلوبی نصیب شرکت می‌کند به گونه‌ای که سوددهی این واحد حتی در مقایسه با دومین واحد سودده، بیش از سه برابر است. واحدهای سنندج، دلوار بوشهر، خزرشهر و سمنان نیز در زمره ۵ واحد برتر سودده قرار دارند و از سوی دیگر، بیشترین زیان از عملکرد واحدهای هتل ماهان اصفهان، چلندر، اصفهان، یاسوج و سد درودزن حاصل شده است. در مجموع، سود حاصل از واحدهای سودده بسیار بهتر از مجموع عملکرد واحدهای زیان‌ده است.

شرکت امید دارد با استفاده از فرصت‌هایی چون گسترش کسب‌وکار رستوران‌داری و عقد قرارداد با مجموعه‌های بزرگ اقتصادی، عملکرد بهتری در سال ۹۷ داشته باشد.

### صد هتل، صد کسب‌وکار

سازمان تامین اجتماعی در سال ۱۳۹۴ با هدف هماهنگی و ایجاد زنجیره صنعت گردشگری بین شرکت‌های مرتبط زیرمجموعه، اقدام به تاسیس «هلدینگ گردشگری تامین اجتماعی» (هگتا) می‌کند. این هلدینگ از هفت شرکت

گروه هتل‌های هما، حمل‌ونقل ریلی رجا، سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی، رفاه گستر تامین اجتماعی، مجتمع‌های توریستی و رفاهی آبادگران، دهکده ساحلی و بین‌المللی خدمات مسافرتی و جهانگردی تامین تشکیل شده است.

به این ترتیب به جز سازمان ایرانگردی و جهانگردی، تامین اجتماعی مالک شرکت‌های دیگری در حوزه گردشگری است و صدها واحد اقامتی نیز که تحت پوشش شرکت‌های دیگر است، در اختیار دارد.

ناگفته پیداست که بسیاری از این شرکت‌ها تحت عنوان رد دیون در سال‌های گذشته به این سازمان واگذار شده‌اند که مواردی چون واگذاری هتل‌های هما و حمل‌ونقل ریلی رجا نیز بسیار پر حاشیه بوده‌اند.

غلام‌حیدر ابراهیم‌بای سلامی، سکان هگتا را از زمان تاسیس در دست می‌گیرد و علاوه بر آنکه رسالت خود را بر کاهش زیان‌دهی یا مدیریت موثرتر شرکت‌های پرمشکل زیرمجموعه قرار می‌دهد، از طرح بزرگی به نام «صد هتل، صد کسب‌وکار» در همان سال نخست فعالیت هگتا رونمایی می‌کند.

بخشی از جزئیات طرح در آخرین ماه سال ۹۴ توسط ابراهیم‌بای سلامی ارائه می‌شود؛ یعنی در زمانی که تنها یک ماه از ورود برجام به فاز اجرایی می‌گذرد.

کشور در آن زمان، محل آمدوشد گسترده هیات‌های تجاری از کشورهای مختلف بود و امیدهای فراوانی به جذب میلیارد‌ها دلار سرمایه خارجی وجود داشت. هگتا در اندیشه برگزاری همایشی برای فعالان بزرگ صنایع مرتبط با هتلداری بود تا این طرح را معرفی کند.

ابراهیم‌بای سلامی از آمادگی ساخت ۳۰ هتل در مرحله اول سخن می‌گوید. او طرح هگتا را در ادامه دو طرح بزرگ تاریخی کشور می‌داند: طرح ساخت هزار کاروانسرا در دوره شاه عباس صفوی و طرح ساخت ۲۰۰ مهمانسرای جهانگردی در دهه ۱۹۷۰.

مجموعه گردشگری تامین اجتماعی که بخشی از میراث هتل‌های ساخته شده جهانگردی را در اختیار دارد، در حالی چنین طرحی بزرگ و بلندپروازانه‌ای را در دستور

مسیر سنگلاخی اجرای برجام که دست کشور را در نهایت از ده‌ها میلیارد سرمایه خارجی کوتاه کرد، حاصلی برای صنعت گردشگری نیز نداشته است. حال اما باید به طرح جدید تامین اجتماعی در دولت دوازدهم دل بست.

واگذاری ده‌ها شرکت زیرمجموعه به بخش خصوصی و بازاریابی جدی برای این واگذاری بزرگ، می‌تواند شامل حال هفت شرکت زیرمجموعه هگتا نیز باشد. گرچه نام شرکت‌های گردشگری و حمل‌ونقل تامین اجتماعی در اولویت‌های نخست واگذاری‌ها قرار ندارد، اما وضعیت نامناسب عملیاتی و سوددهی شرکت‌های این دو صنعت، لزوم خروج این سازمان بزرگ از بنگاهداری را یادآور می‌شود.

به هیچ سرانجام مشخصی نرسیده است. ابراهیمبای سلامی در نهایت کرسی مدیریت هگتا را در خرداد امسال به علی دستجردی می‌سپارد که در کارنامه خود، سابقه مدیرعاملی گروه هتل‌های پارسپان را دارد؛ بنابراین یک جایجایی مدیریتی بین دو مجموعه گردشگری بزرگ رخ می‌دهد. هگتا در دوران ابراهیمبای سلامی کلنگ ساخت هتل همای اصفهان را بر زمین می‌زند و در دیگر طرح‌ها تنها از ایده ساخت ده‌ها هتل می‌گوید. گرچه مدیرعامل سابق، نبود مشکلات سرمایه‌گذاری دولتی و محدودیت‌های بخش خصوصی را نقطه قوت تامین اجتماعی برای توسعه کسب‌وکارهای گردشگری می‌داند، اما کارنامه خالی دستاوردها نشان از آن دارد که شاید نقطه قوت فرضی در حقیقت نقطه ضعف بوده باشد.

سرمایه‌گذاران خارجی گویا شراکت با تامین اجتماعی را انتخاب نکرده‌اند و البته

کار قرار می‌دهد که تنها ۳ درصد از هزار هتل کشور، درجه کیفی ۴ یا ۵ ستاره دارند. از زمستان ۹۴ تا بهار سال ۹۷ اما هیچ خبر مشخصی از شروع ساخت هتل‌های این طرح هگتا به گوش نمی‌رسد. بررسی سخنرانی یا مصاحبه‌های ابراهیمبای سلامی، خبر از هیچ پیشرفتی در کار نمی‌دهد و تنها اشاره به فرصت‌های بی‌نظیر گردشگری کشور و انتقاد از نبود برنامه مشخص حمایتی از سوی دولت است که در متن گفته‌ها قرار می‌گیرد.

مدیرعامل هگتا حتی در پنجمین مجمع بانکداری و کسب‌وکار ایران و اروپا در فرانکفورت آلمان که در آبان ماه سال گذشته برگزار شد، تنها از این طرح و فرصت‌های گردشگری ایران سخن گفت و مشخص نکرد که طرح پرامید تامین اجتماعی که قرار بود از بهار ۹۵ در مسیر اجرا قرار گیرد، چرا

### قرار است بلوک ۳۶۲ میلیون سهمی تراورس (شرکت مهندسی خط و ابنیه فنی راه‌آهن) چهارم مهر ماه از طریق مزایده واگذار شود.

بلوک ۸۸/۳۵ درصدی سهام شرکت مهندسی خط و ابنیه فنی راه‌آهن شامل ۳۳۲ میلیون و ۱۸۳ هزار و ۷۳۱ سهم این شرکت به قیمت پایه هر سهم ۷۲۳۷،۴۴ ریال و ارزش کل پایه دو هزار و ۶۳۲ میلیارد و ۱۴۸ میلیون و ۳۳۱ هزار و ۳۴ ریال به صورت ۱۰ درصد نقد و بقیه اقساط هشت ساله روی میز مزایده می‌رود.

ضمن اینکه مزایده این میزان سهام نیز به صورت وکالتی توسط سازمان خصوصی‌سازی و با مبلغ سپرده شرکت در مزایده یک میلیارد و ۹۶۴ میلیون و ۴۴۹ هزار و ۹۳۲ ریال در روز چهارم مهرماه انجام خواهد شد.

تراورس به عنوان یکی از بزرگترین شرکت‌های اقماری راه‌آهن در سال ۱۳۷۱ تاسیس شد، اما در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی، در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۹ به بخش خصوصی واگذار گردید و هم‌اکنون یکی از شرکت‌های زیرمجموعه شرکت توسعه سرمایه‌گذاری امیر منصور آریا محسوب می‌شود.

محصولات شرکت تراورس به دو بخش تولید کالا و ارائه خدمات تفکیک می‌گردد. تولیدات شرکت شامل انواع تراورس‌های مورد استفاده در خطوط ریلی است. خدمات نیز شامل روسازی، بازسازی، بهسازی، زیرسازی و تعمیر و نگهداری خطوط و ابنیه فنی راه آهن، مترو و راه شوسه است.

واگذاری این شرکت در حالی صورت می‌گیرد که ماه‌هاست گزارش‌های متعددی درباره شرایط نامساعد و دستمزدهای معوق کارکنان تراورس منتشر می‌شود و اعتراض کارگران شرکت تراورس راه‌آهن در انتقاد به بی‌توجهی مدیران این واحد به پرداخت مطالبات معوقه ادامه داشته است. گفته می‌شود تراورس برای پرداخت حقوق و مزایای خود، ماهانه حدود ۱۱ میلیارد تومان پول نیاز دارد.

کارگران شرکت تراورس که امور نگهداری خط و ابنیه فنی خط آهن را انجام می‌دهد، می‌گویند: حدود هفت هزار نفر تحت مسئولیت شرکت تراورس در خطوط ریلی سراسر کشور مشغول کارند که مطالبات مزدی و بیمه‌ای آنها تا سه ماه به تاخیر افتاده است.



## بلوک ۲/۶ میلیارد تومانی سهام تراورس واگذار می‌شود







توسعه صنعت حمل و نقل در گرو یافتن ابزارهای جدید تامین سرمایه است

## محور توسعه؛ بستر سرمایه

ترابران: بهتر است در ابتدا توضیحی درباره روند شکل‌گیری، اهداف تاسیس و نحوه فعالیت شرکت‌های تامین سرمایه داشته باشیم.

■ شرکت‌های تامین سرمایه، از بزرگ‌ترین نهادهای مالی هستند که پس از سال ۱۳۸۴ و متعاقب تصویب قانون بازار سرمایه، به تدریج زمینه تاسیس آنها فراهم شد. به شکل رسمی، دو شرکت تامین سرمایه که یکی از آنها مربوط به بخش دولتی و دیگری (تامین سرمایه نوین) وابسته به بخش خصوصی بود، اولین تامین سرمایه‌های کشور بودند که کار خود را از سال ۸۷ آغاز و اندک‌اندک جایگاه ویژه‌ای در بازار سرمایه کشور پیدا کردند.

در ادامه نیز مطابق با رشد شرکت‌های تامین سرمایه و تصویب قوانین موضوعه - به عنوان یکی از بزرگترین نهادهای مالی - نقش هدایت سرمایه و نقدینگی به سمت تامین مالی شرکت‌ها و پروژه‌ها را بر عهده

چند سالی است که به دلیل کاهش منابع دولتی تخصیصی به طرح‌های عمرانی، با هدف متنوع‌سازی روبه‌های تامین مالی پروژه‌های زیرساختی و برنامه‌های توسعه‌ای، استفاده از ظرفیت بازار سرمایه مورد توجه دست‌اندرکاران و متولیان بخش حمل و نقل کشور قرار گرفته و ظاهراً تیمی از کارشناسان بورس اوراق بهادار تعداد قابل توجهی از پروژه‌های حمل و نقلی خصوصی به‌ویژه در بخش ریلی را برای استفاده از ابزارهای بورسی تایید کرده‌اند. امکان شناور بودن نرخ سود اوراق مذکور، امکان بازپرداخت اصل استقراض در سررسید یا در مدت زمان عمر اوراق، تنوع بیشتر ابزارهای بازار سرمایه نسبت به بازار پول و معاف از مالیات بودن این ابزارها، امکان تمدید عمر زمان اوراق تامین مالی پس از سررسید و نیز سرعت بالای تامین مالی از طریق بازار سرمایه، از جمله مزایای تامین مالی از طریق بازار سرمایه در مقایسه با بازار پول است. گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت مشاور سرمایه‌گذاری تامین سرمایه نوین، در ابتدا با هدف آشنایی با نحوه فعالیت بازار سرمایه در بخش حمل و نقل ریلی برنامه‌ریزی شده بود، اما علی‌خوش طینت توضیح داد که این شرکت در تمام حوزه‌های تامین مالی صنعت حمل و نقل و همچنین طیف وسیعی از آنچه به این صنعت مربوط می‌شود فعالیت می‌کند. او پتانسیل، ابزارها، زیروهم و البته دشواری‌های مرتبط با حضور شرکت‌های خصوصی حمل و نقل در بازار مالی را تشریح می‌کند.



**شرکت‌های تامین سرمایه، نقش هدایت نقدینگی به سمت تامین مالی شرکت‌ها و پروژه‌ها را بر عهده دارند و منابع لازم برای سرمایه در گردش، ساخت پروژه و در مجموع هرگونه نیاز مالی شرکت‌ها را به روش‌هایی مانند فروش سهام، انتشار اوراق بهادار و ... تامین می‌کنند**

**یکی از تفاوت‌های تامین مالی از بازار پول و بازار سرمایه این است که در بازار سرمایه، تامین مالی مشکوک الوصول، عدم مطالبه و سوخت شده نداریم و همه سرمایه‌ها بازگشت دارند**

تامین مالی مابهره‌مند شده‌اند.

ما در تمام زیرشاخه‌های مربوط به صنعت حمل‌ونقل در حوزه تامین مالی فعالیت داشته‌ایم؛ به گونه‌ای که در حمل‌ونقل هوایی اولین صکوک اجاره را برای شرکت هواپیمایی ماهان منتشر کردیم. در صنعت حمل‌ونقل ریلی به منظور خرید واگن برای شرکت جویبار تامین مالی داشتیم و در صنعت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس و شرکت «بناگستر کرانه» تامین مالی انجام دادیم. در حوزه حمل‌ونقل ریلی همچنین برای اولین بار اقدام به تامین مالی با استفاده از ابزارهای نوین مالی کردیم.

علاوه بر آن به صورت غیرمستقیم، در لاستیک‌سازی‌ها برای شرکت ایران یاسا، در صنعت خودروسازی برای ایران خودرو، کرمان خودرو و خودروسازی بهمن و همچنین طیف وسیعی از آنچه مربوط به صنعت حمل‌ونقل می‌شود تامین مالی کرده‌ایم و تجربه استفاده از ابزارهای جدید را در حوزه تامین مالی مبتنی بر بدهی (Debt Based Financing) و حوزه سرمایه (Equity Based Financing) داریم.

**ترابران: تامین مالی این مجموعه برای خرید ناوگان یا توسعه زیربناها به چه میزان بوده است؟**

■ ما در گروه تامین سرمایه نوین تاکنون تقریباً حدود ۶۵ هزار میلیارد ریال تامین مالی کرده‌ایم که ۴۰۰۰ میلیارد ریال آن به صورت مستقیم در حوزه حمل‌ونقل برای خرید کشتی، واگن و هواپیما بوده است.

همچنین شرکت مشاوره سرمایه‌گذاری تامین سرمایه نوین، سال گذشته حدود ۵۰ میلیارد تومان برای تجهیز ناوگان حمل‌ونقل ریلی شرکت ریل سیرکوثر، انتشار اوراق تبعی داشته است. گفتنی است که تامین سرمایه نوین، اولین شرکت تامین سرمایه‌ای بود که در حوزه ریلی فعالیت خود را آغاز کرد.

البته در ادامه، کنسرسیومی تشکیل شد و تامین سرمایه‌های دیگر هم به آن پیوستند و مسیر تامین مالی صنعت حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل ریلی از طریق بازار سرمایه هم برای سرمایه‌گذاران و هم سرمایه‌پذیران هموار شده است.

گرفتند. به این معنی که منابع موردنیاز برای سرمایه در گردش، ایجاد و ساخت پروژه و هرگونه نیاز مالی شرکت‌ها را به روش‌های مختلف اعم از فروش سهام، انتشار اوراق بهادار و ... تامین می‌کنند.

کار اصلی «تامین سرمایه نوین» تامین مالی است، اما در زیرمجموعه خود نیز بخش‌های مختلفی از جمله بانکداری اختصاصی (ارائه خدمات مدیریت دارایی به مشتریان بسته به شرایط و خواست آنان)، مدیریت سرمایه در صندوق‌های سرمایه‌گذاری، ارائه خدمات مالی به شرکت‌ها و در نهایت بخش تامین مالی را پیش‌بینی کرده است.

گفتنی است در حال حاضر، نزدیک به ۱۲ تا ۱۳ هزار میلیارد تومان دارایی تحت مدیریت صندوق‌های سرمایه‌گذاری این شرکت است که در انواع درآمد ثابت، مختلط و سهام، دارایی مشتریان را با هدف افزایش ثروت و مدیریت ریسک مدیریت می‌کند.

«تامین سرمایه نوین» همچنین دو شرکت تابعه به نام‌های «کارگزاری» و «مشاور سرمایه‌گذاری» دارد. شرکت کارگزاری تامین سرمایه نوین، کارگزار رسمی بورس است و سهام خرید و فروش می‌کند و از لحاظ حجم معاملات در اوراق و بورس کالا همواره جزو ۱۰ کارگزاری برتر کشور بوده است. مجموعه مشاور سرمایه‌گذاری تامین سرمایه نوین نیز از نهادهای مالی تحت نظارت سازمان بورس است که با سرمایه ثبتی ۷۰۰۰ میلیارد ریال - به عنوان بزرگترین شرکت تامین سرمایه در کشور - فعالیت‌های مربوط به کارگزاری، بازارگردانی، مشاوره، پذیره‌نویسی و فعالیت‌های مشابه از جمله انتشار انواع اوراق بهادار نظیر انواع صکوک، اوراق مشارکت، گواهی‌های سپرده و ... را انجام می‌دهد.

**ترابران: شرکت تامین سرمایه نوین تاکنون کدامیک از صنایع را پوشش داده است؟**

■ طبق تجربه ۱۰ ساله، می‌توان ادعا کرد که تمام صنایع کشور را پوشش داده‌ایم و صنعت پتروشیمی، صنایع فلزی، صنایع معدنی، صنعت حمل‌ونقل به صورت مستقیم یا غیرمستقیم (تامین‌کنندگان صنعت حمل‌ونقل مثل لاستیک‌سازی) از خدمات



در بازار سرمایه خدمات متنوع تری ارائه و برای سرمایه در گردش، ساخت، اجاره، منفعت و ... اوراق منتشر می‌شود، اما در بانک چنین نیست؛ مثلاً یک شرکت ریلی بزرگ یا یک شرکت فرودگاهی دارایی‌هایی دارد که از آنها منفعت حاصل می‌شود. این شرکت در حالت عادی نمی‌تواند از بانک برای این دارایی‌ها درخواست وام کند اما در بازار سرمایه، منافع آتی و درآمد شرکت را از محوطه، غرفه‌ها، بیلبوردها و ... تخمین می‌زنند و براساس آن اوراق منتشر می‌شود

اما مشکلاتی هم وجود دارد؛ مثلاً یک مشکل، در رابطه با خرید تجهیزات است. در بیشتر مواقع تجهیزات، خارجی هستند و پرداخت آنها به صورت ارزی است، بنابراین در حال حاضر تامین مالی آنها در بازار سرمایه به سختی صورت می‌گیرد که این امر می‌تواند مانعی بر سر راه تامین‌کننده باشد. در رابطه با دارایی‌های خارجی هم که خریداری می‌شود باید گفت تا این تجهیزات به داخل ایران نیاید نمی‌تواند مبنای انتشار اوراق تامین مالی قرار گیرد و این نیز از مشکلات دیگر است.

علاوه بر این، اگرچه دارایی‌های شرکت‌های ریلی همانند واگن‌های باری و مسافری بیمه می‌شوند اما عمر دارایی‌ها زیاد است و ریسک از دست رفتن دارایی‌ها از یک سو بالا و از سوی دیگر ارزش دارایی‌های مبنای انتشار صرفنظر از افزایش نرخ ارز، روزبه‌روز کاهش می‌یابد که می‌تواند کار ارزشیابی را که منجر به تامین مالی می‌شود، با مشکل روبه‌رو کند؛ اما در حال حاضر، با وجود مشکلاتی که اشاره شد، در حال طراحی ابزارهای مالی هستیم که امکان تامین ارزی را برای صنعت حمل‌ونقل میسر کند.

### ترابران: آیا تاکنون به حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای هم وارد شده‌اید؟

■ ورود به حوزه تامین مالی حمل‌ونقل جاده‌ای پیچیده است، زیرا ابزارهای تامین مالی، شرایط و قوانین خاص خود را دارند، ضمن اینکه حجم تامین مالی باید به اندازه‌ای باشد که قانون مشخص کرده است؛ مثلاً برای خرید هواپیما صکوک اجاره داریم و دارایی واقعا به خریدار اجاره داده می‌شود، اما در حمل‌ونقل جاده‌ای اگر با پروژه ساخت جاده روبه‌رو باشید، یک قرارداد BOT منعقد و پس از آن هم روی درآمد حاصل از عوارض جاده‌ای حساب باز می‌کنند.

از سوی دیگر، همانطور که گفتیم، در حوزه تامین تجهیزات حمل‌ونقل جاده‌ای به صورت منفرد، اعداد کوچک است و برای بازار سرمایه ورود به آن توجیه ندارد؛ مگر اینکه در قالب تعاونی و پکیج‌های بزرگ (مانند واردات کامیون) باشد که حتی در این صورت هم ابتدا باید وسیله‌نقلیه به نام یک نهاد واسط (دولتی) منتقل شود و بعد آن را

به صاحب کامیون اجاره دهند، در حالی که در مورد هواپیما چنین روندی وجود ندارد.

علاوه بر این، از آنجا که سرمایه‌گذاران اصلی در پروژه‌های تامین مالی سرمایه‌گذاران عام و یا مردم هستند، طرح‌هایی که انتفاعی هستند و مسجل است که در آینده درآمد خواهند داشت، پذیرش می‌شوند، در حالی که اغلب طرح‌ها در صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای، انتفاعی و زودبازده نیستند.

### ترابران: تاکنون چه درخواستی از جانب خود وزارت راه و شهرسازی داشته‌اید و این درخواست‌ها مربوط به چه پروژه‌ای بوده است؟

■ ارتباط ما با وزارت راه و شهرسازی در حد انتشار اوراق بوده؛ به گونه‌ای که ۱۲۰۰ میلیارد ریال برای طرح‌های وزارت راه تامین مالی کرده‌ایم، اما از اینکه تامین مالی صورت گرفته، صرف چه پروژه‌ای شده است، اطلاعی نداریم. باید خاطر نشان کنم دوره تامین مالی بازار سرمایه بین یک تا ۵ سال است و اگر بخواهد تمدید شود، مکانیسم خاص خود را دارد؛ بنابراین بعضی پروژه‌ها در حوزه‌هایی مثل حمل‌ونقل ریلی و راهسازی که دیربازده هستند، بهتر است در قالب قرارداد BOT تامین مالی شوند.

### ترابران: نرخ سود در پروژه‌های تامین مالی چگونه محاسبه می‌شود؟

■ تعیین نرخ سود در بازار سرمایه به زمان بستگی دارد. در حال حاضر در سیستم بانکی ۱۵ تا ۲۳ درصد سود به سپرده‌ها پرداخت می‌شود، بنابراین نهادی که اوراق منتشر می‌کند، باید آن را برای مردم جذاب کند. وقتی سیستم بانکی ۲۳ درصد سود می‌دهد، نمی‌توان با ۲۰ درصد اوراق منتشر کرد؛ به این ترتیب، حداقل هزینه تامین مالی از حداکثر سودی که بانک‌ها به سپرده‌گذاران می‌دهند مقداری بیشتر است.

در عین حال، زمانی که در بازار پول، وامی دریافت می‌شود باید اصل و فرع (سود) پول با هم پرداخت شود، اما در بازار سرمایه لزوماً چنین نیست. در بازار سرمایه خدمات متنوع تری ارائه و برای سرمایه در گردش، ساخت، اجاره، منفعت و ... اوراق منتشر می‌شود، اما در بانک چنین نیست؛ مثلاً یک شرکت ریلی بزرگ یا یک شرکت

روشن نیست، هدفمان سوق دادن منابع به تولید داخلی است.

**ترابران: نوسانات شدید نرخ دلار چه تاثیری در قراردادهای فعلی و قبلی شما داشته است؟**

■ تغییر نوسانات نرخ ارز از چند جهت در بازار سرمایه کشور موثر است که بعضی از این تاثیرات مثبت و بعضی منفی هستند. تاثیرات مثبت را می توان این طور ارزیابی کرد که بخش عمده ای از بازار سرمایه صادرات محور است و یا اگر فروش داخلی دارد، بر اساس قیمت جهانی و بر پایه دلار است، بالطبع افزایش ارزش دلار در کشور ما به سودآوری بالاتر این شرکت ها منجر می شود و می تواند شرایط بازار سرمایه را جذاب تر کند، کما اینکه بازار سرمایه از ابتدای سال تاکنون بیشترین رشد را در مقایسه با سایر فرصت های سرمایه گذاری مهیا کرده است، به عنوان مثال در اوایل امسال، بازار سرمایه در طول دو ماه به میزان بازدهی بازار پول در طول یک سال دست یافت.

اما در عین حال، وقتی خطر کاهش ارزش پول ملی وجود دارد، سرمایه گذاران کمتر به سرمایه گذاری بلندمدت روی می آورند و بیشتر سعی در حفظ ارزش ثروت خود دارند. همین موضوع مراجعه سرمایه گذاران را به بانک های سرمایه گذاری کاهش می دهد و آنها را به سمت دارایی هایی مثل ارز، سکه و طلا سوق می دهد. در نتیجه، نوسانات شدید ارز، صرف نظر از نزولی یا صعودی بودن، هر نوع سرمایه گذاری را که به ارتقای وضعیت اقتصادی کشور کمک کند با مخاطره مواجه می کند؛ زیرا هیچ سرمایه گذاری در فضای مه آلود با افق بلندمدت وارد سرمایه گذاری نمی شود. در نتیجه، تجمع منابع و تامین مالی در چنین شرایطی به سختی میسر خواهد شد.

**ترابران: آیا در همین چند ماه شما با کاهش درخواست از طرف شرکت ها مواجه شده اید؟**

■ معمولاً نوسانات نرخ ارز با تاخیر بر روی بازار پول و سرمایه اثر می گذارد و این طور نیست که اگر امروز ارزش دلار هزار تومان بالا رود کسب و کار بازار سرمایه و تامین سرمایه ها را متاثر کند؛ بنابراین اگر این نوسانات مقطعی باشد و دولت آن را کنترل

و می تواند میزان تامین مالی را با محدودیت مواجه کند.

**ترابران: شرایط تحریم که در ماه های آینده سخت تر هم خواهد شد، چه تاثیری در ارائه خدمات شرکت تامین سرمایه نوین دارد؟**

■ شرکت های تامین سرمایه مانند تامین سرمایه نوین به عنوان یک بانک سرمایه گذاری، از شرایط و ریسک های سیاسی و اقتصادی کمتر تاثیر می پذیرند، زیرا در هر شرایط اقتصادی به دنبال سرمایه گذاری در زمینه هایی هستند که کمترین ریسک و بیشترین بازدهی را داشته باشد. به عبارت دیگر، موازنه بهینه ریسک و بازدهی را برقرار می کنند.

در سال های گذشته که بر اثر برجام انتظارات نسبت به روابط بین المللی بهتر بود، تامین سرمایه نیز به فراخور آن شرایط سعی کرد با سرمایه گذاران خارجی ارتباط برقرار کند؛ اما در حال حاضر، به دلیل ریسک ها و مخاطراتی که در رابطه با سرمایه گذاری خارجی وجود دارد، بیشتر نگاه به داخل و گزینه هایی است که بتواند کم ریسک ترین گزینه سرمایه گذاری برای سرمایه گذار محسوب شود.

زمانی طرح هایی مثل پروژه های نفت و گاز و منطقه ویژه اقتصادی مکران را تامین مالی کردیم که سرمایه گذار خارجی داشتند، اما الان که انتظارات نسبت به این موضوع مشخص و

فرودگاهی یک سری دارایی دارد که از آنها منفعت حاصل می شود. این شرکت در حالت عادی نمی تواند از بانک برای دارایی های وام درخواست کند اما در بازار سرمایه، منافع آتی و درآمد آن شرکت را از محوطه، غرفه ها، بیلبورد و ... تخمین می زنند و براساس آن اوراق منتشر می شود.

یک مورد دیگر این است که ممکن است بعضی ها سقف وامشان اجازه دریافت تسهیلات جدید ندهد، اما از طریق بازار سهام می توانند تامین سرمایه بکنند. البته شرایط تامین مالی در بازار سرمایه از بازار پول پیچیده تر است. شرکت ها باید شرایط قانونی را در بازار سرمایه لحاظ کرده باشند، مثلاً اگر شرکتی در بازار سرمایه، تامین مالی می کند یقیناً مالیات می پردازد، حسابرسی قانونی شده و قابل اطمینان است؛ در مجموع بازار سرمایه اتاقی شیشه ای و بسیار شفاف است؛ بنابراین شرکت هایی وارد می شوند که گزارشگری مالی شفاف دارند.

یکی دیگر از تفاوت های تامین مالی از بازار پول و بازار سرمایه این است که در بازار سرمایه تامین مالی مشکوک الوصول، عدم مطالبه و یا سوخت شده نداریم و همه سرمایه ها بازگشت دارد.

**ترابران: برای پذیرش درخواست تامین مالی شرکت ها چه محدودیت هایی وجود دارد؟**

■ بحث شفافیت و داشتن صورت مالی شفاف، پرداخت مالیات و حسابرسی های قانونی می تواند به عنوان محدودیت برای بعضی از شرکت ها محسوب شود. البته همین عرضه در بورس، مزیت هایی اعم از معافیت مالیاتی، تامین مالی آسان تر، وثیقه گذاشتن سهام شرکت برای دریافت وام از بانک، بالا بردن قدرت چانه زنی، وصول آسان مطالبات و ... را هم به دنبال دارد که آن محدودیت ها را توجیه می کند.

بد نیست در اینجا به این نکته اشاره کنم که بحث دارایی ها، صورت های مالی و جریان نقدی که در آینده از سرمایه گذاری و اجرای طرح های ریلی ناشی می شود، وابستگی شدیدی به قیمت گذاری حمل بار و مسافر دارد که ظاهراً به صورت دستوری تعیین می شود. همین موضوع تا حدودی حاشیه سود این صنعت را تحت تاثیر قرار می دهد

**بحث دارایی ها، صورت های مالی و جریان نقدی که در آینده از سرمایه گذاری و اجرای طرح های ریلی ناشی می شود، وابستگی زیادی به قیمت گذاری حمل بار و مسافر دارد که به صورت دستوری تعیین می شود. همین موضوع تا حدودی حاشیه سود این صنعت را تحت تاثیر قرار می دهد و میزان تامین مالی را با محدودیت مواجه می کند**



داشتن صورت‌های مالی شفاف، پرداخت مالیات و حسابرسی‌های قانونی می‌تواند به عنوان محدودیت برای بعضی از شرکت‌ها محسوب شود، اما همین عرضه در بورس، مزیت‌هایی اعم از معافیت مالیاتی، تامین مالی آسان‌تر، وثیقه گذاشتن سهام شرکت برای دریافت وام از بانک، بالا بردن قدرت چانه‌زنی، وصول آسان مطالبات و ... را هم به دنبال دارد

کند و صرف‌نظر از آنکه قیمت ارز چقدر است فضای باثباتی را حاکم کند، سرمایه‌گذار و یا فعال اقتصادی می‌تواند برای یک سال آینده برنامه‌ریزی کند؛ اما اگر چنین اتفاقی نیفتد، منابع از بازار سرمایه و حتی بازار پول خارج شده و به سمت دارایی‌هایی سوق داده می‌شود که ارزش آنها متأثر از قیمت دلار است.

**ترابران: نظارت بر عملکرد شرکت‌های تامین مالی بر عهده چه نهادی است؟**

■ نهاد ناظر، رگولاتور یا سیاست‌گذار، سازمان بورس و اوراق بهادار است که به عنوان متولی سیاستگذاری در بازار سرمایه، بر فعالیت کلیه نهادهای مالی نظارت دارد.

**ترابران: شرکت‌های تامین سرمایه چه محدودیت‌هایی برای پذیرش شرکت‌ها به منظور تامین سرمایه دارند؟**

■ انواع و اقسام روش‌هایی مانند انواع صکوک اجاره، استثناء، مرابحه و ... که در اختیار تامین سرمایه‌ها است هر کدام شرایط و الزامات خاص خودش را دارد که استفاده از آن تا حدود زیادی به شرایط شرکت مراجعه‌کننده وابسته است.

از جمله این الزامات می‌توان به ساختار مالی شرکت، ریسک مالی، نسبت بدهی به دارایی، وضعیت سودآوری، پیش‌بینی سودآوری شرکت در آینده، میزان توانایی ایفای تعهدات در رابطه با تامین مالی و ... اشاره کرد.

همچنین الزامات و دستوراتی عمل‌هایی که برای تامین منابع مالی تبیین، تصویب و

ابلاغ شده است بر این اصل استوار است که آیا شرکت‌ها و یا تامین‌مالی‌کنندگان توانایی ایفای تعهدات آتی خود را در رابطه با تامین مالی دارند یا خیر.

علاوه بر این، همه شرایط و روش‌های تامین مالی با شرایط همه شرکت‌ها جور در نمی‌آید، زیرا بعضی از روش‌های تامین مالی برای شرکت‌های تولیدی و بعضی دیگر برای شرکت‌های خدماتی هستند. به همین دلیل برای احصای بهترین روش برای هر شرکتی، واحدهای مشاوره‌ای می‌توانند با بررسی شرایط شرکت، بهترین روش‌های تامین مالی را به ترتیب اولویت برای آنها مشخص کنند.

**ترابران: و سخن آخر؟**

■ در فضای اقتصادی و کسب‌وکار کنونی کشور جایی برای آزمون و خطا وجود ندارد، بنابراین هر فعال اقتصادی ناگزیر است که کسب‌وکار خودش را از مدل‌های سنتی به متدهای مدرن و به‌روز اقتصادی تغییر دهد که این تغییر بدون حضور مشاوران مالی متخصص که اشراف کافی در حوزه اقتصاد، کسب‌وکار و تامین مالی دارند، دور از ذهن به نظر می‌رسد. بر همین اساس ما آمادگی خود را اعلام می‌کنیم که طیف گسترده خدمات خود را در اختیار فعالان صنعت حمل‌ونقل قرار دهیم و نگاه‌ها را از سمت بازار پول به طرف بازار سرمایه تغییر دهیم زیرا توسعه اقتصادی در کشور راهی ندارد؛ مگر اینکه از نگرش بازار پول‌محور به نگرش بازار سرمایه‌محور تغییر کند.



شرکت مهندسی صنعتی فهامه  
**FAHAMEH**  
 Engineering & Industrial Co.  
[www.fahameh.com](http://www.fahameh.com)

فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه

☎ ۸۸۱۰۶۱۴۵-۹

- 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)



## ابزارهای تامین مالی در بازار سرمایه

منابع حاصل از اوراق بهادار مبتنی بر بدهی مانند تسهیلات بانکی عمل می‌کنند با این تفاوت که سررسید آنها از تسهیلات بانکی بلندمدت‌تر (بیش از یک سال) بوده و سود پرداختی معمولاً در مواعید سه‌ماهه پرداخت شده و اصل مبلغ دریافت شده در سررسید تسویه می‌شود.

انتشار این اوراق مستلزم پذیرش شرکت در بورس نبوده و صرفاً نیازمند اخذ مجوز انتشار از سازمان بورس خواهد بود. در ادامه به شرح اوراق بهاداری که با استفاده از آنها می‌توان در بستر بازار سرمایه کشور، شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل را تامین مالی کرد می‌پردازیم.

۱- **اوراق مشارکت** - اوراق مشارکت اوراق بهاداری است که بنگاه‌های اقتصادی، به منظور تامین قسمتی از منابع مالی موردنیاز طرح‌های مدنظر، از طریق مشارکت با خریداران اوراق، اقدام به عرضه اوراق می‌نمایند. مطابق ماده ۵ قانون نحوه انتشار اوراق مشارکت، ناشر اوراق مکلف است بازپرداخت اصل و سود متعلق را در سررسیدهای مقرر تعهد و تضمین نماید.

لازم به ذکر است که در انتشار گواهی سپرده و اوراق مشارکت، بانی یا ناشر (متقاضی تامین مالی) می‌بایست حداقل ۵۰ درصد سرمایه موردنیاز را خودش تامین کند.

۲- **اوراق اجاره** - اوراق اجاره به پشتوانه دارایی‌های متقاضی تامین مالی با هدف تامین نقدینگی و یا تامین دارایی منتشر می‌شود. در تامین نقدینگی از طریق این اوراق، متقاضی دارایی‌های واجد شرایط را مبنا قرار داده، معادل ارزش روز دارایی اوراق اجاره منتشر شده و نقدینگی لازم در اختیار بانی قرار می‌گیرد. محدودیت اصلی در استفاده از اوراق اجاره این است که میزان منابع قابل جذب محدود به ارزش دارایی‌های مبنای اجاره است. ضمن اینکه دارایی‌های مبنای انتشار اوراق اجاره باید دارای شرایط، معینی باشند، از جمله اینکه هیچگونه محدودیت یا مانع قانونی، قراردادی یا قضایی برای انتقال دارایی، منافع و حقوق ناشی از آن وجود نداشته باشد و اینکه امکان واگذاری به غیر را داشته باشد.

انواع دارایی قابل قبول که می‌توانند مبنای انتشار اوراق اجاره قرار بگیرند عبارتند از زمین؛ ساختمان و تاسیسات؛ ماشین‌آلات و تجهیزات؛ وسایل حمل‌ونقل و سهام

۳- **اوراق منفعت** - اوراق بهادار به پشتوانه منافع آتی حاصل از به‌کارگیری دارایی‌ها یا ارائه خدمات معین و هرگونه حقوق معین قابل نقل و انتقال برای یک دوره زمانی مشخص را به‌اختصار اوراق منفعت می‌نامند. شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل، می‌توانند با مبنا قرار دادن بخشی از درآمدهای آتی ناشی از فعالیت خود اقدام به جذب منابع از طریق انتشار اوراق منفعت در بازار سرمایه نمایند.

در انتشار اوراق منفعت بانی به عنوان شخص حقوقی تامین مالی درآمدهای آتی ناشی از خدمات خود را محاسبه کرده و با فروش بخشی از آن به نهاد واسط منابع مالی موردنیاز خود را از طریق انتشار اوراق در بازار سرمایه جذب می‌نماید. سپس در مواعدهای مقرر سود سرمایه‌گذاران را از محل منافع حاصل از دارایی یا خدمات به سرمایه‌گذاران پرداخت نموده و در سررسید اصل مبلغ اوراق را تسویه می‌نماید.

۴- **اوراق سفارش ساخت** - اوراق سفارش ساخت (استصناع) اوراقی است که براساس قرارداد سفارش ساخت و به منظور تامین مالی ساخت دارایی منتشر می‌شود. در قرارداد سفارش ساخت به طور معمول کالای مورد نظر (موضوع استصناع) موجود نیست و بنگاه متقاضی تامین مالی به عنوان سازنده، در آینده آن را ساخته و تحویل می‌دهد. با انتشار این اوراق، کل مبلغ انتشار یک‌باره از سرمایه‌گذاران جمع‌آوری شده، در اختیار نهاد واسط قرار گرفته، ولی یک‌باره در اختیار بنگاه متقاضی تامین مالی قرار نمی‌گیرد.

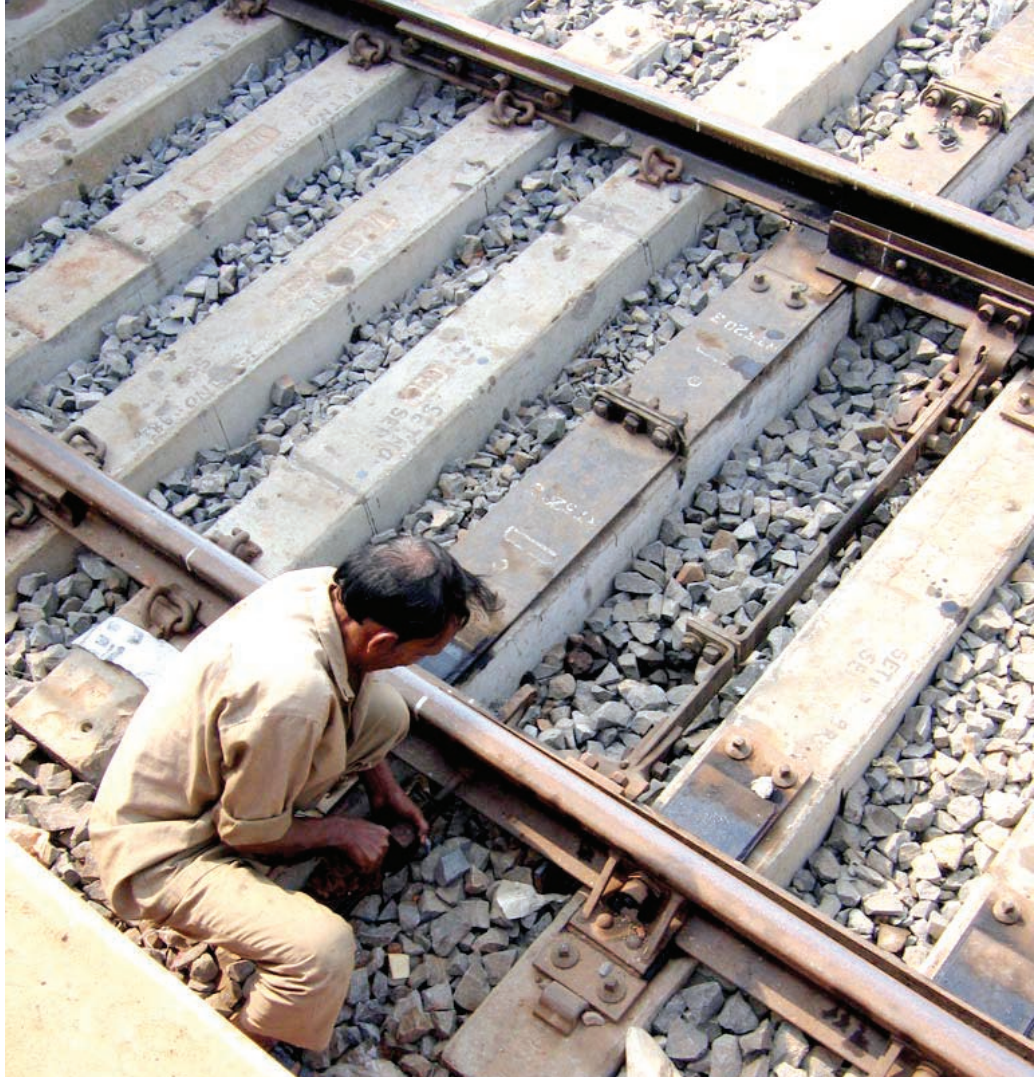
در این شیوه از تامین مالی، بخشی از منابع حاصل از انتشار به عنوان پیش‌پرداخت داده می‌شود و بخش دیگر با توجه به درصد و مقدار پیشرفت پروژه در طی عمر ساخت پروژه در وجه بانی پرداخت می‌گردد.

۵- **اوراق مرابحه** - اوراق مرابحه جهت تامین سرمایه در گردش و به‌خصوص خرید مواد اولیه شرکت‌ها استفاده می‌شود. در اوراق مرابحه، دارایی به قیمت مشخصی خریداری شده و با قرارداد فروش اقساطی به متقاضی تامین مالی (بانی) فروخته می‌شود. در تامین مالی از طریق اوراق مرابحه و با هدف خرید مواد اولیه شرکت‌ها، منابع حاصل از انتشار اوراق به فروشنده مواد و کالا پرداخت شده و مواد و کالا برای شرکت تامین می‌گردد.

لازم به ذکر است در انتشار اوراق مرابحه فروشنده می‌بایست هیچگونه رابطه سهامداری با بانی نداشته باشد.







قائم‌مقام راه‌آهن با اشاره به شروع مجدد تحریم‌ها، درباره شرایط پروژه‌هایی که قرار بود با مشارکت شرکت‌های خارجی انجام شود، گفت: «اقدامات متعددی در قالب تفاهمنامه و قرارداد با کشورهای خارجی داشته‌ایم که می‌توان به قرارداد برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد یا مسیر اینچه‌برون - گرمسار اشاره کرد. در حال حاضر، با وجود اینکه قرارداد برقی کردن تهران - مشهد زودتر از مسیر اینچه‌برون به گرمسار صورت گرفته بود اما فعالیت‌های اجرایی قرارداد برقی کردن اینچه‌برون به گرمسار با شتاب بیشتری پیش می‌رود»

عاشوری افزود: «برخی موارد تفاهمنامه‌هایی داشتیم که تبدیل به قرارداد نشده و طرف‌های خارجی منتظرند ببینند آینده برجام و بسته پیشنهادی اروپا به ایران چه می‌شود تا در موارد تفاهم شده تصمیم‌گیری و در صورت امکان تبدیل به قرار داد شود. در تفاهمنامه و قراردادهایی که با شرکت‌های کوچک منعقد شده است و بیشتر مربوط به تامین قطعات و خدمات است چندان نگران تحریم‌ها نیستیم اما شرکت‌های بزرگ‌تر منتظر نتیجه بسته حمایتی اروپا هستند و این قراردادها بیشتر مربوط به سرمایه‌گذاری در زیرساخت و ناوگان است.»

او با اشاره به اینکه تحریم‌ها با ایجاد محدودیت‌ها باعث مشکل‌تر شدن فضای کار مدیریت کشور می‌شود، گفت: «در راه‌آهن چندان نگرانی نداریم، چون تجربه دوره قبل باعث شده تا نکات مثبت و منفی تحریم‌ها مشخص و برای حل نکات منفی چاره‌اندیشی شود. پس در این دوره راهکارها و شیوه‌ها را در اختیار داریم. به عنوان مثال، در تحریم گذشته شاهد افت ترانزیت بارهای ریلی بودیم؛ اما پس از چند سال، تیم مدیریتی با اقداماتی توانست در سال‌های آخر تحریم موجبات رشد ترانزیت را فراهم کند، پس می‌توان در این دوره هم آن تجربه‌ها را به کار بست.»

وی خاطر نشان کرد: «یکی از نگرانی‌های که وجود داشت بیمه نبودن بارهای ترانزیتی بود که برای حل آن با شرکت‌های بیمه داخلی مذاکراتی صورت گرفت تا بارها را پوشش بیمه بین‌المللی بدهند یا در نقل و انتقال

قائم‌مقام راه‌آهن می‌گوید تجربه دوره قبل تحریم‌ها باعث شده برای این دوره آمادگی داشته باشیم

## منتظر بسته پیشنهادی اروپا هستیم

با توجه به اینکه پس از برجام، بیشتر مذاکراتی که با شرکت‌های خارجی در حوزه حمل و نقل انجام شد، در بخش ریلی بود، با شروع مجدد تحریم‌ها و خروج شرکت‌های خارجی از ایران، سرانجام تفاهمنامه‌ها و قراردادهای منعقد شده در حاله‌ای از ابهام فرو رفته است. در گفت‌وگویی با حسین عاشوری، قائم مقام و عضو هیئت‌مدیره راه‌آهن، او اذعان می‌کند که هنوز نمی‌توان اخباری قطعی در مورد سرنوشت پروژه‌های راه‌آهن اعلام کرد و شرکت‌های اروپایی منتظر بسته پیشنهادی اروپا هستند تا در مورد ادامه همکاری‌های خود با ایران تصمیم‌گیری کنند.

دیدار با عاشوری فرصت مناسبی بود تا دیگر گلایه‌های بخش خصوصی از راه‌آهن را نیز او با در میان بگذاریم و از برنامه‌ها و راهکارهای راه‌آهن برای رسیدگی به مطالبات بخش خصوصی بپرسیم



در راه‌آهن چندان نگران تحریم‌ها نیستیم، چون تجربه دوره قبل باعث شده نکات مثبت و منفی تحریم‌ها مشخص و برای حل نکات منفی چاره‌اندیشی شود. پس در این دوره راهکارها و شیوه‌ها را در اختیار داریم معتقدم می‌توانیم از این دوره سخت عبور کنیم اما مطمئن‌ام بی‌دردسر نخواهد بود و هزینه‌ها را افزایش خواهد داد

یکی از نگرانی‌های که وجود داشت بیمه نبودن بارهای ترانزیتی بود که برای حل آن با شرکت‌های بیمه داخلی مذاکراتی صورت گرفت تا بارها را پوشش بیمه بین‌المللی بدهند

خصوصی بررسی و رسیدگی می‌شود. شاید برخی شرکت‌ها در خصوص سختگیری راه‌آهن در ساماندهی‌ها گلايه داشته باشند. به طور مثال، طبق مقررات در بخش باری، شرکت‌هایی می‌توانند صادرکننده بارنامه باشند که حداقل ۶۰۰ واگن در اختیار داشته باشند. این ۶۰۰ واگن را می‌توانند اجاره بلندمدت کرده باشند یا مالک باشند. برخی شرکت‌ها این شرایط را ندارند. پیش از این طی چند مرحله به آنها اخطار دادیم. به عنوان نمونه طی ۱۸ ماه پنج مرتبه به آنها اخطار دادیم تا تعیین تکلیف کنند. از ده شرکت باری که مشکل داشتند حدود پنج شرکت واگن اجاره کردند اما مابقی اقدامی نکردند.»

او افزود: «در بین این شرکت‌ها، شرکت‌هایی بودند که از ۱۶ تا ۲۵۰ واگن باری در اختیار داشتند در نتیجه به ناچار صدور بارنامه آنها را قطع کردیم، اما آنها هم به دنبال هر گونه اهرم فشاری بودند تا حرف خود را به کرسی بنشانند. این ابزار فشارها از مسئولان استانی گرفته تا نمایندگان مجلس و ابزارهای دیگر را شامل می‌شد.»

عاشوری با بیان اینکه در خصوص پروانه فعالیت شرکت‌ها نیز مشکلاتی وجود دارد، گفت: «در سال‌های گذشته، در این خصوص سختگیری انجام نداده بودیم اما در یک سال گذشته به جهت این که شرکت‌ها باید الزامات پروانه فعالیت خود را رعایت کنند سختگیری کردیم. برخی از شرکت‌ها هنوز نقص در پرونده دارند و مدام از ما فرصت می‌خواهند تا لوازم مورد نیاز را برای این مهم تهیه کنند اما اینجا و آنجا گله می‌کنند که چرا این قدر سختگیری می‌کنیم.»

او با تأکید بر اینکه در زمینه تعرفه اتفاق خاصی که منجر به اعتراض شود نداشتیم چون مدل تعرفه‌ای را متوازن کرده‌ایم، تصریح کرد: «بخش باری اعتراضی در خصوص سیستم تعرفه‌ای ندارد، اما بخش مسافری مدت‌ها است در خصوص تعرفه پایین گلايه‌مند است.»

عاشوری توضیح داد: «اوایل سال ۹۷ بخش مسافری تقاضای افزایش ۲۰ درصدی قیمت بلیت‌ها را داشت. این درخواست در راه‌آهن مورد بررسی قرار گرفت و با

پول چون با سیستم بانکی مشکل داشتیم توانستیم با روش‌های مختلف کارهایمان را پیش ببریم؛ بنابراین، با راه‌حل‌هایی که داریم معتقدم می‌توانیم از این دوره سخت عبور کنیم اما مطمئن‌ام بی‌دردسر نخواهد بود و هزینه‌ها را افزایش خواهد داد.»

او با اشاره به اینکه در حوزه صنایع ریلی توانمندی‌های خیلی خوبی داریم، اظهار کرد: «بالغ بر ۸۰ درصد واگن‌های باری، ۵۰ تا ۶۰ درصد واگن مسافری و در لکوموتیو سهم داخل ۴۰ درصد است و ۶۰ درصد از خارج تامین می‌شود. البته تامین منابع مالی نقطه ضعف بخش ریلی است. طی سال‌های اخیر تلاش کردیم با بسته‌های حمایتی این ضعف را برطرف کنیم. در بخش باری موفق بوده‌ایم اما در بخش مسافری هنوز مشکلاتی وجود دارد.»

عاشوری درباره میزان ترانزیت و صادرات از ایران به کشورهای آسیای میانه گفت: «حدود ۲۱ میلیون تن بار در پنج ماه اول امسال توسط راه‌آهن جابه‌جا شده که از نظر تناژ ۱۳ درصد و از نظر تن کیلومتر ۱۹ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش داشته است و شاهد رشد ۵۰ درصدی تناژ و ۶۰ درصدی تن کیلومتر در حوزه ترانزیت هستیم.»

او ادامه داد: «آمارها نشان می‌دهد که بارهای صادراتی از جمله محصولات فولادی، نفت کوره، سیمان، روغن ماشین‌آلات رشد داشته‌اند و تنها شاهد کاهش صادرات مواد معدنی بوده‌ایم و کلاهایی از جمله جو، ذرت، کنجاله، پنبه، کود، مواد معدنی و روغن نباتی بیشترین آمار حمل بار وارداتی را به خود اختصاص می‌دهند.»

### گلايه بخش خصوصی را قبول داریم اما ...

قائم‌مقام شرکت راه‌آهن درباره میزان تعامل بین بخش خصوصی و راه‌آهن توضیح داد: «جلساتی با حضور نمایندگان بخش خصوصی با معاونان راه‌آهن به صورت مرتب برگزار می‌گردد و رئیس انجمن صنفی در جلسات شورای معاونان راه‌آهن حضور می‌یابد که در این جلسات موضوعات مختلف جاری راه‌آهن و مشکلات بخش



اگر شرکتی بخواهد به صورت اعتباری کالا حمل کند یا باید ضمانت نامه بانکی بیاورد که هزینه بر است یا واگن های خود را بر اساس محاسبات مالی در رهن راه آهن قرار بدهد. این شیوه قرارداد برای این است که اگر مالک واگن بدهی های خود را پرداخت نکرد، بتوانیم به جای مطالبات واگن ها را برداریم

وجود اینکه پیشنهاد شرکت راه آهن هم ۲۰ درصد افزایش قیمت بود، در زمان بررسی درخواست، بخشنامه دولت مبنی بر اینکه در حوزه خدمات اجازه افزایش بیشتر از ده درصد را نداریم؛ باعث شد حداکثر با همان ده درصد افزایش تعرفه موافقت شود.» قائم مقام راه آهن خاطر نشان کرد: «با افزایش نرخ ارز و قیمت کالاهای مصرفی شاهد افزایش اعتراضات مالکان بخش مسافری بودیم. آنها معتقد هستند همان طور که شاهد افزایش قابل توجه در کرایه های حمل و نقل هوایی هستیم این افزایش باید در بخش ریلی هم اتفاق بیفتد اما با توجه به محدودیت هایی که در بخش ریلی وجود دارد چنین اجازه ای را برای افزایش نمی توانیم بدهیم. این موضوع محل اعتراض شده است و با این که ما هم این اعتراض ها را قبول دارم اما با توجه به شرایط خاص کشور افزایش تعرفه بلیت مسافری فعلا امکان پذیر نیست. لذا با افزایش تعرفه بخش خصوصی موافقت نکردیم.»

عاشوری با یادآوری اینکه سازمان حمایت از حقوق مصرف کننده با همان افزایش ده درصدی نیز مخالف است، ادامه داد: «اما بعد از جلسه ای که با آنها و وزارت صنعت، معدن و تجارت داشتیم و با ارائه مدارک قانونی، پذیرفتند افزایش ده درصدی قانونی است. قبول داریم که بخشی از گله مندی ها به حق است اما شرایط به گونه ای است که نمی توانیم تصمیم سریع در جهت رفع دغدغه ها بگیریم و منتظریم شرایط با ثبات شود تا بتوانیم تصمیمات بهتری بگیریم.» وی اضافه کرد: «معتقد هستیم اگر اجازه استفاده از ارز ۴۲۰۰ تومانی وجود نداشته باشد، دولت باید در کرایه حمل بخش باری و مسافری تجدید نظر کند.»

### نحوه وصول مطالبات راه آهن

عاشوری در زمینه وصول مطالبات راه آهن گفت: «وصول مطالبات در بخش خصوصی و دولتی با مشکلات عدیده ای روبه رو است و وقتی با مشکلات اقتصادی در کل کشور روبه رو می شویم این مهم خود را بیشتر نشان می دهد. واحد وصول مطالبات وظیفه دارد بدهی شرکت های مختلف را

رصد و در قالب کارگروهی که به صورت هفتگی تشکیل می شود، موارد را به معاونان راه آهن ارائه کند تا در خصوص راهکار یا چگونگی اعمال فشار برای دریافت مطالبات اقدام شود.»

او افزود: «طی دو سال گذشته، مجبور شدیم علیه برخی شرکت ها که به هیچ وجه برای پرداخت بدهی هایشان اقدام نمی کردند شکایت حقوقی ترتیب دهیم. با برخی از شرکت ها با پرداخت بدهی به صورت اقساطی به تفاهم رسیدیم. برای برخی مطالبات به سراغ سهامداران اصلی رفتیم. با برخی مدیران بالادستی شرکت های خصوصی و شبه دولتی جلسه گذاشتیم و این موضوع به صورت مستمر در حال انجام است تا بتوانیم تا جای ممکن مطالبات را کم کنیم. برخی مطالبات نیز قطعی نیستند. در بعضی قراردادها برای میزان و نحوه محاسبه مطالبات جلساتی را با شرکت ها داشته ایم که یا به نتیجه می رسند یا در نهایت باید با شیوه حقوقی به نتیجه برسیم.»

عاشوری درباره شیوه جدید در قراردادهای راه آهن و در رهن قرار دادن واگن های مالکان توضیح داد: «این شیوه برای قراردادهای اعتباری است. اگر شرکتی بخواهد به صورت اعتباری کالا را حمل کند یا باید ضمانت نامه بانکی بیاورد که هزینه بر است یا واگن های خود را بر اساس محاسبات مالی در رهن راه آهن قرار بدهد. در هنگام صدور بارنامه اصل این است که باید نقدی پرداخت شود، اما صاحب باری که سالانه چندین میلیون تن بار با راه آهن جابه جا می کند و چند ده میلیارد تومان حمل دارد، پول خود را به صورت نقدی پرداخت نمی کند و غالباً به صورت اعتباری چند ماه پرداخت می کند.»

او تصریح کرد: «این شیوه قرارداد برای این است که اگر مالک واگن بدهی های خود را پرداخت نکرد، ما بتوانیم به جای مطالبات واگن ها را برداریم. در حال حاضر، انباشتگی مطالبات حتی با شرکت های معتبر وجود دارد و برای این که در پرداخت مطالبات سهل انگاری نشود و از انباشت مطالبات جلوگیری کنیم، این شیوه را در نظر گرفته ایم.»

پروژه ریلی موسوم به «پروژه ریلی شورای همکاری خلیج فارس» که کویت را به کشورهای حاشیه خلیج فارس متصل خواهد کرد، آغاز شده است.

بر اساس گزارشی از روزنامه Al Anba چاپ کویت، پروژه ریلی به طول ۱۱۱ کیلومتر که کویت را به خلیج فارس متصل خواهد کرد؛ آغاز شده است. به گزارش تین نیوز، کویت برای اتصال به خلیج فارس نیاز به احداث ۵۷۵ کیلومتر خطوط ریلی دارد.

بر اساس این گزارش، در فاز اول این پروژه کویت از طریق احداث خط ریلی جدید به منطقه توریستی Nuwaiseeb در نزدیکی مرز عربستان متصل خواهد شد. ضمن این که یک مسیر ریلی ۱۵۳ کیلومتری، شهر کویت در استان عاصمه را به بندر «بویان» وصل می کند.

سازمان حمل و نقل کویت به دنبال تعیین مشاور فنی برای اجرای فاز اول این پروژه در پاییز امسال است. هزینه احداث فاز اول این پروژه ۹۰۰ میلیون دینار (بالغ بر سه میلیارد دلار) است که بر اساس قیمت های سال ۲۰۱۶ برآورد شده است و انتظار می رود این پروژه طی چهار تا پنج سال آینده به بهره برداری برسد. این مسیر ریلی انتقال مسافران را از کویت تا شهر دمام در عربستان سعودی و با سرعت ۲۲۵ کیلومتر در ساعت انجام خواهد داد.

اتصال شش کشور حاشیه خلیج فارس از طریق خطوط ریلی به طول ۲ هزار و ۱۰۰ کیلومتر از کویت تا عمان با موانع فنی و بروکراتیک زیادی روبه روست که به دلیل مشکلات تخصیص بودجه ناشی از کاهش قیمت نفت متوقف شده است. بحرین نیز اعلام کرده است که تا سال ۲۰۲۳ برای اتصال ریلی کشورش به همسایه خود یعنی عربستان مشارکت نخواهد کرد.

## خیز ۳ میلیارد دلاری کویت‌ها برای اتصال ریلی به خلیج فارس



### مزایای استفاده از پیمانکاران تامین نیروی انسانی برای کارفرمایان

- حذف مراحل جذب، بکارگیری و اخذ تاییدیه های مربوط به تشخیص هویت، سوء پیشینه، عدم اعتیاد، آسیب های اجتماعی، معاینات ادواری پزشکی، تکمیل و بایگانی پرونده کارگزینی، آموزش و توجیهات و سایر امور مربوط به نیروی انسانی.
- واگذاری کلیه مسئولیت های ناشی از عقد قرارداد با کارکنان به شرکت پیمانکار و عدم مسئولیت کارفرما در مراجع قانونی و قضایی.
- حذف مراحل زمان بر مربوط به ثبت نام، اخذ و تمدید دفترچه بیمه و امور مربوط به حوادث کارکنان در کارگاه و همچنین حذف صدور فیش حقوقی ماهیانه.
- دریافت و پرداخت (عدم صدور هر گونه سند حسابداری پرداخت به عنوان وام، مساعده، علی الحساب) و همچنین هر گونه سند دریافت بابت تسویه وجوه دریافتی از کارفرما و نگهداری به تفکیک نفرات و حساب ها.
- تضامین و وثایق دریافتی و پرداختی (عدم صدور هر گونه سند حسابداری دریافت بابت ضمانت اشتغال، ضمانت اخذ وام، ضمانت تجهیزات و اثاثیه و ماشین آلات نزد کارکنان و...) و همچنین هر گونه سند پرداخت بابت ضمانت کارکنان نزد اشخاص ثالث از جمله بانک ها و سازمان های دولتی.
- سهولت صدور سند حسابداری در امور مالی کارفرما در خصوص پرداخت حقوق و مزایای کارکنان تحت امر پیمانکار.



زیرت صادقانه، افتخار ما

شرکت دریا گستر

تخصص:

تامین نیروی انسانی

۳ - ۸۸۲۱ ۳۵۸۱ (+۹۸۲۱)

۳ - ۸۸۰۶ ۵۹۳۱ (+۹۸۲۱)

www.DARYAGOSTAR.ir

تهران، خیابان شیخ بهایی، خیابان کرمسار غربی، پلاک ۸۰  
کد پستی: ۱۴۳۵۸۵۵۷۱۳





## توقف نظام برنامه‌ریزی در حمل و نقل ریلی ایران

مجید بابایی  
 پژوهشگر حوزه مدیریت  
 فناوری و حمل و نقل

شخصاً مدت طولانی است که در همین بخش حمل و نقل ریلی که در آن فعالیت دارم، اثری از برنامه‌های بلندمدت که منضم به معیارها و نقشه راه دستیابی به اهداف مورد نظر باشد را ندیده‌ام. دو برنامه اخیر توسعه کشور هم بیشتر شبیه بیانیه توسعه به همراه برخی احکام است که اولاً گارانتی برای عملی شدن آن معیارها و اهداف را ندارد و ثانیاً هیچگاه برنامه‌های یکپارچه عملیاتی و نقشه راه تحقق آن اهداف را به همراه نداشته است.

اخیراً معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در اقدامی پسندیده «برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل ایران» را منتشر کرد. برنامه‌ای که با تصویب در «شورای عالی هماهنگی ترابری کشور» طی آن شش هدف استراتژیک و هفت استراتژی برتر بخش حمل و نقل جهت تحقق آن اهداف معرفی گردید.

اما سوال مهم این است که قرار است با این برنامه چه کنیم؟ متولی اجرای برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل کشور کیست؟ وزارت راه و شهرسازی، معاونت حمل و نقل، سازمان‌های زیربخش، ... کدام نهاد و با کدام اختیارات قرار است بر اجرای آن نظارت کند تا اطمینان لازم از تحقق اهداف را در پی داشته باشد؟

تجربه ناموفق اجرای برنامه‌های استراتژیک در کشور به ما هشدار می‌دهد که اگر این برنامه که به‌زعم بنده به‌خوبی تدوین شده است به حال خود در سازمان‌های ذی‌ربط رها شود قطعاً نتیجه‌ای در پی نخواهد داشت و اجرای جزیره‌ای این استراتژی‌ها فارغ از روابط و تعاملات با سایر زیربخش‌ها جز اینکه منجر به تولید گزارش‌های غیرکاربردی گردد خروجی ملموسی را در پی نخواهد داشت.

با شروع به کار دولت یازدهم در سال ۹۲ هدف‌گذاری دولت مبتنی بر توسعه بنیادی بخش ریلی و متکی بر پارادایم شیفت حمل و نقل ریل پایه شکل گرفت؛ اما هم‌اکنون با خاتمه دولت یازدهم و گذشت یک سال از دولت دوازدهم همچنان این سوال مهم باقی است که حمل و نقل ریلی بر مبنای چه برنامه و رویکردی به آینده چشم‌دوخته است؟

قاعدتاً یک دوره هشت ساله ثبات مدیریتی در بخش حمل و نقل می‌بایستی حداقل برای شکل‌گیری ساختار حرکت دولت برای توسعه ریلی کافی باشد. در یک دوره هشت ساله حداقل می‌بایستی به‌خوبی عارضه‌های بخش ریلی و بازیگران و ذینفعان آن به همراه ابزارهای سیاستی متناسب با آن شناسایی و در چارچوب برنامه‌ای هدفمند و قانونی تنظیم گردیده باشد. یک دوره هشت ساله باید کافی باشد تا عملکرد خصوصی‌سازی

حمل ریلی به‌خوبی ارزیابی و راه‌حل‌های عملیاتی برای رفع موانع و ارتقاء آن تدوین تا در برنامه رفرم ریلی مورد استفاده واقع شود. اگر تاکنون این اقدامات نشده است و برای فردای حمل و نقل ریلی برنامه‌ای نداریم حتماً جایی از کار ایراد دارد.

در عمل با گذشت ۵ سال از این دوره هشت ساله و با کنار هم گذاشتن اجزاء پازل توسعه ریلی متاسفانه باید گفت که نمی‌توان انسجام و بارقه‌های امید را در ایجاد چنین چارچوب بنیادی مشاهده نمود. حمل و نقل ریلی کشور امروز نه برنامه بلندمدتی برای اجرای برنامه استراتژیک حمل و نقل و تحقق چنین اهداف بزرگی را در اختیار دارد و نه توانسته از ابزارها و ظرفیت‌های قانونی موجود به نحو مناسبی بهره لازم را ببرد. تقریباً تمامی قوانین حمایتی بخش ریلی که در برنامه ششم توسعه درج گردیده است به دلایل مختلف ابتر و بلااستفاده مانده است. به جد می‌توان ادعا نمود امروز مهمترین ترجیح‌بند حمل و نقل ریلی ایران «بی‌برنامگی» است. اشاره به تعدادی از این عارضه‌ها که همچنان بی‌پاسخ مانده‌اند:

- مسکوت ماندن طرح تحول ساختاری حمل و نقل ریلی کشور با گذشت ۱۴ سال از شروع خصوصی‌سازی
- سیاست‌های قیمت‌گذاری ناکارآمد همچنان با قدرت ادامه دارد.
- از ناکارآمدی دولت‌ها در گذشته درس گرفته نمی‌شود.
- همچنان وظایف حاکمیتی و اجرایی در یکجا متمرکز شده است. ستاد وزارت راه و شهرسازی مسئولیت‌های حاکمیتی‌اش را تماماً به شرکت راه‌آهن برون‌سپاری کرده است و او به‌تنهایی تمامی مقدرات توسعه ریلی را رقم می‌زند.
- همچنان خبری از ایجاد نهاد تنظیم‌گر مقررات ریلی نیست.
- توسعه نامتعارف زیرساخت‌های ریلی، عدم توجه جدی به رفع گلوگاه‌های شبکه ناکارای موجود و گسترش فاصله تکنولوژیک با دنیا شبکه‌ای غیربهره‌ور را روی دستمان گذاشته است.
- بخش غیردولتی ریلی با دریایی از مشکلات

## بخش ریلی مسافری ارز ۴۲۰۰ تومانی می خواهد

به گزارش ترابران، محمد رجبی، رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، در نشست خبری فعالان حمل‌ونقل ریلی مسافری کشور درباره تغییرات نرخ ارز و اثرات آن بر حمل‌ونقل ریلی کشور با اشاره به افزایش هزینه ناوگان ریلی پس از نوسانات ارزی گفت: «در برنامه‌های توسعه پنج ساله، نگاه ویژه‌ای به بخش ریلی شده، اما این توسعه در دولت‌ها بیشتر متوجه زیرساخت‌ها شده است و در بخش ناوگان توجه چندانی به آن نمی‌شود.»

او ضمن بیان وابستگی ارزی بالا در بخش ناوگان ریلی، بیان کرد: «در برخی قطعات که در داخل تولید نمی‌شود، وابستگی ارزی داریم، از سوی دیگر در برخی قطعات تولید داخل هم بابت مواد اولیه یا قطعات کوچکتر، وابستگی ارزی وجود دارد.»

او اظهار داشت: «سهم ارزبری واگن‌های قدیمی ۱۵ تا ۲۵ درصد، خودکشش‌ها ۴۵ درصد و واگن‌های های‌تک بیش از ۴۵ درصد است و البته در واگن‌های نو از نظر قطعات مصرفی و تعمیرات، وابستگی ارزی وجود دارد.»

رجبی گفت: «در حال حاضر وابستگی ارزی ناوگان ریلی مسافری در بخش آلات ناقله، پایین‌شاسی، ترمز، چرخ‌ها، موتور و گیربکس (در خودکشش‌ها) است، تعمیرات گیربکس خودکشش‌ها با احتساب هزینه رفت و برگشت به آلمان حدود ۱۱۰ تا ۱۵۰ هزار یورو است. حدود ۱۱ شرکت ریلی شامل سفیرریل، رجا و فدک در حال حاضر هزینه‌های نگهداری ناوگان را از محل منابع خود انجام می‌دهند که این منابع فقط از محل تعرفه بلیت است.»

رجبی ضمن برشمردن بخش‌های تأثیرپذیر از نوسانات ارزی و در پی آن افزایش هزینه‌های بخش ریلی مسافری، افزود: «به دلیل نوسانات ارزی نامه‌ای به وزیر صنعت معدن و تجارت نوشته‌ایم تا ارز ۴۲۰۰ تومانی به شرکت‌های ریلی مسافری تخصیص دهند.»

رجبی با بیان اینکه به ازای هر کیلومتر-صندلی، ۶ سنت ارزبری در ناوگان ریلی وجود دارد، اضافه کرد: «مشتری‌های قطار قشر متوسط جامعه، کارگران، دانشجویان و کارمندان هستند و افزایش قیمت بلیت برای اقشار مردم قابل قبول نیست، زیرا امکان تأمین آن را ندارند، بنابراین باید حمایت‌های دولت از محل اختصاص ارز دولتی باشد.»

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز ضمن انتقاد از اینکه بخش ریلی دغدغه امروز دولتمردان و کشور نیست، گفت: «قیمت بلیت‌های قطار از آذر ۹۴ تغییر نیافت و اوایل تابستان امسال هم ۱۰ درصد افزایش یافت، حال چطور ممکن است یک بنگاه اقتصادی بدون هیچ درآمد دیگری در این شرایط اقتصادی موفق باشد.»

مجید بابایی با تأکید بر اینکه ضرورت دارد مابه‌التفاوت قیمت‌های واقعی و قیمت‌های فعلی بلیت به شرکت‌های ریلی پرداخت شود، گفت: «سفر باید کالای اساسی فرض شود، چون منافع قابل توجهی برای کشور دارد، بنابراین باید سفر در کشور حفظ شود؛ حال اگر در سبد تخصیص ارز دولت، شرکت‌های ریلی در بخش کالاهای اساسی و ارز ۴۲۰۰ تومانی قرار نگیرند، حرکت قطارها متوقف می‌شود.»

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در پاسخ به سؤال خبرنگاری مبنی بر میزان استفاده بخش ریلی از ظرفیت‌های قانونی نظیر بند (ق) تبصره بودجه و یا سهم ۱۰ درصدی از قیمت سوخت، گفت: «حدود چهار سال از مصوبه بند (ق) گذشته، اما ریلی به شرکت‌های ریلی اختصاص نیافته است.»

بابایی اضافه کرد: «همچنین مالیات بر ارزش افزوده شرکت‌های ریلی که قرار بود صفر باشد، از سوی سازمان امور مالیاتی اجرا نمی‌شود و این جای تأمل دارد.»

و ابرچالش‌ها به حال خود رها شده است.

- تضاد منافع دولت و بخش غیردولتی به‌شدت افزایش یافته است.

- مداخلات دولت در امورات جاری بنگاه‌های غیردولتی ریلی افزایش یافته است.

- ظرفیت‌های قانونی مصوب بخش ریلی بلا تکلیف و بدون متولی است.

- سیاست‌گذار ریلی کمترین قدرت چانه‌زنی را در سطح دولت دارد و این در حالی است که این دولت به «دولت توسعه ریلی» شهرت یافته است.

- «سکوت» تنها خروجی نهاد سیاست‌گذار حمل‌ونقل ریلی در قبال تحولات و تنش‌های اقتصادی نظیر تغییرات فاحش نرخ ارز است. برنامه منسجمی برای خروج از بحران‌های پیش رو وجود ندارد.

- منافع بخش حمل‌ریلی حتی با افزایش چند برابری قیمت کالاها از سوی صنایع و صاحبان کالا پیگیری نمی‌شود. گویا بخش ریلی را با سازمان امداد ریلی اشتباه گرفته‌ایم.

و همه این‌ها نتیجه نداشتن یک برنامه و نقشه راه منسجم برای مواجهه با کلان‌روندها، فرصت‌ها و تهدیدات پیش‌روست. نتیجه نداشتن برنامه بلندمدت قابل اتکاست. فقط و فقط نتیجه بی‌برنامگی است. این که بحران‌های امروز و دیروز را عامل این عقب‌ماندگی بدانیم آدرسی غلط است. حداقل از فرصتی که تدوین برنامه استراتژیک بخش حمل‌ونقل در اختیارمان گذاشته است در این سه سال باقیمانده دولت بهره لازم را ببریم. رویه‌های فکری و عملیاتی ناکارآمد گذشته را دور بریزیم، با بهره‌گیری از مشاورین زبده و بدون دخالت افکار ناکارآمد دولتی طرحی نو و برنامه‌ای منطقی برای توسعه ریلی کشور داشته باشیم.

پیشنهاد من این است که برنامه ده‌ساله بدون بلندپروازی‌های مرسوم و مبتنی بر واقعیات و با تکیه بر تضمین‌های قانونی برای توسعه ریلی کشور تدوین گردد. برنامه‌ای که دولت‌های بعدی هم موظف به اجرای آن باشند. برنامه‌ای که تعیین‌کننده چگونگی و ورودی تدوین بودجه‌های سالانه و برنامه‌های توسعه بعدی باشد.





بوئینگ و ایرباس پیش‌بینی می‌کند

## نیاز منطقه آسیا به ۱۶۰۰۰ هواپیما تا سال ۲۰۳۶

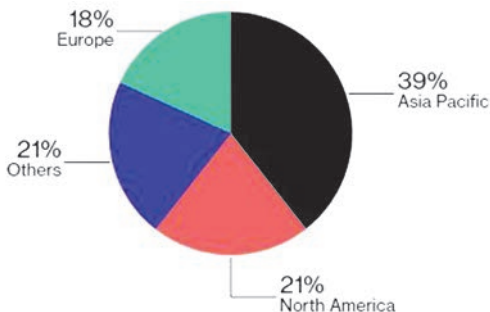
رشد سریع حمل‌ونقل هوایی در منطقه ژئوپلیتیک تحت سلطه جمهوری خلق چین و ورود سرمایه‌گذاران به این بخش باعث هزینه میلیاردها دلار برای ساختن هواپیما شده است. با توجه به پیش‌بینی‌های انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا)، احتمال دارد منطقه آسیا-اقیانوسیه تا سال ۲۰۳۶، ۳/۵ میلیارد مسافر داشته باشد. چیزی بیش از دو برابر تقاضای پیش‌بینی شده برای آمریکای شمالی و اروپا. بوئینگ تخمین می‌زند به منظور برآوردن این تقاضاها، شرکت‌های حمل‌ونقل تا سال ۲۰۳۶ به ۱۶۰۵۰ هواپیمای جدید به ارزش ۲/۵ تریلیون دلار نیاز خواهند داشت.

پس از تب و تاب معاملات هواپیما در دهه گذشته، شرکت ایرباس و بوئینگ برای جذب سفارشات آتی به دنبال جلب نظر مشتریان آسیایی مانند شرکت‌های حمل‌ونقل در سرزمین اصلی چین و آسیای جنوب شرقی مانند شرکت هواپیمایی «اسپایس جت» هند و «ایر آسیا» مالزی هستند. جستجو و تعقیب سهم بازار شرکت‌های هواپیمایی، رقابت بی‌سابقه‌ای برای سرمایه‌گذاری در شرکت‌های حمل‌ونقل منطقه مانند هواپیمایی سنگاپور به وجود آورده است.

احتمالاً کشور چین به عنوان بزرگترین بازار مسافرت هوایی تا سال ۲۰۲۲ از آمریکا پیشی می‌گیرد. قبلاً پیش‌بینی شده بود تا سال ۲۰۲۴ آمریکا پیشرو باقی می‌ماند. بر اساس داده‌های انجمن

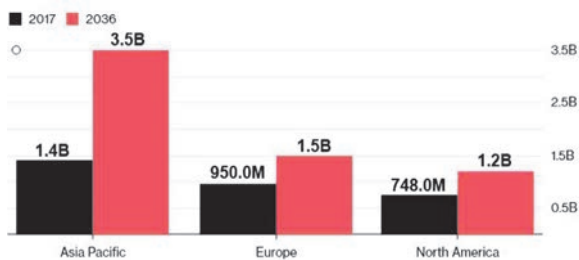
طبق پیش‌بینی‌های دو شرکت ایرباس و بوئینگ تعداد مسافران هوایی در آسیا تا سال ۲۰۳۶ دو برابر خواهد شد. از طرف دیگر شرکت‌های هواپیمایی به‌رغم تنگنانهایی که بر سر مساله سودآوری دارند، به دلیل افزایش تقاضا مجبور به افزایش ظرفیت خود خواهند بود. در گزارشی که خبرگزاری بلومبرگ اخیراً آن را منتشر کرده است، جزئیات مربوط به این افزایش تقاضا آورده شده است.

سهم سفارشات هواپیما در آسیا، اقیانوسیه، اروپا و آمریکای شمالی



میزان رشد مسافر تا سال ۲۰۳۶

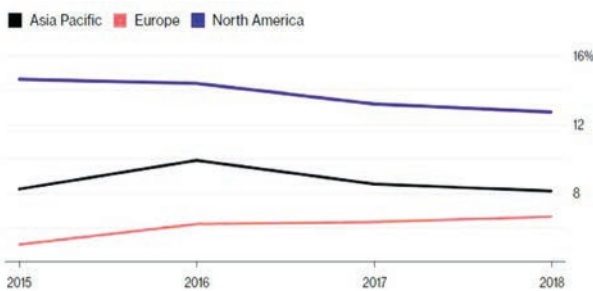
(بیشترین رشد مربوط به منطقه آسیا-اقیانوسیه خواهد بود)



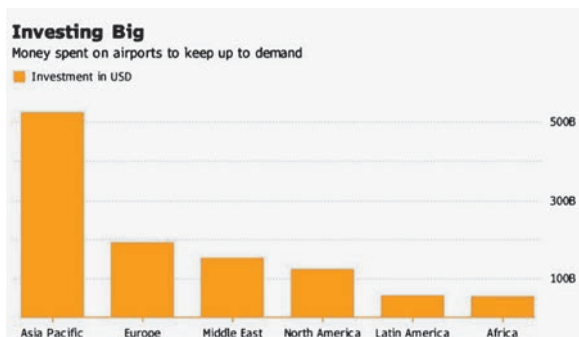
اعداد نشان‌دهنده تعداد مسافران است (منبع: یاتا)

میزان سودآوری شرکت‌های هواپیمایی

(اعداد مربوط به سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ تخمینی هستند)



میزان سرمایه‌گذاری در فرودگاه‌های مناطق مختلف به منظور حفظ تقاضا



منبع: مرکز هوانوردی آسیا و پاسیفیک (کاپا)

بین‌المللی حمل و نقل هوایی تا سال ۲۰۳۶ در کشور چین، هند و اندونزی به ترتیب ۲۳۵،۳۳۷،۹۲۱ میلیون مسافر به مسافران هوایی این کشورها اضافه خواهد شد. تاکنون فقط ۱۰ درصد جمعیت آسیا مسافرت هوایی را تجربه کرده‌اند. به گفته کارشناسان رشد سریع اقتصاد و گسترش طبقه متوسط، تقاضا برای مسافرت با هواپیما را تحریک خواهد کرد.

شرکت‌های هواپیمایی در آسیا-اقیانوسیه بیشترین سهم را در بین مشتریان ایرباس و بوئینگ دارند. طبق تخمین شرکت بوئینگ، ۳۹ درصد از کل تقاضای پیش‌بینی شده در جهان تا سال ۲۰۳۶ که تعداد آن ۴۱۰۳۰ هواپیما است، به منطقه آسیا-اقیانوسیه مربوط می‌شود.

به دلیل تشدید رقابت‌ها، شرکت‌های حمل و نقل آسیایی با وجود ارائه خدمات گسترده، مسافران خود را در برابر سرمایه‌گذاران و شرکت‌های حمل و نقل آسیایی میانه و چین از دست می‌دهند. برای مثال در سنگاپور شرکت‌های هواپیمایی که بلیت‌های ارزان‌قیمت ارائه می‌دهند، بیش از نیمی از بازار را کنترل می‌کنند.

سیاست‌های جذب مسافر در شرکت‌های هواپیمایی ارزان‌قیمت که مقیاس «بازده یا درآمد مسافری» را به پایین‌تر از حد معمول کاهش داده است، باعث تحریک شرکت‌هایی مانند کاتای پاسیفیک و هواپیمایی سنگاپور می‌شود تا به منظور رقابت بیشتر، طرح تجاری خود را مرور کنند. درآمد مسافری مقیاس اصلی برای سنجش عملکرد شرکت‌های هواپیمایی است که به صورت میانگین درآمد حاصل از ارائه خدمات به مسافر در یک مایل پرواز، محاسبه می‌شود.

طبق داده‌های یاتا، احتمالاً میانگین حاشیه سود عملیاتی در شرکت‌های هواپیمایی آسیا-اقیانوسیه برای دومین سال در مقایسه با آمریکای شمالی که ۱۲/۷ درصد است، به ۸/۱ درصد کاهش یابد.

میانگین حاشیه سود عملیاتی شرکت‌های هواپیمایی در اروپا نیز برای شش سال پیاپی، ۶/۶ درصد باقی مانده است. به اعتقاد یک مشاور و سرمایه‌گذار در صنعت هوانوردی کشور مالزی، در حالی که فرودگاه‌های اصلی آسیا برای افزایش ظرفیت سرمایه‌گذاری می‌کنند، اما کمکان در انطباق خود با صنعت هوانوردی کند عمل می‌کنند.

انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۹، بیش از ۱ تریلیون دلار برای گسترش فرودگاه‌ها هزینه شود. براساس پیش‌بینی مرکز هوانوردی در استرالیا نصف این مبلغ برای سرمایه‌گذاری در آسیا کافی است.

احداث فرودگاه جدید ۱۲/۹ میلیارد دلاری در پکن که در سال ۲۰۱۹ افتتاح خواهد شد، آن را به یکی از بزرگترین هاب‌های هوانوردی در جهان تبدیل خواهد کرد.

در این بین سرمایه‌گذاری به ارزش ۱۱۷ میلیارد بات معادل ۳/۷ میلیارد دلار به منظور نوسازی فرودگاه بین‌المللی بانکوک تایلند تا سال ۲۰۲۱ در نظر گرفته شده است که این نوسازی یک سوم باند فرودگاه را نیز شامل می‌شود. علاوه بر این فرودگاه بین‌المللی اینچئون کره جنوبی، ۵ تریلیون وون معادل ۴/۶ میلیارد دلار برای دومین ترمینال این فرودگاه با هدف تبدیل آن به یک فرودگاه هاب بزرگ و پیشرو در دنیا هزینه کرده است. به طور کلی می‌توان گفت اخیراً توسعه فرودگاهی زیادی وجود داشته است، ولی در حال حاضر این میزان توسعه کافی نیست.





# راهکارهای کاهش برخورد پرنده با هواپیما

از آنجا که پرنده‌ها جهان اطراف را با دیدگاه متفاوتی می‌بینند، پژوهشگران در تلاشند تا مشخص کنند چگونه سامانه روشنایی و چراغ‌های بیرون هواپیما می‌تواند از برخورد پرنده‌ها با هواپیما جلوگیری کند. بعضی از انواع چراغ‌ها می‌تواند به ردیابی سریع و به‌موقع پرنده‌ها کمک کند تا آنها بتوانند در کمترین زمان خودشان را از هواپیما دور کنند. به این ترتیب از احتمال برخورد پرنده با هواپیما در محیط فرودگاه‌ها کاسته خواهد شد.

آزمایش نخست برای مشخص کردن پاسخ پرنده‌ها نسبت به هوایمایی که چراغ ندارد و هوایمایی که چراغ روشن یکنواخت یا چراغ چشمک‌زن دارد، طراحی شده بود. تغییر رفتار پرنده‌ها با دیدن چراغ‌های روشن هوایما مشخص کرد که آیا پرنده‌ها به این چراغ‌ها توجه دارند یا خیر.

در آزمایش دوم پژوهشگران رفتار پرنده‌ها را در کنار هوایمایی بدون چراغ، چراغ‌های روشن یکنواخت و چراغ‌های چشمک‌زن تحت نظر گرفتند. پژوهشگران دریافتند وقتی که هوایما ساکن بود، پرنده‌ها رفتار هشدارگونه‌ای داشتند و زمانی که چراغ‌ها روشن شد یا به حالت چشمک‌زن درآمد، حرکت‌های تندتری از خود بروز دادند.

زمانی که هوایما به سوی پرنده‌ها پرواز کرد، آنها تحت تاثیر سرعت و چراغ‌های هوایما قرار گرفتند و زمانی که چراغ‌های هوایما خاموش شدند تاثیر سرعت بر آنها چشمگیر بود. در نتیجه زمانی که هوایما با سرعت به پرنده‌ها نزدیک شد، زمان بیشتری طول کشید تا آنها واکنش هوشیارانه از خود بروز دهند ولی زمانی که چراغ‌های چشمک‌زن روشن شدند، تاثیر سرعت بر پرنده‌ها کمتر و واکنش آنها سریع‌تر گردید.

پژوهشگران متوجه شدند که پرنده‌ها نسبت به چراغ‌های روشن هوایما واکنش سریع‌تری نشان دادند، اما واکنش آنها نسبت به ۴ چراغ چشمک‌زن با سرعت کمتری صورت گرفت. اکنون پژوهشگران می‌خواستند تا واکنش طیف آبی را بر پرنده‌ها بزرگ‌تری آزمایش کنند؛ یعنی پرنده‌گانی که وزن بیشتری دارند و از قدرت بینایی بهتری سود می‌برند.

آنها با توجه به قدرت بینایی بهتر، هوایما را از فاصله دورتری تشخیص می‌دهند. به همین دلیل شاید بهتر باشد تا روشنایی چراغ‌های هوایما در مراحل مختلف پروازی تغییر کند تا برای تمام گونه‌ها آشکار شود.

این گزارش می‌افزاید شاید یافته‌های این آزمایش‌ها باعث تغییر در سامانه روشنایی بیرون هوایما و محیط فرودگاه شود تا احتمال برخورد پرنده با هوایما کاهش یابد.

منبع: انجمن شرکت‌های هوایمایی

توانایی آنها در تشخیص نور فرابنفش است که چشم انسان نمی‌تواند تشخیص دهد. چشم انسان سه دریافت‌کننده نوری حساس به نور شامل سلول‌های مخروطی در شبکیه، سلول‌های مخروطی قرمز، سبز و آبی دارد، اما پرنده‌ها چهار دریافت‌کننده نوری دارند، یعنی سلول‌های قرمز، سبز، آبی و سلول اضافه‌ای که نسبت به نور فرابنفش حساس است. علاوه بر این، سلول‌های مخروطی پرنده‌ها قطره‌های روغنی رنگی دارد که نور را فیلتر می‌کند. در نتیجه پرنده‌ها علاوه بر نور فرابنفش، برخلاف انسان می‌توانند تفاوت سایه‌روشن رنگ‌های یکسان را تشخیص دهند.

بنابراین نوری که از دید انسان بسیار درخشان و آشکار است، احتمال دارد از چشم پرنده آشکار نباشد. در پژوهش‌های گذشته برای راندن پرنده‌ها از نور سفید استفاده می‌شد. در نتیجه استفاده از نور سفید برای دور کردن پرنده‌ها می‌تواند شرایط را پیچیده‌تر کند؛ زیرا مشخص نیست که چشم پرنده‌ها به کدام یک از طول‌موج‌های نور (نور سفید چند طول‌موج مشابه دارد) پاسخ می‌دهد.

### شیوه‌های بررسی

شیوه‌های جدیدی برای بررسی پاسخ پرنده بومی آمریکا موسوم به کله قهوه‌ای با یک هوایمایی بدون سرنشین طراحی گردید که در این آزمایش، نور تک‌موجی را از خود پخش می‌کند که برای سامانه بینایی پرنده تنظیم شده است. این آزمایش در روشنایی روز انجام شد؛ زیرا در طول روز تعداد برخورد پرنده دو برابر گزارش شده است.

در دو آزمایش از ۱۴۳ پرنده نر بالغ استفاده گردید. در هر آزمایش یک هوایمایی بدون سرنشین به طول ۱۳۱ سانتی‌متر با دهانه بال ۱۵۸ سانتی‌متر به پرواز درآمد. در زیر بال‌های هوایما چراغ‌های دیود نوری کار گذاشته شد. این چراغ‌ها به صورت پیوسته پالس‌هایی با فرکانس ۲ هرتز از خود ساطع می‌کنند.

این فرکانس نور، در پرنده‌ها حالت سرگیجه ایجاد نمی‌کند. آزمایش‌ها مشخص کرد که پخش آبی‌رنگ طیف الکترومگنتیک در حدود ۷۰ نانومتر، بیشترین میزان جلب توجه را برای پرنده‌ها داشت.

بر اساس آمار منتشر شده از طرف FAA طی سال‌های اخیر برخورد پرنده با هوایما افزایش یافته است. این گزارش نشان می‌دهد که تنها در سال ۲۰۱۴ برخورد پرنده با هوایما ۶ درصد افزایش داشته است. بر اساس این آمار در سال ۱۹۹۰ تعداد ۱۸۵۱ مورد برخورد با پرنده و در سال ۲۰۱۳ تعداد ۱۱۳۱۵ برخورد گزارش شده است.

از میان ۱۴۲۶۰۳ برخورد گزارش شده جانوران حیات وحش (از جمله گوزن، روباه، گرگ و پرنده‌گانی که اطراف فرودگاه به سر می‌برند) در طی ۲۳ سال گذشته، ۹۷ درصد شامل برخورد پرنده است. ۳ درصد بقیه شامل جانوران پستاندار، خفاش و خزنده می‌شود. مقامات مسئول در آمریکا می‌گویند تعداد زیادی از این نوع برخوردها گزارش نمی‌شوند.

با افزایش روند برخورد جانوران حیات وحش با هوایما، شیوه‌های مقابله با آن و جلوگیری از برخورد نیز افزایش یافته و تقریباً همه این شیوه‌ها بر کاهش جمعیت پرنده‌ها در نزدیکی فرودگاه متمرکز است. این برنامه‌ها شامل روش‌های مختلفی است مانند برنامه مدیریت زیستگاه برای دور نگهداشتن پرنده‌ها از محیط فرودگاه، استفاده از آژیرهای خطر، پرنده‌های شکارگر، سگ‌هایی که پرنده‌های داخل فرودگاه را پراکنده می‌کنند.

البته این راهکارها با محدودیت‌هایی روبرو هستند زیرا بسیاری از برخوردها در خارج از محیط تحت کنترل فرودگاه روی می‌دهد. این امر نشان می‌دهد هوایماهای مسافری هیچ شیوه‌ای برای دور کردن پرنده‌ها ندارند.

در طی سال‌های گذشته پیشنهادهایی درباره نوع چراغ‌ها داده شده است که توجه پرنده‌ها را به خود جلب کند تا بهتر هوایما را ببینند و فاصله گیرند. پژوهش‌های پیشین نشان داده است که واکنش پرنده‌ها نسبت به وسیله نقلیه‌ای که به آنها نزدیک می‌شود بستگی به شرایط روشنایی محیط دارد.

### درک دیداری

بررسی‌ها مشخص کرده است که به خاطر تفاوت‌هایی که در تشخیص رنگ اندام بینایی پرنده‌ها وجود دارد، درک پرنده‌ها نسبت به محرک‌های بینایی با انسان متفاوت است. تفاوت عمده در درک بینایی پرنده‌ها،





الگوی مبارزه با فساد در کشور هفتاد و دو ملت

## ۷۲ مسیر، ۷۲ سد!

تهیه کننده: حسین عباسی نسب

مقابله با فساد اقتصادی یک نهضت جهانی است که نام آن در نروژ و نیجریه یکسان، اما اهداف و کارکردهایش متفاوت است. در سنگاپور و هند نیز همین است. دولت‌ها در همه جا با فساد در حال مبارزه هستند و اگر نروژ و سنگاپور خیلی موفق‌تر از نیجریه و هند بوده‌اند، دلایلش به سطح توسعه برمی‌گردد: کشورهای توسعه‌یافته امکانات ساختاری بیشتری برای کنترل گردش اقتصاد در دست دارند و شاید اراده مبارزه با فساد در آنها را بتوان تنیده در نظام و قوانین و نه درخواست و اراده نخست وزیران جستجو کرد. کشورهای در حال توسعه وضعیتی متفاوت دارند و سازوکارهای در حال شکل‌گیری فعالیت اقتصادی همواره در حال گشودن مسیرهای تازه فسادخیز و ضرورت خلق گلوگاه‌های جلوگیری از فساد است. این کار در کشورهای بزرگی مانند هند که نرخ‌های رشد بالا را هدف می‌گیرند و مجموعه وسیعی از گروه‌های قومی با خلیقات متفاوت را در خود جای داده‌اند بسیار پیچیده می‌شود. گزارش حاضر به بررسی راهکارهای مبارزه با فساد در هند می‌پردازد و از نظر آشنایی با مسیرهای فساد خیز و گلوگاه‌های فساد گیر در یک کشور در حال توسعه مفید است.

ناراندرا مودی قوانین سختگیرانه‌ای برای جلوگیری از رشوه‌دهی، و فساد افراد پرنفوذ در پیش گرفته است. به نوشته فایننشال تایمز مصادره اموال مقامات و تاجران بزرگ متخلف، بازگرداندن کلاهبرداران بزرگ به کشور، برپایی سریع دادگاه مجرمان اقتصادی و مصادره اموال آنها در صورت عدم حضور در دادگاه، بخشی از اقدامات دولت اوست

در دسامبر سال ۲۰۱۵ دولت هند اعلام کرد هیچ مصاحبه‌ای را برای مشاغل درجه سه و چهار در دولت مرکزی انجام نمی‌دهد. انجام مصاحبه در این مشاغل، یکی از مهمترین منابع فساد مالی بود، زیرا تنها افرادی که قادر بودند به مقامات ارشد رشوه بدهند انتخاب می‌شدند

دلار رشوه پرداخت شده، بیشترین جنجال سیاسی و اجتماعی را در هند به راه انداخت؛ تا آنجا که «کوشیک باشو» مشاور اقتصادی ارشد هندی در مقاله‌ای پیشنهاد داد دولت این کشور برخی انواع رشوه را قانونی اعلام کند.

براساس قوانین هند، هم رشوه‌دهنده و هم رشوه‌گیرنده باید جریمه شوند و مبلغی را معادل میزان رشوه به مراجع قانونی پرداخت کنند. باشو پیشنهاد داد جریمه رشوه‌گیرندگان (که بیشتر مقامات دولتی هستند) دو برابر شود، اما رشوه‌دهنده جریمه نشود.

در سال‌های اخیر، به‌ویژه با آغاز نخست‌وزیری ناراندرا مودی، دولت هند تلاش کرده به‌صورت نرم اما عمیق به داخل جامعه نفوذ کند و مزایای مبارزه با فساد را برای همگان روشن سازد. اگرچه نبود شفافیت در برخی حوزه‌ها کار را سخت می‌کند، اما سیاست‌های «مودی» در حوزه‌های اقتصادی، موجب توسعه این کشور و همچنین ارتقای حکومت‌مداری در هندوستان شده و توانسته نمره و رتبه دهلی‌نو را در مبارزه با فساد ارتقا دهد.

از سوی دیگر، مودی قوانین سختگیرانه‌ای را برای جلوگیری از رشوه‌دهی، فساد ثروتمندان و افراد پرنفوذ در پیش گرفته است. به نوشته فایننشال تایمز مصادره اموال مقامات و تاجران بزرگ متخلف این کشور یکی از راهکارهایی بوده است. بازگرداندن کلاهبرداران بزرگ به کشور، برپایی سریع دادگاه‌های مجرمان اقتصادی و مصادره اموال آنها در صورت حضور نیافتن در دادگاه نیز بخشی دیگر از سیاست‌های مودی برای پاسخگویی به افکار عمومی هند بوده است.

همچنین از دو سال قبل، دولت تغییراتی را در قوانین این کشور در زمینه اعلام ورشکستگی بنگاه‌ها به تصویب رساند که براساس آن به طلبکاران اجازه داده شد برای یک دوره مشخص، تعهدات قانونی خود را عملی سازند.

اگرچه کسب نمره ۴۰ و رتبه ۸۱ در زمینه میزان فساد اداری در هندوستان چندان نکته افتخارآمیزی برای ناراندرا مودی نیست، اما

هندوستان از جمله کشورهای آسیایی است که با پدیده فساد به‌شدت دست به گریبان است و بسیاری از مردم حتی در سطوح پایین جامعه و برای اقدامات پیش‌پافتاده‌ای مانند دریافت گواهینامه رانندگی، انجام امور پستی، ثبت‌نام در مدارس و بسیاری از امور اداری مجبور هستند، چند روپیه‌ای را به کارمند آن اداره پرداخته کنند.

براساس برخی برآوردها در ۱۰ سال اخیر رشوه و فساد اداری بیش از ۳۴۵ میلیارد دلار به اقتصاد این کشور آسیب وارد کرده است. نهادهای بین‌المللی یکی از مهمترین مشکلات کشورهای در حال توسعه به‌ویژه هند را مبارزه با پدیده فساد می‌داند و حتی بانک جهانی این موضوع را نخستین مانع برای رشد اجتماعی و اقتصادی کشورها ارزیابی کرده است.

مبارزه با فساد در هندوستان سابقه‌ای طولانی دارد و می‌توان نقطه عطف آن را مبارزات ضد فساد ماهاتما گاندی رهبر فقید این کشور عنوان کرد که با اعتصاب غذا و مبارزه عملی، جنبشی سراسری را در هندوستان علیه فساد پایه‌گذاری کرد.

سال‌هاست که دولت‌ها در هند به‌دنبال مبارزه و ریشه‌کنی پدیده فساد در این کشور هستند. به‌عنوان نمونه دولت هند در سال ۱۹۶۴ به‌منظور جمع‌آوری اطلاعات در مورد فساد اداری، کمیسیونی را به نام «کمیسیون مرکزی حراست» ایجاد کرد. این کمیسیون در کلیه وزارتخانه‌ها و موسسات دولتی شعبه دارد و موارد قابل پیگیری را به یک دایره ویژه در اداره پلیس به نام اداره مرکزی تحقیقات ارجاع می‌دهد تا پس از انجام تحقیقات و جمع‌آوری مدارک، برای پیگیری قانونی به مرکز قضایی ارسال شود.

این قانون البته چندان کارساز نبوده، پس در سال ۱۹۸۸ میلادی قانونی به نام پیشگیری از فساد Prevention of Corruption Act به تصویب رسید که به اعتقاد ناظران، کاستی‌های فراوانی داشت و اکنون دهلی‌نو اصلاح آن قانون را در دستور کار خود قرار داده است.

اوج‌گیری حرکت‌های اعتراضی علیه فساد مالی از سال ۲۰۱۰ مشهود است. در آن سال، ماجرای مناقصه خطوط تلفن که گفته می‌شد در جریان آن حدود ۴۰ میلیارد



در ماه مه ۲۰۱۶ طبق توافقی میان دولت هند و جزیره موریس، مسیر این جزیره جهت انتقال و تطهیر پول‌های سیاه قطع شد. تا آن زمان، حدود ۳۵ درصد از پول سیاهی که در هند سرمایه‌گذاری می‌شد، از مسیر این جزیره انتقال می‌یافت

در نوامبر سال ۲۰۱۶ استفاده از اسکناس‌های ۵۰۰ و ۱۰۰۰ روپیه‌ای ممنوع شد. این یک اقدام تاریخی بود که ریشه‌های استفاده از منابع ارزی هند در فرآیندهای چاپ پول جعلی، تامین مالی تروریسم، جرائم جنسی، قاچاق انسان و پول‌های سیاه را هدف گرفت

تحلیلگران عملکرد دولت این کشور را در سال‌های اخیر امیدوارکننده می‌دانند. مودی از زمان آغاز دوره نخست‌وزیری خود در سال ۲۰۱۴ تقریباً بدون توجه به جایگاه، نفوذ و روابط سیاسی مجرمان اقتصادی قوانین را علیه آنها به اجرا گذاشت. به همین دلیل تاکنون توانسته است جذب افکار عمومی به موفقیت‌های نسبی در زمینه رشد اقتصادی، جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی و بهبود اوضاع معیشتی مردم عادی این کشور دست پیدا کند.

### عمل به وعده‌های انتخاباتی

ناراندرا مودی از ابتدای دوره نخست‌وزیری تلاش کرد به ساختار پولی این کشور که به شدت با پولشویی آلوده شده بود، سروسامان بدهد و از طرف دیگر با اصلاح قوانین تجاری شرکت‌ها و بانک‌ها کوشید با فساد و رشوه در نهادهای دولتی این کشور مقابله کند.

انجام اصلاحات گسترده در قوانین مالیاتی، رصد و شفافیت فعالیت بانک‌ها، حساب شرکت‌ها و افراد ثروتمند، هماهنگی با پارلمان و قوه قضاییه برای برخورد شدید قانونی با متخلفان، از نمونه اقدامات وی به شمار می‌رود. برخی از اقدامات مهم دولت در مبارزه با فساد و پول‌های سیاه در هند در سال‌های گذشته عبارت بودند از:

**۲۴ مه ۲۰۱۴:** نخستین تصمیم کابینه مودی تدوین قانون SIT برای مقابله با پول سیاه و فساد بود که به‌رغم دستور دادگاه عالی هند برای چهار سال معلق مانده بود.

**۱۴ فوریه ۲۰۱۵:** مودی قراردادهای واگذاری معادن و به‌خصوص زغال‌سنگ در دولت‌های قبل را لغو کرد. دولت از طریق مزایده آنلاین توانست برخلاف بذل و بخشش‌های پیشین، ارزش هر معدن را به حدود سه برابر بالاتر از دوره قبل (نسبت از ۱/۸۶ به ۵) تغییر دهد. در واقع دولت هند فرآیند واگذاری و حراج را شفاف کرد.

**۳۱ دسامبر ۲۰۱۵:** دولت اعلام کرد هیچ مصاحبه‌ای را برای مشاغل درجه سه و چهار در دولت مرکزی انجام نمی‌دهد. مصاحبه در این مشاغل به یکی از مهمترین منابع در فساد مالی تبدیل شده بود؛ زیرا

تنها افرادی که می‌توانستند به مقام‌های ارشد در پل‌های مصاحبه‌کننده (جهت گزینش) رشوه بدهند انتخاب می‌شدند.

**۱۱ مه ۲۰۱۶:** مسیر جزیره موریس مربوط به انتقال و تطهیر پول‌های سیاه قطع شد. در مسیر موریس حدود ۳۵ درصد از پول‌های سیاهی که در هند سرمایه‌گذاری می‌شد، انتقال می‌یافت. بین دو دولت (جزیره موریس و دهلی‌نو) توافقی برای پایان دادن به این رویه آلوده امضا شد تا وضعیت حجم وسیعی از پول‌های سیاه مشخص و شفاف شود.

**اول نوامبر ۲۰۱۶:** استفاده از اسکناس‌های ۵۰۰ و ۱۰۰۰ روپیه‌ای ممنوع شد. این یک اقدام تاریخی بود که ریشه‌های استفاده از منابع ارزی هند در فرآیندهای چاپ پول جعلی، تامین مالی تروریسم، جرائم جنسی، قاچاق انسان و پول‌های سیاه را هدف می‌گرفت.

**۲۲ نوامبر ۲۰۱۶:** سوئیس و هند توافقی را امضا کردند تا جزئیات همه معاملات مالی اتباع هند در اختیار دولت دهلی‌نو قرار گیرد. این قرارداد به آن مفهوم است که از سپتامبر سال ۲۰۱۹ هیچ فردی نمی‌تواند پول‌های غیرقانونی را در بانک‌های سوئیس پس‌انداز کند؛ زیرا سوئیس همه اطلاعات حساب‌ها و پس‌انداز در هر مقدار را به هند اطلاع می‌دهد.

**دوم دسامبر ۲۰۱۶:** پس از اعلام دولت، بیش از ۶۰ هزار نفر به صورت داوطلبانه تحت قانون اعلام اطلاعات، منابع پولی بیشتر از ۶۵ هزار کرور (هر کرور معادل ده میلیون روپیه است) را اعلام کردند و از این طریق ۲۹ هزار کرور مالیات نصیب دولت شد.

**۳۰ دسامبر ۲۰۱۶:** مسیر پولشویی سنگاپور بسته شد، زیرا دهلی‌نو با این کشور توافق مالیات مضاعف را امضا کرد.

**۳۰ ژانویه ۲۰۱۷:** یک میلیون و ۸۰۰ هزار نفر که مبالغ نامتعارف با منابع نامشخص را در بانک‌ها سپرده‌گذاری کرده بودند تحت قانون Demonetization (از رده خارج کردن پول‌ها) مورد شناسایی قرار گرفتند. اداره مالیات بر درآمد برای آنها اختطاری را فرستاد و از آنها خواست تا در مورد

موسوم به «پول سیاه» را که منشأ نامعلوم

داشتند، شناسایی کنند. جلوگیری از فرار مالیاتی هم دیگر هدف این اقدام دولت بیان می‌شد. البته به‌رغم توضیحات دولت هند، اتخاذ این خط‌مشی با تحلیل‌های گوناگونی همراه شد و موجی از نارضایتی را در میان مردم به‌ویژه ثروتمندان صاحب نفوذ برانگیخت؛ اما در مجموع، این کار مودی تبعات مثبت زیادی داشت؛ به‌دنبال این سیاست، افرادی که پول خود را در منازل نگاه می‌داشتند با کاهش ارزش دارایی روبه‌رو شدند، زیرا میزان ورود پول به بانک‌ها افزایش یافت. از سوی دیگر مشخص شدن میزان پول‌های هر فرد (پس از مراجعه به بانک) فرار مالیاتی آنها را سخت و ناممکن ساخت.

## ۲- مقابله با بنگاه‌های مشکوک (کاغذی)

مودی در سال ۲۰۱۴ در حالی قدرت را به دست گرفت که قول داده بود با درآمدهای مالی غیرقانونی و فرارهای مالیاتی که اقتصاد این کشور را تضعیف می‌کند، مقابله کند. دولت هند در سال‌های اخیر تلاش زیادی برای شناسایی شرکت‌های کاغذی (که ابزار برخی بنگاه‌ها و افراد برای فرار مالیاتی و پولشویی هستند) انجام داد؛ اما اجرای بخش‌هایی از این تلاش‌ها مورد انتقادهایی قرار گرفته است. نبود شفافیت کامل در مورد معیارهای تحقیقات به‌عنوان یکی از مسائل مطرح بود. همچنین مشکل دیگر از نگاه بنگاه‌های اقتصادی این است که یک تعریف صریح از شرکت‌های کاغذی یا پوششی، در قانون اساسی هند وجود ندارد.

مودی گروهی از مقام‌های ارشد حقوقی و مالیاتی را برای راه‌اندازی حرکتی بزرگ در شناسایی شرکت‌های کاغذی که فعالیت مهم اقتصادی نداشتند به کار گرفت. مقامات اعتقاد دارند این بنگاه‌ها مدیریت بخش وسیعی از ثقل و اختلاس را در این کشور برعهده دارند. مودی در سال ۲۰۱۷ اعلام کرد دولت وی ۳۰۰ هزار شرکت کاغذی را شناسایی کرده است که به‌عنوان نمونه ۴۰۰ مورد از آنها دارای یک آدرس مشابه بودند. همچنین نیمی از این شرکت‌ها مراحل ثبت خود را کامل نکرده‌اند. در همان زمان در یک ماه ۲۰۰ هزار حساب متعلق به شرکت کاغذی مسدود و صلاحیت ۱۰۰ هزار مدیر نیز رد شد.

البته منتقدان دولت می‌گویند، تلاش دولت برای حذف پول‌های اعلام نشده و درآمد حاصل از فساد در سیستم مالی، باعث شده مجرمان، تجار و مقام‌ها به تطهیر ثروت‌های غیرقانونی خود از مسیر برخی بنگاه‌ها روی

حساب خود توضیحاتی ارائه کنند. **اول فوریه سال ۲۰۱۷:** بودجه احزاب سیاسی از ۲۰ هزار به ۲ هزار روپیه کاهش یافت. در یکی از آخرین اقدامات نیز (حدود یک ماه قبل) دولت هند توانست قانون اصلاح شده پیشگیری از فساد را در پارلمان این کشور تصویب کند.

خط‌مشی‌های هند در زمینه فسادستیزی را می‌توان در ابتدا مقابله با پول فاسد، دوم، مبارزه با بنگاه‌های اقتصادی کاغذی و سوم، اصلاح قانون پیشگیری از فساد خلاصه کرد.

## ۱- سیاست مقابله با پول فاسد

در نوامبر ۲۰۱۶ دولت مودی و بانک مرکزی این کشور در اقدامی بی‌سابقه اسکناس‌های ۵۰۰ و ۱۰۰۰ روپیه‌ای را فاقد اعتبار اعلام کردند و از دارندگان آنها خواستند تا برای تبدیل آنها به بانک‌ها مراجعه کنند.

برخی کارشناسان اتخاذ این سیاست یعنی **Demonetization** را یکی از مهم‌ترین و پرچالش‌ترین اقدامات مودی در زمینه مقابله با فساد ارزیابی می‌کنند، اما دولت تاکید کرد جمع‌آوری اسکناس‌های ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ روپیه‌ای را در چارچوب مبارزه با فساد پولشویی و نگهداری غیرقانونی پول نقد در پیش گرفته است.

نکته مهم و قابل توجه در فرآیند مبارزه با فساد این کشور این بود که همه باید برای تبدیل اسکناس‌های خود (بالاتر از حجم مشخصی از پول) در مراکز مالی و بانک‌ها، منبع دریافت پول خود را اعلام می‌کردند.

علاوه بر این به گفته وزیر دارایی هند، مبالغ تبدیل شده به اسکناس‌های کوچکتر و یا اسکناس‌های جدید شامل قوانین مالیاتی می‌شد و هیچ معافیت مالیاتی برای افرادی که اسکناس‌های خود را تبدیل می‌کردند، در نظر گرفته نشد.

به اعتقاد رسانه‌های هند اسکناس‌هایی که در سال ۲۰۱۶ در مدت کوتاهی از دور خارج شد؛ نزدیک به ۸۵ درصد پول نقد در گردش اقتصاد کشوری را تشکیل می‌دادند. دهلی‌نو اسکناس‌های جدید را جایگزین قبلی کرد تا راحت‌تر بتواند پول‌های

مراجعه به بانک‌ها باعث شناسایی و نابودی اسکناس‌های تقلبی شد و ضربه سنگینی را به جاعلان و کلاهبرداران وارد ساخت. از طرف دیگر لزوم افشای منشأ پول به بانک هم موجب شد تا برخی متخلفان حتی جرات مراجعه به بانک‌ها را پیدا نکنند و با این کار ثروت آنها کاهش یابد. با این حال برخی معتقدند فساد مالی واقعی در هند بیش از آنکه در منازل و در ثروت مخفی یا پول‌های جعلی لانه کرده باشد، از طریق معاملات املاک و شرکت‌های جعلی و معاملات صوری در بورس وارد چرخه

در ژانویه ۲۰۱۷، یک میلیون و ۸۰۰ هزار نفر که مبالغ نامتعارف با منابع نامشخص را در بانک‌ها سپرده‌گذاری کرده بودند، تحت قانون **Demonetization** (از رده خارج کردن پول‌ها) مورد شناسایی قرار گرفتند و اداره مالیات بر درآمد برای آنها اختطاری فرستاد تا در مورد حساب‌های خود توضیحاتی ارائه کنند



**مودی در سال ۲۰۱۷**  
**اعلام کرد دولت وی**  
**۳۰۰ هزار شرکت کاغذی**  
**را شناسایی کرده که**  
**به عنوان نمونه ۴۰۰**  
**مورد از آنها دارای**  
**یک آدرس مشابه**  
**بودند. در همان دوره**  
**۲۰۰ هزار حساب**  
**متعلق به شرکت‌های**  
**صوری مسدود و**  
**صلاحیت ۱۰۰ هزار**  
**مدیر آن نیز رد شد**

**خطمشی دولت هند**  
**در زمینه مبارزه با**  
**فساد را می‌توان**  
**در مقابله با پول سیاه،**  
**جلوگیری از فعالیت**  
**بنگاه‌های اقتصادی**  
**صوری و اصلاح**  
**قانون پیشگیری از**  
**فساد خلاصه کرد**

بیاورند. به همین دلیل دولت پرونده‌های چندساله شرکت‌های ظاهری و سرمایه‌های نقدی بنگاه‌های غیرتجاری را مورد بررسی قرار داد تا انتقال‌های مشکوک را در فرآیند حذف پول‌های فاسد و احتمال استفاده از اوراق بهادار در بانک‌ها یا تبدیل آن به ارزهای دیگر کنترل کند. این اقدامات موجب شد بسیاری از شرکت‌ها در لیست سیاه دولت قرار بگیرند.

البته این شرکت‌ها تاکید دارند در مورد آنها تحقیقات عادلانه‌ای صورت نگرفته است. از طرف دیگر آنها درخواست کردند شرکت‌هایی که مورد اتهام قرار می‌گیرند، فرصت داشته باشند تا از خود دفاع کنند.

با این وجود نشانه‌هایی وجود دارد که برنامه‌های فسادستیزی دولت باعث اختلال در تجارت هم شده و به اقتصاد هند آسیب‌هایی وارد کرده است. یکی از مسائل مهم، کمبود پول نقد برای شرکت‌ها بود؛ اما مقام‌ها اعتقاد دارند، این تأثیرها بر اقتصاد کوتاه‌مدت است و منافع آن در آینده موجب شفافیت مالی سیستم می‌شود.

### ۳- اصلاح قانون پیشگیری از فساد

از نیمه دوم قرن بیستم مبارزه با فساد در هند شکل جدی‌تر به خود گرفت و چند قانون نیز در این زمینه تدوین و اجرا شد. یکی از اصلی‌ترین گام‌ها در سال ۱۹۸۸ با قانون فدرال «پیشگیری از فساد» بود که هدف مبارزه با فساد در ادارات و شرکت‌های دولتی این کشور را دنبال می‌کرد.

دولت ناراندرا مودی این قانون را برای شرایط کنونی هند ناکارآمد دانست و برای تغییر و اصلاح آن تلاش‌های بسیاری را انجام داد تا اینکه نهایتاً در ۱۹ جولای ۲۰۱۸ (اواخر تیرماه ۱۳۹۷) قانون اصلاح شده پیشگیری از فساد (Prevention of Corruption Act) به تصویب پارلمان این کشور رسید و در نهایت روندهای قانونی را برای اقدام بهتر، سریع‌تر و آزادانه دولت مودی تسهیل ساخت.

تغییرات گوناگونی در قانون جدید نسبت به قبل صورت گرفت و دستورالعمل‌ها در این قانون به ۵ بخش تقسیم شد:

۱- رشوه: دریافت امتیازی فراتر از شرایط

مندرج در قانون است که پیش‌تر مقررات خاصی برای آن وجود نداشت، اما اکنون دارای مجازات ۷ ساله است.

۲- جرم‌انگاری سوءمدیریت: از گذشته مسائلی همچون رشوه، دریافت یک امتیاز و کسب مزایای مالی برای خود یا هر فرد دیگر، جرم به شمار می‌رفت، اما در اکنون تنها کسب اموال غیرقانونی و جمع‌آوری دارایی غیرمتعارف از منابع مالی نامشخص به عنوان جرم تعریف شده است.

۳- لزوم تایید تحقیقات اولیه: اکنون پلیس تنها با تایید مقام‌های ارشد دولتی می‌تواند وارد عمل شود. البته در صورت اقدام به قتل، چنین شرطی اجرا نمی‌شود.

۴- نیاز به مجوز برای پیگرد: برای پیگرد قانونی علیه مقام‌هایی که در گذشته حین انجام وظیفه تصمیم‌هایی گرفته‌اند، دریافت مجوز از مقامات ضروری است و حداکثر اعتبار آن چهار ماه است.

۵- محرومیت از اموال: این هدف به دادگاهی ویژه برای شناسایی و مصادره اموال محول شد در حالی که از سال ۱۹۴۴ از طریق دادگاه‌های مدنی انجام می‌شد.

همچنین این قانون تکمیل‌کننده قانون سال ۲۰۱۴ در زمینه حفاظت از افشاکنندگان فساد مقام‌های دولتی و حکومتی نیز هست.

به گفته وزیر کشور هند، در سال ۲۰۱۶ در مجموع ۶۹۶ پرونده براساس قانون پیشگیری از فساد (PC) برای رسیدگی به دادگاه ارسال شد که برای تنها ۴۴۷ مورد رای صادر شد. در سال ۲۰۱۵ تعداد ۷۲۲ پرونده برای رسیدگی به دادگاه ارسال شده که ۴۳۴ مورد به رای منجر شد. در سال ۲۰۱۴ میلادی ۷۷۰ پرونده به دادگاه ارائه شد که ۵۰۹ مورد محکومیت را به همراه داشت. در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ به ترتیب ۶۸۳ و ۴۳۷ مقام دولتی به علت فساد مجازات شدند. براساس اطلاعات اداره آمار جرائم هند، در سال ۲۰۱۴ تعداد ۴۹۶۶ پرونده و در سال بعد آن ۵۲۵۰ پرونده مورد رسیدگی قرار گرفت که افزایش ۵/۷ درصدی را نشان می‌دهد.

ماخذ: اداره کل پژوهش‌های خبری

خبرگزاری جمهوری اسلامی

- 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 بنادر 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





**IGNAZIO MESSINA SHIPPING LINE**

**BAR AVARAN IRAN** Shipping Agency & International Forwarding Co. Ltd



#### **HISTORY:**

In 1921 Giuseppe Messina after several professional experiences in shipping moves to Genoa and entrusts his son Ignazio with the management of his company.

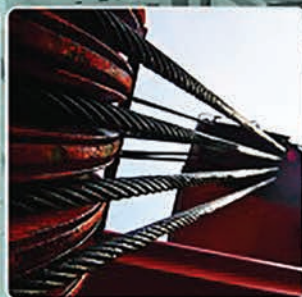
Ignazio starts up regular service to Northern Africa using Italian flagged vessels.

The company is awarded with the Postal Pennant for Libya. In 1935 the service is extended to the Red Sea, the Saudi Arabia, Eastern Africa and, in the post-war period despite having lost most of the fleet towards Tunisia, Algeria, Lebanon, Egypt and Western Africa.

In 1956 Ignazio Messina's sons, Gianfranco, Giorgio and Paolo join the company.

At the end of the 60's, the traditional shipping activity changed and specialized in regular CONTAINER/RORO lines. During the shutdown of the Suez canal the ships from Messina were the only Italian flagged to guarantee a regular service to Eastern Africa and in 1975 it is one of the company's vessels to first navigate Suez canal after its re-opening.

Several routes are added to include a line to the Red Sea and the Persian Gulf and later to India, Pakistan and South Africa.



#### **OFFICES DETAILS:**

**Tehran:** Address: No. 14, 02nd Floor, 06th Alley, Ahmad Ghasir Ave. / PO. Box: 1514645513 / Tehran / Iran

Tel.: +98 21 88525297 (20 lines) / Fax: +98 21 88511160 / E-mail: info@baravar.com / sales@baravar.com / operation@baravar.com / documentation@baravar.com / accounts@baravar.com

**Bandar Abbas:** Address: No. 1012, 10th Floor, Queen Building, near Yadbood Sqr, Imam Khomeini Blvd. / PO. Box: ???? / Bandar Abbas / Iran  
Tel.: +98 76 32250201 - 06 / Fax: +98 76 32250207



# راهنمای ترابریان

صفحه	خط سفید خزر	۱۳۱	نامداران ترابری	۱۳۲	حمل و نقل بین المللی استان گلستان	ستاره	۱۲۴
۱۲۲	خیام ترابری	۱۲۲	ناویان	۱۲۳	دشت نوردان	ستاره اقیانوس آبی	۱۳۶
۱۲۲	دالاهو ترابری شایان	۱۲۶	نوارا ترابری آسیا	۱۳۰	حمل و نقل داخلی ایران	سیزارک	۱۴۰
۱۳۵	دانیال ترابری	۱۲۴	نیک تک	۱۲۳	آزمین بازرگان	سیراف دریا لیان	۱۴۱
۱۲۸	دریا پویان امید	۱۲۵	نیلگون آبی ایرانیان	۱۴۲	توکا	شاخص صدف دریا	۱۴۰
۱۲۶	دریا زمین اروند	۱۲۹	وفاره	۱۲۹	ساحل ترابری پارس	فرناک دریا آرام	۱۴۰
۱۲۲	درین راه آریا	۱۳۰	ویسمان	۱۳۷	سعادت ترابری	فرشته اقیانوس آبی	۱۴۱
۱۳۴	دلنا بار	۱۲۳	هاگ بار	۱۲۸	شباهنگ بروجن	فروغ ساحل جنوب	۱۲۷
۱۳۳	دنیا بار	۱۲۸	هویار ترابری	۱۲۵	فردوس بار تبریز	گذرگاه دریا پارس	۱۳۹
۱۲۵	دنیا گرد	۱۲۹	یونیکاک	۱۳۵	فیروز رخس	ماروس ترابری	۱۳۷
۱۲۳	دی ترابری	۱۲۲				مدیریت بار و دریا	۱۴۲
۱۲۴	دی ترانس صبا	۱۳۰	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی		حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	موج مد	۱۴۰
۱۲۳	راگا ترابری پاسارگاد	۱۳۳	آنا ترنس آذر	۱۴۳	آزاده بندر	نگین بارآوران دریا	۱۳۸
۱۲۵	راهدمان ترابری	۱۳۶	ایده آل راه	۱۴۵	رشید بار بندر	هفت دریا	۱۲۴
۱۲۶	راهبران پیام	۱۳۹	راهبر پیم	۱۴۳	سلمان جنوب	هماهنگ دریای پارس	۱۳۸
۱۳۰	راه ترابری	۱۴۱	ترنم تبریز	۱۴۱	ممتاز ترابری خلیج فارس		
۱۳۲	راه گستر فارس	۱۳۲	ساربان گستر سیلان	۱۴۵	نیک ترابری بندر		
۱۲۳	راه وند	۱۲۴	ساقه ترابری	۱۴۳		خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	
۱۲۶	روان راه	۱۲۷	سرافراز ترابری	۱۴۳	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	خلیج بزم	۱۴۱
۱۴۱	روانسر ترابری	۱۳۹	سرای	۱۴۱	ترکیب بار	دریای آبی خلیج فارس	۱۴۲
۱۳۵	ره انجم	۱۲۷	زمین دریا	۱۴۳	سستی		
۱۲۵	رهپاد ابریشم	۱۲۳	کالچار	۱۴۳	سنگین بار طاهری	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۱۳۳	رهزاد ترابری	۱۲۵	نیرو ترابری	۱۴۱	سنگین ترابری	آوای نیک پارس	۱۲۷
۱۲۶	زمرد ترابری نوین	۱۳۹				بازرگانی ایشی	۱۴۸
۱۲۹	زمرد راه سعادت	۱۳۱	حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی		حمل و نقل ریلی	بازرگانی نور الدین بدری	۱۴۸
۱۳۲	ساربان صفا	۱۳۴	سوربان ترابری	۱۴۵	راه آهن حمل و نقل	بازرگانی فاروقی	۱۴۹
۱۳۲	سینا صدر	۱۲۳	هادی بازرگان	۱۴۵	سفیر ریل آسیا	بازرگانی وارسته فر	۱۴۹
۱۲۹	سیهران ترابری	۱۳۱			سینا ریل پارس	پردیس هگمتانه نوید	۱۴۹
۱۲۹	سیهر گستر سهند	۱۲۸	حمل و نقل بین المللی استان اردبیل		واگن بار	خدمات گمرکی نوری	۱۴۸
۱۲۷	سیهر گیتی ساعی	۱۲۷	بادیا اردبیل	۱۲۷		کیان ترخیص	۱۴۸
۱۲۷	سندباد بحری	۱۳۱	کیوان ترابری نور	۱۴۳	خدمات دریایی و کشتیرانی	نوید راسا آذر	۱۲۵
۱۲۷	سورچی ترابری	۱۲۳	ماهان تیر جاده	۱۴۳	آریا بندر سهند	آژانس های مسافرتی و خدمات بار هوایی	
۱۲۶	سورن تیر ایرانیان	۱۳۶			آرین ترنس	جهان سیر فروغ	۱۴۰
۱۳۶	سی بن ترابری	۱۲۲	حمل و نقل بین المللی استان خراسان		آرین سپهر اروند	سفر بر	۱۴۱
۱۳۰	سیروان ترابری ماد	۱۳۰	آسا پروتد طوس	۱۴۴	آهنگ دریا	مسافرتی داخلی و بین المللی	
۱۲۶	سکان رانان	۱۳۳	آسا ترابری شرق	۱۴۴	امواج دریا	ایران پیمان	۱۴۹
۱۲۵	شامخ فرابر	۱۳۱	آبانراه طوس	۱۴۳	امیدان ساحل پارسیان	پیک صبا	۱۴۹
۱۲۶	شاهو ترابری پارس	۱۳۴	چواهر نگار توس	۱۴۶	ایران ترابری	تعاونی شماره ۲ (پی.ام.تی)	۱۴۹
۱۳۵	شاهین ترابری	۱۳۴	چابک ران توس	۱۴۴	ایرانیان غلات پارسه	میهن نور آریا زاهدان	۱۴۹
۱۳۱	شهاب ترابری آریا	۱۲۲	ره تاش توس	۱۴۶	اهورا بار بندر		
۱۳۲	شهاب ثاقب	۱۲۳	سورتمه ترابری	۱۴۶	ایوسا مارین		
۱۲۶	شهام ترابری	۱۳۱	شیکر بار طوس	۱۴۴	الماس دریایی شرق آسیا	خدمات بیمه	
۱۲۶	صحرا ترابری	۱۲۴	کالا گذر پارس	۱۴۴	برو بحر ایران	بیمه آسیا (بویه رز)	۱۵۰
۱۳۱	کاسپین	۱۲۲	کالا سپید ترابری	۱۴۴	پاشا دریا شرق	بیمه سایه امن البرز	۱۵۰
۱۲۹	کارگو اطلس	۱۳۰	کیا مهر ترابری	۱۴۶	پترو آسیا	بیمه پوشش جاده ابریشم	۱۲۷
۱۳۲	کالابر	۱۲۳	میچکا ترابری شرق	۱۴۳	پیوند دریا	بیمه پاسارگاد (بندر عباس)	۱۴۵
۱۲۸	کیان مهر ترابری	۱۲۴			تاجران دریا کالا	صنعت و خدمات	
۱۲۹	گروه شرکت های آریا	۱۴۰	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان		خط استوا مارین	ایده کالای تابان	۱۴۰
۱۳۲	گروه شرکت های حامل	۱۴۱	افتخار ترابری	۱۴۶	خدمات ساحلی ایران	مازند شیمی ایران	۱۲۸
۱۳۶	گروه شرکت های راهبران	۱۳۹	حان ترابری شرق	۱۴۶	دریا پیمای پارس	مشاور حمل و نقل هادی	۱۴۳
۱۲۶	لایتر ترانسپورت کیش	۱۲۵	صبا ماهان مشهد	۱۴۶	دریا تجارت سامیار	مهرلینک لجستیک	۱۳۳
۱۳۹	ماکو سیر	۱۲۷	ماکو ترابری بلوچستان	۱۴۶	دریا سرعت		
۱۳۶	ماهان تجارت لیماک	۱۴۵			دریا منظر مروارید	Tarabaran Guide	
۱۲۷	مینا آسیا فرابر	۱۲۵	حمل و نقل بین المللی استان فارس		دریا محور تبراه	Abdis Mareine	151
۱۲۴	مژده ترابری	۱۲۳	ارم ترابری	۱۴۵	دریای آرام جنوب	Arya Bandar Sepanta	151
۱۲۴	مشکین	۱۲۷			دریای نقره ای کاسپین	Bitar Tarabar	151
۱۲۷	ملک ترابری	۱۲۴	حمل و نقل بین المللی استان کردستان		دلفین	Hamel	151
۱۳۴	مهرراد ناوگان	۱۲۳	ایران ویج	۱۴۶	راهبان تجارت مارین	Marine Samin Pars	151
۱۲۸	مهیار ایران	۱۳۹			راهبان دریای سعادت	Pole One Trans	151
۱۴۱	میهن ترابری	۱۲۷	حمل و نقل بین المللی استان البرز		روشاک دریا	Sapra Tarabar	151
۱۲۲	نارین شرق کالا	۱۳۶	تندیس تیر	۱۴۵	ساحل نمایان بندر	Shahin Tarabar	151



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

### آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس  
• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم  
تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)  
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹  
info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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 بندر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی  
\* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بندر 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 Ulusiararasi tas ve dis tic. Sti K.bakkalkoy mah,dudullu boslanici 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: +4963312281010, +4963312281011  
FAX: +4963312281012  
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵  
www.shtarya.com



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar  
International Transport Co.  
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس  
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳  
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰  
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷  
info@khazartarabar.com



بی تارابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

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 ترابر

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 CASPIAN

حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

تهران: یوسف آباد، بالاتر از میدان کلاهدری، پلاک ۴۴۹، ساختمان پارسا، طبقه ۳، واحد ۳۰۲  
تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹  
فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰  
caspian@caspian-transport.ir  
www.caspian-transport.ir



دی ترابر  
DAY TARABAR

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر، ساختمان خاقانی، شماره ۸۳  
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۱۸ و ۲۰  
تلفن: ۸۸۸۴۷۹۲۱ - ۴  
فکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴  
daytarabar@daytarabar.com



آرش تیر زرین

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس  
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان  
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس  
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت 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 ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایر، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۴۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD

Shipping & International Transportation  
CARRIER-FORWARDER  
CUSTOMS SERVICES  
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بندر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری  
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کانتینری لسر لاین  
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون  
نمایندگی خط کشتیرانی سان استار  
نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون  
نمایندگی 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

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



**DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company**

### دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان امیرانابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا  
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)  
۸۸۸۲۰۱۶۲  
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳  
www.deltabar.com  
deltabar@deltabar.com



**باربران ایران**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
نمایندگی کشتیرانی  
و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر  
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱  
تلفن: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ (خط ۱۰) ۲۰۷ ۲۱ ۹۸+  
۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳  
فکس: ۸۸۹۶ ۱۷۶۹ ۹۸+  
Farid@barbaraniran.com  
www.barbaraniran.com



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  
۷۷۶۲۵۴۱  
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



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  
۷۷۶۸۰۰۳-۶ / ۷۷۶۸۶۶۹۸ / ۷۷۶۱۲۲۶۹  
E-mail: Motlagh@navian.org



International Forwarding Transport Co.LTD  
**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  
نمبر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه:  
۰۴۴-۳۲۷۵۵۵۱۷ و ۱۹

دفتر بلغارستان:  
۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰  
۰۰۳۵۹۸۸۸۶۸۵۴۰۲۵

www.kalabar.net  
info@kalabar.net



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 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  
نمبر: ۸۸۳۰۵۹۶۸  
Email: info@amintarabar.com  
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### شهاب ثاقب

کریر - فورواردر  
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر، شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۸۱۰۰۱۱-۲ / ۸۸۸۲۲۷۱۹  
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸  
E-mail: info@shahabsagheb.com  
www.shahabsagheb.com

- ♦ حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- ♦ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ مدیریت پروژه های خاص ♦ خدمات امور نمایشگاهی
- ♦ انبارداری و توزیع ♦ مشاوره لجستیک
- ♦ سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- ♦ ترانزیت (داخلی و خارجی)

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸  
تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰، فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲، بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹  
info@niktak.com  
www.niktak.com



حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی





**ستاره**  
(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی **Bahri**

**Mitsui O.S.K.Line (MOL)**

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۴۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانینری

در ایران

✓ فورواردر

✓ ترانزیت داخلی و خارجی

✓ حمل پروژه

✓ ISO TANK

✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد،

شماره ۱۶۹

تلفن: ۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)

فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،

بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،

جلفا، سرخس، بازرگان، دوغانرون

و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com

www.sevenseasir.com



SAHRA TARABAR Co.  
Shipping & International Transport

**صحرا ترابر**

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۰۴۵-۳۳۸۱۶۰۱۰۳۳۸۱۲۶۶۲

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**امید اندیش**

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

• دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۳۴۰۰-۸۸۳۹۴۰۵۱

فاکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



D.T.I.T

شرکت حمل و نقل بین المللی

**دانیال ترابر**

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای

صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی

و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین،

ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

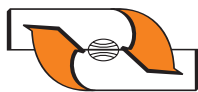
تلفکس: ۶۶۹۲۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶

۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۳۶۸ / ۶۶۹۲۳۳۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltarabar.com



**جاده ابریشم**

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،

مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶

تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۷۲۵۸

نمابر: ۶۶۹۷۲۸۴۰

**Silk Road**

Freight Forwarders and Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada

Manolya 3/1 sitesi , D:1,Atasehir

34758 Istanbul, Turkey

Tell: +90 2164565272

Fax: +90 2164565274

info@silk-roadco.com



**جاده ابریشم فرابر**

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه

ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری

ابریشم، ط ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷، ۶۶۴۷۷۳۵۱

فاکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

**راهوند**

Rahvand

International Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (۵ خط)

فاکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

**متخصص در امور روسیه**

**ترخیص کالا در روسیه**

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۱۸۱۸۲ (۱۰ خط) فاکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email : info@malektarabar.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR

هويار ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فرواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی  
موال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،

خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰

فاکس: ۸۸۱۷۱۷۹۱

info@huyartarabar.com



ایرانیان غلات پارسه

کشتیرانی بارگانی 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

نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳

ساعد جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۴۲

info@saedjamshidian-co.com



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی  
راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی  
بار فرابری راهیان

نماینده خطوط کشتیرانی  
R.D.S & Rashi

- ◆ حمل کلیه کالاهای کانتینری صادراتی و وارداتی
- ◆ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◆ حمل محمولات فله
- ◆ حمل زمینی از اروپا و گروپاژ
- ◆ تحویل کالا Door to Door
- ◆ با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳
- تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴-۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)
- نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۱۳۵۶۸
- www.rdsshopping.com
- info@rdsshopping.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.rahzadtarabarozblog.com

rahzad.tarabar@yahoo.com



MABNA ASIA FARABAR

شرکت حمل و نقل بین المللی

مبنا آسیا فرابر

شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- ◆ هوایی، زمینی، دریایی
- ◆ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◆ متکی بر ۱۵ سال سابقه حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،

کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷

نمابر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸

info@mabnasia.com

www.mabnasia.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)  
کریر - فرواردر

- ◆ 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: ۰۲۱-۶۶۴۶۸۰۶۶-۶۶۴۰۳۳۳۹
- فاکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۷۱۸۷
- info@iransarie.com

نماینده آلمان



info@ariangmbh.com



PAZHOOSH INTERNATIONAL TRANSPORT COMPANY LTD

شرکت حمل و نقل بین المللی  
پژوهش

کریر - فرواردر  
(زمینی، دریایی، ریلی)

- ◆ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت
- ◆ به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
- ◆ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)، امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور
- ◆ تهران، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان فریمان، پلاک ۲۷، طبقه سوم شمالی، واحد ۷
- تلفن: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۴۹۸-۳۵-۳۴-۶۶۹۵۰
- فاکس: ۰۲۱-۶۶۴۰۶۷۴۰
- ترمینال کرج: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۳۱۱-۱۲
- www.pazhoohesh-transport.com
- info@pazhoohesh-transport.ir



Liner TRANSPORT Kish

شرکت حمل و نقل بین المللی - کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

- ◆ دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۱۰
- تلفکس: ۰۲۶۳۱۱۰۶۱
- ◆ دفتر بندرعباس: میدان یادبود (شهدا)، ساختمان دهقان، طبقه دوم
- تلفکس: 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 / ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / 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، ترسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۷۲

info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



### ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت، حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری،

کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه چهارم، واحد ۷

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸۰

نمابر: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۹

info@iranturkeman.com



عضو اتحادیه بین المللی فورواردرها

FIATA

مدیر عامل: آرش نبوی

صادرات و واردات از اروپا و خاور دور ترانزیت

از ایران به آسیای میانه بلعکس

تهران: سعادت آباد، ابتدای بلوار دریا،

پلاک ۹۷، طبقه ۳، واحد ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۷۶۰۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۹۲۰۸۸

sales2@kamyaran.co

manager@kamyaran.co



حمل و نقل بین المللی و نمایندگی

خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه

شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷

فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹

info@pol-co.com

www.pol-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارس گیتا

تهران: خیابان قائم مقام فرحانی، بالاتر از میدان شعاع، ترسیده به مطهری، کوچه الوند،

پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۴۰۳۲۲-۳/۸۸۲۲۵۵۸۵-۶

نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳



E-mail: info@parsgita.com

www.parsgita.com



### پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس

و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان

سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۵۸۴

info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پرتنبا سپید ترابار

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهقی،

کوچه ۱۲ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۳ واحد شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۱۶۷-۸۸۷۳۳۱۰۰

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۸۷۲

info@persiasepidtarabar.com

www.persiasepidtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### تیرکاران

حمل بار با کامیون یخچال دار

به ارمنستان

تلفن: ۶۶۷۰۶۷۵۱

۶۶۷۲۵۹۹۲

فاکس: ۶۶۷۲۵۹۳۲

www.tirkarantransport.com

info@tirkarantransport.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

### Peyvand Darya

Shipping Services

در خدمت صادرات و واردات

تهران: میدان آرژانتین، خیابان ۱۸ بخارست،

پلاک ۱۴، طبقه اول، واحد یکم شرقی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۴۲۶۵-۶

۸۸۱۷۵۰۳۸-۹ ۸۸۷۴۱۰۱۸

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۴۷۵

info@peyvand-darya.com

www.peyvand-darya.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابار شایان

کریر - فورواردر - ترانزیت

• حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین

• حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی

• مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی

• دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ ۸۶۰۳۱۰۵۴

نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴

dalahoo tarabar@gmail.com



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



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت 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 / ۴۴۱۵۵۳۲۴-۰۲۱  
نمابر: ۴۴۱۳۱۸۲۶-۰۲۱  
همراه: ۹۱۲۳۱۱۷۷۱۵-۰



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

### ماکو سیر

تهران: خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،  
پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲  
کدپستی: 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: ۸۸۹۴۰۹۲۲ - ۸۸۹۴۰۷۴۲ - ۳  
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹  
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت هیمن در ایران  
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 کالاهای 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 حمربه دبی  
سرویس منظم هفتگی کشتی به بنادر ایران  
با همکاری شرکت خدمات

### بازرگانی آوای نیک پارس

ترخیص کالا

- انجام کلیه امور بازرگانی، گشایش اعتباری و  
حواله ارزی اولویت های مجاز
- دارای دفتر نمایندگی در شهر ایوو چین (آوای  
نیک چین) جهت عملیات کارگویی، انبارداری و  
بازرسی و ارسال اجناس به اقصی نقاط دنیا
- ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخل  
کشور و به کشورهای همسایه
- 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: ۵۵۰۸۹۸۰  
www.avayenikpars.com  
www.jadehtalaei.com  
info@jadehtalaei.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 / ۸۸۷۵۶۲۱۱-۲  
فکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹  
info@ravanrah.com



Sepehr Giti Sae  
INT'L Transport Co

### سپهر گیتی ساعی

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۱  
فکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۳۰۸۹  
info@sepehrgiti.com  
www.sepehrgiti.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارس سما کالا

(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی  
تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷،  
طبقه دوم، واحد ۸  
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳  
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰  
info@parsamakala.com

## مشکین

حمل و نقل بین المللی

سال تاسیس: ۱۳۴۶

نماینده انحصاری شرکت **DB SCHENKER** در ایران

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، پلاک ۲۲، طبقه سوم  
کدپستی: ۱۵۱۳۹۱۴۵۱۳  
تلفن: ۸۳۷۲۰ / ۸۸۷۰۳۰۹۰ / ۸۸۷۰۳۰۹۰-نمابر:  
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 آگن های باری و مسافری

\* صدور انواع بیمه نامه  
(آتش سوزی مسئولیت باری، اتومبیل، اشخاص و درمان)  
\* پرداخت خسارت

تهران: خیابان نصرت قبل از چهارراه جمالزاده پلاک ۷۳، طبقه سوم  
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۷۰ / ۶۶۹۱۳۸۲۴-نمابر:  
www.abrishamins.ir  
info@abrishamins.ir

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی  
خدمات حمل و نقل هوایی  
خدمات حمل و نقل زمینی  
ترخیص کالا / سرمایه گذاری و خرید کالا



پارس ترابار یاس  
PARS TARABAR YAS  
حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳ / تلفکس: ۲۲۶۶۸۰۸۲  
www.yaslogistics.com / info@yaslogistics.com

www.pars-tarabar-yas.com  
www.yastradingco.com / info@yastradingco.com

Emran Tajarat Yas  
www.yastradingco.com / info@yastradingco.com

Marine Navigation and Shipping Services  
Air Shipment Services  
Land Transportation Services  
Investment & International Purchasing

yaslogistics



## 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، نبش آذربایجان  
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی  
تلفن: ۷-۶۶۳۸۳۰۹۵  
فکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸  
www.zomorrod tarabar.com  
info@zomorrod tarabar.com



Since 1955

ترابری بین المللی تهران  
(شرکت سهامی خاص)

تاسیس: ۱۳۳۰

### شرکت حمل و نقل بین المللی

### تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی  
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت  
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی  
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و  
کلیه گمرکات مرزی کشور

نشانی: تهران، خیابان سپهبد قرنی، بالاتراز  
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، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱  
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ - ۶۶۴۳۱۵۰۰ - 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: ۴ - ۸۸۷۷۴۸۵۳

۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱

فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com  
info@donyabar.com



### شرکت خدمات سمپاشی و ضد عفونی مازند شیمی ایران

متخصص قرنطینه نباتی و ضد عفونی 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 - همراه: ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ - مهندس تقی زاده



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 ۳۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ - ۸۸۸۳۵۱۳۵

فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.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: سه‌رودی شمالی، هویزه  
غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱۱۳

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



**دنیاگرد**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی



با ۴۰ سال سابقه فعالیت

کریر - فورواردر

زمینی - دریایی - هوایی - ریلی

\* اخذ ویزای سنگن

\* نمایندگی بیمه کار آفرین کارگزاری بیمه

تلفن: (خط ۵) ۰۲۱-۴۴۴۶۵۳۰۰

نمبر: ۰۲۱-۴۴۴۶۴۸۱۸

تلگرام: ۰۹۱۰۵۹۴۰۵۰

www.Donyagard.ir

Azad@Donyagard.ir



**پیشبازان**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

**PISHTAZAN**  
INT,L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۶۱۳۹۳۵۶۳۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکس: ۲۲۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail: info@pishtazan.net



شرکت بار فرابری و حمل و نقل بین المللی  
**دریا زمین اروند**  
(بهمنر خاص)

♦ خدمات چارترینگ و مشاوره

و حمل کالای فله

♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای

کانتینری وارداتی و صادراتی

♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و

کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،

امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،

خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰

نمبر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com

info@arvandsealand.com



**خدمات دریامنظر مروارید**

♦ هوایی، دریایی، زمینی

♦ حمل محمولات فله و یخچالی

♦ چارترینگ، فورواردینگ و حمل مرکب

♦ عضویت انجمن کشتیرانی و دریانوردی

♦ با مجوز رسمی از سازمان بنادر و دریانوردی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان خرمشهر، خیابان مرغاب، پلاک ۷،

طبقه سوم، واحد ۶

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

**پارسا ترابر کاسپین**

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع **LPG**

تهران: خیابان سه‌رودی شمالی، خیابان

هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



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



حمل و نقل بین المللی

**وفاراه**

کریر - فورواردر

• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و

کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد

نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اترک،

طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۰۲۱-۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com

vafarah\_co@yahoo.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  
 نمابر: 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: ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳-۴ نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۹۳۹۲۵

www.ibitc.co info@ibitc.co



### درین راه آریا

شرکت حمل و نقل بین المللی

### درین راه آریا

♦ حمل و نقل بین المللی  
 (دریایی، زمینی، هوایی)  
 ♦ مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا  
 از کلیه گمرکات کشور  
 ♦ دارای مجوز رسمی از گمرک ایران  
 تهران: خیابان ستارخان، خیابان کوثر سوم،  
 پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۷  
 تلفکس: ۰۲۱-۶۶۹۰۹۴۷۰  
 همراه: ۰۹۱۲۳۶۲۸۸۱۵ / ۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱  
 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

نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



### دی ترانس سبا شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر- فورواردر  
 با بیش از ۲۵ سال سابقه در  
 حمل و نقل بین المللی  
 (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)  
 حمل کالا به اقصی نقاط جهان  
 در خدمت تجار، بازرگانان  
 و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتاح، پایین تر از خیابان  
 مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷

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: ۰۲۱-۸۸۹۲۱۰۲۷ الی ۰۲۱-۸۸۹۰۴۷۲۷ فکس:

Nevara.ta@gmail.com www.nevara-asia.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی سیروان ترابر ماد

Sirwan Tarabar Maad  
 International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

♦ ترانزیت کالاهای خشک  
 ♦ ترانزیت فرآورده های نفتی  
 ♦ ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی  
 ♦ حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از  
 چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۱۸۱-۳ (+۹۸۲۱)  
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+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: ۸۸۶۴۵۱۶۵-۸۸۶۴۵۱۵۵  
[www.shamekh.org](http://www.shamekh.org)  
[info@shamekh.org](mailto: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: ۸۸۷۵۷۷۸۱

[www.5continents.ir](http://www.5continents.ir) [info@5continents.ir](mailto:info@5continents.ir)



شرکت حمل و نقل بین المللی

## سپهران ترابر

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](mailto: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

تلفن: ۱۵-۸۸۵۲۷۰۱۱-۲۱ / [sit@sindbadlogistics.com](mailto:sit@sindbadlogistics.com) / [www.sinbadlogistics.com](http://www.sinbadlogistics.com) شماره: ۲۱-۸۸۵۲۶۹۹۹



انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی  
 واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی  
 در بالاترین کیفیت  
 علی الخصوص کشور چین  
 نمایندگی در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷ (میر محمد عیوضی)  
 عضو هیئت مدیره  
 بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر، بندر انزلی، آستارا، سرخس مشهد، دوغانون، خرم آباد  
 تهران: ابتدای نواب، برج سهیل  
 دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۲۱  
 شماره: ۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر، پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰  
 تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶  
[info@pishronavgan.com](mailto:info@pishronavgan.com) | [www.pishronavgan.com](http://www.pishronavgan.com)

**شاهام ترابر**  
 (سهامی خاص)  
 شرکت حمل و نقل بین المللی  
 شماره ثبت ۱۴۸۳۳۶



تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،  
 خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره  
 ۲۰۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۶۶۹ - ۷۷۵۲ ۳۴۴۲  
 فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

[info@shahamtarabar.com](mailto:info@shahamtarabar.com)  
[www.shahamtarabar.com](http://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 - ۸۸۹۲۵۸۳۹ / 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) فکس: 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 فکس: 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 شماره: 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: ۰۲۱-۸۸۸۰۸۰۹۰ شماره: ۸۸۸۰۷۷۳۱

همراه: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳

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](http://www.sokanran.com)

Email: [info@sokanran.com](mailto: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: ۸۸۸۴۷۲۱۲۳

[www.baristatrans.com](http://www.baristatrans.com)      [info@baristatrans.com](mailto:info@baristatrans.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**مهرداد ناوگان**

۱- حمل کالای ترانزیت از کلیه مبدا و 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](http://www.mehrrad.com)

[info@mehrrad.com](mailto: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](http://www.raga-tp.com)

[info@raga-tp.com](mailto: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**      ۶- عضو **MehrGroup**

Postal Cod: 42327 Dubai, United Arab Emirates.

تلفن: +۹۷۱-۴۳۴۲۴۳۲۷

[www.mehr-link.com](http://www.mehr-link.com)

[info@mehr-link.com](mailto:info@mehr-link.com)

**آن بیوند گروپ**  
BEYOND GROUP  
شرکت توسعه حمل و نقل بین المللی آن سو

AIR  
SEA  
OVERLAND  
LOGISTICS  
RE-EXPORT  
DOOR TO DOOR



2nd Floor, No17, Haghani Highway, Tehran, Iran

Tel : +98 21 88 20 2398-9 Ext :113 | Fax: +98 21 88 66 0282

[www.beyondlogx.com](http://www.beyondlogx.com)



**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴  
تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶  
www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



## 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 - ۰۲۱  
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 Jaded

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: ۸۸۸۹۱۴۵۸۰ - ۰۲۱ - ۸۸۸۹۹۶۸۹ - ۰۲۱ - ۸۸۸۹۹۶۸۹ - ۰۲۱

info@jahan-jaded.com  
www.jahan-jaded.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 فرزند افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)
- انجام کلیه پروژه های ارسال محمولات به سراسر خاک عراق (بغداد و شهرهای مقدس خصوصاً کربلا و نجف)
- دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن: تلگرام: ۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۵۴۳۰۶ - ۱۰ - ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ - ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ - ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰  
www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com





**Pole One Trans**  
International Trans, Co. LTD

**پل وان ترابزر**

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات ، حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب ) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**دریاپویان**  
امید با مسئولیت محدود



خدمات فورواردری و حمل و نقل بین المللی کالا

تهران: خیابان ولیعصر بالاتر از پارک ساعی بن بست گل

ساختمان گل طبقه اول واحد ۱۰۴

تلفن: ۸۸۶۵۲۲۹۱-۸۸۶۵۲۲۹۰-۸۸۶۵۲۱۷۵ شماره: ۸۸۶۵۲۱۷۵

Info@daryapouyan.com



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**پارس سوربن ایت**

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه‌های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،  
خیابان ساوچی‌نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵-۸۸۱۷۵۱۵۳-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۷۳۲-۲۱-۰۲۱

فاکس: ۸۸۷۳۶۸۲۱-۰۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۳۲۲۵۴۴۸۰-۰۷۶ فاکس: ۳۲۲۵۴۴۸۱-۰۷۶

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

شماره: 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 سهروردی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷

تلفن: ۸۸۷۳۷۸۷۳-۸۸۵۲۳۶۸۶/۸۶۰۳۱۵۷۸-۰۲۱-۸۶۰۳۱۵۷۸-۰۲۱ شماره: ۸۸۷۳۸۱۶۵-۰۲۱

arya.forward@gmail.com



**UNIPACK S.A.**

International Movers &  
Freight Forwarders

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

**شرکت یونپاک**

بسته بندی لوازم منزل و میلمان

بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین الات و انار هنری

ساخت صندوق های جویی

کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار

حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی، دریایی و زمینی

جابجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه

عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرها در امریکا و اروپا و اسبا



www.unipack.ir

info@unipack.ir



## شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای : لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد.
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بندر 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 بندر ♦ 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

## نارین شرق کالا

تهران: خیابان مطهری، روبروی سلیمان خاطر، پلاک ۱۴۱، ساختمان طاووس

تلفن: ۸۸۷۷۶۵۸۶-۹ نمابر: ۸۸۷۸۴۴۹۳

Email: NIECIR.info@timnet.ch



SOREN TIR IRANIAN  
INTERNATIONAL TRANSPORT .CO

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 صادق، پلاک ۷، واحد ۱۰۰۴

تلفن: ۶۶۷۶۷۸۲۱ ۶۶۷۶۷۸۵۳ ۶۶۷۶۷۸۶۵

www.sorentir.com

a.mehdizadeh@sorentir.com

info@sorentir.com



شرکت ستاره اقیانوس آبی  
Blue Ocean Star Co. (سهامی خاص)

## ستاره اقیانوس آبی

(سهامی خاص)

- حمل دریایی (کانتینری)، هوایی و زمینی
- خدمات چارترینگ کشتی در دریای خزر
- انجام خدمات حمل به صورت door to door

• اجاره انواع کشتی

تهران: فلکه دوم صادقیه، بلوار آیتالله کاشانی، بوستان یکم،

ساختمان بارمان، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۴۴۰۱۸۷۰۱-۴۴۰۱۸۷۲۰ نمابر: ۴۴۹۶۱۷۶۸

www.blosco.ir info@blosco.ir



## شرکت حمل و نقل بین المللی ره انجام (کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
  - ♦ سرویس حمل زمینی توسط کامیون های چادری، یخچالی و کفی به اقصى نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
  - ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
  - ♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا
  - ♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمامی کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی ندارد
  - ♦ دارای نمایندگی خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
- تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱  
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳  
 نمابر: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www. rahanjam.ir

info@ rahanjam.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 نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@ parstarabar.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی

## 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: ۷۰-۵۱۰۵۱۶۹ wiesman@wiseman-cargo.org



## ماروسی ترابر

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 نمابر: 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

## دریایم ایمن پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،  
 پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸  
 تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ ۷۵۲۶۴-۰۲۱ فکس: ۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،

بالای بانک انصار، طبقه ۸، واحد ۸۰  
 تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ ۷۵۴-۰۷۶۳۲۲۱۰

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

چارتینگ انواع هواپیما

خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰  
 تلفن: ۲۲۰۴۳۴۹۰-۲۲۱-۵۲۱ دورنگار: ۲۲۰۲۷۲۶۷-۰۲۱

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: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | 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 بندر 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: ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹ / ۳۲۲۲۱۶۴۵ / ۳۲۲۲۳۳۹۵ - ۰۷۶ | نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۴۱۱۰۹

jt.bandar@gmail.com



## توشه‌بر

**Tushehbar**  
shipping &  
international freight  
forwarders co.  
(Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی  
و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی،  
خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲،  
ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)  
نمبر: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



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: ۶۶۹۰۴۹۵۵-۰۲۱-  
تلفکس: ۶۶۴۰۲۵۴۲-  
arez1975@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی،  
کشتیرانی و خدمات دریائی

## گروه راهبران

**RAHBARAN GROUP**  
International Transport, Shipping



**مغیاریان ایران**  
حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)

**MAHYAR IRAN** Intl Transport Co.



**راهبران پیام**  
حمل و نقل بین المللی کالا

**RAHBARAN PAYAM** Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران  
**PAYAM TERMINAL**

**یامی لاین جلوبال**  
للتجارة العامة ش.ذ.م.م

**YAMI LINE GLOBAL** General Trading L.L.C

مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

**MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C**

حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده  
عربی به بنادر ایران و بالعکس

ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر 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، دوی، 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: ۸۸۳۲۲۲۳۸-۴۰

Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com  
info@rahbaranpayam.com



## تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

- ◀ دریایی - زمینی - هوایی
- ◀ صادرات - واردات - ترانزیت
- ◀ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
- ◀ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
- ◀ دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری،  
بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶  
طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۴-۸۸۸۴۹۰۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۵ فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵  
tehrantir@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)  
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:  
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹

نمبر: ۸۸۷۴۶۵۵۰

همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲

نمبر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳

سلیمانیه: ۰۲۰۴۰۷۷۰۹۶۴۷۷(+)

jafarsouri@yahoo.com



**PETROASIA**  
SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

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: ۱۴-۶۶۵۷۲۹۰۷-۰۲۱-۶۶۵۷۲۹۰۳ و ۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳-۰۲۱-  
نمبر: ۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳-۰۲۱-

info@petroasia.net



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: ۲۲۳۸۵۰۵۴-۲۲۳۸۶۰۷۸-۲۲۳۸۶۰۴۶

Sarah.tn@psp-shipping.com



## ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
  - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فرورادرهای بین المللی
  - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
  - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصر،  
کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲  
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۶۰۱۸۳  
www.iranatarabar.com



## فرتاک دریای آرا

- شرکت نمایندگی کشتیرانی
- 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 ۲، واحد ۱۰۵  
تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۰۲۱-۸۸۳۴۵۶۹۹  
۴۰۸۸۰۱۹۶  
نمبر: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۰۲۱-  
www.fta-co.net  
farahdel@fta-co.net



## دلفین

نمایندگی کشتیرانی و  
خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان  
ملک، خیابان شهید کشاور، پلاک ۳  
واحد ۱ و ۲  
تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳  
دفاتر نمایندگی:  
بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی،  
بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش  
info@dolphinshipping.net  
www.dolphinshipping.net



## خدمات کشتیرانی و بارفراوری

حمل و نقل دریایی، (هوایی، هوایی و ریلی)  
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی

Web: www.ariantrans.com  
email: info@ariantrans.com



## جهان سیر فروغ

JSF

## حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی فعال بار از فرودگاه های امام خمینی و  
مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس

Web: www.jsfair.ir  
email: info@jsfair.ir

## حمل و نقل دریایی

پارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر  
خدمات کار گزاران ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



## آرین سپهر آروند

ARIAN Sepehr



## ایده کالای تابان

TCIS

## خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی، صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیک

مشاوران فنی گواهی های استاندارد ISO 9001 و PSI 91

Web: www.tcisiran.com  
email: info@tcisiran.com



021-42867 (30 Lines)

www.ariantrans.com  
info@ariantrans.com



## شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی شاخص صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی  
(صادرات و واردات و ترخیص کالا)  
ارائه خدمات گمرکی و ترمیالی، کراس استاف در  
بندر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس سه راه دلگشا جنب عکاسی فوتو هرمز ساختمان شهاب طبقه ۵ واحد ۵۰۴  
تلفن: ۳۲۲۲۳۳۲۶ - ۰۷۶ - ۳۲۲۲۳۳۶۹۷ - ۰۷۶  
همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHESSD.COM



## Seas Ark S.A. شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های

دارای دفاتر و شعب در:  
بندرعباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر  
خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزلی  
تهران: خیابان سپهری 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



## خدمات کشتیرانی موج مد

نمایندگی خط کشتیرانی

Moj Madd  
Shipping services Co. LTD

حمل کلیه کالاهای کانتینری  
صادراتی و وارداتی

تهران: خیابان آفریقا، ظفر غربی،  
شماره ۲۶۵، برج پیم، طبقه ۱۱، واحد ۳  
تلفن: (۰۱۰خط) ۸۸۷۹۲۷۹۳  
فکس: ۸۸۷۹۲۷۹۵ - ۸۸۷۹۲۷۹۸  
شعب داخلی:

بندرعباس، بوشهر، خرمشهر،  
بندر امام، عسلویه، چابهار  
E-mail: info@mojmadd.org





**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 جفره، طبقه اول، واحد ۱  
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۷۲۲۲  
فکس: ۰۷۷-۳۳۳۳۶۰۴۳  
info@sdllogistics.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 دفتر 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 پژم**  
خدمات بازرگانی و بندری

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  
نمایر: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰  
mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com  
info@hameltransportco.com  
www.hameltransportco.com



**RAH TARABAR**  
**TRANSPORT CO.**

**راه ترابار** شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر، فورواردر، حق العملکاری، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۲-۷۳  
نمایر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸  
info@hameltransportco.com



**بار فرابار** شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

**BARFRABAR** International Transport co.  
تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۷۱  
نمایر: ۰۲۱-۸۸۷۳۲۹۰۸



**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 / ۳۳۳۴۲۶۳۶ / ۰۴۱-۳۳۳۴۱۱۴۵  
تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲  
نمایر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳  
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 (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: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹-۸ / ۸۸۷۵۹۷۵۰-۲  
نمایر: ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹  
www.safarbar.com  
info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com  
www.Hamletransport.com



**فروشته اقیانوس آبی**

شرکت کشتیرانی

- 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: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷
- فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶
- 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 / ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
- www.absshipping.com  
info@absshipping.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 ارمغان غربی، پ ۶۶، ط ۳ و ۳  
 تلفن: ۰۲۱-۲۸۷۷۷-۸  
 نمابر: ۰۲۱-۲۸۷۷۹

**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: ۰۲۱-۸۸۶۷۰۵۳۰ نمابر: ۸۸۱۹۷۵۴۵  
 www.cargoseatradrs.com

  
**شرکت حمل و نقل بین المللی نیلگون آبی ایرانیان**  
 کریر - فورواردر  
 تهران: خیابان شریعتی، خیابان ملک، پلاک ۳۸، واحد ۱۲  
 تلفن: ۰۲۱-۷۷۵۲۰۵۷۲  
 ۷۷۶۳۴۷۱۹  
 info@nilgonabi.com  
 www.nilgonabi.com

  
**شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه**  
 حمل انواع کالاهای جنرال، فله خشک و غیر خشک و پروژه‌های به مقاصد مورد نظر در سطوح بین المللی  
 نمایندگی شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه جهانی  
 انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت‌های زیر گروه  
 عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی  
 دارای نمایندگی‌های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران  
 دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳  
 شعبه: بندر امام، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندرعباس  
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۶۹  
 نمابر: ۲۲۹۱۲۶۸۵  
 www.tirajehshipping.com  
 info@tirajehshipping.com

  
**راهیان تجارت مارین**  
 نمایندگی خطوط کشتیرانی  
 حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند و اروپا  
 انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات و مالزی  
 ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند و چین  
 حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس  
 تهران، خیابان جنت آباد شمالی، نبش خیابان علیپور، پلاک ۳۰۴  
 طبقه ۴ واحد ۷  
 تلفن: ۰۲۱-۴۴۸۳۳۲۸۳  
 www.rtmmarine.com

**شرکت خدمات کشتیرانی دریای نقره ای کاسپین**  
 نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه  
 نمایندگی خطوط کانتینری کاسپین روسیه  
 دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار  
 بندرانزلی: غازیان، خیابان رضائی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶  
 تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳  
 نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸  
 info@caspianilversea.com  
 www.caspianilversea.com

  
**دریا سپید**  
 تأسیس ۱۳۶۴  
 نمایندگی و خدمات کشتیرانی  
 خدمات حمل کانتینری انواع کالا  
 بارگیری و تحویل کالا در محل  
 حمل انواع کالای فله: خشک و مایع  
 حمل کالای پروژه، حجیم و سنگین  
 خدمات ترانزیت و حمل مرکب  
 خدمات چارترینگ و فورواردرینگ  
 دارای شعب در بنادر تجاری کشور و فعال در مقاصد کثیر بین المللی  
 خیابان ولیعصر، خیابان مقدس اردبیلی  
 خیابان سپاس جنوبی، برج سپاس جنوبی  
 پلاک ۱۴، طبقه ۱، واحد ۱۴ تلفن: ۷۵۳۰۱۰۰  
 sales@seaspeedgroup.com  
 www.seaspeedgroup.com

  
**شرکت امیدان ساحل پارسیان**  
 خدمات فنی و مهندسی (ساخت و ساز و طراحی، مدیریت پروژه)  
 خدمات فرا ساحل (تامین اقلام ضروری سکوی نفتی و Firefighting standby)  
 تامین تجهیزات مخابراتی و ایمنی  
 چارترینگ  
 تهران: پاسداران، خیابان گل‌نی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷  
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰  
 نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰  
 info@ospico.com  
 www.ospico.com

**آهنگ دریا**  
**Sea Melody Marine & Port Services Co.Ltd**  
 نمایندگی خطوط کشتیرانی  
 شرکت خدمات دریایی و بندری  
 دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه  
 تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹  
 نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰  
 دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳  
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲  
 نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۳۳۵  
 دفتر بندر عباس: بلوار ساحلی، مجتمع سفیر جنب بازار مرجان، طبقه ۶، واحد ۷۰۵  
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱  
 نمابر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲  
 دفتر عسلویه: خیابان فرهنگ، جنب بسج رسول اکرم، ساختمان سه طبقه، واحد ۸  
 تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹  
 ahangdarya@neda.net

  
**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 کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا  
 تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال  
 تقدیر نامه از سازمان بندر 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، شریفیات  
 بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴  
 همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰/۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹  
 website: www.bluedarya.com  
 E-mail: blue\_sea\_pg@yahoo.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی خراسان و آذربایجان



شرکت حمل و نقل بین المللی

**زمین دریا**

فورواردر - کریر  
زمینی - دریایی - هوایی

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 ۷۹۱۳۷۷۶۶۵۱

Tell 041-34470426

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶

Tell 041-34470608

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸

Tell 041-34470609

تلفن ۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹

Fax 041-34453752

فکس ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲

No:594 / kosar complex / resalat ave

tabriz - iran post code : 5178937768

zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
و خدمات بار هوایی

**کالجار** (سهامی خاص)

International Transport &  
Air Cargo Services.co  
Carrier - Forwarder

نمایندگی هواپیمایی

آتا، ترکیش، ماهان، آسمان، کیش ایر و قشم

تبریز: انتهای خیابان رسالت،

مجتمع تجاری کوثر، پلاک ۵۶۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۰۳۵۹ / ۳۴۴۷۰۴۴۵

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۵۱۲

فرودگاه تبریز، روبه روی سالن مسافری

تلفن: ۰۴۱-۳۲۶۱۳۳۱۳

www.kaljar.co

kaljar\_co@hotmail.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 / ۳۳۳۵۸۸۴۱

نمبر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafraztarabar.com

info@sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

**آبانراه طوس**

کریر - فورواردر

حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های  
ملکی و تحت پوشش

• حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

• انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نبش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵ - ۶ / فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ / موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

Emial: bidel@abanrahtoos.com - khavari@abanrahtoos.com

www.abanrahtoos.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**میچکا ترابار شرق**

عضو کنوانسیون تیر

• حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه

به خصوص **تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان**

• حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی

• نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳

تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳

نمبر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ / علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.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

mahantirjadeh@gmail.com

keyvannoor@gmail.com



**گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتا ترانس آذر، ساقه ترابار، پرداد کامه صنعت)**

• حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)

• خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریر - فورواردر

• ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا

• حمل 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





حمل و نقل  
بین المللی

## حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق - کریر - فورواردر

- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات و بنادر کشور.
- سرویس منظم از بندرعباس به کشورهای مشترک المنافع ( CIS )، افغانستان و عراق.
- حمل کانتینری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس.
- ارائه خدمات حمل دریائی، زمینی و ریلی ( MULTIMODAL )
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی.
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی.

دارای دفتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان



ADD: Apt. No1, 5th floor, Qatar Air ways Bldg, between 2nd & 4th St., North janbaz Blvd, MASHHAD, IRAN  
TEL: +98 51 3766 4131-4 FAX: +98 51 3766 4130

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۱  
تلفن: ۴-۳۷۶۶۴۱۳۱-۰۵۱ فاکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰  
www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir

### 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 شهرضا، پایانه حمل و نقل کالای مبارکه
- تلفن: ۰۳۱-۵۲۴۶۴۱۰۸
- همراه: ۰۹۱۳۱۳۶۸۸۶۹
- www.haditrp.ir



## کالا گزیرپارس 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 بندرعباس و بوشهر به کلیه بنادر جهان و بالعکس
- حمل اثنائیه و لوازم شخصی به کشورهای آمریکا، کانادا، استرالیا و...
- دارای شعبه در بندرعباس و بندر بوشهر و ارائه خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۹۰۳-۷

isotank@logistix.ir www.kgpcio.ir

## شبگیر بار 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  
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbarpoons.com  
E-mail: shabgirbarpoons@gmail.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی

## بادپا اردبیل

- حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس
- حمل مواد ترانزیتی از بندرعباس با کامیون های کفی و کانتینر به کشورهای همجوار
- جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۱۶۳۳۲۷۳
- تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۰۷-۸
- نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳
- badpa\_ardabil@yahoo.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی کالا سپید ترابر

کالا سپید ترابر  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
International Transport.Co (LTD)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه  
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی، هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰ - نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۱۴۴۴۴

دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲

kalasepid@gmail.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی

## چابک ران توس

کریر - فورواردر

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای میانه و بالعکس
- نمایندگی در کلیه

مبادی ورودی و خروجی کشور  
دفتر مرکزی، مشهد: خیابان خرمشهر، بین خرمشهر ۶ و ۸، ساختمان ۹۸، طبقه اول  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۰۱۰۶ / ۳۸۵۲۸۹۶۶  
همراه: ۰۹۱۵۱۱۳۴۱۰۱ / ۰۹۱۵۳۱۵۹۸۳۲  
بندرعباس: تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۲۷



(کریر - فورواردر)



## شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت توسی

- مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مشترک المنافع توسط کامیون های یخچالدار تحت مالکیت شرکت
- دارنده بزرگترین ناوگان کامیون های یخچالی در استان خراسان رضوی
- حمل کانتینری کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در قالب عملیات واردات، صادرات و ترانزیت از کلیه بنادر چین و سایر کشورهای خاور دور و حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس
- سرویس منظم از بندر و سایر مبادی ترانزیتی و گمرکی کشور به کشورهای مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- دارای دفتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

Add: 14, 10<sup>th</sup>, floor of Marmar Complex, Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.  
Tell: +98 51 38 38 1411

مشهد: خیابان امام خمینی، نبش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۱۰، واحد ۱۴  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۸۱۴۱۱  
info@abtlogistics.ir



**ماهان**  
تجارت لیما رک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت رک
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- حمل تخصصی قیر
- (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل کالاهای تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نوبنیاد، ابتدای پاسداران، بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳

۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejaratl.com  
info@mahantejaratl.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

**ایده آل راه**

کریر - فورواردر

- ◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- ◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
- ◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
- ◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ساربان گستر سبلان**

با مسئولیت محدود  
کریر - فورواردر

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۱ / ۳۴۴۶۸۷۰۰  
نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

E-mail: sarban.int@gmail.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 / ۳۳۵۱۴۷۳۷-۴۱ / ۳۳۵۱۴۷۶۴-۶۸ / ۳۳۵۱۴۷۶۵-۳۳-۰۷۶ / نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵

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 داخلی

**ساحل ترابرس پارس**

(سهامی خاص)

- ◀ حمل تخصصی کود شیمیایی
- ◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
- ◀ انجام امور نمایندگی گمرکی در عسلویه
- ◀ انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه ویژه پارس

عسلویه: منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا

تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۹ / نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵

همراه: ۰۹۱۷ ۱۹۵۳ ۸۶۵ - ۰۹۱۲ ۱۴۶۱ ۳۲۴

E-mail: info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل داخلی و بین المللی

**ارم ترابرس**

(زمینی - دریایی)

ارائه کلیه امور حمل و نقل

(داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش

چهارراه راهنمایی

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷

فکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۲۵۸۲

دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴

تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱

info@eram-t.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

**هادی بازرگان**

HADI BAZARGAN

International Transport Co.

مدیر عامل: محمد پانزاد

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 حمل و نقل بین المللی  
**صبوران ترابرس و تندیس تیر**

(کریر و فورواردر)



- ترانزیت، واردات و صادرات توسط کامیون های چادری، تانکری، کفی و کمرشکن به آسیای میانه و کشورهای اروپایی
- حمل انواع فراورده های نفتی به کشورهای عراق و افغانستان
- دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی
- ترخیص و انجام تشریفات گمرکی کالا از بندر، گمرکات و مناطق آزاد تجاری کشور

دفتر مرکزی صبوران ترابرس آذربایجان: ارومیه، بلوار آزادی جنب گمرک تلفکس: ۰۴۴-۳۲۷۵۵۸۴۲-۳

دفتر مرکزی تندیس تیر: کرج، برغان، خیابان شهید دکتر مفتاح، کوچه شهید هاشمی نژاد، پلاک ۵، طبقه ۴، واحد ۷

صدیقی: ۰۹۱۲ ۱۵۲۱ / صدیقی: ۰۹۱۲ ۰۲۵ ۹۰۶۰ / جدی: ۰۹۱۴ ۳۱۳ ۰۴۵۸

دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۷۱۱۱۹۴ / دفتر تبریز: ۰۴۱-۳۵۵۵۱۴۹۳ / دفتر بازرگان: ۰۴۴-۳۴۳۷۶۴۱۸ / دفتر آستارا: ۰۱۳-۴۴۸۲۵۵۰۶

sabooran\_transportco@yahoo.com



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: ۰۵۴-۳۳۲۲۳۷۰۳-۳۳۲۲۱۹۵۶۴

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۲۴۶۰۵

همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸

۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴

saba.mahan2172@yahoo.com



شماره ثبت ۱۸۹۲

شرکت حمل و نقل جاده‌ای

### نیک ترابر بندر

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور

مدیر عامل: مهندس رضا شاکر آبکنار

دارنده گواهینامه مدیریت کیفیت ISO 9001-2008

بندرعباس، بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، ساختمان هما، واحد ۲۷ و ۳۸

تلفن: ۰۴-۳۳۵۵۳۵۴۳ / ۳۳۵۵۶۴۸۴-۳۳۵۵۶۴۸۴-۰۷۶

مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۵۰۸۸۵ / ۳۳۵۵۰۸۶۵

دفتر عملیات: ۲۵۲۳۲۳۴ همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com

niktarabar.bandar@gmail.com



### افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کریر- فورواردر- ترخیص کالا  
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،  
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس

زاهدان، خیابان امام خمینی،  
خیابان هیرمند جنوبی

تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲

۰۵۴-۳۳۲۲۱۰۹۹-۳۳۲۲۶۴۳۱

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳

eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### ماکا ترابر بلوچستان Maka Trans Co.

کریر- فورواردر

• خدمات گمرکی، ترخیص کالا  
• حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و  
صادراتی به کلیه نقاط دنیا  
• مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا

سیستان و بلوچستان، زاهدان، خیابان  
فردوسی، پلاک ۷۱

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳

تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳

makatrans@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی  
کشتیرانی و امور گمرکی

### ایران ویچ

دفتر مرکزی: سنندج

صندوق پستی: ۵۹۶-۶۱۳۵

تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸

نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹

همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،

سوسن، شماره ۴ طبقه ۴

تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹

۸۸۹۱۶۹۲۰ / ۸۸۹۱۱۰۵۹

نمابر: ۸۸۸۹۷۴۹۷

تلگرام: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

iranvicheo@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

### فیروزرخش

فروش و اجاره کانتینر / انبار  
اختصاصی کالا

ترمینال کانتینری و دیو کشتیرانی  
(قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)

به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی  
بندرعباس

تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانه،

روبروی تالار تندیس

تلفن: ۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳

همراه: ۰۹۱۳۳۲۵۶۸۸۵



شرکت حمل و نقل بین المللی

### حنان ترابر شرق

HANNAN TARABAR SHARGH

Int.Transport.co

(سهامی خاص)

(کریر- فورواردر- ترخیص کالا)

دفتر مرکزی: زاهدان،

خیابان آزادی ۶، شماره ۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۳۰۰۱۰ / ۳۳۲۲۸۲۹۳

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۹۱۱۳

همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

### کیامهر ترابر

کریر - فورواردر

حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت  
به صورت زمینی، دریایی، ریلی به  
کشورهای آسیای میانه و بالعکس  
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر  
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، سه راه دارایی،  
ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۲۷

kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### جواهر نگار طوس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

info@javahernegar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### ره تاش توس

کریر - فورواردر

◀ دارای نمایندگی های فعال

در گمرکات مرزی کشور

◀ فعال در ترانزیت کالا

به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰،

شماره ۲۸، طبقه ۲

تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۶۱۱۱۴ / ۳۸۴۴۳۰۸۰

نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸

rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### سورتمه ترابر خراسان

کریر- فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به

کشورهای آسیای میانه

افغانستان، عراق، پاکستان

مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام  
خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر،

طبقه ۶، واحد ۱۱

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،

ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۹

info@stk-shipping.com

ceo@stk-shipping.com

www.stk-shipping.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](http://www.srpt.ir)

[info@srpt.ir](mailto: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](http://www.safirrail.ir)



شرکت رعد تبریز



شرکت قطارهای مسافری و باری ایران



شرکت هنیا



شرکت ریل نواریسا



شرکت ریل نواریسا



شرکت حمل و نقل ریل نواریسا



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](http://www.safirrail.com)

[info@safirrail.com](mailto: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 فورورادی 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](http://www.RWT.IR) [info@rwt.ir](mailto: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: ۷۹۱۹۷۰۷۲۳۷۷ 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

kiantarkhis93@gmail.com www.KianTarkhis.ir

**بازرگانی سید نورالدین بدری**

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا  
 واردات، صادرات، ترانزیت اجاره  
 کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)  
 تحویل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی جهت پر نمودن کالا در انزلی، روسیه و قزاقستان  
 به نامناسب 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: ۳۴۵۲۲۴۳۷ (۰۵۱)  
 فکس: ۳۴۵۲۹۵۸۰ - ۰۵۱  
 همراه: ۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

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: ۴۴۴۱۷۰۵ - ۰۱۳  
 شماره: ۴۴۴۲۹۶۱۴ - ۰۱۳  
 همراه: ۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰  
 rahimabshi@yahoo.com

## حمل و نقل ممتاز ترابر خلیج فارس

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳، تلفن: ۳۲۲۴۲۴۲۰ - ۰۷۶  
 ۳۲۲۴۷۴۵۷ - ۰۷۶  
 فکس: ۳۲۲۴۹۴۰۷ - ۰۷۶

**بیمه پاسارگاد آرامش شما، هدف ما**

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳، تلفن: ۳۲۲۴۲۴۲۰ - ۰۷۶  
 ۳۲۲۴۷۴۵۷ - ۰۷۶  
 فکس: ۳۲۲۴۹۴۰۷ - ۰۷۶



## شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر

هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲  
 تلفن: ۳۲۲۵۰۵۷۷ - ۸۱ - ۰۷۶  
 پایانه: ۳۲۵۲۳۲۱۳ - ۰۷۶  
 میدان تره بار: ۴۳۷۰۰۹۸ - ۰۷۶  
 شماره: ۳۲۲۵۰۵۸۲ - ۰۷۶  
 www.rashidbar.ir  
 rashidbar\_company2006@yahoo.com

## شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲  
 Armin Bazargan Transportation co  
 بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی  
**صادرات - واردات**  
 دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام، روبروی بانک ملی  
 تلفن: ۳۴۳۷۴۰۶۶ - ۰۴۴  
 ۳۴۳۷۳۳۳۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶  
 فکس: ۳۴۳۷۴۰۴۴ - ۰۴۴  
 دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴  
 تلفن: ۳۴۳۷۳۴۲۱ - ۰۴۴  
 همراه: ۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۰۹۱  
 ۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۰۹۱  
 تلگرام: ۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

Bazargan\_armin@yahoo.com  
 info@arminbazargan.com  
 bszarganarmin2@gmail.com



## شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی سلمان جنوب

(سهامی خاص)  
 حمل کلیه کالاها از بندرعباس به کلیه نقاط کشور و خدمات استوریپ کانتینر  
 مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره: آقای شیرزاد غمگین  
 بندرعباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا، طبقه ۶، واحد ۶۰۲  
 تلفن مدیریت: ۳۳۵۶۱۲۴۰ - ۰۷۶  
 تلفن دفتر: ۳۳۵۱۴۸۸۰ - ۰۷۶  
 ۳۳۵۱۴۸۶۵ - ۰۷۶  
 شماره: ۳۳۵۱۴۸۶۶ - ۰۷۶  
 همراه: ۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸ - ۰۹۱



## توکا

شرکت حمل و نقل  
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده  
در بازار بورس اوراق بهادار  
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS  
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور  
بارنامه در کل کشور  
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای  
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:
- جاده ای - دریایی - دریاچه ای
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،  
ترخیص و انبارداری در بنادر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و  
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو  
دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت های برتر کشور با بالاترین  
آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

دفتر مرکزی: اصفهان، پایانه امیرکبیر،  
غرفه ۳۶ فکس: ۳۳۸۷۲۵۶۶ / ۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۶  
تلفن: ۳۳۸۷۲۵۶۵ / ۳۳۸۱۶۶۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد مبارکه،  
پایانه حمل و نقل توکا  
تلفن: ۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹ / ۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفن: ۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹  
مبارکه: تلفن: ۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳ / ۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳  
تلفن: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندر عباس: ماب: ۳۱-۳۳۴۲۰۱۵۷ / ۳۳۴۲۰۱۵۷  
تلفن: ۳۳۴۲۰۱۸۰ / ۳۳۴۲۰۱۴۵

پایانه انزلی: تلفن: ۱۳-۴۴۴۴۱۲۳۳-۲۴ / ۴۴۴۳۵۱۹۰-۲۰-۲۱  
تلفن: ۴۴۴۳۵۱۹۰-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۳۱-۵۵۵۶۱۲۱ / ۳۱-۵۵۵۶۱۲۱  
ماب: ۵۵۵۶۱۲۱۱

تهران: تلفن: ۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹ / ۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹  
ماب: ۲۲۰۸۷۲۵۵

www.tukatrans.com  
info@tukatrans.com



## شرکت بازرگانی پر دیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

Pardis Hegmatane N Avid  
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفن: ۳۳۵۵۷۹۰۲ / ۳۳۵۵۷۲۲۰۵ - ۰۷۶

www.pardis-hn.com pardis\_hn@yahoo.com



## 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: ۰۲۸-۳۲۲۱۶۸۷ / ۰۲۸-۳۲۲۲۰۳۶۷ / نامبر: ۰۲۸

همراه: ۰۹۱۲۱۸۱۰۳۸۷

jfaruoghi@yahoo.com



## ترمینال تهران

شماره ثبت: ۳۷۷۰۰ (پی. ام. تی) شرکت تعاونی مسافربری شماره (۲)

مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶ / ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۱ / ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱ / ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱  
www.pmtco.ir pmt.t2co@gmail.com



## ایران پیما

پیشرو در صنعت  
حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:  
۶۶۷۰۷۱۴۸

تلفن های زرزو ترمینال جنوب:  
۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳

تلفن های زرزو ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۳۹۵۴-۵

تلفن های زرزو ترمینال شرق:  
۷۷۸۶۴۵۳۰-۷۷۸۶۴۵۳۰

تلفن های زرزو پارکینگ بیهقی:  
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info



## شرکت مسافربری پیک صبا تهران (تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:  
۵۵۱۸۵۵۲۶

تلفن زرزو پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۴۱۵-۲۲

انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴

ترمینال غرب:

۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳

دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱

انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸

پارک سوار بیهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا

۸۸۵۴۳۴۲۵-۶ / ۸۸۵۴۳۴۲۵

دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا

۷۷۲۶۱۸۳۴-۵  
www.peykesaba.net



## شرکت تعاونی مسافربری میهن نور آریا زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹

مدیریت: عبدالله گمشادزهی

زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،

پایانه مسافربری انقلاب، غرفه شماره ۱۳

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲

۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱

۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳

تلفن دفتر دانشگاه:

۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸

mihannoorarya2015@gmail.com

## FBT

شرکت حمل و نقل

## فردوس بار تبریز

♦ تسریع در امور حمل و نقل

♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و تریلر های سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۴۰۳-۳۴۴۵۷۶۵۲

تلفنکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۲۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سهلان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱

ferdosbar\_tabriz@yahoo.com

## بازرگانی داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

دارای پروانه رسمی از گمرک ایران

تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران،

پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸

همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱

d.varasteh@gmail.com



♦ ارائه دهنده خدمات ریلی در کشور های

آسیای میانه

♦ ارائه مجوز محمولات ترافیکی

♦ حمل ترکیبی محمولات

♦ پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد

♦ ردیابی کلیه واگن ها در مناطق CIS

و جمهوری های بالتیک

♦ برگشت کانتینر های خالی از مبادی

کشور های: ترکمنستان، ازبکستان،

تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان

♦ تامین کننده انواع واگن های باری

MPS و خصوصی

♦ دارای شعبات در کشورهای آسیای میانه

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی،

بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲، پلاک ۴۸

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶

نامبر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

E-mail: info@wagonbar.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 / ۸۸۳۲۸۸۶ / ۸۸۷۴۹۸۹۱ / ۸۸۳۲۸۸۶  
نمابر: 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  
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.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 قالیچویی ساختمان میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهر آهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۰ / ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۴ / ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



سعادت ترابار  
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور  
♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸  
♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

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@ymail.com www.saadattarabar.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: ۰۲۱-۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)

www.sangintarabar.com  
E-mail: info@sangintarabar.com



TARKIB BAR  
Heavy Transportation Co., Ltd.

ترکیب بار

شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین  
عضو دائم انجمن بوژی داران ایران

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 / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶  
همراه: ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴ - ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲

tarkibbar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

شباهنگ بروجن (متحد)

بنیان: ۱۳۱۹

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی دانشگاه آزاد

تلفن: ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰-۳۴۲۲۱۶۵۰  
همراه: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰ / ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰

# TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



**Pole One Trans (LTD)**  
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation  
in to the World**

**Add:** Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88833349 / 88343722-3

**Fax:** (+9821) 88820889

[www.poleone.com](http://www.poleone.com)

**E-mail:** info@poleone.com

**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



**Add:** Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88322297

**Fax:** (+9821) 88322296

[www.shaahintrans.com](http://www.shaahintrans.com)

**E-mail:** info@shaahintrans.com



Sapra Tarabar International Transportation Co.

**SAPRA TARABAR**

Unit2 , No. 18 , Abbasi Anari Ave. , North Motahari St. ,  
Darya Blvd. , Shahrak Gharb , Tehran / Iran

**Tel:** (+9821) 41632000

[www.sapratarabar.com](http://www.sapratarabar.com)

**Email:** info@sapratarabar.com



**BITA TARABAR**  
INT L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)  
Export - Import - Transit  
**Specially to IRAQ**

**Head office:** No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

**Zip code:** 14188 Tehran- Iran

**Tel:** (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

**Fax:** (+9821) 6643 97 87

**Kermanshah:** (+9883) 38390053 Fax: (+9883) 38366872

**Khosravi:** (+9883) 42420668

[bita.tarabar.int@yahoo.com](mailto:bita.tarabar.int@yahoo.com)

**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](http://www.hameltransportco.com)



**ARYA BANDAR SEPANTA**  
Shipping Agency Co

**Shipping Lines Agency: BPSL & ISL**

**Tel:** (+9821) 88708003-4

**Fax:** (+9821)89775338

**Email:** info@absshipping.com

[www.absshipping.com](http://www.absshipping.com)

**Abdis Marine**  
Shipping Co



PG, Flat Rack, Open Top , Reefer

**Tel:** +98 (21)41685000

**Sales@abdismarine.com**

[www.abdismarine.com](http://www.abdismarine.com)





# بهبود می‌رسد

بهبودی کامل ۵۶۰۰ کودک، فقط حاصل کمک‌های ارزشمند شماست. ۲۵ سال است متعهد شده‌ایم با کمک‌های شما بهترین خدمات را به تمام کودکان مبتلا به سرطان ایران برسانیم، تا با همراهی‌تان کودکان بیشتری هر روز به آرزویشان برسند.

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

☎ ۰۲۱ - ۲۳۵۴۰ # ۷۳۳\*۲۳۵۴۰\*

شماره بازدید از محک: ۰۲۱-۲۳۵۰۱۲۱۰

از اینکه به کودکان محک توجه می‌کنید، سپاسگزاریم.



شرکت حمل و نقل بین‌المللی

پارساترابطه کاسپین



محک

مؤسسه خیریه حمایت از کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org





# دوباره می سازمت وطن، اگر چه باخت جان خویش

پویش مدرسه سازی "ایران من" مجالی است برای ساختن،  
جوان شدن، همزیستی، بخشش، ماندگاری و آگاهی از گستره  
جغرافیایی این مرز پرگهر و تنوع اقوام و زبان و آئین.

و

باز با هم مدرسه‌ای خواهیم ساخت

که در آن همواره اول صبح به زبانی ساده مهر تدریس کنند

(شادروان مجتبی کاشانی)



# 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](mailto:Info@sapratarabar.com)  
WWW: [sapratarabar.com](http://sapratarabar.com)

تهران، خیابان دکتر قرب تقاطع فرصت شیرازی پلاک ۸۳، ساختمان ۱۱۱ طبقه سوم، واحد ۱۳