

تازه‌نگار

۱۶۱

۲۵۰۰۰ تومان

مهر ماه ۱۳۹۷ / ۱۲۲ صفحه

ماهنامه اقتصادتربری

- کشش بازار یک بازار کشش‌پذیر
- نارسایی لاستیکی
- مونتاژکار چینی‌ها
- سرگردانی دولت در هزارتوی بروکراسی
- پرده‌دار به شمشیر می‌زند همه را ...
- عبور از بیخ گوش ایران
- پایین آمدن از پشت لاکپشت!
- گرفتار تحریم‌ها، دل‌بسته فرصت ارزی



نجات



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



The logo for Evergreen Group, featuring the words "EVERGREEN" and "GROUP" stacked vertically in a bold, white, sans-serif font.A large green container ship, the Evergreen Lamont, is shown from a high-angle perspective, sailing on a blue sea. The ship's deck is visible, showing various equipment and structures. The ship's name "EVERGREEN LAMONT" is written on the hull. The ship is moving towards the viewer, leaving a white wake.

Evergreen Line Sets Sail with *OCEAN Alliance*

Our Extensive Network Delivers Unbeatable Service

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



EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com



مارال تریلر

شرکت مارال صنعت جاوید

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





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

www.kalabar.net info@kalabar.net



ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

Air Transportation - Road Transportation

Sea Transportation - Rail Transportation

Cargo inspection - Warehousing

 +021 42867

 /ariantrans

www.ariantrans.com



VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷



ایران پیما

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

www.iranpeyma.info

www.t1co.ir

گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف
ما

جلب

رضایت

شماست

ایران
نقاط

تمام

به

سفر



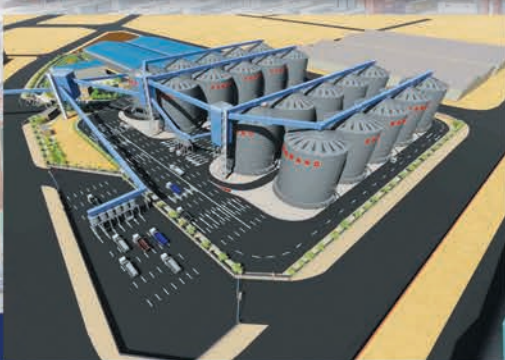


Nazm Afarinan Sanat Sahand Co.

NASSCO

www.nasscoiran.com

Email : info@nasscoiran.com



دفتر مرکزی: تهران، خیابان طالقانی غربی، خیابان سرپرست،

کوچه تبریز، شماره ۱۸

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۴-۷

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۴۶

دفتر هرمزگان: بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی

Address : No 18, Tabriz Alley , Sarparast St,

West Taleghani Ave, Tehran , Iran

Tell : (+98)21-88988654-7

Fax : (+98)21-88988646

فعالیت‌ها و خدمات

احداث سیلوی ۱۵۰ هزار تنی غلات در بندر امام خمینی - مدیریت و بهره‌برداری اسکله‌های 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.



کشش بازار یک کالای کشش پذیر



دبیر انجمن واردکنندگان تایر در گفتگو با ترابران می گوید: «از بهار امسال با مشاهده کاهش واردات به وزارت صمت هشدار دادیم که تولید داخل توان جبران کمبود تایر را ندارد؛ اما آنها توجهی نشان ندادند.» او تعرفه ۵ درصدی واردات لاستیک اتوبوس و باری را به دلیل زمان بر بودن تحویل سفارشات، نوشدارو بعد از مرگ سهراب توصیف می کند...

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی / سال بیستم

شماره صد و شصت و یکم / مهر ماه ۹۷

ISSN:1827-5151

■ صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی ترابران اندیشه فردا

■ مدیر مسئول و سردبیر: پروا عروج نیا

■ تحریریه: گروه مطبوعاتی نشریران

■ گروه کارشناسان: غلامحسین امیری، محسن بیرقدار،

سعید پورمشکی، یونس جاوید، مهرداد خواجه نوری،

آنوش رحام، کاظم فروزنده، امید ملک، ملک رضا ملک پور،

محمد رضا منتظری، حوران دخت عمادزاده

■ گزارشگران: بهاره بوذری، عاطفه یعقوبی، مسعود زارع،

علی محسنی، پویا مهرابی، بابک وفاپی

■ آلبیه: محمدصادق بهشتی

■ مدیر بازرگانی و تبلیغات: سیدعلیرضا سلیمانی

■ بازرگانی: شهریار اردلان، فاطمه بیات، طین محمدی برزگر

■ امور مالی: مرضیه سهرابی

■ انفورماتیک: سیدحسین حسینی

■ مسئول روابط عمومی: زویا اسکندری

■ امور اداری: جعفر علی محمدی

■ چاپ: پیمان نواندیش ۸۸۸۴۶۶۳۳ ■ صحافی: ولیعصر

■ دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، ابتدای خیابان استاد مطهری،

شماره ۴۹۲، طبقه سوم

■ کد پستی: ۱۵۹۵۸۱۳۵۱۵

■ صندوق پستی: ۱۱۱۸-۱۵۷۴۵

■ تلفکس: ۸۸۹۰۰۴۸۹-۸۸۹۲۵۹۳۸-۸۸۹۲۵۹۳۷

■ ترابران آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه های صاحب نظران

و کارشناسان است.

■ ترابران در ویرایش و خلاصه کردن مقالات آزاد است.

■ آرا و نظرات طرح شده در مقالات الزاما دیدگاه ماهنامه نیست.

www.tarabaranmag.ir

E-mail: tarabaranmag@yahoo.com

tarabaranmag@gmail.com

نارسایی لاستیکی

دبیر انجمن تولیدکنندگان تایر ایران، ریشه آشفته بازار فعلی را نه در عرضه و تقاضای تایر بلکه در وضعیت کلی اقتصاد کشور می داند. مصطفی تنها می گوید: «مادامی که وضعیت اقتصادی کشور به سامان نشود، تمهیدات تزریقی مانند اعطای مجوز واردات، بهبودی در اوضاع ایجاد نخواهد کرد و تنها منافع مصرف کننده به خطر می افتد.»



آستانه تحمل



پس از افزایش تصاعدی نرخ لوازم یدکی خودروها به ویژه خودروهای سنگین، زمزمه کمبود لاستیک نیز به گوش می رسد تا اینکه اندک اندک از آغاز شهریور ماه به معضلی بزرگ در حوزه حمل و نقل جاده ای تبدیل شد. در این میان، عده ای معتقدند که دلالتن چوب لای چرخ بازار لاستیک گذاشته اند و عده ای نیز بر این اصرار دارند که لاستیک احتکار شده در کشور وجود ندارد. به صحبت های رانندگان کامیون در این زمینه گوش دادیم.

خطر الاستیسته

با مدیرعامل شرکت شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک درباره مشکلات مرتبط با کیفیت تایرهای وارداتی و تولید داخل گفت و گو کردیم. او می گوید: «من نگرانی خودم را نسبت به واردات اخیر و ترخیص بالغ بر ۲۰۰ هزار حلقه تایر باری و اتوبوسی ظرف دو روز اعلام می کنم. باید بالغ بر ۱۶ آزمون روی یک تایر انجام دهیم تا بتوانیم در خصوص کیفیت آن اظهار نظر کنیم، پس طبیعتا با چنین تعجیلی، این تایرها نمی توانند با ویژگی های مناسب وارد مملکت شده باشند.»



ترابری جاده ای

«پرده دار به شمشیر می زند همه را...»

نهم مهر ماه، دبیرخانه مشترک انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی، با توجه به بررسی لایحه اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در صحن علنی مجلس، پیشنهاد های اصلاحی خود در خصوص این قانون را در نامه ای به ریاست مجلس اعلام کرد و هشدار دارد در صورت بی توجهی به این موارد، به زودی هیچ سرمایه گذاری حاضر به سرمایه گذاری در این بخش نباشند...
نگاهی داشته ایم به این نامه و ایرداتی که فعالان بخش در خصوص مواد قانونی تصویب شده، به نمایندگان مجلس منعکس کرده اند.

عبور از بیخ گوش ایران

کریدور جدید «راه لاجورد» از افغانستان آغاز می‌شود، به بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان می‌رسد و سپس از مسیر باکو به منطقه تغلیس وصل می‌شود و از تغلیس به طرف کارس در ترکیه می‌رود و از آنجا تا اروپا ادامه می‌یابد. در مطلب حاضر، کارشناس بندر و دریانوردی کشور، ضمن معرفی و بیان جزئیات سرمایه‌گذاری، ویژگی‌ها و مزیت‌های این کریدور جدید، در خصوص حذف تدریجی ایران از مسیرهای ترانزیتی هشدار می‌دهد.

◀ تحولات گمرک

برخورد نزدیک از نوع مجازی



کارشناسی مجازی شاید یکی از عمده‌ترین اصلاحات ساختاری سامانه باشد که از همان بدو طراحی، مخالفان و موافقان قدرتمندی داشت. در این مطلب، عضو هیات‌مدیره انجمن کارگزاران گمرکی ضمن مرور بر مزایا و معایب طرح، سه پیشنهاد اجرایی به جهت حذف معایب آن ارائه می‌کند.

◀ ترابری دریایی

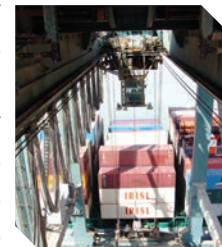
تومور متروکه



ظواهر کالاهای متروکه در بندر به توموری بدخیم تبدیل شده و عواملی از جمله نوسانات نرخ ارز و الزام واردکنندگان به پرداخت مابه‌التفاوت ارزی برای ترخیص کالا، بر وخامت آن افزوده است. کارشناس خبره مسائل بندری، به بررسی چالش کالاهای متروکه و راهکارهای کاهش آن پرداخت.

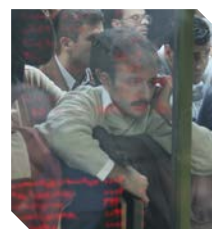
گرفتار تحریم‌ها؛ دل‌بسته فرصت ارزی

کشتیرانی جمهوری اسلامی در حالی سال مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۱۳۹۷ را به پایان رساند که سایه سنگین تحریم «فعالیت‌های بندرگاهی، کشتیرانی و صنایع کشتی‌سازی» در موعد ۱۳ آبان بر فعالیت‌های این شرکت گسترده شده است. نگاهی کرده‌ایم به بیلان مالی و درآمدها و هزینه‌های این شرکت در بازار سرمایه



◀ تحولات بورس

سودای سود بیشتر دریا، بندر و ریل



صنعت حمل‌ونقل در زمره صنایعی شمرده نمی‌شود که تاثیر مستقیمی از افزایش نرخ ارز می‌پذیرد، اما نگاهی به تغییر ارزش سهام شرکت‌های فعال صنعت در بازار سرمایه نشان می‌دهد به‌جز دو شرکت ریلی، سایر شرکت‌ها با رشد بیش از ۵۰ درصدی ارزش در یک بازه حدود ۴۰ روزه روبرو شده‌اند.

غول‌های آسیایی آسمان جهان را در اختیار گرفته‌اند



مجموعه مشاوره‌ای و ارزیابی SKYTRAX که به‌طور تخصصی به ارزیابی شرکت‌های فعال در صنعت هوانوردی می‌پردازد، همچون سال‌های گذشته، لیست برترین‌های خود را منتشر کرد، جایی که بازهم شاهد قدرت‌نمایی آسیایی‌ها هستیم. در این مطلب ۱۰ خط برتر هوایی جهان را مرور خواهیم کرد.

بیلان جهانی ایرلاین‌ها

انجمن حمل‌ونقل هوایی (یاتا) در گزارش شش‌ماهه خود نگاه وسیع و جداگانه‌ای بر عملکرد اقتصادی شرکت‌های هوایی تمام نواحی دنیا در ابعاد مختلف دارد. برآوردهای یاتا حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۸، یک درصد از تولید ناخالص داخلی جهان معادل ۷۸۱ میلیارد دلار صرف صنعت حمل‌ونقل هوایی شود و ارزش تجارت بین‌المللی صورت گرفته از طریق حمل هوایی به ۶۷۹ تریلیون دلار برسد.

◀ تحولات گمرک

مونتازکار چینی‌ها



نتایج گزارشی که مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در خصوص بررسی وضعیت خودروهایی چینی ساخت داخل و میزان ارزشی این نوع خودروها در بازار داخل کشور تهیه کرده، نشان می‌دهد سهم عمده واردات قطعات منفصله از چین مربوط به خودروهایی چینی مونتاز داخل است.

◀ تازه‌های فن‌آوری

راندن در آینده



امسال نمایشگاه بین‌المللی خودرو هانوفر که یکی از معتبرترین رخدادها در زمینه خودروهایی تجاری است، با شعار «راندن در آینده» از ۲۹ شهریور تا ۵ مهر برگزار و محصولات و خدمات مختلف توسط معتبرترین شرکت‌ها در این حوزه ارائه شد. گزارشی تهیه کرده‌ایم از فن‌آوری‌های ارائه شده در این نمایشگاه.

◀ تجارت فرامرزی

سرگردانی دولت در هزارتوی بروکراسی

هدف این نوشتار، توضیح ویژگی‌های ضروری یک بروکراسی توانمند است. بروکراسی در ایران، فاقد ویژگی‌های لازم و برای اجرای احکام قانونی ناظر بر اصلاح نهادی است و هدف قانونگذار از تصویب گونه‌ای از قوانین که به منظور اصلاح «نهادهای» به تصویب می‌رسند به دلیل ناتوانی دستگاه بروکراسی، به سرانجام نمی‌رسد. یکی از نمونه‌های قابل توجه در این زمینه، فرآیند ساماندهی، تسهیل تجارت فرامرزی از طریق الکترونیکی کردن فرآیندها، به‌ویژه تعبیه پنجره واحد، است.



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

بالندگی اقتصاد در سایه توسعه دریا محور

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، واحد ۲ غربی

تلفن: ۴۸ الی ۸۸۶۴۳۳۴۲ نمابر: ۸۸۶۴۳۳۲۷

SIT@sindbadlogistics.com

نجات!

در پایان جنگ جهانی دوم، آمریکایی‌ها دو حلقه نجات به خاور دور و اروپا پرتاب کردند. یکی برای اقتصاد ژاپن و دیگری برای اروپای غربی و به‌ویژه آلمان. هردو وسیله نجات در زمانی به آنها رسید که به زانو درآمده بودند. در ژاپن که تسلیم‌شده‌ای بعد از دریافت دو بمب هسته‌ای بود، ژنرال مک آرتور فرمانده نیروهای ایالات متحده در اقیانوس آرام که حالا اختیاردار ژاپن بود اولین و مهمترین کاری که کرد برگرداندن اقتصاد ژاپن به روی ریل و احیای صنایع بود. در اروپا، بلافاصله بعد از پایان جنگ دوم، جرج مارشال ژنرال دیگر آمریکایی که حالا وزیر خارجه شده بود حلقه نجات دیگری برای اروپای غرقه در مصیبت جنگ انداخت... بعد از هر جنگ، اولین کاری که باید کرد، رسیدگی به علائم حیاتی اقتصادی است که اگر وخیم شده، کاری برای احیای آن انجام شود. حتی فاتحان این نگرانی را دارند که جایی را که تسخیر کرده‌اند از سقوط اقتصادی نجات دهند. اینکه این روزها کسانی در ایران رسیدگی به وضع اقتصاد را ترجیح‌بند حرف‌های خود کرده‌اند، به همین خاطر است: فاتحانی که می‌بینند برای پیروزی در نبرد بر سر قدرت و حکومت، همه چیز را آتش زده‌اند و اکنون حاکم یک سرزمین بحران‌زده‌اند!

امیدواریم جای این مجادله نباشد که مگر اقتصاد ایران جنگ‌زده است که با چنین مثال‌هایی سخن گفتن از آن را شروع می‌کنید؟ در مقابل، ما هم مجامله نمی‌کنیم که در مثل مناقشه نیست: دقیقاً منظور ما این است که اقتصاد ایران یک اقتصاد جنگ‌زده است. از دو جنگ آسیب دیده است. جنگ داخلی و تهاجم خارجی. اولین جنگ را اولین رئیس‌جمهور موردپسند یکی از دو جناح علیه اقتصاد به راه انداخت و در هجومی هشت‌ساله به اقتصاد و غارت منابع آن، کاری کرد که به سال ۹۲، احمد توکلی همسوی سابقش در مجلس اعلام کرد هدف و سیاست او به جا گذاشتن زمین سوخته است: اصطلاحی کاملاً نظامی که برای توصیف نابود و غیرقابل سکونت کردن یک سرزمین توسط اشغالگر به هنگام ترک اجباری آن اتخاذ می‌شود. جنگ داخلی محافظه‌کاران اقتدارگرا با اصلاح‌طلبان توسعه‌گرا چنین نتیجه‌ای را به کشور ما تحمیل کرد.

جنگ خارجی را هم اتفاقاً همان دولت محبوب برای کشور ارمنان آورد. داستان آن را همه می‌دانیم: نشان دادن چنگ و دندان به این و آن، تاکید بیش از معمول بر توسعه برنامه هسته‌ای، شروع تحریم‌های بین‌المللی، سکندری خوردن اقتصاد و در پس آن سازشی برای حافظ آبرو. تحریم‌های اقتصادی، به عنوان دومین جنگ تحمیل شده بر اقتصاد ایران، کمر آن را شکست، حالا هم که دولت فعلی ایالات متحده، مانند ژنرالی که دیر به منطقه جنگی وارد شده، از پایان جنگ نارضاست و یک پیروزی دیگر را با منفجر کردن خانه‌ها و شکستن درختان جستجو می‌کند، در حال ایجاد یک زمین سوخته دوم ثانوی برای اقتصاد ایران است.

این را می‌توان نه در این کلی و کلان‌گویی‌های سرمقاله‌ترابران، بلکه در اجزای اقتصاد و بخش خرد آن و از جمله در صفحات پیش رو دید که به بررسی ابعاد بحران لاستیک اختصاص یافته است. اثر دومینویی تکانه‌های اقتصادی، مهمترین وجه بحران کنونی است. موضوع کمبود تولید یا واردات گندم یا فولاد یا لاستیک نیست که بتوان آن را «تنظیم» کرد. مثل سیلی که بزغاله و گاو و تراکتور و کامیون را با خود می‌برد، استثنایی قائل نمی‌شود. اثر دومینویی هنگامی خود را به چشم می‌کشد و حکایت از در پیش بودن بحران می‌کند که بعد از اعمال جبری تاثیر بحران روی قیمت کالاها، افزایش قیمت نیروی کار نیز گریزناپذیر می‌شود. این نقطه جایی است که بحران آتی خفته در افق را می‌توان از آن دید.

نمی‌خواهیم کسی را بترسانیم، ولی اقتصاد ایران در موقعیتی است که حکومتش مانند حکومت آلمان در میان دو جنگ جهانی دنبال المار ساخت می‌گردد، اما ممکن است با پرشی تاریخی با داگلاس مک آرتور یا یکی مثل او روبرو شود. ملیتش مهم نیست. برای حکومت، صرفاً درک اینکه اوضاع چقدر وخیم است کافی نیست، فهم این لازم است که پیکره فعلی‌اش، او را از این مهلکه بیرون نخواهد برد.

قبض و بسط لاستیک

از دورانی که به دوران شاه معروف است، یک دردسر همیشه با ایرانی‌ها همراه بوده است: یک سال سیب‌زمینی نایاب و گران می‌شود و یک سال پیاز. گویا این یکی به دولت‌ها ربطی ندارد و یک رویه ملی است. نقش دولت در آن، از همان دوران وارد کردن عجولانه پیاز یا سیب‌زمینی از پاکستان پس از بروز بحران بوده است. البته زمانی پای بازرسان شاهنشاهی (معمولا از امرای ارتش بودند) هم به ماجرا باز شد و مثلاً بالای سر پیاز کاران می‌ایستادند تا محصول آنها به قیمت مشخص بار کامیون‌های عازم شهرستان‌ها شود.

این نمونه تاریخی حالا دیگر هر سال در سیمای چندین کالا خود را باز تولید می‌کند: همیشه یک چیزی کم می‌آید چون به‌قولی احتکار می‌شود و به قولی حساب و کتاب تنظیم‌کننده بازارش درست در نمی‌آید. در چند ماه گذشته لاستیک خودرو یکی از بازیگران این نمایش ملی ایرانیان بوده است. غایب شده در صحنه تبلیغات برای فروش بیشتر کالاها، مسبب یک اعتصاب، برگی نامیمون در کارنامه یک وزیر و تجربه‌ای ناخوشایند در بخش تولید و تجارت لاستیک.



در جستجوی علل کمبود لاستیک

کشش بازار یک کالای کشش پذیر

اعترافات اخیر کامیون داران این بار به کمبود لاستیک و قطعات یدکی مربوط می شود که به زعم اهل فن، نوسانات ارزی و تعرفه واردات علل آن هستند. نوعی سرگردانی بین تولیدکنندگان و واردکنندگان لاستیک پدید آمده است که مسبب آن را می توان کمبود قطعه مصرفی لاستیک از یک سو، و نادانی در تعرفه گذاری واردات لاستیک، از سوی دیگر دانست. سیدمحمد میرعابدینی، دبیر انجمن واردکنندگان لاستیک خودرو ایران در گفت و گو با ترابران می گوید: «از بهار امسال با مشاهده کاهش واردات به وزارت صمت هشدار دادیم که تولید داخل توان جبران کمبود تایر را ندارد؛ اما آنها به این هشدارها توجهی نشان ندادند تا اینکه در نهایت با اعتصاب رانندگان روبرو شدیم.»

او تعرفه ۵ درصدی واردات لاستیک اتوبوس و باری را به دلیل زمان بر بودن تحویل سفارشات، نوشدارو بعد از مرگ سهراب توصیف می کند...

هشدارها توجهی نشان ندادند تا اینکه در نهایت با اعتصاب رانندگان روبرو شدیم. البته در حال حاضر مشکل رانندگان، تنها تایر نیست. آنها با کمبود و گرانی لوازم یدکی و پایین بودن دستمزد نیز مواجه هستند، تایر هم سهم عمده ای از این لوازم یدکی می شود.

به همین دلیل وزارت صنعت، معدن و تجارت در تاریخ ۹۷/۶/۱۴ طبق ابلاغیه ای به منظور تسهیل واردات، تعرفه تایر رادیال اتوبوس و کامیون را از ۲۶ درصد به ۵ درصد کاهش داد و در حال حاضر گمرک این ابلاغیه را اجرایی می کند، اما به عقیده من تعرفه ۵ درصدی به منزله نوشدارو بعد از مرگ سهراب است؛ زیرا از زمان تحویل پروفرما و ثبت سفارش تایر تا تحویل سفارش ۲ الی ۳ ماه طول می کشد.

وزارت صنعت، معدن و تجارت وقتی می داند که نیاز بیشتری به واردات تایر است و تولیدکنندگان داخلی به تنهایی قادر به پاسخگویی تمام نیاز نیستند، نباید تعرفه واردات را افزایش می داد.

واردات تامین می شود؟

■ با احتساب تمام مواردی که ذکر کردم، حدود ۴۰۰ هزار تن تایر در سال مورد نیاز است که ۲۴۰ هزار تن آن از طریق تولید داخل و حدود ۱۶۰ هزار تن از طریق واردات تامین می شود. تولید داخل بیشتر روی تایر سواری متمرکز است و در زمینه تایر رادیال که مربوط به تایرهای اتوبوس و باری است، تنها کارخانه لاستیک بارز است که ۲۰ درصد از نیاز به این نوع تایر را پوشش می دهد. بنابراین بالغ بر ۸۰ درصد تایرهای اتوبوس و کامیون رادیال از طریق واردات تامین می شود.

متأسفانه در سال ۹۷ با وجود نیاز بالا به تایر اتوبوس و کامیون رادیال، تعرفه واردات افزایش پیدا کرد که این موضوع باعث کاهش واردات و در نتیجه بر هم خوردن تعادل در عرضه و تقاضا شد.

ما از اردیبهشت و خرداد امسال با مشاهده کاهش واردات به وزارت صمت هشدار دادیم که تولید داخل نمی تواند به هیچ وجه کمبود تایر را جبران کند؛ اما آنها به این

ترابران: در طی ماه های اخیر تعرفه واردات تایر چه تغییراتی داشته است؟

■ در سال ۹۶ تعرفه تایر سواری، ۳۲ درصد و تعرفه لاستیک های اتوبوس و کامیون ۲۰ درصد بود که در سال ۹۷ میزان آن برای تایر سواری به ۴۰ درصد و برای تایر اتوبوسی و کامیونی به ۲۶ درصد تغییر پیدا کرد. بد نیست بدانید بالغ بر ۲۱ میلیون دستگاه خودرو وجود دارد که ۱/۲ میلیون خودروی سنگین اعم از اتوبوس، کامیون و مینی بوس و بیش از ۲۰ میلیون خودروی سواری و وانت به غیر از خودروهای نظامی و انتظامی را شامل می شود.

برای میزان مصرف تایر در هر کدام از این خودروها ضریبی در نظر گرفته می شود. برای مثال ضریب مصرف تایر در خودروهای سواری ۱/۱ حلقه تایر به ازای یک سال است و برای اتوبوس و کامیون نیز ضرایب متفاوتی بسته به شرایط (به طور مثال ۲/۵ حلقه و ۴ حلقه) در نظر گرفته می شود.

ترابران: چه میزان از نیاز کشور به تایر خودروهای سواری و تجاری، از طریق

حدود ۴۰۰ هزار تن تایر در سال مورد نیاز است که ۲۴۰ هزار تن از طریق تولید داخل و حدود ۱۶۰ هزار تن از طریق واردات تامین می‌شود. در زمینه تایر رادیال اتوبوسی و باری، تنها کارخانه لاستیک بارز تولید دارد که ۲۰ درصد از نیاز به این نوع تایر را پوشش می‌دهد

میزان واردات تایر سواری در آمار ۵ ماهه امسال، ۱۵ هزار تن بوده که نسبت به دوره مشابه در سال ۹۶ حدود ۷۵ درصد کاهش نشان می‌دهد. به همین دلیل ما دائماً به وزارت صمت هشدار می‌دادیم که در تامین تایرها در بخش سواری با مشکل مواجه خواهیم شد؛ اما کسی توجه نمی‌کند

ترابران: آیا میزان واردات در ۵ ماهه اول امسال، نسبت به دوره مشابه سال قبل تغییر معناداری داشته است؟

■ میزان واردات تایر سواری در آمار ۵ ماهه امسال، ۱۵ هزار تن بوده که نسبت به دوره مشابه در سال ۹۶ (با ۲۶ هزار و ۵۰۰ تن واردات) حدود ۷۵ درصد کاهش نشان می‌دهد. به همین دلیل ما دائماً به وزارت صمت هشدار می‌دهیم که در تامین تایرها در بخش سواری با مشکل مواجه خواهیم شد؛ اما در حال حاضر کسی به این هشدارها توجه نمی‌کند.

به دفعات نیز اعلام کردیم که اگر در بخش اتوبوس و کامیون تا حدی توانستیم مشکل کمبود تایر را برطرف کنیم، علتش این بود که تعداد کل خودروها در این بخش ۱/۲ میلیون دستگاه است؛ اما در بخش سواری که تعداد خودروها بالغ بر ۲۰ میلیون دستگاه برآورد می‌شود، اگر محدودیت وجود داشته باشد، دیگر نمی‌توان آن را به‌موقع جبران کرد. در حال حاضر آمار واردات گویای آن است که در تامین تایر خودروهای سواری مشکل وجود دارد.

در بخش اتوبوس و کامیون نمی‌توان به آمار واردات سال گذشته استناد کرد، چون بیشتر تایرهای اتوبوس و کامیون به‌صورت قاچاق وارد می‌شود. به این صورت که به دلیل تعرفه پایین (۵ درصد) مربوط به لاستیک OTR (لاستیک‌های صنعتی و معدنی)، متخلفین این نوع لاستیک را در گمرک اظهار می‌کردند تا تعرفه پایین‌تری پرداخت کنند، در صورتی که در واقع لاستیک‌های اتوبوس و کامیون وارد می‌شود. به همین دلیل با اینکه از نظر آماری واردات تایر اتوبوس و کامیون نسبت به سال گذشته تغییر چندانی نکرده؛ اما در بازار شاهد نبود تایر هستیم.

به عبارت دیگر، به نظر من، این تغییر را باید از طریق واردات لاستیک OTR و در آمار واردات بخش راه‌سازی جستجو کرد. آمار بخش راه‌سازی سال گذشته گویای آن است که واردات در بخش لاستیک OTR نسبت به سال گذشته ۷۸ درصد کاهش داشته است که بخش اعظم این ۷۸ درصد

همان تایر اتوبوس و کامیون است که سال گذشته به صورت قاچاق وارد می‌شد.

علت اینکه تاکنون مشکل کمبود لاستیک سواری (که دلیل آن تعرفه بالا است) به شکل حاد محسوس نبوده، این است که امسال خودروسازان هم خودروهای کمتری تولید کرده‌اند؛ طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، سالانه باید حداقل بین ۳ تا ۴ میلیون حلقه تایر اتوبوسی و کامیونی وارد شود؛ در صورتی که آمار ۵ ماهه امسال نشان‌دهنده آن است که واردات تایر حدود ۵۵۰۰۰ حلقه است!

در ابتدای سال، بخش تولید اعلام کرد تا پایان سال ۲ میلیون حلقه تایر سنگین تولید خواهد کرد. کمی زمان گذشت و گفتند که توان تولید ۱/۵ میلیون حلقه را دارند. دوباره در جلسه دیگر اعلام کردند که یک میلیون حلقه تولید خواهند کرد. در حال حاضر هم در مصاحبه‌ای صحبت از تولید کمتر از یک میلیون حلقه لاستیک کرده‌اند.

بخش تولید در ابتدا با ادعای اینکه نیاز داخلی را به حد کافی پوشش می‌دهد، صاحب برخی امتیازات مانند افزایش تعرفه واردات شد؛ اما رفته‌رفته متوجه شدند که توان تولید کافی را ندارند و در نتیجه مشکل کمبود تایر به شکل فعلی آن به وجود آمد.

ترابران: تغییرات قیمتی با توجه به نوسانات ارزی چگونه بوده است؟

■ میانگین قیمت دلار در سال ۹۶ نزدیک به ۳۸۰۰ تومان بود تا اینکه در سال ۹۷ قیمت پایه ارز از سوی آقای جهانگیری معاون اول محترم ریاست جمهوری ۴۲۰۰ تومان اعلام شد؛ بنابراین طبیعی بود که به دلیل افزایش قیمت دلار، در لاستیک‌های وارداتی تایر نیز افزایش قیمت رخ دهد. علاوه بر این، تعرفه واردات تایر از ۲۰ به ۲۶ درصد تغییر پیدا کرد که این موضوع هم مزید بر علت شد تا قیمت‌ها افزایش پیدا کند.

از طرف دیگر، کارخانه‌های تولیدکننده تایر به دلیل آنکه ماده اصلی تشکیل‌دهنده تایر، کائوچو است که عمدتاً قیمت و روند صعودی دارد، معمولاً هر سال بین ۵ تا ۸ درصد قیمت لاستیک‌ها را افزایش می‌دهند. به طور کلی در واردات تایر سه عامل



به دفعات اعلام کردیم که اگر در بخش اتوبوس و یا کامیون تا حدی توانستیم مشکل کمبود تایر را برطرف کنیم، علتش این بوده که تعداد کل خودروها در این بخش ۱/۲ میلیون دستگاه است؛ اما در بخش سواری که تعداد خودروها بالغ بر ۲۰ میلیون دستگاه برآورد می‌شود، اگر محدودیت وجود داشته باشد، دیگر نمی‌توان آن را به‌موقع جبران کرد

در زودترین زمان ممکن ترخیص کند. تاخیر در ترخیص تایر از گمرک هیچ منفعتی برای واردکننده ندارد؛ زیرا هزینه دمو راژ در گمرک بسیار بالا است. جالب است بدانید در حال حاضر شاید چند صد کانتینر کالا در گمرک داریم که همه اینها به‌طور شفاف و قانونی بر اساس مقررات فروردین ماه وارد کشور شده‌اند، اما چون در اردیبهشت ماه بین تعرفه تایر سواری و تعرفه تایر باری تفاوتی از لحاظ تخصیص ارز ایجاد شد، این کالاها در گمرک مانده‌اند و دولت دو سه ماه است دارد به این فکر می‌کند که چگونه این کالاها را تفکیک کند و به صاحبانش اجازه ترخیص بدهد.

از ابتدای امسال ضمانت‌نامه‌های بانکی تایر برداشته شد و ۴ درصد مالیات علی‌الحساب هم از واردکنندگان تایر در مبادی ورودی اخذ می‌شود. در گذشته یک واردکننده می‌توانست به راحتی با سپردن ضمانت‌نامه بانکی کالایش را ترخیص کند، اما دولت این رویه را تغییر داد و سبب شد واردکننده به جای ضمانت‌نامه، پول نقد پرداخت کند.

وقتی دولت مقررات را تغییر داد، بخش زیادی از نقدینگی که دست‌تجار بود و با آن کالا وارد می‌کردند صرف پرداخت هزینه‌های گمرکی شد و طبیعی است که چنین سیاست‌های به روند ترخیص لطمه وارد می‌کند.

ترابران: نسبت تولید به واردات در انواع لاستیک‌ها به چه صورت بوده و واردات چه نوع لاستیک‌هایی ممنوع است؟

■ در بخش تایرهای سواری ۷۰ درصد لاستیک‌ها تولید داخل و ۳۰ درصد وارداتی و در بخش تایرهای اتوبوس و کامیون رادیال، ۸۰ درصد لاستیک‌های رادیال وارداتی و ۲۰ درصد تولید داخل هستند. تایر بایاس تقریباً در دنیا منسوخ و واردات آن ممنوع شده است؛ اما اخیراً با توجه به شرایط پیش‌آمده و کمبود تایر، واردات این تایرها نیز آزاد شده است.

ترابران: واردات تایر به کشور از کدام کشورها انجام می‌شود؟

■ واردات تایر از کشورهای چین، کره، ژاپن و اروپا صورت می‌گیرد؛ که بیشترین واردات مربوط به کشور چین است؛ زیرا حدود ۳۰

قیمت دلار، تعرفه واردات و قیمت کاتوچو باعث تغییر قیمت تایر می‌شود.

البته چندی پیش وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد که در مهر ماه امسال، به واردکنندگان تایر ۲۰۰ میلیون دلار ارز تخصیص خواهد داد. حالا باید ببینیم آیا در عمل این اتفاق می‌افتد یا خیر.

ترابران: آیا غیر از واردکننده‌های رسمی تایر، واردکننده‌های دیگری نیز وجود دارند؟

■ تصور نمی‌کنم. از اواخر سال ۹۴ وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد که باید واردکننده‌ها رجیستر و شناسایی شده و پروانه گواهی فعالیت از اداره اصناف امور بازرگانان دریافت کنند؛ بنابراین تمام واردکنندگان شناسنامه‌دار شدند. سپس برخی ضوابط شامل دریافت استانداردهای ایران و استاندارد اتحادیه اروپا (E-Mark) و SWR به آنها اضافه شد. همچنین قرار شد تمام برندهایی که وارد کشور می‌شوند، برند اصلی کارخانه باشند.

زمانی خودروسازان نیز تایر وارد می‌کردند؛ اما در نهایت الزامی شد که خودروسازان جهت حمایت از تولید داخل، حق خرید تایر خارجی را نداشته باشند.

در حال حاضر تقریباً ۱۱۰ شرکت واردکننده، در زمینه واردات تایر به کشور فعالیت می‌کنند. این شرکت‌ها در مجموع بیش از ۱۴۰ برند ثبت‌شده شامل تایر، تیوپ دوچرخه، موتورسیکلت، ویلچر، فرغون، سواری، وانتی، اتوبوسی و کامیونی، صنعتی، کشاورزی و معدنی را برای مصارف داخلی به کشور وارد می‌کنند.

از این ۱۱۰ شرکت، تقریباً ۱۵ شرکت واردات تایر و تیوپ دوچرخه، موتورسیکلت و فرغون را بر عهده دارند و بیش از ۲۰ شرکت هم واردکننده OTR (صنعتی، کشاورزی، معدنی) محسوب می‌شوند. شرکت‌های باقیمانده هم ترکیبی از تایرهای سواری، اتوبوسی، کامیونی و صنعتی، کشاورزی و معدنی را وارد می‌کنند.

ترابران: گفته می‌شود که واردکننده‌ها در ترخیص لاستیک از گمرک تعلل می‌کنند، آیا این موضوع را تایید می‌کنید؟

■ خیر، بنده این موضوع را تکذیب می‌کنم. چراکه واردکننده همواره سعی دارد تا تایر را

به دلیل تعرفه پایین (۵ درصد) لاستیک OTR (لاستیک‌های صنعتی و معدنی) متخلفین، این نوع لاستیک را در گمرک اظهار می‌کردند، اما لاستیک اتوبوس و کامیون وارد می‌شد. به همین دلیل با اینکه از نظر آماری واردات تایر اتوبوس و کامیون نسبت به سال قبل تغییر زیادی نکرده؛ اما در بازار شاهد کمبود هستیم

علت اینکه تاکنون مشکل کمبود لاستیک سواری محسوس نبوده، این است که امسال خودروسازان هم خودروهای کمتری تولید کرده‌اند؛ براساس اعلام وزارت صمت، سالانه باید حداقل بین ۳ تا ۴ میلیون حلقه تایر اتوبوس و کامیون وارد شود؛ اما آمار ۵ ماهه نشان می‌دهد واردات تایر حدود ۵۵۰۰۰ حلقه است!

درصد از کل تایرهای دنیا را چین تولید می‌کند. حتی آمریکا که خود جزء بهترین تولیدکننده‌های تایر است، بیشترین واردات تایر را از چین انجام می‌دهد.

در حال حاضر به دلیل تحریم‌ها نمی‌توانیم از کشور کره تایر وارد کنیم. در خصوص برند بریجستون ژاپن به‌عنوان یکی از سه برند برتر دنیا، واردکنندگان تایر از خود ژاپن ثبت نمایندگی دارند؛ اما پیش از تحریم‌ها نیز مراوده مالی واردکنندگان با ژاپن خوب نبود و برند بریجستون از امارات وارد ایران می‌شد. با این حال، واردکنندگان همچنان تلاش دارند تا تایر با برند بریجستون را دوباره به کشور وارد کنند.

در این بین، واردکننده‌های لاستیک میشلن هم در تلاش هستند تا واردات آن را از فرانسه، آلمان، اسپانیا و ... انجام دهند؛ چون در ضمانت‌نامه اتوبوس‌های اسکانیا قید شده که باید لاستیکی که در این اتوبوس استفاده می‌شود، لاستیک میشلن باشد و در غیر این صورت گارانتی به آن تعلق نمی‌گیرد؛ البته پروسه سفارش تا تحویل آن کمی طولانی است و مسلماً هزینه‌هایی در پی خواهد داشت.

ترابران: نمایندگی‌های واردکنندگان تایر چه خدمات پس از فروشی را به مشتریان ارائه می‌کنند؟

■ تمام واردکنندگان موظف به ارائه گارانتی ۵ ساله به مشتری هستند. یکی از مراحل رجیستری واردکننده تایر، ارائه مدارک و مستندات به سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و معرفی نمایندگی‌های خود و ارائه کارت گارانتی است.

ترابران: آیا در زمینه سقف میزان واردات دستورالعمل خاصی به واردکنندگان اعلام می‌شود؟

■ خیر دستورالعمل خاصی در خصوص میزان سقف واردات قرار داده نشده است؛ زیرا فضای واردات رقابتی است. در بخش تولید طبق قانون سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده‌ها، قیمت تایر نباید از حد مشخصی بالاتر باشد. از طرف دیگر، به دلیل بالا بودن تعرفه واردات تایر و متعاقب آن قیمت بالای تایرهای خارجی، مردم به

خرید تایرهای ایرانی روی می‌آورند.
ترابران: تعامل واردکنندگان با تولیدکنندگان لاستیک چگونه است؟

■ واردکنندگان آمار تولیدکننده‌ها را به تفکیک و ماهانه در اختیار دارند و آنها هم آمار واردکننده‌ها را از گمرک دریافت می‌کنند. تولیدکننده‌ها همواره در جلسات مشترک با ما حضور دارند ولی همیشه طرف مقابل یکدیگر هستیم. آنها به عنوان رقیب به ما نگاه می‌کنند، در حالی که ما چنین دیدگاهی نداریم و معتقدیم برای پاسخگویی به تمام نیازها در این بخش باید واردات صورت گیرد.

ترابران: گفته می‌شود، اعلام خبر اختصاص ۲۰۰ میلیون دلار ارز به واردکنندگان تایر، باعث گسیل تجار ایرانی و شرکت‌های بزرگ دولتی به بازار کشورهای منطقه و افزایش ۲۰ درصدی قیمت تایرهای رادیال باری- اتوبوسی در بازارهای منطقه شده، نظر شما در این زمینه چیست؟

■ به نظرم افزایش قیمت تایر در بازارهای جهانی، ۲۰ درصد نیست و کمتر از این مقدار است؛ اما به هر حال وقتی بازار با کمبود تایر روبرو شود و به کشوری مانند امارات که آنقدرها هم در آنجا تایر وجود ندارد هجوم صورت بگیرد، احتمال افزایش قیمت در این کشورهای واسطه وجود خواهد داشت. کسری تایر در بخش خودروهای سنگین حداقل بین یک تا یک و نیم میلیون حلقه است که در امارات بیشتر از ۱۰۰ هزار حلقه نمی‌توان پیدا کرد.

یکی دیگر از دلایل افزایش قیمت تایر در بازارهای جهانی قیمت کائوچو است؛ زیرا حدود ۴۰ درصد از حجم تایر را کائوچو تشکیل می‌دهد و قیمت جهانی کائوچو نیز با نوسانات قیمت نفت تغییر می‌کند.

علت افزایش قیمت تایر برای واردکننده‌ها نیز به تحریم‌های فعلی مربوط می‌شود. در حال حاضر نمی‌توان به طور مستقیم از کره، تایلند، ژاپن و اروپا تایر وارد کرد و در صورت تمایل به واردات از این کشورها، باید با کمپانی تولیدکننده هماهنگ شویم تا تایر به کشور واسطی مانند عمان و امارات حمل و از آنجا به ایران حمل شود. از طرفی به دلیل تحریم کشتیرانی‌ها، هزینه‌های حمل افزایش پیدا کرده است.



آمار مقایسه‌ای واردات تایر و تیوب منتهی به اسفندماه سال‌های ۹۵ و ۹۶ و ۶ ماهه ۹۷

آمار واردات تایر و تیوب منتهی شهر یورماه ۱۳۹۷			درصد اختلاف سال ۹۶ به ۹۵	جمع واردات سال ۹۶	جمع واردات سال ۹۵	شرح
ارزش دلاری	ارزش ریالی	وزن (کیلوگرم)		وزن (کیلوگرم)	وزن (کیلوگرم)	
۶۲,۶۶۶,۰۸۲	۲,۵۹۰,۴۰۷,۴۴۱,۳۲۳	۱۸,۳۶۸,۴۰۶	۲۷	۶۵,۲۷۲,۴۴۷	۴۷,۵۵۴,۲۷۷	سواری
۱۸,۴۴۷,۶۴۵	۷۷۸,۶۳۹,۲۲۶,۴۷۳	۵,۷۳۸,۱۲۷	۲۷	۶۵,۲۷۳,۴۴۷	۴۷,۵۵۴,۳۷۷	اتوبوس کامیونی (۸۰-۲۱۵)
۲۱,۲۶۹,۳۲۸	۸۸۱,۱۷۳,۶۲۹,۰۶۴	۷,۴۵۴,۲۹۶	-۱۶	۱۴,۱۷۳,۱۳۴	۱۶,۳۷۶,۳۰۷	اتوبوسی کامیونی (سایر)
۳۹,۷۵۴,۵۹۳	۱,۶۶۱,۳۹۲,۱۷۷,۴۹۳	۱۳,۲۰۸,۵۴۶	-۲۳	۳۳,۱۸۹,۴۴۸	۴۰,۹۰۷,۱۲۶	جمع کل اتوبوسی کامیونی
۱,۴۲۳,۴۵۳	۵۹,۲۰۸,۱۴۴,۲۹۶	۸۳,۷۷۳	-۵۲	۱۶۷,۰۷۸	۲۵۳,۴۴۱	هواپیما
۱۸,۴۲۲	۷۷۳,۷۲۶,۶۲۹	۱۰,۲۳۵	۱۸	۱۹۷,۴۷۶	۱۶۱,۶۸۸	موتورسیکلت
۲۴۰,۲۶۷	۱۰,۱۳۵,۱۵۲,۹۳۶	۸۶,۷۲۰	۶۳	۵۹۹,۷۲۱	۲۲۳,۲۱۱	دوچرخه
۱,۶۸۲,۱۴۲	۷۰,۱۱۷,۰۲۳,۸۶۱	۱۸۰,۷۲۸	۳۴	۹۶۴,۲۷۵	۶۳۸,۳۴۰	جمع کل هواپیما، موتورسیکلت، دوچرخه
۱,۷۶۲,۹۳۹	۷۳,۴۶۸,۵۶۶,۰۲۱	۵۴۸,۴۰۷	۴۱	۱,۲۹۸,۷۱۳	۷۷۲,۱۳۹	راهسازی (تولید داخل دارد)
۲۳,۲۳۶,۴۸۴	۹۷۲,۵۶۷,۹۱۱,۳۵۱	۵,۲۳۳,۷۵۵	۲۶	۲۱,۹۵۵,۳۲۳	۱۶,۱۶۷,۳۵۴	جمع کل راهسازی (تولید داخل ندارد)
۱۴۹,۹۶۳	۶,۳۱۱,۷۰۹,۴۱۶	۷۷,۷۳۶	-۵	۱,۳۲۱,۶۷۸	۱,۳۸۳,۴۱۲	تیوب سواری
۴۳۷,۵۰۴	۱۸,۰۸۴,۳۶۳,۰۷۹	۹۹,۲۱۴	۷۸	۳۴۷,۲۵۹	۷۷,۲۳۹	تیوب دوچرخه
.	.	.	-۲۰۵	۲,۳۲۵	۷,۰۸۱	تیوب هواپیما
۲۹۰,۴۲۲	۱۲,۲۶۰,۹۴۱,۴۶۸	۱۵۲,۷۷۵	-۲	۴۵۷,۶۵۱	۴۶۴,۹۴۵	تیوب موتورسیکلت
۲۵۵,۵۶۰	۱۰,۷۷۰,۹۰۳,۱۲۳	۱۲۳,۵۹۶	۱۴	۵۹۱,۱۰۶	۵۰۶,۰۱۴	تیوب (سایر)
۱,۱۳۳,۴۴۹	۴۷,۴۲۷,۹۱۷,۰۸۶	۴۵۳,۳۲۱	۱۰	۲,۷۲۰,۰۱۹	۲,۴۲۸,۶۹۱	جمع کل تیوب
۱۳۰,۲۷۵,۵۳۹	۵,۴۱۶,۸۶۳,۸۸۵	۳۸,۰۰۶,۱۶۳	۱۴	۱۲۶,۲۵۵,۰۴۹	۱۰۸,۸۷۸,۵۳۹	جمع کل

چرا تولیدکنندگان لاستیک به آماج‌های تولید نرسیدند؟

نارسایی لاستیکی

بهاره بوذری

دبیر انجمن تولیدکنندگان تایر ایران در گفت‌وگو با ترابران، ریشه آشفته‌بازار فعلی را نه در عرضه و تقاضای تایر بلکه در وضعیت کلی اقتصاد کشور می‌داند، مصطفی تنها می‌گوید: «مادامی که وضعیت اقتصادی کشور به سامان نشود، تمهیدات تزریقی مانند واردات، بهبودی در اوضاع ایجاد نخواهد کرد و تنها منافع مصرف‌کننده به خطر می‌افتد.» او می‌گوید: «ما امسال آماده بودیم که تولید خیلی بیشتری داشته باشیم، اما به علت مشکلاتی که در زمینه ارز پدید آمد، عملاً نتوانستیم پیش‌بینی‌هایمان را محقق کنیم، خصوصاً از ماه پنجم دچار مشکل شدیم که افزایش تولیدی را که در چهار ماهه اول کسب کرده بودیم، تحت‌تأثیر قرار داد.»





در سال‌های اخیر مقرر شد تمام تایرهای وارداتی تنها در صورت داشتن استاندارد اروپا (SWR) امکان ورود به کشور داشته باشند و واردکنندگان نیز حتما دارای نمایندگی از شرکت تولیدکننده باشند، اما اکنون به همان نظام سابق بازگشته‌ایم و مجددا می‌شود هر چیز گرد و سیاهی را به اسم تایر وارد کشور کرد

انتظار تورمی، بی‌اعتمادی به وضعیت بازار، آینده اقتصادی کشور، ارزش ریال و ... در مجموع اقتصاد زیرزمینی را قوی‌تر کرده است؛ وگرنه یک جفت تایر کامیونی چینی معمولا ۳۰۰ دلار قیمت دارد. قیمت دلار را چند در نظر بگیریم که ۱۰ یا ۱۱ میلیون تومان قیمت یک جفت تایر در بازار باشد؟

که به کار می‌گیرند، روشن نباشد. یکی دیگر از دلایل کاهش واردات هم این بود که تعرفه‌ها برای حمایت از صنایع داخلی، افزایش پیدا کرد...

ترابران: چند درصد افزایش تعرفه داشتیم؟
 ■ تعرفه یک نوع از تایرهای باری و اتوبوسی به ۲۶ درصد رسیده بود و نوع دیگر ۲۲ درصد بود که در حال حاضر همه ۵ درصد شده است. به‌علاوه از سال ۱۳۹۵ مقرراتی برای نظم‌دهی به بازار تایر در کشور تدوین شد.

همانطور که می‌دانید در گذشته هر کسی به صرف داشتن یک کارت بازرگانی و با توجه به نوسانات قیمت در بازار، هر چیز گرد و سیاهی را تحت عنوان تایر وارد کشور می‌کردند، اما بعد از حوادثی که در رابطه با چند اتوبوس به دلیل ترکیدن لاستیک خارجی رخ داد و تعداد زیادی کشته شدند، مسئولان به این نتیجه رسیدند که بازار واردات باید سامان پیدا کند، بنابراین مقرر شد تمام تایرهای وارداتی تنها در صورت داشتن استاندارد SWR (استاندارد اروپا) امکان ورود به کشور داشته باشند تا از ورود تایرهای بنجل به بازار ایران جلوگیری شود.

تمهید بعدی این بود که واردکنندگان حتما دارای نمایندگی از یک شرکت خارجی تولیدکننده باشند و مانند تایرهای ساخت داخل، خدمات پس از فروش ارائه دهند تا مسئولیتی حقوقی در قبال مصرف‌کننده متوجه آنها باشد. در ابتدا این مقررات با اعتراض واردکنندگان مواجه شد، به همین دلیل شش ماه به آنها مهلت داده شد تا امکان تطبیق با این مقررات را فراهم کنند.

فکر می‌کنم این مقررات از سه ماه دوم سال ۹۶ اجرایی و سبب محدود شدن جنگ قیمتی شد، زیرا وقتی کیفیت معین باشد، بازه نوسان قیمت هم محدودتر می‌شود؛ اما اکنون مجددا به همان نظام سابق بازگشته‌اند، یعنی مقامات دچار اضطراب شده‌اند و بسیار هیجانی هم تعرفه را پایین آورده‌اند و به ۵ درصد رسانده‌اند و هم تمام موازین و مقررات را برداشته‌اند و مجددا هر کسی می‌تواند هر چیز گرد و سیاهی را به عنوان تایر به اینجا بیاورد و

ترابران: عملکرد تولیدکنندگان تایر به لحاظ آماری در سال جاری چگونه بوده است؟
 ■ مجموع تولید لاستیک در ۵ ماهه اول امسال، ۱۰۴ هزار تن برآورد می‌شود که به لحاظ وزنی نسبت به ۵ ماهه سال گذشته، ۶ درصد افزایش نشان می‌دهد (در ۵ ماهه اول سال گذشته حدود ۹۸ هزار تن تولید داشته‌ایم). در رابطه با خودروهایی باری - اتوبوسی بایاس نیز نسبت به ۵ ماهه سال قبل ۱۷ درصد افزایش تولید داشته‌ایم.

در پنج ماهه ابتدای امسال تولید تایر بایاس ۲۸۶ هزار حلقه و تولید تایر رادیال ۱۲۳ هزار حلقه بوده، در حالی که سال قبل، ۲۴۸ هزار حلقه تایر بایاس و ۱۱۳ هزار حلقه تایر رادیال باری - اتوبوسی تولید شده که نسبت به دوره مشابه در سال گذشته، به لحاظ حلقه‌ای، به ترتیب ۱۵ و ۸ درصد افزایش نشان می‌دهد.

ما امسال آماده بودیم که تولید خیلی بیشتری داشته باشیم، اما به علت مشکلاتی که در زمینه ارز پدید آمد، عملا نتوانستیم پیش‌بینی‌هایمان را محقق کنیم، خصوصا از ماه پنجم دچار مشکل شدیم که قسمتی از افزایش تولیدی را که در ۴ ماهه اول کسب کرده بودیم تحت تاثیر قرار داد.

ترابران: آیا نسبت منطقی بین تولید لاستیک و واردات آن وجود دارد؟

■ طی سه سال گذشته در مجموع روند واردات نزولی بوده که دلایل مختلفی دارد؛ مثلا امسال مشکل اصلی، مسئله ارز و در عین حال، نوسان مقررات ارزی بود که باعث شد تکلیف هیچکس طی ۶ ماه اخیر روشن نباشد. فقط این نیست که نرخ ارز به‌شدت در حال افزایش بوده، موضوع تغییرات مکرر مقررات است، در یک دوره، بدون گشایش اعتبار نمی‌توانستید هیچ نوع ارزی منتقل کنید و گشایش اعتبار هم برای همه کالاها امکان‌پذیر نبود و در برهه‌ای هم امکان استفاده ارز نیمایی و بعد ۴۲۰۰ تومانی فراهم شد که هر یک مقررات خاص خود را داشتند.

خلاصه اینکه؛ در باب مقررات ارزی آشفتگی وجود داشت که سبب شد تکلیف فروشنده‌گان یا واردکنندگان، به لحاظ مدیریت سرمایه‌ای

**طی سال‌های اخیر
 فعالیت تعداد زیادی
 از کارخانجات تیرسازی
 چین، به دلیل سیاست
 ضد دامپینگ و فقدان
 بازار متوقف شده است.
 در چنین شرایطی
 اگر بازار بزرگ ایران
 درهای خود را باز کند
 و تعرفه ۵ درصدی
 داشته باشد، فکر
 می‌کنید چه شرایطی
 پدید خواهد آمد؟!**

**مساله‌ای که تحریم‌ها
 به‌طور غیرمستقیم در
 آن موثر بوده؛ تامین
 تسهیلات ارزی جهت
 سرمایه‌گذاری‌های جدید
 است. همین الان هم
 صنعت تیر کشور،
 مدیون دوره‌ای است
 که برای کارخانه‌ها
 فاینانس با بازپرداخت
 ۵ ساله تامین می‌شد.
 اگر آن موقع تسهیلات
 فراهم نمی‌شد، احتمالاً
 ما اکنون حتی این
 امکانات را هم نداشتیم**

بفروشد؛ یعنی همان تبعات پیشین قطعاً در
 آینده گریبانگیر کشور خواهد بود و دوباره
 به نقطه صفر بازگشتیم.

درست است که الان وضعیت بازار آشفته
 است، اما این آشفتگی فقط معلول محدود
 کردن واردات نبوده است، بخشی هم ناشی
 از مسائلی است که در کشور می‌گذرد.
 انتظار تورمی، بی‌اعتمادی به وضعیت بازار
 و آینده اقتصادی کشور، بی‌اعتمادی نسبت
 به ارزش ریال و... در مجموع سبب شده
 مصرف حالت عادی نداشته باشد، اقتصاد
 زیرزمینی قوی‌تر و اقتصاد سطح زمین
 ضعیف‌تر و لاغرتر شود. این عوامل هم
 به شدت در وضعیتی که اکنون تیر پیدا
 کرده است تاثیرگذار بوده‌اند. وگرنه یک
 حلقه تیر کامیونی چینی معمولاً حدود ۱۵۰
 دلار قیمت دارد که یک جفت آن ۳۰۰ دلار
 می‌شود. ۳۰۰ دلار را دلاری چند حساب
 می‌کنیم که ۱۰، ۱۱ میلیون تومان قیمت یک
 جفت تیر در بازار باشد؟

ریشه این آشفته‌بازار، نه در عرضه و تقاضای
 تیر بلکه در وضعیت کلی اقتصاد کشور
 است، مادامی که وضعیت اقتصادی کشور
 به‌سامان نشود، تمهیدات تزریقی مانند
 واردات - آن هم به این شکل - بهبودی در
 اوضاع ایجاد نخواهد کرد و تنها منافع
 مصرف‌کننده به‌خطر می‌افتد.

طی چند سال اخیر فعالیت تعداد زیادی از
 کارخانجات تیرسازی چین، به دلیل فقدان
 بازار متوقف شده است. در واقع، ظرفیت
 عظیمی در چین ایجاد شده بود و بخش
 اعظم بازار هدف هم به آمریکا اختصاص
 داشت، اما آمریکا و به تبع آن، کشورهای
 بسیاری از جمله روسیه، ترکیه، هند، آفریقای
 جنوبی، برزیل و... تعرفه‌های ضد دامپینگ
 در خصوص تیرهای چینی وضع کردند،
 جالب اینکه برای هر برند چینی یک تعرفه
 خاص تعیین شد، نه اینکه تمام برندهای
 چینی یک تعرفه داشته باشند. بر این اساس
 عملاً چینی‌ها شروع به از دست دادن بازار
 آمریکا کردند و شرکت‌های ضعیف‌تر
 چاره‌ای جز تعطیلی ندیدند.

خوب! در چنین شرایطی اگر بازار بزرگی
 مانند بازار ایران خود را کاملاً باز کند

و تعرفه‌ای ۵ درصدی داشته باشد چه
 شرایطی پدید خواهد آمد؟! تعرفه ۵ درصد،
 یعنی عملاً تعرفه را برداشته‌ایم. حتی موازین
 و مقررات فنی و کیفی را هم برداشته‌ایم و به
 این ترتیب هر آشغالی ممکن است مانند
 سیل به اینجا جاری شود. ممکن است پیامد
 آن در کوتاه‌مدت، مهار روند افزایشی قیمت
 تیر باشد، اما در بلندمدت می‌تواند به
 خساراتی مانند چپ شدن کامیون‌ها، ترکیدن
 تیر اتوبوس و... نیز بینجامد

حتی در عربستان شاخص سرعت تیرهای
 وارداتی اتوبوسی باید N باشد، یعنی
 بالاترین حد سرعت تیرهای سنگین را
 برای تیرهای اتوبوسی در نظر گرفته‌اند،
 زیرا این تیرها باید در گرمترین شرایط آب
 و هوایی عربستان مورد استفاده قرار گیرند؛
 آن وقت ما اینجا یک‌مرتبه تمام موازین را
 جمع کرده‌ایم تا بتوانیم فشاری که الان در
 سطح جامعه پدید آمده، دفع کنیم، به نظر
 من این برخورد منطقی نیست، مشکل ما

مشکلات ریشه‌ای تری است و باید اول آنها
 را حل کنیم، ما در مملکتمان مشکل نظام
 توزیع داریم. فرق نمی‌کند که این نظام
 توزیع برای پوشک، تیر یا آدامس باشد.
 فرض کنید که مشکل تیر را حل کردید،
 لنت ترمز و روغن‌موتور را چه کار
 می‌کنید؟ روش مقابله با بحران که به این
 شکل نیست! مشکل این است که همیشه
 مقامات سیاست‌گذار کشور پشت جریانات
 حرکت می‌کنند، یعنی ابتدا اتفاقی می‌افتد
 و سپس برای آن چاره‌اندیشی می‌کنند. در
 اصلاح مدیریتی می‌گویند Fire Fighting.
 یعنی یک جا آتش بگیرد و برونند آن را
 خاموش کنند، هیچ‌وقت از قبل پیش‌بینی و
 برنامه‌ریزی ندارند.

**ترابران: می‌گویند تولیدکنندگان در ابتدای
 سال توان تولید خود را تا پایان سال ۲ میلیون
 حلقه تیر سنگین اعلام کردند، اما بعد از
 مدتی گفتند که صرفاً توان تولید ۱/۵ میلیون
 حلقه را دارند و اکنون هم صحبت از تولید
 حدود یک میلیون حلقه است. این در حالی
 است با همین ادعا صاحب امتیازاتی مانند
 افزایش تعرفه واردات شد.**

■ درست نیست. بحث این بود که براساس

هم نداشتیم.

ترابران: اساسا نوع رابطه تولیدکنندگان با واردکنندگان به چه شکل است؟ آیا با هم تعامل دارند یا هر کدام کار خودشان را می‌کنند؟

■ هر کدام کار خودشان را می‌کنند، معمولا در بیشتر مواقع منافعشان در تقابل با یکدیگر است. ما به عنوان تولیدکننده داخلی همیشه به دنبال افزایش تعرفه هستیم و می‌خواهیم واردات سامان داشته باشد و از آن طرف، واردکننده‌ها هم می‌خواهند تعرفه‌ها هر چه بیشتر کاهش پیدا کند.

البته تا آنجا که می‌دانم انجمن واردکنندگان تایر هم نسبت به چشم‌پوشی از ضوابط قبلی واردات اعتراض دارند.

علت هم این است که آنها سرمایه‌گذاری انجام داده‌اند و نمایندگی گرفته‌اند، حال اگر موضوع به گونه‌ای دیگر شود و هر تائیری را هر کسی بتواند وارد کند، برنامه‌ریزی آنها هم به هم خواهد خورد.

ترابران: تولیدکنندگان به پروسه واردات تایر ورود نمی‌کنند؟

■ خیر. در دسر این کار زیاد است، حتی به لحاظ مقررات کشور هم شاید ادغام کردن این دو حوزه به این سادگی نباشد.

ترابران: سازوکار قیمت‌گذاری تایر تولیدی و وارداتی در بازار به چه شکل است؟

■ قیمت‌های ما با نظارت سازمان حمایت از مصرف‌کننده تعیین می‌شود، یعنی نمی‌توانیم راسا تصمیم‌گیری و قیمت‌گذاری داشته باشیم. باید با سازمان حمایت تعامل کنیم و اگر توانستیم مصوبه آنها را بگیریم، اجازه خواهیم داشت قیمت را تغییر دهیم.

شاهد این مدعا آنکه ما از سال ۹۳ تا ۹۶ افزایش قیمت نداشتیم تا اینکه سازمان حمایت، در سال جاری اجازه ۹ درصد افزایش قیمت را صادر کرد؛ اما در بخش واردات تا پیش از این، قیمت‌گذاری به عهده خود واردکنندگان بود، هر چند الان که دولت ارز ۴۲۰۰ تومانی می‌دهد، قاعدا تا ضوابطی هم برای آنها قائل خواهند شد.

ترابران: براساس چه سازوکاری لاستیک‌های تولید شده در اختیار واسطه‌های فروش قرار می‌گیرد؟

جایگزین تایرهای بایاس شده‌اند، برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری داشته باشیم. فقط یک کارخانه در کشور وجود دارد که از سال‌ها قبل با درایت مدیران خود، پروژه تایرهای سنگین رادیال را اجرا کرده است و بقیه کارخانجات نتوانستند تکنولوژی و ارز موردنیاز در این زمینه را تامین کنند. در حال حاضر هم فاصله بین مصرف و تولید تایرهای رادیال سنگین در کشور زیاد شده است.

این موضوع هم قابل کتمان نیست که یکی از دلایلی که باعث شد نتوانیم مرجع معتبر تکنولوژیکی در این زمینه پیدا کنیم، تحریم‌ها بود. در حال حاضر صاحبان برند در جهان با صنعت تایر ایران همکاری نمی‌کنند، چون آنهايي که در عرصه جهانی سرشان به تنشان می‌ارزد در بازارهای جهان از جمله بازار آمریکا حضور دارند.

البته اخیرا چند شرکت با کمک مهندسين مشاور بین‌المللی در حال تجهیز خطوط تولید هستند تا بتوانند از سال آینده، تولید تایرهای رادیال سنگین را آغاز کنند.

مسئله دیگری که تحریم‌ها به‌طور غیرمستقیم در آن موثر بوده؛ تامین تسهیلات ارزی جهت سرمایه‌گذاری‌های جدید است. همین الان هم صنعت تایر کشور، مدیون دوره‌ای است که برای کارخانه‌ها فاینانس با بازپرداخت ۵ ساله تامین می‌شد. اگر آن زمان هم تسهیلات فراهم نمی‌شد، احتمالا ما الان حتی این امکانات را

بررسی‌ها، مصرف کل کشور در حوزه تایر باری اتوبوسی رادیال TBR حدود ۱/۲ میلیون حلقه است. ما هیچ وقت ادعا نکردیم که دو میلیون حلقه تولید می‌کنیم. ما یک کارخانه داریم که یک سوم نیاز کشور را تامین می‌کند. یک کارخانه دیگر هم در دست راه‌اندازی است که مشکلات ارزی باعث شده تاکنون به بهره‌برداری نرسد. اگر کارخانه دوم راه‌اندازی می‌شد، تولید تایر ما به یک میلیون حلقه می‌رسید و تنها به حدود ۲۰۰ هزار حلقه واردات نیاز داشتیم. اما مشکلات ارزی باعث شد که ماشین‌آلات و نیازمندی‌هایشان را نتوانند فراهم کنند.

دولت در ابتدا به واردات ارز ۴۲۰۰ تومانی داد و بعد که ما اعتراض کردیم به تولید داخل هم ارز ۴۲۰۰ اختصاص داده شد. طرح‌های توسعه‌ای تولید تایر زمان‌بر اما در دست اجراست و اگر کارها خوب پیش برود، ظرف حداکثر سه سال آینده ما می‌توانیم صادرات داشته باشیم، به شرط اینکه حمایت‌های دولت و خطوط اعتباری لازم وجود داشته باشد.

واردکنندگان هر وقت که اراده کنند، به صورت گسترده تایر وارد می‌کنند بدون توجه به میزان نیاز داخل. ما اگر تولید می‌کنیم، اشتغال‌زایی هم داریم. تولید داخل بدون حمایت نمی‌تواند با چینی‌ها رقابت کند، نه تنها ما بلکه روس‌ها و آمریکایی‌ها هم نمی‌توانند. تمام کشورها در رابطه با چین آنتی‌دامپینگ دارند، ولی ما به دلیل مسائل سیاسی نداریم. بنابراین می‌خواهیم تعرفه را بالا ببریم تا بتوانیم در مقابل چین دوام بیاوریم.

ترابران: چند درصد از بازار تایر در کشور سهم تولید است و چند درصد سهم واردات؟

■ بسته به نوع تایر متفاوت است، اما در مجموع حدود یک‌سوم مصرف کشور از طریق واردات تامین می‌شود و دوسوم را در داخل تولید می‌کنیم.

یکی از مشکلات ما این است که نتوانستیم در زمینه تولید تایرهای سنگین رادیال که در سال‌های اخیر (از نیمه دوم دهه ۸۰) به تدریج

یکی از دلایلی که باعث شد نتوانیم مرجع معتبر تکنولوژیکی در زمینه تایر پیدا کنیم، تحریم‌ها بود. در حال حاضر، صاحبان برند در جهان با صنعت تایر ایران همکاری نمی‌کنند، چون آنهايي که سرشان به تنشان می‌ارزد، در بازارهای جهان از جمله آمریکا حضور دارند

اگر در اینجا تائیری با تکنولوژی روز تولید کنیم، چه قیمتی می‌توان روی آن گذاشت و چه کسی آن را می‌خرد؟ آیا آن را می‌خرند که زیر سمند و پراید بیندازند؟ در فرانسه، ژاپن و آلمان چنین تائیرهایی تولید می‌شود چون در غیر این صورت، از بازار رقابت خارج می‌شوند. در کشور ما چنین نیازی وجود ندارد

صنعت خودروی ما تحول پایه‌ای نداشته، چکش کاری کردیم؛ یک گوشه را فرورفته و گوشه دیگر را برآمده کردیم و گفتیم خودرو ملی فالان است. صنعت تائیر ما نیز در بازار متداولی که در کشور وجود دارد، سرفرازانه کار می‌کند، هیچ تائیر دیگری هم برای مصارف کنونی کشور وارد نمی‌شود که از تائیر ما بهتر باشد

■ ما خریدارها را انتخاب نمی‌کنیم، یکسری نمایندگی فروش داریم که وقتی برای اخذ نمایندگی مراجعه می‌کنند، توانمندی آنها برای فروش کالا و معرفی برند ما در بازار ارزیابی خواهد شد. وقتی چنین اتفاقی افتاد، با آنها قرارداد نمایندگی می‌بندیم. این نماینده از ما سهمیه می‌گیرد و معمولاً هر نوبت ۳ تا ۶ میلیارد تومان کالا خریداری می‌کند.

از این‌جا به بعد دیگر از ید اختیار ما خارج می‌شود، ما نرخ فروش خودمان و حاشیه سود را به آنها اعلام می‌کنیم، اما تولیدکننده که نمی‌تواند دنبال تولیدش راه بیفتد! اگر تخلف و فساد صورت می‌گیرد این همه سازمان عریض و طویل برای تنظیم بازار و انواع و اقسام سازمان‌های نظارتی در این مملکت وجود دارد که از خزانه کشور بودجه می‌گیرند، تشکیلات و افرادی را دارند که می‌توانند طبق قانون طرف را به محاکمه بکشاند و آن را جریمه کرده و به زندان بیندازند.

ما که نباید نقش مسئولین امنیتی را ایفا کنیم و آنها را بگیریم و بگوییم گران‌فروش یا ارزان‌فروش هستند. همین که تشکیلات خودمان را دودستی بچسبیم تا بتوانیم مواد اولیه را تامین و کیفیت را حفظ کنیم و تولید را به نحو احسن انجام بدهیم، هنر کرده‌ایم. اینکه در گستره یک کشور بر بازار و تمام نمایندگی‌ها نظارت مستقیم داشته باشیم، برای مچ‌گیری بازرسی بفرستیم که مثلاً اگر صد حلقه از ما تائیر گرفتید، ۹۷ تا از آن را فروخته‌اید و ۳ تای دیگر را انبار کرده‌اید و ... وظیفه ما نیست.

ترابران: این احتمال وجود ندارد که خود تولیدکننده با توجه به نوسانات نرخ، بخشی از تولیدات خود را به بازار عرضه نکند تا بعداً به قیمت بالاتری به فروش برسد؟

■ امکان‌پذیر نیست، عموماً کارخانجات به لحاظ نقدینگی دارای توانمندی که بتوانند چنین کاری را به شکل طولانی‌مدت انجام دهند نیستند. ضمن اینکه ما به‌طور مداوم آمار تولید و فروش را به وزارتخانه می‌دهیم و بازار تائیرهای سنگین که در حال حاضر در مملکت ایجاد بحران کرده، زیر نظارت و کنترل صد درصدی ستاد تنظیم بازار است. آنها به ما می‌گویند که مثلاً شما

برای شهر یاسوج یا دوگنبدان باید میزان مشخصی تائیر تولیدی اتوبوسی و باری بفرستید. همان میزان مشخص به نمایندگی دوگنبدان می‌رود، آن نماینده حق فروش مستقیم حتی به برادر خودش را ندارد. تنها به کسانی می‌توانند تائیر بفروشند که از ادارات راهداری برای آنها حواله صادر شده باشد. در این مکانیزم، جایی برای دخالت کارخانجات یا نمایندگان وجود ندارد. اگر با وجود چنین تمهیداتی، باز هم چنین اتفاقی بیفتد، خیلی عجیب است و من اطلاعی از کم و کیف آن ندارم.

ترابران: در حوزه تامین مواد اولیه، در خصوص کدام مواد با مشکلات بیشتری مواجه هستید؟

■ ما در رابطه با همه چیز مشکل داریم، مثلاً تمام کارخانه‌ها دچار مشکل استیل‌کورد هستند. بعضی اوقات شرایطی پیش می‌آید که نمی‌توانیم تامین‌کننده‌ای پیدا کنیم که حاضر باشد به ایران مواد اولیه بفرشد. تامین‌کننده‌های این صنعت معدود هستند و آنهایی هم که به ما مواد اولیه می‌دادند یا می‌دهند، به دلیل ریسک معامله با ایران تا پول در حسابشان نباشد حتی به خط تولید، سفارش تولید مواد اولیه مورد نظر ما را نمی‌دهند.

به عنوان مثال، ماه گذشته در شرکت خودمان با کمبود سیم مواجه شدیم و فکر کردیم که اگر بخواهیم این مواد را از چین تامین کنیم، دو ماه طول می‌کشد که با کشتی بیاید و ترخیص شود، بنابراین تصمیم گرفتیم از شرکت Bekaert ترکیه سیم بگیریم که حمل آن به صورت زمینی صورت می‌گیرد و سریع‌تر انجام می‌شود. تمام کارهای اداری که بسیار پیچیده و طولانی است، انجام شد، اما ناگهان شرکت ترکیه‌ای اعلام کرد که چون سهامداران اصلی‌اش آمریکایی هستند حق تحویل جنس به ایران را ندارند که این حرکت ناگهانی فشار زیادی بر ما و تداوم تولید کارخانجات وارد کرد.

حتی در رابطه با خرید مواد اولیه داخلی هم مشکل داریم، بالاخره یک شرکت بزرگ برای خریدهایش یک سازمان دارد و اینطور نیست که فقط مامور تدارکات تصمیم بگیرد. استعلام

دنیا را نداریم، وگرنه یک تاجر متعارفی که زیر پراید و پژو بیندازد، در باقی دنیا هم در همین سطح است.

ترابران: اینکه تکنولوژی به روز نداریم فقط به دلیل تحریم‌هاست یا کم‌کاری شرکت‌ها هم در این بین دخیل بوده است؟

■ به نظرم چند عامل دخیل بوده است. یکی از دلایل آن شرایط سیاسی و اقتصادی دهه اخیر در کشور ماست؛ ضمن اینکه تاجر از خودرو تبعیت می‌کند، بازار خودرو است که به صنعت تاجر تحمیل می‌کند چه چیزی تولید کند. اگر شتاب خودروهای داخلی افزایش پیدا کند، ما تاجران مجبور می‌شویم، تاجرهایی متناسب با تکنولوژی مورد نظر با مواد و ساختار جدید تولید کنیم که برای شتاب بالاتر ماشین دوام بیاورند، اما وقتی شتابشان کم است، چنین تاجرهایی گران‌قیمتی را برای چه کسی تولید کنیم؟ هر تولیدی یک هزینه تولیدی دارد و هر هزینه تولیدی یک قیمت فروش برای شما ایجاد می‌کند.

لازمه ادامه فعالیت ما نحوه رقابت ما در بازار است. اگر در اینجا هم تاجری بسازد که با آخرین تکنولوژی‌های جهان هماهنگی داشته باشد، چه قیمتی روی آن می‌توان گذاشت و چه کسی آن را از شما خواهد خرید؟ آیا آن را برای این می‌خرند که زیر سمند و یا پراید بیندازند؟ اگر در فرانسه، ژاپن و آلمان چنین تاجرهایی تولید می‌شود به خاطر این است که اگر چنین تولیدی نداشته باشید از بازار بیرون می‌روید، اما در کشور ما این نیاز وجود ندارد، آنها هم که خودروهای میلیاردی می‌خرند، هم تعدادشان کم است و هم معمولاً تاجری استفاده می‌کنند که از ابتدا خودروساز زیر خودرویشان موقع تولید انداخته است و تاجر ایرانی مصرف نمی‌کنند.

صنعت خودروی ما تحول پایه‌ای نداشته، چکش‌کاری کردیم و یک گوشه را فرورفته و گوشه دیگر را برآمده کردیم و گفتیم خودروی ملی فلان است. صنعت خودروی ما اینگونه پیش می‌رود و این تقاضا در بازار وجود ندارد. ما در بازار متداول کشور، سرفرازانه کار می‌کنیم. هیچ تاجر دیگری هم برای مصارف کنونی کشور وارد نمی‌شود که از تاجرهایی ما بهتر باشد.

در مقایسه با تاجرهایی وارداتی استاندارد چقدر است؟

■ استانداردهای ملی ما استانداردهای بالایی است و به لحاظ استاندارد مشکل نداریم، اما در رده تاجرهایی که تولید می‌کنیم، جزو تاجرهایی برتر دنیا نیستیم، جزو تاجرهایی به‌دردنخور بازار هم نیستیم، بلکه در سطح متداول تاجرهایی متوسط خوبی هستیم که در جهان تولید می‌شود. تکنولوژی ما هم عقب‌مانده نیست، اما واقعیت این است که در کشورهای صنعتی جهان، نسل‌های نوینی از تاجرها در حال تولید است که ما فاقد تکنولوژی تولید آن هستیم، مثلاً انواع تاجرهایی Run Flat یعنی پنچررو را که می‌توانند بعد از پنچری تا ۱۵۰ کیلومتر دیگر حرکت کنند تا به یک مرکز سرویس برسند، ما نمی‌توانیم تولید کنیم.

ما تکنولوژی تولید تاجرهایی ویژه را نداریم. خصوصاً چیزی که امروزه در دنیا خیلی مطرح است؛ مسئله محیط‌زیست است. در دنیا تکنولوژی‌های دوستدار محیط‌زیست، به یک صنعت تبدیل شده که بخشی از این صنعت شامل صنعت تاجر می‌شود، آن هم از دو وجه؛ تولید و بازیافت تاجر که ما در هر دو قسمت دچار مشکل هستیم و تکنولوژی روز

می‌شود و برای بررسی به کمیسیون معاملات می‌رود، سپس به مدیرعامل ارجاع داده می‌شود و پس از امضا و ابلاغ مدیرعامل می‌توان مواد اولیه را خریداری کرد. بارها اتفاق افتاده تا این روند طی شود، قیمت‌ها تغییر کرده است و مجدداً باید همین مسیر را از ابتدا طی کرد.

باور کنید امروزه تولید در مملکت ما بسیار دشوار شده است. با چنگ و دندان تولید می‌کنیم و توقع زیادی است اگر انتظار داشته باشند، ما به جای ستاد تنظیم بازار، بر قیمت‌های کف بازار هم نظارت کنیم.

ترابران: لطفاً در رابطه با استیل کورد بیشتر توضیح دهید.

■ یک تاجر سواری با ساختار رادیال، زیر لایه خارجی خود یک کمر بند سیمی دارد که این کمر بند سیمی بخشی از استقامت تاجر را تأمین می‌کند، به آن سیم، استیل کورد می‌گویند.

در گذشته، برای این منظور از نخ استفاده می‌کردند، اما الان کمر بند زیرین و رویه تاجر سیمی است. در تاجرهایی رادیال باری از این طوقه تا طوقه بعدی، از یک استخوان‌بندی فلزی استفاده می‌شود، یعنی تمام اجزای اسکلت از فلز است.

ترابران: چقدر افزایش نرخ داشته است؟

■ الان موضوع ما قیمت نیست، بلکه خریدن آن است تا کار نخوابد، امسال هیچ‌کس به سود نمی‌اندیشد. همه به این می‌اندیشند که بتوانند کارخانه را سرپا نگاه دارند.

ترابران: در مورد کائوچو چگونه؟ افزایش قیمت آن به چه صورت است؟

■ قیمت کائوچو در دنیا چندان بالا نیست، چیزی حدود ۱/۶ دلار است، ما قبلاً تا سه دلار هم قیمت داشته‌ایم. همانطور که گفتم، موضوع تأمین آن است. طی کردن فرآیند تخصیص اعتبار ارزی، گرفتن پول، رساندن پول به دست فروشنده و نهایتاً در نوبت قرار گرفتن برای دریافت کائوچو، مسائل پیش‌رو هستند. خیلی از کارخانجات ما در مواردی ناچار شده‌اند کائوچو را با قیمت آزاد خریداری کنند تا تولید به خاطر مشکلات ناشی از نرسیدن به‌موقع مواد خریداری شده دچار وقفه نشود.

ترابران: به نظر شما تکنولوژی تولید تاجر در داخل کشور تا چه حد قابل دفاع است؟ عمر مفید تاجرهایی داخلی

تعرّفه ۵ درصد، یعنی عملاً
تعرّفه را برداشته‌ایم.
حتی موازین و مقررات فنی و
کیفی را هم برداشته‌ایم
و به این ترتیب هر آشغالی
ممکن است مانند سیل به
اینجا جاری شود. شاید
بیاورد آن در کوتاه‌مدت، مهیار
روند افزایشی قیمت‌ها
باشد، اما در بلندمدت می‌تواند
به خساراتی مثل چپ شدن
کامیون‌ها، ترکیدن
تاجر اتوبوس و ... بینجامد

گفت و گو با مصرف کنندگان محصولات
وارداتی و داخلی لاستیک

آستانه تحمل

مونا روشندل

پس از افزایش تصاعدی نرخ لوازم یدکی خودروها به ویژه خودروهای سنگین و سراسام آور شدن هزینه تعمیر این خودروها، زمزمه کمبود لاستیک به گوش می‌رسید تا اینکه اندک‌اندک از آغاز شهریور ماه این زمزمه رنگ و بوی جدی به خود گرفت و به معضلی بزرگ در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای برای کامیون‌داران تبدیل شد. در این میان، عده‌ای معتقدند که دلالتان و محترکان چوب لای چرخ بازار لاستیک گذاشته‌اند و عده‌ای نیز بر این اصرار دارند که حتی لاستیک احتکار شده هم در کشور وجود ندارد و موجودی لاستیک کشور به حدود صفر رسیده است. به صحبت رانندگان کامیون هم که گوش دادیم همین سخنان شنیده شد با این وجه اشتراک که همه آنها یکصدا معتقدند همیشه پای وزارت صنعت، معدن و تجارت و سهل‌انگاری‌هایش در میان است و این اهمال و فشار حاصل از آن، حتما مساله‌ساز خواهد بود.

مالک نخعی، یکی از فعالان تحصیلکرده حوزه حمل‌ونقل درباره علل پشت پرده کمیاب شدن لاستیک کامیون‌ها گفت: «یکی از دلایل کمیاب شدن لاستیک در بازار، رفتار ناشیانه وزارت صنعت، معدن و تجارت و شخص وزیر بود؛ زیرا در ۴ ماه گذشته واردکنندگان لاستیک به دلیل نوسانات شدید نرخ ارز، ثبت سفارش و پس از آن واردات انجام ندادند. در این شرایط وزارت صنعت، معدن و تجارت در خواب به سر می‌برد و به جای اینکه تدابیری برای جبران کاهش واردات ببیند، بدون اینکه آمار را پایش کند و نظارت بر آن داشته باشد، بخشنامه‌های مختلف صادر کرد و همانطور بدون توجه به احتمال وقوع کمبود لاستیک به کار خود ادامه داد. به بیان دیگر، این وزارتخانه از عدم ثبت سفارش لاستیک و کمبود واردات غافل ماند.»

نخعی تصریح کرد: «از طرف دیگر، انجام نشدن ثبت سفارش، بازار سیاه ایجاد کرد؛ به صورتی که عده‌ای از افراد، لاستیک محدودی را که در بازار وجود داشت بین



مالک نخعی: یکی از دلایل کمیاب شدن لاستیک در بازار، رفتار ناشیانه وزارت صمت بود. در چهار ماه گذشته واردکنندگان لاستیک به دلیل نوسانات شدید نرخ ارز، مشکلات ثبت سفارش و ... واردات انجام ندادند. در چنین شرایطی این وزارتخانه به جای اینکه تدابیری بیندیشد، تنها اقدام به صدور بخشنامه‌های مختلف و متعدد کرد

... برای دور نخست باید حداقل ۷۵۰۰ کانتینر لاستیک وارد شود و هر ماه نیز حدود ۲۰۰۰ کانتینر وارد شود تا ناوگان راه بیفتد. حداقل تا عید به ۳ میلیون حلقه لاستیک نیاز وجود دارد تا ناوگان به صورت کجدار و مریز بتواند تردد کند

قاطع می‌گویم که احتکار وجود ندارد، زیرا واردات صورت نگرفته است.»

وی گفت: «تنها گام مثبتی که دولت برای بازار لاستیک برداشت کاهش تعرفه واردات لاستیک به ۵ درصد است، زیرا همین تعرفه بالا علاوه بر کمبود لاستیک، اختلاف قیمت فاحشی را در بازار ایران نسبت به بازار اروپا ایجاد کرده بود.»

نخعی با بیان اینکه به صورت میانگین هر جفت لاستیک حدود ۴۱۰ یورو ارزش دارد و کارکرد متوسط آن ۸۵ تا ۹۵ هزار کیلومتر است، یادآور شد: «این قیمت هم برای لاستیک‌های وارداتی و هم لاستیک‌های تولید داخل است زیرا در داخل فقط یک برند توانایی تولید لاستیک خودروهای سنگین دارد که به دلیل وارداتی بودن مواد اولیه، آن‌هم تابع نرخ ارز است به همین دلیل قیمت و کارکرد اعلام شده، متوسط تولیدات داخلی و وارداتی است.»

زمانی که از نخعی درباره سهم لاستیک در هزینه نگهداری کامیون پرسیدیم، چنین توضیح داد: «از آنجا که قیمت لاستیک در بازار ایران ثابت نیست، نمی‌توانیم درصد مشخصی را برای آن در بین هزینه‌های نگهداری خودرو تعیین کنیم. بخشی از هزینه‌های نگهداری یک کامیون هزینه‌های ثابت است که برای یک‌سال تعیین می‌شود و تغییری نمی‌کند مانند حقوق، دستمزد، بیمه راننده و کمک‌راننده و بیمه شخص ثالث؛ اما بخش دیگری از هزینه‌ها متغیر هستند و نمی‌توان در دوره زمانی خاصی آنها را تخمین زد مانند قیمت لاستیک، لوازم یدکی و ... که ممکن است به یک‌باره افزایش قیمت پیش‌بینی نشده‌ای داشته باشند؛ بنابراین نمی‌توانیم در تعیین درصد سهم آن در هزینه نگهداری کامیون، قاعده‌ای خاص را ملاک قرار دهیم.»

وی افزود: «در چند ماه گذشته سهم هزینه تامین و تهیه لاستیک آنقدر زیاد شده بود که همه درآمد خالص راننده را بلعید.»

نخعی با اشاره به اینکه سهم لاستیک در هزینه نگهداری خودرو زمانی ۲۰ درصد بود، اما اکنون به حدود ۷۰ درصد هم رسیده است؛ اظهار کرد: «به همین دلیل تنها

کامیونداران معدودی توزیع کردند تا جایی که این چرخه معیوب و ناقص ادامه پیدا کرد و چنین وضعیتی رقم خورد. علاوه بر آن، افرادی که می‌دانستند چنین اتفاقی در حال رخ دادن است، موجودی لاستیک خود را پنهان کردند و پس از آن لاستیک ۶ میلیون تومانی، تا ۱۹ میلیون تومان خرید و فروش شد.»

نخعی در پاسخ به این پرسش که آیا درست است که می‌گویند لاستیک در گمرکات است، اما کامیونداران نمی‌آیند تا محموله را تحویل بگیرند و به استان‌ها برسانند، گفت: «خیر، من با آمار ثابت می‌کنم که این سخنان برای رفع مسوولیت و تکلیف گفته می‌شود. در حال حاضر، در کشور ۳۵۹ هزار دستگاه انواع کامیون وجود دارد که ۱۵۰ هزار دستگاه از آنها کشنده است. اکنون هر کدام از این کامیون‌ها حداقل در دم به ۴ جفت لاستیک نیاز دارند تا بتوانند حرکت کنند. به بیان دیگر حدود ۶۰۰ هزار جفت یا یک میلیون و ۲۰۰ هزار حلقه لاستیک فقط برای کشنده‌ها نیاز داریم. این در حالی است که مسوولان اعلام می‌کنند ۱۳۰۰ کانتینر لاستیک ثبت سفارش و وارد گمرک شده است و در هر کدام از کانتینرها حدود ۲۰۰ حلقه لاستیک مورد نیاز کامیون‌های کشنده وجود دارد که حتی اگر همه کانتینرها به داخل بازار انتقال یابد، حدود ۲۶۰ هزار حلقه لاستیک می‌شود که بسیار کمتر از نیاز بازار، آنهم فقط در مرحله نخست است.»

به گفته او، برای دور نخست باید حداقل ۷۵۰۰ کانتینر لاستیک وارد شود و هر یک ماه یک‌بار نیز باید حدود ۲۰۰۰ کانتینر وارد شود تا ناوگان راه بیفتد.

نخعی معتقد است حداقل تا عید به ۳ میلیون حلقه لاستیک نیاز وجود دارد تا ناوگان به صورت کجدار و مریز تردد کند.

این فعال صنفی حوزه حمل‌ونقل تاکید کرد: «برای حفظ افکار عمومی این آمار را اعلام می‌کنند در حالی که مدیریت کشور با آمار دروغ امکان نخواهد داشت. آمار اصلی نشان می‌دهد که موجودی انبارهای کشور نزدیک به صفر است و به ضرس

نخعی: سهم لاستیک در هزینه نگهداری خودرو زمانی ۲۰ درصد بود، اما اکنون به حدود ۷۰ درصد هم رسیده است. به همین دلیل تنها رانندگانی می‌توانند در این بازار کار کنند که صاحب کامیون هم باشند؛ زیرا صاحب کامیون نمی‌تواند هم هزینه‌های جانبی مانند بیمه، لاستیک و لوازم یدکی را متحمل شود و هم حقوق راننده را پرداخت کند

مهدی معدنی: اگر یک راننده کامیون در شرایط فعلی کشور بخواهد لاستیک با استاندارد کشور خودمان و نه استاندارد اروپایی بخرد باید به صورت نقد ۵۰ میلیون تومان هزینه کند. بنابراین اگر کامیونداران یا رانندگان کار نمی‌کنند حرکتشان نه مغرزانه است و نه پای اغتشاش در میان است. تنها دیگر کارشان توجیه اقتصادی ندارد

رانندگانی می‌توانند در این بازار کار کنند که صاحب کامیون هم باشند؛ زیرا صاحب کامیون نمی‌تواند هم هزینه‌های جانبی مانند بیمه، لاستیک و لوازم یدکی را متحمل شود و هم حقوق راننده را پرداخت کند.»

به گفته نخعی، لاستیک‌های اروپایی مانند برند میشلن ۳۰۰ هزار کیلومتر یا ۳ سال گارانتی دارند اما لاستیک چینی ندارد و لاستیک ایرانی یک سال یا ۳۰ هزار کیلومتر گارانتی دارد.

نخعی درباره تاثیر محاسبه نرخ کرایه کامیون بر اساس تن-کیلومتر بر قیمت لاستیک و دیگر لوازم یدکی خاطرنشان کرد: «با محاسبه کرایه حمل برحسب این روش، کار کردن با کامیون از لحاظ اقتصادی به بازدهی عادلانه و ایده‌آل می‌رسید، زیرا در حال حاضر بخش اعظمی از مصیبت‌هایی که بر کامیونداران و رانندگان رفته، به دست برخی از شرکت‌های حمل و نقلی بوده است که هیچ‌گونه بنیان علمی و پژوهشی ندارند و فقط به دنبال سود بالاتر هستند و بازار را کاملاً به دست رقابت سپرده‌اند.»

این راننده در ادامه به بارنامه‌های صوری اشاره کرد و افزود: «در اخبار اعلام شده که ۷۵۰۰ بارنامه در جنوب کشور صادر شده است، اما واقعیت این است که این بالغ بر ۹۰ درصد این بارنامه‌ها صوری بوده است، زیرا حتی کامیون‌هایی که بار گرفتند، به دلیل نداشتن لاستیک، بار خود را تخلیه کردند و خالی برگشتند؛ اما بومیان منطقه به دلیل شارژ کارت سوخت بارنامه‌های صوری صادر کردند و از همین طریق گازوئیل قاچاق می‌کنند. این بارنامه‌ها و آمار فقط برای گمراهی شرکت پخش فرآورده‌های نفتی صادر و اعلام شده است.»

دولت قافیه تنظیم بازار را باخت

مهدی معدنی، یکی دیگر از فعالان صنفی حمل و نقل نیز بر اساس آمار اعلام شده در کمیسیون امنیت ملی مجلس، مصرف سالانه لاستیک در کشور را ۵ میلیون حلقه اعلام و اظهار کرد: «تا چند ماه گذشته یک میلیون حلقه از این مصرف از محل تولید داخل، ۵۰۰ هزار حلقه لاستیک از محل واردات قانونی ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار حلقه از طریق قاچاق تامین می‌شد که خوشبختانه دولت

راه قاچاق را بست و از واردات غیرقانونی لاستیک جلوگیری کرد، اما در این ماجرا بی‌تدبیری کرد، زیرا از جبران کمبود کالایی که تا آن زمان از محل قاچاق تامین می‌شد غافل ماند و همین موجب شد تا قافیه تنظیم بازار را با وجود اتخاذ تصمیمی درست ببازد.»

معدنی تصریح کرد: «خوشبختانه پس از این معضل، دوباره دولت تصمیم درستی اتخاذ کرد زیرا واردات لاستیک را مشمول ارز دولتی کرد و حتی برای واردکنندگان عمده تشویقی در نظر گرفت، اما باز هم این تصمیم دردی از بیماری کمبود لاستیک درمان نکرد، زیرا قانون‌گذاری به‌تنهایی کافی نیست؛ بلکه باید برای ضمانت اجرای آن قانون هم فکری کرد که متأسفانه دولت باز هم در این زمینه غفلت کرد؛ به‌گونه‌ای که هیچ نظارتی بر توزیع لاستیک‌هایی که با این قانون ثبت سفارش و وارد کشور می‌شوند وجود ندارد.»

معدنی تاکید کرد: «به همین دلیل من معتقد هستم که شاید در بعضی انبارها لاستیک احتکار شده وجود دارد. از طرف دیگر واردکننده عمده و کسی که لاستیک دارد، از ترس اینکه پس از فروش لاستیک نمی‌تواند محموله جدید لاستیک را جایگزین آن کند جنس خود را نمی‌فروشد. به بیان دیگر صاحب کالا به دلیل نابسامانی بازار تن به فروش نمی‌دهد. البته این معضل نه تنها در بازار لاستیک، بلکه در همه اجناس و کالاها دیده می‌شود.»

وی با بیان اینکه بنابراین مشکل اصلی در ثبت سفارش و واردات لاستیک نیست بلکه در حلقه توزیع و نظارت بر توزیع است، یادآور شد: «برای توزیع، نه نظارتی وجود دارد، و نه هیچ قانونی، در حالی که اگر تعاملی بین مسوولان دولتی و رانندگان وجود داشت، ممکن بود که این مشکلات به گوش آنها برسد و آنها را نسبت به معضل اصلی آگاه کند.»

معدنی با اشاره به اینکه اگر یک راننده کامیون در شرایط فعلی کشور بخواهد لاستیک با استاندارد کشور خودمان - و نه استاندارد اروپایی - بخرد باید به صورت

این فعال صنفی حوزه حمل و نقل با اعتقاد بر وجود لاستیک احتکار شده در بازار، ادعا کرد انبارهایی هم که دولت کشف کرده، هنوز بین کامیونداران توزیع نشده است.

فلاحی هشدار داد: «قیمت لوازم یدکی کامیون نیز سرسام آور شده؛ به گونه‌ای که هر تعویض روغن ماشین که ۳۵۰ هزار تومان بوده حدود یک میلیون تومان شده است و اگر دولت چاره‌ای نیندیشد و تدبیری نکند بدون شک در ماه‌های آینده برای تهیه لوازم یدکی دچار بحرانی شبیه بحران لاستیک می‌شویم.

وی تاکید کرد: «اکنون به نظر بنده حلقه مفقوده بازار، لاستیک نیست، بلکه نظارت است؛ زیرا بعضی از انبارها پر از لاستیک‌های وارداتی و تولید داخل هستند، اما نظارتی وجود ندارد که موجودی این انبارها را در بین رانندگان توزیع کند.»

فلاحی یادآور شد: «متأسفانه در شهر شیراز هنوز لاستیک به دست ما نرسیده است، فقط تعدادی از رانندگان که در انجمن ثبت‌نام کرده بودند یک جفت لاستیک دریافت کردند که یک جفت لاستیک دردی از ما درمان نمی‌کند.»

این فعال صنفی حوزه حمل و نقل درباره مقایسه کیفیت لاستیک‌های وارداتی و داخلی گفت: «برای کامیون‌ها ۳ نوع لاستیک مصرف می‌شود که لاستیک جلو باید حتماً از نوع مرغوب و اروپایی باشد، زیرا اگر به خاطر قیمت لاستیک ارزان‌تر و یا چینی و تولید داخل برای آن استفاده کنیم ضررش بیش از منفعتش است و ممکن است لاستیک بترکد؛ اما برای دیگر دسته‌ها می‌توان از درجه یک چینی و یا داخلی هم استفاده کرد.»

سایه سیاه نوسانات ارزی بر بازار لاستیک

سید دلاور موسوی، یکی دیگر از فعالان صنفی حوزه حمل و نقل با اشاره به اینکه کمبود لاستیک دلایل مختلفی دارد، تاکید کرد: «یکی از دلایل متقن کمبود لاستیک این است که در سال‌های گذشته بخش اعظمی از نیاز کشور به لاستیک از طریق

امنیت کشور ارتباط دارد، کاهلی کرده است.»

تمهیدات دولتی کارساز نبود

کوروش فلاحی یکی دیگر از فعالان حوزه حمل و نقل جاده‌ای با بیان این که در زمینه لاستیک تمهیدات دولتی کارساز نبوده است، گفت: «درد اصلی رانندگان کامیون‌ها که از سالیان قبل آغاز شده است این است که درآمد آنها با هزینه‌شان هماهنگی ندارد و این ناهماهنگی روزبه‌روز ما را مستهلک‌تر می‌کند و به درجه‌ای می‌رساند که زمینگیر می‌شویم. مرهم این زخم چیزی جز محاسبه نرخ حمل کالا براساس تن-کیلومتر نیست، در غیر این صورت، همه سود این کار به جیب دلالتان و نیز برخی شرکت‌های حمل و نقلی می‌رود.»

فلاحی با اشاره به اینکه دلیل اصلی بروز چنین معضلاتی در حوزه لاستیک مدیریت غلط و سیاست‌های نوظهور مسنولان بالادستی است، اظهار کرد: «تا سه ماه قبل، ما هیچ کمبودی در لاستیک نداشتیم و انواع لاستیک با کیفیت‌های مختلف و قیمت‌های مختلف در بازار موجود بود و اگر دولت به جای تصمیمات خلق الساعه از همان ابتدا تعرفه گمرکی را کاهش می‌داد و واردات را اضافه می‌کرد، ما امروز شاهد چنین معضلی نبودیم.»

کوروش فلاحی: تا سه ماه قبل ما هیچ کمبودی در لاستیک نداشتیم و انواع لاستیک با کیفیت‌های مختلف و قیمت‌های مختلف در بازار موجود بود. اگر دولت به جای تصمیمات خلق الساعه از همان ابتدا تعرفه گمرکی را کاهش می‌داد و واردات را اضافه می‌کرد، ما امروز شاهد چنین معضلی نبودیم

نقد ۵۰ میلیون تومان هزینه کند، خاطر نشان کرد: «فعالیت ما در شرایط فعلی ایداً توجیه اقتصادی ندارد، زیرا خرج این کار بر دخل فزونی می‌یابد. بنابراین اگر کامیونداران و رانندگان نیز کار نمی‌کنند حرکتشان نه مغرضانه است و نه پای شورش و اغتشاش در میان است. خیلی ساده؛ کارشان دیگر توجیه اقتصادی ندارد.»

وی یادآور شد: «هزینه نگهداری کامیون سرسام آور است و به اندازه‌ای رسیده است که در گردش مالی ما نسبت کارکرد و هزینه نگهداری کامیون با هم تطابق ندارد؛ مثلاً تعمیر موتور کامیون اکنون به ۷۰ تا ۸۰ میلیون تومان رسیده است که نرخ کرایه کامیون پاسخگوی چنین هزینه‌هایی نیست؛ زیرا کامیون‌های ما به‌روز نیستند و اگر بخواهیم با آنها ۵۰۰ هزار کیلومتر کار کنیم و بعد ۸۰ میلیون تومان هزینه تعمیر موتور بدهیم به هیچ وجه صرفه اقتصادی ندارد.»

معدنی درباره مقایسه کیفیت لاستیک‌های تولید داخل و وارداتی گفت: «لاستیک‌های داخلی با لاستیک‌های وارداتی قابل مقایسه نیستند. البته تولیدات داخل از برخی برندهای درجه ۲ چینی مرغوب‌تر هستند. با این حال لاستیک‌های اروپایی و درجه یک چینی، با کیفیت‌تر از تولید داخل هستند؛ به صورتی که حداکثر کارکرد لاستیک داخلی ۲۰۰ هزار کیلومتر است، اما لاستیک اروپایی مانند برند میشلن بالاتر از ۳۰۰ هزار کیلومتر کار می‌کند. در بین لاستیک‌های چینی هم گرید ۱ و ۲ و ۳ وجود دارد که گرید ۱ آنها با اروپایی تقریباً برابری دارد.»

به گفته معدنی؛ در حال حاضر اگر لاستیک در بازار باشد، هر جفت لاستیک بارز تا ۸ میلیون تومان است و هر جفت لاستیک میشلن تا ۲۰ میلیون تومان هم رسیده است که این اعداد و ارقام برای رانندگان نجومی است.

وی گفت: «هر وزارتخانه‌ای متولی برقراری تعادل در حوزه کاری خود است و مطابق با همین اصل، وزارت صمت در راستای حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده موظف است تعادل را برقرار کند، اما متأسفانه این وزارتخانه از برقراری تعادل حوزه حمل و نقل جاده‌ای که حوزه‌ای استراتژیک است و به

قاچاق یا واردات غیرقانونی تامین می‌شد که با گران شدن نرخ دلار و صرفه نداشتن قاچاق، قاچاقچیان از این کار خودداری کردند، بنابراین جای ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار حلقه لاستیک‌هایی که از این طریق وارد می‌شد، در بازار خالی ماند.»

او با اشاره به اینکه مصرف سالانه لاستیک برای حمل جاده‌ای و شهری (ناوگان بالای ۲ تن) ۵ میلیون حلقه است گفت: «یک میلیون حلقه لاستیک از طریق تولید داخل و ۵۰۰ هزار حلقه از محل واردات قانونی و ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار حلقه از محل قاچاق تامین می‌شد.»

موسوی تاکید کرد: «اگر دلار گران نمی‌شد، حتی اگر واردکنندگان غیرقانونی به صورت قانونی و از گمرک هم واردات می‌کردند باز هم برای آنها صرفه داشت اما متاسفانه گرانی دلار موجب شد چنین اتفاقی رخ دهد. البته دولت با اتخاذ تصمیمی درست مبنی بر اختصاص دلار سامانه نیما برای واردات لاستیک و کاهش تعرفه واردات گام مثبتی در این راستا برداشت، اما از آنجا که دلار سامانه نیما نیز بالغ بر ۸ هزار تومان است، تجار هنوز به فعالیت در این حوزه و وارد کردن لاستیک خودروهایی سنگین رغبتی نشان نداده‌اند.»

این راننده کامیون با بیان اینکه چه قبل از مهرماه و چه بعد از آن چند محموله لاستیک از اموال تملیکی قرار بود در بازار توزیع شود اما هنوز خبری از آنها نیست، اظهار کرد: «هر حلقه لاستیک وارداتی حدود یک سال از عمرش گذشته است و از آنجا که تمام اموال قاچاقی که در مرزها کشف می‌شود، باید مدت زمان معینی را در انبارهای گمرک بگذرانند تا به سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی سپرده شود، قاعدتا لاستیکی که از طریق این سازمان وارد بازار می‌شود، حدود ۲ تا ۳ سال از عمرش گذشته است، بنابراین امثال من تمایلی به خرید این کالا ندارند.»

این فعال صنفی در حوزه کامیون‌داری با بیان این که علی‌رغم اعتصاب کامیون‌داران، هنوز از جانب دولت هیچ گونه دعوتی برای آغاز کار و یا تحویل لاستیک وجود ندارد، تاکید کرد: «یک دلیل دیگر کمبود لاستیک در بازار این

است که وزارت صنعت، معدن و تجارت علاقه‌ای به تردد و حرکت این ناوگان ندارد؛ زیرا اگر علاقه داشت باید ذخیره‌سازی انجام می‌داد. پس چرا ما هیچ‌گونه ذخیره لاستیک در کشور نداریم؟ چرا کشوری که حمل‌ونقل جاده‌ای آن به واردات لاستیک وابسته است فقط ۱۲ نفر واردکننده دارد؟ چرا وزارتخانه برای تامین لاستیک برنامه ندارد؟»

وی تصریح کرد: «ما از بی‌برنامگی وزارت صنعت، معدن و تجارت دچار این وضعیت شدیم. ما می‌دانستیم که کشورمان در تحریم است و هر زمان ممکن است راه‌های وارداتی آن از خارج کشور بسته شود، چگونه است که دولت برای ذخیره ارزی کشور تلاش می‌کند، اما برای ذخیره کالاهای استراتژیکی مانند لاستیک تدبیری نمی‌اندیشد؟»

موسوی معتقد است قطعا در این بازار احتکار وجود دارد: «در خرداد ماه، رانندگان فقط مشکل بیمه و محاسبه کرایه حمل براساس تن-کیلومتر داشتند و خبری از کمبود لاستیک نبود، اما ظرف ۱۰ روز لاستیک از سطح بازار ناپدید و جمع‌آوری شد که این ناپدید شدن یکباره و سریع نشان از احتکار بالا دارد، زیرا هیچ راننده‌ای برای نگهداری در خانه لاستیک نخرید.»

... قیمت لوازم یدکی کامیون نیز سرسام‌آور شده؛ حتی تعویض روغن هم که قبلا ۳۵۰ هزار تومان بوده، الان حدود یک میلیون تومان شده است. اگر دولت چاره‌ای نیندیشد بدون شک در ماه‌های آینده برای تهیه لوازم یدکی هم دچار بحرانی شبیه بحران لاستیک می‌شویم. حلقه مفقوده بازار، لاستیک نیست، نظارت است

وی درباره حال و هوای این روزهای تردد کامیون‌ها گفت: «اکنون اندکی تغییر در کرایه‌ها صورت گرفته است، اما هنوز پتروشیمی‌ها و فولادی‌ها در برابر کرایه حمل مقاومت دارند.» موسوی درباره عملکرد اتحادیه تعاونی‌های لاستیک، فیلتر و روغن در رفع کمبود لاستیک خاطر نشان کرد: «متاسفانه از طرف اتحادیه اعلام کردند که هر کس بارگیری کند یک جفت لاستیک به او می‌دهیم اما واقعیت این بود که آنها فقط ۷۰ جفت لاستیک داشتند و برای پتروشیمی شیراز که روزانه ۲۰۰ دستگاه تریلر ۲۵ تنی بارگیری می‌کند، فقط یک شیفت کاری ۸ ساعته را پوشش داد. آنها از دیگر کامیون‌ها کپی برنامه گرفتند تا بعدا به آنها لاستیک دهند. به بیان دیگر آنها خواستند با این ترند رانندگان را به کار ترغیب کنند؛ اما باید بدانند که هیچ چیز بهتر از صداقت با رانندگان نیست؛ زیرا این گونه عملکردها فقط برای یک بار جواب می‌دهد، نه بیشتر.»

او درباره پیشنهادات خود برای خروج از بحران نبود لاستیک گفت: «برای خروج از این بحران دو راه بیشتر نداریم ابتدا باید به اندازه کافی لاستیک و قطعات یدکی وارد کنیم و بدون سهمیه‌بندی در بازار توزیع کنیم تا محترکان نیز مجبور شوند کالای خود را به سطح بازار بیاورند. یکی دیگر از راهکارها نیز محاسبه نرخ کرایه حمل بر اساس تن-کیلومتر است زیرا در آن روش محاسبه مبلغی برای سهم لاستیک و قطعات یدکی دیده شده است.»

وی در پایان با اشاره به تصویب محاسبه نرخ حمل کالا بر اساس تن-کیلومتر در شورای عالی هماهنگی ترابری گفت: «متاسفانه در این شورا، این روش را مشروط بر تایید ستاد تنظیم بازار و سازمان حمایت حقوق مصرف‌کننده تصویب کرده‌اند که اگر قرار باشد مصوبه با تایید این نهاد اجرایی شود، رانندگان هیچ‌گاه زیر بار اجرای آن نخواهند رفت، زیرا در آن صورت کرایه حمل با نرخ توافقی که تاکنون در بازار رایج بود هیچ تفاوتی ندارد؛ مثلا اگر قرار است در این طرح لاستیک را با قیمت ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان محاسبه کنند، اما رانندگان لاستیک را با قیمت ۱۲ میلیون تومان خریداری کنند، هیچ صرفه‌ای برای رانندگان نخواهد داشت.»



آمار تولیدات تایر و تیوب ۵ ماهه سال ۹۵ الی ۹۷ کارخانجات تایر سازی به تفکیک شرکت ها

نام شرکت ها	تولید سال ۹۵		تولید سال ۹۶		تولید سال ۹۷		تغییرات حلقه ای ۹۶ به ۹۷	درصد تغییرات وزنی ۹۷ به ۹۶
	حلقه	تن	حلقه	تن	حلقه	تن		
آرتاویل تایر	۶۳۵۲۲۲	۷۲۹۵	۱,۰۳۴,۵۹۰	۸,۸۵۷	۹۳۶,۰۷۶	۸,۸۵۱	۱۰-	۰
ایران تایر	۶۳۵۸۲۹	۵۶۱۶	۸۰۶,۵۷۱	۷,۴۵۵	۸۴۷,۵۱۸	۷,۷۲۱	۵	۴
بارز کرمان	۲۴۷۴۲۱۳	۳۱۴۱۶	۲,۲۹۷,۲۳۸	۳۰,۶۹۳	۲,۲۷۰,۸۱۳	۲۲,۰۹۹	۱-	۵
بارز کردستان	۰	۰	۳۹۳,۵۷۰	۲,۴۸۵	۱,۳۷۲,۲۸۵	۹,۱۲۱	۲۴۹	۲۶۷
گروه صنعتی بارز	۲۴۷۴۲۱۳	۳۱۴۱۶	۲,۶۹۰,۸۰۸	۳۳,۱۷۷	۳,۶۴۳,۱۶۸	۴۱,۲۲۰	۳۵	۲۴
پارس	۱۳۴۵۹۸	۴۷۹۵	۱۳۱,۵۸۲	۵,۴۰۰	۱۶۸,۷۶۱	۷,۳۱۰	۲۸	۳۵
دنا	۱۱۷۱۹۶۹	۱۴۰۸۷	۱,۱۷۵,۰۸۰	۱۲,۹۱۶	۹۵۲,۵۷۶	۱۱,۰۵۶	۱۹-	۱۴-
کوبیر تایر	۱۴۰۳۲۲۴	۹۴۱۹	۱,۵۲۱,۳۶۳	۹,۶۵۲	۹۷۵,۸۴۲	۶,۲۲۴	۳۶-	۳۶-
کیان تایر	۱۸۷۷۵۴	۴۲۳۴	۱۸۶,۲۶۸	۴,۳۷۵	۱۹۰,۷۲۴	۴,۶۱۸	۲	۶
ایران یاسا	۱,۷۹۵,۶۷۹	۳,۴۰۹	۲,۹۵۰,۱۵۹	۳,۳۱۵	۲,۶۵۱,۱۷۰	۳,۳۲۳	۱۰-	۰
یزد	۲,۵۳۶,۲۷۸	۹۲۸۷	۳,۳۸۹,۶۷۴	۱۱,۵۹۱	۴,۰۸۱,۹۸۲	۱۲,۶۶۲	۲۰	۹
خوزستان	۹۰۹,۰۷۶	۸۱۰	۱,۲۵۳,۹۷۰	۱,۲۱۷	۹۲۷,۱۶۵	۸۴۴	۲۶-	۳۱-

آمار تولیدات تایر و تیوب ۵ ماهه سال ۹۵ الی ۹۷ کارخانجات تایر سازی به تفکیک محصول

نام شرکت ها	تولید سال ۹۵		تولید سال ۹۶		تولید سال ۹۷		تغییرات حلقه ای ۹۶ به ۹۷	درصد تغییرات وزنی ۹۷ به ۹۶
	حلقه	تن	حلقه	تن	حلقه	تن		
سواری بایاس	۱۲۶۴۷۹	۸۰۷	۶۸,۲۶۸	۴۳۷	۵۹,۰۳۳	۳۷۸	۱۴-	۱۳-
سواری رادیال	۵۱۳۳۱۵۶	۳۷۱۱۶	۶,۳۱۵,۰۰۵	۴۵,۰۹۸	۶,۷۲۲,۴۰۱	۴۸,۵۰۶	۶	۸
وانتی بایاس	۸۸۶۳۸۸	۱۳۲۶۶	۷۸۹,۶۴۵	۱۱,۴۴۳	۷۳۶,۸۶۰	۱۱,۲۹۳	۷-	۱-
وانتی رادیال	۶۳۶۴	۱۱۴	۱۷,۳۸۷	۲۶۱	۴۴,۹۵۶	۶۲۹	۱۵۹	۱۴۱
باری و اتوبوسی بایاس	۲۵۴۶۸۳	۱۶۱۱۶	۲۴۸,۲۱۱	۱۵,۳۴۵	۲۸۶,۰۴۳	۱۷,۸۹۹	۱۵	۱۷
باری و اتوبوسی رادیال	۱۰۵۶۰۳	۷۶۸۳	۱۱۲,۹۴۸	۸,۱۴۲	۱۲۲,۴۰۵	۸,۷۳۷	۸	۷
کشاورزی سبک	۵۱۱۳۸	۸۶۶	۸۲,۳۷۴	۱,۰۹۹	۵۷,۶۵۳	۷۵۰	۳۰-	۳۲-
کشاورزی سنگین	۵۶۲۹۷	۴۷۱۸	۶۵,۶۴۱	۵,۳۷۱	۶۰,۷۷۴	۴,۸۸۱	۷-	۹-
راهسازی و صنعتی	۱۰۱۰۳	۱۱۳۹	۱۲,۴۴۳	۱,۳۳۷	۱۵,۳۸۲	۱,۵۳۱	۲۴	۱۴
تیوب خودرو	۸۸۹۶۹۰	۱۸۴۰	۹۹۹,۲۶۳	۲,۳۵۶	۸۰۷,۱۴۱	۱,۹۷۱	۱۹-	۱۶-
جمع کل	۱۱,۸۱۳,۸۴۲	۹۰,۳۶۷	۱۵,۱۴۰,۰۶۵	۹۷,۹۵۵	۱۵,۳۷۴,۹۸۲	۱۰۳,۸۲۹	۲	۶

«... بالغ بر ۳۰ سال است که از تاسیس شرکت مهندسی و تحقیقات

صنایع لاستیک می‌گذرد، در ابتدا از زیرمجموعه‌های سازمان صنایع ملی بود، اما از اوایل دهه ۸۰ مستقل شد و شرکت‌های تایرسازی سهامداران اصلی این شرکت شدند. ماموریت شرکت در سه حوزه قرار می‌گیرد: حوزه بازرسی و آزمون (عمدتاً در صنایع تایر و لاستیک و صنایع پلیمری)، حوزه آموزش و اطلاع‌رسانی، (دوره‌های آموزشی تخصصی و فوق تخصصی) و بالاخره انتشار کتاب‌های تخصصی مورد نیاز و نشریات تخصصی مانند نشریه لاستیک ایران و دنیای لاستیک. با این حال، اصلی‌ترین وظایف مرکز تحقیقات صنایع لاستیک، پژوهش در زمینه فناوری تایر و قطعات لاستیکی، رصد مجموعه قوانین و استانداردهایی مرتبط با تایر و ایرانیزه کردن آنها جهت ارائه به واحدهای صنعتی است.»

با دکتر سعید تقوایی مدیرعامل این شرکت درباره مشکلات مرتبط با کیفیت تایرهای وارداتی و تولید داخل گفت‌وگو کردیم. او می‌گوید: «من از طریق نشریه شما نگرانی خود را نسبت به واردات اخیر و ترخیص دو روزه بالغ بر ۲۰۰ هزار حلقه تایر باری و اتوبوسی اعلام می‌کنم. باید حدود ۱۶ آزمون روی یک تایر انجام دهیم تا بتوانیم در خصوص کیفیت آن اظهار نظر کنیم، پس طبیعتاً با چنین تعجیلی، این تایرها نمی‌توانند با ویژگی‌های مناسب وارد مملکت شده باشند.»

پرس‌وجو درباره کیفیت تایرهای موجود در بازار

خطر الاستیسیته





متاسفانه حدود یک دهه است که در مبادی ورودی کشور، چند آزمایشگاه ایجاد شده که متولی آنها سازمان ملی استاندارد است، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد ویژگی‌ها و صلاحیت‌های لازم را برای بررسی تایرهای وارداتی ندارند

من بارها اعلام کردم که مرکز تحقیقات صنایع لاستیک حاضر است کمک کند تا تجهیزات مورد نیاز در اختیار آزمایشگاه‌هایی که در مبادی ورودی کشور ایجاد شده‌اند، قرار گیرد و حتی نحوه انجام آزمون‌ها را به آنها آموزش بدهیم، اما همکاری لازم صورت نمی‌گیرد

درست است که خودمان را مرجع می‌دانیم و از ابتدا با سرمایه‌گذاری خیلی بالایی تجهیزات لازم را تهیه کرده‌ایم، اما همواره پافشاری‌هایمان در این زمینه بوده که نمونه‌برداری‌هایی که از تایرهای وارداتی و تولید داخل انجام می‌شود، اصولی و علمی باشد و خود این آزمایشگاه‌ها هم به لحاظ تجهیزات و روش‌های آزمون مورد ارزیابی دقیق قرار گیرند؛ چون تایر محصولی است که با جان انسان‌ها سروکار دارد.

من بارها اعلام کردم که مرکز تحقیقات صنایع لاستیک حاضر است کمک کند تا تجهیزات مورد نیاز در اختیار آزمایشگاه‌هایی که در مبادی ورودی کشور ایجاد شده‌اند، قرار گیرد و حتی به آنها آموزش بدهیم که چطور باید آزمایش و آزمون را انجام دهند. این هدف اصلی ماست، اما همکاری‌های لازم صورت نمی‌گیرد. بارها و بارها ما از طرف مرکز تحقیقات به وزارت صنعت، سازمان ملی استاندارد و بخش‌های مختلف نامه نوشته‌ایم که اجازه بدهید یک ارزیابی مجدد از کیفیت محصولات وارداتی انجام شود، اما نتیجه‌ای نگرفته‌ایم.

اجازه بدهید برایتان مثالی بزنم؛ فقط یکی از آزمون‌های تایر باری و اتوبوسی که اتفاقاً خیلی هم اهمیت دارد، ۴۷ ساعت طول می‌کشد؛ در این آزمون موسوم به «مقاومت»، تایر باید ۴۷ ساعت با یک سرعت مشخص روی یک درام کار کند و در این ۴۷ ساعت توسط کارشناس خبره مورد ارزیابی قرار گیرد؛ اما با قاطعیت می‌گویم که چنین ارزیابی در آزمایشگاه‌هایی که به اسم آزمایشگاه آکریدیت در مبادی ورودی راه‌اندازی شده‌اند و متولی آنها سازمان ملی استاندارد کشور است، صورت نمی‌گیرد. من همین‌جا از طریق نشریه شما، نگرانی خودم را نسبت به واردات اخیر و ترخیص دو روزه بالغ بر ۲۰۰ هزار حلقه تایر باری و اتوبوسی اعلام می‌کنم.

البته ظاهراً بازار در زمینه تایر با یک کمبودی مواجه بوده و مسئولین تلاش کردند این کمبود را جبران کنند؛ اما با چنین تعجیلی، این ترخیص طبیعتاً نمی‌تواند روند منطقی خودش را طی کرده باشد و این تایرها بدون پاس کردن ویژگی‌های مناسب وارد مملکت شده‌اند.

ترابران: مرکز شما به دلیل ماهیت فعالیت خود، قاعدتاً باید ارتباط تنگاتنگی با سازمان ملی استاندارد، محیط زیست و دیگر سازمان‌های حاکمیتی داشته باشد. آیا همین‌طور است؟ این سازمان‌ها تا چه اندازه بر اساس ارزیابی کیفی شما عمل می‌کنند؟

ما یک بخش آزمون تایر داریم که زیرمجموعه سازمان ملی استاندارد است و با قاطعیت می‌گویم که تنها مرکزی هستیم که دانش روز و تجهیزات مناسب برای آزمون تایر را در اختیار داریم. همان‌طور که می‌دانید تایر به‌عنوان یک محصول پیچیده که در دنیا به Black Science یا Complicated Science معروف است، برای ارزیابی کیفیت به تجهیزات ویژه‌ای نیاز دارد؛ یعنی باید بالغ بر ۱۶ آزمون روی یک تایر انجام دهیم تا بتوانیم در خصوص کیفیت آن اظهار نظر کنیم. سال‌ها تنها مجموعه‌ای که صلاحیت قانونی بررسی کیفیت تایر را داشت ما بودیم، اما متاسفانه حدود یک دهه است که در مبادی ورودی کشور، چند آزمایشگاه دیگر هم ایجاد شده است که بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهد ویژگی‌ها و صلاحیت لازم را برای بررسی تایرهای وارداتی ندارند.

به همین دلیل، با ایجاد آنها نقش مرکز تحقیقات تایر لاستیک در بررسی کیفیت تایرهای وارداتی خیلی کمرنگ شده است.

این یکی از نقصان‌های بزرگی است که همواره مورد اعتراض ما بوده است. البته سوءتفاهم ایجاد نشود؛ اشکالی ندارد که آزمایشگاه‌های دیگری هم فعالیت داشته باشند، منتها باید تجهیز شوند و امکانات لازم را برای بررسی داشته باشند.

ترابران: آیا تاکنون اعتراضات خود را در مورد مراکزی که در مبادی ورودی کشور ایجاد شده به گمرک یا سازمان ملی استاندارد ابلاغ کرده‌اید؟

ما استانداردهای ملی کشور را به عنوان یک سند بالادستی می‌شناسیم و معتقد هستیم هر کالای وارداتی باید بر اساس استانداردهای ملی آن صنعت، واجد ویژگی‌های لازم باشد. اینکه این بررسی کجا انجام می‌شود، اصلاً برایمان اهمیتی ندارد.

وقتی می‌گوییم یکی از آزمون‌های تایر باری - اتوبوسی ۴۷ ساعت طول می‌کشد؛ یعنی دو روز. ما در ماه حداکثر چند تایر باری می‌توانیم مورد آزمون قرار دهیم؟ ۱۵ حلقه، آن هم در شرایطی که این دستگاه شبانه‌روز کار کند و وقفه‌ای در کار نباشد. چطور از یک آزمایشگاه هزار تاییدیه نمونه در ماه بیرون می‌آید؟!

چین تایرهای خوب هم دارد، اما برخی برندهایی که ما در مرکز تحقیقات تست کردیم، متأسفانه نامرغوب بوده‌اند. حتی در یک پروژه راستی‌آزمایی، تایری که باید یک ساعت روی درام با سرعت ۲۴۰ کیلومتر حرکت کند، بعد از حدود ۱۲ دقیقه کاملاً از بین رفت

فراموش نکنید، به دلیل اینکه در شرایط تحریم یکسری از کشورهای پیشرو اجازه صادرات تایرهای به ایران را ندارند، بعضی از شرکت‌هایی که شاخص‌های کیفی لازم را ندارد فرصت را مناسب تشخیص داده‌اند که راه خودشان را به بازار ایران باز کنند، پس باید یک تجدیدنظر اساسی روی فرآیند ارزیابی‌های کیفی صورت گیرد. ما همواره اعلام کرده‌ایم که حاضریم دانش و تجربه خودمان را منتقل کنیم، اما فقط یک درخواست ساده داریم. اگر مرکز تحقیقات صنایع لاستیک را به عنوان مرجع تایر این کشور در حوزه فناوری و بازرسی و آزمون تایر می‌شناسند، حداقل به ما اجازه بدهند که از آزمایشگاه‌های دیگر یک ارزیابی داشته باشیم.

به صورت خیلی اتفاقی شرایطی پیش آمد که توانستم از یکی، دو تا از این آزمایشگاه‌ها بازدید داشته باشم (اجازه ادامه این بازدیدها را ندادند) همانطور که گفتم بخش عمده‌ای از تجهیزات وجود نداشت و حتی آنهایی هم که وجود داشت، ظاهر قضیه بود.

وقتی می‌گوییم یکی از آزمون‌های تایر باری - اتوبوسی ۴۷ ساعت طول می‌کشد؛ یعنی ۲ روز، خوب ما در ماه حداکثر چند تایر باری می‌توانیم مورد آزمون قرار دهیم؟ ۱۵ حلقه، آن هم در شرایطی که این دستگاه شبانه‌روز کار کند و وقفه‌ای در کار نباشد. حال در اینجا یک سوال مطرح می‌شود، چطور از یک آزمایشگاه هزار تاییدیه نمونه در ماه بیرون می‌آید؟!

ترابران: با توجه به اینکه اعضای هیات‌مدیره این مرکز را تولیدکنندگان داخلی تشکیل می‌دهند، آیا دیدگاه‌های کارشناسی مرکز در مورد کیفیت تایرهای وارداتی، با اغراض صنفی همراه نمی‌شود؟

■ من همیشه اعلام کرده‌ام که مجموعه ما به هیچ‌عنوان با واردات مخالف نیست. ما حتی با اتحادیه واردکنندگان تعامل داریم و نشست‌های تخصصی با آنها برگزار می‌کنیم.

حتی به آنها اعلام کرده‌ایم زمانی که قصد وارد کردن تایر را داشتید، نظر مشورتی ما را قبل از انتخاب و واردات بگیرید، این کار را کرده‌اند و نتیجه هم گرفته‌اند؛ یعنی قبل از

مذاکره دستشان از لحاظ علمی پر بوده است. ما خودمان را ضامن کیفیت می‌دانیم و اصلاً وارد فضای رقابتی واردات و تولید داخل نمی‌شویم.

شاید نظر انجمن صنفی تولیدکنندگان این باشد که واردات کمتر شود، اما نظر ما این است که باید کالای باکیفیت مورد استفاده مصرف‌کننده قرار گیرد.

ترابران: یعنی علی‌رغم اینکه اعضای هیات‌مدیره شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک، همان شرکت‌های انجمن صنعت تایر هستند، شما می‌توانید موضع مستقل خود را حفظ کنید؟

■ بله؛ موضع ما متفاوت است، ما یک مأموریت داریم و روی آن ایستادگی می‌کنیم. بحث ما روی کیفیت است. تولید داخلی و

خارجی هم تفاوتی ندارد.
ترابران: تمایل مصرف‌کنندگان به سمت لاستیک‌های وارداتی است و این ظاهراً از کم‌کیفیت بودن تایرهای داخلی ناشی می‌شود، به نظر شما، تا چه اندازه استانداردهای بین‌المللی در تولید تایرهای داخلی رعایت می‌شود؟

■ استانداردهای ملی ایران، در واقع ترکیبی از استانداردهای اروپا و امریکاست، ما که خودمان خالق استاندارد نیستیم. ما دنباله‌رو و اجراکننده استانداردهای به‌روز دنیا هستیم. این استانداردها را بررسی کرده و اتفاقاً در یک فرآیند بلندمدت با دقت لازم و حضور نمایندگان مختلف، سخت‌گیرانه‌ترین شرایط را در نظر گرفته‌ایم و نام آن را استانداردهای ملی تایر ایران گذاشته‌ایم؛ یعنی وقتی یک تایر داخلی آرم استاندارد دارد، از نظر فرآیند کلی تولید در شرایط ایده‌آل است. (هرچند به هر حال اشکالات نمونه‌ای و موردی در مورد هر محصولی ممکن است وجود داشته باشد).

از طرف دیگر، شرکت‌های پیشرو در دنیا برای اینکه رقبا را از میدان خارج کنند، خودشان پا پیش می‌گذارند و شروع به ایجاد یکسری قوانین و استانداردهایی می‌کنند که سختگیرانه‌تر باشد. به عبارت دیگر، یک محصول کیفی‌تر تولید می‌کند و پول بیشتری هم بابت آن می‌گیرند.

سراغ به دنبال چنین شاخص‌هایی بود؛ اما من به عنوان رئیس مرکز تحقیقات صنایع لاستیک می‌گویم، وظیفه ما این است که شاخص صدا را در حد استاندارد قرار دهیم و امیدوار باشیم روزی استانداردهای زیرساخت‌های جاده‌ای هم اجرا شود.

ترابران: کیفیت تایرهای وارداتی را که اخیراً در مرکز خودتان مورد بررسی قرار گرفته، چطور ارزیابی می‌کنید؟

■ در زمان‌هایی واردات بی‌رویه و غیر تخصصی داشتیم؛ یعنی یک نفر امروز لوبیا وارد می‌کرد و فردا تایر می‌آورد و واقعا هم فقط جنبه‌های اقتصادی برایشان اهمیت داشت؛ اما چند سالی است که با تلاش‌های انجام شده که انجمن صنعت تایر هم در آن بسیار دخیل بوده، هر واردکننده، باید دارای نمایندگی از شرکت اصلی باشد تا خدمات پس از فروش ارائه شود. به این ترتیب حدود ۱۳۰-۱۴۰ نمایندگی در کشور ثبت شد که برندهای مختلف را به کشور وارد می‌کردند، اما از این تعداد حدود ۱۶،۱۵ شرکت، برندهای پیشرو در دنیا مانند میشلن، بریجستون و... را وارد می‌کنند، پس از آن برندهایی هستند که در دنیا نام آنها را متوسط رو به بالا می‌گذاریم مانند کومهو، هانکوک و... باقی عمدتاً چینی هستند.

من در مجموع کیفیت محصولات چین را رد نمی‌کنم، چون تایرهای خوب هم دارد، اما برخی برندهایی که ما در مرکز تحقیقات تست کردیم، متأسفانه نامرغوب بوده‌اند. حتی یک پروژه راستی‌آزمایی انجام دادیم و یکسری از تایرهایی را که در بازار وجود داشت مجدداً چک کردیم که بعضی از آنها از این فرآیند سربلند بیرون نیامدند. حتی در مواردی تیرری که در آزمایشگاه ما باید یک ساعت روی درام با سرعت ۲۴۰ کیلومتر حرکت کند، بعد از حدود ۱۲ دقیقه کاملاً از بین رفت. اگر چنین تیرری زیر ماشین قرار بگیرد مشخص نیست که چه اتفاقی برای آن رخ خواهد داد.

من نگران هستم که باز تمام رشته‌ها پنبه شود و ما به سمت واردات تایرهای ارزان و بی‌کیفیت برویم و نظارتی هم وجود نداشته باشد. البته در شرایط موجود باید تقاضای بازار را هم تامین کنیم و ممکن است این سبب ایجاد مشکلات دیگر شود.

که تفاوت‌هایی بین هم در این ویژگی کیفی دارند. نتیجه اینکه برای افزایش کیفیت باید هزینه کرد، به فناوری‌های نوین متصل شد و به‌روز بود؛ چرا که دنیای فناوری پویا و در حال حرکت است.

ترابران: در مصاحبه‌ای که با دبیر انجمن تولیدکنندگان تایر داشتیم، ایشان معتقد بودند تایرهای داخلی ما در سطح متوسط جهانی است که این خود تابعی از کیفیت خودروها و حتی جاده‌هایمان است.

■ من هم تا حد زیادی با ایشان موافق هستم. ایجاد یکسری از استانداردها نیازمند بعضی زیرساخت‌ها است. به عنوان مثال ما الان با استانداردهای SWR یا استانداردهای سه‌گانه معروف به استاندارد زیست‌محیطی تایر مواجه هستیم که بخشی از آن به صدای حرکت تایر مربوط می‌شود، در حال حاضر ما با همکاری ISQI شرایط این آزمون را فراهم کرده‌ایم و آن را در یکی از فرودگاه‌ها انجام می‌دهیم.

جالب است بدانید بعضی از شرکت‌های ما حتی استانداردهای صداهای هم پاس می‌کنند؛ اما وقتی می‌خواهید استانداردهای صدا در جامعه رعایت شود، سطح جاده، نوع آسفالت و... هم باید استاندارد باشد؛ وگرنه فایده‌ای ندارد. حالا این محل اختلاف نظر است، بعضی از دوستان می‌گویند تا آن زیرساخت‌ها اجرا نشده، نباید به

ما برای اینکه به این نوع استانداردها و قوانین برسیم باید به دنیای فناوری متصل باشیم؛ این همان کاری است که بعضی از شرکت‌های ما می‌کنند؛ یعنی با تامین‌کنندگان دانش و فناوری ارتباط دارند و دانش لازم را کسب می‌کنند.

همان‌طور که قبلاً توضیح دادم، ماموریت ما این است که این فناوری‌ها و استانداردهای را در دنیا رصد کنیم و در اختیار آنها قرار دهیم. گاهی هم استانداردها از طرف خودروساز ایجاد و به تولیدکنندگان ابلاغ می‌شود، مثلاً ممکن است یک خودروساز بگوید من اصلاً کاری ندارم که استاندارد ملی ایران، اروپا و آمریکا چیست، من محصولی با فلان کیفیت می‌خواهم. در دنیا خیلی مرسوم است که فرضاً شرکت BMW اعلام کند که تایری با ویژگی‌های خاص می‌خواهد و هر کس توانایی تولید آن را دارد، اعلام آمادگی کند.

کسی هم به این نگاه سخت‌گیرانه اعتراضی نمی‌کند، شرکت خواهان یک نمونه خاص تایر است و هر کس می‌تواند باید پا به میدان این رقابت بگذارد. بعضاً یک شرکت تیرسازی با افتخار اعلام می‌کند که امسال تامین‌کننده تایر شرکت BMW شده؛ یعنی توان این شرکت به قدری بالا رفته که می‌تواند به چنین شرکتی تایر بدهد.

ترابران: من جواب سوالم را نگرفتم. می‌خواهیم ارزیابی شما را درباره کیفیت تایر تولید داخل بدانم.

■ استانداردهای ملی استانداردهای ایمنی به‌شمار می‌روند این بدین مفهوم است که هر تایر تولید داخل که دارای آرم استاندارد ملی ایران است سطوح لازم ایمنی را داشته و مصرف‌کننده با اطمینان می‌تواند از این محصول استفاده کند؛ اما همان‌طور که قبلاً گفتم برخی از استانداردهای جهانی از نوع استانداردهای کیفی به‌شمار می‌روند که مسلماً سطوح این استانداردها در دنیا و از جمله در ایران متفاوت است.

مثلاً یکی از این شاخص‌های کیفی، میزان مصرف سوخت خودرو به‌واسطه تایر است. این شاخص یک شاخص ایمنی نیست، بلکه کیفی است؛ بنابراین حتی در تولیدکنندگان داخلی هم ملاحظه می‌شود

در شرایط تحریم یکسری از کشورهای پیشرو اجازه صادرات تایر به ایران را ندارند، بنابراین بعضی از شرکت‌هایی که فاقد شاخص‌های کیفی لازم هستند، فرصت را مناسب تشخیص داده‌اند که راه خود را به بازار ایران باز کنند، پس باید تجدیدنظر اساسی روی فرآیند ارزیابی‌های کیفی صورت گیرد

دفتروکالت تخصصی دماوی بازرگانی و گل و گل من 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 خدروی (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: ۸۸۵۰۰

Trading co. Reg No:8850

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

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

واحد ۲۸

تلفکس: ۳۳۵۵۷۹۰۲ ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵

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

میزگرد قضاوت

مهرداد خواجه‌نوری

دبیر انجمنی که در صفحات قبلی با او مصاحبه شده، می‌گوید که تنها یک کارخانه در ایران ۲۰ درصد از نیاز به «تایر رادیالی اتوبوسی و باری را پوشش می‌دهد» (تولید می‌کند؟) و بقیه باید وارد شود. او، تنها شخصی نیست که وزارت صمت را مسئول می‌داند. تولیدکنندگان، واردکنندگان و مصرف‌کنندگان هم، در تحلیل نهایی وزارت صمت را نشانه می‌گیرند.

یکی به «خواب غفلت» اشاره دارد و دیگری به «قافیه تنظیم بازار را» باختن. یکی هم تا آنجا می‌رود که احتمالاً این «صمت» علاقه‌ای به تردد و حرکت این ناوگان ندارد که اگر داشت، چرا فقط ۱۲ واردکننده داریم برای تامین لاستیک!؟

دکتر استراتژیست انجمن حرفه‌ای صنعت بیمه، در جایی نوشته است که «مشکلات کشور و راه‌حل آنها تا حدود زیادی مشخص است. مساله اصلی ما، ناتوانی نظام تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرای راهکارها است!»

یکی از این موارد: شرکتی داریم برای «آزمون تایر و لاستیک» که سهامداران اصلی آن شرکت‌های تاپ‌سازی هستند و مدیر آن فکر می‌کند که «مستقل» است.

بخوانید مصاحبه‌های گزارش اصلی این شماره را، انگار یک طرح کلی در همه مشکلات داریم، مدیرانی محترم که آخرش ثابت کرده‌اند که «هیچ چیز دوبار اتفاق نمی‌افتد» جمله صحیحی نیست، فقط نام مجموعه شعری است از بانوی محترمی از اهالی لهستان که جایزه نوبل ادبیات را هم در سال ۱۹۹۶ گرفته است!

این همه تجربه در «تحریم» داریم و باز هم تکرار خطا، انگار به قول بخشی از یکی اشعار مرحومه فوق‌الذکر ...

«آیا باید درباره مرگ و زندگی

سر یک میزگرد قضاوت کرد، یا یک میز مربع؟»

آبان ۱۳۹۷





نامه انجمن های صنفی حمل و نقل بین المللی
در انتقاد از نحوه اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز

پرده دار به شمشیر می زند همه را ...

ریاست محترم مجلس شورای اسلامی همان طور که مستحضر هستید از ابتدای پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون، حمل و نقل بین المللی کشور همواره به انحاء گوناگون و با اقتدار کامل در راستای تحقق اهداف انقلاب، بازوی توانمند نظام بوده و با تدابیر اتخاذ شده در دوران جنگ تحمیلی کلیه مایحتاج کشور را به موقع حمل و به دست مصرف کننده رسانده و در دوران تحریم های ناجوانمردانه نیز وظیفه خود را به نحو احسن انجام داده و با حمل به موقع کالا اجازه نداد که کمترین کمبودی در کشور احساس گردد. در این برهه حساس که باید

نهم مهر ماه، دبیر خانه مشترک انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی، با توجه به بررسی لایحه اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در صحن علنی مجلس، پیشنهادهای اصلاحی خود در خصوص این قانون را در نامه ای به ریاست مجلس شورای اسلامی اعلام کرد و هشدار دارد در صورت بی توجهی به این موارد، به زودی هیچ سرمایه گذاری حاضر به سرمایه گذاری در این بخش نباشد. با این توضیح که فعلا بررسی لایحه مذکور، با این توجیه که ماهیت قضایی دارد و ابتدا باید توسط قوه قضاییه بررسی و به دولت ارجاع می شود، از دستور کار مجلس خارج شده است، نظر خوانندگان را به ایرادات مطرح شده از سوی نمایندگان صنف حمل و نقل پیرامون تغییرات قانون فعلی مبارزه با قاچاق کالا و ارز جلب می کنیم.

مبارزه با قاچاق کالا و ارز

۱- تعاریفی چون قاچاق سازمان یافته (بند س ماده ۱) و قاچاقچی حرفه‌ای (بند ش ماده ۱) که به راحتی هر شرکت حمل و نقلی را در چارچوب این تعاریف می‌توان قاچاقچی حرفه‌ای تلقی یا وی را متهم به قاچاق سازمان یافته نمود، باعث خواهد شد که به مرور زمان فعالان این صنعت عطای فعالیت و حمل و نقل را به لقای آن بخشیده و شرکت خود را تعطیل نموده و کارکنان آنها، در این اوضاع بیکاری به آمار بیکاران اضافه گردند. بنابراین لازمه ایجاد احساس امنیت به صنف حمل و نقل که از ستون‌های اصلی اقتصاد کشور هستند، این است که با اضافه نمودن تبصره‌ای ذیل بندهای مذکور «شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را از شمول این تعاریف مستثنی نمایند.»

۲- در راستای حمایت از سرمایه‌گذاران در خرید ناوگان حمل و نقل و شفاف شدن مقررات ناظر بر وسایل نقلیه مورد استفاده احتمالی در ارز و یا کالای قاچاق و رعایت اصول حقوقی ملی و بین‌المللی شایسته است ماده ۲۰ به شرح ذیل اصلاح گردد:

«ماده ۲۰- وسایل نقلیه مورد استفاده در حمل ارز یا کالای قاچاق موضوع ماده (۱۸) اعم از زمینی، دریایی و هوایی که متعلق به مرتکب بوده یا توسط مالک عالما و عامدا برای حمل کالای قاچاق در اختیار مرتکب قرار گرفته باشد و ارزش آن بیش از یک میلیارد ریال باشد ضبط می‌شود، مشروط بر اینکه ارزش وسیله نقلیه از ۵ برابر قیمت کالای قاچاق بیشتر نباشد و در صورت مازاد بودن، وسیله نقلیه به نسبت پنج برابر قیمت کالای قاچاق حمل شده ضبط می‌شود و چنانچه ارزش کالا کمتر از مبلغ مذکور باشد و مرتکب سابقا حداقل دو بار به این دلیل، محکومیت قطعی یافته باشد، وسیله نقلیه مذکور ضبط می‌شود.»

در صورتی که مرتکب بدون اطلاع مالک از وسیله نقلیه استفاده کرده باشد از سه تا پنج برابر ارزش کالای قاچاق حمل شده به‌جزای نقدی وی افزوده می‌شود.

تبصره ۱- وسایل نقلیه حامل کالای قاچاق موضوع ماده (۱۸) که متعلق به مرتکب بوده

با فراهم نمودن زمینه کاری و برقراری تمهیدات بیشتر شرکت‌های حمل بین‌المللی کشور را در مقابل ترندهای ابرقدرت‌ها تقویت کرد، متأسفانه مقرراتی جهت تصویب به مجلس ارسال می‌گردد که عملاً ابتکار عمل را از این صنف گرفته و موجب ناکارایی و انزوای آنها می‌گردد.

یکی از آنها قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مصوب ۹۲/۱۰/۳ است که از تاریخ تصویب تاکنون مورد اعتراض جامعه حمل و نقل کشور بوده و پس از پیگیری‌های مکرر که دولت محترم، بخش ناچیزی از خواسته‌های این صنف را در قالب لایحه اصلاح قانون مذکور تقدیم مجلس کرده است، اما متأسفانه در کمیسیون اقتصاد به دلیل عدم حضور نماینده صنف و حضور بی‌شمار سازمان‌های دولتی که اشراف کاملی به عملیات حمل بین‌المللی ندارند، تغییراتی در متن لایحه اصلاحی دولت به وجود آمده و حتی تنها ماده‌ای که (اصلاحیه ماده ۲۰) از میان چندین پیشنهاد این انجمن مورد پذیرش دولت قرار گرفته بود، به گونه‌ای تغییر یافته است که بیم آن می‌رود با تصویب آن دیگر هیچ سرمایه‌گذاری حاضر به سرمایه‌گذاری در این بخش نباشد.

با این حال، پیشنهادهای اصلاحیه این صنف، پیرامون قانون مذکور به شرح پیوست تقدیم می‌گردد. استدعا دارد به منظور تقویت بنیه شرکت‌های حمل بین‌المللی و افزایش توان رقابتی آنها در مقابل مقتضیات بین‌المللی و جلوگیری از تعطیلی و بیکاری مدیران و کارکنان آنها، قانون فوق‌الذکر با لحاظ نمودن پیشنهادهای اصلاحی این صنف مورد اصلاح و تصویب واقع گردد.

باشد که با دست با کفایت حضرتعالی و سایر نمایندگان محترم مجلس، شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کشور در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی مانند گذشته دوران تحریم‌های پیش‌رو را با سربلندی به پایان برسانند.

شایان ذکر است نمایندگان صنف حمل و نقل آمادگی حضور در جلسات بررسی پیشنهادات ارسال را دارند.

پیشنهاد‌های اصلاحی در خصوص قانون

انجمن‌های صنفی
حمل و نقل بین‌المللی
یکی از ابرادات قانون
مبارزه با قاچاق کالا
و ارز را مربوط به
تعاریفی چون قاچاق
سازمان یافته می‌دانند
و معتقدند در چارچوب
این تعاریف، به راحتی
می‌توان هر شرکت
حمل و نقلی را قاچاقچی
حرفه‌ای تلقی و یا
متهم به انجام قاچاق
سازمان یافته کرد

«در صورتی که ارتکاب
قاچاق کالا و ارز به
قصد مقابله با نظام یا
با علم به مؤثر بودن آن
صورت گیرد مشمول
قانون مجازات اخلاک‌گرا
در نظام اقتصادی کشور
می‌گردد.» حال با توجه
به عدم امکان انتقال ارز
از طریق سیستم بانکی
و الزام پرداخت هزینه
کشتی‌های خارجی
به ارز و عدم تامین ارز
مورد نیاز رانندگان، کلیه
شرکت‌های کشتیرانی و
حمل و نقل بین‌المللی
ایرانی می‌توانند مفسد
فی الارض تلقی شوند

**براساس ماده ۵۰ قانون
 مبارزه با قاچاق کالا و ارز
 آرای صادره از شعب
 تعزیرات حکومتی در
 مورد پرونده‌های قاچاق
 قابل اعتراض در دیوان
 عدالت اداری و سایر
 مراجع قضایی نیست، اما
 از آنجا که سازمان
 تعزیرات حکومتی از
 سازمان‌های زیرمجموعه
 قوه مجریه است، از
 نظام تفکیک قوای
 سه‌گانه به دور است
 که شاکه و مقام
 رسیدگی‌کننده، هر دو
 از یک قوه باشند**

یا توسط مالک عالما و عامدا برای حمل
 کالای قاچاق در اختیار مرتکب قرار گرفته
 باشد، چنانچه مشمول موارد ضبط ماده (۲۰)
 نشود، توقیف شده و اگر محکوم‌علیه ظرف
 دو ماه از تاریخ صدور حکم قطعی و ابلاغ به
 مرتکب، جزای نقدی مورد حکم را نپردازد
 از محل فروش آن برداشت و مابقی به مالک
 مسترد می‌شود.

تبصره ۲- بارگنج (کانتینر) جز وسیله نقلیه
 محسوب نمی‌شود.

تبصره ۳- به وسایل نقلیه عمومی حامل
 مسافر یا بار در صورت استفاده برای فعل
 قاچاق با اخذ مدارک وسیله نقلیه و راننده،
 اجازه ادامه مسیر داده می‌شود و پس از
 رسیدن به مقصد و تخلیه بار یا مسافر، با
 حکم مرجع قضایی توقیف می‌شود.

در صورت نداشتن بار یا مسافر، وسیله
 نقلیه توقیف و در صورتی که محکوم‌علیه
 ظرف دو ماه از تاریخ ابلاغ حکم قطعی،
 جریمه نقدی مورد حکم را نپردازد از محل

فروش وسیله نقلیه برداشت و مابقی به
 مالک مسترد می‌گردد.

۳- پیشنهاد حذف تبصره ۵ ذیل ماده ۲۰ را
 دارد. با این توضیح که:

اولاً) وسیله نقلیه بلاصاحب علی‌الاصول
 غیرقابل تصور است.

ثانیاً) با فرض متواری بودن مالک یا
 مجهول‌المالک بودن، این نهادهای دولتی
 ذی‌ربط هستند که باید مالک، قائم‌مقام،
 نماینده، قیم، ولی یا وارث مال را مورد
 شناسایی قرار دهند. ای بسا، وارثی در سن
 صغر یا کبر بالا وجود داشته باشد و فروش
 از طریق پیش‌بینی شده در تبصره مذکور،
 موجب تعرض به حقوق مالکانه اشخاصی
 شود که به‌جز وسیله نقلیه مذکور، ابزار
 امرار معاش دیگری نداشته‌اند.

۴- در ماده ۳۰ قید شده است «در صورتی که
 ارتکاب قاچاق کالا و ارز به صورت انفرادی و
 یا سازمان‌یافته به قصد مقابله با نظام یا با علم
 به موثر بودن آن صورت گیرد موضوع مشمول
 قانون مجازات اخلاک‌گران در نظام اقتصادی
 مصوب ۱۳۶۹/۹/۱۹ می‌گردد.»

حال با توجه به عدم امکان انتقال ارز از
 طریق سیستم بانکی و الزام پرداخت
 هزینه‌های مرتبط با کشتی‌های خارجی به
 ارز و عدم تأمین هزینه‌های ارزی بین‌راهی
 رانندگان کامیون‌های ایرانی عازم خارج از
 کشور، کلیه شرکت‌های نمایندگی خطوط
 کشتیرانی و شرکت‌های حمل‌بین‌المللی که
 به‌طریقی به مقابله با تحریم می‌پردازند،
 می‌توانند مفسد فی‌الارض تلقی شوند.
 بنابراین شایسته است شرکت‌های حمل
 بین‌المللی و کشتیرانی و نمایندگان خطوط
 کشتیرانی را با لحاظ نمودن یک تبصره به
 ماده ۳۰، از شمول این ماده مستثنی نمود.

۵- مفاد ماده ۴۴ در آن بخش که «سایر
 پرونده‌های قاچاق کالا و ارز را تخلف
 محسوب کرده است» با مفاد ماده ۵۷ که
 قاچاق موضوع ماده را از مصادیق جرائم
 اقتصادی تلقی نموده است، مغایر به نظر
 می‌رسد. اساساً اگر فعل قاچاق از مصادیق
 مجرمانه باشد، رسیدگی به این نوع از جرائم
 باید از شمول رسیدگی‌های سازمان تعزیرات
 که صرفاً به تخلفات صنفی رسیدگی

می‌کنند، خارج شود و با نظام دادرسی هم
 منطبق نیست که رسیدگی به اتهامات سنگین
 مندرج در قانون بر عهده سازمانی نهاده شود
 که صرفاً به تخلفات رسیدگی می‌نماید.

بنابراین اگر رسیدگی به اتهامات قاچاق
 مورد ادعایی اداره گمرک علیه شرکت‌های
 حمل‌ونقل بین‌المللی در شعب کیفری قوه
 قضایی مورد رسیدگی قرار گیرد، بسیار
 منطقی و نزدیک به نظام رسیدگی مبتنی بر
 جرم‌شناسی و حقوق جزاست.

۶- با توجه به مفاد مواد ۴۶ و ۴۹ که اختیار
 شعب تعزیرات حکومتی را همان اختیار
 مراجع قضایی ذکر می‌کند، اساساً موضوع
 تبصره‌های یک و دو ذیل ماده ۴۶ آن هم
 باید تابع رسیدگی به تخلفات قضات بوده
 و به‌طور عام، در شرایطی که علیه قضات
 تعزیرات حکومتی ادعایی مطرح بوده باشد،
 علی‌الاصول باید در چارچوب رسیدگی‌های
 مربوط به قضات و در دادگاه و دادسراهای
 انتظامی قضات مورد رسیدگی قرار گیرد.
 قائل شدن حریم امنیتی بیش از میزان
 متعارف به موجب تبصره‌های یک و دو
 ذیل ماده ۴۶ برای رئیس و معاونان شعب
 تعزیرات حکومتی، با منطق دادرسی عادلانه
 حقوقی در خصوص قضاوت و مقام قضا
 منطقی به نظر نمی‌رسد.

۷- تبصره (۲) ماده (۵۰) مبنی بر:
 «آرای صادره از شعب تعزیرات حکومتی در
 مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز قابل
 اعتراض در دیوان عدالت اداری و یا سایر
 مراجع قضایی نیست»

از آنجا که این تبصره از طرفی مغایر تبصره
 «۱» همین ماده است که اعلام می‌دارد
 جهات تجدیدنظرخواهی در شعب تعزیرات
 حکومتی مطابق قانون آئین دادرسی کیفری
 است و از طرف دیگر مغایر با اصل ۱۷۳
 قانون اساسی است که به موجب آن به
 منظور رسیدگی به شکایات و تظلمات و
 اعتراضات مردم نسبت به مأمورین یا
 واحدها یا آئین‌نامه‌های دولتی و احقاق
 حقوق آنها تا دیوانی به نام عدالت اداری زیر
 نظر رئیس قوه قضاییه تاسیس می‌گردد در
 تعارض است و همچنین به منظور حصول
 اطمینان از صحت رسیدگی در مراجع تحت

نظر قوه مجریه توسط مرجع قضائی اداری، پیشنهاد حذف تبصره «۲» ماده «۵۰» را دارد. کما اینکه احکام اصداری از ناحیه شعب بدوی دادگاه‌ها در شعب تجدیدنظر استان و همچنین در مواردی در دیوان عالی کشور نیز قابلیت رسیدگی دارد.

با عنایت به اینکه سازمان تعزیرات حکومتی از سازمان‌های زیرمجموعه قوه مجریه است و اساساً سازمان‌های شاکی نیز خود از بدنه قوه مجریه (به خصوص گمرک ایران) هستند و از نظام عادلانه تفکیک قوای سه‌گانه هم به دور می‌نماید که شاکی و مقام رسیدگی‌کننده آنهم در حجم جرم‌انگاری مندرج در متن قانون هر دو از یک قوه باشند، لذا پیشنهاد می‌شود، آرای صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز در دیوان عدالت اداری (مرجع رسیدگی اداری) قابل اعتراض و رسیدگی مجدد بوده باشد.

۸- تبصره «۳» ماده «۵۰» مبنی بر: «آرای صادره از شعب بدوی تعزیرات حکومتی و دادگاه انقلاب در صورتی که مبنی بر براءت متهم باشد ظرف ۲۰ روز از تاریخ ابلاغ و پس از درخواست دادستان یا دستگاه مأمور وصول درآمدهای دولت یا ستاد یا دستگاه کاشف، قابل تجدیدنظر است و پرونده حسب مورد از سوی رئیس سازمان تعزیرات یا رئیس کل دادگستری استان برای رسیدگی مجدد به یکی از شعب تجدیدنظر ارجاع می‌شود و رای

شعبه تجدیدنظر قطعی و لازم‌الاجرا است.» این تبصره، بدعتی جدید و بسیار خطرناک است و بدان معناست که هر کسی متهم به قاچاق شد بایستی حتماً محکوم گردد در غیر این صورت دادستان و سه سازمان از جمله (ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز)، دستگاه مأمور وصول درآمدهای دولت) و (دستگاه کاشف) می‌توانند اعتراض نمایند. لذا پیشنهاد حذف این تبصره (تبصره «۳») ماده «۵۰» را دارد.

۹- مهلت تعیین شده ده روزه یا تمدید آن به مدت ده روز دیگر برای متهمین جهت ارائه اسناد مثبت (در ماده ۵۲) اجحاف آشکار به حقوق شهروندی است؛ زیرا به هر علتی ممکن است متهم نتواند ظرف مهلت مذکور اسناد مثبت را ارائه نماید و حق مسلم وی به هدر رود؛ خصوصاً آنهایی که به دلیل عدم توانایی سپردن تضمین در زندان به سر می‌برند.

لذا پیشنهاد حذف این ماده یا افزایش مهلت تعیین شده از زمان ابلاغ به میزان حداقل یک ماه را دارد.

۱۰- تبصره ذیل ماده ۶۸ عبارت است از: «چنانچه وسایل نقلیه حامل کالای ممنوع به آب‌های تحت نظارت ایران داخل یا قبل از ورود از طریق قرائن و اماراتی حرکت به مقصد ایران احراز شود و یا اقدامات فوق با همکاری شناورهای ایرانی انجام شود، حامل به مجازات شروع به جرم موضوع

این ماده محکوم می‌شود.» همانطور که می‌دانید کالاهای ممنوع‌الورود به کشور و کالاهای ممنوعه برای ترانزیت متفاوت است و بنابراین:

اولاً) کدام ممنوعیت مطمح نظر است که شروع به جرم تلقی گردد؟ ثانیاً) با توجه به اصل سرزمینی بودن قوانین هر کشور آیا می‌توان کشتی خارجی را که وارد آب‌های تحت نظارت ما نشده را متهم به شروع جرم کرد؟

ثالثاً) ممکن است بخشی از محموله یک کشتی متعلق به کشور ما و بخشی از آن هم اگرچه جزء اقلام ممنوع‌الورود کشورمان، ولی متعلق به کشور دیگری باشد.

با اجرای این تبصره که مغایر با قوانین بین‌المللی است کشتی‌های خارجی از حمل کالا به قلمرو کشورمان قطعاً خودداری خواهند نمود، لذا پیشنهاد حذف این تبصره (تبصره ذیل ماده ۶۸) را دارد.

۱۱- مواد ۶۷، ۶۹ و ۷۰ پیرامون مجازات‌های تکمیلی است که بعضاً مغایر یکدیگر است. حال با عنایت مجازات‌های سنگین در دیگر مواد این قانون و مجازات‌های تکمیلی مقرر در مواد مذکور، چگونه دستگاه‌های اقتصادی حاشیه امنیت برای فعالیت‌های اقتصادی، ایجاد اشتغال و حمل کالاهای موردنیاز کشور را خواهند داشت. پیشنهاد می‌شود مواد ۶۹ و ۷۰ حذف و به همان ماده ۶۷ اکتفا گردد.

در برهه‌ای از زمان قرار داریم که بخش حمل‌ونقل و ترابری بین‌المللی کشور متاثر از مشکلات و نارسایی‌های داخلی و تحریم‌های خارجی، روزها و ماه‌هایی سخت و پرتنش را پشت سر می‌گذارد.

در چنین زمانه‌ای آرزو می‌کنیم حضور جناب آقای دکتر محمد اسلامی در راس وزارتخانه راه و شهرسازی و حوزه‌ای که بسیار بسیط‌تر از جغرافیای کشور است، منشا خیر و برکت برای صنف و دست‌اندرکاران سختکوش آن باشد و در سایه این سکنداری، چشم‌انداز رسیدن به ساحل امن، نزدیک‌تر و دست‌یافتنی‌تر بنماید.

امید است با مدیریت ایشان، بهره‌گیری از تجربیات گرانقدر بخش خصوصی و همکاری مدیران جوان و کاردان، پویه‌های تحول در این مسیر به جریان افتد.

ماهنامه ترابریان





جاده‌ای حمل بار در هفت دسته تقسیم‌بندی شد که به معنی استخراج هفت تن کیلومتر جداگانه است.»

وی افزود: «به طور مثال میانگین مصرف سوخت یک «کشنده جفت» در یک کیلومتر ۴۵ لیتر و ظرفیت ناوگان بر مبنای فراوانی ظرفیت احصا شده است.»

عضو هیات عامل سازمان راهداری با اشاره به چگونگی استخراج قیمت لاستیک در این مدل نیز گفت: «انواع لاستیک‌های موجود در بازار و میزان کارکرد هر یک احصاء و سپس بر اساس وزن هم محاسبه شد تا مشخص شود میزان استهلاک آن در حمل یک تن بار در یک کیلومتر چقدر است.»

مداح افزود: «هزینه‌های تعمیر و نگهداری ناوگان نیز در ۶ دسته تا ۹۰ قلم تقسیم‌بندی و قیمت‌ها استخراج شده است.»

تردد یکسرخالی ۳۳ درصد ناوگان باری جاده‌ای کشور

او یکی دیگر از عوامل تاثیرگذار را میزان پیمایش و تردد یکسرخالی ناوگان در یک سال عنوان کرد و گفت: «حدود ۳۳ درصد ناوگان باری جاده‌ای کشور طی یکسال به صورت یکسرخالی تردد می‌کنند، بنابراین باید هزینه‌ها به دو بخش یکسرخالی و پر تقسیم می‌شد که درآمد مختص ناوگان پر است، اما هزینه‌ها برای هر دو بخش محاسبه می‌شود.»

نماینده تام‌الاختیار رئیس سازمان راهداری در حوزه فناوری اطلاعات با بیان اینکه محاسبه تن-کیلومتر برحسب مسافت دارای ضریب می‌شود، افزود: «تن-کیلومتر برای مسیرهای کوتاه‌تر با احتساب زمان تخلیه و بارگیری از قیمت بیشتری برخوردار خواهد بود.»

مداح با اشاره به الگوبرداری از فهرست‌بهای سازمان برنامه و بودجه و فواصل استفاده شده گفت: «یکسری ضرایب کاهنده و افزایش‌دهنده برای محاسبه قیمت تن-کیلومتر مورد استفاده قرار گرفت و برای اعمال ضرایب، متوسط پیمایش ناوگان باری جاده‌ای کشور ۴۵۰ کیلومتر در نظر گرفته شد. از این رو، بالای ۴۵۰ کیلومتر به عنوان ضریب زیر ۱ و پایین‌تر، ضریب بالای ۱ در

جزئیات نحوه محاسبه کرایه‌های جدید حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی بار

«تن - کیلومتر» مبنای محاسبه کرایه حمل بار شد

پیشنهاد تعیین کرایه حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی بار بر اساس تن-کیلومتر با ارائه گزارش توجیهی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مطرح و با شرط تأمین نظرات مراجع رسمی قیمت‌گذاری کالا و خدمات توسط سازمان یادشده، در دوپست و نهمین نشست شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب رسید.

و کمک‌راننده، بیمه راننده و کمک‌راننده و (... و متغیر (هزینه‌های تعمیر و نگهداری، لاستیک، سوخت، عوارض آزادراهی و مواردی از این دست) تقسیم شد.»

نماینده تام‌الاختیار رئیس سازمان راهداری در حوزه فناوری اطلاعات گفت: «همچنین بر مبنای اینکه هر پارامتر چقدر موثر است، میزان هزینه‌های هر پارامتر مانند سوخت، استخراج و یک قیمت ثابت در نظر گرفته شد، سپس با توجه به میزان سوخت مصرفی برای جابجایی یک تن بار در یک کیلومتر، یک حد متوسط برای سوخت در نظر گرفته شد.»

۷ دسته ناوگان جاده‌ای باری و ۷ تن کیلومتر مجزا

مداح با اشاره به تقسیم‌بندی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کالا گفت: «کل ناوگان

فرامرز مداح، عضو هیات عامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ضمن تشریح جزئیات نحوه محاسبه کرایه حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی بار بر اساس تن-کیلومتر تصریح کرد: «با احتساب کرایه حمل جاده‌ای بار طبق تن-کیلومتر، نرخ کرایه نسبت به روش توافقی به طور متوسط افزایش می‌یابد.»

فرامرز مداح درباره نحوه دستیابی به مدل محاسباتی اظهار داشت: «تن-کیلومتر به معنای محاسبه کرایه حمل براساس قیمت تمام شده حمل یک تن بار در یک کیلومتر است و برای دستیابی به این مدل، تمام هزینه‌های حمل بار استخراج شد.»

وی افزود: «در ابتدا، هزینه‌ها به دو بخش ثابت (مانند بیمه بدنه، بیمه شخص ثالث، عوارض سالانه خودرو، دستمزدهای راننده

گزارش آخرین مصوبات شورای عالی هماهنگی ترابری کشور

نشست ۲۰۸ شورای عالی هماهنگی ترابری در حالی برگزار شد که عباس آخوندی برای آخرین بار در آن، در سمت وزیر راه و شهرسازی حضور داشت. در این جلسه در خصوص سه موضوع تغییر مسیر تردد ناوگان ترانزیتی حامل مواد خطرناک در استان کردستان، تامین ناوگان ریلی باری و خرید کانتینر و کشتی دست دوم تصمیم‌گیری شد.

۱- موضوع تغییر مسیر تردد ناوگان ترانزیتی حامل مواد خطرناک در استان کردستان با گزارش شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در مورد حمل ترکیبی فرآورده‌های نفتی ترانزیتی از مبدا اقلیم کردستان عراق به مقاصد شمتیغ، بندر امام خمینی و بندرعباس از طریق ایستگاه‌های ریلی مراغه، کرمانشاه و نقده به همراه تحلیل هزینه‌های حمل جاده‌ای و ریلی، هزینه تمام‌شده حمل ترکیبی و میزان صرفه‌جویی سوخت در حمل ریلی ارائه و موارد زیر مقرر شد:

۱-۱- امکان‌سنجی حمل فرآورده‌های نفتی عبوری از پایانه‌های مرزی باشماق، پرویزخان و تمرچین از طریق ایستگاه‌های ریلی مراغه، کرمانشاه و نقده (توسط راه‌آهن ایران)

۱-۲- بررسی مسیرهای جایگزین برای تردد ناوگان جاده‌ای حمل فرآورده‌های نفتی در استان کردستان (توسط مدیر کريدورهاى بين‌المللى)

۱-۳- تعیین مسیرها و شیوه حمل مورد استفاده در داخل کشور با هدف جلوگیری از حذف مسیر ایران و جایگزینی مسیر ترکیه با همکاری و رایزنی با بخش خصوصی از طریق مذاکره با صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی اقلیم کردستان (توسط مدیر کريدورهاى بين‌المللى).

۲- موضوع تامین ناوگان ریلی باری با بررسی مشکلات بخش تشریح و مقرر شد اقدامات زیر به عمل آمده و گزارش آن هر سه ماه توسط راه‌آهن به دبیرخانه شورا ارائه گردد.

۲-۱- تامین ۹۰۰۰ واگن و ۱۰۰ لوکوموتیو از طریق تامین‌کنندگان داخلی تا سال ۱۴۰۰ با استفاده از منابع مالی تامین شده در قالب اعتبار فروشنده و اعتبار خریدار توسط وزارت صمت

۲-۲- تامین خارجی ۹۰۰۰ واگن و ۲۰۰ لوکوموتیو (باری و مانوری) به صورت CBU تا سال ۱۴۰۰ با استفاده از فاینانس خارجی در قالب اعتبار خریدار و یا اعتبار فروشنده

۲-۳- واگذاری مالکیت و یا بهره‌برداری در قالب اجاره و یا اجاره به شرط تملیک به بخش خصوصی پس از تامین ناوگان توسط راه‌آهن

۲-۴- تدوین مدل مالی جذاب برای خریداران ناوگان به روش‌های مختلف از جمله استفاده از ظرفیت ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، توسط راه‌آهن

۲-۵- مجوز واردات ناوگان باری دست‌دوم زیر ۷ سال برای واگن باری و ۵ سال برای لوکوموتیو باری برای ذی‌نفعان بخش خصوصی مورد تایید راه‌آهن توسط وزارت صمت

۲-۶- ثبت سفارش متقاضیان ناوگان، قطعات و تجهیزات ریلی (بخش خصوصی) مشروط به عدم استفاده از تسهیلات و منابع داخلی توسط وزارت صمت.

۳- مقرر شد سازمان بنادر با همکاری وزارت صمت و امور خارجه نسبت به عملیاتی شدن موارد زیر، اقدام لازم معمول و گزارش آن را هر سه ماه یکبار به دبیرخانه شورا ارائه نماید.

۳-۱- رفع محدودیت از خرید کانتینر و شناورهای باری دست‌دوم خارجی (یخچالی، کانتینر، رو-رو و مسافری) به‌ویژه در زمان تحریم‌ها

۳-۲- امکان اعطای تسهیلات اعتباری مورد نیاز خرید کانتینر و شناور دست‌دوم خارجی از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی

۳-۳- انعقاد و اجرای توافق‌نامه‌های دوجانبه با کشورهای مشترک‌المنافع با هدف افزایش حمل کالا با ناوگان ایرانی.

نظر گرفته و در نهایت نرخ کرایه حمل بر مبنای تن-کیلومتر استخراج شد.»

اعمال ضریب جذابیت بار در اختیار استان‌ها قرار گرفت

فرامرز ملاح افزود: «ضرایب کاهنده یا فزاینده دیگری مانند «ضریب جذابیت بار در مقصد» نیز در نظر گرفته شده است. به طور مثال جذابیت بار از تهران به بندرعباس کمتر از مسیر برعکس آن است که اعمال آن در اختیار استان‌ها قرار داده شد.

این مقام مسئول در سازمان راهداری با اشاره به دسته‌بندی پروفیل طولی نیز بیان داشت: «در این پارامتر، شیب تا ۳ درصد هموار، ۳ تا ۷ درصد تپه ماهور و بالای ۷ درصد کوهستانی به عنوان ضریب در نظر گرفته شد.»

به گفته نماینده تام‌الاختیار رئیس سازمان در حوزه فناوری اطلاعات، ضریب حمل مواد خطرناک به طور کامل افزایشی است و عوارض آزادراهی فقط در صورت عبور ناوگان از این مسیرها محاسبه خواهد شد.

این عضو هیئت عامل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خاطر نشان کرد: «در پایان کار برای کسب اطمینان خاطر، فرمول به دست آمده را کالیبره کردیم تا صحت و سلامت آن احراز شود. به همین خاطر نرخ کرایه‌های مبدا بندرعباس مبنا قرار گرفت که خوشبختانه از کمترین خطای ممکن برخوردار بود که برطرف شد و از منحنی ثابتی پیروی می‌کرد.»

نماینده تام‌الاختیار رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای گفت: «با احتساب کرایه حمل جاده‌ای بار طبق تن-کیلومتر، نرخ کرایه نسبت به روش توافقی به طور متوسط افزایش می‌یابد.»

فرامرز ملاح در پایان یادآور شد: «این پروژه به همت کارشناسان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با نهایت دقت بر جزئیات در کوتاه‌ترین زمان ممکن تهیه شده و این قابلیت را دارد تا در صورت تغییر نرخ هر یک از پارامترها فقط با تغییر نرخ‌ها، رقم تن-کیلومتر تغییر و به‌روزرسانی شود.»

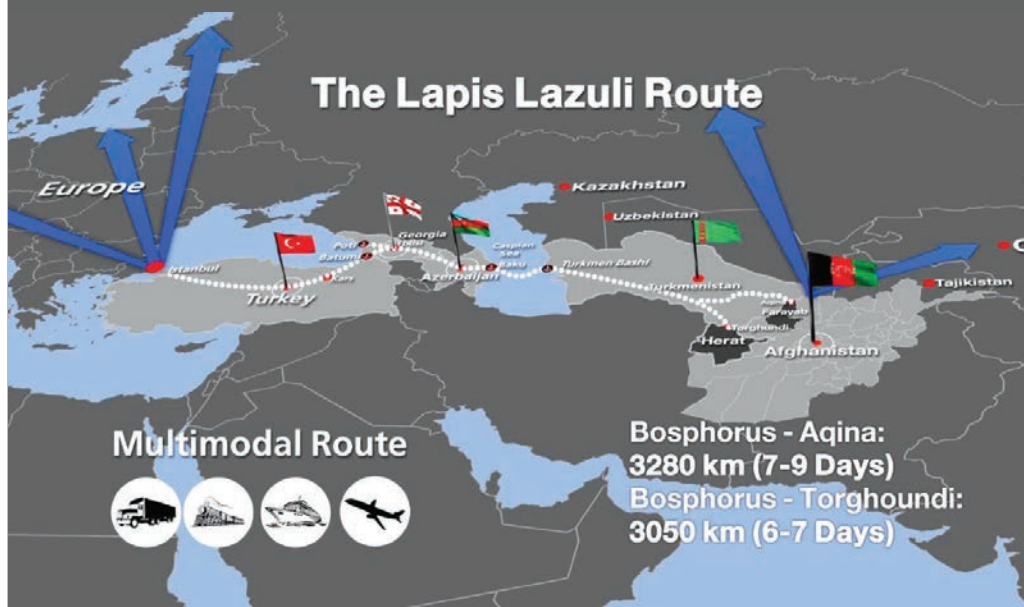
افغانستان که کشوری محصور در خشکی است، در سال‌های گذشته به‌ویژه در سه سال اخیر، صاحب ۵ کریدور بین‌المللی جدید ترانزیتی و ریلی شده و حال با امضای توافقنامه راه لاجورد با ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه در هفتمین نشست سازمان همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان (RECCA) در نظر دارد زمینه‌های سرمایه‌گذاری، اشتغال و تولید را میسر سازد و با راه‌اندازی این کریدور جهت توسعه و رشد اقتصادی گام‌های مهم و موثری بردارد.

به‌تازگی، بانک جهانی اعلام کرده که رشد اقتصادی افغانستان با چشم‌انداز روشن روبه‌رو است و به رشد ۲/۶ درصد در سال ۲۰۱۷ دست یافته است. این در حالی است که این منبع معتبر بین‌المللی، رشد اقتصادی کشور افغانستان در سال ۲۰۱۸ را ۳/۲ درصد پیش‌بینی کرده است.

در اوایل سال جاری میلادی نیز صندوق بین‌المللی پول، با انتشار مقاله‌ای به قلم کریستوف دیون والد، معاون رئیس صندوق و رابرت چیتز، یکی از اقتصاددانان ارشد این نهاد مالی و پولی جهانی، تایید کرد تلاش‌های دولت در بخش تدوین مقررات، پیوستن به سازمان‌های اقتصادی-تجارتی، اتصال به کشورهای منطقه، ایجاد دهلیز و کریدورهای متعدد تجارتي و ترانزیتی، اصلاحات مالی و گره زدن افغانستان به اقتصاد منطقه‌ای و جهانی و ... چشم‌انداز اقتصادی امیدوارکننده‌ای برای این کشور رقم زده است.

معرفی کریدور لاجورد

در نظر است برای نخستین بار کالاهای تجاری و بازرگانی کشور افغانستان از طریق کریدور جدیدی به‌عنوان راه لاجورد (Lapis Lazuli) به کشورهای اروپایی انتقال یابد. این کریدور، افغانستان را از مسیرهای ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه به اروپا وصل می‌کند. قرار است محموله‌ای شامل کالاهای بازرگانی و تجاری از مرز گمرکی و زمینی تورغندی در ولایت فاریاب و هم‌زمان محموله دومی نیز از مرز گمرکی



به‌زودی افغانستان از طریق «راه لاجورد» به اروپا متصل می‌شود

عبور از بیخ گوش ایران

تهدیدی دیگر برای کریدورهای ترانزیتی ایران

مصطفی ملکی
کارشناس بنادر و دریانوردی

وزارت تجارت افغانستان اعلام کرده به‌زودی کامیون‌های افغانستان از

دوبندر «آقینه» در ولایت فاریاب در شمال و بندر مرزی «تورغندی» در ولایت هرات در غرب افغانستان از مسیر راه لاجورد عازم اروپا می‌شوند.

او گفت که مسیر «راه لاجورد» از افغانستان آغاز می‌شود، به بندر ترکمن‌باشی در کشور ترکمنستان می‌رسد و سپس از مسیر شهر باکو در آذربایجان به منطقه تفلیس گرجستان وصل می‌شود و از تفلیس به طرف کارس در ترکیه می‌رود. این مسیر از کارس به استانبول و از آنجا تا اروپا ادامه می‌یابد. دولت افغانستان این مسیر را یکی از کوتاه‌ترین، مطمئن‌ترین و ساده‌ترین راه‌ها برای افغانستان توصیف کرده است.

در مطلب حاضر، کارشناس بنادر و دریانوردی کشور، ضمن معرفی و بیان جزئیات سرمایه‌گذاری، ویژگی‌ها و مزیت‌های این کریدور جدید، در خصوص حذف تدریجی ایران از مسیرهای ترانزیتی هشدار می‌دهد.



هدف از راه‌اندازی کریدور لاجورد، افزایش همکاری‌ها و اتصال شبکه‌های اقتصادی منطقه میان افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه اعلام شده و به همین منظور مذاکرات روی بهسازی زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و دستورالعمل ترانزیتی میان این کشورها در حال پیگیری است

یکی از اهداف تجاری ترکیه از راه‌اندازی کریدور مذکور بی‌شک دسترسی به بازار پهناور و فرصت تجاری چین خواهد بود، بنابراین به‌منظور رهایی از وابستگی به ایران، به‌شدت از ساخت این کریدور پشتیبانی می‌کند

مسلمان راه‌اندازی این کریدور تنها با هدف توسعه بازرگانی بین‌المللی انجام نشده و به‌طور حتم به ملاحظات سیاسی نیز گره خورده است.

به عنوان نمونه، یکی از اهداف تجاری ترکیه از راه‌اندازی کریدور مذکور بی‌شک دسترسی به بازار پهناور و فرصت تجاری چین خواهد بود، بنابراین به‌منظور رهایی از وابستگی به ایران، به‌شدت از ساخت این کریدور پشتیبانی می‌کند.

آنچه ترکیه به‌خصوص پس از شکل‌گیری جنگ‌های خاورمیانه و سهم‌خواهی‌های سیاسی آنکارا به دنبال آن بوده، استقلال از محور ترانزیتی ایران در جهت تضعیف یکی از بزرگ‌ترین شاهراه‌های ارتباطی منطقه (محور ترانزیتی ایران) و تضعیف بازارهای بین‌المللی کشورمان با استفاده از همکاری در پروژه‌های مختلف تجاری و استراتژیکی مانند پروژه گازی تورکیش استریم برای انتقال گاز روسیه به اروپا (به‌عنوان رقیبی برای گاز صادراتی ایران) و یا پروژه کریدور ریلی باکو - تفلیس - کارس بوده است (خط لوله تورکیش استریم، گاز روسیه را با عبور از اعماق دریای سیاه به ترکیه و سپس به یونان منتقل خواهد کرد و این گاز پس از یونان به مناطق جنوبی اروپا منتقل خواهد شد).

افغانستان نیز با اینکه در یک خط ترانزیت ریلی با ایران هم‌پیمان شده و قرار است بخشی از راه‌آهن «کاشغر به هرات» از این کشور گذشته و به شمال شرق ایران برسد، به دنبال راهی برای دور زدن ایران و افزایش درآمدهای ترانزیتی است.

آنها بر این باورند که ترانزیت کالا از مسیر ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه و از طریق جاده و خط آهن، مناسب‌ترین راه تجارت میان افغانستان، آسیای میانه، قفقاز، بالکان و اروپای مرکزی و همچنین اتصال آسیای جنوبی با کشورهای اروپایی است. اهمیت این طرح برای افغانستان، کوتاه‌تر، ارزان‌تر و مطمئن‌تر بودن این کریدور برای رسیدن به مناطق مذکور است (ادامه این مسیر به سمت هرات از طریق کریدور زمرد خواهد بود).

و زمینی آئینه در ولایت هرات بین مرزهای مشترک افغانستان و ترکمنستان به‌صورت آزمایشی برای انتقال به اروپا فرستاده شود که با گذشتن از کریدور ترانزیتی بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان و از طریق دریای خزر به بنادر باکو و الات در آذربایجان و از آنجا با استفاده از راه زمینی به تفلیس و به بنادر پوتی و باتومی در دریای سیاه و از طریق شهر کارس به بنادر استانبول ترکیه و در نهایت به اروپا منتقل شود.

این کریدور از شهر «مزار شریف» آغاز و به خط ریلی ترکمنستان متصل می‌شود و سپس با رسیدن به کرانه دریای خزر، از راه خط دریایی ترکمن‌باشی به باکو، در آن سوی دریای خزر، کالاها را تخلیه می‌کند و با خط ریلی باکو به بندر حیدرپاشا در شمال غرب ترکیه و سپس اروپا متصل می‌شود؛ یعنی راهی نزدیک‌تر از مسیر «هرات به خواف» و سپس اتصال به شبکه ریلی ایران که هم‌اکنون در حال ساخت است.

افغان‌ها معتقدند که این مسیر، جاده‌ای تاریخی است که از حدود ۲۰۰۰ سال قبل به منظور صادرات لاجورد بدخشان در شمال شرق افغانستان به کشورهای آسیای میانه و اروپا مورد استفاده قرار داشت و به همین دلیل هم «راه لاجورد» نامیده شده است.

ترکیه برای دسترسی به آسیای مرکزی بدون حضور ایران، در نشستی در ترکمنستان، با تکیه بر انجمن کشورهای ترک‌زبان و با شعار اتصال این کشورها از ارومچی تا استانبول، «طرح راه لاجورد» را مطرح کرده که در آن با اتصال بنادر ترکمن‌باشی ترکمنستان و آکتائو قزاقستان به بندر باکو، مسیر جاده‌ای ایران حذف خواهد شد.

اهداف افغانستان از ایجاد

کریدور لاجورد

هدف از راه‌اندازی کریدور لاجورد، افزایش همکاری‌ها و اتصال شبکه‌های اقتصادی منطقه میان افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه اعلام شده و به همین منظور مذاکرات روی بهسازی زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و دستورالعمل ترانزیتی میان این کشورها در حال پیگیری است؛ اما

افغانستان نیز با اینکه در یک خط ترانزیت ریلی با ایران هم‌پیمان شده و قرار است بخشی از راه‌آهن کاشغر به هرات از این کشور گذشته و به شمال شرق ایران برسد، به دنبال راهی برای دور زدن ایران و افزایش درآمد ترانزیتی است

افغان‌ها بر این باورند که ترانزیت کالا از مسیر ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه و از طریق جاده و خط آهن، مناسب‌ترین راه تجارت میان افغانستان، آسیای میانه، قفقاز، بالکان و اروپای مرکزی و نیز اتصال آسیای جنوبی با کشورهای اروپایی است

برنامه‌های ترانزیتی افغانستان

افغانستان به خاطر نداشتن مرزهای آبی یکی از کشورهای آسیب‌پذیر است. این کشور به دلیل منازعات سیاسی همواره با پاکستان مشکل داشته و یکی از این موارد حاد زمانی بود که در سال ۱۹۶۱ پاکستان مرزهای خود را بر روی افغانستان بست.

این امر مشکلات اقتصادی جدی برای افغانستان به وجود آورد، بنابراین افغانستان برای راه یافتن به آب‌های جهان و راهی از وابستگی مسیر ترانزیتی پاکستان که همواره به‌عنوان ابزار فشار سیاسی در مقابل این کشور استفاده شده، درصدد ایجاد ابتکارات ترانزیتی نو است.

طرح جامع افغانستان بر اساس توسعه خطوط ریلی این کشور با عرضی متناسب با خطوط استاندارد تدوین شده است. این در حالی است که مسیرهای اتصال چین به اروپا از طریق کشورهای آسیای مرکزی، نیازمند تعویض بوژی است، بنابراین اتصال ریلی ایران به افغانستان، می‌تواند جایگزین مناسب‌تری برای اتصال چین به اروپا محسوب گردد.

افتتاح عملی پروژه‌های بزرگ منطقه‌ای و بهره‌برداری از طرح‌های کلان و راهبردی این کشور از اقدامات اقتصادی بود که عملاً باعث دمیده شدن امید به کالبد کسب‌وکار در کشور افغانستان شده است از جمله:

- خط لوله انتقال گاز ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند (TAPI): این

خط لوله به طول ۱۸۱۴ کیلومتر بخشی از نیاز گازی سه کشور افغانستان، پاکستان و هندوستان را از کشور ترکمنستان تأمین خواهد کرد و قرار است تا سال ۲۰۱۹ میلادی به‌طور کامل به بهره‌برداری برسد.

- پیوستن به پروژه یک کمربند؛ یک راه (BRI) چین: پس از امضای یادداشت‌تفاهم در ماه مه ۲۰۱۶ میان وزرای امور خارجه افغانستان و چین در پکن، اولین قطار باری در تاریخ ۷ سپتامبر سال ۲۰۱۶، بعد از پیمودن ۷۳۰۰ کیلومتر در یک سفر ۱۴ روزه، از شرق چین به ایستگاه راه‌آهن حیرتان در شمال افغانستان (در مرز ازبکستان) رسید. براساس این تفاهم‌نامه، کالاهای افغانستان از جمله سنگ مرمر، چرم، پشم، زعفران، میوه‌های خشک و ... از طریق این خط آهن به چین منتقل می‌شوند.

- کریدور لاجورد: با هدف اتصال جاده‌ای-ریلی- دریایی کشور افغانستان به اروپا از طریق کشورهای ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه.

- کریدور حمل‌ونقل و ترانزیت چابهار: موافقتنامه چابهار که در سال ۲۰۱۶ به امضا رسید، زمینه را برای سرمایه‌گذاری‌های جدید هند در بندر چابهار و ایجاد یک کریدور حمل‌ونقلی برای انتقال و ترانزیت آسان کالا و خدمات از طریق بندر چابهار میان ایران، افغانستان و هند فراهم می‌کند.

- کریدور حمل‌ونقل ریلی پنج‌جانبه (KTAI + CHINA): این خط آهن به

جدول ۱- مسافت و زمان مسیرهای ترانزیتی کشور افغانستان و کریدور لاجورد

مسیر	کل مسیر	جاده‌ای	ریلی	زمان	تاخیر	کل زمان
کابل - ترکمنستان - قزاقستان - آذربایجان - گرجستان (پوتی)	۳۳۱۴	۱۰۱۴	۲۳۰۰	۱۰	۲	۱۲
کابل - ازبکستان - قزاقستان - آذربایجان - گرجستان (پوتی)	۳۷۶۰	۴۲۰	۳۳۴۰	۱۴	۲	۱۶
کابل - ازبکستان - قزاقستان - روسیه - لیتوانی (ریگا)	۶۲۸۰	۱۱۹۷	۵۰۸۳	۱۶	۲	۱۸
کابل - تاجیکستان - ازبکستان - قزاقستان - روسیه - لیتوانی (ریگا)	۴۵۱۰	۴۵۰	۴۰۶۰	۲۰	۲	۲۲
کابل - تاجیکستان - ازبکستان - قزاقستان - آذربایجان - گرجستان (پوتی)	۱۵۰۰	۰	۱۵۰۰	۲۲	۲	۲۴
کابل - پاکستان (بندر کراچی) جاده‌ای و ریلی	۱۹۷۰	۲۸۸	۱۶۸۲	۱۵	۱۰	۲۵
کابل - ترکمنستان - آذربایجان - گرجستان - ترکیه (کارس)	۳۳۵۳	۳۳۵۳	-	۱۱	۲	۱۳

۷- پاکستان (بندر کراچی) از طریق جاده
 ۸- ترکمنستان ← آذربایجان ← گرجستان
 ← ترکیه (کاراس)
 وزارت راه افغانستان، بر اساس طرح‌های
 پیش‌بینی‌شده تا سال ۲۰۳۰ میلادی برای
 راه‌آهن این کشور اعلام کرده که خطوط
 راه‌آهن مراد نظر - اقینه در مرز ترکمنستان و
 افغانستان و خواف - هرات در مرز ایران و
 افغانستان، از غرب این کشور به «حیرتان» در
 استان بلخ وصل می‌شود و در آینده نیز تا
 جنوب و شرق کشور امتداد می‌یابد و به
 راه‌آهن پاکستان وصل خواهد شد.
 بر اساس ارزیابی‌های انجام‌شده، چنانچه
 این خط تکمیل شود وابستگی افغانستان به
 بنادر و مرز گمرکی پاکستان و مرز این
 کشور با افغانستان تا ۸۰ درصد کاهش
 خواهد یافت و تسلط پاکستان بر واردات
 افغانستان تا حد زیادی کم می‌شود و فشار
 اقتصادی پاکستان از این منظر از میان می‌رود.
 تاکنون نیازمندی این کشور به بنادر و
 گمرکات پاکستان همواره به‌عنوان یک
 مسئله مهم اقتصادی در توسعه تجارت و
 سرمایه‌گذاری مطرح بوده است.

نتایج مورد انتظار از ایجاد

کریدور لاجورد

علی‌رغم چالش‌های زیاد در کشور افغانستان با
 توجه به نبود امنیت مطمئن در جاده‌ها و خط
 آهن در افغانستان و واکنش کشورهای منطقه
 به‌ویژه روسیه نسبت به هر تحرک اقتصادی،
 سیاسی و نظامی در منطقه و تاثیر کشورهای
 حاشیه خزر، دریای سیاه و مدیترانه در انتقال،
 ترانزیت و حمل‌ونقل کالا و عدم تناسب
 گنج‌های^(۱) خطوط ریلی در منطقه، انتظارات
 افغانستان از دنبال کردن راه لاجورد و مزایای
 آن از ایجاد این مسیر عبارت است از:
 ۱- افغانستان می‌تواند برای انتقال و تخلیه و
 بارگیری کالا بدون موانع گمرکی در داخل هر
 یک از کشورهای عضو تردد کند.
 ۲- تجارت، ترانزیت، حمل‌ونقل و تردد
 دوجانبه و یا چندجانبه میان کشورهای
 امضاکننده راه لاجورد گسترش می‌یابد.
 ۳- با عضویت کشورهای بیشتر، امکان
 دسترسی افغانستان به دریا و آب‌های آزاد

به نقطه تبادل اینترنت منطقه‌ای، به‌مثابه یک
 مرکز ICT قادر به ارائه خدمات برای
 کشورهای همسایه و منطقه است.

چشم‌انداز کریدور لاجورد

برای افغانستان

افغانستان در نظر دارد با استفاده از راه لاجورد
 زمینه‌های سرمایه‌گذاری، اشتغال و تولید را
 میسر ساخته و با راه‌اندازی این مسیر جهت
 توسعه و رشد اقتصادی کشور گام‌های مهم
 و ارزنده‌ای بردارد.
 مسیرهای تجاری کالا به بازارهای اروپایی و
 دریای مدیترانه از کریدور لاجورد در هشت
 مسیر ذیل پیش‌بینی می‌شود:

- ۱- ترکمنستان ← آذربایجان ← گرجستان
 (بندر پوتی)
- ۲- ازبکستان ← قزاقستان ← آذربایجان ←
 گرجستان (بندر پوتی)
- ۳- تاجیکستان ← ازبکستان ← قزاقستان ←
 آذربایجان ← گرجستان (بندر پوتی)
- ۴- ازبکستان ← قزاقستان ← روسیه ←
 لاتویا (بندر ریگا)
- ۵- تاجیکستان ← ازبکستان ← قزاقستان ←
 روسیه ← لاتویا (بندر ریگا)
- ۶- پاکستان (بندر کراچی) از طریق خط آهن

طول ۲۱۰۰ کیلومتر از چین شروع شده و با
 گذر از قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان به
 ایران می‌رسد. نزدیک به ۱۱۴۸ کیلومتر از
 این خط آهن از خاک افغانستان عبور
 خواهد کرد. مطالعات امکان‌سنجی این
 کریدور در حال انجام است. برای تامین
 اعتبار احداث بخشی که مربوط به افغانستان
 می‌شود، نیاز به مشارکت بخش‌های دولتی
 و خصوصی بین‌المللی است.

- طرح انتقال انرژی منطقه‌ای آسیای

مرکزی - آسیای جنوبی (۱۰۰۰ - CASA):

هدف از این پروژه، انتقال برق از قرقیزستان
 و تاجیکستان به افغانستان (۳۰۰ مگاوات) و
 پاکستان (۱۰۰۰ مگاوات)، طی ۱۵ سال و با
 مسئولیت تمدید برای ۱۵ سال دیگر توسط
 چهار کشور است.

این پروژه در سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری
 می‌رسد. طول کل پروژه ۱۲۲۷ کیلومتر (که
 ۵۶۲ کیلومتر از آن در خاک افغانستان ساخته
 می‌شود) و حجم سرمایه‌گذاری پروژه
 ۱/۱۷ میلیارد دلار است که ۴۰۴ میلیون دلار
 سهم افغانستان خواهد بود.

- خط انتقال برق ۵۰۰ کیلوولتی بین

ترکمنستان، افغانستان و پاکستان: یادداشت
 تفاهم این پروژه در سال ۲۰۱۵ به امضای
 مقامات سه کشور رسید. براساس توافق
 صورت گرفته، مقرر است تا خط انتقال
 برق ۵۰۰ کیلوولت از سرحد آباد ترکمنستان
 به مناطق غربی افغانستان و در ادامه به
 پاکستان کشیده شود. حجم سرمایه‌گذاری
 پروژه در حدود ۱/۲ میلیارد دلار برآورد شده
 است و پیش‌بینی شده تا مراحل اجرایی
 مربوطه تا سال ۲۰۱۹ عملیاتی گردد.

- راه ابریشم دیجیتالی (شبکه فیبرنوری

افغانستان): هدف از این پروژه، بهبود اتصال
 توسعه دانش اقتصادی منطقه‌ای از طریق
 حلقه فیبر نوری (شبکه ملی حلقه کابل فیبر
 نوری افغانستان) در آسیای مرکزی، جنوبی و
 جنوب غربی است. بعد از تکمیل این
 پروژه، تمامی ۴۶۰۰۰ کیلومتر شبکه کابل
 فیبرنوری، مناطق مختلف در سراسر افغانستان
 به هم وصل می‌گردد. با تحقق این شبکه
 افغانستان عواید فراوانی از طریق فناوری
 ارتباطات حاصل و ضمن تبدیل این کشور

وزارت راه افغانستان،
 بر اساس طرح‌های
 پیش‌بینی‌شده تا سال ۲۰۳۰
 برای راه‌آهن این کشور
 اعلام کرده که خطوط راه‌آهن
 مراد نظر - اقینه در مرز
 ترکمنستان و افغانستان
 و خواف - هرات در مرز ایران
 و افغانستان، به حیرتان
 در استان بلخ وصل می‌شود
 و در آینده نیز تا جنوب و شرق
 کشور امتداد می‌یابد و
 به راه‌آهن پاکستان وصل
 خواهد شد

در مسیر ترانزیتی لاجورد انتقال کالا و مسافر با استفاده از حمل زمینی به صورت جاده‌ای و خط آهن، دریایی توسط کشتی و هوایی صورت خواهد گرفت. به عبارتی نوع حمل و نقل، چندمنظوره و چندوجهی خواهد بود که باعث ایجاد فرصت‌های بیشتر در مبادلات اقتصادی در افغانستان می‌شود

از نظر فاصله، زمان و قیمت، کریدور لاجورد می‌تواند کالای افغان‌ها و نیز کالای اروپایی به افغانستان را در ۶ تا ۷ روز انتقال دهد. حمل هر کانتینر از این مسیر به مرز حیرتان (سرحد بین ازبکستان و افغانستان)، کراچی یا بندرعباس نیز ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ دلار کمتر هزینه دارد

میسر خواهد شد.

۴- با کاهش و یا حذف تعرفه و برداشتن محدودیت‌های مرتبط در کشورهای ذی‌مدخل در موافقت‌نامه، حمل و نقل، انتقال و ترانزیت کالای افغانی تسهیل می‌یابد.

۵- کاهش در هزینه تمام‌شده انتقال کالا نسبت به راه پاکستان.

۶- وصل شدن کشورهای آسیای جنوبی به چین و کشورهای اروپایی از طریق افغانستان.

۷- رونق بخشیدن به تجارت و فعالیت‌های بازرگانی افغانستان با کشورهای اروپایی جهت کسب درآمد.

۸- کاهش و عدم وابستگی افغانستان برای انتقال کالا از مسیر ایران و پاکستان.

۹- استفاده از سرمایه‌گذاری ۴۰ میلیارد دلاری چین در این مسیر.

۱۰- ایجاد فرصت برای ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان جهت مشارکت با ناتو و اتحادیه اروپا و در نهایت مشارکت این کشورها در جهت کاهش و عدم وابستگی به روسیه.

۱۱- کاهش وابستگی اروپا به انرژی روسیه. با این حال، نیاز است که جاده‌های موجود در این مسیر به هم وصل گردیده و شبکه حمل و نقل واحد در این مسیر ایجاد گردد. برای این کار ضروری است که گمرکات کشورهای عضو این مسیر به صورت هماهنگ عمل نموده و به یکسان‌سازی تعرفه و یا ایجاد تعرفه واحد اقدام نموده و موانع امنیتی در این مسیر کمتر شود. در این راستا گفت‌وگوهای لازم با نمایندگان مستقر در کشورهای مسیر لاجورد برای ایجاد پیوند تجاری آغاز کرده‌اند.

فاصله بین دو خط ریل در کاربری‌های گوناگون و کشورهای مختلف تغییر می‌کند. به فاصله دو خط ریل یعنی از لبه درونی یک خط تا خط دیگر که به صورت موازی نصب می‌شوند، «گیژ» یا گیج (Track gauge) می‌گویند. اکنون افغانستان با سه نوع گیج روبرو است. خط آهن اروپایی با عرض ۱۴۳ سانتی‌متر که از ایران می‌آید، خط آهن روسیه با عرض ۱۵۲ سانتی‌متر، انگلیسی از پاکستان و هند با عرض ۱۶۷ سانتی‌متر.

رئیس بخش همکاری اقتصادی وزارت

خارج افغانستان می‌گوید مطالعات فنی در این زمینه انجام شده، گیجی که از شمال وارد افغانستان شده همان عرض ۱۵۲ سانتی‌متر است که در کشورهای مسیر تا باکو از همین گیج استفاده می‌شود و به دلیل اینکه اموال در بندر ترکمن‌باشی تخلیه و دوباره بارگیری می‌شود تفاوت گیج، مشکلی را ایجاد نمی‌کند، زیرا در باکو نیز همانند ترکیه، گیج اروپایی استفاده می‌شود.

مشکل اصلی در داخل افغانستان است که این کشور در نظر دارد با بودجه ۲۰۰ میلیون دلاری که امارات متقبل آن خواهد شد، برای ساخت ۵ بندر خشکی سرمایه‌گذاری کند.

مرز گمرکی آقینه که آغاز راه لاجورد است، اکنون به روی کالاهای بازرگانی کشور افغانستان باز است، اما هم‌اکنون از طریق این مرز فقط با کشورهای آسیای میانه دادوستد می‌شود. گفته می‌شود با اجرایی شدن موافقت‌نامه پنج‌جانبه، تولیدات و کالاهای داخلی کشور افغانستان به‌ویژه زعفران، فرش (قالین) و نبات‌های طبی که بازار خوبی در اروپا دارد؛ از این راه انتقال خواهد یافت.

متن موافقت‌نامه راه لاجورد شامل چهار بخش و ۲۲ ماده است:

- بخش اول، شامل موضوعات عمومی و تعاریف است.

- بخش دوم، راجع به تسهیلات ترانزیتی، از جمله تسهیلات زیربنایی، حمل‌ونقل، مصونیت ترافیک ترانزیت، ویزا، اسناد و سائط نقلیه، همکاری متقابل در پذیرش اسناد و سائط نقلیه، مرزها و تسهیلات مرزی و همچنین تسهیلات مربوط خطوط آهن است.

- بخش سوم، مربوط به موضوعات گمرکی، شامل عوارض گمرکی و مالیات، سیستم ترانزیت گمرکات و ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی می‌باشد.

- بخش چهارم شامل موضوعات متفرقه، از جمله ایجاد گروه مشورتی مشترک جهت اجرای موافقت‌نامه و پیگیری‌های مربوطه به آن است.

در مسیر ترانزیتی لاجورد انتقال کالا و مسافر با استفاده از حمل و نقل زمینی به صورت

کریدور نقش مهمی ایفا کند. باید دید آیا با افزایش هزینه تمام شده کالا از طریق راه لاجورد، محصولات افغانی در بازارهای ترکیه و اروپا مقرون به صرفه خواهند بود.

۳- نکته دیگری هم که می تواند منتج به عملیاتی نشدن کریدور لاجورد شود، این است که راه لاجورد فقط به کشورهای شامل این موافقتنامه محدود شود. اگر مسیر موافقتنامه راه لاجورد از طریق گرجستان به سایر کشورهای، از جمله روسیه و با استفاده از بندر آمستردام هلند به سایر کشورهای اروپایی گسترش نیابد، این مسیر زمان بر و هزینه زا خواهد بود.

محموله به مقصد نهایی در ترکیه برسد. در صورتی که انتقال این محموله از مسیر ایران به ۳ الی ۵ روز زمان نیاز دارد و هزینه انتقال نیز حدوداً مبلغی معادل ۱۵۰۰ الی ۲۰۰۰ دلار آمریکا خواهد بود.

بنابراین عملیاتی شدن این کریدور به عوامل متعدد سیاسی و اقتصادی وابسته است:

۱- تحریم های آمریکا علیه ایران و پهلو نگرفتن کشتی ها در بندرعباس بنا به ضرورت، تجار افغانی را میقدر می کند تا انتقال محموله های خود را از مسیر راه لاجورد انجام دهند.

۲- مسئله رقابتی بودن کالا و محصولات افغانی نیز می تواند در عملیاتی شدن این

جاده ای و خط آهن، دریایی توسط کشتی و هوایی صورت خواهد گرفت. به عبارتی نوع حمل و نقل، چند منظوره و چندوجهی خواهد بود که در نوع خود در منطقه شاید اهمیت زیادی داشته باشد. شیوه حمل و نقل چند منظوره و چندوجهی باعث ایجاد فرصت های بیشتر در مبادلات اقتصادی در افغانستان می گردد.

از نگاه فاصله، زمان و قیمت، مسیر راه لاجورد می تواند کالای افغانی و بالعکس کالای اروپایی را به افغانستان در کمترین زمان یعنی ۶ تا ۷ روز انتقال دهد.

قیمت هر کانتینر از این مسیر به مرز گمرکی حیرتان (شهر کوچکی در سرحد بین ازبکستان و افغانستان)، بندر کراچی یا بندرعباس یک هزار تا یک هزار و پانصد دلار آمریکا کم تر هزینه برمی دارد و از نظر فاصله نیز کوتاه تر است.

این مسیر افغانستان را در مسیر کریدور ترانزیتی جدید به اروپا قرار می دهد و در آینده با اتصال کشورهای تاجیکستان، قرقیزستان و چین هشت کشور را با هم وصل خواهد کرد که از چین آغاز و به اروپا ختم می شود. در حال حاضر دو مسیر مشابه از چین به سوی اروپا وجود دارد.

و سرانجام شاید باید تمام اطلاعات پیش گفته را چنین خلاصه کرد که تحولات سیاسی اقتصادی در منطقه از یک سو و طولانی بودن زمان انجام پروژه های عمرانی در کشور ما از سوی دیگر، موجب ایجاد «مسیرهای جایگزین» و حذف تدریجی ایران از مسیرهای ترانزیتی خواهد بود.

طرح کریدور لاجورد تا چه اندازه عملی است؟

با توجه به تمام خوش بینی های که درباره اقتصادی بودن طرح کریدور لاجورد مطرح می شود، اکنون نگرانی هایی نیز درباره عملی نبودن آن وجود دارد. عدم همکاری ایران و روسیه به گفته کارشناسان می تواند این طرح را با چالش جدی روبرو کند.

اسدالله زائری، استاد دانشگاه در کابل در این باره می گوید که طرح معقولانه نیست؛ زیرا در کشورهای که می خواهد از این طرح استفاده کنند، زمینه ها برای انتقال کالا و خدمات وجود ندارد. در قدم اول افغانستان فاقد زیرساخت ها است و برای اینکه بتواند از این فرصت استفاده کند، باید از نظر اقتصادی و فنی خود را به روز کند که افغانستان از نظر اقتصادی فاقد این قدرت است.

او افزود که اگر روسیه این طرح را همراهی نکند، ممکن نیست که این طرح به دلیل سیستم ناکارآمدی که در این منطقه وجود دارد از کارایی زیادی برخوردار نباشد.

عدم دسترسی افغانستان به آب های آزاد برای این کشور اهمیت حیاتی دارد. این مشکل باعث شده که افغانستان در رقابت های سیاسی منطقه ای همواره در مقابل دو کشور همسایه ایران و پاکستان که مسیر افغانستان به آب های آزاد است، کوتاه بیاید.

سایه سیاست بر سر راه های منتهی به آب های آزاد همواره این مسیرها را برای افغانستان به جاده یخبندان و صعب العبور تبدیل کرده است.

افغانستان از گذشته های دور از این لحاظ آسیب پذیر بوده است. به نظر نویسنده، کتاب دولت، انقلاب و ابرقدرت ها، در سال ۱۹۴۱ وقتی پاکستان مرزهایش را بر افغانستان بست، باعث مشکلات اقتصادی زیادی در این کشور شد و بحران اقتصادی را در پی داشت که اتحاد جماهیر شوروی به داد کابل رسید و کمک هایش را به افغانستان از طریق خطوط هوایی میان دو کشور به افغانستان رساند.

مورد بالا تنها موردی نبوده که باعث مشکلات اقتصادی برای افغانستان شده در نوامبر سال ۲۰۱۱ نیز زمانی که ۲۴ نفر از سربازان پاکستانی در دو پست مرزی با افغانستان در جریان حمله هوایی نیروهای آمریکایی کشته شدند. پاکستان در عوض مسیر تدارکاتی ناتو را در خاک خود بست و برای بازگشایی مجدد آن در ژوئیه سال ۲۰۱۲ هیلاری کلینتون مجبور شد که از پاکستان به دلیل انجام این کار عذرخواهی کند که این کار تأثیرات امنیتی زیاد بر افغانستان داشت.

مشکلات فراروی کریدور لاجورد

در انتقال و حمل و نقل کالا و محموله های تجاری همیشه باید به دو متغیر اساسی هزینه و زمان توجه شود. با یک نگاه کلی، شاید کریدور لاجورد از نظر هزینه ها و مدت زمان انتقال کالای تجار افغانستان مقرون به صرفه نباشد.

بر اساس برآورد اولیه هزینه خدمات انتقال یک محموله ۲۰ فوت از مرز تورغندی تا ترکیه از طریق جاده، تقریباً ۵۵۰۰ دلار آمریکا هزینه و ۱۳ روز زمان لازم است تا



پیاده‌سازی سامانه جامع گمرکی شامل گام‌های کوچک و بزرگ متعددی بوده است. برخی اقدامات صرفاً اجرای فرآیندهای دستی گذشته در قالب‌های رایانه‌ای و برخی اصلاح ساختار فرآیندهای گذشته اعم از اصلاحات جزئی یا کلی. با این تقسیم‌بندی، پیاده‌سازی کارشناسی مجازی شاید یکی از عمده‌ترین اصلاحات ساختاری سامانه باشد که از همان بدو طراحی، مخالفان و موافقان قدرتمندی داشت؛ چراکه تغییر یکی از قدیم‌ترین رویه‌های مرسوم، بلندپروازی بی‌سابقه‌ای بود.

بیراه نیست اگر بگوییم هیچ‌یک از طرفین این دعوا در ابتدا درک درستی از ابعاد این پروژه نداشتند، اما با توسعه و اجرای آن به تدریج دلایل موافقان و مخالفان با وضوح بیشتری بیان و مشخص شد آنچه موجب شده تا طرح با مشکل مواجه شود، واکنش احساسی طرفین بود. گمرک هرگونه انتقاد را عبور از خط قرمزهایش تعبیر و آن را صرفاً بهانه‌ای برای مخالفت با کل سامانه جامع تلقی می‌کرد و منتقدین نیز به طرح کارشناسی مجازی، به‌عنوان بهانه‌ای که فقط برای مقابله با فساد اداری طراحی شده می‌نگریستند و از این رو آن را نوعی توهین به خود تلقی می‌کردند.

با ایجاد تغییرات در مدیریت ارشد گمرک و برخی جابه‌جایی‌ها، همچنین بروز بحران‌های جدید در روند تشریفات گمرکی که ناشی از سیاست‌های جدید ارزی و تلاطم‌های روزمره در مقررات تجاری کشور بود و موجبات بروز نارضایتی عمومی فعالان اقتصادی از تجارت فرامرزی را پدید آورد. گویا انگیزه جدیدی برای منتقدین ایجاد شده تا با بزرگنمایی مشکلات، گمرک را وادار به عقب‌نشینی از این پروژه کنند. از آنجا که این طرح را با وجود تمام مشکلات آن، از طرح‌های بدیع و کارآمدی می‌دانم که شایسته است تمامی دست‌اندرکاران برای بهتر شدن و نه حذف آن بکوشند، بر آن شدم تا با مرور مزایا و معایب طرح، سه پیشنهاد اجرایی به جهت حذف معایب آن ارائه کنم.

کارشناسی‌های مجازی گمرکی
مسیر فساد اداری را مسدود می‌کند

برخورد نزدیک از نوع مجازی

اصغر مظاهری
عضو هیات‌مدیره انجمن کارگزاران گمرکی

آنچه موجب شد تا طرح کارشناسی مجازی با مشکل مواجه شود، وضعیت روانی مابین طرفین بود. گمرک هر انتقادی را عبور از خط قرمزهایش تعبیر و آن را بهانه‌ای برای مخالفت با کل سامانه جامع تلقی می‌کرد و منتقدین نیز به طوح کارشناسی مجازی، به‌عنوان بهانه‌ای که فقط برای مقابله با فساد اداری طراحی شده می‌نگریستند و از این رو آن را نوعی توهین به خود تلقی می‌کردند

بخشی از معایب کارشناسی مجازی، بیشتر متوجه سیستم نوبت‌دهی است تا خود فرآیند کارشناسی، اما این مهم با اصلاح شیوه‌های نوبت‌دهی و ایجاد یک مکانیسم هوشمند به منظور ارزیابی و اقدامات تشویقی/تنبیهی قابل رفع خواهد بود

که آنها به این پرونده به‌عنوان یک پرونده جدید می‌نگرند، کلیه ضوابط و شرایط کنترل شده و چه‌بسا خط‌هایی که در طول سال‌ها در یک گمرک به یک روال تبدیل شده، با این روش مرتفع شود.

آنچه نباید از نظر دور داشت، اینکه منتقدان در بررسی نقاط ضعف طرح بر روی گمرکات بزرگ و کلیدی کشور متمرکز می‌شوند، درحالی‌که مزایای این طرح برای گمرکات کوچک‌تر که از نیروی انسانی محدود استفاده می‌کنند، بسیار بیشتر است. تجربه نشان می‌دهد امکان سوءاستفاده از کم‌تجربگی نیروی انسانی توسط افراد سودجو، همچنین تبانی در این گمرکات به دلیل کوتاهی زنجیره افراد تصمیم‌گیر بسیار بیشتر است.

البته این موارد به‌هیچ‌وجه زحمات این عزیزان را نادیده نمی‌گیرد و تنها به مشکلات سیستمی که به دلیل نوع ساختار اداری امکان وقوع دارند اشاره می‌کند.

معایب:

۱- عدم تسلط کارشناسان مجازی به کالاها به دلیل منطقه‌ای بودن آنها؛ بدین معنی که چون کالاهای وارده به هر گمرک به اقتضای موقعیت جغرافیایی، بیشتر مربوط به همان منطقه است، کارشناسان سایر گمرکات عمدتاً با آنها آشنایی نداشته و این بررسی را دشوار می‌کند.

۲- اطلاع رسیدگی به دلیل عدم دسترسی اظهارکننده به کارشناس و بالعکس که باعث می‌شود ارائه توضیحات لازم حسب مورد به‌سختی و با کندی انجام گردد.

۳- دشواری هماهنگی بین کارشناس مجازی و گمرک اجرایی که اعتماد، همکاری و تعامل بین آنها را سخت‌تر از زمانی که همکاران با یکدیگر آشنایی قبلی دارند، می‌نماید.

با بررسی معایب مطروحه سه نکته اصلی قابل تشخیص است که با اقدامات پیشنهادی قابل رفع خواهند بود:

ایجاد گروه‌های کارشناسی تخصصی مجازی با انتخاب هوشمند کارشناس:
استدلال منتقدان در خصوص بند یک

به‌طورکلی، مزایا و معایب طرح کارشناسی مجازی به شرح زیر جمع‌بندی می‌گردد:

مزایا:
۱- استفاده از ظرفیت کارشناسی کلیه گمرکات در سراسر کشور
۲- توزیع مناسب و همگن فعالیت‌ها (و نوعی عدالت بین کارکنان گمرکات مختلف)
۳- مبارزه با فساد اداری از طریق قطع ارتباط دو سوی میز (کارمند گمرک/ارباب رجوع)
۴- افزایش قابلیت اعتماد به سیستم از طریق حذف امضاهای طلایی (انحصار لزوم تایید یک اظهارنامه توسط اشخاص معین)

۵- امکان اظهارنظرهای مختلف در خصوص پرونده‌های مشابه و جلوگیری از اقدامات تکراری به جای بررسی مداوم به‌عنوان یک واقعیت، هر گمرک اجرایی برحسب موقعیت جغرافیایی و اقتصادی خود، ظرفیت معینی برای جذب کارشناس گمرکی دارد. جذب بیش از اندازه باعث افزایش هزینه و همچنین رخت پرسنل می‌گردد و کمبود آن نیز می‌تواند به تراکم کاری، افزایش احتمال خطا و در نهایت، نارضایتی مراجعین بیانجامد، با استفاده از این طرح امکان توزیع یکنواخت فعالیت‌ها بین تمامی کارشناسان به‌نحوی فراهم می‌گردد که طول صف کارهای ارجاعی به هر کارشناس در سراسر کشور به‌نوعی متوازن گردد.

از سوی دیگر، محدود بودن نیروهای یک گمرک، موجب می‌شود تا ترخیص برخی گروه‌های کالایی یا کنترل برخی مقررات یا ضوابط، در اختیار فرد خاصی باشد و این باعث می‌شود امکان اشتباه یا سوءاستفاده در آن نقطه افزایش یابد. طرح کارشناسی مجازی، از مبنای این مشکل را برطرف می‌کند.

همچنین، با اتکا به تجربیات میدانی، مشاهده می‌شود اصطلاحاً عادت یک گمرک اجرایی به ترخیص یک کالا با مقررات و الزامات معین، موجب می‌شود در هر مراجعه به جزئیات آن پرونده توجه نشده و تنها بر مبنای سوابق و یا آنچه در آن گمرک مرسوم بوده، کالا ترخیص گردد، ولی با ارجاع به کارشناسان جدید، از آنجا

منتقدان در بررسی نقاط ضعف طرح کارشناسی مجازی، روی گمرکات بزرگ و کلیدی کشور متمرکز می‌شوند، اما گمرکات کوچک‌تر که از نیروی انسانی محدود استفاده می‌کنند، بیشتر می‌توانند از مزایای این طرح برخوردار شوند؛ چون امکان سوءاستفاده از کم‌تجربگی افراد و همچنین تبانی در این گمرکات به دلیل کوتاهی زنجیره افراد تصمیم‌گیر افزایش می‌یابد

محدود بودن نیروهای یک گمرک، موجب می‌شود تا تریخیص برخی گروه‌های کالایی یا کنترل برخی مقررات یا ضوابط، در اختیار فرد خاصی باشد و این باعث می‌شود امکان اشتباه یا سوءاستفاده در آن نقطه افزایش یابد. طرح کارشناسی مجازی از مبنا این مشکل را برطرف می‌کند

معایب مطروحه، البته تا حدودی درست است. برخی گمرکات اصولاً سابقه واردات برخی کالاها را ندارند و این امکان وجود دارد که کارشناس آن گمرک اجرایی، در اولین برخوردها با کالا نتواند به سرعت و تمرکز کارشناسان گمرک اجرایی اصلی، پرونده را بررسی کرده و اظهارنظر درست و بدون نقص انجام دهد؛ اما از سوی دیگر نباید فراموش کرد که اولاً این امکان برای کارشناسان گمرک اجرایی اصلی هم در بدو انتقال کارشناس وجود دارد.

ثانیاً، اصول طبقه‌بندی کالا و همچنین روش‌های تعیین ارزش و مقررات حاکم، رویه‌های تعریف‌شده و یکنواختی هستند که از هر کارشناس گمرکی که به‌طور معمول و پس از ارتقا از رده‌های دیگر شغلی و بالاخص ارزیابی به این سمت گمارده می‌شود، انتظار می‌رود بتواند آنها را به‌درستی تحلیل کرده و به کار بندد.

با این حال، هیچکس نمی‌تواند منکر تفاوت‌های فردی در سطح دانش، تجربه، هوش و دقت عمل افراد مختلف شود و بدین‌منظور می‌توان برای هر کارشناس (مثلاً) پنج قسمت (شامل چند فصل کالایی نسبتاً نزدیک به هم) از جدول قانون مقررات صادرات و واردات انتخاب و به عنوان قسمت‌های تخصصی هر کارشناس تعیین کرد.

سپس در هنگام انتخاب کارشناس برای هر اظهارنامه، بر مبنای ضریب تعیین شده برای تخصص و محل به نحوی اقدام کرد که اظهارنامه‌ها با اولویت کارشناس متخصص محلی، کارشناس غیرمتخصص غیرمحلی، کارشناس غیرمتخصص محلی و کارشناس غیرمتخصص غیرمحلی تقسیم شوند. به این ترتیب با انتخاب یک طول صف منطقی، می‌توان امیدوار بود که همیشه کارشناس متخصص برای رسیدگی به پرونده‌ها موجود باشد.

نکته دیگری که نباید مورد غفلت قرار گیرد، پرهیز از محدود شدن کارشناسان متخصص در هر قسمت است. می‌توان به‌صورت فصلی، بعضی از قسمت‌های اختصاص یافته به هر کارشناس را به

ترتیب با یک قسمت جدید تعویض کرد. با این حساب و با توجه به تعداد کارشناسان، عملاً احتمال بسیار کمی وجود خواهد داشت که یک اظهارنامه معین در اختیار کارشناسی قرار گیرد که جدیداً به گروه وارد شده و احیاناً آشنایی کمتری با کالا دارد که البته در حجم کل اظهارنامه‌ها قابل قبول خواهد بود.

ضمن اینکه کارشناس مذکور نیز می‌تواند با علم به قسمت کالایی تدارک دیده شده و به‌صورت ساختار یافته اطلاعات خود را در آن بخش به‌خصوص با مطالعه و بررسی افزایش دهد. با این ترتیب اصطلاح گردش شغلی لازم برای تمامی انواع کالا برای کارشناسان تامین خواهد شد.

اصلاح شیوه نوبت‌دهی:

دو بند دیگر معایب مطروحه در خصوص کارشناسی مجازی، بیش از آنکه متوجه خود کارشناس مجازی باشد، معلول روش گردش اظهارنامه بین کارشناس و جانشینان معاون و سایر مسئولان و البته اظهارکننده است. روش فعلی صرفاً براساس یک توضیح (کامنت) و خروج از صف برای ارجاع به اظهارکننده و ارجاع به کارتابل برای سایر مسئولان است و هر شخص در چرخه تشریفات تریخیص دارای فقط یک کارتابل است که سندها به ترتیب در آن قرار گرفته و قبل از رسیدگی به هر سند امکان رویت سند بعدی وجود ندارد.

این نوع کنترل افراد، یک بی‌تفاوتی در فرد ایجاد می‌کند که به دلیل اینکه هیچ اطلاعی از سند بعدی ندارد، عملاً هیچ حساسیتی نیز نسبت به آن نخواهد داشت؛ بنابراین بایستی ترتیبی اتخاذ گردد تا کلیه فرآیندهای ممکن در هنگام انتقال سند بین مسئولان و اظهارکننده، طبقه‌بندی و در یک لیست قابل انتخاب (کمبواکس) قرار گیرند.

برای مثال می‌توان به تایید نهایی، گزارش تعرفه، گزارش ارزش، بررسی استاندارد، بررسی ماهیت، مقررات، رفع ابهام و نظایر آن اشاره کرد و ردیف آخر نیز می‌تواند ردیف سایر باشد. در ادامه با رتبه‌بندی اظهارنامه‌ها و مشخص کردن آنها برای فرد

فراهم می‌شود. همچنین می‌توان با اعمال تشویق و احیانا تنبیه‌های متناسب، از زحمات کارشناسان گمرکی نمونه‌قدردانی و درعین حال از کارشکنی‌های احتمالی جلوگیری کرد.

در پایان، امیدوارم گمرک با بررسی‌های کارشناسی و تحلیل به دور از تعصب، انتقادات را بررسی و راهکارهای اصلاحی را به کار بندد تا طرح کارشناسی مجازی که به‌عنوان یکی از دستاوردهای گمرک ایران در سطح بین‌المللی شناسایی شده و در عمل هم مزایای بسیاری داشته است، با جلب حمایت تمامی ذینفعان، اثرگذارتر از پیش ادامه یابد.

دارد و آن اینکه با طبقه‌بندی اقدامات قابل‌اجرا، امکان زمان‌سنجی و بررسی راندمان کارشناسان نیز فراهم می‌شود. به‌سادگی می‌توانیم با مقایسه زمان انجام کار با زمان‌های مرجع، همچنین ترتیب انتخاب اظهارنامه‌ها توسط کارشناس و مقایسه اختلافات با ترتیب زمانی و رعایت اولویت‌ها، میزان انحراف راندمان او با سطح مورد قبول و یا مطلوب را تعیین و براساس آن بازبینی‌های دقیق‌تر را انجام دهیم.

نهایتاً با نتیجه‌گیری منطقی از داده‌های موجود، امکان ارائه بازخوردهای لازم به کارشناسان به‌منظور ارتقای کیفیت کاری

بررسی‌کننده، می‌توان صف فعلی را حذف و به مسئول مربوطه اجازه دهیم با بررسی اسناد و بر مبنای اولویت و نوع اقدامی که باید انجام دهد، ترتیب بررسی را انتخاب و اقدام لازم را انجام دهد.

این روش باعث می‌شود در مواردی که به‌عنوان نمونه، اظهارنامه صرفاً برای یک سوال مشخص، از سوی کارشناس گمرک به اظهارکننده بازگردانده می‌شود، به محض دریافت پاسخ، توسط آن کارشناس قابل پاسخ‌دهی باشد.

سیستم ارزیابی (تشویق / تنبیه):

به‌کارگیری روش فوق مزیت دیگری نیز

رئیس کل گمرک ایران خبر داد:

بسته ضدتحریمی گمرک برای حمایت از صادرات

رئیس کل گمرک ایران از بسته ضد تحریمی گمرک برای حمایت از صادرات خبر داده و با اشاره به استفاده از تمامی ظرفیت‌های گمرکی برای حمایت از تولید و صادرات اعلام کرده است: دستورالعمل‌های تفویض اختیار ورود موقت و استرداد حقوق ورودی در شیوه‌نامه‌ای جدید تنظیم و به گمرکات سراسر کشور ابلاغ شده که در مقایسه با دستورالعمل قبلی، تسهیلات گمرکی برای ورود موقت کالا و استرداد حقوق ورودی با هدف حمایت از تولید و صادرات در ۱۷ بند افزایش یافته است.

به گفته رئیس کل گمرک ایران: «با الکترونیکی شدن مراحل مختلف تشریفات صادرات کالا در گمرک، عملیات صادرات در بستر الکترونیکی و به صورت دوراظهاری انجام می‌گیرد. صادرکننده پس از اظهار کالای خود به صورت الکترونیکی، از گمرک درخواست ارزیابی کالا در محل را می‌کند و بدون مراجعه حضوری، مراحل تشریفات صادرات انجام می‌پذیرد. همچنین در صورت نیاز به مجوزهای موردی مراحل انجام کار از طریق پنجره واحد مجازی انجام می‌شود.

او افزود: «در صورتی که مسیر اظهارنامه صادراتی کنترل سیستمی سطح یک و دو تعیین شود نیازی به ورود حامل‌ها به داخل گمرک مبدأ صادرات برای توزین و الصاق پلمپ در گمرک مبدأ یا داخلی نیست؛ و در صورتی که مسیر اظهارنامه صادراتی کنترل سیستمی سطح دو تعیین شود در این مسیر در ابتدا بررسی اسنادی اظهارنامه‌های کنترل سطح دو توسط گمرک مبدأ انجام می‌پذیرد. در مسیر کنترلی سطح سه نیز تسهیلات ویژه‌ای به تولیدکنندگان کالاهای صادراتی می‌دهیم.»

عسگری ادامه داد: «در حالی که در گذشته باید تقریباً ۹ مرحله یعنی دریافت مجوز از سازمان‌های مربوطه، احراز هویت و ماده ۷، مراجعه به گمرک و تایپ اظهارنامه، کارشناسی، ارزیابی، توزین و در نهایت خروجی کالا از انبار و گمرک خروجی و اعلام وصول صادرات را با تحویل اسناد کاغذی طی می‌کرد اما حالا حتی اظهار الکترونیکی صادرات به گمرک در مرز خروجی انجام می‌شود.»

به گفته رئیس کل گمرک ایران کالاهایی که به صورت ورود موقت به کشور وارد می‌شوند، مشمول ضوابط ثبت سفارش نیستند. رئیس کل گمرک ایران در تشریح بخشی از تسهیلات جدید گمرکی گفت: در شیوه‌نامه قبلی، اختیار صدور و تمدید مجوز ورود موقت به تعداد محدودی از گمرکات اجرایی کشور تفویض شده بود در حالی که در دستورالعمل اخیر، این اختیار به کلیه ناظرین و مدیران گمرکات مراکز استان‌ها تفویض شده است.

رئیس کل گمرک گسترده‌تر شدن دامنه کالاهای را در تفویض اختیار اخیر از دیگر مزایای آن دانست و گفت: مهلت اعتبار مجوزهای ورود موقت در شیوه‌نامه قبلی ۳ ماه در نظر گرفته شده بود که به جهت حمایت از واحدهای تولیدی و تسهیل جریان ترخیص مواد اولیه موردنیاز ایشان، مهلت استفاده از مجوز ورود موقت طی دستورالعمل اخیر به ۴ ماه افزایش یافته است. ضمن اینکه در صورت درخواست ذینفع، مهلت اشاره شده دو ماه دیگر نیز قابل تمدید است.



(نفت‌گاز) و با قیمت لیتری ۳۰۰ تومان زمینگیر شده ولی ناوگان دریایی با سوخت لیتری ۸۸۰۰ تومانی می‌بایست بدون یارانه، حمایت و حتی تسهیل یا تسریع در امور، یک‌تنه بار واردات و صادرات کشور را به دوش کشد. آقایان آیا مطلع هستید که:

- تردد خطوط کشتیرانی به بنادر ایران بسیار محدود و نزدیک به صفر شده است؟

- ارائه خدمات بندری و بانکی به کشتی‌های ایرانی در کشورهای خارجی (حتی کشورهای دوست) متوقف و یا با مشکلات فراوان انجام می‌شود؟

- سوخت‌رسانی به کشتی‌های ایرانی در بنادر دیگر کشورها به سختی انجام می‌شود؟

- شرکت‌های بیمه بین‌المللی از بیمه کشتی‌های ایرانی سر باز زده‌اند؟

- ارائه خدمات موسسات بازرسی و رده‌بندی بین‌المللی به کشتی‌های ایرانی بسیار محدود شده است؟

اگر مطلع بودید بدون توجه به موارد فوق، اقدامات تحریمی جدیدی اضافه نمی‌کردید. با محدودیت‌های فوق آیا اقدامات ذیل منطقی و قابل دفاع است؟

- سختگیری و اعمال سیستم‌های ناکارآمد در تحویل سوخت به شناورها در حالی که تامین سوخت از کشورهای خارجی مقدور نیست! درحالی‌که عمده واردات و صادرات کشور از طریق کشتی‌های ایرانی است.

- افزایش ۴ برابری قیمت سوخت به دلیل تغییر نرخ ارز درحالی‌که کشورمان تحت فشارهای اقتصادی است و خطوط خارجی هم به ایران تردد نمی‌کنند! (نفت‌گازی که برای حمل و نقل زمینی به نرخ لیتری ۳۰۰ تومان عرضه می‌شود برای کشتی‌ها در حال حاضر به نرخ لیتری ۸۸۰۰ تومان فروخته می‌شود)

- افزایش ۳ تا ۴ برابری هزینه خدمات بندری به دلیل تغییر نرخ ارز درحالی‌که تغییر نرخ ارز باعث تحمیل هزینه‌های جدیدی به نادر کشور نشده که به تبع آن هزینه خدمات بندری افزایش یابد.

- اقدامات خودسر در تعیین نرخ تسعیر ارز و استفاده از نرخ بازار آزاد و عدم تبعیت از بخشنامه‌های بانک مرکزی.

اعتراض مالکان کشتی نسبت به شرایط نابسامان صنعت دریایی

متولیان دریایی خجالت بکشند

آنچه می‌خوانید نامه اتحادیه مالکان کشتی ایران است خطاب به وزرای راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت و نفت که در تاریخ ۹۷/۷/۲۲ منتشر و در آن نسبت به افزایش سرسام‌آور هزینه کشتی‌ها به دلیل افزایش چهار برابری قیمت سوخت شناورها هشدار داده شده است.

ظاهراً اعمال تحریم‌های خارجی که با تمرکز بر صنعت کشتیرانی شروع شده است، برای ایشان محلی از اعراب نداشته و خود هم‌راستا با تحریم‌ها حرکت می‌کنند. با افزایش چهار برابری قیمت سوخت کشتی‌ها نه از مسئولین وزارتخانه‌های مذکور کسی خم به ابرو می‌آورد و نه سخنرانی‌گرایی در مجلس شورای اسلامی شنیده می‌شود. اینجاست که ناتوانی متولیان دریایی در تمامی سطوح رویت می‌شود. این در حالی است که حمل و نقل زمینی با همان سوخت قابل استفاده در کشتی‌ها

در کشوری زندگی می‌کنیم که به اتخاذ تصمیمات عجیب در شرایط سخت شهره شده است. در تایید این ادعا به تصمیمات چند ماه اخیر متولیان و یا ذی‌ربطان دریایی از وزارت راه، وزارت صمت، وزارت نفت و البته بانک مرکزی توجه فرمایید. به نحوی تصمیم‌گیری می‌کنند که گویا اتفاق خاصی نیفتاده و خطری حمل و نقل دریایی را تهدید نمی‌کند. فراموش شده که اگر خللی در تردد دریایی ایجاد شود (البته شده است)، ۹۰ درصد حجم صادرات و واردات کشور دچار آسیب می‌شود.

که با آزادسازی نرخ سوخت، از قاچاق آن جلوگیری می‌شود؛ در حالی که تنها دو درصد سوخت مصرفی در داخل کشور در دریا مصرف می‌شود.

جالب‌تر آنکه نه تنها از قاچاق سوخت کاسته نشده، بلکه به‌وضوح از مرزهای خاکی افزایش یافته است ولی وزارت نفت فقط آزادسازی نرخ سوخت کشتی‌ها را لازم‌الاجرا می‌داند و لاغیر!

با شرمندگی باید عرض شود که چه خوش‌باورانه و ساده‌انگارانه به حمایت‌های وزارتخانه‌های مذکور (به‌خصوص وزارت راه و شهرسازی) از صنعت دریایی دل بسته بودیم و تصور نگاه حرفه‌ای از متولیان دریایی داشتیم.

ای کاش لااقل صحبت از بسته‌های حمایتی دولت و مجلس به میان نمی‌آمد که کاملاً مصداق این شعر شیخ اجل است:

امیدوار بود آدمی به خیر کسان

مرا به خیر تو امید نیست، شر مرسان

خصوصی بوده و متخلفان همراهانی در وزارتخانه‌های متبوع نداشته و ندارند؟

آقایان، متولی دریایی کجاست؟

- وزارت راه و زیرمجموعه آن سازمان بنادر همیشه خود را متولی دریایی معرفی می‌کنند و متأسفانه خود در صف اول ایجاد مشکل برای این صنعت قرار دارند. مجموعه‌ای که دچار شعارزدگی است.

- بخش دریایی وزارت صمت در تثبیت جایگاه خود در صنعت دریایی عاجز مانده و البته وقتی به عملکرد متخصصان دریایی در وزارت راه نگاه می‌کنیم، از غیرمتخصصان دریایی در وزارت صمت چه انتظاری است؟ مداوم شعار حمایت از تولید داخل شنیده می‌شود بدون باز کردن گره‌ای از مشکلات متعدد صنایع دریایی در ساخت کشتی، تامین تجهیزات و البته اعتبار.

- وزارت نفت هم خود را مبری از ایجاد مشکلات دریایی می‌داند، همیشه ادعا شده

جناب آقای آخوندی، آقای شریعتمداری، آقای زنگنه! آیا حاضر به پذیرش مسئولیت اختلال در شبکه صادرات و واردات کالا به کشور هستید؟

- آیا وزارتخانه‌های متبوع شما با سه برابر شدن هزینه‌های مترتب بر کشتی‌ها حاضر به تقبل تبعات اجتماعی و بیکاری ناشی از آن هستند؟

- آیا سازمان‌های مذکور حاضر به حمایت از افزایش نرخ حمل بار به دلیل افزایش سرسام‌آور هزینه کشتی‌ها هستند؟

- آیا هزینه حمایت از مصرف‌کننده فقط باید توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی پرداخت شود و دولت وظیفه‌ای ندارد؟

- آیا فقط بخش خصوصی ملزم به اجرای سیاست اقتصاد مقاومتی است و دولت جز شعار و برگزاری جلسات تکراری وظیفه دیگری ندارد؟

- آیا تخلفات رخ داده در گذشته و در مورد قاچاق سوخت صرفاً معطوف به بخش

معاون امور دریایی سازمان بنادر

تعیین نرخ سوخت شناورها در اختیار سازمان بنادر نیست

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه تعیین نرخ سوخت شناورها در اختیار این سازمان نیست، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در حال پیگیری جهت عدم افزایش نرخ سوخت شناورها است.

هادی حق‌شناس در مورد نرخ سوخت شناورها، اظهار کرد: «مقوله مربوط به نرخ سوخت شناورها را باید به چند بخش شناورهای صیادی، تجاری (شناورهای که در آب‌های ایران پیمایش می‌کنند) و سایر شناورها تقسیم کرد.» او ادامه داد: «شناورهای صیادی مشمول افزایش نرخ جدید سوخت نمی‌شوند و در مورد سوخت یارانه‌ای برای موتورلنج‌های تجاری که در منطقه خلیج فارس و دریای عمان تردد می‌کنند؛ در این رابطه کلیه مسیرهای متصور توسط سازمان بنادر تهیه شده و بصورت ماتریس در اختیار شرکت ملی پالایش و پخش قرار گرفته است، که با پیگیری‌های مستمر و جلسات متعدد برگزار شده، به صورت رفت و برگشت معادل ۷۰ درصد سوخت یارانه‌ای و ۳۰ درصد نرخ آزاد تعلق می‌گیرد.»

معاون امور دریایی با بیان اینکه در رابطه با شناورهای بزرگ دو مشکل «سوخت سبک و سنگین» وجود دارد که در هر دو مورد علاوه بر مسئله قیمت سوخت، مالکان کشتی‌ها در رابطه با نحوه توزیع سخت اعتراضاتی دارند که به درستی مطرح شده است، خاطر نشان کرد: «بر اساس مصوبات کمیته ویژه تشکیل شده در سازمان بنادر با حضور نمایندگان شرکت کشتیرانی، شرکت ملی نفتکش، اتحادیه مالکان کشتی، شرکت ملی پخش و پالایش و معاونت بین الملل وزارت نفت، صورتجلسه‌ای تنظیم و پیشنهادات لازم برای رفع هر دو مشکل به وزیر نفت، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و شورای عالی امنیت ملی ارائه شده و سازمان بنادر تنها می‌تواند پیگیری از مراجع ذیربط را در این راستا مدنظر قرار دهد.»

او افزود: «سازمان بنادر پیگیری‌های لازم را در خصوص افزایش نرخ سوخت شناوره در دستور کار قرار داده، اما مسئله این است که تعیین نرخ سوخت شناورها در اختیار سازمان نیست و نیازمند همراهی دستگاه‌های متولی امر است و امیدواریم هزینه مربوط به حمل و نقل با توجه دولت افزایش نیابد.»

🗨️ معاون بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی اخیراً در جلسه اتاق فکر سازمان بنادر، از اشغال ۱۰ تا ۱۲ درصد محوطه‌های نگهداری کالا در بنادر با کالاهای متروکه و رسوبی خبر داده و اعلام کرده از سال گذشته تاکنون افزایش تناژ کالاهای متروکه در بنادر روند صعودی داشته است. بنا به گفته دکتر حسن‌زاده، حدود ۱۵ درصد محوطه‌های نگهداری کالا در بندر امام در اشغال کالاهای متروکه و رسوبی است (۲۲۵ هزار تن کالای متروکه و ۱۴۳ هزار تن کالای رسوبی) و ۹۵ هزار TEU کالای کانتینری و حدود ۳ میلیون تن کالای غیر کانتینری نیز در بندر شهیدرجایی رسوب کرده است.

ظاهراً کالاهای متروکه و رسوبی در بنادر و انبارهای گمرک به توموری بدخیم تبدیل شده و عواملی از جمله نوسانات نرخ ارز، الزام واردکنندگان به پرداخت مابه‌التفاوت ارزی برای ترخیص کالا، عدم ثبت سفارش برای کالاهای مانده در گمرک و بنادر، بروکراسی و تشریفات اداری در نهادها و سازمان‌های مداخله‌گر در فرآیند ترخیص کالا و در نهایت مشکلات ایجاد شده در حمل‌ونقل جاده‌ای، بر وخامت اوضاع افزوده است؛ تا آنجا که سی‌ونهمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی به بررسی چالش کالاهای متروکه و راهکارهای مقابله و کاهش آن اختصاص داشت. در این جلسه مهندس علیرضا چشم‌جهان، کارشناس خبره مسائل بندری، به بررسی این چالش و راهکارهای مقابله با آن پرداخت.

۱۲ درصد از محوطه‌های نگهداری کالا در بنادر در اشغال کالاهای رسوبی است

تومور متروکه



علیرضا چشم‌جهان:
در حال حاضر، در بندر
شهید رجایی ۹۰ هزار
دستگاه کانتینر روی
زمین است که ۶۰
درصد آنها دو ماه، ۱۵
درصد سه ماه، ۱۵
درصد شش ماه
و ۱۰ درصد از ۶ ماه
تا ۱۵ سال در بندر
ماندگاری دارند؛ پس
۱۰ درصد از ظرفیت
بنادر در اشغال کالاهایی
است که هیچ امیدی
به پیگیری آنها توسط
صاحبان کالا نیست

رسانه‌ها دلایل ماندگاری
کالاها را در اتفاقات
اخیر جستجو می‌کنند
و برخی تصمیمات دولت
را در حوزه بازار ارز و
تجارت، زمینه‌ساز
ایجاد کالای متروکه
در بنادر می‌دانند؛
در حالی که این مسائل
برای رسوب کالاهای
جدیدالورود هستند
نه کالاهایی که اکنون
۱۵ سال است در
بنادر رسوب کرده‌اند

سرمایه‌ای که بخش خصوصی و دولتی برای
ایجاد این زیرساخت‌ها هزینه کرده، صرف
نگهداری کالاهایی می‌شود که هیچ درآمدی
برای کشور ندارد. این موضوع درباره کالاهای
کانتینری حادث‌تر است زیرا نه تنها هزینه THC
پرداخت شده و شرکت کشتیرانی هیچ
درآمدی مابه‌ازای آن ندارد، بلکه با جمع هزینه
بازگشت کانتینر و حق توقف‌ها، اعداد بزرگی
به دست می‌آید که فقط حساب‌ها را انباشته
می‌کند.»

او یادآور شد: «رسانه‌ها دلایل ماندگاری
کالاها را در اتفاقات اخیر جست‌وجو
می‌کنند و برخی تصمیمات دولت را در
حوزه بازار ارز و عرصه تجارت، زمینه‌ساز
ایجاد کالای متروکه در بنادر می‌دانند؛ در
حالی که این مسائل برای رسوب کالاهای
جدیدالورود هستند نه کالاهایی که اکنون
۱۵ سال است در بنادر رسوب کرده و
متروکه شده‌اند؛ بنابراین باید تاریخ را ورق
بزنیم و علت ماندگاری کالاها را در طول
سنوات مختلف در بنادر بررسی کنیم تا
بتوانیم در قانون امور گمرکی و قانون
تجارت اصلاحاتی را پیشنهاد کنیم.»

ریشه‌یابی دلایل ایجاد کالای متروکه

۱- خرید سنگین دولت

این کارشناس بندری در توضیح اینکه چه
کالاهایی در بنادر بلا تکلیف باقی می‌مانند،
اظهار کرد: «بنابراین بخشی از کالاهای متروکه
و یا مهلت منقضی مربوط به کالاهایی در قالب
خریدهای سنگین بخش‌های دولتی هستند که
تامین اعتبار آنها به موقع انجام نشده و موجب
شده است که ترخیص آنها به تعویق افتد. به
بیان دیگر یکی از دلایلی که موجب ماندگاری
کالا در بنادر می‌شود، خریدهای سنگین دولتی
بدون توجه به نحوه و میزان تامین اعتبار آنها
برای ترخیص است.»

۲- رویکرد بخش‌های دولتی در استفاده از بنادر به عنوان انبار کالا

او افزود: «از آنجا که هزینه بندری و
انبارداری کالاهای دولتی از طریق بودجه
دولتی تامین می‌شود، بنابراین بخش دولتی

علیرضا چشم‌جهان، در ابتدای سخنان خود،
با بیان اینکه با احوالات اخیر بازار و تشنجی
که در بازار ارز رخ داد، موضوع تسریع
خروج کالا و کانتینر از بنادر اهمیت دوچندان
یافته است؛ تاکید کرد: «واقعیت این است
که ماندگاری طولانی کالا در بنادر و گمرکات
کشور بحث جدیدی نیست، بلکه سالیان
درازی است که ما در بنادر با این چالش
روبه‌رو هستیم و علیرغم همه تلاش‌ها برای
رفع این معضل، هنوز نتوانسته‌ایم عملکرد
قابل دفاع و مناسبی داشته باشیم؛ تا جایی
که اکنون نزدیک به ۱۵ درصد زیرساخت‌ها،
تجهیزات و امکانات بنادر، صرف نگهداری
کالاهایی می‌شود که سرنوشته بخش
اعظمی از آنها مشخص نیست.»

کالاهای متروکه حیثیت بنادر را نشانه رفته است

چشم‌جهان توضیح داد: «اکنون در بندر شهید
رجایی ۹۰ هزار دستگاه کانتینر روی زمین
است که ۶۰ درصد آنها ۲ ماه، ۱۵ درصد ۳
ماه، ۱۵ درصد ۶ ماه و ۱۰ درصد از ۶ ماه تا
۱۵ سال در بندر ماندگاری دارند؛ بنابراین ۱۰
درصد از ظرفیت بنادر در اشغال کالاهایی
است که تقریباً امیدی به پیگیری و رهگیری
آنها توسط صاحبان کالا نیست. این در حالی
است که در حوزه کانتینر ما باید حتی
ماندگاری ۶ ماهه را هم منقضی بدانیم، زیرا
اگر قرار است به سمت بنادر هوشمند
حرکت کنیم، باید بدانیم که یکی از
مشخصه‌های بنادر هوشمند همین است که
این اتفاق با این حجم و با این وسعت در
بنادر رخ ندهد. پس این میزان ماندگی کالا در
انبارهای بندری در برهه‌ای از زمان که به
دنبال هوشمند شدن بنادر هستیم، آسیبی
جدی به حیثیت بنادر ایران وارد می‌کند.»

این کارشناس بندری با بیان اینکه نکته اصلی
در مقوله کالاهای متروکه این است که برای
ورود همه آن کالاها به کشور هزینه پرداخت
شده است، اظهار کرد: «زمانی که این کالاها در
انبارها و ترمینال‌های بندری به مدت طولانی
بلا تکلیف می‌ماند، هزینه انبارداری توسط
ترمینال‌ها از آنها اخذ نمی‌شود؛ بنابراین

بخشی از کالاهای رسوبی و متروکه مربوط به کالاهایی در قالب خریدهای سنگین شرکت‌های دولتی است که تامین اعتبار آنها به موقع انجام نشده است. گاهی هم مراحل اظهار و ترخیص، چنان زمان‌بر می‌شود که هزینه‌های گمرکی، بندری و کشتیرانی از ارزش اصلی کالا، بیشتر شده و ترخیص آن را بدون صرفه می‌کند

سازمان بنادر باید فهرست کالاهای مهلت منقضی را به شرکت‌های کشتیرانی حمل‌کننده کالاها و کانتینرها اعلام کند تا به صاحبان کالاها اطلاع‌رسانی شود. علاوه بر این، باید مشوق‌های تعرفه‌ای برای صاحبان کالایی که محموله خود را زودتر از موعد مقرر ترخیص می‌کنند در نظر گیرد

به ترخیص به‌موقع این کالاها حساسیتی ندارند و نسبت به آن بی‌تفاوت هستند و همین امر موجب شده تا برخی سازمان‌های دولتی و وزارتخانه‌ها به عنوان صاحب بخشی از کالاهای متروکه شناخته شوند.»

۳- بدهی‌های انباشته برخی از نهادهای دولتی به گمرک

او با اشاره به اینکه همین سازمان‌ها، بدهی‌های سنگینی به گمرک ایران دارند، خاطر نشان کرد: «همچنین ماندگاری کالای دولتی در بنادر و بدهی بخش‌های دولتی به گمرک موجب شده تا روند ترخیص کالاهای جدیدتر این نهادها از گمرک و بنادر نیز با مشکل مواجه شود؛ بنابراین می‌توان گفت که بدهی‌های انباشته برخی از وزارتخانه‌ها و بخش‌های دولتی به گمرک و سازمان‌های دیگر، آنها را از اقدام سریع برای ترخیص کالاهای خود در بنادر و گمرکات بازمی‌دارد.»

۴- عدم تمایل بخش دولتی به انجام تشریفات اظهار و ترخیص کالا

به گفته این کارشناس بندری؛ یکی دیگر از عواملی که زمینه‌های ایجاد کانتینرها و کالاهای متروکه را در بنادر ایجاد کرده، طولانی بودن روند بررسی نمونه‌ها و دریافت پاسخ از سازمان‌هایی است که می‌بایست گواهی‌های لازم را مبنی بر بلا مانع بودن ورود کالاها به گمرکات و بنادر کشور اعلام کنند.

به عبارت دیگر، در بخش دولتی تمایل جدی برای طی کردن سریع تشریفات اظهار و ترخیص کالا وجود ندارد، زیرا زمان‌بر و از حوصله بخش دولتی خارج است.

۵- عدم تطابق کالای وارداتی با درخواست و نیاز صاحب کالا

او افزود: «گاهی کالاهایی که وارد می‌شود با مشخصاتی که خریدار آن کالا انتظار داشته است، مطابقت ندارد. به همین دلیل، کالا در بندر و یا گمرک رها می‌شود؛ مثلاً یکی از خودروسازی‌های داخلی به منظور گازسوز کردن خودروها، باک گاز وارد کرد، اما از آنجا که در مبداء کالا بازدید نشد با مشخصات کارخانه تطبیق نداشت و خواسته

خریدار را تامین نکرد؛ به همین دلیل در بندر رها شد و اکنون سال‌هاست که از ورود آن می‌گذرد.»

۶- ورود کالاهای پروژه‌ای پس از اتمام یا لغو پروژه

چشم‌جهان با اشاره به اینکه برخی کالاها برای استفاده در پروژه‌های خاص وارد می‌شوند، تصریح کرد: «گاهی این گونه کالاها پس از اتمام پروژه وارد می‌شوند و یا اساساً انجام اصل پروژه منتفی می‌شود، اما کالا در حال ارسال به کشور است؛ بنابراین این کالاها نیز پس از ورود به بنادر، رها شده و هیچ شخصی و یا نهادی برای ترخیص آنها مراجعه نمی‌کند.»

۷- کالاهایی که مورد مطالبه صاحبان کالا قرار نمی‌گیرد

او افزود: «علاوه بر مواردی که تاکنون به آنها اشاره شد، بعضی کالاها به دلیل مسائلی مانند ورشکستگی، کلاهبرداری، مرگ و میر اشخاص حقیقی و یا موضوعاتی از این قبیل مورد مطالبه صاحب کالا قرار نمی‌گیرد.»

۸- احکام قضایی بین واردکنندگان و...

چشم‌جهان تصریح کرد: «برخی کالاهای متروکه را کالاهایی تشکیل می‌دهند که به دلیل احکام قضایی ناشی از اختلافات بین واردکنندگان، ادعای سایر شکات و یا مسائل مرتبط با قاچاق در بنادر با تکلیف می‌مانند تا جایی که برخی از آنها بدون اینکه تعیین تکلیف شوند تا مرز فساد و نابودی پیش می‌روند؛ زیرا طرفین دعوا آنقدر در فرآیند رسیدگی قضایی معطل می‌شوند که ترخیص کالا برای صاحب کالا از حیز انتفاع ساقط می‌شود. نمونه‌های این ماجرا در واردات برنج، عدس و ... دیده شده است. در عین حال کالاهای عودتی از کشورهای دیگر (به دلایل مختلف از جمله بهداشتی، قانونی و ...) هرگز مورد مطالبه صاحبان کالایی که نام آنها در بارنامه قید شده‌اند، قرار نمی‌گیرند و در بنادر متروکه می‌شوند.»

۹- مبادلات پایان‌نیافته خریدار و فروشنده
چشم‌جهان با اشاره به اینکه گاهی مبادلات مالی بین خریدار و فروشنده به انجام نمی‌رسد، در نتیجه صاحب کالا عملاً امکان دریافت

سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی تنها توانسته است کمتر از ۳ درصد از اموال متروکه را به فروش رساند که رقم بسیار ناچیزی است. در عین حال، این سازمان فقط کالاهایی را انتخاب می‌کند که ارزش اقتصادی و قابلیت نقدشوندگی دارند و به بحث فروش بقیه کالاها وارد نمی‌شود

یکی از مسائلی که باعث شده مکانیزم‌های سازمان بنادر در رفع کالاهای متروکه خنثی شود، این است که صاحبان کالاهای مهلت منقضی و متروکه می‌توانند با پرداخت ۲/۵ درصد از ارزش کالاها به گمرک، آنها را از فرآیند اقدام درباره کالاهای متروکه خارج کنند

می‌توانند مشوق‌هایی را برای تعیین تکلیف کالاهای متروکه تعیین کنند تا صاحب کالا ترغیب شود هر چه سریع‌تر کالای خود را تعیین تکلیف کند.»

این کارشناس بندری با اشاره به اینکه دومین راهکار برای مقابله با ایجاد کالاهای متروکه، این است که سازمان بنادر فهرست کالاهای مهلت منقضی را به شرکت‌های کشتیرانی حمل‌کننده کالاها و کانتینرها اعلام کند تا به صاحبان کالاها اطلاع‌رسانی شود، اظهار کرد: «علاوه بر این دو راهکار، سازمان بنادر باید مشوق‌های تعرفه‌ای برای صاحبان کالایی که محموله خود را زودتر از موعد مقرر ترخیص می‌کنند در نظر گیرد تا صاحبان کالا به ترخیص به موقع و سریع کالای خود ترغیب شوند.»

چشم‌جهان با اشاره به اینکه درباره کالاهای خطرناک مهلت منقضی و متروکه تقریباً هیچ اقدامی از سوی سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی انجام نمی‌شود، افزود: «سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی تنها توانسته است کمتر از ۳ درصد از اموال متروکه را به فروش رساند که رقم بسیار ناچیزی است. در عین حال، این سازمان فقط کالاهایی را انتخاب می‌کند که ارزش اقتصادی و قابلیت نقدشوندگی دارند و به بحث فروش بقیه کالاها وارد نمی‌شود. گاهی نیز این سازمان مدعی است که انبار لازم را برای نگهداری کانتینرها ندارد، بنابراین حتی اگر کالای کانتینری به آنها معرفی شود، تا زمانی که در حراج به فروش رسد باید در انبارهای بنادر باقی بماند؛ به همین دلیل تأثیر چندانی در کاستن آمار کالاهای متروکه ندارد.»

او تصریح کرد: «البته استفاده از پس‌کرانه‌های بندری و مناطق خارج از بندر هم می‌تواند به این موضوع کمک کند، اما در آن صورت هم باید مشخص شود که هزینه جابه‌جایی کالاها را چه کسی باید پرداخت کند.»

عضو سابق هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی تأکید کرد: «یکی دیگر از مسائلی که باعث شده است مکانیزم‌های سازمان بنادر و دریانوردی در رفع کالاهای متروکه خنثی

ترخیصیه را از فرستنده بار و شرکت کشتیرانی ندارد و نمی‌تواند برای انجام مراحل اظهار و ترخیص کالا اقدام کند، افزود: «در مواردی نیز برخی کالاها موفق به دریافت تاییدیه استاندارد یا گواهی‌های دیگر نمی‌شوند، بنابراین اگر کالای غیر کانتینری باشند هزینه نگهداری آنها بر دوش ترمینال‌دار و اگر کانتینری باشند بر دوش شرکت کشتیرانی است.»

۱۰- زمان‌بر بودن تشریفات اداری و اتمام مهلت مصرف کالاها

او یادآور شد: «گاهی اوقات مراحل اظهار، ترخیص و آماده‌سازی اسناد گمرک آنقدر زمان‌بر می‌شود که با وجود هزینه بسیار پایین انبارداری در بنادر ایران هزینه‌های متعلقه در بخش گمرکی، پایانه‌های بندری و کشتیرانی به اعدادی می‌رسد که ارزش اصلی کالا کفاف این هزینه‌ها را نمی‌دهد و صاحب کالا آن را رها می‌کند. گاهی نیز برخی کالاها به علت طولانی شدن مراحل کار و تطویل مدت ماندگاری در بندر و یا گمرک، قابلیت مصرف خود را از دست می‌دهند و بنابراین صاحبان کالاها آنها را رها می‌کنند.»

این کارشناس بندری با اشاره به اینکه گاهی شرکت‌های کشتیرانی کانتینرهای حاوی کالاهای مهلت منقضی را به ذی‌نفع کالا به صورت توافقی می‌فروشند، گفت: «بنابراین در چنین مواردی علی‌رغم پروانه ورود موقت برای کانتینر و انجام مراحل اداری، کالا به همراه کانتینر در بندر رها می‌شود و بدین صورت ظرف و مظروف به اتفاق هم بندر را اشغال می‌کند.»

چه مکانیزم‌هایی باید در پیش گرفت؟

علیرضا چشم‌جهان، سه راهکار به‌عنوان مکانیزم‌های مورد نیاز سازمان بنادر درباره کالاهای متروکه پیشنهاد داد: «در ابتدای امر، بنادر و ترمینال‌های تابعه باید فهرست کالاهای مهلت منقضی را به‌طور منظم و مستمر به گمرک اعلام کند تا در فرآیند تعیین تکلیف از طریق سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی قرار گیرد. همچنین

شود، این است که صاحبان کالاهای مهلت منقضی و متروکه می‌توانند با پرداخت ۲/۵ درصد از ارزش کالاها به گمرک، آنها را از فرآیند اقدام درباره کالاهای متروکه خارج کنند. بدین صورت با پرداخت این ۲/۵ درصد صاحب کالا خودش را از کل قوانین و شرایطی که برای کالاهای متروکه است خلاص می‌کند؛ بنابراین باید برای این قانون تدبیری اندیشید، زیرا در این صورت همه مطالبات و حقوق سایر ذینفعان از جمله سازمان بنادر، شرکت‌های کشتیرانی و ترمینال‌داران از بین می‌رود.»

چشم‌جهان تاکید کرد: «تعیین تکلیف

بسیاری از کالاهای متروکه و مهلت منقضی به احکام خاص و هماهنگی با مرجع قضایی نیازمند است، بنابراین انتظار می‌رود سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر سازمان‌ها و نهادهای مرتبط ارتباطی با قوه قضائیه داشته باشند تا بتوانند چنین پرونده‌هایی را هرچه سریع‌تر رسیدگی و احکام لازم را صادر کنند.»

جای خالی کارگروه تخصصی کالاهای متروکه

این کارشناس ارشد بندری تصریح کرد: «ما هماهنگی و عزم جمعی را برای مقابله با

حجم انبوه کالاهای متروکه در بنادر نداشتیم زیرا به صورت واقعی هر کدام از سازمان‌ها و مراجعی که مسوول رسیدگی به این موضوع بودند از زاویه دید خود و به صورت فردی به موضوع نگاه کردند و از انجام اقدامی جمعی بازماندند؛ بنابراین ضروری است که در سازمان بنادر به همراه دیگر نهادهای مربوطه کارگروهی تخصصی ایجاد شود تا فرآیند موجود در کالاهای متروکه دائماً مانیتور و با برگزاری منظم جلسات و اقدام گروهی این معضل رفع شود و غول کالاهای بلا تکلیف و متروکه در بنادر از پای درآید.»

بر اساس مقررات DP WORLD برای حراج عمومی کالاهای متروکه، اقدامات قانونی به ترتیب زیر و بر اساس مهلت تعیین شده مجاز، آغاز می‌گردد:

- کالاهای عمومی، سه ماه بعد از تخلیه از کشتی
- کالاهای یخچالی، یکماه بعد از تخلیه از کشتی
- کالاهای خطرناک، یکماه بعد از تخلیه از کشتی

کالاهایی که در طول این مدت از سوی صاحبان کالا اقدامی برای پرداخت هزینه‌های بندری یا تعرفه عوارض گمرکی آن صورت نپذیرد، پس از ارسال دو فقره اخطاریه می‌توانند در معرض حراج و فروش توسط گمرک دبی و یا ترمینال اپراتور قرار گیرند. برای کالاهایی که در حراج عمومی خریداری می‌شوند، هزینه انبارداری بر مبنای ۲۷ درهم در روز به ازای هر تی ای یو به علاوه هزینه THC از خریدار اخذ می‌گردد. در صورتی که کالایی به دلیل ماهیت یا مقررات گمرک دبی و یا هر محدودیت دیگری قابلیت حراج عمومی و فروش در امارات را نداشته باشد، می‌بایست توسط شرکت کشتیرانی مربوطه به مبدا بازگردانده شود. در چنین صورتی تعرفه THC طبق کتابچه تعرفه و هزینه انبارداری بر مبنای ۲۵ درهم در روز به ازای هر TEU می‌بایست از طرف خط کشتیرانی پرداخت گردد.

گمرک دبی موارد متروکه را با ذکر نام صاحبان کالا به اتاق بازرگانی و دوایر اقتصادی دولتی اطلاع می‌دهد تا در زمان تمدید کارت بازرگانی ملاحظات لازم به عمل آید. در مواردی که ترخیصیه توسط خط کشتیرانی برای صاحب کالایی صادر شده باشد، گمرک دبی از اقدام به حراج عمومی کالا خودداری می‌کند و اگر صاحب کالا همچنان موجود و با همان نام مشغول فعالیت باشد، گمرک و بندر می‌توانند از طرق مقتضی صاحب کالای مربوطه را برای ترخیص محموله تحت فشار قرار دهند و شرکت کشتیرانی هم می‌تواند ارائه خدمات به سایر کالاهای حمل شده توسط ایشان را تا زمان تعیین تکلیف کالای مهلت منقضی به حالت تعلیق درآورد.

در مورد صاحب کالاهایی که فعال باشند و کالای مهلت منقضی در بندر داشته باشند، گمرک و بندر می‌توانند از طریق اتاق بازرگانی و سیستم قضایی نیز نسبت به انجام اقدامات قانونی مبادرت نمایند. در خصوص محمولاتی که ترخیصیه برای آنها صادر شده باشد ولی صاحبان آنها ورشکسته شده باشند و یا عدم تداوم فعالیتشان محرز باشد، رویه حراج عمومی در پیش گرفته می‌شود.

در باراندازهای همسایه چگونه عمل می‌شود؟



محاسبه هزینه‌های دریایی بر مبنای ارز ۸۰۰۰ تومانی

ماه گذشته براساس نامه مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، حقوق، عوارض و هزینه‌های مترتب بر کشتی و هزینه تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) در بنادر کشور بر مبنای نرخ ارز نیمای اعلام شد.



طبق این ابلاغ، از تاریخ اوا مهرماه هزینه‌های ارزی خدمات دریایی و بندری مترتب بر کشتی و کانتینر در بنادر کشور به شرح ذیل محاسبه می‌گردد:

۱- میزان حقوق، عوارض و هزینه‌های دریایی و بندری عهده شناورهای ایرانی به نرخ حواله ارزی سامانه نیما با لحاظ حداکثر معادل ریالی نرخ هر دلار ۸۰,۰۰۰ ریال تعیین، محاسبه و وصل می‌گردد. در صورتی که معادل ریالی نرخ هر دلار در سامانه نیما کمتر از ۸۰,۰۰۰ ریال باشد، نرخ سامانه مذکور ملاک محاسبه و تعیین میزان قابل وصول تعرفه‌های مذکور است.

۲- میزان حقوق، عوارض و هزینه‌های دریایی و بندری عهده شناورهای خارجی طبق تعرفه‌های مربوطه، به ارز محاسبه و وصل می‌گردد و در صورتی که شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی مربوطه امکان واریز ارز را نداشته باشند، صورت حساب‌های صادره به نرخ میانگین سامانه نظارت ارز تعیین، محاسبه و وصل می‌گردد.

۳- میزان تعرفه خدمات ارزی مرتبط به کانتینر از قبیل تخلیه و بارگیری (THC) به نرخ حواله ارزی سامانه نیما با لحاظ حداکثر معادل ریالی نرخ هر دلار ۸۰,۰۰۰ ریال تعیین، محاسبه و وصل می‌گردد. در صورتی که معادل ریالی نرخ هر دلار در سامانه نیما کمتر از ۸۰,۰۰۰ ریال باشد، نرخ سامانه مذکور ملاک تعیین و محاسبه میزان قابل وصول تعرفه‌های مذکور است.

در همین رابطه، محمدعلی حسن‌زاده عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی چنین توضیح داده است: «هر چند سازمان بنادر افزایشی در نرخ تعرفه‌های ترمینال‌های کانتینری اعمال نکرده بود، ولی با نوسانات نرخ ارز و تغییر نرخ برابری دلار چالش‌های جدی برای صاحبان کالا و شناور ایجاد شد، به همین دلیل ضرورت ایجاد شرایط مناسب عملیاتی و اقتصادی در دستور کار سازمان قرار گرفت.

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی می‌گوید: «سازمان بنادر به استناد بخشنامه‌های اعلامی بانک مرکزی ملزم به رعایت نرخ‌های مندرج در سایت به عنوان مبنای صدور صورتحساب خدمات ترمینال‌های کانتینری است و در خصوص تعرفه‌های مترتب بر شناورهای خارجی، خطوط کشتیرانی خارجی ملزم به واریز دلار هستند و چنانچه نتوانند باید نسبت به واریز معادل ریالی حواله ارز در صرافی‌ها اقدام کنند.»

حسن‌زاده اطمینان داده است: «اگر در سایت نیما قیمت دلار به هر عدد بالاتری برسد، ما با هدف رونق اقتصاد کشور نرخ ۸ هزار تومان را ثابت نگه می‌داریم. ضمناً چنانچه مازاد دریافتی از صاحبان کالا از اول مهر به ایشان مسترد نشود و یا در ادامه بیشتر از رقم مصوب سازمان وصول شود، ایشان می‌توانند مراتب را جهت پیگیری کتبا به معاونت امور بندری سازمان منعکس کنند.»

جناب آقای علی محمودی‌سرای

انتخاب جنابعالی را به ریاست هیئت مدیره فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران تبریک عرض نموده و آرزوی سرفرازی در مسیر اعتلای صنف را برای شما و تمام همکاران خواستاریم.

ماهنامه ترابان

سال مالی ۱۳۹۷ کشتیرانی جمهوری اسلامی پایان یافت

گرفتار تحریم‌ها؛ دل‌بسته فرصت ارزی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حالی سال مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۱۳۹۷ را به پایان رساند که در هفته‌های پایانی این سال، بار دیگر سایه سنگین تحریم «فعالیت‌های بندرگاهی، کشتیرانی و صنایع کشتی‌سازی» در موعد ۱۳ آبان بر فعالیت‌های این شرکت گسترده شد. کشتیرانی در فاصله سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۶ نیز در لیست تحریم‌ها قرار داشت و شرکتی با سابقه در برخورد با محدودیت‌های بین‌المللی به شمار می‌رود، اما به هر تقدیر سال مالی ۱۳۹۸ زیر سایه تدابیر مدیریت تحریم‌ها سپری خواهد شد. شرکت البته در گزارش‌های اخیر «تفسیری مدیریت» و «گزارش هیئت‌مدیره به صاحبان سهام» اعلام کرده سعی خواهد کرد وظیفه انجام مبادلات بین‌المللی را انجام دهد و تحریم‌ها را به فرصتی برای گسترش فعالیت‌ها تبدیل کند. فارغ از تحریم‌ها اما سهامداران به نوسان‌های اخیر بازار ارز نیز توجه ویژه دارند و در پی آن هستند که بدانند تراز ارزی شرکتی که اکثر درآمدها و هزینه‌هایش به صورت ارزی در یافت و پرداخت می‌شود، به چه ترتیبی خواهد بود.

روزبه ساکت



شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با وجود رشد درآمد، با افزایش ۱۸ درصدی هزینه‌های عمومی و فروش در سال مالی ۹۷ روبه‌رو بوده و زیان غیرعملیاتی داشته است. افزایش دستمزد و هزینه‌های بیمه، علت این رشد اعلام و ۵۵ میلیارد تومان هزینه حقوقی موجب شناسایی زیان غیرعملیاتی شده است

با نگاهی به ترازنامه و دیگر صورت‌های سال مالی ۱۳۹۷ مشخص می‌شود که کشتیرانی از توان سودسازی پایینی برخوردار است؛ چرا که سود خالص ۱۴۳ میلیارد تومانی در برابر مجموع دارایی‌هایی که ارزش آنها در ترازنامه ۶ هزار و ۷۴۹ میلیارد تومان ثبت شده، بسیار اندک است! نسبت سود خالص به آورده سهامداران (حقوق صاحبان سهام) نیز نتیجه قابل قبولی نشان نمی‌دهد

برای قیمت‌گذاری منصفانه به این بازار نفرستاده است. در شرایطی بهای تمام‌شده هر سهم «خزر» برای سهامدار عمده ۷۵۵ ریال بوده که در تاریخ اتمام سال مالی گذشته، ارزش این سهم به ۲۲۳۶ ریال رسیده است؛ این در حالی است که کشتیرانی دریای خزر در پانزدهم مهر ماه حدود ۳۵۰ تومان بر تابلو بورس قیمت داشته است.

«کشتیرانی مسخر دریا»، «سرمایه‌گذاری فرادریای نیک قشم» و «کشتیرانی جنوب - خط ایران» در زمره مهم‌ترین شرکت‌های زیرمجموعه «حکشتی» هستند که سهم بالایی در درآمد شرکت ایفا می‌کنند.

ریسک‌ها و فرصت‌ها

کشتیرانی جمهوری اسلامی در سال گذشته پنجاهمین سال تاسیس خود را جشن گرفت. اکثر سال‌های فعالیت یک دهه اخیر شرکت اما زیر سایه سنگین تحریم‌ها بوده است. هشت سال تحمل تحریم‌های بین‌المللی تا سال ۲۰۱۶ هنوز از یاد مدیران، کارکنان و سهامداران این شرکت زوده نشده که تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا به فاصله کمتر از سه سال از رفع تحریم‌های گذشته، بازگشته است.

شرکت در گزارش‌های خود بر تهدید تازه تحریم‌ها تاکید کرده و عنوان داشته علی‌رغم این که تحریم‌های جدید تنها به آمریکا محدود است و سایر کشورها همچنان بر پابندی خود به برجام تاکید دارند اما تا پیش از آغاز رسمی تحریم‌های حوزه دریا و بندر، شرکت‌های بین‌المللی بسیاری در حوزه‌های مختلف بیمه، خدمات مالی، سوخت‌رسانی، ترمینال‌داری، حمل‌فیدری، فورواردری و نمایندگی ارتباط خود را با کشور قطع کرده‌اند.

شرکت اما بر دو نقطه امید در دل تحریم‌ها تاکید دارد: نخست آن که بر این باور است ۸ سال دیگری با تحریم‌های بین‌المللی گذشته، تجربه عبور از این مرحله سخت را آموخته و در فضای جدید نیز امکان فعالیت موفق را فراهم می‌آورد و دوم آن که معتقد است قطع تردد شرکت‌های کشتیرانی

کشتیرانی جمهوری اسلامی که با نماد «حکشتی» بر تابلو بورس مورد معامله قرار می‌گیرد، ۱۶ میلیارد و ۳۹۳ میلیون سهم دارد و در سال مالی که در پایان خرداد امسال به اتمام رسید، ۸۷ ریال سود به ازای هر سهم خود محقق کرد. این میزان به معنای مجموع ۱۴۳ میلیارد و ۳۸۶ میلیون تومان سود خالص است.

این در حالی است که سود خالص هر سهم در سال مالی قبل که منتهی به ۳۱ خرداد ۱۳۹۶ بود، ۱۱۲ ریال به ازای هر سهم بود و به این ترتیب، شرکت در مقایسه با سال قبل با کاهش ۲۲ درصدی سود خالص روبه‌رو شده است. در عین حال شرکت درآمد خود را در سال مالی ۱۳۹۷ به میزان ۶ درصد رشد داده بود.

ماهیت فعالیت شرکت «سرمایه‌گذاری» است؛ به این معنا که درآمدش منوط به سودآوری شرکت‌های زیرمجموعه و تقسیم سود آن‌ها است تا سهم سهامدار عمده در صورت‌های مالی بنشیند. حکشتی اما علی‌رغم رشد درآمد با افزایش ۱۸ درصدی هزینه‌های عمومی و فروش در این سال روبرو بوده و زیان غیرعملیاتی نیز شناسایی کرده است. افزایش قابل توجه «دستمزد» و «هزینه بیمه سهم کارفرما» علت رشد قابل توجه هزینه‌های عمومی و فروش بوده و ۵۵ میلیارد تومان هزینه حقوقی موجب شناسایی زیان غیرعملیاتی شده است.

با نگاهی به ترازنامه و دیگر صورت‌های سال مالی ۹۷ مشخص می‌شود که شرکت از توان سودسازی پایینی برخوردار است چه این که سود خالص ۱۴۳ میلیارد تومانی در برابر مجموع دارایی‌هایی که ارزش آن‌ها در ترازنامه ۶ هزار و ۷۴۹ میلیارد تومان ثبت شده، بسیار اندک است!

مقایسه سود خالص با آورده سهامداران (حقوق صاحبان سهام) نیز نتیجه قابل قبولی به دست نمی‌دهد چه این که شرکت دو هزار و ۱۴۱ میلیارد تومان حقوق صاحبان سهام دارد.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکنون «کشتیرانی دریای خزر» را در بازار سهام وارد کرده و هنوز دیگر شرکت‌های خود را

کشتیرانی در اطلاعاتی که اوایل مهر به سامانه اطلاع‌رسانی ناشران بورسی ارسال کرد، درآمد حمل کانتینری را دو برابر بخش فله اعلام کرد. این در حالی است که شرکت ۳۲ فروند کشتی فله بر با ظرفیت ۲ میلیون و ۱۲ هزار DWT و ۲۵ کشتی کانتینر بر با ظرفیت یک میلیون و ۱۲۷ هزار DWT در اختیار دارد

کشتیرانی جمهوری اسلامی، عمده هزینه‌ها شامل سوخت، تخلیه، بارگیری و عوارض بندری را به صورت ارزی اعلام و البته عنوان کرده هزینه‌های اداری را براساس ریال پرداخت می‌کند. طبق مصوبات سازمان بنادر، تمام هزینه‌های ناشی از عوارض بندری، بر مبنای دلار سامانه سنا پرداخت می‌شود

خارجی به بنادر ایرانی، نقش این شرکت را در واردات و صادرات کشور افزایش می‌دهد و فرصتی برای توسعه بازارهای کشتیرانی ایجاد می‌کند. این نگاه خوشبینانه اما در حالی است که کلیه فعالیت شرکت در حوزه بین‌المللی است.

شرکت فارغ از ریسک تحریم‌ها، از ریسک نقدینگی نیز بیمناک است و با توجه به دشواری‌های موجود در دریافت مطالبات، به عدم امکان ایفای به‌موقع تعهدات و نیاز به تامین مالی با هزینه‌های سنگین اشاره می‌کند که هزینه‌های مالی را رشد می‌دهد و نه تنها سودآوری را کاهش می‌دهد که تکمیل پروژه‌های در دست اجرا را نیز ناممکن یا دشوار می‌کند. با توجه به وضعیت جدید اقتصادی کشور به‌واسطه بروز دوباره تحریم‌ها، قابل پیش‌بینی است که پرداخت مطالبات از سوی مشتریان داخلی (به‌خصوص دولتی‌ها) سخت‌تر می‌شود و دریافت مطالبات از طرف‌های بین‌المللی نیز با سد نبود کانال‌های مبادله روبرو خواهد شد.

کشتیرانی جمهوری اسلامی اما با اتکا به وضعیت کشتیرانی در سال ۲۰۱۷ و ماه‌های نخست سال ۲۰۱۸ و همچنین پیش‌بینی سال‌های آینده، وضعیت صنعت خود را مطلوب می‌بیند و باور دارد فرصت‌های بسیاری در دل وضع مطلوب کنونی اقتصاد جهانی نهفته است.

مطابق گزارش هیات‌مدیره، شرکت امیدوار است اقتصاد جهان رشد سالانه ۳/۵ تا ۴ درصدی را در فاصله سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۱ تجربه کند که این رقم از متوسط رشد اقتصادی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۷ بیشتر است. البته جنگ‌های تجاری میان قدرت‌های بزرگ اقتصادی جهان تا اندازه‌ای تحقق پیش‌بینی‌ها را زیر سوال برده است.

تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۷ با رشد ۴ درصدی نسبت به سال قبل روبرو شد. در این سال ۱۱ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تن کالا که معادل ۸۴ درصد کل تجارت جهان است، از مسیر دریا جابجا شد. قاره آسیا بیشترین سهم را در رشد سال ۲۰۱۷ ایفا

کرد. پیش‌بینی شده رشد تجارت دریایی جهان در ۲۰۱۸ به ۳/۶ درصد برسد.

کشتیرانی اما در سال ۹۶ موفق به جابجایی ۲۷ میلیون تن بار شد که از این عدد، ۱۴ میلیون تن مربوط به صادرات، ۱۱ میلیون تن مربوط به حمل وارداتی و ۲ میلیون تن متعلق به حمل بین‌المللی بوده است.

اما در میان حوزه‌های فعالیت کشتیرانی در جهان، حمل بار فله سال ۲۰۱۷ را با شرایطی بسیار مطلوب پشت سر گذاشت. متوسط درآمد کشتی‌های فله بر در این سال با رشد خیره‌کننده ۷۷ درصدی همراه شد و در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ نیز درآمد ۲۳ درصد نسبت به دوره مشابه سال قبل افزایش را تجربه کرد. حمل سنگ‌آهن در سال ۲۰۱۷ ۷ معادل ۲ درصد و حمل غلات برابر با ۷ درصد رشد را به ثبت رساند.

پیش‌بینی شده در سال ۲۰۱۸، ناوگان فله بر جهان بیشتر با افزایش کشتی‌های بزرگ VLOC که مخصوص حمل محموله‌های بزرگ سنگ‌آهن است، رشد کند. در بخش کانتینر نیز پیش‌بینی شده تجارت دریایی جهان ۵/۴ درصد در سال جاری میلادی افزایش داشته باشد. این در حالی است که در بخش تانکر و نیز نفت خام، وضعیت تجارت جهانی رشدی متناسب با بخش‌های کانتینر و فله را نشان نمی‌دهد.

شرکت در اطلاعاتی که اوایل مهرماه به سامانه جامع اطلاع‌رسانی ناشران بورسی (کدال) ارسال کرد، درآمد حمل کانتینری خود را دو برابر بخش فله اعلام کرد. این در حالی است که کشتیرانی جمهوری اسلامی تعداد ۳۲ کشتی فله بر با ظرفیت ۲ میلیون و ۱۲ هزار DWT (وزن قابل بارگیری) و ۲۵ کشتی کانتینر بر با ظرفیت یک میلیون و ۱۲۷ هزار DWT در اختیار دارد.

عمر مجموع ناوگان فله و کانتینری شرکت حدود ۱۲ سال است در حالی که عمر متوسط مجموع ناوگان برابر با ۱۶ سال است. شرکت در مجموع ۱۴۱ فروند کشتی با ظرفیت ۴ میلیون و ۴۲۷ هزار DWT در اختیار دارد و به ترتیب ۳۷ کشتی چندمنظوره، ۸ کشتی نگله سنگین و ۱۰ کشتی تانکری نیز در ناوگان خود دارد.

کشتیرانی اعلام کرده عمده کرایه حمل که بیشتر به صورت ارزی است، در خارج بابت هزینه‌های ناوگان دریافت کرده و الباقی با تعامل صاحب کالا و براساس نرخ سامانه سنا، به صورت ریالی اخذ می‌شود. شرکت معتقد است با توجه به ماهیت خدماتی، ملزم به فروش ارز در سامانه نیما نیست

شرکت کشتیرانی در پی افزایش ۱۰۰۰ میلیارد تومانی سرمایه رسمی و رساندن آن به رقم ۲۶ هزار و ۳۹۳ میلیارد ریال است. یک‌چهارم این افزایش سرمایه از طریق سود انباشته در حساب‌ها و بقیه از آورده سهامداران خواهد بود. شرکت نیاز مبرمی به این کار دارد. حجم تسهیلات فعلی بالاست و بدون افزایش سرمایه، نمی‌تواند تسهیلات جدید دریافت کند

فله با رشد ۳۵ و در بخش کانتینر با رشد ۳۱ درصدی اعلام می‌کند.

آینده کشتیرانی

شرکت در حالی بار دیگر با تحریم‌ها روبرو شده که اهداف آتی خود را بر مبنای توسعه فعالیت‌ها و مدیریت هزینه‌ها تعیین کرده است. بنا بر گزارش تفهیمی مدیریت سال مالی ۹۷، حکشتی به دنبال آن است که در سه حوزه حمل غلات، آهن‌آلات و زغال‌سنگ ظرفیت‌های خود را توسعه دهد و به بازار حمل روغن گیاهی نیز ورود کند. توسعه ناوگان نیز در زمره برنامه‌ها است چه این که گویا از سفارش خرید اخیر ۱۰ فروندی به سازندگان کرایه‌ای، ۷ فروند تحویل گرفته شده است.

حفظ ارتباط با بروکرهای کلاس اول دنیا دیگر هدف مهم شرکت است و جذب مشتریان با ارائه نرخ‌های رقابتی نیز دنبال می‌شود. صرفه‌جویی در پرداخت کمیسیون با انعقاد قرارداد مستقیم با صاحبان کالا و هماهنگی جهت کاهش معطلی شناورها، دو برنامه اصلی شرکت به منظور صرفه‌جویی در هزینه‌ها خواهد بود.

شرکت به دنبال افزایش ۱۰۰۰ میلیارد تومانی سرمایه رسمی است تا این عدد را به ۲۶ هزار و ۳۹۳ میلیارد ریال برساند. حدود یک‌چهارم این افزایش سرمایه از طریق سود انباشته در حساب‌ها و مابقی از آورده سهامداران انجام خواهد گرفت. شرکت نیازی مبرم به این افزایش سرمایه دارد چون حجم تسهیلات فعلی‌اش بالاست و عملاً بدون افزایش سرمایه، نمی‌تواند تسهیلات جدید دریافت کند. در صورت عدم تامین نقدینگی از مسیر افزایش سرمایه، شرکت مجبور به فروش دارایی‌های مولد خود خواهد شد.

به این ترتیب، کشتیرانی جمهوری اسلامی در ماه‌های آینده با سه مسئله مهم مدیریت تحریم‌ها، پرداخت‌ها و دریافت‌های ارزی و مدیریت نقدینگی خود روبرو است و در دل فرصت‌ها و تهدیدهای نهفته در این سه مسئله، می‌تواند افزایش یا کاهش سودآوری خود را جستجو کند.

مساله‌ای به نام ارز

بازار سهام در روزهای نخستین مهرماه صعودی تاریخی را تجربه می‌کند. تحولات به وقوع پیوسته در بازار ارز، مهم‌ترین علت اقبال به خرید سهام بوده؛ چه این که فعالان اقتصادی باور دارند اکثر شرکت‌های حاضر در بورس یا از جهت «صادرات محوری و سهم قابل توجه درآمدهای ارزی یا معادل ارزی» و یا به سبب «رشد ارزش جایگزینی ریالی» منتفع می‌شوند و بنابراین ارزش سهام آن‌ها می‌باید صعودی می‌گردد.

سهام «حکشتی» نیز از تیررس بازار به دور نماند و در حالی که در نخستین روز شهریورماه حدود ۳۳۰ تومان قیمت داشت، در روز نه مهرماه تا رقم ۵۸۰ تومان نیز مورد معامله قرار گرفت.

سازمان بورس بنا بر قوانین خود اما شرکت‌های با نوسان تند قیمت سهام را ملزم به برگزاری کنفرانس اطلاع‌رسانی در باب آخرین تحولات، می‌کند و حکشتی نیز به سوالات سهامداران در باب مهم‌ترین مسائل که بیشتر حول مسائل تحریم و ارز می‌چرخید، پاسخ داد.

شرکت درباره پرسش‌های ارزی سهامداران، پاسخ‌هایی را ارائه کرد. کشتیرانی جمهوری اسلامی عمده درآمد خود را بر اساس ارز اعلام کرد که بر مبنای نرخ ارز سامانه سنا قرار دارد. نرخ کرایه نیز تابع تحولات بازار بین‌المللی عنوان شد. عمده هزینه‌ها شامل سوخت، تخلیه، بارگیری و عوارض بندری را به صورت ارزی اعلام کرد و البته عنوان داشت هزینه‌های اداری را بر اساس ریال پرداخت می‌کند. بر مبنای مصوبات سازمان بنادر، کلیه هزینه‌های عوارض بندری بر مبنای دلار سامانه سنا پرداخت می‌شود.

شرکت اعلام کرد عمده کرایه حمل دریایی که بیشتر به صورت ارزی است، در خارج بابت هزینه‌های ناوگان دریافت و الباقی با تعامل صاحب کالا با نرخ معادل سامانه سنا، به صورت ریالی اخذ می‌شود. شرکت معتقد است با توجه به ماهیت خدماتی، ملزم به فروش ارز خود در سامانه نیما نیست. شرکت همچنین شاخص کرایه حمل بین‌المللی در سال ۲۰۱۸ را در بخش



در اکتبر ۲۰۱۶ میلادی تصمیمی از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی اتخاذ شد مبنی بر اینکه از نخستین روز ژانویه ۲۰۲۰ میلادی با هدف کاهش محتوای سولفور در سوخت مصرفی شناورها، محدودیت جهانی سوخت کم‌سولفور ۰/۵ درصد در مقابل ۳/۵ درصدی که امروزه مورد استفاده قرار می‌گیرد، حاکم شود، این در حالی است که همزمان با نزدیک شدن به تاریخ اعلام شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی سراسیمگی در بازار کشتیرانی موج می‌زند و بازارهای دیگر را هم تحت تاثیر خود قرار داده است؛ تا آنجا که میزان تحویل شناورها در مقایسه با نخستین ماه سال جاری میلادی افت قابل توجهی داشته است.

به بهانه ضرب‌الاجل سازمان جهانی دریانوردی برای استفاده از سوخت با سولفور کمتر از ۰/۵ درصد

چالش سولفور

هزینه زیاد سرمایه‌گذاری در بخش سوخت LNG روی شناورها، بسیاری از مالکان را با محدودیت مواجه ساخته؛ ضمن اینکه زیرساخت‌های لازم نیز در دسترس نیست، بنابراین به نظر می‌رسد اسکرابرها در مقایسه با شناورهایی با سوخت LNG بیشتر مورد توجه کشتیرانی‌ها قرار گرفته است

طبق آمار آلفالاینر، ۲۵ فروند کانتینربر در حال فعالیت هستند که اسکرابر روی موتور اصلی آنها نصب شده و تا دو سال آینده به‌طور فزاینده‌ای بر تعداد آنها افزوده خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود ۱۵۰ فروند شناور نیز سیستم موتور خود را توسعه دهند؛ ضمن اینکه ۷۰ فروند شناور نو مجهز به اسکرابر، در صف تحویل قرار گرفته‌اند

گرفته‌اند که تبدیل سیستم سوخت یکی از شناورها به LNG در حال انجام است. از سوی دیگر، هزینه بالای سرمایه‌گذاری در بخش سوخت LNG بر روی شناورها بسیاری از مالکان را با محدودیتی جدی روبه‌رو ساخته است؛ چراکه زیرساخت‌های لازم نیز در دسترس نیست.

طبق آخرین آمار استخراج شده از سوی آلفالاینر، ۲۵ فروند کانتینربر در حال فعالیت هستند که اسکرابر روی موتور اصلی آنها نصب شده و تا دو سال آینده بر تعداد آنها به‌طور فزاینده‌ای افزوده می‌شود. پیش‌بینی می‌شود ۱۵۰ فروند شناور سیستم موتور خود را توسعه دهند؛ ضمن اینکه ۷۰ فروند شناور نوساز مجهز به اسکرابر در صف تحویل قرار گرفته‌اند. در این خصوص، برخلاف هزینه سرمایه‌گذاری بین ۵ تا ۱۰ میلیون دلار برای هر شناور، دوره نسبتاً کوتاه بازپرداخت برای نصب سیستم اسکرابر، محرک و ابزاری تشویقی برای اقدام سریع مالکان به حساب می‌آید.

در ماه‌های اخیر، گزارشات متعددی پیرامون روند افزایشی قوی تقاضا برای اسکرابرها منتشر شده است، اما با این وجود، بر اساس پیش‌بینی‌ها در یکم ماه ژانویه سال ۲۰۲۰، تعداد کشتی‌هایی که به اسکرابرها مجهز هستند، درصد ناچیزی از کل ناوگان خواهد بود. در عین حال علی‌رغم آنکه بسیاری از شناورهای سفارش داده شده در یاردها قرار است پیش از خروج شاهد نصب اسکرابرها باشند، تعدادی از آنها در سال ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ تحویل مالکان می‌شوند و فعالیت خود را پس از موعد لازم‌الاجرا شدن قانون سوخت کم سولفور ۰/۵ درصد آغاز خواهند کرد. هر چند به نظر می‌رسد اسکرابرها در مقایسه با شناورهایی با سوخت LNG بیشتر مورد توجه فعالان کشتیرانی قرار گرفته است چراکه تنها ۱۳ فروند شناور با سوخت LNG تا ژانویه ۲۰۲۰ میلادی آماده فعالیت هستند.

به گزارش مانا، James Forsdyke مدیر بخش دریایی و فراساحل مناطق هنگ‌کنگ و تایوان در موسسه رده‌بندی لویدریجستر می‌گوید: تقاضا برای اسکرابرها شیب

همچنان که به ضرب‌الاجل ژانویه ۲۰۲۰ سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) برای استفاده از سوخت با سولفور کمتر از نیم درصد نزدیک می‌شویم، پیش‌بینی می‌شود، مالکان گزینه نصب اسکرابر (سیستم سولفورزدا از گازهای خروجی شناورها) را جدی‌تر بگیرند.

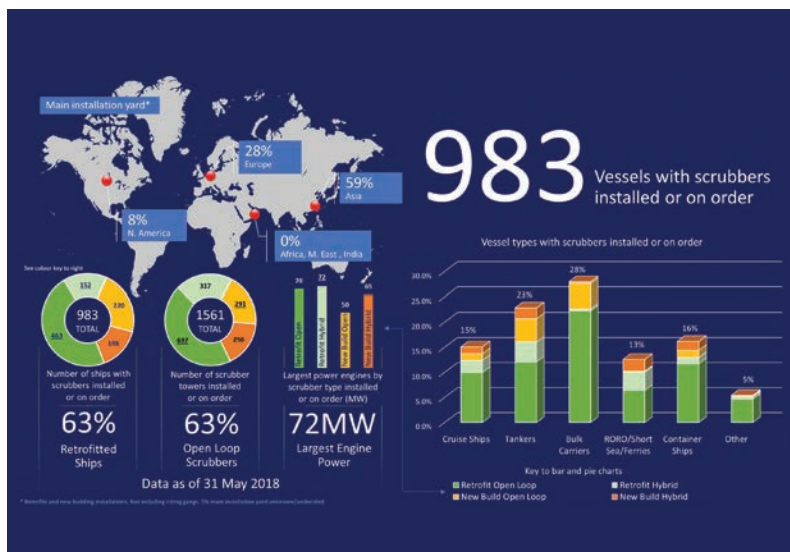
شرایط اخیر صنعت کشتیرانی، هزینه پیش‌بینی شده بالاتر و هم‌چنین دسترسی محدود به سوخت‌های دریایی با سولفور پایین پس از سال ۲۰۲۰ را می‌توان از عوامل محرک‌زا و کلیدی برای انتخاب گزینه نصب اسکرابرها گاز خروجی از سوی مالکان برای شناورهای فعال خود دانست.

به گزارش مانا، پتروس پاپاس، رئیس Star Bulk در کنفرانسی پیرامون عملکرد این شرکت طی سه ماه نخست سال جاری میلادی، از طرح سفارش ساخت ۲۲ فروند اسکرابر به تامین‌کنندگان مختلف اروپایی با میانگین هزینه کمتر از سه میلیون دلار برای هر شناور رونمایی کرده بود.

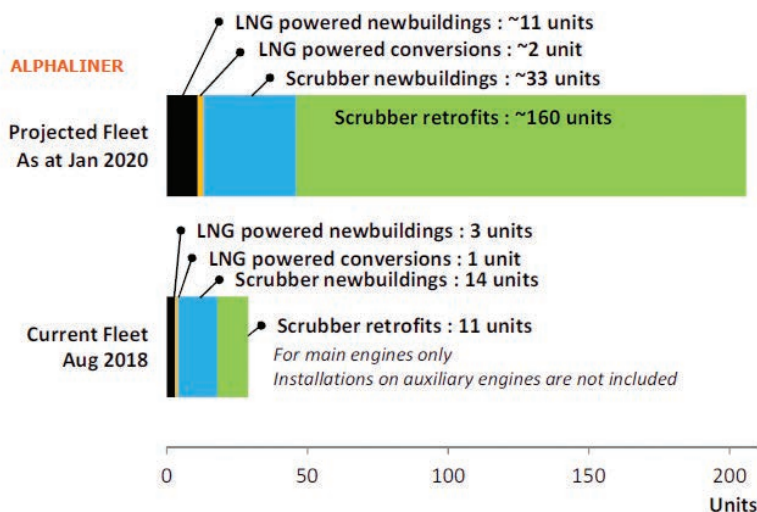
آمیت مهرتورا، تحلیلگر ارشد دوپچه بانک نیز معتقد است، مالکانی که کشتی‌های مجهز به اسکرابر دارند از طریق بهره‌گیری از اجاره سفری (Voyage Charter) از یک مزیت رقابتی در مقایسه با اجاره زمانی (Time Charter) برخوردار خواهند بود.

در اجاره‌های سفری، مالک شناور مسئول هزینه بندر، سوخت و خدمه‌های کشتی خواهد بود؛ در حالی که در مورد اجاره‌های زمانی چارتر تنها مسئول هزینه‌های سوخت خواهد بود. این بدان معنی است که مالکان با اسکرابرها قادر به مطالبه یک نرخ کرایه حمل بالاتر خواهند بودند. در عین حال آنها به‌طور چشمگیری هزینه‌های پایین‌تر را متحمل می‌شوند، چراکه شناورهای آنها سوخت با سولفور بالای ارزان‌تر را استفاده خواهند کرد.

با این حال، اکثر مالکان شناورهای کانتینری هنوز نتوانسته‌اند تصمیم قاطعی مبنی بر سازگاری با این قانون جهانی اتخاذ کنند. هم‌اکنون تنها چهار فروند شناور کانتینری با سوخت LNG فعالیت می‌کنند و ۲۰ فروند دیگر در حالی در صف سفارش قرار



ناوگان سازگار کانتینری با قانون جهانی ۲۰۲۰



بر اساس گزارش تحقیقی اخیر منتشر شده از سوی بانک آمریکایی مورگان استنلی، روند نصب اسکرابرها کندتر از حد انتظار بوده است، حتی علیرغم اینکه دوره بازیافت سرمایه نصب اسکرابرها یک روند فزاینده جذاب و قابل توجه را طی می‌کند. وی در ادامه خاطرنشان کرد: در حال حاضر، دوره بازیافت سرمایه نصب اسکرابرها خیلی جذاب به نظر می‌آید، اما از آن طرف هزینه پنج میلیون دلار برای هر نصب اسکرابرها بر روی هر کشتی برای یک صنعتی که با شرایط مالی چالش برانگیز طی چند سال دست و پنجه نرم کرده است، می‌تواند بسیار گران باشد. همچنین این صنعت با هزینه‌های اضافی مربوط به سیستم کنترل آب توازن نیز مواجه است.

تشکیل می‌دهند. لازم به ذکر است: در حدود ۹۰ هزار فروند کشتی به عنوان شناورهای فعال در ناوگان جهانی دسته‌بندی شده‌اند، از این تعداد ۵۰ الی ۶۰ هزار فروند شناور به طور بین‌المللی فعالیت می‌کنند و ملزم به پیروی از قانون سوخت با سولفور تا سقف نیم درصد آی‌م‌و (IMO) هستند. براساس آخرین آمار و ارقام منتشر شده از سوی شرکت کارگزاری کلارکسونز لندن، در حال حاضر تنها ۶۰۰ اسکرابرها نصب شده است. Forsdyke معتقد است، اگر بخواهیم یک برآورد خوش‌بینانه داشته باشیم، حداکثر تعداد سه هزار اسکرابرها تا سال ۲۰۲۰ نصب خواهد شد.

در حدود ۹۰ هزار فروند کشتی به عنوان شناورهای فعال در ناوگان جهانی دسته‌بندی شده‌اند، از این تعداد ۵۰ الی ۶۰ هزار فروند شناور ملزم به پیروی از قانون سوخت با سولفور تا سقف ۰/۵ درصد آی‌م‌و هستند. براساس آخرین موسسه کلارکسونز در حال حاضر تنها ۶۰۰ اسکرابرها نصب شده است

صعودی تندی را به نمایش گذاشته است و بسیاری از چارترها شروع به تقاضا برای نصب اسکرابرها روی کشتی‌های چارتری خود کرده‌اند؛ اما به گفته لویدرزیجستر، اسکرابرها کم‌ارجم‌ترین گزینه برای مالکان در راستای مطابقت با قانون سوخت سولفور ۲۰۲۰ خواهند بود. وی در ادامه افزود: اگر از همین الان هر حوضچه خشک با کشتی‌ها پر شود و بدون وقفه نصب اسکرابرها بر روی آنها آغاز و تا سال ۲۰۲۰ ادامه داشته باشد، نتیجه نهایی همچنان سهم کوچک اسکرابرها خواهد بود، به عبارت دیگر مالکان کسانی که گزینه اسکرابرها را انتخاب کرده‌اند، یک مجموع اقلیت در یکم ماه ژانویه ۲۰۲۰ را



ادعای جدید مالکان کشتی‌های تجاری بین‌المللی:

قوانین آیمو به نفع آمریکا وضع می‌شود

گروه گانور، یکی از گروه‌های مالکان کشتی‌های تجاری بین‌المللی در اظهار نظر اخیر خود عنوان کرده است که قوانین آیمو در خصوص سوخت کشتی‌ها به نفع آمریکایی‌ها تمام شده است.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) که زیر نظر سازمان ملل کار می‌کند قوانین استفاده از سوخت‌ها را تغییر داده است. به طوری که کشتی‌ها باید از سوخت کم گوگرد ۵/۰ درصد به جای سوخت کنونی که دارای ۵/۳ درصد گوگرد هست استفاده کنند. این قانون باعث خواهد شد تا محیط‌زیست با آلاینده‌گی کمتری مورد تهدید قرار بگیرد.

اما تصویب این قانون مخالفت‌هایی را هم دربرداشته است. از جمله گروه گانور که از جمله اتحادیه‌های معتبر مالکان کشتی‌های تجاری بین‌المللی است به این موضوع اعتراض نشان داده و آن را جزو خواسته‌های آمریکا دانسته است.

به گفته آنها، طبق قوانین جدید، درخواست برای استفاده از سوخت کم‌گوگرد به شدت افزایش پیدا می‌کند و از طرف دیگر نیز بر قیمت سوخت‌های دیگر تاثیرگذار خواهد بود.

رئیس هیات مدیره گروه گانور در کنفرانس نفت و پول که در لندن برگزار شد در این خصوص اظهار کرد: «تغییر نوع سوخت در ابتدای امر باعث ایجاد هرج و مرج در بازار خواهد شد. در این شرایط، کشورهایی که دارای ذخایر بیشتری از سوخت مورد نظر باشند از رقبا جلو می‌افتند و به همین دلیل، آمریکا برنده این قضیه خواهد بود. ضمن اینکه احتمالاً قیمت نفت خام و سوخت معمولی کاهش و سوخت سبک و تقطیر شده افزایش پیدا می‌کند.»

ترن کویست همچنین می‌افزاید: «از سوی دیگر، وجود پالایشگاه‌های کافی در آمریکا باعث می‌شود که دسترسی به این نوع سوخت برای آنها آسان‌تر باشد و فرآیند تولید سوخت جدید با گوگرد کمتر نیز برایشان به راحتی میسر شود. به همین دلیل، در تصویب قوانین جدید آیمو، بی‌شک آمریکایی‌ها برنده اصلی هستند.»

آمریکا در حال حاضر دارای پیشرفته‌ترین پالایشگاه‌های جهان است. آنها از طرفی واردکننده نفت خام هستند و از طرف دیگر می‌خواهند که سوخت سبک را به مشتری‌ها بفروشند.

گفتنی است براساس گزارش تحقیق منتشر شده از گروه تکنولوژی دریایی و انرژی Wartsila، تنها نصب دو الی سه هزار اسکرابر تا ضرب‌الاجل یکم ماه ژانویه ۲۰۲۰ امکان‌پذیر است.

در حال حاضر با احتساب دفتر سفارشات ۳۰۰ اسکرابر از سوی شرکت Wartsila ساخته و بر روی ۱۷۰ شناور نصب شده است. به نظر می‌آید تا سال ۲۰۲۰ میلادی، ظرفیت تولید اسکرابرها به بالاترین حد برسد.

کارخانه‌ها ملزم به تولید تمامی تجهیزات دیگر از دریچه و پمپ گرفته تا سیستم‌های خودکار خواهند شد. البته ظرفیت داخلی و عرضه میزان تولیدات را محدود می‌کند و می‌توان انتظار رشد سریع‌تر تقاضا را در مقایسه با عرضه در آینده‌ای نزدیک شاهد بود.

شرکت مهندسی CR Ocean نیز ۲۰ اسکرابر بر شناورها نصب کرده است که اعتبار آنها به اثبات رسیده و تایید شده است. افزون بر آن شرکت Saacke Marine and Systems

نیز ۱۱۵ فروند اسکرابر در مجموعه خود جای داده است که در حال حاضر اقیانوس‌ها را می‌پیمایند. در نهایت شرکت Alfa Laval دو دستگاه اسکرابر نصب شده و پنج دستگاه در حال ساخت دارد.

این گزارش در پایان نوشت: تیم کالاهای سرمایه‌ای مورگان انتظار دارد، تنها یک هزار و ۲۰۰ اسکرابر تا سال ۲۰۲۰ نصب شود، رقمی که در مقابل با ناوگان فعال ۶۰ هزار شناور ناچیز به شمار می‌آید، علیرغم اینکه دوره بازیافت سرمایه نصب اسکرابر می‌تواند به کمتر از یک سال در آینده برسد.

بر اساس این گزارش و اعلام موسسه جهانی Market Insight، سهم بازار برای اسکرابرها تا سال ۲۰۲۴ از مرز هشت میلیارد دلار عبور خواهد کرد.

در همین حال، مدیر آلودگی و انرژی کارآمد در سازمان بین‌المللی دریانوردی با حضور در کنفرانس پتروشیمی آسیا-پاسفیک اطمینان داده است که هیچگونه تاخیری در برنامه سازمان آیمو وجود نخواهد داشت و در صورتی که شناورداران از اجرای قانون تخطی کنند، آیمو جریمه سنگینی برای آنها در نظر خواهد گرفت.



صعود آرام قیمت ارز از ابتدای تابستان سال ۹۶ آغاز می‌شود. بازار طبق خاطره سه سال قبل تر و نحوه مدیریت بانک مرکزی بر بازار، صعود را طبیعی و واکنشی حداقلی به تورم موجود در اقتصاد می‌داند. کار تا شش ماه پس از آن نیز طبیعی پیش می‌رود.

قیمت برابری هر دلار به ۴۵۰۰ تومان نزدیک می‌شود، اما هنوز کسی باور رخدادهای ماه‌های بعد را ندارد و پس‌اندازهای خود را به سوی ارز نمی‌برد.

اما رخدادهای اجتماعی نیمه نخست دی ماه اولین جرقه را می‌زند و به تعبیر تحلیلگران تکنیکی که در سال‌های اخیر حضوری قوی در اکثر بازارها پیدا کرده‌اند، ارز کانال شکنی می‌کند و سیگنال قوی برای ورود نقدینگی صادر می‌کند. پس از آن، چرخه‌ای از رشد و توقف‌های مقطعی قیمت شکل می‌گیرد و تدابیر دولتی برای آرام کردن اوضاع هیچ نتیجه‌ای به همراه ندارد. حال اما شهر یورماه ۱۳۹۷ است و دلار آمریکا سودای فتح قله ۲۰ هزار تومان را در سر می‌پروراند.

بازارهای دیگر گرچه مقهور حرکت چند برابری قیمت ارز و طلا بوده‌اند، اما رالی صعودی محدودتری را تجربه کرده‌اند. بازار سهام نیز چنین عمل کرده است.

بازدهی سهام نسبتی با بازدهی ارز ندارد، اما از نیمه دوم تابستان و هم‌زمان با به رسمیت شناختن بازار ثانویه ارز، شتاب رشد این بازار تند می‌شود. در حقیقت، ارزش سهام به بهانه‌هایی چون «رشد درآمد ریالی شرکت‌های صادرات محور»، «رشد درآمد و سود براساس تورم» و «رشد ارزش دارایی‌ها» سیر صعودی پرشتابی به خود می‌گیرد؛ به‌گونه‌ای که شاخص کل بورس در یک بازه زمانی کمتر از دو ماه بیش از ۵۰ درصد رشد ارزش پیدا می‌کند.

صنعت حمل‌ونقل در زمره صنایعی شمرده نمی‌شود که تاثیر مستقیم مثبت از افزایش

تاثیر ارز بر تحولات صنعت حمل‌ونقل

سودای سود بیشتر دریا، بندر و ریل

علی محسنی

صنعت حمل و نقل در زمره صنایعی شمرده نمی‌شود که تاثیرات مستقیمی از افزایش نرخ ارز می‌پذیرند، اما نگاهی به تغییر ارزش سهام شرکت‌های فعال صنعت در بازار سرمایه نشان می‌دهد به جز دو شرکت ریلی، سایر شرکت‌ها با رشد بیش از ۵۰ درصدی ارزش در یک بازه حدود ۴۰ روزه روبرو شده‌اند

توکاریل واگن‌های شش محوره را در مالکیت انحصاری دارد. این شرکت که عمده فعالیت خود را مدیون همکاری با فولاد مبارکه اصفهان است، اثر تحریم‌ها را ایجاد یکسری مشکلات در تامین قطعات واگن عنوان و اعلام کرده تورم، هزینه تعمیرات را ۲۵ درصد افزایش داده است

صورت ریالی است. بر اساس مصوبات سازمان بنادر، هزینه‌های عوارض بندری بر مبنای دلار سامانه سنا است. شرکت در مجموع تلقی مثبتی از تحریم‌ها دارد و معتقد است قطع همکاری شرکت‌های بین‌المللی، تقاضای حمل از سوی کشتیرانی ملی کشور را افزایش می‌دهد و بنابراین خرید کشتی‌های جدید با جدیت دنبال می‌شود. البته با توجه به نیاز ارزی برای خرید کشتی از سازندگان جهانی، باید دید آیا شرکت قادر به تامین ارز است یا این اقدام صرفه اقتصادی مناسبی خواهد داشت یا خیر؟

دیگر شرکت کشتیرانی فعال در بازار سرمایه، شرکت کشتیرانی دریای خزر است. بیش از ۷۷ درصد از سهام این شرکت در اختیار کشتیرانی جمهوری اسلامی است.

این شرکت که در بورس با نماد «خزر» شناخته می‌شود، نتیجه کنفرانس اطلاع‌رسانی را نهم مهرماه به سامانه بورس ارسال می‌کند و ۹۸/۴ درصد درآمد نیمه نخست امسال خود را از حمل فله و مابقی را از حمل کانتینری اعلام می‌کند. متوسط نرخ کرایه در شش ماهه نخست سال جاری در بخش فله ۱۳ و در بخش کانتینری ۷ درصد نسبت به میانگین سال گذشته افزایش نشان می‌دهد.

شرکت تاکید دارد که فروش ارزی ندارد و ارز دریافتی را برای پرداخت عوارض بندری، خرید تجهیزات خارجی و حقوق پرسنل کادر دریا مورد استفاده قرار می‌دهد. خزر اما صورتحساب‌ها را بر اساس نیاز شرکت یا مشتری‌مداری، به صورتی دلاری یا سایر ارزها صادر می‌کند.

بر اساس اعلام کشتیرانی دریای خزر، هزینه سوخت ناوگان از طریق شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و بر اساس نرخ سامانه سنا، به صورت هفتگی اعلام می‌شود. بر اساس مصوبات اخیر سازمان بنادر و دریانوردی، نرخ عوارض بندری به نرخ ارز سامانه سنا تغییر کرده که شرکت تاکید دارد این رخداد سبب رشد شدید هزینه‌های بندری شده و نقدینگی شرکت را تحت تاثیر قرار داده است.

«خزر» تنها بخشی از درآمدهای خود

نرخ ارز می‌پذیرد، اما نگاهی به تغییر ارزش سهام شرکت‌های فعال صنعت در بازار سرمایه نشان می‌دهد به جز دو شرکت ریلی، سایر شرکت‌ها با رشد بیش از ۵۰ درصدی ارزش در یک بازه حدود ۴۰ روزه روبرو شدند به گونه‌ای که این رشد حتی برای شرکت بندری سینا تا بیش از ۱۲۰ درصد نیز ثبت می‌شود!

همگام با رشد تند قیمت سهام، بورس از شرکت‌ها درخواست ارائه اطلاعات جدید و پاسخ به سوال‌های تازه سهامداران را می‌کند و شرکت‌ها در قالب کنفرانس‌های اطلاع‌رسانی، به تشریح آخرین وضعیت خود در شرایط کنونی بی‌ثباتی اقتصادی و گسترش وضعیت تحریم‌ها می‌پردازند، اما سوال‌های ارزی مهمترین سوالاتی هستند که از سوی سهامداران پرسیده می‌شوند.

بین‌المللی‌ترین بخش حمل و نقل

صنعت کشتیرانی فعالیت داخلی چندانی ندارد و این به معنای آن است که دو مسئله ارز و تحریم‌ها تاثیر به‌سزایی بر فعالیت‌های بخش دریایی حمل و نقل کشور دارد.

کشتیرانی جمهوری اسلامی در اطلاعیه‌ای که در هشت مهرماه منتشر می‌کند، به سوال‌های مطرح در کنفرانس اطلاع‌رسانی پاسخ می‌دهد. شرکت عمده درآمد خود را ارزی اعلام می‌کند به گونه‌ای که نرخ کرایه حمل تابع تحولات بازار بین‌الملل و مبنای نرخ ارز، سامانه سنا است.

شرکت که ۶۵ درصد درآمد نیمه نخست امسال خود را از حمل کانتینری و ۳۵ درصد را از حمل فله به دست آورده، نحوه دریافت کرایه حمل را این‌گونه تشریح می‌کند که عمده آن به صورت ارزی بابت هزینه‌های ناوگان و مابقی با تعامل صاحب کالا، با نرخ معادل ریالی سامانه سنا دریافت می‌شود.

کشتیرانی تاکید می‌کند عمده درآمدها را به صورت ریالی دریافت می‌کند و به علت ماهیت خدماتی خود، ملزم به فروش ارز در سامانه نیما نیست.

اما هزینه‌های این شرکت شامل سوخت، تخلیه و بارگیری و عوارض بندری نیز با ارز پرداخت می‌شود و تنها هزینه‌های اداری به

از گزارش‌هایی که شرکت‌های دریایی، بندری و ریلی به بازار سهام ارسال کرده‌اند، افزایش درآمدهای نیمه نخست سال قابل برداشت است اما شرکت‌های فعال در حوزه جاده‌ای روندی معکوس داشته‌اند

شرکت ریل‌پرداز سیر که بخش عمده‌ای از درآمد خود را به واسطه همکاری با ذوب‌آهن اصفهان حاصل می‌کند، در تیر ماه اعلام کرد در راستای طرح توسعه حمل‌ونقل ریلی و در ازای سرمایه‌گذاری جهت خرید ۵۰ دستگاه واگن باری لبه‌بلند، یارانه صرفه‌جویی سوخت را حداکثر به مدت ۷۲ ماه دریافت کند

شامل بارشماری، ترخیص، حق صدور بارنامه و سایر خدمات این حوزه را به صورت کاملاریالی دریافت می‌کند. شرکت در پاسخ به سؤال اثر تحریم‌ها بر فعالیت‌ها، بر نقش کلیدی خود در حمل کالاهای اساسی تاکید می‌کند و ضمن تایید تاثیر تحریم‌ها بر افزایش قیمت تمام‌شده حمل محموله‌ها، از وجود فرصت‌هایی مناسب در خلال محدودیت‌های بین‌المللی می‌گوید.

کشتیرانی دریای خزر پیش از این در اطلاعیه‌ای که ۷ شهریور به بورس ارسال کرده بود، تنظیم صورت‌های مالی پنج ماهه نخست امسال را بر اساس نرخ ۴۲۰۰ تومانی دلار و هفت ماهه باقی‌مانده از سال را بر اساس پیش‌بینی ۷ هزار تومانی قیمت ارز اعلام کرده بود.

در این اطلاعیه، از رشد درآمدها به سبب رشد تناژ صادرات و تغییر نرخ ارزی کرایه حمل سخن گفته شده بود و هزینه‌ها نیز به واسطه افزایش قیمت سوخت و عوارض بندری با رشد ارزیابی شده بود.

حال و هوای بندر

توسعه خدمات دریایی و بندری سینا قرارداد سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری ترمینال دو بندر شهید رجایی را به مدت پنج سال از بهمن ۱۳۹۶ منعقد می‌کند. شرکت در نیمه نخست امسال ۶۱ درصد از عملیات تخلیه و بارگیری بندر شهید رجایی را در ترمینال شماره دو انجام داده است.

حجم عملیات کانتینری اما در این مدت ۲۳ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش نشان می‌دهد. شرکت که در بورس با نماد «حسینا» نام‌گذاری شده، تحریم‌های بین‌المللی را موجب کاهش حجم تجارت، افزایش نرخ ارز، کاهش درآمدهای نفتی دولت، کاهش تولید ناخالص داخلی و کاهش قدرت خرید می‌داند و این روند را موجب کاهش واردات اعلام می‌کند.

رشد نرخ ارز اما به باور حسینا، افزایش صادرات را به دنبال دارد. بندری سینا در کنفرانس اطلاع‌رسانی ۱۱ مهرماه خود، درآمدهای خود را کاملاً به

صورت ریالی عنوان می‌کند به این ترتیب که درآمدهای THC مربوط به تخلیه و بارگیری کانتینری، ارزی محاسبه شده اما به صورت ریالی دریافت می‌شود. حدود ۳۵ درصد از هزینه‌های تعمیرات و نگهداری ماشین‌آلات بندری که به صورت تامین قطعات و لوازم یدکی آنهاست، به صورت ارزی از خارج تامین می‌شود و مابقی این هزینه‌ها به صورت ریالی پرداخت می‌شود.

خدمات THC حدود ۶۰ درصد درآمد کل شرکت در سال ۹۶ را تشکیل داده در حالی که هم اکنون ۵۲ درصد حجم تخلیه و بارگیری کانتینری کشور در اختیار این شرکت است.

حسینا پیش‌بینی کرده با توجه به کاهش حجم عملیات کاری و افزایش نرخ ارز، مجموع درآمد سال جاری رشدی ۲۱ درصدی را نسبت به سال ۹۶ تجربه کند. بندری سینا پیش‌تر در تاریخ ۲۲ مردادماه، از بخشنامه ۲۰ مرداد سازمان بنادر و دریانوردی و دستورالعمل ۱۶ مرداد ابلاغی بانک مرکزی خبر داده بود که کلیه حساب‌های ارزی شناورها و خدمات THC را از ۱۷ مردادماه بر اساس محاسبه نرخ ارز آزاد در سامانه‌های سنا و نیما، اعلام کرده است.

رقیب بزرگ شرکت در بخش بندری که این روزها فعالیت‌های متفاوتی از بندری سینا دارد، در هفته‌های اخیر توضیحی در باب آخرین تحولات نداده است.

تایدواتر خاورمیانه اما در گزارش تفسیری مدیریت که با صورت‌های مالی سه ماهه منتهی به پایان خرداد ۱۳۹۷ ارائه کرده بود، بخش عمده درآمدهای عملیاتی اصلی و مستمر خود را ناشی از درآمدهای اجاره واگذاری تجهیزات و ماشین‌آلات بندری، اجاره دپوی غلات و غیره اعلام می‌کند که هرگونه تغییر در نرخ ارز به صورت مستقیم بر این درآمدها اثر ندارد.

پروژه مهم دیگر شرکت سینا، خارج‌سازی مغروفه‌های خورموسی (سالویج) است که با نرخ تسعیر ارز توافق شده با سازمان بنادر و دریانوردی، صرف‌نظر از هرگونه کاهش یا افزایش، به ریال تسعیر شده است.

ریل پرداز سیر در اوایل تیر اعلام کرد پیرو اعلام قبلی مبنی بر قصد خرید ۴۰۰ دستگاه واگن باری خارجی از روسیه، ۱۰۸ دستگاه را با اعتبار شش ماهه تا تاریخ ۲۷ شهریور ثبت سفارش کرده و در خواست صدور مجوز ثبت سفارش ۲۸۲ دستگاه واگن لبه بلند دیگر را به راه آهن ارائه کرده بود

توکاریل واگن‌های شش‌محوره را در مالکیت انحصاری خود دارد و به این ترتیب، مزیت رقابتی خوبی در مقایسه با سایر رقبا دارد. این شرکت که عمده فعالیت خود را مدیون همکاری با فولاد مبارکه اصفهان است، اثر تحریم‌ها را ایجاد یک سری مشکلات در تامین قطعات واگن‌ها عنوان کرده که با تدابیری سعی شده قطعات خارجی تامین شود. شرکت تاکید کرده عمده قطعات واگن‌ها را از داخل تامین می‌کند. تورم، هزینه تعمیرات واگن‌های شرکت را ۲۵ درصد افزایش داده و حدود پنج درصد واگن‌ها نیز در دست تعمیر اعلام شده است. توکاریل خرید لکوموتیوهای جدید را نیز منوط به ارزیابی شرایط ارزی و اقتصادی کشور می‌داند. اما شرکت ریل پرداز سیر که بخش عمده درآمد خود را از همکاری با ذوب آهن اصفهان حاصل می‌کند، به تازگی اطلاعاتی تازه از فعالیت‌های خود منتشر نکرده اما در ۱۹ تیرماه از ابلاغ رسمی قرارداد سه‌جانبه

ریل و تامین ناوگان

صنعت ریلی با رشد فعالیت و درآمد روبه‌رو است و این روند در شش ماهه نخست سال جاری مشهود بوده است. رابطه ارز و فعالیت شرکت‌های این حوزه اما بیشتر به برنامه‌های توسعه ناوگان بازمی‌گردد. توکاریل که بزرگ‌ترین شرکت حمل و نقلی ریلی بار کشور محسوب است، در کنفرانس اطلاع‌رسانی هفتم مهرماه خود اثر ارز بر افزایش هزینه ساخت واگن‌های جدید را غیرقابل پیش‌بینی دقیق می‌داند، اما بر این باور است واگن‌های جدید در آینده با افزایش قیمت حدود ۵۰ درصد تحویل خواهند شد. شرکت اعلام کرده از ۱۰۴ دستگاه واگنی که سفارش داده، ۲۰ واگن را در مهرماه با کمترین نوسان قیمت تحویل خواهد گرفت اما برای سفارش جدید ۲۰۰ واگنی که در برنامه‌های قبلی پیش‌بینی شده، با توجه به شرایط اقتصادی کشور و به صورت مرحله‌ای، موضوع را بررسی و پیگیری خواهد کرد.

عملکرد شهریور ماه	فعالیت	درآمد فروش خدمات تا پایان شهریور ۹۷ (میلیون ریال)	درآمد فروش خدمات تا پایان شهریور ۹۶ (میلیون ریال)	درصد افزایش	قیمت هر سهم در اول شهریور (ریال)	قیمت هر سهم در دهم مهر (ریال)	درصد افزایش
کشتیرانی جمهوری اسلامی	دریایی				۳,۲۹۲	۵,۱۴۲	۵۶
کشتیرانی دریای خزر	دریایی	۸۹۲,۷۶۲	۵۴۸,۹۶۰	۶۳	۲,۳۷۴	۳,۹۸۰	۶۸
تابدواتر خاورمیانه	بندری	۱,۶۰۹,۳۴۳	۱,۰۶۶,۸۸۷	۵۱	۳,۱۵۴	۵,۰۲۰	۵۹
توسعه خدمات بندری سینا	بندری	۲,۲۰۴,۸۰۴	۱,۹۷۷,۰۴۲	۱۲	۶,۳۲۸	۱۴,۰۷۰	۱۲۲
حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس	جاده ای	۵۶۴,۸۴۰	۶۸۶,۶۰۲	۱۸-	۶,۲۲۹	۱۰,۰۲۲	۶۱
حمل و نقل توکا	جاده ای	۳۰۵,۴۲۰	۳۴۰,۰۸۱	۱۰-	۱,۵۲۷	۲,۴۱۹	۵۸
حمل و نقل پتروشیمی	جاده ای	۲۵۵,۴۶۲	۳۱۹,۴۹۵	۲۰-	۲,۴۹۹	۴,۴۶۸	۷۹
توکاریل	ریلی	۱,۹۷۸,۷۵۶	۱,۴۰۵,۴۸۳	۴۱	۱,۳۹۶	۲,۴۶۵	۷۷
ریل پرداز سیر	ریلی	۵۶۷,۲۷۴	۳۱۰,۶۶۲	۸۳	۱,۱۸۳	۱,۶۱۹	۳۷
ریل سیر کوثر	ریلی	۳۲۳,۶۶۶	۳۵۰,۷۹۵	۸-	۲,۰۴۳	۲,۳۳۱	۱۴
حمل و نقل ریلی پارسینا	ریلی	۱,۰۶۶,۹۷۶	۹۲۹,۰۶۶	۱۵	۴,۰۳۶	۶,۸۸۷	۷۱
آسیا سیر ارس	ریلی	۶۶۸,۳۷۷	۶۱۴,۸۸۰	۹	۱,۰۷۱	۱,۷۶۰	۶۴

برای دریافت یارانه صرفه‌جویی مصرف سوخت گفته بود و در سوم تیرماه نیز در باب آخرین تحولات خرید ناوگان جدید توضیح داده بود.

شرکت که نماد بورسی «حریل» را دارد، در راستای طرح توسعه حمل و نقل ریلی بار و مسافر و در ازای سرمایه‌گذاری جهت خرید ۵۰ دستگاه واگن باری لبه‌بلند، یارانه صرفه‌جویی سوخت را حداکثر به مدت ۷۲ ماه از شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت دریافت خواهد کرد.

حریل در اوایل تیرماه اعلام کرد پیرو اعلام قبلی مبنی بر قصد خرید ۴۰۰ دستگاه واگن باری خارجی از روسیه، ۱۰۸ دستگاه را با اعتبار شش ماهه تا تاریخ ۲۷ شهریور ثبت سفارش کرده و درخواست صدور مجوز ثبت سفارش ۲۸۲ دستگاه واگن لبه‌بلند دیگر را به راه‌آهن ارائه کرده بود.

در گزارش تفسیری مدیریت که با صورت‌های مالی سه ماهه تا پایان خرداد ۹۷ ارائه شد، ریل‌پرداز از تجدید قراردادهای به اتمام رسیده خود با نرخ‌های بالاتر خبر داد و علت آن را افزایش نرخ ارز دانست که افزایش هزینه‌ها را موجب شده است.

شرکت در آن زمان و در واکنش به اعلام رسمی نرخ دولتی ارز، تلاش کرده بود بخشی از ظرفیت ناوگان را به عملیات ترانزیت بین‌الملل اختصاص دهد تا ریسک نرخ ارز خود را مدیریت کند.

دو شرکت بورسی ریل سیر کوثر و توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان نیز از خرید ناوگان جدید خبر داده‌اند.

«حسیر» ۱۶ مردادماه گزارشی از خرید ۴۳۷ دستگاه واگن لبه‌کوتاه با ارزش مجموع ۴۹۷۹ میلیارد تومان ارائه داده بود و «چپارسا» در پایان شهریور عنوان کرد که در حال خرید ۱۰۰ واگن مخزن دار است و برنامه خرید ۳۰۰ واگن دیگر را بررسی می‌کند.

چپارسا تنها قطعه غیرداخلی واگن‌های جدید را سیستم ترمز آنها عنوان کرده که با ارز دولتی تامین شده است. این شرکت که عمده درآمد خود را مدیون همکاری با شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی است، به دنبال دریافت مجوز افزایش نرخ حمل است اما هنوز با این مسئله موافقت نشده است.

از گزارش‌هایی که شرکت‌های دریایی، بندری و ریلی به بازار سهام ارسال کرده‌اند، افزایش درآمدهای نیمه نخست سال قابل‌برداشت است. شرکت‌های فعال در حوزه جاده‌ای اما روندی معکوس داشته‌اند و با وجود کاهش درآمدها، در روزهای خوب با بازار سهام همسو شده‌اند و ارزش سهامشان رشد کرده است.

به نظر می‌رسد رخدادهای اخیر حوزه حمل و نقل جاده‌ای از جمله کاهش سفارش کار، اعتصاب کامیونداران و سیاست‌های

دولت مبنی بر گسترش حمل ریلی، به زیان حمل جاده‌ای بوده است.

بدیهی است که تاثیر نوسان ارزی بر بخش جاده حمل و نقل کمتر از سایر بخش‌ها است. البته شرکت‌های این حوزه درگیر طرح تعویض ناوگان فرسوده نیز هستند که احتمال می‌رود رخدادهای اخیر اقتصادی و کاهش توان مالی دولت، سرنوشت این طرح ملی را با ابهام روبه‌رو کند.

اندازه‌گیری میزان دقیق تاثیر نوسان ارزی بر درآمد و سودآوری شرکت‌ها، با گزارش‌هایی که تاکنون ارائه شده، چندان مقدور نیست. شرکت‌ها باید گزارش‌های جدید را در هفته‌ها و ماه‌های آینده ارائه کنند تا سهامداران بتوانند از آثار ارزی دقیق مطلع شوند.

آنچه پیداست اما این که درآمدهای ریالی دو بخش دریا و بندر بر اساس ارز محاسبه می‌شود و اگر درآمدها بر هزینه‌ها برتری یابند، رشد سودآوری این دو بخش قطعی است. فعالان بخش باری ریل نیز وابسته به صنایع نفت، پتروشیمی، فلی و معدنی هستند و این صنایع صادرات محور از نوسان ارزی یک سال اخیر، سود زیادی برده‌اند که این رویداد می‌تواند در کنار توسعه صنایع نفتی و فلزی قرار گیرد و رشد جابه‌جایی بار و کرایه‌های حمل را رقم بزند. سیاست‌های دولت نیز به سود جابه‌جایی بیشتر بار از طریق ریل است.

شماره حساب: ۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱ | بانک صادرات

شماره شبای: ۵۱۰۱۹۰۰۰۰۰۰۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱

شماره کارت: ۶۰۳۷-۶۹۷۴-۶۵۷۴-۹۳۶۱

به نام ماهنامه ترابری ایران (پیرواعروج نیا و شرکا) واریز نمایید.

پیش‌تاز یا پیک (ریال)		نوع
شهرستان	تهران	اشتراک
۲/۰۰۰/۰۰۰	۱/۷۵۰/۰۰۰	شش نوبت (با تخفیف)
۴/۰۰۰/۰۰۰	۳/۵۰۰/۰۰۰	دوازده نوبت (با تخفیف)

نسخه تک فروشی ۲۵۰/۰۰۰ ریال



ترابریان از تمامی دست‌اندرکاران و کارشناسان حمل و نقل دعوت می‌کند با دریافت اشتراک ماهنامه، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار و استمرار حضور در عرصه اطلاع‌رسانی در بخش حمل و نقل یاری نمایند.

- 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)

• تمهیزات 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



رجا با هدف چابک‌سازی، بخش فنی و تعمیرات خود را به شرکتی مستقل تبدیل کرده است

پایین آمدن از پشت لاک‌پشت

پویا مهرابی

محسن یآوری با اشاره به این که شرکت نوین صنعت رجا با هدف توسعه خدمات فنی تشکیل شده است می‌گوید: «شرکت رجا از سال ۱۳۹۳ مطالعاتی در خصوص برنامه‌های استراتژیک و توسعه‌ای انجام داد و به این جمع‌بندی رسید که برای پویایی بیشتر شرکت، بهتر است به هلدینگ کمپانی تبدیل شود و چند شرکت در زیرمجموعه خود تشکیل دهد. اولین شرکتی هم که برای دستیابی به این هدف تاسیس شد شرکت فنی "نوین صنعت رجا" بود. قالب کاری که قرار است در اینجا انجام دهیم؛ تقریباً همان وظایفی

شرکت نوین صنعت یکی از زیرمجموعه‌های شرکت رجا است که تابستان امسال در زمینه تعمیرات و نگهداری و بازسازی ناوگان ریلی توسط شرکت قطارهای مسافری رجا تاسیس شد و قرار است فعالیت زنجیره و ارائه خدمات به شرکت‌های باری و کششی در صنعت ریلی را به عهده بگیرد. آنطور که مدیرعامل رجا می‌گوید: «رجا دچار بروکراسی دولتی بسیار سنگینی است به همین دلیل شرکت جدید تاسیس شده تا فعالیت‌های تخصصی خارج از بروکراسی‌های دولتی داشته باشد و به سایر شرکت‌ها نیز ارائه خدمات کند.»
محسن یآوری مدیرعامل شرکت نوین صنعت رجا توضیحات بیشتری در خصوص فعالیت این شرکت در اختیار ما گذاشته است.

مدیرعامل شرکت نوین صنعت رجا: سال‌هاست رجا درگیر موضوعات پیچیده‌ای از جمله مسائل مالیاتی و بیمه از سنوات گذشته بوده که در برخی مواقع ادامه کار را دچار مشکل و حتی دریافت وام و تسهیلات را بسیار سخت و پیچیده کرده است. نمی‌گوییم ادامه کار با ساختار قبلی غیرممکن بود، اما ما می‌خواستیم چابک‌تر و گسترده‌تر عمل کنیم

... صنعت واگن‌سازی برخلاف خودرو با شمارگان تولید پایین کار می‌کند؛ بنابراین تحریم‌های آمریکا نمی‌تواند چندان بر آن تاثیرگذار باشد. سیستم الکترونیکی کنترل اصلی واگن‌های خودکشش که اساسا تولید آنها در داخل به دلیل شمارگان تولید پایین اقتصادی نیست، مشمول تحریم است که نیاز سالانه به آنها زیاد نیست

چابک‌تر و گسترده‌تر عمل کنیم.» مدیرعامل شرکت نوین صنعت توضیح می‌دهد: «معاونت فنی در رجا فقط در حوزه واگن مسافری فعالیت می‌کرد، اما نوین صنعت رجا می‌خواهد در حوزه گسترده‌تری فعالیت کند. اگر امکانات و زیرساخت‌ها فراهم شود می‌تواند در تمامی شقوق حمل‌ونقل ریلی فعالیت خود را گسترش دهد و حتی مترو هم می‌تواند از خدمات تعمیر و نگهداری ما بهره‌مند شود.»

یآوری می‌افزاید: «با توجه به فعالیت‌ها و شکل موجود واحدی با عنوان "ساخت داخل" در شرکت رجا که سابقه ۱۸ ساله وجود دارد، ما از مزیت خاصی برخوردار هستیم و با توجه به این تجربه، ساخت و تامین قطعات نیز می‌تواند توسط این شرکت انجام و بخشی از نیاز بازار تامین شود. البته در مرحله اول نیاز رجا را پوشش خواهیم داد، اما در آینده خواهیم توانست نیاز سایر شرکت‌ها را نیز تامین کنیم. با یک سری شرکت‌ها مذاکره داشته‌ایم و در صورتی که اعلام آمادگی کنند می‌توانیم قرارداد را نهایی کنیم تا به صورت هم‌زمان به رجا و سایر شرکت‌ها خدمات‌رسانی کنیم»

از او در زمینه تاثیر تحریم‌ها روی موضوعاتی مانند ساخت و نگهداری قطعات و تجهیزات و ایمنی سیر قطارها می‌پرسیم. می‌گوید: «صنعت تولید واگن قطار برخلاف خودرو با شمارگان تولید پایین کار می‌کند؛ بنابراین تحریم‌های آمریکا نمی‌تواند چندان بر آن تاثیرگذار باشد. سیستم الکترونیکی کنترل اصلی واگن‌های خودکشش که اساسا تولید آنها در داخل به دلیل شمارگان تولید پایین اقتصادی نیست، مشمول تحریم است که نیاز سالانه به آنها زیاد نیست. عمده این قطعات از اتحادیه اروپا تامین می‌شود که با توجه به حمایت‌های این اتحادیه از ایران در مقوله برجام، تامین آن تاکنون با مشکل خاصی مواجه نبوده است.»

وی افزود: «تامین این تعداد از قطعه، اگر با تحریم مواجه شود از طریق سایر مسیرها با صرف هزینه بیشتر ممکن خواهد بود.» یآوری در عین حال تصریح می‌کند: «سعی

است که معاونت فنی در رجا به عهده داشته است؛ از جمله امور مهندسی، تعمیر و نگهداری و خرید قطعه. این فعالیت در همان سطح معاونت فنی - اما با برخی تفاوت‌ها - صورت خواهد گرفت؛ چراکه در برخی موارد قصد داریم فعالیت گسترده‌تری داشته باشیم.»

یآوری بر لزوم مدرنیزه کردن فعالیت‌ها در این شرکت تاکید و عنوان کرد: «اطلاعات همه واگن‌های رجا و سایر شرکت‌ها تهیه و بانک اطلاعاتی از سوابق تعمیراتی آنها تدوین می‌شود. یکی از مهم‌ترین اهداف این شرکت استفاده از تکنولوژی روز دنیا است از همین رو ما در زمانی که داشتیم مقدمه این شرکت را فراهم می‌کردیم با چند دانشگاه کشور ارتباط گرفتیم و سعی خواهیم کرد که ارتباط خود را با بخش دانشگاهی نیز بیش‌تر کنیم.»

یآوری می‌افزاید: «در حالی که مدت زمان تعمیر و نگهداری اساسی یک واگن امروز به ۱۱۰ روز می‌رسد، تلاش خواهیم کرد در شرکت نوین صنعت رجا این موضوع را کاهش دهیم.»

او تاکید می‌کند: «یکی از سیاست‌های نوین صنعت، کاهش قیمت تمام‌شده تعمیرات و افزایش کیفیت خدمات و رقابت در بازار است. این شرکت توان بازسازی و نوسازی اساسی ۱۵۰ واگن در سال را دارد و همچنین می‌تواند تعمیرات سالیانه ۱۲۰۰ واگن را انجام دهد.»

یآوری از دیگر دلایل تشکیل این شرکت را گسترش فعالیت‌ها می‌داند؛ اما با اشاره به این که برای حرکت موثرتر، نیاز به چابک‌سازی و کاهش بروکراسی پیچیده دارد تاکید می‌کند: «رجا سال‌هاست درگیر موضوعات پیچیده از جمله مسائل مالیاتی و بیمه از سنوات گذشته بوده که در برخی مواقع ادامه کار را دچار مشکل و حتی دریافت وام و تسهیلات را بسیار سخت و پیچیده کرده است. نمی‌گوییم ادامه کار با ساختار قبلی غیرممکن بود، اما حرکت کند بود. حتی شاید برخی از موضوعاتی که باعث دغدغه رجا می‌شود، سابقه ۲۰ ساله داشته باشد؛ در حالی که ما می‌خواستیم

سعی داریم تا جایی که می‌شود تولیدات را به سمت ساخت داخل سوق دهیم؛ اما چون مواد اولیه اغلب قطعات ریلی که در کشور تولید می‌شوند وارداتی هستند مشکل نقل و انتقال پول، انجام کار را با کندی روبرو می‌کند

معتقدم کار کردن با دستگاه‌های دولتی خیلی سخت است. سرعت سیستم دولتی به علت بروکراسی، گرفتن مجوز، رعایت آیین‌نامه و گرفتن امضاهای مجاز و ... خیلی کند است به عنوان مثال اگر امروز به قطعه‌ای احتیاج داشته باشیم، نهاد دولتی می‌گوید هفته دیگر قطعه آماده می‌شود و چون زورمان هم به دولتی‌ها نمی‌رسد، قدرت چانه‌زنی نداریم

داریم تا جایی که می‌شود تولیدات را به سمت ساخت داخل سوق دهیم؛ اما چون اغلب مواد اولیه قطعات ریلی که در داخل کشور تولید می‌شود، وارداتی هستند، مشکل نقل و انتقال پول، کار را با کندی روبرو می‌کند.

محسن یآوری با اشاره به استانداردهای مرتبط با تعمیر واگن‌ها می‌گوید: «تعمیرات بر اساس دستورالعمل‌های شرکت‌های سازنده انجام می‌شود. همچنین در زمان تعمیرات و بعد از اتمام فرآیند، نظارت‌ها بر اساس قواعد راه‌آهن صورت می‌گیرد. علاوه بر این که ناظران ما روی فرآیند تعمیرات نظارت می‌کنند، ناظران شرکت راه‌آهن هم طبق دستورالعمل و بر اساس چک‌لیست‌ها موارد را کنترل می‌کنند، حتی شرکت مالک واگن نیز به‌عنوان مشتری بر نتیجه کار نظارت دارد. در نتیجه از ابتدا تا انتها کار، بخش کنترل کیفی شرکت روی تعمیرات نظارت دارد و در نهایت واگن‌ها را برای خروج تایید و آماده اعزام و سیر می‌کنند»

او با تاکید بر اینکه قصد داریم قیمت رقابتی در بازار پیشنهاد کنیم تا بتوانیم شرکت‌های دیگر را هم جذب کنیم، می‌افزاید: «ما توانایی انجام تعمیرات زیر شاسی، مولد برق، تعمیرات برق، تهویه، تعمیرات سالیانه و نیمه‌عمر و بازسازی واگن‌ها را مانند سنوات گذشته داریم. البته به دنبال آن هستیم که کیفیت خدمات را بهبود داده و تا حد امکان تعمیرات ناوگان را با قیمت تمام‌شده کمتری انجام دهیم. در زمانی که در قالب یک شرکت دولتی فعالیت می‌کردیم قیمت تمام‌شده چندان مهم نبود و شاید کارها با هر هزینه‌ای صورت می‌گرفت؛ اما در اینجا قصد داریم قیمت تمام‌شده را با حفظ کیفیت کاهش دهیم.»

او می‌گوید: «در شرایط فعلی بخش ریلی نیازمند حمایت جدی است. زیاد هم فرق نمی‌کند که به کدام بخش از صنعت ریلی کمک شود. باید بسته‌های حمایتی تدوین شود تا شرکت‌های خصوصی بتوانند سرپا بمانند و ادامه حیات دهند. به عنوان مثال یکی از راه‌ها می‌تواند تخصیص ارز دولتی

به این بخش باشد که جزو حمل و نقل ارزان محسوب می‌شود و همه آحاد جامعه می‌توانند از آن استفاده کنند. از شیوه‌های دیگر حمایت از این صنعت، می‌تواند ارائه تسهیلات و وام‌های کم‌بهره یا معافیت‌های مالیاتی از جمله مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر باشد که خوشبختانه اخیراً به تصویب رسید. این کمک بزرگی به شرکت‌ها خواهد کرد.»

او افزود: «البته این موضوع شاید به شرکت‌های تعمیراتی به صورت مستقیم ارتباط نداشته باشد، اما شرکت ما خدمات‌دهنده به شرکت‌های مالک ناوگان است و وقتی شرکت‌ها مالیات بیشتری می‌پردازند، شرایط مالی ضعیف‌تری خواهند داشت و مطالبات را هم دیرتر پرداخت می‌کنند؛ در حالی که اگر بتوانند مبلغی که به عنوان مالیات می‌پردازند در سازمان خودشان نگهدارند، قطعاً در پرداخت مطالبات ما نیز تاثیرات مثبتی دارد.»

وی تاکید کرد: «نقدشوندگی یکی از مهمترین موضوعاتی است که همه با آن درگیر هستند. همه می‌گویند فعالیت در این حوزه صرف نمی‌کند. من نمی‌خواهم بگویم صرف می‌کند یا نه، اما یکی از گرفتاری‌های جدی است. فعالیت سخت است، اما نشدنی نیست.»

یآوری در پاسخ به سوالی مبنی بر این که آیا دولت همان‌گونه که قرار است لاستیک به نرخ دولتی برای کامیون‌داران تامین می‌کند، می‌تواند قطعات ضروری ناوگان ریلی را هم تامین کند، می‌گوید: «نمی‌دانم می‌توان این کار را کرد یا نه، اما به انجام این کار چندان تمایل ندارم؛ چون اگر دولت این کار را انجام دهد، قیمت تمام‌شده افزایش خواهد یافت و معلوم هم نیست کالا کی به دست ما برسد. من معتقدم کار کردن با دستگاه‌های دولتی خیلی سخت است. سرعت سیستم دولتی به علت بروکراسی، گرفتن مجوز، رعایت آیین‌نامه و گرفتن امضاهای مجاز و ... خیلی کند است، به عنوان مثال اگر به قطعه‌ای امروز احتیاج داشته باشیم نهاد دولتی می‌گوید هفته دیگر قطعه آماده می‌شود و چون زورمان هم به دولتی‌ها نمی‌رسد، قدرت چانه‌زنی نداریم و نمی‌توانیم حرفمان را به کرسی بنشانیم.»

امضای تفاهم‌نامه برای اتصال ریلی منطقه آزاد ارس به ترکیه

تفاهم‌نامه همکاری بین دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی (مناطق آزاد ارس-ماکو) و شرکت راه آهن به منظور احداث مسیر ریلی جلفا-پلدشت-چشمه ثریا در مسیر ایران و ترکیه، امضا شد.



در این تفاهم‌نامه؛ انجام کلیه عملیات طراحی، مطالعات مسیر، طرح و تاسیسات جانبی، ساختمان ایستگاه‌ها، خطوط فرعی و ایستگاه‌های تشکیلاتی موردنیاز تا مرحله اول (فاز یک) در مناطق آزاد ارس و ماکو، علائم و ارتباطات و مطالعات اقتصادی و ارائه پیشنهاد مدل مشارکت و سرمایه‌گذاری با اولویت BOT با نظر و تایید شرکت راه آهن بر عهده سازمان منطقه آزاد ماکو است.

همچنین انجام کلیه مطالعات مذکور باید با رعایت اسناد بالادستی و سیاست‌های کلان راه آهن و با هماهنگی کامل معاونت فنی و زیربنایی راه آهن انجام شود.

در این مراسم مدیرعامل راه آهن با بیان اینکه مناطق آزاد باید در اقتصاد کشور نقش مولد داشته باشند، تاکید کرد: «به راحتی می‌توان از بارهایی که در کشور جابجا می‌شود حداقل ۳۰ میلیون تن را به ریل منتقل و حدود ۶۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی کرد.»

محمدزاده با تاکید بر اینکه تمام تلاش ما در راه آهن انتقال بار از جاده به ریل است، گفت: اتصال ریل به چشمه ثریا به لحاظ استراتژیک برای ایران حائز اهمیت است.

او افزود: «اگرچه راه آهن ایران به راه آهن ترکیه متصل است اما دریاچه وان یک گلوگاه است و با اتصال راه آهن ایران به ترکیه از مسیر چشمه ثریا، اثرات اقتصادی خوبی در اقتصاد کشور شاهد خواهیم بود.»

مدیرعامل راه آهن همچنین تاکید کرد: «راه آهن برای اتصال ریلی منطقه آزاد اروند به بندر ماهشهر، ۱۵۰ میلیارد تومان آورده تامین کرده است.» محمدزاده در ادامه خواستار کوتاه شدن مطالعات احداث مسیر ریلی جلفا-پلدشت-چشمه ثریا شد و با اشاره به این که این مطالعات ظرف ۴.۵ ماه انجام خواهد شد، گفت: «صندوق توسعه ملی برای همکاری اعلام آمادگی کرده است.»

مرتضی بانک مشاور رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد نیز در مراسم امضای این تفاهم‌نامه با بیان این که مطالعات اتصال راه آهن کشور به ترکیه از مسیر چشمه ثریا توسط مناطق آزاد ارس و ماکو انجام می‌شود، افزود: «منابع مالی این مطالعات نیز توسط این دو منطقه تامین می‌شود.» به گفته او، طول راه آهنی که قرار است راه آهن سراسری کشور را به راه آهن ترکیه از مسیر چشمه ثریا متصل کند، حدود ۲۰۰ کیلومتر است. مدیرعامل منطقه آزاد ارس نیز با تاکید بر اینکه مهم‌ترین مسئله برای حیات مناطق آزاد، فعالیت مطلوب انواع شقوق حمل و نقل در آنهاست، گفت: «ضرورت توسعه مناطق آزاد، اتصال آنها به شبکه ریلی برون مرزی و داخل کشور است.»



شرکت مهندسی صنعتی فهامه
FAHAMEH
Engineering & Industrial Co.
www.fahameh.com

- صدور گواهی‌های بازرسی: **COI, PSI, IC, PDI**
- بازرسی، نمونه‌برداری و نظارت بر آزمون کالاهای وارداتی، صادراتی و تولید داخلی
- بازرسی و صدور گواهی تایید نوع (TA) و تطابق تولید (COP) خودرو، موتورسیکلت
- اخذ گواهی استفاده از علامت **E-mark, CE mark**
- صدور گواهی بازرسی، جهت گشایش اعتبارات اسنادی ریالی (داخلی)

فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه

[۸۸۱۰۶۱۳۵-۹ ☎]

مروری بر لیست برترین خطوط هوایی
سال ۲۰۱۸ از نگاه SKYTRAX

غول‌های آسیایی آسمان جهان را در اختیار گرفته‌اند

بابک وفایی

مجموعه مشاوره‌ای و ارزیابی SKYTRAX که به‌طور تخصصی به ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌های فعال در بخش‌های مختلف صنعت هوانوردی می‌پردازد، همانند سال‌های گذشته، لیست برترین‌های خود را منتشر کرد، جایی که باز هم شاهد قدرت‌نمایی آسیایی‌ها هستیم.

در میان رتبه‌بندی‌های مختلف این موسسه، مهم‌ترین رتبه‌بندی برای خطوط هوایی اصلی جهان، رتبه‌بندی World's Best Airlines است که در قالب لیستی ۱۰۰ تایی، برترین خطوط هوایی جهان را رتبه‌بندی می‌کند تا در نهایت عنوان بارزش Airline of the Year به برترین خط هوایی اختصاص پیدا کند. بررسی کامل این لیست شاید خارج از حوصله باشد اما در اینجا ۱۰ خط برتر هوایی جهان را مرور خواهیم کرد.

1: Singapore Airlines



2: Qatar Airways



3: All Nippon Airways



4: Emirates



5: EVA Air



6: Cathay Pacific Airways



7: Lufthansa



8: Hainan Airlines



9: Garuda Indonesia



10: Thai Airways



نکته قابل توجه در فهرست برترین خطوط هوایی، حضور پررنگ آسیایی‌ها است تا جایی که در لیست امسال از ۱۰ شرکت برتر، تنها یک شرکت اروپایی است و هیچ شرکت آمریکایی هم در لیست نیست

از سال ۲۰۰۱ که فهرست برترین خطوط هوایی منتشر می‌شود، تنها یک‌بار شرکتی غیرآسیایی (بریتیش ایرویز) توانسته عنوان خط هوایی سال را از آن خود کند و در مجموع هم طی بازه ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۸ فقط چهار بار شاهد حضور شرکت‌های غیرآسیایی در میان سه شرکت برتر هستیم



۹- Garuda Indonesia

شاید برای افراد ناآشنا به صنعت هوانوردی جهان و البته اقتصاد جهانی، دیدن نام یک خط هوایی از کشوری مانند اندونزی آن هم در لیست ۱۰ خط هوایی برتر جهان شگفت‌انگیز باشد، اما نه وقتی که بدانیم این شرکت سال گذشته هم در این لیست حضور داشته و البته توانسته جایگاه خود را از رتبه دهم به رتبه نهم ارتقا دهد.

این خط هوایی نیز موفقیت‌های خود را بیش از هر چیز مدیون صنعت گردشگری اندونزی است. اندونزی در سال گذشته میلادی توانسته حدود ۱۵ میلیون گردشگر خارجی را به خود جذب کند و طبیعی است این مزیت بسیار بزرگی برای خط هوایی ملی این کشور خواهد بود.

البته جدا از این موضوع، خط هوایی گرادا در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای توسعه فعالیت‌های خود انجام داده است و با ارائه سرویس‌های مناسب توانسته در بازار پررقابت هوایی، جایگاه خود را تثبیت کند.

بخش قابل توجهی از توریست‌های اندونزی از کشورهای اطراف همچون مالزی و ژاپن و استرالیا و چین می‌آیند و طبیعی است بخش زیادی از مشتریان خط هوایی گرادا هم همین کشورها باشند اما علاوه بر این، گرادا پروازهای منظمی به آمریکای شمالی و اروپای غربی هم دارد. مرکز فعالیت‌های این شرکت در جاکارتا است، اما به دلیل درخواست بالا برای جزیره بالی، از فرودگاه این جزیره هم برای فعالیت‌های خود بهره می‌گیرد.

آغاز فعالیت این شرکت به بیش از ۷۰ سال قبل بازمی‌گردد و به دلیل استعمار هلند بر این کشور، در گام نخست به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های KLM فعالیت می‌کرد، اما پس از جدایی از این شرکت و ملی شدن این خط هوایی شاهد پیشرفت آن در دهه ۹۰ بودیم تا به امروز که توانسته جایگاه خود را در میان ۱۰ خط برتر جهان تثبیت کند. این شرکت همچنین بخش پروازهای ارزان‌قیمت خود را نیز با نام خط هوایی

نکته قابل توجه در لیست امسال و البته لیست برترین‌های سال‌های اخیر، حضور پررنگ آسیایی‌ها است تا جایی که در لیست امسال از ۱۰ شرکت برتر، تنها یک شرکت اروپایی است و هیچ شرکتی از آمریکا هم در لیست نیست. به‌علاوه از سال ۲۰۰۱ که این لیست منتشر می‌شود، تنها یک‌بار شرکتی غیرآسیایی (بریتیش ایرویز) توانسته عنوان خط هوایی سال را از آن خود کند و در مجموع هم طی بازه ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۸ فقط ۴ بار شاهد حضور شرکت‌های غیر آسیایی در میان سه شرکت برتر هستیم.

آسیایی‌ها خیز بلندی برای افزایش قدرت خود در بازارهای جهانی برداشته‌اند و با اتکا به رشد اقتصادی قابل قبول و البته در بسیاری موارد با اتکا به صنعت توریسم، موفق شده‌اند در بازار رقابتی خطوط هوایی، در جایگاهی بالاتر از اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها قرار گیرند.



۱۰- Thai Airways

خط هوایی تایلند در حالی رتبه دهم برترین خط هوایی سال ۲۰۱۸ را از آن خود کرد که در سال قبل از آن، رتبه یازدهم را در اختیار داشت و به این ترتیب توانست با یک پله صعود، خود را در لیست ۱۰ تایی جا دهد.

تایلند یکی از مقاصد گردشگری جهانی است و خط هوایی این کشور نیز با استفاده از همین پتانسیل و البته شناخت دقیق مشتریان توانسته تعادل مناسبی میان سرویس‌های ارائه شده و قیمت فراهم کند. در حالی که تقریباً تمامی خطوط هوایی بزرگ جهان پروازهای مستقیمی به بانکوک و حتی دیگر شهرهای تایلند دارند، این شرکت توانسته سهم قابل قبولی را از پروازهای به مقصد تایلند از آن خود کند.

با نزدیک به شش دهه سابقه کار، خط هوایی تایلند متعلق به دولت تایلند است و هرچند سهام آن در بورس عرضه شده است، اما بیش از نیمی از سهام آن در اختیار وزارت دارایی تایلند قرار دارد. خط هوایی تایلند البته سهامدار بزرگ خط هوایی ارزان‌قیمت Nok Air است که بیشتر در مسیرهای منطقه‌ای اطراف تایلند تردد می‌کند.

آسیایی‌ها خیز بلندی برای افزایش قدرت خود در بازارهای جهانی برداشته‌اند و با اتکا به رشد اقتصادی قابل قبول و البته در بسیاری موارد با اتکا به صنعت توریسم، موفق شده‌اند در این بازار رقابتی، خود را در جایگاهی بالاتر از اروپایی‌ها و حتی آمریکایی‌ها قرار دهند

خط هوایی سنگاپور توانست با یک پله صعود نسبت به سال گذشته رتبه نخست برترین شرکت هوایی را از هواپیمایی قطر بگیرد. این البته اولین بار نیست که شاهد صدرنشینی این خط هوایی هستیم و پیش از این نیز خط هوایی سنگاپور سه بار توانسته این عنوان را از آن خود کند

Citilink دارد که البته از ۲۰۱۲ به این سو به عنوان یک شرکت مستقل به فعالیت‌های خود ادامه می‌دهد.

۸- Hainan Airlines



اگر اعضای قبلی این لیست، به دلیل قابلیت بالای کشورشان در زمینه گردشگری، توانسته‌اند مشتریان زیادی بیابند، خط هوایی هاینان چین توسعه خود را بیش از

هر چیز مدیون توسعه اقتصادی غول آسیایی است. این شرکت هوایی یکی از خطوط هوایی جوان است؛ به گونه‌ای که تأسیس آن به اواخر دهه ۸۰ میلادی بازمی‌گردد. این زمان مصادف بود با آغاز رشد اقتصادی چین و هاینان هم برای بهره‌برداری از همین موقعیت تأسیس شد.

مرکز این شرکت هوایی، شهر هایکو، مرکز استان هاینان چین است. بزرگ‌ترین منطقه ویژه اقتصادی چین نیز در همین استان واقع شده است. با همین پشتوانه، خط هوایی هاینان امروزه بزرگ‌ترین خط هوایی مسافری چین است و چهارمین ناوگان هوایی را در این کشور در اختیار دارد.

به دلیل وسعت بالای کشور چین، این خط هوایی علاوه بر عملیات گسترده بین‌المللی که تا اروپای غربی و آمریکا را هم شامل می‌شود، مقاصد گسترده‌ای نیز در داخل خاک چین دارد و بخش قابل توجهی از عملیات آن مربوط به پروازهای داخلی است. وقتی از کشوری پهناور با جمعیت نزدیک به ۱/۴ میلیارد نفر و وسعتی نزدیک به قاره اروپا صحبت می‌کنیم، پروازهای داخلی خود به تنهایی یک تجارت بزرگ است و درآمد قابل ملاحظه‌ای دارد. علاوه بر فعالیت‌های گسترده هاینان، این شرکت سهام قابل ملاحظه‌ای در شرکت‌های هوایی دیگر چین نیز دارد که بخش عمده فعالیت‌های آنها در زمینه پروازهای داخلی و منطقه‌ای است.



۷- Lufthansa

همان‌گونه که قبلا هم اشاره کردیم لیست امسال تقریباً به‌طور کامل در تسخیر آسیایی‌ها است و به همین دلیل حضور لوفت‌هانزا در این لیست واقعا نشان از عملکرد برتر آن در بین رقبای اروپایی دارد.

لوفت‌هانزا با سابقه بیش از شش دهه‌ای و البته ریشه‌هایی که به سال‌های قبل از جنگ جهانی دوم بازمی‌گردد، از نظر قدمت در جایگاه بسیار بالاتری از اکثر اعضای این لیست و به‌ویژه تازه‌واردهای آسیایی قرار دارد و از نظر ابعاد ناوگان نیز از بسیاری از آنها بزرگ‌تر است، اما در سال‌های اخیر به‌عنوان بخشی از گروه لوفت‌هانزا (که

خطوط هوایی دیگری را نیز در برمی‌گیرد) با مشکلات زیادی مواجه بوده است.

وضعیت مالی البته در سال قبل خوب بود و لوفت‌هانزا پس از یک دوره زیان توانست سال قبل به روند سودآوری بازگردد، اما اعتصاب‌های متعدد پرسنل و افزایش بهای سوخت در سال‌های اخیر فشار زیادی به این شرکت آورده است.

البته با وجود مشکلات، لوفت‌هانزا همچنان تلاش دارد سطح بالای سرویس‌های خود را حفظ کند و در سال ۲۰۱۷ هم موفق به کسب گواهینامه ۵ ستاره از SKYTRAX شد. به این ترتیب لوفت‌هانزا نخستین شرکت اروپایی و دهمین شرکت هوایی در جهان بود که توانست این گواهینامه ارزشمند را به دست آورد.



۶- Cathay Pacific Airways

شاید دیدن نام خط هوایی کشوری که جمعیت آن کمتر از ۸ میلیون نفر است در این لیست عجیب باشد، اما واقعیت آن است که خط هوایی هنگ‌کنگ توانسته با قدرت جایگاه خود را در میان بزرگان تثبیت کند. هنگ‌کنگ در سال گذشته بیش از ۵۸ میلیون توریست را به‌ویژه کشورهای آسیایی به خود جلب کرده است و همین موضوع به‌تنهایی می‌تواند برگ برنده‌ای برای خط هوایی کاتای پاسیفیک باشد.

با سابقه تأسیس بیش از ۷ دهه، کاتای پاسیفیک متناسب با رشد اقتصادی هنگ‌کنگ رشد کرده است تا جایی که اکنون به یکی از قدرتمندترین خطوط هوایی جهان تبدیل شده و در زمینه کیفیت خدمات نیز توانسته چهار عنوان «برترین خط هوایی» را از آن خود کند. آغاز شکوفایی این خط هوایی به دهه ۶۰ میلادی بازمی‌گردد و از آن زمان به بعد به‌ویژه تا دهه ۹۰ و آغاز بحران اقتصادی شرق آسیا، با رشد اقتصادی هنگ‌کنگ، کاتای پاسیفیک هم رشد کرد.

در میانه‌های این رشد پیوسته، دو بحران بزرگ در دهه ۹۰ میلادی و البته بحران عمومی خطوط هوایی پس از ۱۱ سپتامبر تاثیر شدیدی

است. در عین حال، دویی هاب تجاری و مرکز بسیاری از فعالیت‌های شرکت‌های بین‌المللی در خلیج فارس و خاورمیانه است. همه اینها نشان از پتانسیل بالای امارت برای پروازهای بین‌المللی دارد و وقتی این پتانسیل با اندیشه‌های جاه‌طلبانه حاکمان تلاقی می‌کند، نتیجه آن یکی از بزرگ‌ترین خطوط هوایی جهان خواهد بود که محدودیتی برای هزینه کردن ندارد.

خط هوایی امارات، یکی از زیرمجموعه‌های گروه امارات است و به‌طور کامل به دولت دبی تعلق دارد. حاکمان دبی همیشه به دنبال «ترین»ها بوده‌اند و با توجه به مالکیت بر خط هوایی امارات، سرمایه‌گذاری سنگینی برای توسعه این خط هوایی انجام داده‌اند تا بتوانند عنوان «ترین» را برای این خط هوایی به دست آورند. این خط هوایی هم‌اکنون ناوگانی با بیش از ۲۵۰ هواپیما دارد که در میان رقبای منطقه‌ای در بالاترین رتبه است. این شرکت همچنین در زمینه خرید هواپیماهای پهن‌پیکر برای مقاصد دور نیز سرمایه‌گذاری زیادی کرده تا جایی که اکنون بزرگ‌ترین خریدار و بهره‌بردار ایرباس A380 و بوئینگ ۷۷۷ است و تقریباً نیمی از A380های تولید شده در خدمت این خط هوایی هستند.

دبی تلاش زیادی دارد تا خود را به‌عنوان هاب حمل‌ونقل هوایی منطقه معرفی کند و برای این منظور غیر از تجهیز ناوگان هوایی خود و البته برقراری پرواز به کشورهای مختلف، با تجهیز فرودگاه خود توانسته در این زمینه گوی سبقت را از رقبای منطقه‌ای خود برآورد. البته دبی در این مورد خوش‌شانس هم بوده چراکه دو رقیب جدی این شرکت، قطر و ترکیه به دلیل درگیری در بحران‌های سیاسی تا حدی از دایره رقابت برای جذب مسافری ترانزیت عقب افتاده‌اند. علاوه بر این‌ها، دبی خود را برای برگزاری اکسپو ۲۰۲۰ به‌عنوان یکی از مهم‌ترین رویدادهای جهانی آماده می‌کند.

توسعه خط هوایی و فرودگاه‌ها در کنار سایر زیرساخت‌های شهری و حمل‌ونقل بخشی از این آماده‌سازی است و همین مسئله می‌تواند ظرفیت بزرگی برای خط هوایی امارات ایجاد کند.

Evergreen، مدیرعامل این شرکت تایوانی خبر از برنامه‌های این غول حمل‌ونقل دریایی برای ورود به بازار حمل هوایی در تایوان داد و به این ترتیب شرکتی که ابتدا Evergreen Airways نامیده می‌شد، برای پایان بخشیدن به تسلط خطوط هوایی چین بر حمل‌ونقل هوایی تایوان تاسیس شد.

بعدها نام شرکت به دلیل شباهت به یک خط هوایی کارگو در آمریکا به EVA تغییر و شرکت با خرید ۲۶ هواپیما از آمریکا کار خود را آغاز کرد. در ادامه روند توسعه، EVA سهام عمده Taiwan Airways را هم خرید و با ادغام آن در یک شرکت دیگر، خط هوایی UNI Air را تاسیس کرد که عموماً به پروازهای داخلی در تایوان می‌پردازد. فعالیت‌های بین‌المللی این خط هوایی در طی سال‌های اخیر به‌شدت از روابط میان تایوان و چین تأثیر پذیرفته؛ تا جایی که برای برخی از مقاصد، ناچار به استفاده از فرودگاه‌های دیگری در تایلند، ماکائو و هنگ‌کنگ شده است.

۴- Emirates

دویی سال گذشته نزدیک به ۱۶ میلیون توریست داشت و فرودگاه این شهر یکی از مهم‌ترین مراکز ترانزیت در آسیای غربی

حضور لوفت‌هانزا در فهرست ده ایرلاین برتر که تقریباً در تسخیر آسیای شرقی است، نشان از عملکرد برتر آن در بین رقبای اروپایی دارد. لوفت‌هانزا در سال ۲۰۱۷ هم توانست گواهینامه ۵ ستاره را به‌عنوان بالاترین سطح از آن خود کند و به این ترتیب نخستین شرکت اروپایی و دهمین شرکت هوایی در جهان است که توانسته این گواهینامه را به دست آورد

بر این شرکت گذاشت تا جایی که در چند نوبت شاهد تعدیل نیرو در این شرکت بودیم، اما کاتای پاسیفیک سرانجام توانست خود را حفظ کند. این شرکت در چند نوبت اقدام به سرمایه‌گذاری‌های گسترده برای خرید ناوگان کرده است تا جایی که در میانه‌های دهه ۹۰ با یک سرمایه‌گذاری ۹ میلیارد دلاری توانست عنوان جوان‌ترین ناوگان هوایی جهان را از آن خود کند. در کنار صنعت توریسم که همچنان بسیار رو به رشد است، هنگ‌کنگ به‌عنوان یک مرکز مالی در آسیا و البته دروازه ورود به بازار مالی چین، مورد توجه سرمایه‌گذاران خارجی است و این یعنی حجم بالای تقاضا برای سفر به این بخش کوچک ولی قدرتمند آسیا.

۵- EVA Air



جدا از پیچیدگی روابط میان تایوان و چین و این واقعیت که بسیاری از کشورهای تایوان را به‌عنوان یک کشور مستقل به رسمیت نمی‌شناسند، این جزیره ۲۳ میلیون نفری در دریای چین، اقتصادی رو به رشد و روابطی مناسب با بسیاری از همسایگان خود دارد و همین مسئله باعث شده در گروه چهار کشور موسوم «برهای آسیایی» (در کنار سنگاپور، کره جنوبی و هنگ‌کنگ) جای گیرد.

با وجود حجم تجارت بیش از ۵۰۰ میلیارد دلاری، سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زمینه فناوری‌های پیشرفته، کارخانه‌های تولیدی و مهندسی متعدد و البته روابط ۱۵۰ میلیارد دلاری با چین، تایوان اکنون یکی از قدرت‌های اقتصادی جهان است و طبیعی است این مسئله مزیت بزرگی برای خط EVA Air پدید می‌آورد.

این خط هوایی هم جزو جوان‌های این لیست است چراکه تاسیس آن به اواخر دهه ۸۰ میلادی و آغاز فعالیت رسمی‌اش به اوایل دهه ۹۰ بازمی‌گردد، اما از همان آغاز توانست با قدرت فعالیت و بسیار زودتر از پیش‌بینی‌ها، رکورد درآمد و حجم مسافر را جابه‌جا کند.

در سال ۱۹۸۸ میلادی و در بیستمین سالگرد تاسیس شرکت حمل‌ونقل دریایی و مشهور

خط هوایی امارات هم‌اکنون ناوگانی با بیش از ۲۵۰ هواپیما دارد که در میان رقبای منطقه‌ای بالاترین رتبه محسوب می‌شود. این شرکت در زمینه خرید هواپیماهای پهن‌پیکر برای مقاصد دور هم سرمایه‌گذاری زیادی کرده تا جایی که اکنون بزرگ‌ترین خریدار و بهره‌بردار ایرباس A380 و بوئینگ ۷۷۷ است

همسایگانش تنها از طریق هوا میسر است. با همین دیدگاه بود که پس از پایان جنگ جهانی دوم، به‌مرور شاهد آغاز فعالیت خطوط هوایی در ژاپن هستیم تا جایی که خط هوایی ملی ژاپن (که امروزه به‌طور کامل خصوصی شده) در همین دوران آغاز به کار کرد. متناسب با این نیاز بود که ANA با نام اولیه شرکت حمل‌ونقل هلیکوپتری و هواپیمایی ژاپن شکل گرفت. این شرکت در اواخر سال ۱۹۵۲ تشکیل شد و نخستین سرویس‌های خود در ابتدا با بالگرد در آغاز سال ۵۳ ارائه کرد و پس از آن با توسعه فعالیت‌ها، خط کارگو و خط مسافری را البته با سرویس‌هایی به‌طور کامل در خاک ژاپن به راه انداخت.

چندی بعد این شرکت با خط هوایی رقیب خود، Far East Airlines ادغام شد تا به این ترتیب شرکتی جدید با نام All Nippon Airways در ۱۹۵۸ کار خود را آغاز کند. تا دهه ۸۰ میلادی، با وجود گسترش ناوگان هوایی، تمرکز ANA بر پروازهای داخلی بود، اما از میانه دهه ۸۰ و با ورود نسل جدید هواپیماها و البته گسترش قدرت بین‌المللی ژاپن، این شرکت نیز پروازهای بین‌المللی خود را آغاز کرد.

در حال حاضر دایره این خدمات بین‌المللی بسیار گسترده است، هرچند همچنان تمرکز بسیار زیادی بر روی پروازهای داخلی وجود دارد و پروازهای بین‌المللی این شرکت بیشتر محدود به آمریکای شمالی، چین، استرالیا و کشورهای اقیانوسیه است و در اروپای غربی پروازهای محدودی به کشورهایی از جمله آلمان و فرانسه و اتریش وجود دارد. ANA هم‌اکنون شرکت‌های متعددی را در زمینه پروازهای داخلی، پروازهای چارتی و البته پروازهای ارزان‌قیمت در اختیار داشته و در زمینه کارگو نیز حضوری پررنگ دارد.

۲- Qatar Airways



خط هوایی قطر در دهه ۹۰ میلادی کار خود را آغاز کرده و به این ترتیب در لیست ۱۰ تایی، در میان جوان‌ترین خطوط هوایی جای دارد، هرچند در سال‌های اخیر با چنان سرعتی پیشرفت کرده است که توانسته

خود را به‌طور پیوسته در لیست برترین‌ها جای دهد. این خط هوایی البته سال گذشته رتبه نخست را در اختیار داشت اما امسال با یک پله نزول رتبه دوم را به دست آورد.

قطر کشوری کوچک با جمعیت کمتر از ۳ میلیون نفر است، اما به لطف منابع عظیم نفت و به‌ویژه گاز و البته با بلندپروازی‌های حاکمانش، هم‌اکنون یکی از ثروتمندترین کشورهای جهان محسوب می‌شود و البته با پشتوانه چنین ثروتی، بلندپروازی‌های زیادی هم دارد که در این میان تبدیل شدن به هاب هوایی منطقه یکی از مهم‌ترین آن‌ها است.

در این زمینه قطر رقابت سختی با دبی دارد و هرچند در زمینه ابعاد ناوگان و حجم جابجایی مسافر نتوانسته از پس هواپیمایی امارات برآید، اما حداقل در لیست ما جایگاه بالاتری دارد و با سرعت زیادی هم در حال پیشرفت است. قطر کشوری گرم و بیابانی در حاشیه جنوبی خلیج فارس، کشوری نیست که به‌طور معمول توریست‌ها برای دیدنش سر و دست بشکنند، اما در ادامه برنامه‌های بلندپروازانه حاکمان این کشور کوچک، قطری‌ها موفق شده‌اند آمار توریست‌های خود را از کمتر از ۱ میلیون نفر در سال ۲۰۰۷ به نزدیک ۳ میلیون نفر در سال ۲۰۱۶ برسانند، هرچند اختلافات منطقه‌ای باعث سقوط ۲۳ درصدی این آمار در سال ۲۰۱۷ شد. همه اینها اما برای بزرگ شدن یک خط هوایی کافی نیست، بنابراین قطر به لطف درآمدهای نفت و گاز، با توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی و خط هوایی توانسته جایگاه مهمی در زمینه حمل‌ونقل هوایی از آن خود کند و به دلیل موقعیت جغرافیایی و قرارگیری در میانه مسیر آسیا و اروپا و البته آمریکا، اکنون با پرواز به بیش از ۱۵۰ مقصد، یکی از بزرگ‌ترین خطوط هوایی جهان است.

هم‌اکنون هواپیمایی قطر بیش از ۳۲ میلیون نفر را در سال جابجا می‌کند و با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای خود به نظر می‌رسد در آینده نزدیک بتواند این عدد را بیش از این افزایش دهد. قطر البته در یک سال اخیر مشکلات زیادی با همسایه‌های خود داشته تا جایی که در مقاطعی، کشورهای عربی منطقه، آسمان خود را بر روی هواپیماهای قطری بستند، امری که در کنار منازعات سیاسی و البته محدودیت در

۳- ANA All Nippon



ژاپن هرچند در جنگ جهانی دوم به‌کلی ویران و به‌طور کامل تسلیم متفقین شد، اما روند بازگشت را بسیار سریع طی کرد؛ تا آنجا که در دهه ۵۰ عملاً بخش زیادی از زیرساخت‌های این کشور به وضعیت سال‌های پیش از جنگ درآمده بود و حتی در بعضی زمینه‌ها با همراهی و مشارکت آمریکایی‌ها شاهد پیشرفت‌هایی نسبت به وضعیت پیش از جنگ نیز بود.

همراه با این پیشرفت‌ها، لزوم توجه به حمل‌ونقل هوایی نیز بیش از پیش آشکار شد. ژاپن کشوری کوهستانی است و همین مسئله دسترسی به نقاط مختلف آن را دشوار می‌کند. از سوی دیگر ژاپن به‌صورت مجموعه‌ای از جزایر محاصره شده در آب است و رفت‌وآمد سریع میان این جزایر و درنهایت میان ژاپن و

شد. همکاری مشترک دو کشور در این زمینه حتی پس از استقلال از انگلستان و تا دهه ۷۰ میلادی هم ادامه داشت و یک خط هوایی مشترک با عنوان Malaysia-Sin-gapore Airlines در حال سرویس به مشتریان بود، این روند اما ادامه پیدا نکرد، چراکه میان دو کشور در زمینه مدیریت این خط هوایی اختلاف پدید آمد.

مالزی کشوری بزرگ و پرجمعیت و از نظر منابع طبیعی ثروتمند بود و در آن زمان ترجیح می‌داد با نگاهی نه شرقی و نه غربی، متکی به خود باشد و بیشتر بر روی پروازهای داخلی تاکید می‌کرد؛ در مقابل اما سنگاپور کشوری کوچک بود که برای پیشرفت نیاز به تعامل با جهان داشت و به همین دلیل به دنبال توسعه پروازهای بین‌المللی بود. به این ترتیب در ۱۹۷۲، دو کشور، خطوط هوایی خود را جدا کردند و خط هوایی سنگاپور به صورت مستقل تشکیل شد.

شروع کار با پروازهایی در منطقه آسیا بود و به تدریج پروازهای دوربردتر هم اضافه شد. روند پیشرفت متناسب با رونق اقتصادی سنگاپور پیش رفت و در دهه اخیر به اوج رسیده است تا جایی که این خط هوایی به‌عنوان نخستین خط هوایی بهره‌بردار از دو غول صنعت هوایی جهان یعنی بوئینگ ۷۸۷ و ایرباس A380 انتخاب شد و هم‌اکنون نیز ناوگان بزرگی از این دو هواپیما را در اختیار دارد. این خط هوایی اکنون بخشی از گروهی است که غیر از ایرلاین سنگاپور، خط هوایی راه ابریشم و دو خط ارزان‌قیمت را نیز در اختیار دارد.

خط هوایی سنگاپور سال گذشته میلادی نزدیک به ۱۹ میلیون مسافر را جابه‌جا کرد که رکورد خوبی برای این شرکت است.

اقتصادی جهان تبدیل شود؛ ضمن آنکه قوانین و مقررات تجاری در این کشور-شهر به‌گونه‌ای تدوین شده که توجه شرکت‌های بین‌المللی را به خود جلب کرده است تا جایی که اکنون بیش از ۸۰۰۰ شرکت بین‌المللی دفاتر منطقه‌ای خود را در سنگاپور مستقر کرده‌اند.

سنگاپور توانسته با سرمایه‌گذاری داخلی و البته جذب سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی در صنعت توریسم، به یکی از مراکز بزرگ توریسم در آسیا تبدیل شود؛ به‌گونه‌ای که در سال گذشته بیش از ۱۷ میلیون توریست از این کشور دیدن کردند.

نخستین جرقه شرکت هوایمایی سنگاپور در دهه ۴۰ میلادی و در دوران استعمار انگلستان بر این منطقه زده شد. در آن زمان البته آنچه امروزه به‌عنوان کشور سنگاپور می‌شناسیم وجود نداشت و سنگاپور بخشی از مالزی بود و به همین دلیل با همراهی خط هوایی مالزی و البته با کمک خط هوایی انگلستان، نخستین پروازها از سنگاپور به مالزی انجام

سفر مسافرین برخی کشورهای عربی به این کشور باعث کاهش ورود گردشگران به قطر و افزایش هزینه‌های خط هوایی قطر شد، هرچند به نظر می‌رسد مشکلات در حال پایان است و به‌زودی همه‌چیز به وضعیت سابق بازمی‌گردد. قطر خود را برای میزبانی جام جهانی ۲۰۲۲ آماده می‌کند و این یعنی افزایش درخواست برای سفر به این کشور و قطعاً خط هوایی قطر از هم‌اکنون می‌تواند یکی از برندگان این جام باشد.



Singapore Airlines - ۱

سرانجام نوبت به برترین ایرلاین از نگاه SKYTRAX می‌رسد. در سال ۲۰۱۷ خط هوایی سنگاپور توانست با یک پله صعود نسبت به سال قبل، رتبه نخست را از قطر ایرلاین بگیرد و صدرنشین لیست برترین‌ها باشد. این اولین بار نیست که شاهد صدرنشینی

خط هوایی سنگاپور هستیم و پیش از این نیز سه بار توانسته این عنوان را از آن خود کند. همه اینها برای کشوری که در دهه ۶۰ میلادی طعم استقلال را چشیده است و مساحتش به ۸۰۰ کیلومتر مربع هم نمی‌رسد و البته جمعیتش اندکی بیشتر از ۵ میلیون نفر است، شاید زیاد به نظر برسد، اما نه هنگامی که بدانیم سنگاپور اکنون در رتبه سوم بالاترین درآمد سرانه و جزو پنج مرکز اقتصادی بزرگ دنیا است.

سنگاپور از نظر منابع زیرزمینی فقیر است و با سرزمینی کوچک احاطه شده در میان دریا، تنها با اتکا به صنعت توریسم و خدمات مالی و البته خدمات بندری قدرتمند خود توانسته است به کشوری ثروتمند و یکی از قطب‌های

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

صعود در سال ۲۰۱۸ تداوم خواهد داشت

بیان جهانی ایرلاین‌ها

عاطفه یعقوبی

انجمن حمل‌ونقل هوایی (یاتا) در گزارش شش‌ماهه خود نگاه وسیع و جداگانه‌ای بر عملکرد اقتصادی شرکت‌های هواپیمایی تمام نواحی دنیا در ابعاد مختلف دارد. برآوردهای یاتا حاکی از آن است که ایرلاین‌های آمریکا با ۵/۸ درصد حاشیه سود خالص بهترین عملکرد و ایرلاین‌های آفریقا با زیان یک درصد بدترین عملکرد را در سال ۲۰۱۸ داشته باشند.

انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۸، یک درصد از تولید ناخالص داخلی جهان معادل ۷۸۱ میلیارد دلار صرف صنعت حمل‌ونقل هوایی شود و ارزش تجارت بین‌المللی صورت گرفته از طریق حمل هوایی به ۶/۹ تریلیون دلار برسد.



داده‌های یاتا حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۸ دولت‌ها ۱۳۳ میلیارد دلار مالیات از بیش از ۷۰ میلیون شغل در حوزه زنجیره تامین کسب کرده‌اند. انتظار می‌رود تا پایان سال جاری میلادی، ایجاد اشتغال در صنعت مسافربری هوایی به بیش از ۲/۸ میلیون افزایش یابد

در بخش خرید هواپیما برآوردهای یاتا گویای آن است که امسال ایرلاین‌های تجاری از طریق سرمایه‌گذاری‌های چشمگیر، بیش از ۱۹۰۰ فروند هواپیمای جدید را تحویل بگیرند. تا پایان سال ۲۰۱۸ حدود ۴/۴ میلیون صندلی در دسترس مسافران هوایی خواهد بود و انتظار می‌رود ضریب بار مسافر در سال ۲۰۱۸ به‌طور میانگین حدود ۸۱/۷ درصد باشد

مدیران ارشد مالی شرکت‌های هواپیمایی و شرکت‌های حمل در ماه آوریل خوش‌بینی خود نسبت به رشد سفر و باربری هوایی در آینده را گزارش دادند که این موضوع خوش‌بینی عمومی در بین کسب‌وکارهای جهانی از جنبه اقتصادی را منعکس کرده و باعث افزایش اعتمادبه‌نفس مشتریان نیز شده است. به‌رغم تهدیدهای جنگ تجاری، تسهیل سیاست مالی و سیاست پولی انبساطی باعث رشد اقتصادی قوی‌تر و بهبود مدور در تجارت جهانی می‌شود.

صنعت حمل‌ونقل هوایی باعث توسعه قابل توجهی در اقتصاد دنیا شده است. چنین مزایای وسیعی در اقتصاد به واسطه افزایش ارتباط بین شهرها، تقویت جریان کالاها، افراد، سرمایه، تکنولوژی و ایده ایجاد شده و در نتیجه باعث کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل هوایی می‌شود.

پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که در سال جاری میلادی تعداد اتصال جفت‌شهر (pair-city) بین شهر مبدأ و قصد که در آن پرواز می‌تواند هم مستقیم و هم اتصالی باشد، به بیش از ۲۱۰۰۰ اتصال برسد. این میزان بیش از دو برابر ۲۰ سال گذشته خواهد بود. گفتنی است که هزینه‌های حمل‌ونقل در مقایسه با ۲۰ سال گذشته کاهش پیدا کرده است.

به اعتقاد یاتا هزینه‌های حمل‌ونقل پایین و بهبود ارتباطات، جریان‌های تجاری را گسترش داده است؛ به عبارت دیگر خود تجارت از جهانی‌سازی زنجیره‌های تامین و سرمایه‌گذاری مرتبط نشأت می‌گیرد.

حمل‌ونقل هوایی برای تجارت تولید حیات است و پیش‌بینی می‌شود که ارزش تجارت بین‌المللی صورت گرفته از طریق حمل هوایی در سال جاری به ۶/۹ تریلیون دلار و هزینه مسافران هواپیما به رقم ۷۹۴ میلیارد دلار برسد.

تاثیر دیگر صنعت هوایی بر اقتصاد، ناشی از افزایش فعالیت ایرلاین و تاثیر آن در ایجاد شغل در حوزه زنجیره‌تامین است. طبق برآورد یاتا انتظار می‌رود شغل‌های ایجاد شده در حوزه زنجیره تامین در سرتاسر دنیا

داده‌های یاتا حاکی از آن است که دولت‌ها ۱۳۳ میلیارد دلار مالیات از بیش از ۷۰ میلیون شغل در حوزه زنجیره‌تامین در سال ۲۰۱۸ کسب کرده‌اند. همچنین حقوق صاحبان سرمایه در صنعت هوایی در سال ۲۰۱۸ افزایش خواهد یافت. نرخ بازگشت سرمایه در این صنعت از رکورد خود در سال ۲۰۱۶ پایین‌تر خواهد بود، اما همچنان این نرخ بیشتر از هزینه سرمایه است. با وجود آنکه روش‌های اندازه‌گیری ریسک اعتباری در پرتفوی سهام در صنعت هوایی در سال ۲۰۱۸ به خوبی سال ۲۰۱۷ نیست، اما بازده جریان نقدی آزاد (روشی برای اندازه‌گیری ارزش کمپانی از سوی سرمایه‌گذاران) مثبت بوده و مقیاس‌های صورتحساب ترازنامه ثابت هستند.

برآوردهای یاتا گویای آن است که ایجاد اشتغال در صنعت مسافربری هوایی به بیش از ۲/۸ میلیون افزایش خواهد یافت. در حال حاضر ارزش افزوده ناخالص به ازای هر نیروی انسانی بیش از ۱۰۰ هزار دلار است، اما هزینه‌های واحد نیروی انسانی در حال افزایش است. یاتا پیش‌بینی می‌کند که ایرلاین‌های آمریکا با ۵/۸ درصد حاشیه سود خالص (پس از کسر مالیات) در سال ۲۰۱۸ بهترین عملکرد و ایرلاین‌های آفریقا با زیان یک درصد بدترین عملکرد را خواهند داشت.

به اعتقاد این انجمن، مشتریان صنعت هوایی از هزینه‌های مسافرتی پایین‌تر سود برده و در ارزشی که از فعالیت شرکت‌های هواپیمایی در سال ۲۰۱۸ دریافت می‌کنند، افزایش بانباتی را مشاهده می‌کنند. طبق پیش‌بینی‌های یاتا مقاصد پروازی جدیدی در سال جاری اضافه خواهد شد که این موضوع منافع مشتریان را افزایش خواهد داد. انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۸، یک درصد از تولید ناخالص داخلی جهان معادل ۷۸۱ میلیارد دلار در صنعت حمل‌ونقل هوایی خرج شود. همچنین کاهش هزینه‌های سفر باعث رشد شاخص درآمد/کیلومتر مسافر (RPK) در طول چندین سال گذشته شده است.

به بیش از ۷۰ میلیون در سال ۲۰۱۸ برسد؛ اما متأسفانه در بسیاری از کشورها، ارزشی که صنعت هوانوردی ایجاد می‌کند، به خوبی درک نشده است؛ چرا که فعالیت‌های بازرگانی این صنعت با قوانین دوسویه و دیگر قوانین به شدت محدود می‌ماند. علاوه بر این، قوانین موجود نیز هوشمندانه نبوده و منجر به ایجاد هزینه‌های بالا و غیرضروری می‌شوند. در بخش خرید هواپیما برآوردهای یاتا گویای آن است که امسال شرکت‌های هواپیمایی تجاری از طریق سرمایه‌گذاری‌های چشمگیر، بیش از ۱۹۰۰ فروند هواپیمای جدید را تحویل بگیرند. بهبود روند در

پیش‌بینی یاتا نشان می‌دهد ارزش دلاری میزان سوخت مورد نیاز ایرلاین‌ها در سال ۲۰۱۸ با اختصاص ۲۴/۲ درصد از میانگین هزینه‌های عملیاتی به ۱۸۸ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت. مبنای این پیش‌بینی، میانگین قیمت ۸۲ دلار در هر بشکه است

ایرلاین‌های جهان	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸ (پیش‌بینی)
تعداد ناوگان هوایی	۲۷,۴۱۷	۲۸,۴۲۹	۲۹,۶۱۴
صندلی در دسترس (میلیون)	۳/۹	۴/۱	۴/۴
میانگین ظرفیت هواپیما (صندلی)	۱۴۴	۱۴۶	۱۴۸
تعداد پروازهای زمانبندی شده (میلیون)	۳۵/۴	۳۶/۸	۳۹
ضریب بار مسافر (درصد صندلی کیلومتر در دسترس)	۸۰/۵	۸۱/۵	۸۱/۷
ضریب بار حمل (درصد تن کیلومتر حمل در دسترس)	۴۶/۹	۴۹/۳	۴۹/۴

ایرلاین‌های جهان	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸ (پیش‌بینی)
هزینه نیروی انسانی (میلیارد دلار)	۱۵۹	۱۷۱	۱۸۵
اشتغال (میلیون)	۲/۷	۲/۷۹	۲/۸۹
بهره‌وری برحسب تن کیلومتر در دسترس و کارمند	۴۹۲,۸۸۷	۵۰۶,۴۰۶	۵۱۹,۰۰۱
هزینه واحد نیروی انسانی (دلار / تن کیلومتر در دسترس)	۰/۱۱۹	۰/۱۲۱	۰/۱۲۳
ارزش افزوده ناخالص / کارمند (دلار)	۹۵,۵۳۰	۹۷,۴۰۹	۱۰۰,۶۷

ایرلاین‌های جهان	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸ (پیش‌بینی)
هزینه‌های حمل و نقل هوایی (میلیارد دلار)	۷۴۰	۷۸۷	۸۷۱
درصد GDP جهانی	۰/۹	۱	۱
هزینه رفت و برگشت، دلار / مسافر (دلار ۲۰۱۸)	۳۹۴	۳۸۰	۳۸۰
نرخ کرایه حمل، دلار / کیلوگرم (دلار ۲۰۱۸)	۱/۶۸	۱/۷۶	۱/۸
عزیمت مسافر (میلیون)	۳۸۱۵	۴۰۹۳	۴۳۵۸
درآمد کیلومتر مسافر (میلیارد)	۷۱۷۳	۷۷۵۴	۸۲۹۵
تن کیلومتر حمل (میلیون)	۲۳۲	۲۵۴	۲۶۵
درصد رشد GDP جهانی	۲/۵	۳/۲	۳/۴
درصد رشد تجارت جهانی	۲/۲	۵/۴	۵/۳

یاتا تخمین می‌زند که کل کارمندان ایرلاین‌ها با افزایش ۳/۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۷ به بیش از ۲/۸ میلیون نفر در سال ۲۰۱۸ برسد. به‌رغم ثبات و حتی کاهش هزینه واحد نیروی انسانی در سال‌های گذشته، پیش‌بینی می‌شود این هزینه به‌طور میانگین ۲/۲ درصد در سال ۲۰۱۸ افزایش یابد

بهترین عملکرد مالی مربوط به ایرلاین‌های آمریکای شمالی است. در سال جاری سود خالص ایرلاین‌ها در این ناحیه به بالاترین حد خود با رقم ۱۵ میلیارد دلار خواهد رسید. این موضوع نشان‌دهنده سود خالص ۱۵/۶۷ دلار به ازای هر مسافر است. حاشیه

زیرساختی ارائه‌کنندگان خدمات ناوبری هوایی به شدت افزایش پیدا کرده است. این موضوع که در تقابل با افزایش نسبتاً محدود هزینه‌ها در بخش‌های مربوط به هزینه‌های غیر سوختی ایرلاین‌ها است تا حدی به دلیل فشارهای رقابتی است.

میانگین بازگشت سرمایه (ROI) باعث ترغیب این صنعت به سرمایه‌گذاری در این مقیاس شده است.

تا پایان سال ۲۰۱۸ حدود ۴/۴ میلیون صندلی در دسترس مسافران هوایی خواهد بود و انتظار می‌رود ضریب بار مسافر در سال ۲۰۱۸ به‌طور میانگین به میزان ۸۱/۷ درصد برسد.

پیش‌بینی یاتا در بخش سوخت نشان می‌دهد ارزش دلاری میزان سوخت موردنیاز ایرلاین‌ها در سال ۲۰۱۸ با اختصاص ۲۴/۲ درصد از میانگین هزینه‌های عملیاتی به ۱۸۸ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت. مبنای پیش‌بینی، میانگین قیمت ۸۲ دلار در هر بشکه و قیمت نفت خام برنت ۷۰ دلار در هر بشکه است؛ زیرا قیمت سوخت جت هم‌زمان با قیمت نفت افزایش پیدا می‌کند.

از طرفی دیگر، ناکارآمدی‌های بسیاری باعث هدررفت هر ساله حدود ۵ درصد سوخت می‌شود که این ناکارآمدی‌ها باید رفع شوند؛ اما باید توجه داشت که بهبود کارایی سوخت از طریق نوسازی ناوگان و عملیات بهتر، تلاش‌های زیادی را برای متقاعد کردن دولت در این صنعت می‌طلبد.

با پیش‌بینی افزایش قابل‌ملاحظه در ظرفیت و ترافیک ایرلاین‌ها، پیش‌بینی می‌شود که ایرلاین‌ها تا چند ماه آینده نیروی کار خود را افزایش دهند. یاتا تخمین می‌زند که کل کارمندان ایرلاین‌ها با افزایش ۳/۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۷، به بیش از ۲/۸ میلیون نفر در سال ۲۰۱۸ برسد. به‌رغم ثبات و حتی کاهش در هزینه واحد نیروی انسانی در سال‌های گذشته؛ پیش‌بینی می‌شود این هزینه به‌طور میانگین ۲/۲ درصد در سال ۲۰۱۸ افزایش پیدا کند؛ بنابراین در کنار افزایش هزینه‌های سوخت، هزینه‌های نیروی انسانی یکی از دلایل اصلی افزایش هزینه‌های واحد در سال جاری است که حاشیه سود شرکت‌های هواپیمایی را در تنگنا قرار می‌دهد.

در بخش زیرساخت‌ها، شرکا نقش مهمی را در ارائه خدمات ایرلاین‌ها به مشتریان، زمان سفر و هزینه‌ها دارند. به‌طور کلی در دهه‌های گذشته هزینه‌های فرودگاهی و

ایرلاین‌های جهان			
۲۰۱۸ (پیش‌بینی)	۲۰۱۷	۲۰۱۶	
آفریقا			
-۰/۱	-۰/۱	-۰/۴	سود خالص پس از کسر مالیات (میلیارد دلار)
-۱/۵۵	-۱/۶۶	-۴/۶۶	درآمد به ازای هر مسافر (دلار)
-۱	-۱/۲	-۳/۳	درصد بازده سرمایه‌گذاری
۴/۵	۷	۹/۴	درصد رشد درآمد کیلومتر مسافر
۴/۳	۳/۵	۸/۲	درصد رشد صندلی کیلومتر در دسترس
۶۱/۵	۶۱/۵	۵۷/۵	درصد ضریب بار، تن کیلومتر در دسترس
۶۰/۴	۶۰/۱	۵۶/۹	درصد ضریب بار سر به سر، تن کیلومتر در دسترس
آسیا - آقیانوسیه			
۸/۲	۱۰/۱	۷/۴	سود خالص پس از کسر مالیات (میلیارد دلار)
۵/۱۰	۶/۸۲	۵/۴۹	درآمد به ازای هر مسافر (دلار)
۳/۲	۴/۵	۳/۵	درصد بازده سرمایه‌گذاری
۹/۵	۱۰/۹	۱۰/۹	درصد رشد درآمد کیلومتر مسافر
۸/۸	۹/۱	۹/۹	درصد رشد صندلی کیلومتر در دسترس
۷۲/۷	۷۲/۴	۷۰/۷	درصد ضریب بار تن کیلومتر در دسترس
۶۸/۴	۶۷/۷	۶۴/۸	درصد ضریب بار سر به سر، کیلومتر در دسترس
خاورمیانه			
۱/۳	۱	۱/۳	سود خالص پس از کسر مالیات (میلیارد دلار)
۵/۸۹	۴/۸۱	۶/۳۹	درآمد به ازای هر مسافر (دلار)
۲/۳	۲	۲/۶	درصد بازده سرمایه‌گذاری
۵/۹	۶/۸	۱۱/۳	درصد رشد درآمد کیلومتر مسافر
۴	۶/۷	۱۳/۱	درصد رشد صندلی کیلومتر در دسترس
۶۴/۷	۶۴	۶۳/۱	درصد ضریب بار تن کیلومتر در دسترس
۶۲/۷	۶۱/۸	۶۱/۷	درصد ضریب بار سر به سر، تن کیلومتر در دسترس

خالص شرکت‌های هواپیمایی اروپا در سال جاری به ۸/۶ میلیارد دلار و سود ۷/۵۸ دلار به ازای هر مسافر و حاشیه سود ۴/۱ درصد افزایش پیدا کند.

شرکت‌های هواپیمایی در آسیا-اقیانوسیه، عملکردهای بسیار مختلفی دارند. سود میانگین به ازای هر مسافر برای سال جاری در این بخش ۵/۱ دلار پیش‌بینی شده است. هزینه بالایی سوخت که تا حدودی به دلیل بهبودهای صورت گرفته در صنعت باربری هوایی خنثی می‌شود به حفظ سود خالص تا میزان ۸/۲ میلیارد دلار و حاشیه سود خالص ۸/۲ درصد کمک می‌کند.

ایرلاین‌های خاورمیانه یکی از پایین‌ترین ضرایب بار سربه‌سر را دارند. امسال، ضریب بار سربه‌سر این ناحیه که به دلیل تأثیر درآمدهای نفتی پایین و درگیری‌هایی که منجر به کاهش شدید در رشد ظرفیت شرکت‌های هواپیمایی شده و با چالش روبه‌رو است، ۴ درصد پیش‌بینی می‌شود.

انتظار می‌رود فعالیت ایرلاین‌ها در این ناحیه سود خالص (پس از کسر مالیات) را به میزان ۱/۳ درصد میلیارد دلار، سود ۵/۸۹ دلار به ازای هر مسافر و حاشیه سود خالص ۲/۳ درصد را در سال ۲۰۱۸ پوشش دهند.

شرکت‌های هواپیمایی در منطقه آمریکای لاتین نیز با شرایط و بازارهای داخلی ضعیف روبه‌رو شده‌اند. به‌گونه‌ای که به دنبال زیان ۱/۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ و سود ۰/۵ میلیارد دلاری در سال گذشته، تنها سود خالص ۰/۹ میلیون دلار برای امسال پیش‌بینی شده است.

آفریقا نیز همانند چهار سال گذشته، عملکرد ضعیفی داشته است. زیان‌دهی شرکت‌های هواپیمایی به دلیل بهبود جزئی در ضرایب بار سربه‌سر، کاهش پیدا کرده است. ایرلاین‌های کمتری در این ناحیه هستند که قادر به دستیابی به ضرایب بار کافی هستند. به‌گونه‌ای که ضریب بار سربه‌سر در این ناحیه با (۶۱/۵ درصد)، کمترین مقدار را نسبت به سایر نواحی دارد. به‌طور کلی می‌توان گفت عملکرد این ناحیه به آرامی در حال بهبود است.

آمریکای لاتین			
سود خالص پس از کسر مالیات (میلیارد دلار)	۰/۴	۰/۵	۰/۹
درآمد به ازای هر مسافر (دلار)	۱/۳۹	۱/۵۷	۲/۹۵
درصد بازده سرمایه‌گذاری	۱/۲	۱/۳	۲/۳
درصد رشد درآمد کیلومتر مسافر	۴/۵	۷/۴	۶/۵
درصد رشد صندلی کیلومتر در دسترس	۳/۴	۵/۵	۶
درصد ضریب بار تن کیلومتر در دسترس	۶۵/۴	۶۶/۳	۶۶/۸
درصد ضریب بار سر به سر، تن کیلومتر در دسترس	۶۱/۸	۶۱/۷	۶۲/۳
آمریکای شمالی			
سود خالص پس از کسر مالیات (میلیارد دلار)	۱۷	۱۸/۴	۱۵
درآمد به ازای هر مسافر (دلار)	۱۸/۶۷	۱۹/۵۶	۱۵/۶۷
درصد بازده سرمایه‌گذاری	۷/۶	۷/۷	۵/۸
درصد رشد درآمد کیلومتر مسافر	۴/۲	۳/۹	۴
درصد رشد صندلی کیلومتر در دسترس	۴/۶	۳/۸	۴/۴
درصد ضریب بار تن کیلومتر در دسترس	۶۲/۹	۶۳/۸	۶۳/۴
درصد ضریب بار سر به سر، تن کیلومتر در دسترس	۵۴/۳	۵۶/۷	۵۷/۱
اروپا			
سود خالص پس از کسر مالیات (میلیارد دلار)	۸/۵	۸/۱	۸/۶
درآمد به ازای هر مسافر (دلار)	۸/۵۶	۷/۵۳	۷/۵۸
درصد بازده سرمایه‌گذاری	۴/۷	۴/۳	۴/۱
درصد رشد درآمد کیلومتر مسافر	۵/۴	۹/۱	۷
درصد رشد صندلی کیلومتر در دسترس	۵/۷	۶/۷	۷/۳
درصد ضریب بار تن کیلومتر در دسترس	۷۲/۵	۷۴/۳	۷۴
درصد ضریب بار سر به سر، تن کیلومتر در دسترس	۶۸/۱	۶۹/۲	۶۹/۳

باید در میانگین پروازها پر شوند تا درآمد شرکت‌های هواپیمایی از محل فروش بلیت با هزینه‌های عملیاتی این شرکت‌ها سربه‌سر شود. در اروپا رشد صنعت هوایی به دلیل حملات تروریستی در سال ۲۰۱۶ کاهش یافته بود، اما رشد دوباره از همان سال آغاز شد. پیش‌بینی می‌شود که سود

سود خالص این شرکت‌های هواپیمایی که ۵/۸ درصد پیش‌بینی می‌شود تا حدودی پایین‌تر از ۳ سال پیش است.

ضریب بار سربه‌سر (breakeven load factor) در قاره اروپا دارای بیشترین مقدار است. این ضریب به صورت درصد میانگین صندلی‌هایی تعریف می‌شود که



پایان قدرت‌نمایی بوئینگ بر فراز اقیانوس‌ها

ایرباس ۳۵۰ خط هوایی سنگاپور، با پرواز از سنگاپور به نیویورک، با طی مسافت بیش از ۱۵ هزار کیلومتر و ثبت رکورد طولانی‌ترین پرواز جهان، خبری را برای شرکت هواپیمایی بوئینگ در برداشت و آن پایان قدرت‌نمایی بوئینگ ۷۷۷ به عنوان دوربردترین هواپیمای جهان بود.

حال، ایرباس ۳۵۰ سری ۹۰۰ مدل ULR، دوربردترین هواپیمای جهان است. تا پیش از رکورد اخیر، بوئینگ ۷۷۷ سری ۲۰۰ LR با طی مسافت ۱۴ هزار و ۵۳۵ کیلومتر، از دوحه به اوکلند، توسط شرکت هواپیمایی قطر رکورددار پروازهای فوق دوربرد بود. بوئینگ ۷۷۷ سال‌ها این رکورد را در اختیار داشت و پیش از آن بوئینگ ۷۴۷ دوربردترین هواپیمای جهان بود. حتی شرکت‌های هم‌وطن بوئینگ هم نتوانستند در این قسمت بازار حریف بوئینگ شوند.

به گزارش پایگاه خبری ایران چهارراه، تولید بوئینگ ۷۴۷ در زمان خود انقلابی بزرگ در صنعت ساخت هواپیماهای مسافربری به حساب می‌آمد. بوئینگ ۷۴۷ سری ۱۰۰ با چهار موتور و ساختاری دوطبقه قابلیت جابه‌جایی حداکثر ۴۸۰ مسافر را داشت. این تعداد بالای حمل مسافر در مسیرهای طولانی که بیش از دو برابر توان هواپیماهای آن روز بود، عملاً بازار حمل‌ونقل هوایی را در جهان متحول کرد و قیمت‌ها را کاهش داد؛ و عملاً سفرهای هوایی را برای تعداد زیادی از مردم در مسیرهای طولانی قابل‌دسترس کرد.

در آن سال مک‌دانل داگلاس یکی دیگر از شرکت‌های بزرگ هواپیماسازی جهان در آمریکا هم سعی داشت در این بخش از بازار بوئینگ را شکست دهد، اما در نهایت خودش شکست خورد و در بوئینگ ادغام شد. البته زمینه‌ساز دوربردترین پرواز در آن سال‌ها ایران‌ایر بود. مدیران ایران‌ایر که پی برده بودند برای پرواز مستقیم بین ایران و ایالات متحده به هواپیمایی دوربردتر از ۷۴۷‌های عادی نیاز دارند، مدل SP را به کارخانه بوئینگ سفارش دادند. این هواپیما که دارای بدنه‌ای کوتاه‌تر و دم عمودی بلندتر از مدل‌های ۱۰۰ و ۲۰۰ است قابلیت حمل سوخت بیشتری را داشت. با دریافت هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ اس پی، ایران‌ایر پروازهای مستقیم خود را بین تهران و نیویورک آغاز کرد که در آن دوران طولانی‌ترین پرواز بدون توقف در جهان محسوب می‌شد. با این همه بوئینگ‌های ۷۴۷ برای پروازهای دوربرد چندان به‌صرفه نبودند. آنها چهار موتور و مصرف سوخت بالایی داشتند. برای همین بوئینگ، ۷۷۷ را طراحی کرد.

ایرباس توانسته است در بیست سال اخیر با مدل‌های گوناگون خود در بخش‌های مختلف بازار بوئینگ را پشت سر بگذارد. سری ۳۲۰ چالش اصلی بوئینگ ۷۳۷ است. در بخش کلاس متوسط تا سال‌ها با وجود ایرباس سری ۳۰۰، بوئینگ حرفی برای گفتن نداشت و با ورود ایرباس ۳۸۰ دیگر بوئینگ ۷۴۷ بزرگترین هواپیمای مسافربری جهان نبود؛ اما در بخش دوربرد همچنان بوئینگ بی‌رقیب بود. با معرفی ایرباس ۳۵۰ بوئینگ احساس خطر کرد ولی همچنان تیپ‌های مختلف ۳۵۰ در برابر بوئینگ ۷۷۷ ضعیف‌تر بودند تا اینکه ایرباس مدل ایرباس ۳۵۰ سری ۹۰۰ از مدل ULR XWB را معرفی کرد.

در مدل ULR از حداکثر ظرفیت مخزن میانی استفاده شده است. سوخت اضافه‌ای که در مدل ULR حمل می‌شود بیش از ۹ تن وزن دارد. با افزوده شدن وزن سوخت حمل شده، ظرفیت حمل بار در این مدل کاهش پیدا کرده است.

ایرباس ۳۵۰ سری ۹۰۰ از مدل ULR، شباهت‌هایی به هواپیمای ۳۵۰-۱۰۰۰ که مدل کشیده‌تر از ۳۵۰ است دارد. پروژه ایرباس ۳۵۰ از سال ۲۰۰۶ آغاز شد. هواپیمای ۳۵۰ نخستین هواپیمای ایرباس است که در ساخت بدنه آن به‌جای آلیاژهای آلومینیوم سبک رایج در صنعت هواپیمایی، از پلیمر تقویت‌شده با فیبر کربن استفاده شده است. این هواپیما برای رقابت با هواپیماهای بوئینگ ۷۷۷ و بوئینگ ۷۸۷ طراحی شده است و نخستین نمونه آن در سال ۲۰۱۳ میلادی به بازار آمده است. هواپیمای ۳۵۰-۱۰۰۰ با هدف رقابت با بوئینگ ۷۷۷ ساخته شده و به گفته ایرباس، مصرف سوخت آن ۲۵ درصد کمتر است و ۳۰ تن وزن کمتری دارد.

به‌تازگی ایرباس طرحی را معرفی کرده که از فضای بخش بار می‌توان برای تعبیه مکانی جهت قرارگیری فضای مناسب به منظور جانمایی تخت خواب برای مسافران استفاده کرد. با کاهش تعداد صندلی‌ها در پروازهای دوربرد و کاهش بار، امکان این وجود دارد تا از بخشی از فضای بار در قسمت زیرین هواپیما برای تعبیه اتاق خواب یا اتاق بازی نیز استفاده شود.





خودروساز و قطعه‌ساز دست به دست هم داده‌اند

مونتاژکار چینی‌ها

نتایج گزارشی که ماه گذشته توسط مرکز پژوهش‌های مجلس در خصوص بررسی وضعیت خودروهای چینی ساخت داخل و میزان ارزشبری این نوع خودروها در بازار داخل کشور تهیه شد، نشان می‌دهد سهم عمده واردات قطعات منفصله از چین مربوط به خودروهای چینی مونتاژ داخل است و هرگونه تغییر در رویه تخصیص و قیمت‌گذاری ارز، بر ۱۷/۴ درصد از بازار خودرو - که سهم خودروهای چینی مونتاژ داخل است - تاثیر گذاشته و می‌تواند موجب تشدید شوک به بازار خودرو شود. این گزارش تاکید می‌کند که بازار خودروی کشور از ناحیه خودروهای چینی بسیار آسیب‌پذیر بوده و وزارت صنعت، معدن و تجارت باید در سیاست‌های حاکمیتی خود، موضوع تعمیق میزان ساخت داخل خودروهای چینی را (به‌طور متوسط سالی ۱۰ درصد) پیگیری و اجرایی کند.

سهم خودروهای چینی مونتاژ داخل در سال ۱۳۹۶ حدود ۱۵ درصد بوده که این سهم در سه ماهه نخست سال ۹۷ تا ۱۷/۴ درصد نیز رشد داشته است. سهم ایران خودرو و سایپا از خودروهای چینی مونتاژ داخل ۵۱ درصد است. این یعنی حدود ۷/۵ درصد از بازار خودروی کشور در اختیار خودروهای چینی مونتاژ داخل این دو شرکت است

طی سالهای ۸۶ تا سه ماهه نخست ۹۷ بیشترین میزان واردات قطعات منفصله به ترتیب از فرانسه، چین، ژاپن، کره جنوبی و رومانی بوده است. در این فهرست نام افغانستان، بلغارستان و سوریه نیز به چشم می خورد که جای تامل دارد

خودرو اعمال نشده بود. مهمترین عامل را می توان پرتراфик شدن پروسه ثبت سفارش تا مرحله ترخیص کالا در این شرایط دانست که باعث شده قطعه به موقع به دست تولیدکنندگان نرسد. البته نمی توان از احتمال سودجویی برخی سودجویان در شرایط فعلی هم غافل شد.

ب) واردات قطعات منفصله

ذیل قسمت بیست و یکم (اشیاء هنری، اشیای کلکسیون یا عتیقه) کتاب قانون مقررات صادرات و واردات، قطعات منفصله ماشین آلات (C.K.D) راهسازی، خودرو و سایر ماشین آلات قرار دارد.

گزارش فوق اختصاصا به بررسی کد تعرفه ۹۸۷۰۳ شامل قطعات منفصله جهت تولید خودروی سواری با حجم سیلندر تا ۲۰۰۰ سانتی متر مکعب (بنزین) با پنج ردیف تعرفه، اتومبیل سواری با حجم سیلندر ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سانتی متر مکعب (بنزین) با ۶ ردیف تعرفه، اتومبیل سواری با حجم سیلندر تا ۲۰۰۰ سانتی متر مکعب (دیزل یا نیمه دیزل) با چهار ردیف تعرفه، اتومبیل سواری با حجم سیلندر ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سانتی متر مکعب (دیزل یا نیمه دیزل) یا نیمه دیزل اختصاص دارد.

بررسی میزان واردات قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری طی سالهای ۸۶ تا سه ماهه نخست ۱۳۹۷ حاکی از آن است که بیشترین میزان واردات طی بازه زمانی فوق به ترتیب از فرانسه (۶ میلیارد دلار)، چین (۵/۰۶ میلیارد دلار)، ژاپن (۱/۲۹ میلیارد دلار)، کره جنوبی (۱/۱۶ میلیارد دلار) و رومانی (۱/۱۴ میلیارد دلار) صورت گرفته است. همچنین واردات از منطقه آزاد چابهار (۴۹۱ میلیون دلار) و ترکیه (۴۲۱ میلیون دلار) در ردیف های بعدی قرار دارند. البته در میان کشورهای فوق، واردات از کشورهایی مانند افغانستان، بلغارستان و سوریه نیز به چشم می خورد که جای تامل دارد.

در عین حال، براساس آمارهای رسمی گمرک ایران، می توان مشاهده کرد چین نقش عمده ای در تامین قطعات منفصله

در این گزارش، ابتدا وضعیت موجود این صنعت با تکیه بر میزان تولید خودرو و واردات قطعات منفصله مورد بررسی قرار می گیرد، پس از آن به بررسی وضعیت خودروهای چینی مونتاژ داخل با تکیه بر شرکت سازنده، قیمت و میزان داخلی سازی پرداخته شده و در بخش انتهایی نیز میزان ارزبری مونتاژ این مدل خودروها مورد بررسی قرار می گیرد.

وضعیت موجود صنعت خودروسازی

الف- تولید

آنگونه که در نمودار ۱ نشان داده شده است به خوبی می توان تأثیر تحریم های سال ۲۰۱۳ را بر صنعت خودرو کشور مشاهده کرد. این تحریم ها تا جایی اثرگذار بود که تولید خودرو را در سال ۹۲ نسبت به سال ۱۳۹۰ به نصف تقلیل داد و توانست در بعضی از خطوط تولید خودروهای پرتیراژ ساخت داخل خلل جدی وارد کند و حتی برای مدت کوتاهی تولید این خطوط را به صفر برساند.

اگرچه در سه ماهه اول سال ۱۳۹۷ در مقایسه با سه ماهه اول سال ۱۳۹۶، تولید خودرو با افزایش ۹/۴ و ۹/۳ درصدی به ترتیب برای مجموع انواع خودرو و خودروهای سواری مواجهه بوده است، اما در چهارماهه نخست سال ۹۷ تولید خودرو کاهش ۰/۱ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل تجربه کرده است.

نتایج بررسی ماه به ماه تولید خودرو در چهارماهه اول سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ نشان می دهد روند کاهشی تولید خودرو از خرداد ماه شروع شده، به گونه ای که در خرداد سال ۱۳۹۷ نسبت به سال ۱۳۹۶ میزان تولید کل خودروهای تولیدی و خودروهای سواری به ترتیب ۱۹/۶ و ۲۰/۴ درصد کاهش نشان می دهد.

در تیرماه هم این روند ادامه داشته است، به گونه ای که میزان کل خودرو تولیدی ۲۲/۷ درصد نسبت به مدت زمان مشابه سال قبل، کاهش داشته است. این روند در شرایطی اتفاق افتاده است که هنوز تحریم های ۹۰ روزه (نیمه مرداد) بر صنعت

طی سال‌های ۱۳۸۶ تا سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ بیش از ۱۶ میلیارد دلار صرف واردات قطعات منفصله خودرو شده که سهم چین از این میزان بیش از ۳۰ درصد و معادل ۵ میلیارد دلار است

با نگاهی خوش‌بینانه به جز دانگ‌فنگ که سهم داخلی‌سازی آن بین ۳۰ تا ۴۰ درصد برآورد می‌شود، سایر خودروهای مونتاژی چینی در کشور از حداکثر ۳۰ درصد ساخت داخل برخوردارند که احتمالاً از این میزان نیز حدود ۱۴ درصد شامل رنگ و مونتاژ می‌شود و مابقی را نیز قطعاتی مانند تایر، باتری و صندلی تشکیل می‌دهند که جزو ساده‌ترین قطعات صنعت خودرو محسوب می‌شوند

خودرو با توجه به تجربه تحریم سال ۲۰۱۳ میلادی دارد.

براساس نمودار ۳ در سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۲ همه کشورهای عمده صادرکننده قطعات منفصله به شدت صادرات قطعه را به ایران کاهش دادند و تنها چین بوده که این میزان را تقریباً ثابت نگه داشته است.

بررسی وضعیت خودروهای چینی ساخت داخل

خودروسازان چینی در اواسط دهه ۸۰ به‌طور جدی به صنعت خودروی ایران وارد شدند. همکاری خودروسازان چینی در ابتدا تنها با بخش خصوصی صنعت خودروی کشور بود، اما به تدریج توانستند بخشی از سبد محصولات ایران‌خودرو، سایپا و حتی پارس‌خودرو را هم نصیب خود کنند.

براساس آمار مندرج در جدول ۱، در سال ۱۳۹۶ نسبت به سال ۱۳۹۵ سهم خودروهای سواری چینی مونتاژ در داخل به تولید کل خودروهای سواری کشور با ۳/۶ درصد رشد به ۱۵/۹ درصد رسید. این روند افزایشی در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نسبت به سه ماهه اول سال ۱۳۹۶ ادامه یافت و به ۱۷/۸ درصد بالغ شد. این در شرایطی است که آمارهای وزارت صمت نشان می‌دهد خودروسازان چینی چندان به داخلی‌سازی در ایران پایبند و متعهد نبوده و بیشتر قطعات مورد نیازشان را از طریق واردات تامین می‌کنند.

با نگاهی به آمار واردات قطعات منفصله گمرک ایران، مشخص می‌شود طی دوره سال‌های ۱۳۸۶ تا سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷

بیش از ۱۶ میلیارد دلار صرف واردات قطعات منفصله خودرو شده است که سهم چین از این میزان واردات بیش از ۳۰ درصد و معادل ۵ میلیارد دلار بوده است. طی این دوره همانگونه که در نمودار ۳ نشان داده شده است، واردات قطعات منفصله از چین روندی صعودی داشته و حتی در زمان تحریم در سال‌های ۹۱ و ۹۲ هم این روند تقریباً ثابت باقی مانده است.

طبیعی است که از این میزان واردات قطعه، بخش قابل توجهی، متعلق به خودروسازان یا همان مونتاژکاران چینی بوده است.

براساس آمار انجمن خودروسازان و اطلاعات مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، با نگاهی خوش‌بینانه، به‌جز دانگ‌فنگ که سهم داخلی‌سازی آن بین ۳۰ تا ۴۰ درصد برآورد می‌شود، سایر خودروهای مونتاژی چینی از حداکثر ۳۰ درصد ساخت داخل برخوردارند.

دقیقاً مشخص نیست که این سهم، شامل چه قطعاتی می‌شود، اما قابل برآورد است که حدود ۱۴ درصد آن شامل رنگ و مونتاژ می‌شود و مابقی را نیز قطعاتی مثل تایر، باتری و صندلی تشکیل می‌دهند که جزو ساده‌ترین قطعات صنعت خودرو هستند.

ایران‌خودرو، یک محصول چینی دیگر به‌جز دانگ‌فنگ به نام هایما را نیز در سایت خراسان خود مونتاژ می‌کند، شاسی‌بلندی که بین ۲۰ تا ۳۰ درصد آن، ساخت داخل دارد که اگر از این میزان ۱۴ درصد سهم رنگ و مونتاژ کسر شود، بین ۶ تا ۱۶ درصد قطعات آن از داخل و مابقی قطعات منفصله از مسیر واردات تامین می‌شود.

جدول ۲- سهم خودروهای چینی مونتاژ در داخل طی سال‌های ۱۳۹۵ تا سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷

تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						
تجمعی تا پایان خردادماه			تجمعی تا پایان اسفندماه			
درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۶	۱۳۹۵	
۱۸	۵۶۵۰۲	۴۷۸۸۴	۴۸	۲۲۸۹۳۴	۱۵۴۷۵۲	کل تولید خودروهای چینی سواری ساخت داخل
۹/۳	۳۱۷۸۱۰	۲۹۰۸۸۷	۱۴/۸	۱۴۴۱۵۷۷	۱۲۵۵۲۱۱	کل تولید خودروی سواری داخل کشور
-۶۷	۷۰۴۰	۲۱۷۱۴	-۸/۶	۷۰۰۷۵	۷۶۷۱۵	واردات خودرو
۲/۱	۱۷/۴	۱۵/۳	۳/۵	۱۵/۱	۱۱/۶	سهم خودروهای چینی از بازار خودرو کشور

قیمت کمتری در مقایسه با تولید داخل آنها وارد می‌کنند و این موضوع مورد تایید برخی فعالان صنعت خودرو و کارشناسان نیز است. شرایط به‌صورتی است که حتی برخی قطعه‌سازان داخلی نیز به‌جای تولید محصول در کشور، نیاز خود را از مسیر واردات (آن هم از چین) تامین می‌کنند. براساس آمار مندرج در جدول ۳ در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷، حدود ۷۸۰ میلیون دلار انواع قطعات خودرو به کشور وارد شده که

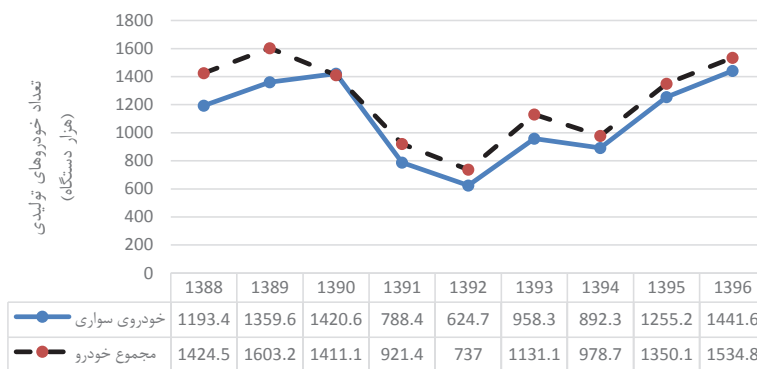
علاوه‌بر ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو نیز محصولات چینی را در سبد تولیدات خود جای داده‌اند و این در شرایطی است که داخلی‌سازی آنها در محدوده ۲۰ تا ۳۰ درصد قرار دارد. در این بین، برلیانس که در مدل‌های مختلف در پارس خودرو مونتاژ می‌شود در سه ماهه نخست امسال با رشد ۳۸ درصدی تولید به تیراژ ۱۲۲۳۲ دستگاه رسید. این مدل نیز از ۲۰ تا ۳۰ درصد ساخت داخل برخوردار است.

از طرفی خودروی چانگان با رشد ۱۲۴ درصدی در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ به تولید ۳۹۱۷ دستگاه در شرکت سایپا کاشان رسیده است. گروه بهمن محصولاتی به نام 50B و 30B (خودروهای متعلق به شرکت FAW چین) و هاوال H2 را مونتاژ می‌کند و میزان داخلی‌سازی قطعات آنها بیش از ۲۰ درصد نبوده است.

دیگر خودروساز بخش خصوصی یعنی «کرمان موتور» هم که بخشی از سبد محصولاتش را مدل‌های چینی تشکیل می‌دهد، توانسته تنها در محدوده ۲۰ تا ۳۰ درصد داخلی‌سازی را در خودروهای مورد نظر ایجاد کند.

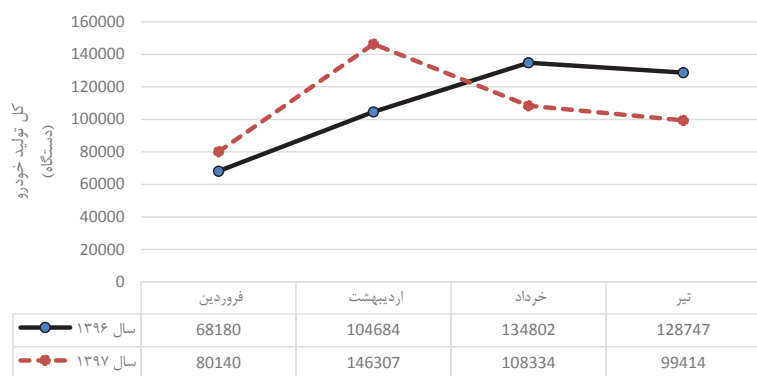
مدیران خودرو دیگر خودروسازی بخش خصوصی صنعت کشور است که فقط به مونتاژ خودروهای چینی مشغول است. این شرکت در حال حاضر محصولاتی متعلق به چری چین مانند MVM و تیگو و آریزو را مونتاژ می‌کند و هنوز نتوانسته داخلی‌سازی آنها را از مرز ۳۰ درصد بیشتر کند.

روند تولید خودروهای سواری طی دوره ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۶



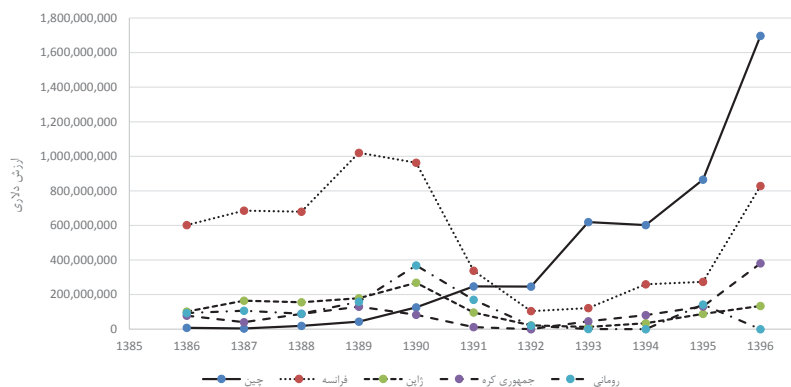
مأخذ: گزارش عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت طی سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۶

روند تولید خودرو در کشور طی دوره سه ماهه سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷



مأخذ: انجمن خودروسازان ایران

روند تغییر واردات از کشورهای عمده تامین‌کننده قطعات منفصله طی بازه ۱۰ ساله



مأخذ: انجمن خودروسازان ایران

عدم استقبال از داخلی‌سازی

خودروهای چینی

به اعتقاد کارشناسان، یکی از دلایل اصلی نبود انگیزه خودروسازان چینی برای داخلی‌سازی در ایران، به رفتار وزارت صنعت، معدن و تجارت با آنها طی یک دهه گذشته مربوط می‌شود. هزینه کمتر واردات در مقایسه با تولید داخل دیگر دلیل عدم انگیزه چینی‌ها نسبت به داخلی‌سازی قطعات در ایران است.

به‌عبارت بهتر، چینی‌ها که در پایین آوردن هزینه‌های تولید تبحر دارند، ظاهراً قطعات مورد نیاز خود در خودروسازی ایران را با

نشان می‌دهد واردات قطعات خودرو در صدر لیست اقلام وارداتی کشور قرار دارد. در سه ماهه نخست سال ۹۷ بالغ بر ۵۴۱ میلیون دلار قطعات منفصله با ساخت کمتر از ۳۰ درصد، ۱۲۲ میلیون دلار با ساخت داخلی بیش از ۵۰ درصد و ۱۱۵ میلیون دلار قطعه با ساخت داخلی کمتر از ۵۰ درصد وارد کشور شده که بیشترین رشد در گروه قطعات منفصله با ساخت داخلی ۱۴ تا ۳۰ درصد با ۱۱۵ درصد مشاهده می‌شود. در این افزایش دو عامل مؤثر بوده است: یکی بالا رفتن تعرفه واردات خودروهای کامل که این گروه از قطعات هم با تعرفه خودروی کامل محاسبه می‌شوند و دیگری

قیمت حاشیه بازار این مدل خودروها که حدود ۱۰۰ میلیون تومان تفاوت قیمت با قیمت کارخانه دارند.

میزان ارزبری خودروهای چینی مونتاز داخل

با توجه به اینکه محاسبه دقیق میزان ارزبری قطعات منفصله وارداتی در خودروهای چینی مونتاز داخل به دلیل نبود اطلاعات کافی کار دشواری است، لذا به نظر می‌رسد با استفاده از روش مهندسی معکوس بتوان تقریب مناسبی از این میزان به دست آورد.

سهم قطعات منفصله به لحاظ عملکردی ۸۶ درصدی از عملکرد کل خودرو و به لحاظ

ارزشی ۸۰ درصد از قیمت تمام شده خودرو به استثنای حاشیه سود را شامل می‌شود. به منظور محاسبه میزان ارزبری خودروهای چینی مونتاز داخل از روش ذیل استفاده شده است:

مفروضات مسئله:

- ۱- معمولاً سهم اتاق، رنگ و مونتاز به همراه لاستیک بین ۱۴ تا ۲۰ درصد در نظر گرفته می‌شود.
- ۲- حاشیه سود برای شرکت ۲۰ درصد در نظر گرفته می‌شود (بر اساس اظهار نظر دبیر انجمن قطعه‌سازان).
- ۳- از کل ارزش خودرو، ۸۰ درصد سهم قیمت تمام شده خودرو و ۲۰ درصد حاشیه

جدول ۱- خودروهای چینی مونتاز در داخل طی سال‌های ۱۳۹۵ تا سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷

میزان ساخت داخلی (درصد)	تولید انواع خودروی سواری (دستگاه)						نام محصول	نام شرکت
	تجمعی تا پایان خردادماه			تجمعی تا پایان اسفندماه				
	درصد رشد	۱۳۹۷	۱۳۹۶	درصد رشد	۱۳۹۶	۱۳۹۵		
۳۰ تا ۴۰	۱۰/۴	۶۵۶۵	۵۹۴۵	۱۵۸/۷	۳۰۸۱۱	۱۱۹۱۱	دانگ فنگ	ایران خودرو مرکزی
۲۰ تا ۳۰	۱۱۰/۶	۴۶۸۷	۲۲۲۶	۲۵۴/۳	۱۳۰۶۴	۳۶۸۷	هایما	ایران خودرو خراسان
۲۰ تا ۳۰	۳۸	۱۲۲۳۲	۸۸۶۶	۱۰۲/۷	۴۵۴۰۹	۲۲۴۰۷	برلیانس	پارس خودرو
۲۰ تا ۳۰	۷۲	۳۹۲	۲۲۸	۴۱۷/۶	۱۰۶۹	۲۵	GC6AT (جیلی)	خودروسازی بم
۲۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۵	ولیکس C30 دنده‌ای	خودروسازی راین
۲۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	-	۲۳۱	ولیکس C30 توماتیک	
۲۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۱۰۴۴	Vela v5 AT	
۲۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۱۶۷۰	Vela v5 MT	
۲۰	۱/۱	۲۳۶۲	۲۳۳۷	۲۲۱	۱۰۱۷۵	۳۱۶۷	S300 آریو (چری)	بن رو
۲۰ تا ۳۰	۲۸	۱۶۷۷	۱۳۱۱	۸۴	۷۴۶۹	۴۰۵۸	Arrizo5	خودروسازی مدیران
۲۰ تا ۳۰	-۱۰۰	۰	۶۰۰	-۸۱/۶	۱۱۴۶	۶۲۲۰	MVM 110S	
۲۰ تا ۳۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۲۷۴	MVM 530	
۲۰ تا ۳۰	-۱۰۰	۰	۹۴۰	-۷۶	۱۴۹۹	۶۲۷۹	MVM 550	
۲۰ تا ۳۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۳۶	CYL-110 MVM	
کمتر از ۲۰	۴۱/۸	۴۴۹۴	۳۱۶۹	-۱۳/۶	۱۲۸۹۴	۱۴۹۲۲	TIGGO 5	خودروسازی مدیران
	۲۹۹۳/۱	۸۹۷	۲۹	-	۳۳۵۶	۰	TIGGO 7	
	۶۷/۷	۶۱۰۴	۳۶۳۹	۱۶۴۲	۱۹۸۲۴	۱۱۳۸	MVM X22	
۲۰ تا ۳۰	-۲۷	۱۵۷۷	۲۱۶۱	۵۹/۶	۹۴۹۹	۵۹۵۰	MVM X33	خودروسازی مدیران
۲۰ تا ۳۰	-	-	-	-۹۸/۳	۴۱	۲۳۹۴	MVM 315	
۲۰ تا ۳۰	-۲۶/۱	۲۱۳۹	۲۸۹۳	۵	۱۴۴۰۰	۱۳۷۳۷	MVM 315H	

۳۰ تا ۲۰	-	-	-	-۳۹	۵۳۲۰	۸۷۰۸	برلیانس	سایپا
۳۰ تا ۲۰	۱۲۴/۵	۳۹۱۷	۱۷۴۵	۱۵۳/۷	۱۱۸۸۹	۴۶۸۶	چانگان CS35	سایپا کاشان
۳۰ تا ۲۰	-۴۴/۷	۳۱۲	۵۶۴	۲۸۱	۲۰۳۵	۵۳۴	BYD S6	کارمانیا
۳۰ تا ۲۰	-	۲۷۲	۰	-	۴۷	۰	BYD F3	
۲۰	-	۱۱۴۶	۰	-	۴۳۱۶	۰	B30	گروه بهمن
۲۰	-	۴۱۲	۰	۰	۰	۰	هاوال H2	
۲۰	۰	۰	۰	-۱۰۰	۰	۱	لندمارک	
۲۰	-۱۰۰	۰	۱۴۰	-۷۸/۶	۲۳۱	۱۰۸۰	آسا B50F و B50	
۲۰	۰	۰	۰	-۸۰	۷۰	۳۵۹	لیفان CC 1800 620	کرمان موتور
کمتر از ۲۰	۹۶۷۵	۳۹۱	۴	۱۶	۳۲۵۷	۲۸۰۵	لیفان ۸۲۰	
۲۰	-۴۹	۵۰۰	۹۸۱	۱۹/۴	۳۳۳۷	۲۷۹۵	لیفان X60	
۳۰ تا ۲۰	۰	۰	۰	-	۲۰	۰	JAC J4	
۳۰ تا ۲۰	-۹۸/۳	۲۴	۱۳۸۸	-۷۷/۴	۱۹۱۰	۸۴۵۵	JAC J5	
۳۰ تا ۲۰	-	۳۴۸۲	۰	-	۲۹۳۵	۰	JAC S3	
۳۰ تا ۲۰	-۷۰/۸	۲۲۹۳	۷۸۶۴	-۱/۸	۲۰۴۶۶	۲۰۸۴۲	JAC S5	
۳۰ تا ۲۰	-۷۷/۲	۱۸۰	۷۸۸	-۶۵/۳	۱۷۹۲	۵۱۵۹	لیفان X50	
کمتر از ۲۰	۲۶۱	۱۳۰	۳۶	۵۰۵	۲۴۲	۴۰	MG 360 MT	
کمتر از ۲۰	-۴۰	۱۸	۳۰	۴۸۷	۲۳۵	۴۰	MG 360 AT	
-	-	-	-	-	۹۹	۰	سایرینا	سازدهای خودرو دیار
-	-	-	-	-۱۷	۷۷	۹۳	Great Wall M4	
-	-	۲۹۹	۰	۰	۰	۰	کوپا	ریگان خودرو

جدول ۳- ارزش واردات قطعات منفصله در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نسبت به سه ماهه سال ۱۳۹۶

درصد تغییرات	ارزش دلاری سه ماهه اول سال ۱۳۹۷	ارزش دلاری سه ماهه اول سال ۱۳۹۶	شرح تعرفه
۱۱۵/۲۸	۵۴۱۳۸۱۹۶۴	۲۵۱۴۷۶۷۴۱	قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی سی یا ساخت داخل ۱۴ درصد تا کمتر از ۳۰ درصد به استثنای لاستیک
-۴/۹۱	۱۲۲۳۹۱۸۱۴	۱۲۸۷۱۴۵۵۲	قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی سی یا ساخت داخل ۵۰ درصد و بیشتر به استثنای لاستیک
۷۰/۳۳	۱۱۵۴۲۷۳۸۶	۶۷۷۶۴۹۳۴	قطعات منفصله جهت تولید اتومبیل سواری ردیف ۸۷۰۳ بنزینی با حجم سیلندر ۲۰۰۰ سی سی یا ساخت داخل ۳۰ درصد تا کمتر از ۵۰ درصد به استثنای لاستیک

مأخذ: پایگاه اینترنتی گمرک جمهوری اسلامی ایران

ارزبری خودروهای چینی مونتاژ داخل در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۷ بدین ترتیب محاسبه شده است:

تیراژ تولید × قیمت کارخانه × سهم قطعات منفصله از کل ارزش خودرو، تقسیم بر نرخ ارز مرجع - میانگین تعرفه ۳۵ درصد.

۶- قیمت ارز مرجع در سه ماهه نخست سال، ۴۲۰۰ تومان در نظر گرفته شده است.

۷- میانگین تعرفه قطعات منفصله جهت تولید خودروهای بنزینی مشمول ردیف ۸۷۰۳ با ساخت داخل ۲۰ تا ۳۰ درصد.

فرمول مورد استفاده برای تعیین میزان

سود در نظر گرفته شده است.

۴- از قیمت تمام شده خودرو، ۸۰ درصد سهم قطعات منفصله است.

۵- با توجه به موارد ۳ و ۴ می توان نتیجه گرفت که سهم قطعات منفصله از کل ارزش خودرو ۶۴ درصد است.

نمایشگاه بین‌المللی خودرو هانوفر (IAA) یکی از معتبرترین رخدادها در زمینه خودروهای تجاری در جهان است که هر دو سال یک بار با حضور شرکت‌های خودروسازی مطرح، در آلمان برگزار می‌شود. امسال شصت و هفتمین دوره این نمایشگاه با شعار «راندن در آینده» از ۲۰ تا ۲۷ سپتامبر (۲۹ شهریور تا ۵ مهر) در شهر هانوفر آلمان برگزار شد. در این نمایشگاه ۹ روزه محصولات و خدمات مختلفی مانند انواع وسایل نقلیه خودران، قطعات یدکی نوآورانه، راه‌کارهای لجستیکی و سیستم‌های حمل‌ونقل شهری که در آنها تکنولوژی‌های حاصل از انقلاب صنعتی چهارم به کار رفته بودند، توسط بزرگ‌ترین و معتبرترین شرکت‌های فعال در این حوزه ارائه شد. موضوعات این نمایشگاه در بخش خودروهای تجاری؛ کامیون و تریلر، وسایل نقلیه تجاری سبک، اتوبوس، وسایل موتوری ویژه، بدنه و کانتینرها در وسایل نقلیه، لوازم و تجهیزات داخل خودرو، پشتیبانی حمل‌ونقل، تعمیر و نگهداری محصولات، شرکت‌های مربوط به فناوری وسایل موتوری جاده، ترافیک و حمل‌ونقل، خودروهای برقی، برنامه‌ها و نمایش‌های ویژه (مانند تست خودرو و خودروهای کلاسیک) بود. در ادامه به برخی از فناوری‌ها و تکنولوژی‌های جدید معرفی شده در نمایشگاه هانوفر امسال اشاره می‌شود.

آینده صنعت خودرو
از دریچه نمایشگاه هانوفر ۲۰۱۸

راندن در آینده

ترجمه: کیارش اقبالی سرشت



خودران راننده را دنبال خواهند کرد، گویی افساری مجازی داشته باشند. همچنین، اگر در محلی جای پارک وجود نداشته باشد، راننده می‌تواند ون را به ایستگاه بعدی بفرستد و ون در آن محل به صورت خودکار به دنبال جای پارک خواهد گشت؛ این مورد نیز می‌تواند باعث کاهش ترافیک حاصل از کامیون‌های تحویل بار شود که اغلب به صورت دوبله پارک می‌کنند.



بهره‌وری سوخت با «داده‌های بلادرنگ»

افزایش ترافیک باربری و شمار فزاینده خودروهای مسافربری سبب افزایش بیش از پیش ترافیک جاده‌ای شده است. برای مثال، پیش‌بینی‌های انجام شده در رابطه با ترافیک در آلمان - در شرایطی که بسیاری از مسیرهای حمل‌ونقل بین‌المللی و اروپایی نیز از آلمان عبور می‌کنند- نشان می‌دهد که ترافیک ناشی از وسائط نقلیه شخصی در سال ۲۰۳۰ در مقایسه با سال ۲۰۱۰ نزدیک به ۱۳ درصد و ترافیک باربری حدود ۴۰ درصد افزایش خواهد داشت. در نتیجه، این موضوع باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل شرکت‌های باربری و ترابری می‌شود.

شرکت کانتیننتال با فناوری eHorizon پویا، رانندگان و وسایل نقلیه تجاری را قادر می‌سازد تا روش رانندگی خود را بر اساس داده‌های بلادرنگ (Real-time data) شرایط ترافیکی بهینه کنند. به این ترتیب رانندگان می‌توانند حتی در ترافیک سنگین تا دو درصد بیشتر از نسخه پیشین در مصرف سوخت صرفه‌جویی کنند. در حال حاضر آزمایش سیستم حسگرهای این فناوری آغاز شده است. وسایل نقلیه تجاری می‌توانند بلافاصله رفتار خود را به‌گونه‌ای تغییر دهند که با شرایط ترافیکی سازگار باشد. نسخه پیشین این فناوری، تاکنون بیش از یک میلیارد یورو در هزینه سوخت صرفه‌جویی کرده است.

داده‌های بی‌وقفه جریان ترافیک هر ۶۰ ثانیه به‌روز می‌شود و دقت سیستم در آینده‌ای نزدیک، بیش از این نیز خواهد شد. به این ترتیب، وسایل نقلیه می‌تواند کیلومترها جلوتر را ببیند. داده‌های حرکتی وسایل نقلیه جلویی، عامل تعیین‌کننده‌ای در این فرآیند است.

این سیستم، سرعت خودرو را در مقایسه با سرعت خودروی جلویی می‌سنجد و سپس اطلاعات ترافیکی مربوط به چند کیلومتر بعدی را به واحد گیرنده می‌فرستد. اگر سیستم در مسیر پیش‌رو ترافیک ملایم یا سنگین را شناسایی کند، به دستور راننده می‌تواند



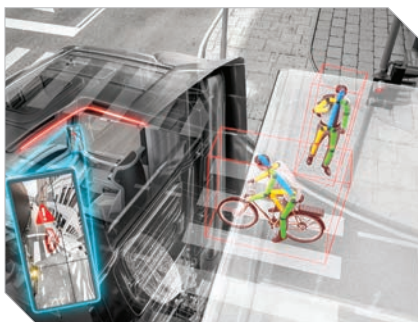
حمل‌ونقل پاک و خودران‌تر با لجستیک هوشمند

شرکت ZF، تولیدکننده قطعات خودرو در شهر فردریش هافن آلمان، در نمایشگاه IAA 2018 از تکنولوژی خود که خدمات لجستیک پاک‌تر و خودران‌تری را ارائه می‌کند، رونمایی کرد. این شرکت از طریق تکنولوژی رانندگی خودران و اتصال خودروهای بدون راننده به یکدیگر، فرایند لجستیک را (از انبار تا تحویل بسته) تسهیل می‌کند. ZF در حال توسعه این وسیله نقلیه الکتریکی است و قصد دارد در پنج سال آینده بیش از ۱۲ میلیارد یورو در زمینه حمل‌ونقل الکتریکی و رانندگی خودگردان سرمایه‌گذاری کند.

در زمینه اتوماسیون رانندگی، صنعت لجستیک در حال پیشی گرفتن از بخش خودروهای مسافربری است. ZF نیز با مفاهیم نوآورانه و سرمایه‌گذاری‌های عمده از این روند حمایت می‌کند. به عنوان مثال، وسایل نقلیه تجاری که اکنون به لطف فناوری تولید شرکت ZF، به صورت هوشمندانه به یکدیگر متصل بوده و مجهز به قابلیت رانندگی خودران هستند، می‌توانند تمام امور لجستیک را به صورت مستقل انجام داده و به رانندگان کمک کنند. بدین ترتیب، باربری‌های خودران به بهره‌وری فرآیند تحویل مرسولات و مدیریت حجم فزاینده آن کمک کرده و ترافیک شهری را نیز کاهش خواهد داد. ZF فناوری خود در نمایشگاه امسال را تحت عنوان «لجستیک هوشمند» معرفی کرده و از طریق خودکارسازی، شبکه‌سازی و الکتریکی‌کردن، راهکارهای جذابی به زنجیره لجستیک ارائه کرده است.

کامیون‌های تمام الکتریکی ZF نیز به چهار سطح مختلف از رانندگی خودردان مجهز هستند و به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که می‌توانند به صورت مستقل در مراکز شهری حرکت کرده و حتی اگر مسیر خط‌کشی نشده باشد در لاین خود باقی بمانند، چراغ‌ها و علائم راهنمایی و رانندگی را تشخیص داده و نسبت به موقعیت‌های خطرناک و غیرمنتظره واکنش نشان دهند. علاوه بر این، ون‌های نوآورانه این شرکت می‌توانند موانعی که بر سر راهشان است (مانند خودروهایی که دوبله پارک کرده‌اند) را شناسایی و با تغییر مسیر آن‌ها را دور بزنند.

ویژگی دیگری که ZF آن را FollowMe (دنبالم کن) نام‌گذاری کرده است، به این شکل عمل می‌کند که چنانچه دو آدرس به اندازه‌ای نزدیک هم باشند که راننده ترجیح دهد برای تحویل بسته دوم پیاده از آدرس اول به آدرس دوم برود، وسیله نقلیه به شکل



رویای به صفر رساندن مرگ در جاده‌ها

تلاش برای کاهش آلاینده‌ها و تصادفات با توجه به حجم فزاینده ترافیک شهری، بیش از پیش اهمیت یافته است. شرکت کانتینتال با ترویج حمل و نقل پایدار شهری و کمک در به صفر رساندن مرگ و میر جاده‌ای به این مسئله پاسخ می‌دهد. این شرکت سامانه «دستیار گردش به راست» را در بخش وسایل نقلیه تجاری نمایشگاه هانوفر ۲۰۱۸ آلمان به نمایش گذاشت. کانتینتال با استفاده از فناوری دوربین محور، سیستم دستیار مبتنی بر رادار خود را گسترش داده است. به اعتقاد این شرکت هوش مصنوعی در آینده به ارزیابی رفتار عابرین پیاده و دوچرخه‌سواران کمک خواهد کرد تا از این طریق ایمنی بیشتری حاصل شود.

در حال حاضر شرکت کانتینتال، سیستم‌های مبتنی بر رادار را برای توسعه تجهیزات اصلی و اولیه ارائه می‌کند (سامانه اولیه تنها مجهز به دوربین بود). در سال‌های آینده، این سامانه دستیار به واسطه استفاده بیشتر از دوربین‌ها بسیار کارا تر خواهد شد و سپس از طریق هوش مصنوعی بهبود چشمگیری را تجربه خواهد کرد.

در فضاهای شهری ممکن است کامیون‌ها هنگام گردش به راست با دوچرخه‌سواران یا عابرین پیاده برخورد کنند. به همین دلیل تقاضای اجباری شدن نصب دستیارهای گردش به راست در کامیون‌ها رو به افزایش است. با این وجود، انتظار نمی‌رود که شاهد لوایح قانونی در سطح اروپا باشیم. به همین دلیل، کشورهایمانند آلمان به تعهد داوطلبانه صنایع خودروسازی و حمل و نقل اتکا می‌کند تا این سیستم را در محل کارخانه روی کامیون‌ها نصب کند و یا در فرآیند تکمیل کامیون‌ها اقدام به نصب آن کند.

گفتنی است این سامانه همین الان نیز بسیار محبوب است چراکه باعث جلوگیری از تصادفات زیادی می‌شود.

سامانه دستیار مدرن، مانند سامانه‌ای که کانتینتال در حال حاضر ارائه می‌کند (نسل اول، دوربین محور)، می‌تواند به راننده هشدار دهد که یک عابر پیاده یا دوچرخه‌سوار در نقطه کور قرار دارد؛ اما سامانه مبتنی بر رادار که در نمایشگاه به نمایش درآمده است، موقعیت تمام افراد را در جاده مشخص می‌کند و زمان برخورد احتمالی را نیز محاسبه می‌کند. نسل دوم سامانه دستیارهای گردش به راست (مبتنی بر رادار و دوربین) از قبل هم کارا تر خواهد بود؛ زیرا موقعیت‌های خطرناک و غیرخطرناک را با دقت بیشتری تشخیص می‌دهد.

از الگوریتم‌های حرکت بهره‌ور (Coasting) مانند ترمز کردن و یا کاهش دنده استفاده کند. زمانی که حرکت بهره‌ور مناسب تشخیص داده شود، سیستم با یک نور آبی چشمک‌زن به راننده خبر می‌دهد. شرکت کانتینتال برای توسعه سیستم حسگرهایش با شرکت HERE همکاری می‌کند و داده‌های بلادرنگ ترافیکی را نیز با همکاری شرکت INRIX جمع‌آوری می‌کند.



کاهش مصرف سوخت با رانندگی هوشمند

تقاضای روزافزون برای کاهش مصرف سوخت از طریق رانندگی هوشمندانه یکی از چالش‌هایی است که مدیران در حمل و نقل عمومی و محلی با آن مواجه هستند. در گذشته، مدیران ناوگان‌های اتوبوس بر قابلیت‌ها و توانایی‌های رانندگان خود متکی بودند، اما اکنون با توجه به اینکه رانندگی هوشمند کمک قابل توجهی به کاهش مصرف سوخت، کاهش آلاینده‌ها و افزایش ایمنی سفر می‌کند، بهبود فنون رانندگی هوشمند اهمیت مضاعفی پیدا کرده است. به منظور برطرف کردن این نیاز، شرکت Voith آلمان ابزاری را توسعه داده که با استفاده از راهنمایی و ایجاد انگیزه در رانندگان در کوتاه‌مدت و بلندمدت، آنها را در جهت کاهش مصرف سوخت پشتیبانی می‌کند.

OE.DA یا OnEfficiency.DriverAssist پلتفرمی جامع است که راهکارهای ساده و شفاف را در مورد چگونگی افزایش بهره‌وری سوخت فراهم می‌کند. شیوه جدید Voith رانندگان را ترغیب می‌کند تا طرز رانندگی‌شان را تغییر دهند. این کار مدیران عملیات ناوگان را قادر می‌سازد تا بهره‌وری ناوگان خود را افزایش دهند.

این ابزار پارامترهای متعددی را در مورد رانندگی از وسیله نقلیه دریافت می‌کند. داده‌های تولیدشده برای راننده نمایش داده می‌شود تا بازخورد راننده را برای افزایش یا کاهش سرعت دریافت کند. علاوه بر این، OE.DA مجموعه‌ای از گزارش‌های مدیریتی را به منظور تشخیص نقاط قوت و ضعف رانندگان تهیه می‌کند. از این رو می‌توان فهمید که هر راننده در چه مواردی نیاز به آموزش بیشتری دارد.

شرکت حمل و نقل عمومی آلمان (RSV)، یکی از اولین شرکت‌هایی بود که پلتفرم جدید Voith را آزمایش و اعلام کرد به کمک این فن‌آوری کاهش مصرف سوخت چشمگیر بوده و تاکنون برای اتوبوس‌ها، کاهش ۱۰ درصدی در مصرف سوخت را به بار آورده است.

معیارهای امنیتی ضبط، تایید اعتبار و پردازش کند و سپس آن را با اشخاص ثالثی که مشخص شده‌اند، مبادله کند.



کامیون‌های الکتریکی ولوو تراکس به بازار می‌آیند

ولوو تراکس از سال ۲۰۱۹ شروع به فروش کامیون‌های الکتریکی در اروپا خواهد کرد. این شرکت سوئدی در نمایشگاه امسال کامیون الکتریکی جدیدی با نام Volvo FE Electric را به نمایش گذاشت. این کامیون که وزن ناخالص آن حدود ۲۷ تن است، یک کامیون حمل زباله است که با همکاری شرکت فان (FAUN) آلمان که سازنده ماشین‌آلات مکانیزه خدمات شهری و ماشین‌آلات آتش‌نشانی است، تولید می‌شود.

کامیون‌های الکتریکی، بسیار بی‌صداتر و پاک‌تر از همتایان دیزلی خود هستند و فرصت‌های جدیدی را در زمینه لجستیک ایجاد می‌کنند. کلس نیلسون، مدیرعامل ولوو تراکس می‌گوید: «حمل و نقل الکتریکی بخش مهمی از تعهد بلندمدت ما در زمینه توسعه شهری پایدار و آلاینده‌ی صفر است.» هوای پاک‌تر و سروصدای کمتر در شهرها، به برنامه‌ریزان شهری آزادی بیشتری در طراحی ساختمان‌های مسکونی، شهرک‌ها و پروژه‌های زیربنایی خواهد داد.

کامیون‌های الکترونیکی که هیچگونه آلاینده‌ی از طریق گازهای خروجی از آگروز ندارند، برای استفاده در پایانه‌های سرپوشیده و مناطق زیست‌محیطی ایده‌آل هستند. بازار به کامیون‌های الکتریکی علاقه زیادی نشان داده است.

از این رو بسیاری از مشتریان بالقوه درباره اینکه فناوری‌های جدید چه فرصت‌هایی را به آنها ارائه خواهد کرد و چه تاثیری بر کسب و کار آنها خواهد داشت، سوال می‌کنند.

یکی دیگر از طرح‌های جدید ولوو شامل کامیون‌هایی است که با گاز طبیعی مایع (LNG) کار می‌کنند. این کامیون‌ها دارای همان قدرت خروجی و انتقال نیرویی هستند که نمونه‌های دیزلی ولوو ارائه می‌کنند. در عین حال، میزان انتشار دی‌اکسید کربن در تریلی‌های الکتریکی، بین ۲۰ تا ۱۰۰ درصد کمتر از وسایل نقلیه دیزلی است. دو کامیون جدید ولوو با نام‌های Volvo FM و Volvo FH LNG که برای حمل کالاهای سنگین طراحی شده‌اند و موتورهای دارند که ۴۲۰ تا ۶۶۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند. شرکت ولوو همچنین برای جشن گرفتن بیست و پنجمین سالگرد معرفی تریلی FH در سال ۱۹۹۳، امسال تریلی FH25 را معرفی کرده است.

دستیارهای گردش به راست، در عرض چند سال قادر خواهند بود تا بسیار دقیق‌تر از قبل شرایط غیرقابل پیش‌بینی و پیچیده ترافیکی را تفسیر کرده و به راننده هشدار دهند. «تشخیص حرکت» یکی از سیستم‌هایی است که به این منظور استفاده شده است. این سیستم با استفاده از شبکه عصبی مصنوعی و تکنیک‌های تصویربرداری می‌تواند نزدیک شدن یک دوچرخه‌سوار را بسیار زودتر و سریع‌تر از گذشته تشخیص دهد. هوش مصنوعی همچنین می‌تواند به دستیار گردش به راست اطلاع دهد که دوچرخه‌سوار یا عابر پیاده بیشتر احتمال دارد به کدام طرف حرکت کند.



آماده لجستیک نسل چهارم باشید

در آینده، دستگاه DTCO 4.0 اطلاعات مربوط به وسایل نقلیه، نقض ایمنی و سوء عملکردها را پس از احراز هویت مناسب وسیله نقلیه و از طریق آنتنی که روی شیشه جلوی اتومبیل نصب می‌شود، به افسر بازرسی ارسال خواهد کرد. با اتصال به یک سامانه ماهواره‌ای ناوبری جهانی، اطلاعات موقعیت در آغاز و پایان هر شیفت، پس از هر سه ساعت رانندگی و پس از هر تغییر در فعالیت‌ها، به طور خودکار ثبت می‌شود.

برای آینده نیز مکانیزم‌های امنیتی رمزنگاری پیشرفته در نظر گرفته شده است. شرکت کانتیننتال سنسور جدید KITAS 4.0 را توسعه داده که همراه با DTCO 4.0، سامانه واحدی تشکیل می‌دهد تا نیازمندی‌های بسیار سختگیرانه مقررات قانونی را برآورده کند.

مقررات جدید اروپا در موضوع سرعت‌نگاری (EU ۱۶/۱۶۵) از اواسط سال ۲۰۱۹ اجرایی خواهد شد. طبق این مقررات تمام کامیون‌های ثبت‌شده موظف به نصب سرعت‌نگار دیجیتال و هوشمند خواهند بود که افزونه‌های کاربردی متعددی را به همراه خواهد داشت. معاون رئیس بخش سرعت‌نگارها، تله‌ماتیک و خدمات شرکت کانتیننتال، تاکید می‌کند که نسل جدید DTCO نشان‌دهنده ورود به دوران جدیدی از کسب داده به شیوه ایمن است.

کارشناسان سرعت‌نگاری شرکت کانتیننتال، DTCO را چیزی بسیار فراتر از یک دستگاه نظارتی ساده می‌دانند و معتقدند DTCO 4.0 قادر است داده‌های به دست آمده را با سخت‌ترین

شده‌اند در مقایسه با کامیونی که فشار تایرهاش ۱/۵ بار پایین‌تر است، سالانه تا ۵۱۰ لیتر معادل ۶۹۴ یورو در مصرف سوخت صرفه‌جویی کرده و انتشار دی‌اکسید کربن را تا ۱۳۳۰ کیلوگرم کاهش می‌دهد.



فناوری سبز برای سیاره آبی

پروژه آزمایشی شرکت سورتیمو با ارائه دو مطالعه تحقیقاتی در نمایشگاه امسال قدم قاطعی به سمت آینده حمل‌ونقل برمی‌دارد. زنجیره ارزش افزوده لجستیک می‌تواند با فرآیندهای بهینه‌سازی شده sContainer (کانتینرهایبی که سورتیمو ساخته) به حداکثر برسد. بارکش چهارچرخه ProCargo CQ1 به لطف صفر بودن میزان انتشار آلاینده‌گی در آن، کاملاً دوستدار محیط‌زیست است.

پس از روانه بارکش سه‌چرخه ProCargo CT1 در سال ۲۰۱۶، اکنون سورتیمو در حال برداشتن قدمی بزرگ در حمل‌ونقل است. بارکش دوستدار محیط‌زیست ProCargo CT1 شکاف بین بارکش‌های سه‌چرخه و مینی‌ون‌ها را پر می‌کند و با بیشینه سرعت ۴۵ کیلومتر بر ساعت برای جایجایی افراد و کالا از مرکز تبادل سفر به مقصد نهایی در شهر ایده‌آل است. این بارکش‌ها به لطف مجهز بودن به فناوری eDrive بهره‌وری بسیار بالایی داشته و هزینه‌های شرکت‌ها را تا حد زیادی کاهش می‌دهند. چراکه هیچ سوختی نمی‌سوزاند و نیازی به پرداخت مالیات در این زمینه وجود ندارد. فضای بارگیری‌اش برای حمل پالت‌های اروپایی و کانتینرهای ویژه سورتیمو کافی است. به‌گونه‌ای که می‌توان sContainerهای سورتیمو را روی این وسیله نقلیه کوچک ثابت کرد.

sContainerها نوعی کانتینر هستند که برای مکان‌های مختلفی طراحی شده‌اند. به طور مثال این کانتینرها برای محل‌های ساخت‌وساز به منظور صرفه‌جویی در فضا ایده‌آل هستند. علاوه بر این، sContainerها در کمترین فضا، امکانات متنوعی را برای انبار کردن و نگهداری از مواد و ابزار فراهم می‌کنند و آن‌ها را از آب و هوای بد و سرقت محافظت می‌کنند. ابعاد آن‌ها به اندازه پالت‌های اروپایی است. به این ترتیب می‌توان آن‌ها را به راحتی با لیفتراک یا ProCargo CQ1 جایجا کرد.

نصاب‌ها، لوله‌کش‌ها و تکنسین‌های خدمات ساختمانی و همچنین بسیاری از مشاغل دیگر می‌توانند از این کانتینرها به صورت اجاره‌ای - به‌ویژه در مناطق شهری - بهره‌مند شوند. شرکت سورتیمو این کانتینر را به‌ویژه به عنوان یک مدل اجاره‌ای ساخته است؛ این کانتینرها کارگاه‌هایی ایده‌آل برای کسانی هستند که می‌خواهند حداقل دو الی سه روز در یک محل ساخت‌وساز، کار کنند.



حمل‌ونقل پایدار با نسل جدید تایرها

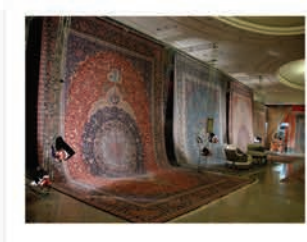
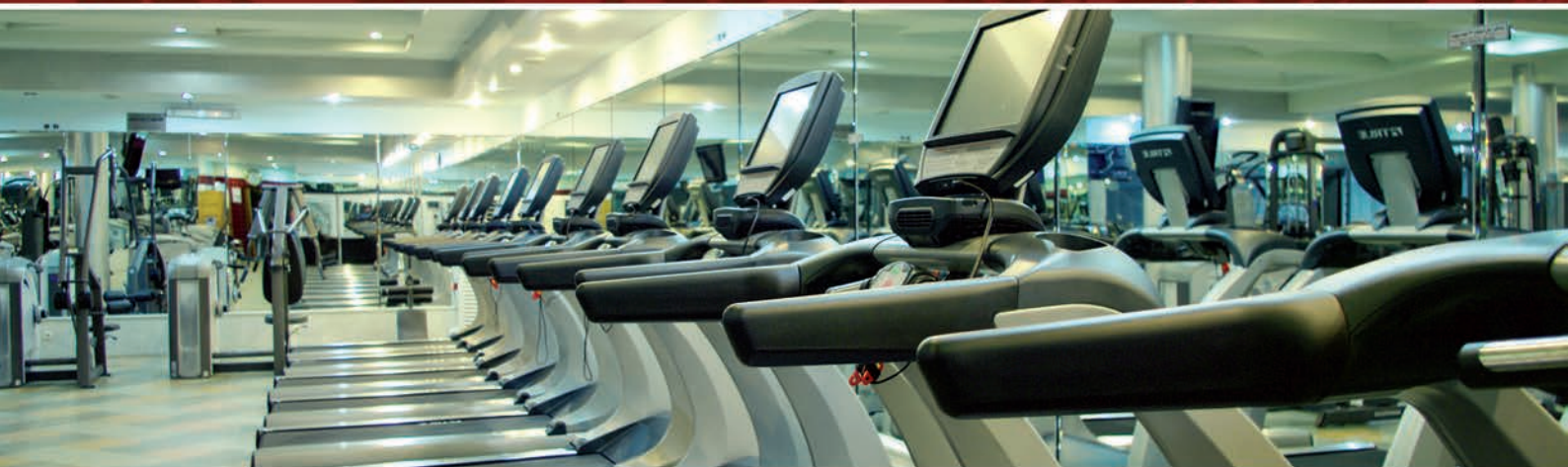
شرکت گودیر اقدام به تولید تایری کرده که می‌تواند با صرفه‌جویی سالانه تا ۲۱۴ هزار لیتر در مصرف سوخت دیزل، هزینه‌های یک ناوگان با ۱۰۰ دستگاه را تا ۲۹۰ هزار یورو کاهش داده و انتشار دی‌اکسید کربن را تا ۵۵۷ هزار کیلوگرم کاهش دهد.

این تایرها با دستیابی به نشان «A» اتحادیه اروپا در بخش بهره‌وری مصرف سوخت، به تولیدکنندگان کامیون کمک می‌کنند تا اهداف اتحادیه اروپا در زمینه انتشار کربن را محقق سازند. گودیر دو اپلیکیشن جدید تلفن همراه را نیز در نمایشگاه به نمایش گذاشت که مزایای بیشتری را به مدیران ناوگان و رانندگان ارائه می‌کنند. برای بهبود عملکرد و کاهش هزینه مالکیت ناوگان و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، استفاده از تایرهای جدید گودیر و این اپلیکیشن‌ها در کنار هم، ضروری است.

تایرهای گودیر برای این تولید شده‌اند که بیشترین صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کمترین میزان تولید گرما و مقاومت غلظتی را داشته باشند. این تایر در زمینه استحکام و قدرت چسبندگی نیز نشان «B» را کسب کرده است. ویژگی مشترک این تایرها داشتن تگ RFID تعبیه شده درون هر تایر است که به شناسایی تایر توسط سامانه مدیریت تایر کمک می‌کند.

دو اپلیکیشن جدید تلفن همراه گودیر؛ یکی برای مدیران ناوگان و دیگری برای رانندگان است. این اپلیکیشن‌ها همواره به‌روز بوده و داده‌های مورد نیاز خود را از جعبه ابزار گودیر دریافت می‌کنند. مدیر ناوگان از طریق این جعبه ابزارها می‌تواند مروری بر تمام ناوگان داشته و یا گزارش‌های مربوط به هر تایر و دستگاه را جداگانه دریافت کند. رانندگان نیز از طریق این جعبه ابزار می‌توانند با دریافت گزارش‌های زنده وضعیت تایرهای خود را مدیریت کنند. در هر دو مورد، هر زمانی که مشکل بالقوه‌ای شناسایی شود، فوراً به راننده یا مدیر ناوگان هشدار داده خواهد شد.

در راهکار Drive-Over-Reader، صفحه‌های Hi-Tec گودیر در زمین کاشته می‌شوند تا وقتی یک وسیله نقلیه از روی آن رد می‌شود، به طور خودکار عمق فشار تایرها و بار روی هر محور را فوراً اندازه بگیرد. جعبه ابزار گودیر امکان نظارت دقیق و فوری که باعث کاهش مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شود را فراهم می‌کند. این کار باعث کاهش مدت خواب دستگاه برای تعمیر شده و عمر تایرها را افزایش می‌دهد. یک کامیون با تایرهایی که درست باد



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

www.farmanieh.com

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



سرگردانی دولت در هزارتوی بروکراسی

بررسی موردی الکترونیکی کردن فرآیند تجارت فرامرزی در ایران

هدف اصل این نوشتار، توضیح ویژگی‌های ضروری یک بوروکراسی توانمند برای اجرای قانون است. بوروکراسی در ایران، فاقد ویژگی‌های لازم و ظرفیت مناسب برای اجرای احکام قانونی ناظر بر اصلاح نهادی است و هدف قانونگذار از تدوین قوانینی که به منظور اصلاح «نهاده‌ها» و به‌طور کلی «نظام نهادی» به تصویب می‌رسند، به دلیل ناتوانی دستگاه بوروکراسی، محقق نمی‌شود.

یکی از نمونه‌های قابل توجه که از یکسو نشانگر ناکامی سیاست‌گذاران و قانون‌گذاران در تنظیم و تمشیت امور از طریق قانونگذاری و از سوی دیگر، ناتوانی نظام عریض و طویل بوروکراسی در اجرای قانون است، فرآیند ساماندهی، تسهیل و سرعت بخشیدن به تجارت فرامرزی (صادرات و واردات) از طریق الکترونیکی کردن فرآیندها، به‌ویژه تعبیه پنجره واحد، است.

استقرار پنجره واحد، از آن جهت که مستلزم هماهنگی‌ها و همکاری‌های بین‌دستگاهی است، نمونه قابل توجهی برای اعمال آموزه‌ها و نظریه‌های توضیح داده شده درباره بوروکراسی و ویژگی‌های آن است.

بدین ترتیب، استقرار سریع، کم‌هزینه و بدون پیچیدگی و تعارض نهادی و بوروکراتیک پنجره واحد در یک کشور، می‌تواند نشانگر انسجام و هماهنگی بوروکراسی باشد و برعکس، چنانچه انجام این فرآیند با موانع پرشمار برخورد کند، می‌توان ادعا کرد کشور فاقد بوروکراسی با حداقل ویژگی‌های لازم است.



قوانین مصوب در زمینه تجارت فرامرزی، متعدد بوده و در مواردی با هم همپوشانی دارند. برای نمونه، در بخش‌هایی از مواد ۵ و ۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تکالیف و اختیاراتی مشابه برای دستگاه‌های مختلف در نظر گرفته شده که تعیین حدود هر یک از این تکالیف و اختیارات، امری دشوار و قابل تفسیر است

امکان تسلیم اظهارنامه‌های گمرکی و مدارک پشتیبان آن را از طریق سیستم الکترونیک فراهم می‌کند. بدین ترتیب، کارگزاران گمرکی مجبور به مراجعه به مسئولان مختلف گمرک یا دستگاه‌های دولتی برای تایید مدارک نیستند. استفاده از این سامانه‌ها در تایلد، باعث کاهش هزینه تراکنش‌های تجاری برای صادرات و واردات شده است. این کاهش هزینه تراکنش، سبب منفعت اقتصادی حدود یک درصد از تولید ناخالص داخلی برای تایلد شده است. یک نمونه جالب توجه دیگر در این خصوص، کره جنوبی است. سیستم پنجره واحد تجاری در این کشور که به **UNI-PASS** معروف است، برای واردکنندگان و صادرکنندگان این امکان را فراهم می‌کند که در هر زمان و مکان، فرآیندهای اداری گمرکی و دیگر نیازمندی‌های تجاری را انجام دهند.

تصویری از نظام حقوقی مربوط به تجارت فرامرزی

براساس یکی از گزارش‌های تهیه شده توسط گمرک، تعداد قابل توجهی از قوانین، کنوانسیون‌ها، سازمان‌ها، رویه‌ها، معافیت‌ها و سازمان‌های مجوزدهنده در امر تجارت فرامرزی در ایران وجود دارند. در جدول ۱ تعداد قوانین، مقررات، رویه‌ها و سازمان‌ها مربوط به تجارت فرامرزی و در جدول ۲ عنوان سازمان‌های مجوزدهنده و همچنین تعداد ارقام مشمول مجوز ذکر شده است. با توجه به تعدد نهادهای ذی‌ربط، طبعاً قوانین و مقررات متعددی نیز بر این حوزه (به‌طور خاص پنجره واحد) حاکم است. در ادامه، ضمن ذکر مهم‌ترین احکام قانونی مربوط به حوزه مورد بحث، برخی هم‌پوشانی‌ها و تعارض‌های میان آنها را نیز مورد توجه قرار خواهیم داد.

نظام حقوقی الکترونیکی کردن فرآیند تجارت فرامرزی

۱- مهم‌ترین قوانین:

- ماده (۳) قانون امور گمرکی (مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲)
- ماده (۸) قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار (مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶)

به‌کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات در تجارت بین‌الملل به‌ویژه به دلیل طولانی و پیچیده‌بودن فرآیند تجارت بین‌الملل به شدت گسترش یافته و همچنان در حال گسترش است و استفاده از هر فناوری در جهت تسریع و کارآمدتر کردن این فرآیندهای پیچیده در مراحل مختلف، تاثیر قابل توجهی بر هزینه‌های تجارت و زمان صرف شده خواهد داشت. در این فرآیند، تعیبه پنجره واحد ابزاری کارآمد و راه‌گشا است. پنجره واحد «مکانی فیزیکی یا مجازی یا ترکیبی از این دو برای تمرکز بر امور ناظر بر کسب‌وکار است که به صاحبان پیشه، کارآفرینان و متقاضیان راه‌اندازی کسب و کار، امکان کسب اطلاعات موردنیاز، اطلاع از دستورالعمل‌ها، مجوزها و ثبت درخواست‌ها در مکانی واحد را می‌دهد و ارتباط آنها را با دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط به‌طور مستقیم برقرار می‌کند.»

بسیاری از کشورها، انتقال فرآیندهای گمرکی کاغذ - محور به سمت فرآیندهای گمرکی بدون کاغذ را شروع کرده‌اند و سامانه‌های الکترونیک به ابزاری مهم برای پرکردن، انتقال، پردازش و تبادل اطلاعات قانونی و تجاری برای صادرات و واردات در زمینه مدیریت تجارت فرامرزی تبدیل شده است. برخی کشورها، نه تنها بازرگانان و گمرک‌ها، بلکه سایر نهادهای درگیر در تجارت را از طریق پنجره واحد به یکدیگر مرتبط کرده‌اند.

برای مثال، آرژانتین سیستم جدیدی برای پایش واردات کالاهایی که شرایط لازم برای دریافت مجوز خودکار را دارند، راه‌اندازی کرده است. گرجستان نیز با ارتقای سیستم پردازش مدارک و راه‌اندازی سیستم پیشرفته الکترونیکی تحویل مدارک، توانسته زمان انجام پردازش مدارک را کاهش دهد. کوزوو، زمان و هزینه تطابق اسنادی و تطابق مرزی برای صادرات را با بهبود سیستم خودکار مدیریت داده‌های گمرک، روان‌سازی فرآیند ترخیص کالا از گمرک و ایجاد کریدور آلبانی - کوزوو کاهش داده است.

گرانادا و جامائیکا بسترهای الکترونیک خود را ارتقا داده‌اند که منجر به کاهش زیادی در زمان موردنیاز برای پردازش امور مربوط به تجارت بین‌المللی آنها شده است. سیستم‌های مذکور،

در موضوع تجارت خارجی همپوشانی زیادی میان وظایف و اختیارات وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت امور اقتصادی و دارایی (به‌طور خاص گمرک) وجود دارد. برای مثال نسبت میان «سامانه جامع امور گمرکی» (متعلق به گمرک) و «سامانه جامع تجارت ایران» (متعلق به وزارت صنعت، معدن و تجارت) معلوم نیست؛ در حالی که در هر دو سامانه، وصف جامع بودن تصریح شده است

دولت همواره تلاش می‌کند احکام قانونی را بدون کوچک‌ترین اصلاح ساختاری اعمال کند؛ به همین دلیل اغلب وظایفی مشابه را به دو یا چند نهاد مجزا واگذار می‌کند و در ضمن این «تقسیم کار» می‌کوشد اختیارات پیشین هیچ دستگاهی مورد خدشه واقع نشود

– ماده (۵) و (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (مصوب ۱۳۹۲/۳/۱۰)

– بند «ج» ماده (۳۸) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور (مصوب ۱۳۹۴/۲/۲۰)

قوانینی که در این حوزه به تصویب رسیده‌اند، متعدد بوده و در مواردی با یکدیگر همپوشانی دارند. برای نمونه، در قسمت‌هایی از مواد (۵) و (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تکالیف و اختیاراتی مشابه و همپوشان برای دستگاه‌های مختلف در نظر گرفته شده که تعیین حدود هر یک از تکالیف و اختیارات، امری دشوار و قابل تفسیر است. دستگاه‌هایی که صرفاً در دو ماده مذکور از تکالیف و اختیاراتی برخوردارند عبارت هستند از: دولت؛ ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز؛ بانک مرکزی؛ وزارت اطلاعات؛ وزارت صنعت، معدن و تجارت؛ گمرک؛ کلیه دستگاه‌های مرتبط با تجارت خارجی کشور؛ وزارت امور اقتصادی و دارایی؛ وزارت راه و شهرسازی؛ اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران؛ اتاق تعاون مرکزی جمهوری اسلامی ایران.

همچنین براساس ماده (۸) قانون بهبود مستمر بهبود محیط کسب‌وکار، وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف شده است با همکاری وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارایی و جهاد کشاورزی، اتاق‌ها و سایر دستگاه‌های ذیربط، «فرآیند تجارت خارجی کشور... را به‌صورت الکترونیکی درآورد» اما حدود ۱۱ ماه بعد از تصویب قانون مذکور، قانونگذار بدون هیچ اشاره‌ای به قانون بهبود مستمر، موادی را در موضوع مشابه، در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز تصویب کرده است!

علاوه بر اینها، به موجب بند «ج» ماده (۳۸) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور (مصوب ۱۳۹۴/۲/۲۰) مسئول ایجاد پنجره واحد موضوع ماده (۷) قانون بهبود محیط کسب‌وکار مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶ در امر تجارت خارجی، گمرک ایران بوده و دستگاه‌های صادرکننده مجوز در امر صادرات و واردات و ترانزیت موظفند ظرف یک ماه پس از ابلاغ این قانون نمایندگان تام‌الاختیار خود را در گمرکات (با تشخیص گمرک) مستقر و نسبت به صدور مجوزهای مربوطه از

طریق الکترونیکی اقدام نمایند.» نکته قابل تأمل در مفاد ماده (۳۸)، عدم اشاره و ملاحظه مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز است که کمتر از دو سال پیش از آن، به تصویب رسیده بود و به موجب آن، «ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز» متشکل از مقامات عالی‌رتبه از سه قوه و دیگر نهادهای حکومتی به‌منظور «سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت در حوزه امور اجرایی، پیشگیری و مبارزه با قاچاق کالا و ارز» تشکیل شده بود.

در موضوع مورد بحث، پس از آنکه ماده (۸) قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار به نتیجه نرسیده است، قانونگذار در ماده (۳۸) قانون رفع موانع تولید، مسئول ایجاد پنجره واحد «در امور گمرکی تجارت خارجی» را گمرک ایران مقرر کرده است، اما همچنان نتیجه قابل انتظار از این قانونگذاری مکرر، حاصل نشده است. یکی از دلایل عدم دستیابی به نتیجه مطلوب، پراکندگی اختیارات و دستگاه‌های متولی در یک موضوع واحد است.

در موضوع تجارت خارجی، با توجه به احکام قوانین مذکور، همپوشانی قابل ملاحظه‌ای میان وظایف و اختیارات وزارت صنعت، معدن و تجارت از یکسو و وزارت امور اقتصادی و دارایی (به‌طور خاص گمرک) ازسوی دیگر، وجود دارد. برای مثال، نسبت میان «سامانه جامع امور گمرکی» (متعلق به گمرک ایران) و «سامانه جامع تجارت ایران» (متعلق به وزارت صنعت، معدن و تجارت) معلوم نیست؛ در حالی که در هر دو سامانه، وصف جامع بودن تصریح شده است.

۲- مهم‌ترین مقررات:

- ماده (۳) آیین‌نامه اجرایی مواد (۵) و (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- ماده (۲۸) و (۲۹) آیین‌نامه اجرایی مواد (۵) و (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مورخ ۱۳۹۵/۴/۲۳
- ماده (۶) آیین‌نامه اجرایی مواد (۵۵) و (۵۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز مورخ ۱۳۹۵/۴/۶ و ۱۳۹۵/۴/۳۰
- ماده (۶) تصویب‌نامه دولت درباره اقدامات دستگاه‌ها برای بهبود رتبه در شاخص سهولت انجام کسب‌وکار (مصوب ۱۳۹۶/۲/۲۴)

۲- عدم آگاهی کامل یا عدم تعهد دستگاه اجرایی به الزام قانونی،

۳- نامشخص بودن دستگاه‌های اصلی و دستگاه‌های فرعی

۴- نبود مرکز هماهنگی، پیگیری و پایش برقراری ارتباط الکترونیکی بین دستگاهی

۵- تفسیر به رأی دستگاه‌های اجرایی از قوانین

۶- وجود قوانین و مقررات مخل

۷- دیدگاه‌های سختگیرانه امنیتی

۸- عدم وجود نظام انگیزشی مناسب برای اجرا یا عدم اجرای پنجره واحد

۹- ناکارآمدی پیمانکاران نرم‌افزاری

۱۰- ضعف‌های زیرساختی و تجهیزاتی دستگاه‌های اجرایی

۱۱- توزیع نامتوازن زیرساخت‌های ارتباطی در سطوح استانی و ملی

۱۲- عدم فرهنگ‌سازی استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات در بین مردم به‌عنوان اربابان رجوع

۱۳- عدم مطالبه‌گری عمومی از دستگاه‌ها

۱۴- ناهمگون بودن سطح تحصیلی، فرهنگی و... اربابان رجوع یک سازمان

۱۵- وجود مقاومت بدنه سازمانی دستگاه‌های اجرایی در مقابل تغییر

۱۶- عدم وجود استاندارد واحد و پروتکل ملی ارتباط بین دستگاهی

چنانکه از فهرست موانع پیش گفته برمی‌آید، عدم انسجام، عدم هماهنگی، عدم رسانایی و در مجموع، عدم ظرفیت بوروکراسی کشور، باعث شده فرآیند استقرار پنجره واحد در حوزه صدور مجوزها همچنان معطل بماند. چنانکه گفته شد، سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی، خود یکی از اجزای سامانه پنجره واحد مجوزها به‌شمار می‌رود و از این لحاظ، می‌توان موانع برشمرده شده را به آن سامانه نیز تعمیم داد.

نکته دیگر، تمرکز بر مؤلفه‌های یکپارچگی و هماهنگی در تجربه‌های موفق استقرار پنجره واحد در برخی از کشورهاست. برای نمونه، سنگاپور یک کمیته هدایت‌گر برای شبکه تجاری ایجاد کرد تا به نظارت و سرپرستی بر شکل‌گیری ایده‌ها درخصوص یک نظام ملی الکترونیکی تبادل داده برای اظهارنامه‌ها و مجوزهای تجاری بپردازد.

بدین ترتیب سه کمیته فرعی - برای حمل و نقل

اهمیت هماهنگی این سامانه با سامانه ایجاد شده توسط گمرک، نیاز است طی جلسه‌ای مشترک در مورد تعریف وظایف و حوزه پوشش هر یک از سامانه‌ها تصمیم‌گیری شود.

بدین ترتیب، همچنان قسمت‌هایی از سامانه مورد نیاز اجرای حجم انبوه قوانین و مقررات در این حوزه، آماده بهره‌برداری نشده و از آن مهم‌تر، درخصوص هماهنگی سامانه مذکور با سامانه گمرک، مذاکرات و هماهنگی‌هایی مورد نیاز است.

براساس پژوهشی که از طریق مصاحبه با نخبگان حوزه‌های مختلف مرتبط با استقرار پنجره واحد مانند مدیران استراتژی، مدیران تشکیلاتی و فناوری اطلاعات و ارتباطات و همچنین بررسی نظرات اساتید دانشگاهی، صورت گرفته است، مهمترین موانع استقرار پنجره‌های واحد (برای مجوزها به‌طور کلی) به شرح زیر برشمرده شده است:

۱- عدم یکپارچگی و ارتباط سیستم‌های درون‌سازمانی یک دستگاه اجرایی،

مسئولان، به‌جای اینکه به ضعف بوروکراسی و عدم ظرفیت دولت برای اجرای قانون توجه کنند، راه‌حل را افزودن سامانه‌ای جدید به سامانه‌های پیشین تلقی می‌کنند. برای نمونه، پس از دستور رئیس‌جمهور مبنی بر پیگیری تخلف در واردات خودروهای خارجی، وزیر صنعت، در نامه به رئیس‌جمهور وعده کرده است: سامانه جامع تجارت را که مدتی است با همکاری وزارت اطلاعات در حال گسترش است، در اسرع وقت تکمیل کند!

براساس مقررات برشمرده شده، ناهماهنگی‌ها و هم‌پوشانی‌هایی به چشم می‌خورد که البته از قوانینی با خصایص همپوشانی و ناسازگاری نشئت گرفته است.

توضیح اینکه در تبصره «۱» ماده (۳) آیین‌نامه اجرایی مواد (۵) و (۶) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وزارت صنعت، معدن و تجارت مسئول تهیه، اجرا و بهره‌برداری «سامانه جامع تجارت» شده است. در تبصره «۵» همان ماده نیز تصریح شده گمرک موظف است اطلاعات مربوط به صادرات و واردات کالاها را از طریق سامانه پنجره واحد به سامانه تجارت فرامرزی منتقل کند و به‌صورت متقابل، وزارت صمت نیز باید اطلاعات کسب‌شده را به سامانه گمرک منتقل کند.

از حکم پیش گفته، چنین برمی‌آید که در این خصوص، دولت تلاش کرده احکام قانونی را بدون کوچک‌ترین اصلاح ساختاری، اعمال کند؛ به این دلیل است که وظایفی مشابه را به دو نهاد مجزا واگذار کرده و در این «تقسیم کار»، تلاش کرده اختیارات پیشین هریک از این دستگاه‌ها، خدشه‌دار نشود؛ اما در عین حال جزئیات نحوه عملکرد و تبادل اطلاعات دستگاه‌ها را به تهیه و تصویب دستورالعملی که توسط ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز تهیه خواهد شد، موکول کرده است.

براساس گزارش نظارتی تهیه شده توسط کمیسیون ویژه حمایت از تولید ملی و مرکز پژوهش‌های مجلس، ماده (۸) قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار، به‌طور ناقص اجرا شده است (ماده ۸- وزارت صمت موظف است ظرف ۶ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، فرآیند تجارت خارجی را به‌صورت الکترونیکی درآورد).

توضیح اینکه طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت «سامانه مورد نیاز در بخش‌های مختلف عملیات پایه، تجاری و بانکی تکمیل شده و آماده بهره‌برداری است و در بخش‌های مرتبط به اتصال به سامانه جامع امور گمرکی و حمل و نقل بین‌المللی، فعالیت‌های تحلیل و طراحی تکمیل شده که پس از نهایی شدن اتصال، این بخش‌ها نیز آماده بهره‌برداری خواهند بود. ... به‌دلیل

مدیریت شبکه تجاری، یک شرکت خصوصی تاسیس کرد که در سال ۱۹۸۸ به شکل گیری «خدمات شبکه‌های سنگاپور» منجر شد و امروزه به CrimsonLogic مشهور است.

دریایی، حمل هوایی و بخش ادارات دولتی - به‌منظور پیشبرد رویه‌های صادرات و واردات و مشخص کردن ملزومات کاربردی و پیشنهاد استانداردهایی برای داده‌ها ایجاد شد. پیش از برقراری این شبکه، بخشی از رویه‌های مربوط به اخذ مجوز یا تایید رسمی به‌صورت دستی انجام می‌شد و هیچ نظام رایانه‌ای برای هماهنگ‌سازی وجود نداشت. دولت به‌منظور

بررسی موردی کارایی

سامانه‌های تجاری: واردات خودرو

چنانکه گفته شد، دو هدف کلی از طراحی سامانه‌های متعدد برای الکترونیکی کردن فرآیند تجارت فرامرزی عبارتند از: ۱- کارایی: به معنای تسهیل و تسریع فرآیند برای مسئولان و کاربران، ۲- شفافیت و سلامت: به معنای سالم‌سازی فرآیندها با توجه به عدم مواجهه مستقیم کاربران با کارمندان.

از آنچه که گفته شد، چنین برمی‌آید که هدف نخست از راه‌اندازی سامانه‌های مربوط به فرآیند تجارت فرامرزی، به‌ویژه پنجره واحد، به دلایلی که توضیح داده شد، شکست خورده است؛ ضمن اینکه قرائن موجود نشان می‌دهد، این سامانه‌ها در ممانعت از فساد اداری نیز ناکام بوده‌اند. تخلفی که اخیراً رسانه‌ای و حساسیت‌برانگیز شد، ثبت سفارش تعدادی خودرو در تیر ماه ۱۳۹۶، یعنی مقارن با بازه زمانی ممنوعیت واردات خودرو و بسته بودن سامانه ثبت سفارش واردات خودرو، بود.

سامانه ثبت سفارش واردات خودرو، فاقد موضوع ثبت سفارش‌های شائبه‌دار و فاقد اصالت برای نخستین بار در بهمن ماه ۱۳۹۶ از سوی مرکز حراست وزارت صنعت رسانه‌ای شد و حراست این وزارتخانه به‌صورت رسمی اعلام کرد که در راستای اجرایی کردن تدابیر دولت و دستور ویژه وزیر صنعت، معدن و تجارت برای مبارزه با فساد و صیانت از حقوق بیت‌المال، تمامی خودروهایی که در زمان ممنوعیت واردات خودرو (از هشتم تیر ۱۳۹۶) مبادی غیرقانونی و با روش‌های نامتعارف ثبت سفارش شده‌اند (اعم از خودروهایی که وارد شده یا در گمرکات موجود هستند) شناسایی شده و براساس قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به مراجع مربوطه منعکس شده است.

این در حالی بود که در ابتدای سال جاری هنوز جزئیاتی از ثبت سفارش‌های جعلی برای واردات خودرو از سوی وزارت صنعت

جدول ۱- وضعیت قوانین، مقررات، سازمان‌ها و رویه‌های مربوط به تجارت فرامرزی در ایران

۴۵	تعداد قوانین حاکم بر امور گمرکی
۱۵	تعداد کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای
۱۶	تعداد رویه‌های گمرکی
۲۲	تعداد سازمان‌های مجوزدهنده
۶۵	تعداد معافیت‌ها

جدول ۲- سازمان‌های مجوزدهنده

۱	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی (سازمان غذا و دارو)	۲۰۵۰
۲	سازمان ملی استاندارد ایران	۱۷۶۶
۳	قرنطینه نباتی (سازمان حفظ نباتات)	۸۳۰
۴	وزارت امور خارجه (اقدام تحت کنترل کنوانسیون منع استفاده سلاح‌های شیمیایی)	۵۸۵
۵	وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح	۵۴۵
۶	قرنطینه دامی (سازمان دامپزشکی کشور)	۴۲۶
۷	کنوانسیون بازل (سازمان حفاظت محیط زیست)	۳۵۶
۸	وزارت جهاد کشاورزی	۳۲۱
۹	سازمان حفاظت محیط زیست	۲۷۳
۱۰	تجهیزات پزشکی (اداره کل تجهیزات پزشکی وزارت بهداشت)	۱۷۴
۱۱	سازمان دامپزشکی کشور	۱۱۰
۱۲	وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی	۶۷
۱۳	بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران	۶۴
۱۴	سازمان انرژی اتمی ایران	۵۴
۱۵	وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات (مجوز مخابرات)	۵۱
۱۶	وزارت صنعت، معدن و تجارت (به‌جز مجوز ثبت سفارش)	۲۳

سامانه «ثبتارش» از طریق نام کاربری پرسنل دفتر مقررات در خرداد ۱۳۹۶ صورت پذیرفت که نشان می‌دهد اشخاصی به صورت باندى با نفوذ به سامانه مذکور برای اشخاص متخلف اقدام به ثبت سفارش غیرقانونی نموده‌اند که حتی آی‌پی‌های شناسایی شده جهت شناسایی دقیق متخلفین تحویل حراست وزارتخانه گردید.»

طبعاً واکنش‌ها و اخبار راجع به این قضیه تا مدت‌ها ادامه خواهد داشت؛ اما هدف از طرح آن در این گزارش، تاکید بر این نکته است که به رغم سامانه‌های متعدد برای الکترونیکی کردن تجارت فرامرزی در ایران و همچنین وجود مراجع متعدد نظارتی، سوءاستفاده‌ها و تخلفات همچنان رخ می‌دهد.

می‌توان بخشی از این ناکارایی را به وجود سامانه‌های متعدد و موازی‌کاری‌های موجود مربوط دانست که خود سبب از میان رفتن انسجام و عدم هماهنگی شده است. با وجود این، مسئولان مربوط در قوای حکومتی، به جای اینکه صراحتاً به ضعف بوروکراسی و عدم ظرفیت دولت و دیگر ویژگی‌های لازم برای اجرای قانون تاکید کنند، راه‌حل را اضافه کردن سامانه‌های جدید به سامانه‌های پیشین تلقی می‌کنند.

برای نمونه، پس از دستور رئیس‌جمهور به وزیر صنعت، معدن و تجارت جهت پیگیری تخلف در واردات خودروهای خارجی، وزیر در نامه‌ای خطاب به ایشان تصریح کرده است: «... سامانه یکپارچه کنترل صادرات و واردات (سامانه جامع تجارت) را که مدتی است با همکاری وزارت اطلاعات درحال گسترش است، در اسرع وقت تکمیل تا امکان هرگونه سوءاستفاده را بخشکاند.»

شده است و هزار خودرو همچنان در گمرک است...»

روز بعد از اعلام این خبر، مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت صمت «هک شدن سایت ثبت سفارش وزارتخانه را تکذیب کرده و ضمن تایید تخلف در ورود ۶۴۸۱ خودرو به گمرکات کشور از پیگیری برای برخورد قانونی با متخلفان خبر داد.»

این مرکز تصریح کرد: «بررسی‌های انجام شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت مشخص کرد که در مجموع ۶۴۸۱ خودرو با تخلف واردکنندگان و سامانه ثبت سفارش، به گمرکات کشور وارد شده که از این تعداد، ۱۹۰۰ خودرو ترخیص شده و مابقی خودروها همچنان در گمرک مانده و سازمان تعزیرات حکومتی و دستگاه‌های نظارتی و اطلاعاتی در حال بررسی موضوع تخلف ترخیص ۱۹۰۰ به کشور هستند...»

در همان روز، روابط عمومی سازمان بازرسی کل کشور، در پاسخ به اطلاعیه روابط عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت مبنی بر تکذیب هک شدن سایت مذکور، اطلاعیه‌ای با این محتوا منتشر کرد: «... رئیس وقت گروه ثبت سفارش خودروهای خارجی سازمان توسعه تجارت ایران (وزارت صنعت، معدن و تجارت) طی نامه‌ای به سازمان بازرسی کل کشور در تاریخ ۹ خرداد ماه سال جاری که به امضای وی رسیده، تاکید کرده که هیچ‌کدام از مراحل ثبت سفارش خودروهای موردنظر توسط این دفتر صورت نگرفته است و این ثبت سفارشات تنها با هک سیستم و تغییر کد در دیتابیس در ۱۳۹۶/۴/۲۷ رخ داده است. نامبرده همچنین در بخش دیگری از این نامه اظهار می‌دارد: چندین مورد نفوذ غیرقانونی به

منتشر نشده بود، اما دفتر جرایم سازمان یافته گمرک ایران در ابلاغیه به گمرکات اجرایی، بیش از ۶۴۸۱ خودرو را به دلیل استفاده از ثبت سفارش‌های جعلی مشمول مقررات کالای قاچاق اعلام کرده است. بر این اساس تمامی خودروهایی که ثبت سفارش آنها از ۲۸ تیر تا ۵ دی سال قبل انجام شده باشد، به دلیل استفاده از ثبت سفارش‌های شائبه‌دار مشمول مقررات قاچاق شده‌اند.

سپس رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد اقتصادی مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خبرگزاری خانه ملت در تاریخ ۱۳۹۷/۲/۱۵ با اشاره به واردات غیرقانونی ۱۵ هزار خودرو، اظهار داشت: «... بیش از ۵۳۰۰ خودرو با تباری تجار و مسئولان گمرکات به‌طور قاچاق وارد کشور شده است... خوشبختانه معاون وزیر صمت قاچاق ۶۲۸۱ دستگاه خودرو را تایید و از دستگاه‌های نظارتی خواستند تا به موضوع رسیدگی کنند تا سهم گمرک ایران و وزارت بازرگانی مشخص شود... طبق اسناد موجود میزان واقعی دستگاه‌های خودرو قاچاق بیش از ۳۴۰۰۰ بوده که وزارت صنعت به موجب نامه مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۱۸ مراتب را به گمرک ایران اعلام و تاکید کرده که این تعداد خودرو توسط اشخاص حقیقی و حقوقی غیرنماینده ثبت سفارش شده‌اند که به دلیل مغایرت با مصوبه دولت قابل ترخیص نیستند.

متعاقب این مصاحبه، رئیس سازمان بازرسی کل کشور در تاریخ ۱۳۹۷/۳/۲۷ در یک نشست خبری اعلام کرد: «متأسفانه سایت وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) هک شد و حدود ۵ هزار خودرو مدل بالا و گران‌قیمت ثبت شد که از این تعداد حدود ۴ هزار خودرو ترخیص و وارد بازار

بیمه یاسارگاد
بیمه زندگی
کد نمایندگی: ۶۹۴۶۸

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

میرناصر بوذری
۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴
@Bimezendegyaspasargad

شماره ۱۶۱ / مهر ماه / ۱۳۹۷



داستان چسک...

کاهش ارزش واحد پول ملی طی ماه‌های اخیر تبعات منفی بسیاری برای شرکت‌های حمل و نقل دریایی به ویژه شرکت‌های دریایی با فلسفه سرمایه‌داری کم‌درآمد کشور ایجاد کرده است. آثار منفی آن عبارتند از کاهش توان رقابتی شرکت‌های دریایی با کشورهای دیگر، کاهش درآمد شرکت‌ها و کاهش توان سرمایه‌گذاری در بخش دریایی. در این پرونده به برخی تبعات منفی این روند در اقتصاد دریایی پرداخته می‌شود.

گزارش اولیه یک پژوهش جهانی نشان می‌دهد، شرکت‌های کانتینری، پیشگام در حفظ محیط زیست

در نهایت ملی‌شکل‌های اقتصادی صورت گرفت

تقدیر از انجمن کشتیرانی به عنوان تسکین‌بخش بر تو کشور

نشریه تخصصی دریایی و بندری ایران

- ◀ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- ◀ بررسی موضوعات روز صنعت حمل و نقل دریایی ایران و جهان
- ◀ اطلاع از آخرین اخبار جهانی حوزه حمل و نقل دریایی
- ◀ اخبار فناوری مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی
- ◀ اخبار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ◀ معرفی کتاب و کارگاه آموزشی در حوزه حمل و نقل دریایی
- ◀ برای دریافت رایگان این نشریه الکترونیک به پایگاه خبری و یا کانال تلگرامی ما مراجعه بفرمایید.

@seanews_agency

www.seanews.ir

شماره واحد روابط عمومی و بازرگانی: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹



جناب آقای مهندس محمد اسلامی وزیر محترم راه و شهرسازی

اینک که رای موافق نمایندگان ملت ایران تاییدی شد بر شایستگی جنابعالی جهت سکنداری وزارت فخریه راه و شهرسازی، رجاى واثق دارد تا به حول و قوه الهی و اتکا بر علم، دانش، تخصص و توانمندی و استفاده از ذخائر عظیم و دانش عملی بخش خصوصی، در مسئولیت جدید سربلند و کامیاب باشید.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به عنوان یک تشکل ملی و مردمی، ضمن تقدیر از زحمات بی‌شائبه جناب آقای دکتر آخوندی، حضور شما را در جایگاه رفیع وزارت راه و شهرسازی صمیمانه تبریک عرض نموده و توفیق روزافزون حضرت تعالی و سرافرازی ایران اسلامی را از درگاه احدیت خواستار است. امید است به زودی شاهد تحقق برنامه‌های آن جناب در کاهش تصدی‌گری دولت و واگذاری سهمی شایسته از مسئولیت‌ها به تشکل‌های بخش خصوصی باشیم.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
Shipping Association of IRAN



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.

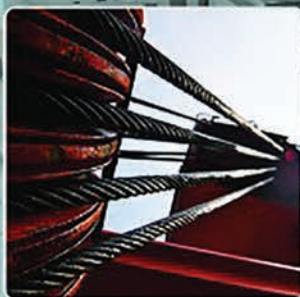
Ignazio starts up regular service to Northern Africa using Italian flagged vessels.

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. / Bandar Abbas / Iran

Tel: +98 76 32250201 - 06 / Fax: +98 76 32250207

راهنمای ترابریان

صفحه	محل و نقل بین المللی	محل و نقل داخلی ایران	محل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی	محل و نقل بین المللی آذربایجان غربی	محل و نقل بین المللی استان اردبیل	محل و نقل بین المللی استان خراسان	محل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان	محل و نقل بین المللی استان فارس	محل و نقل بین المللی استان کردستان	محل و نقل بین المللی استان گلستان
۱۱۴	آبیه	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۴	آرش تیر زرین	۱۴۰	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴
۱۲۷	آذر تیر ارس	۱۴۱	۱۱۵	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱
۱۲۰	اسفند ترابری	۱۴۰	۱۲۲	۱۲۰	۱۲۰	۱۲۰	۱۲۰	۱۲۰	۱۲۰	۱۲۰
۱۱۸	اسکان پروتد پارس	۱۴۲	۱۱۵	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲
۱۱۴	اسرع ترابری	۱۴۲	۱۱۹	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۴
۱۱۷	افلاک ترابری شایان	۱۳۸	۱۲۱	۱۱۵	۱۱۵	۱۱۵	۱۱۵	۱۱۵	۱۱۵	۱۱۵
۱۲۵	آن سو	۱۴۱	۱۲۹	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱	۱۲۱
۱۱۷	آیدین ترابری جهان	۱۴۰	۱۲۰	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴
۱۱۵	الیت آریا جم	۱۴۰	۱۱۷	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴	۱۱۴
۱۱۶	امید اندیش	۱۱۷	۱۲۷	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲
۱۱۵	امین ترابری	۱۱۷	۱۲۷	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲	۱۲۲
۱۱۶	ایران سریع	۱۳۷	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	ایران ترکمن	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۶	ایران پروتد بار	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۴	ایران و ترکیه	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۵	باربران ایران	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	بارید	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۳۳	بار فرابر	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۷	بارفرابری آراز	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۶	بارفرابری راهیان	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۵	باریستا توان ترابری	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	بارفرابری کامیاران	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	بارمان ره تنیسی	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۴	یوتان ران	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۴	بی تا ترابری	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	پارسا ترابری پرشیا	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	پارسا ترابری کاسمین	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۹	پارس ترابری	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۹	پارس ترابری یاس	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۹	پارس سما کالا	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	پارس گیتا	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۸	پارسیان زمین دریا	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۷	پارس سورین الیت	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	پرشیا سپید ترابری	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۰	پژوهش	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	پل	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۷	پل وان ترابری	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۳	پنج اقلیم	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۴	پیام عنقا	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	پیروز رانان جهان	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	پیشرو حمل کالا	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۳	پیشرو ناوگان سیراف	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	پیشنازان	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۴	تات فرابر ایرانیان	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۰	ترابری بین المللی T.B.T	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۴	توشه بر	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۸	تیرداد سپهر	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۸	تیرکاران	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	تهران تیر	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۸	تهران راهوار	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۹	تهران مارین	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	جاده ابریشم	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۱	جاده ابریشم فرابر	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۹	جاده طلائی	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۶	جهان جاده	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۰	جهان یخچال بار	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۳	حمل	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۱۴	خزر ترابری	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸
۱۲۳	خط سفید خزر	۱۳۸	۱۳۵	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸	۱۲۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس
• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ترابار آریا

کریر - فورواردر
* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران
* ترانزیت داخلی کالا از کلیه 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. Stl K.bakkalkoy mah,dudullu boslanci 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 ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



نامداران ترابار

حمل و نقل بین المللی و لجستیکی

Namdaran Tarabar

کریر - فورواردر
هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۲۲۸۵۴۱۲۷ - ۳۱
فکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹
info@namdaranlogistic.com



کاسپین 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 ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی

DAY TARABAR

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



سرع ترابار

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 - ۳۴۳۷۴۶۵۲
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه 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: ۱۵۱۳۶۳۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶، ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از 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 ، (۱۰ خط) ۲۰۷ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳
فکس: ۸۸۹۶ ۱۷۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +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: (خط ۱۰) ۹۶۶۶۷۳۷۰
فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰
info@elitemaria.com
www.elitemaria.com



ناویان
شرکت کشتیرانی و
حمل و نقل بین المللی

تهران، خیابان سعدی شمالی، روبروی
مسجد قائم، پلاک ۶۲۹، ساختمان
شماره ۲۵۰، طبقه سوم، شماره ۴
تلفن: ۷۷۶۸۴۳۶۰ / ۷۷۶۸۵۰۱۵
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
۰۰۳۵۹۸۸۶۸۵۴۰۲۵

www.kalabar.net
info@kalabar.net



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتاح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
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



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



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: ۱۵۸۶۶۴۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمبر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی
راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی
بار فرابری راهیان

نماینده خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و اروپا

◀ 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: ۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)

نمبر: ۸۸۹۱۳۵۶۸ - ۰۲۱

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.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

فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲ - ۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، شمال، 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 - ۸۸۴۹۴۰۵۱

فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر

ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق

سرورس منظم کامیون به اروپا و بالعکس

دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین

نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱

تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶

فکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com



نمایندگی آلمان

info@ariangmbh.com



ایران بروdat بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT 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

نمبر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۴ - ۸۸۹۵۵۰۰۳

info@ibbitc.com

www.ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)

فکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (خط ۱۰) فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com



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: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱
info@huyartarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مبنا آسیا فرابر

شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- ◀ هوایی، زمینی، دریایی
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ متکی بر ۱۵ سال سابقه حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،
کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷
نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸
info@mabnasia.com
www.mabnasia.com

گروه شرکت های شاران

حمل و نقل بین المللی، داخلی، ترانزیت

SHARAN
Int'l. Transportation Co., Ltd.



شرکت حمل و نقل بین المللی شاران

ارائه خدمات بارفرابری، زمینی، هوایی، دریایی، و ترانزیت و حمل انواع محصولات کانتینری، یخچالی، فله خشک و غیر خشک و پروژه ای از تمامی مبادی ورودی و خروجی کشور به اقصی نقاط جهان برای تجار و بازرگانان و بالعکس



افلاک ترابر شاران
شرکت حمل و نقل بین المللی
(مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی افلاک ترابر شاران

انجام کلیه امور گمرکی و تخلیه و بارگیری در مبادی ورودی و خروجی تهران - بزرگراه اشرفی اصفهانی - خیابان پیامبر شرقی - خیابان شاهد خیابان گلستان ۲۶ - پلاک ۴ - طبقه ۴ - واحد ۴۰۱ و ۴۰۳

تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۶۹۸۶۴ - ۴۴۹۷۹۷۴۳ - ۴۴۹۶۹۰۵۲ - ۴۴۹۶۹۰۴۹
۴۴۹۷۴۰۷۲ - ۴۴۹۶۹۰۵۴ - ۴۴۹۷۵۴۷۲ - ۴۴۰۳۳۱۴۰
نمبر: ۰۲۱-۴۴۹۶۹۸۶۷

Info@afllaktarabarsharanco.ir

Info@sharantransportco.com

www.sharantransportco.com



حمل و نقل داخلی (سهامی خاص)
شماره ثبت: ۱۶۶۱۱

شرکت حمل و نقل داخلی آریا بار خاورمیانه

حمل محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون
تریلی، کمرشکن، بوژی به تمام نقاط کشور و خدمات
تخلیه و بارگیری از مبدا بندر عباس

بندر عباس، فلکه یاد بود، میدان شهدا، مجتمع تجاری ملکه آسمان ها
طبقه ۶، واحد ۶۰۵

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۶۶۱ / ۰۷۶-۳۲۲۵۰۶۶۴
www.sharantransportco.com info@aryabarco.com



رهزاد ترابر
Rahzad Trabar

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

تخصص ما حمل محموله ها با کامیون های چادری و یخچالی به کشورهای افغانستان (اسلام قلعه، هرات، زرنج، مزار شریف) عراق

(اربیل، سلیمانیه، بغداد، کربلا، نجف)

ارمنستان

ترکمنستان

ازبکستان

تاجیکستان

ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان ۲۱ (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۴۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۴۴۹۲۲
فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۴۴۷۱۴

rahzad.tarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفکس: ۲۶۳۱۱۰۶۱

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 شهرداری می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶ / ۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸
مدیریت: ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ / (محمودی) / ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ (فرهاد آذر افزا)
Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8
Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929
Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com



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 و 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: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
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: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
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: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی نیلگون آبی ایرانیان

کریر-فورواردر

تهران: خیابان شریعتی، خیابان
ملک، پلاک ۳۸، واحد ۱۲
تلفن: ۰۲۱-۷۷۵۲۰۵۷۲-۷۷۶۳۴۷۱۹

info@nilgonabi.com
www.nilgonabi.com



ماکوسیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،

پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲

کدپستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲

فکس: ۸۸۷۴۷۷۸۳ / ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران مارین

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،

پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲

تلفن: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲-۸۸۹۴۰۹۲۲

فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت هیمن تارابار

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 وند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳

طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۲

فکس: ۸۸۸۲۰۷۳۲

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 دفتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات
کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دلم، آبادان،
خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران
دارای دفتر نمایندگی در حریره 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 / ۵۵۰۸۹۸۰

www.avayenikpars.com

www.jadehtalae.com

info@jadehtalae.com



کالا تدبیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

International Transport Co. Ltd

فورواردر - کریر

آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی

(تاینده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۸۳۴۶۳۶ و ۸۸۸۱۱۷۸-۹

فکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷

e-mail:y.ebadi@ktb-co.ir



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

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 اگن 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

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



PARS TARABAR YAS

Marine Navigation and Shipping Services
Air Shipment Services
Land Transportation Services
Investment & International Purchasing

YAS

عمران تجارت یاس
www.yastradingco.com
info@yastradingco.com



پارس تارابار یاس
PARS TARABAR YAS

حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳، تلفن: ۲۲۶۶۸۰۸۲

www.yaslogistics.com info@yaslogistics.com

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

مستولیت 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 سهروردی شمالی،
خیابان شهید قندی، پلاک ۶۹
ساختمان ۱۲۵، طبقه ششم، شماره ۲۴
تلفنکس: 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)

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 شهید قرنی، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵
فکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtc.ir



Esfand Tarabar

International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، 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 نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



DONYA BAR
International Transport &
Shipping Agency CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان لوند،

خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۳-۸۸۷۷۴۸۵۳
۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱
فاکس: ۸۸۷۳۲۹۵۱

www.donyabar.com
info@donyabar.com



شرکت ترابری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهامی خاص)

- ♦ خدمات چارترینگ و مشاوره و حمل کالای فله
- ♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای کانتینری وارداتی و صادراتی
- ♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و کشورهای همسایه، از جمله ترکیه، امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۰
نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پژوهش

کریر - فورواردر
(زمینی، دریایی، ریلی)

- ♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و بالتکس
- ♦ 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: ۳۵-۳۴-۶۶۴۶۲۴۹۸
۶۶۴۵۷۷۳۶ فاکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰
ترمینال کرج: ۱۲-۳۴۵۶۷۳۱۱-۰۲۶
www.pazhooshesh-transport.com
info@pazhooshesh-transport.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی

جهان یخچال بار

(با مسئولیت محدود)

آدرس: تهران، خیابان سهروردی جنوبی،
خیابان شهید برداران نوپخت، شماره ۳۹

کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابرسپین

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: سهروردی شمالی، هویزه
غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱۱۳

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب،
مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸
نمابر: 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

فکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



پیشتازان

شرکت حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)

PISHTAZAN
INT'L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۶۱۳۹۲۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۳۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail: info@pishtazan.net



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

نمابر: ۸۹۷۷۱۳۰۱

تلفن: (خط ۷) ۸۸۵۳۳۵۵۰



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

نمابر: ۸۹۷۷۱۳۰۱

تلفن: (خط ۷) ۸۸۵۳۱۹۷۰

www.psvservices.org / info@psvservices.org

www.diamondmarine.org / info@diamondmarine.org



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارسا ترابرسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع LPG

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان

هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



بارمان ره تپیس

حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تپیس

• 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



PARSA.CS.CO

وفاراه

- کریز - 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 فیاتاتا و CMR در اروپا و کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد

نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اتراک،

طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۶ - ۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۰۲۱ - 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 اطللس

کریر - فورواردر

- ♦ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
- ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی به ترکمنستان، افغانستان، عراق، آذربایجان، ارمنستان و بالعکس
- ♦ حمل محموله کروپاژ 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

نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴

cargoatlas@yahoo.com
www.cargoatlas.ir



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



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: ۰۲-۶۶۹۰۹۴۷۰

همراه: ۰۹۱۲۳۳۶۶۲۹۱ / ۰۹۱۲۳۶۰۲۸۸۱۵

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

نمبر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



Day Trans Saba International Transport

حمل و نقل بین المللی

دی ترانس سبا

کریر- فورواردر

- با بیش از ۲۵ سال سابقه در حمل و نقل بین المللی (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)
- حمل کالا به اقصی نقاط جهان در خدمت تجار، بازرگانان و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتح، پایین تر از خیابان مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷

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: ۰۲۹ الی ۸۸۹۲۱۰۲۷ فکس: ۰۲۹-۸۸۹۰۴۷۲۷

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)

نمبر: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabararmaad.com
www.sirwantarabararmaad.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: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۸۲۰۸۷۷۹
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی
 ▲ خدمات حمل Door to Door
 ▲ خدمات حمل پروژه های

آدرس: خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد
 شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳ شماره: ۸۸۷۵۷۷۸۱

www.5continents.ir info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران 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



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری

■ با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

■ خدمات زنجیره تامین و بارفربری 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 / 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 | 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 ۲۰، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۲۴۴۲ ۷۷۵۲ - ۳۶۶۹ ۷۷۵۲
 فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۳۴۷۱ ۷۷۵۲

info@shahamtarabar.com
www.shahamtarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره 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 مبدا چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
- دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
- دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ (۰۲۱) 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 بندار ایران و بالعکس

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتح شمالی، شماره ۲۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳

تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فکس: ۸۸۴۷۶۴۲

www.seabonetarabar.com

info@seabonetarabar.com



Dolphin Arghavani Karaneh

دلفین ارغوانه کرانه

شرکت حمل و نقل بین المللی

- * حمل محمولات زمینی دریایی * حمل محمولات صادراتی وارداتی پروژه ای
- * حمل با کامیونهای تحت پوشش * صادرات واردات کالا به ایتالیا ترکیه یونان بلغارستان رومانی گرجستان صربستان به صورت پروژه گروپاژ ترافیکی سنگین
- * حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپایی

تهران، بزرگراه نواب صفوی، ساختمان شهاب یک، طبقه هفتم، واحد ۱۷۱

تلفن: ۱۷-۶۶۳۸۱۲۱۵ (۰۲۱) فکس: ۶۶۳۸۱۲۱۸ - ۶۶۳۸۱۲۱۸ (۰۲۱)

۰۹۱۴۴۳۶۷۵۱ صفاجو

www.transdak.com

info@transdak.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ترانزیت ایران و ترکیه

- خدمات مشاوره حمل و نقل بین المللی • حمل کالاهای وارداتی و صادراتی (زمینی، دریایی، هوایی)،
- ترانزیت داخلی و خارجی • ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور • حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین • دارای دفتر اختصاصی در ترکیه

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۷۲، طبقه همکف

تلفن: ۸۸۸۰۸۰۹۰۰ نامبر: 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



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, LCL, FTL

و سرویس Door To Door از به اروپا، چین و کلیه نقاط جهان به ایران و بالعکس

♦ ارائه کیه خدمات تجاری در کشور چین و همراهی مشتریان از زمان سفارش و خرید تا ارسال محمولات به مقصد مورد نظر

♦ خدمات بازرگانی خارجی و بیمه باربری برای کلیه محمولات وارداتی و صادراتی

♦ خدمات امور گمرکی اعم از واردات، صادرات و ترخیص کلیه کالاها از تمامی گمرکات کشور

دفتر مرکزی: تهران، امیر آباد شمالی، ساختمان امیر، طبقه ۴، واحد ۴۰۳: تلفن: ۸۸۲۲۱۴۹۲ - ۸۸۲۲۵۳۰۱ - ۸۸۲۲۴۱۰۵

دفتر چین: ایوو، مقابل مرکز تجاری فوتین، مجتمع تجاری اداری گوموداشا، طبقه ۲، واحد ۲۷۸

www.sokanran.com

Email: info@sokanran.com

بار ایستا توان ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

ایران - ایتالیا
کریر - فورواردر



ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران - خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرست) ساختمان سعید بلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳

کد پستی: ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ | تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ | فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۲۳

www.baristatrans.com | info@baristatrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مهرداد ناوگان

۱- حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و

اروپا و بالعکس

۲- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری

۳- حمل خودرو جهت محمولات ترانزیت داخلی و خارجی

۴- عضو MehrGroup

تهران، خیابان مطهری، خیابان علی اکبری، نبش صحافزاده، پلاک ۶۸، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۵۰۰۰

www.mehrrad.com

info@mehrrad.com



شرکت

راگا ترابر پاسارگاد

۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار

۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست

۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل Door To Door

۴- انجام فریت بار جهت محمولات مسافری و دانشجویان

۵- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸: کد پستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵

تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ | نامبر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com

info@raga-tp.com



شرکت

مهرا لینک لجستیک امارات

۱- نمایندگی خط کشتیرانی

۲- ارائه سرویس های منظم بارفربری محمولات هوایی و دریایی

۳- ارائه سرویس های انبارداری و گمرکی در امارات

۴- ارائه کلیه سرویس های تجاری و بازرگانی

۵- ارائه سرویس های Switch BL و Cross stuffing | عضو MehrGroup

Postal Cod: 42327 Dubai, United Arab Emirates.

تلفن: +۹۷۱-۴۳۴۲۴۳۲۷

www.mehr-link.com

info@mehr-link.com



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



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 / ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۹۸۲۱
نمابر: ۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴ همراه: (+۹۸۲۱)۸۸۴۰۹۸۲۱

DEVCO LOJISTIK Tel: +90 216 575 51 34 - 35
International Transport Co.Ltd Fax: +90 216 575 51 41
sarebansafa@yahoo.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲
تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ / ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰
trans043@neda.net



ستاره آبی دریا

شرکت حمل و نقل بین المللی و
پست سریع هوایی



- * نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و PBS در ایران
- * ارائه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات - چین و سراسر اروپا (معمولی و یخچالی)
- * سرویس پست سریع هوایی BSL EXPRESS از سراسر دنیا به ایران (Door to Door)
- حمل کالاهای خطرناک، باتری، مواد شیمیایی
- * حمل بین المللی جاده‌ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- * ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۴۲۲۸۷ - ۰۲۱



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: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

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+

جبت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۵۴۳۰۶-۱۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳
www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابار

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 ۰۸ ، واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com

E-mail: info@poleone.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابار

(با مسئولیت محدود)

Sarafranz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریر - فورواردر

تهربیز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafranztarabar.com

info@sarafranztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پاریس سوربن الیت

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه‌های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،

خیابان ساوچی‌نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۵۷۳۲-۸۸۱۷۵۲۴۰-۸۸۱۷۵۱۵۳-۸۸۱۷۵۷۱۵

فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۰۲۱-۳۲۲۵۴۴۸۰-۰۷۶ فاکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۴۴۸۱

شرکت حمل و نقل بین المللی

آذر تیر ارس



Azar Tir Aras

International Transport Co. Ltd.

تهران: سید خندان، خیابان دبستان، کوچه آگاهی پلاک ۸، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۸۸۴۷۹۱۷۰

نمابر: ۸۸۴۷۹۱۳۸

www.azartiraras.com

info@azartiraras.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بارفرابری آراز

International Carriage Company

• حمل محمولات سوخت از کلیه بنادر به کشورهای آسیایی میانه، عراق و افغانستان

• حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان

• حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بسته

• 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 سه‌رودی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۷۸۷۳-۸۸۵۲۳۶۸۶-۸۶۰۳۱۵۷۸-۰۲۱ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۳۸۱۶۵

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 مستقم 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: ۸۸۶۹۳۱۳۰ فکس: ۸۸۶۹۵۰۲۴

www.tstc.ir info@tstc.ir

tstco1381@hotmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)
Tehran Rahvar Co. Ltd.
International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



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



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.mehdzadeh@sorentir.com

info@sorentir.com



شرکت خدمات دریایی

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 اقصی نقاط اروپا و آسیا میانه بیش از ۱۰۰ دستگاه کامیون
 - ♦ ترانزیت کلیه محمولات از تمامی مبادی ورودی کشور ♦ سرویس حمل دریایی، ریلی و حمل مرکب
 - ♦ ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور و همچنین انجام تمام تشریفات گمرکی برای صادرات کالا
 - ♦ ترانس شیب کالا از ایران به تمامی کشورهای اروپای شرقی و غربی که امکان حمل زمینی به طور مستقیم با کامیون ایرانی ندارد
 - ♦ دارای نمایندگی خارجی در ترکیه، رومانی، اتریش، آلمان، اکراین، لهستان و همچنین نماینده انحصاری در کشورهای ایتالیا، اسلونی و بلغارستان
- تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۱
 تلفن: ۴-۸۸۸۰۷۰۸۳ / ۸۸۸۰۲۲۲۳
 شماره: ۸۸۸۰۲۲۲۴

www.rahamjam.ir

info@rahamjam.ir



پارس ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
 تلفن: ۲ - ۸۸۱۹۴۴۶۱ (۴۰ خط) ۵۴۵۱۳ شماره: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



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: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰-۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
 دفتر فرودگاه: تلفن: ۷۰-۵۱۰۵۱۶۹-۷۰
 www.wiseman-cargo.org wiesman@wiseman-cargo.org



ماروس 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 شماره: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

www.maroos.net

maroos@maroos.net



شرکت خدمات دریایی و بندری

ساحل نمایان بندر

- تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری • استریپ و استافینگ کانستینر
- مالکیت ثبت اختراع شماره ۸۲۷۳۷ • باگت مکانیکی جهت تسریع در عملیات بارگیری و تخلیه انواع محمولات فله به کشتی با حذف نیروی انسانی در خن کشتی و دارای انواع و اقسام ماشین آلات و تجهیزات تخلیه و بارگیری

دفتر عملیات: بندر شهید رجایی، ۲۰۰ هکتاری
 انبار اختصاصی شرکت ساحل نمایان بندر

دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، ساختمان بختیاری،
 پلاک ۱۱۴، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۰ تلفکس: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲
 مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



شرکت کشتیرانی

دریاپیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،

پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ ۲۶۴۰۹۶۰۷ فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
 بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴

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

چارترینگ انواع هواپیما

خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۶۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱ | تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰-۱۵ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بنادر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از 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: ۰۷۶-۳۳۲۲۱۶۴۵ / ۳۳۲۲۳۳۹۵ - ۰۷۶ | نمابر: ۰۷۶-۳۳۲۲۴۱۱۰۹

jt.bandar@gmail.com



D.T.I.T
شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابار

(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 / ۶۶۹۲۳۷۹۶
- ۶۶۹۲۰۱۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۲۷۴
- ۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۶۲
- www.danieltarabar.com
- info@danieltrabar.com



شماره ثبت: ۲۴۸۸۲۸

شرکت حمل و نقل بین المللی زمره راه سعادت

کریر-فورواردر

متخصص در امر ترانزیت کالا

دارای نمایندگی فعال در
گمرکات بندرعباس، بازرگان،
تهران

تهران: تقاطع خیابان جمهوری اسلامی و اسکندری، ساختمان تجاری و اداری زائر، طبقه سوم، واحد ۴۰۶

تلفن: 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 مفتاح 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 ترابار

(با مسئولیت محدود)

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰
همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲
نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳
سلیمانیه: (+۹۶۴۷۷۰۷۷۰۲۰۴۰-)
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- نمابر: ۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳-۰۲۱-

info@petroasia.net



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس

Pars Sea Passage Shipping Co.

Pars Sea Passage

- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی
- ارائه سرویس های فورواردری
- حمل کالاهای خطرناک

تهران- میدان کاج-کوچه علی اکبر-پلاک ۲۰-واحد ۱۰۴
تلفن: 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، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳
 www.iranatarabar.com



فراک دریای آرما

- سرویس مستقیم با کشتی از اروپا و خاور دور به بندر جنوبی ایران و بالعکس
 - حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژه های و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۳، واحد ۱۰۵
 تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶، ۸۸۳۴۵۶۹۹، ۴۰۸۸۰۱۹۶
 نمابر: ۸۹۷۸۰۸۴۳
 www.fta-co.net
 farahdel@fta-co.net



دلفین

نمایندگی کشتیرانی و خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید کشاورز، پلاک ۳ واحد ۱ و ۲
 تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:
- بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی، بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش
- info@dolphinshipping.net
 www.dolphinshipping.net



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

مشاوره ای، گواهی های استاندارد ISO 9001 و PSI

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: ۳۲۲۳۳۲۲۶ - ۰۷۶ - نمابر: ۳۲۲۳۳۶۹۷ - ۰۷۶
 همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHSSD.COM



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 سپهرودی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰

نمابر: 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



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سینتا

دریایی، زمینی، هوایی
• نماینده خطوط کشتیرانی **BSPL & ISL**

- ترانزیت از مبادی ورودی به گمرکات داخلی و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
www.absshopping.com
info@absshopping.com



شرکت کشتیرانی
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian

- ارائه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های: حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- نمایندگی کشتیرانی (فورواردینگ، خدمات Door-to-Door)

- خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۲۲۲
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴

info@sdlllogistics.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری **RCL** در ایران

- ✓ فورواردر
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ حمل پروژه
- ✓ ISO TANK
- ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، شماره ۱۶۹

تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (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

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: ۵۵-۸۸۷۵۹۰۵۱-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰

mahmoudisaray.ali@hameltransportco.com

info@hameltransportco.com

www.hameltransportco.com



راه ترابار شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، حق عملکردی، ترانزیت کالا

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۴

تلفن: ۷۳-۸۸۷۵۹۸۷۲-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸ / ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸

info@hameltransportco.com



بارفرابر 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: ۷۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۰۸ / ۰۲۱-۸۸۷۳۳۶۰۸



سرای شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

SARAY International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان امام خمینی، چهارراه آبرسان، ساختمان زرین، طبقه سوم

تلفن: ۲۳۳۴۲۶۳۶ / ۳۳۳۴۱۱۴۵ / ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲ / ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳ / ۰۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳

info@saraym.com



سفربر شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی



SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

- نمایندگی هواپیمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی
- رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هواپیمایی داخلی و خارجی
- نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)
- تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)
- نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۲-۸۸۷۵۹۷۵۰ / ۸-۸۸۷۵۹۰۵۶-۰۲۱ / ۰۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹

www.safarbar.com

info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.com

شرکت

مدیریت بار و دریا

نمایندگی: **Sun Logistics**

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 ۳ و ۳، ۶۶، ۳

تلفن: ۰۲۲۰۲۸۷۷۷-۸

نمابر: ۰۲۲۰۲۸۷۷۹



FERESHTEH LINER AGENCY

شرکت کشتیرانی

فرشته اقیانوس آبی

* دارای سرویس حمل کالاهای

صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی،

زمینی و هوایی به آمریکا،

اروپا، کانادا، چین، هند و

حاشیه خلیج فارس

* مجهز به کانتینرهای معمولی،

یخچالی و ایزو تانک

تهران، خ سهروردی شمالی،

کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵

تلفن: ۴-۸۸۱۷۲۶۵۰

۸-۸۸۵۰۸۳۵۱

Info@fereshtehlineragency.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 فورواردینگ

دارای شعب در بنادر تجاری کشور

و فعال در مقاصد کثیر بین المللی

خیابان ولیعصر، خیابان مقدس اردبیلی

خیابان پسیان جنوبی، برج پسیان جنوبی

پلاک ۱۴، طبقه ۱، واحد ۱۴ تلفکس: ۷۵۳۰۱۰۰۰

sales@seaspeedgroup.com

www.seaspeedgroup.com



شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژه‌ای، آهن آلات و فله خشک
- نمایندگی شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین‌المللی
- 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
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۴۹
نمابر: ۲۲۹۱۲۴۸۵
www.tirajehshipping.com
info@tirajehshipping.com



Tushebar
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)
نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



ماهان تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین‌المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهبتر بین‌نرخ 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 ۵۴، مجتمع تجاری غزال
طبقه ۳ واحد ۸
تلفن: ۲۶۱۱۰۹۹۳-۰۲۱
۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejaratl.com
info@mahantejaratl.com

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

- حمل انواع کالا توسط کانتینرهای معمولی، یخچالی، OPEN TOP، FLATRACK به کلیه نقاط دنیا
- حمل محمولات مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ISO TANK & FLEXI
- حمل کالا به صورت EX WORK
- نمایندگی خطوط کشتیرانی OEL - MLI - CST - RSL - UPSL

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ نمابر: ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatradrs.com

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: ۴۴۸۳۳۲۸۳

www.rtmarine.co



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 گل‌نسی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰
نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰

info@ospico.com www.ospico.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس
(عملیات تخلیه و بارگیری)

- عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیپو، 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 بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
- مدیران: کریم فر، 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 خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(پاسداریت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd.

- نمایندگی انحصاری خط کانتینری MUSKAN در ایران
- عضویت در گروه نمایندگی‌های Millennium و Cooperative در کلیه کشورهای جهان
- ارائه سرویس‌های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت LCL و FCL
- انجام خدمات حمل Door to Door
- عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بندر حوزه خلیج فارس
- اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی‌های فله‌بر و تانکری
- انجام کلیه عملیات ترانزیت زمینی و حمل هوایی

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۱۴
۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۹ / ۸۶۰۸۶۷۴۸
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۶۵۹۳
URL: www.BlueSeaSun.com
E-mail: info@blueseasun.com

شرکت خدمات دریایی و بندری
آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

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:
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
نمابر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه:
تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@mnda.net

شرکت خدمات کشتیرانی
دریای قره‌ای کاسپین

- نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
- نمایندگی خطوط کانتینری کاسپین روسیه
- دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندر انزلی: غازیان، خیابان رضایی،
ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸

info@caspianilversea.com
www.caspianilversea.com



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 / ۳۳۷۷۶۶۵۱ / ۳۳۷۷۶۶۵۱

تلفن	Tell
۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۲۶	041-34470426
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۸	041-34470608
۰۴۱-۳۴۴۷۰۶۰۹	041-34470609
فاکس	Fax
۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۵۲	041-34453752

No:594 / kosar complex / resalat ave
tabriz - iran post code : 5178937768
zamindarya@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریر - فورواردر

◀ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای آسیای میانه

◀ ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور

◀ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

◀ حمل و ترانزیت سواری به کشورهای همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آیرسان، ساختمان اسکان طبقه هفتم، واحد D7

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابار

فورواردر - کریر

NIROU TARABAR
International Transport

◀ حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور

◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی

دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۷۲۵۶-۷

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



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 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

ایده آل راه

کریر - فورواردر

◀ حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس

◀ حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس

◀ حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی

◀ ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات

تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

هادی بازرگان

HADI BAZARGAN
International Transport co.

مدیر عامل: محمد بابانزاد

همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۹۲۶۶

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام خمینی

تلفن: ۲۰ - ۰۴۴۳۷۴۶۱۵

Mob: +98 914 115 92 66
Head Office: Emam Khomeini Blvd
Bazargan-IRAN
Tel/Fax: +98 44 34 37 46 15 - 20
hadibazargan2004@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ماهان تیر جاده



شرکت حمل و نقل بین المللی

کیوان نور ترابار

(بامسئولیت محدود)

کریر - فورواردر

اردبیل: بزرگراه بسیج، ضلع شمالی میدان سینا، پلاک ۱۱۱، ساختمان ماهان تیر جاده

تلفکس: ۰۴۵-۳۳۸۱۷۰۱۰ / ۳۳۸۱۱۰۸۰

mahantirjاده@gmail.com
keyvannoor@gmail.com

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

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ - فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹

www.tarivehco.com



حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق - کریر - فورواردر

- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات و بنادر کشور.
- سرویس منظم از بندرعباس به کشورهای مشترک المنافع (CIS), افغانستان و عراق.
- حمل کانتینری کالاهای وارداتی ، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس .
- ارائه خدمات حمل دریائی ، زمینی و ریلی (MULTIMODAL) .
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک ، دارو و کالاهای یخچالی .
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی .



دارای دفاتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان

ADD: Apt. No2, 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 ۲
تلفن: ۴-۳۷۶۶۴۱۳۱-۰۵۱ فاکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰
www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



کالاگذرپارس
خدمات لجستیک و حمل و نقل بین المللی
KGP

حمل تخصصی مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ایزوتانک های
carbon steel و stainless steel جهت حمل
HEXANE, 2-EH, VAM, MEG

- حمل دریایی از بندر عباس و بوشهر به کلیه بنادر جهان و بالعکس
- حمل اثاثیه 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



شرکت حمل و نقل بین المللی
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،
هوابی، ریلی، ترخیص، انبارداری

دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۵۷۸۱۰ - نامبر: ۰۵۱-۳۷۶۱۴۴۶۴
دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش،
پلاک ۲، طبقه ۲

kalasepid@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
میچکا ترابر شرق

عضو کنوانسیون تیر

- حمل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی به کشورهای افغانستان و آسیای میانه
به خصوص تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان
- حمل کالا از طریق راه آهن به کشورهای اروپایی
- نماینده در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نیش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳
تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳

نامبر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ علیرضا فراج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.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، نیش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

تلفن: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳ - ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ فاکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

Emial: bidel@abanrahtos.com - khavari@abanrahtos.com
www.abanrahtos.com



شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت طوسی

- مشاوره و انجام کلیه عملیات حمل پروژه های تخصصی کالاهای یخچالی به کشورهای مستقل 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 مستقل مشترک المنافع، افغانستان و عراق
- انجام عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای یخچالی و غیر یخچالی در تمامی گمرکات و بنادر کشور
- دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان



Add: 14, 10th, floor of Marmar Complex,
Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.
Toll: +98 51 38 38 1411

مشهد: خیابان امام خمینی، نیش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرم، طبقه ۱۰، واحد ۱۴
تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۸۱۴۱۱
info@abtlogistics.ir



شرکت حمل و نقل جاده ای
رشید بار بندر

هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم، واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶۱-۴۳۷۰۰۹۸
نمبر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲
www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com



شرکت حمل و نقل جاده ای
نیک ترابر بندر

شماره ثبت ۱۸۹۲

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: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۷ / ۳۳۴۴۶۱۳۸ / ۳۳۴۴۶۲۴۰ / ۳۳۴۴۶۲۴۰
مدیریت: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۵۶۶
دفتر عملیات:
۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۸۴ / ۳۳۵۳۲۵۸۲ / ۳۳۵۳۲۵۸۳ / ۳۳۵۳۲۵۴۲
همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۰ ۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com
niktarabar.bandar@gmail.com



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی
ایران ویچ

دفتر مرکزی: سندانج
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵
تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸
نمبر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان، سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹
۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹
نمبر: ۸۸۸۹۷۴۹۷
تلگرام: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳
iranvicho@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
ماکاترابر بلوچستان
Maka Trans Co.

کریر-فورواردر
• خدمات گمرکی، ترخیص کالا
• حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و صادراتی به کلیه نقاط دنیا
• مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا
سیستان و بلوچستان: زاهدان، خیابان فردوسی، پلاک ۷۱
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۷ / ۳۳۲۲۳۵۹۳
تلفکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۱۸۵۸ / ۳۳۲۲۱۷۱۳
makatrans@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
صبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)
• کریر - فورواردر - ترخیص کالا
• ترانزیت و حمل کالا به پاکستان افغانستان آسیای میانه و بالعکس
زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۹۵۶۴-۳۳۲۲۳۷۰۳
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۲۴۶۰۵
همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸
۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴
saba.mahan2172@yahoo.com



افتخار ترابر
حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کریر-فورواردر- ترخیص کالا
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان، افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
زاهدان، خیابان امام خمینی، خیابان هیرمند جنوبی
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲
۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ - ۳۳۲۳۶۴۳۱
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
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 جاده ای داخلی
سلمان جنوب
(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس به کلیه نقاط کشور و خدمات استریپ کانتینر
مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره: آقای شیرزاد غمگین
بندرعباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا، طبقه ۶، واحد ۶۰۲
تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶
همراه: ۰۹۱۷۷۶۴۴۵۶۸



شرکت حمل و نقل فجر جهاد

شرکت حمل و نقل جاده ای
فجر جهاد

ارائه خدمات حمل و نقل جاده ای در تمام نقاط کشور

ترمینال و دفتر مرکزی: تهران ۵ کیلومتر ۵ جاده سلوه ابتدای اسماعیل آباد
تلفن: ۵۵۸۲۰۰۲۸ / ۵۵۸۲۸۰۴۴
نمبر: ۵۵۸۴۳۰۵۶
دفتر مدیریت: ۵۵۸۲۰۵۶۷ / ۵۵۸۲۰۵۶۸
شعبه تهران: پایانه اکبرآباد غرفه شماره ۲۰۵ - ۵۵۲۹۵۸۹۳ - ۵۵۲۹۵۸۹۵
شعبه بندر امام: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۰۵ - ۰۶۱-۵۲۲۴۱۲۹۶
شعبه بندرعباس: ۲۲۲ و ۳۲۲-۳۲۵۸۹۲۱۱ - ۰۷۶-۳۳۲۳۸۱۲۰ - شعبه انزلی: ۰۱۸-۳۳۲۳۸۱۲۰
شعبه چابهار: ۰۵۴-۳۵۳۳۵۴۲۸
شعبه عسلویه: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۴ - ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۵۰
شعبه کرمانشاه: ۰۸۳-۳۱۲۷۲۸۱۵ - شعبه بوشهر: ۰۷۷-۳۳۴۴۵۳۱۷

www.fajr-jahad.com email: info@fajr-jahad.com

حمل و نقل ممتاز ترابر
خلیج فارس

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰
۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷
فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷
بیمه پاسارگاد
آرامش شما، هدف ما
هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰
۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷
فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

شرکت های حمل و نقل ریلی

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 دارمخصوص حمل مایعات سنگین درزمینه 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، نمابر: ۸۸۷۱۶۰۷۷

www.srpt.ir

info@srpt.ir



شرکت سفیر ریل آسیا

شرکت های عضو مجموعه سفیر ریل آسیا با برخورداری از لوکس ترین واگنهای مسافری پیشتاز در ارائه خدمات در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور می باشند. در همین راستا تمامی شرکتهای عضو مجموعه سفیر همواره کوشیده اند تا با تکیه بر افزایش ناوگان مسافری سهم خود را در این حوزه افزایش و با ارتقاء سطح کیفی خدمات به مسافری نسبت به تامین انتظارات آنان اقدام نمایند.

ما امید داریم که بتوانیم با بهره گیری از دانش روز و برنامه ریزی مناسب مبتنی

بر تمامی امکانات موجود شرایط دلنشینی را برای سفر با قطار فراهم آوریم.

سایت فروش اینترنتی قطارهای مجموعه سفیر

www.safirrail.ir



شرکت رعد تبریز



شرکت قطارهای مسافری و بار 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.

نمابر: ۸۶۰۷۱۷۳۱

تلفن: ۰۲۱-۴۳۴۵۷

تهران: خیابان میرزای شیرازی، خیابان اعرابی، ۵، پلاک ۱۹

www.safirrail.com

info@safirrail.com



راه آهن حمل و نقل (سهامی عام)



- حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی
- حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس
- ارائه سرویس های منظم حمل و نقل انواع محمولات از کلیه بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- انعقاد قرارداد فوروردی با شرکت KTZ-Express دارنده واگن های باری راه آهن قزاقستان
- حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی، عملیات تخلیه و بارگیری، باربندی انواع محمولات.
- حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
- انجام کلیه خدمات راهبری قطارهای باری

www.RWT.IR info@rwt.ir

نشانی دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نماینده: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷۰۷۲۳۷۷ تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۲۱۰۲-۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰ نمابر: 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
- حله اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، بلوار کشاورز، تقاطع فلسطین شمالی، کوچه راد، ساختمان راد، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۰۳۳۶۶ / ۸۸۸۰۲۴۶۶ - ۰۲۱
 شماره: ۸۸۹۱۱۰۸۸ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۳۲۲۳۸۳۵۴ - ۰۷۶
 شماره: ۳۲۲۳۸۳۵۵ - ۰۷۶

www.KianTarkhis.ir kiantarkhis93@gmail.com

بازرگانی سید نورالدین بدری

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

واردات، صادرات، ترانزیت اجاره

کانتینر انزلی به روسیه (آستاراخان)

تحويل کانتینر ۲۰ و ۴۰ فوتی جهت پر نمودن کالا در انزلی، روسیه و قزاقستان

بامناسب ترین قیمت

خرید و فروش چوب روسی

تلفن: ۴۴۴۳۷۴۲۸ - ۰۱۳
 فکس: ۴۴۴۲۲۷۴۶ - 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)
 فاکس: ۳۴۵۲۹۵۸۰ - ۵۱
 همراه: ۹۱۵ - ۱۱۲۷۰۶۱

csnoori@gmail.com

بازرگانی رحیم ابشی

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

کارگزار (حق العمل کار)

رسمی گمرک ایران

صادرات - واردات و ترخیص کالا

از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی - تلفن: ۴۴۴۴۱۷۰۵ - ۰۱۳
 شماره: ۴۴۴۲۹۶۱۴ - ۰۱۳
 همراه: ۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۹۱۱۱۸۲۰۱۹۵۰
 rahimabshi@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: ۳۴۳۷۳۳۳۱ - ۰۴۴
 همراه: ۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶ - ۰۴۴
 ۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶
 تلگرام: ۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶ - ۰۹۱

Bazargan_armin@yahoo.com
 info@arminbazargan.com
 bszarganarmin2@gmail.com

شرکت حمل و نقل داخلی

ساحل ترابرس پارس

شماره ثبت: ۵۲۰ (سهامی خاص)

حمل محمولات سبک و سنگین

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: ۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۰۷۷
 شماره: ۳۱۳۷۵۲۴۵ - ۰۷۷
 همراه: ۹۱۷ ۱۹۵۳ ۸۶۵ - ۰۹۱۲ ۱۴۴۱ ۳۲۴

E-mail: info@saheltarabar.com

شرکت حمل و نقل

فیروزرخش

فروش و اجاره کانتینر

انبار اختصاصی کالا

ترمینال کانتینری و دپو کشتیرانی (قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور)

به ویژه: کانتینر خالی و صادراتی

بندرعباس

تهران: بزرگراه آیت الله سعیدی، چهاردانگه، روبروی تالار تندیس

تلفن: ۵۵۲۴۴۴۸۲ / ۵۵۲۶۱۹۹۳
 همراه: ۹۱۲۳۲۵۶۸۸۵ - 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

• 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 ۳۴ فکس: ۳۳۸۷۲۵۶۶ / ۰۳۱-۳۳۸۷۲۵۶۶

تلفن: ۳۳۸۷۲۵۶۵ / ۳۳۸۱۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا

تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳

تلفن: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندر عباس: موبایل: ۰۷۱-۳۳۴۲۰۱۵۷

تلفن: ۳۳۴۲۰۱۴۵ / ۳۳۴۲۰۱۸۰

پایانه انزلی: تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۳۳-۲۴

تلفن: ۴۴۴۳۵۱۹۰۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۶۱۲۱۱

موبایل: ۵۵۵۶۱۲۱۱

تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹

موبایل: ۲۲۰۸۸۲۵۵

www.tukatrans.com
info@tukatrans.com



شرکت بازرگانی
پر دیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰۰

**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: ۰۳۳۵۵۷۹۰۲ / ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵

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

بازرگانی قصر ترخیص

انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق

با بیش از یک دهه سابقه کاری در گمرک

خسروی و پرویز خان

در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی، صادرات، واردات) از گمرک

غرب کشور (خسروی، پرویزخان، باشماق، پیرانشهر)

قبول نمایندگی شرکتهای حمل و نقل بین المللی و اخذ پیمان ارزی

با مدیریت سیامک گرمی واقع در قصر شیرین

همراه: ۰۹۱۲۹۲۴۲۵۵۷ / ۰۹۱۸۴۳۰۴۵۰

www.qasrtarkhis.blogfa.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

www.pmtco.ir pmt.t2co@gmail.com



شرکت مسافربری
پیک صبا تهران
(تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:

۵۵۱۸۵۵۲۶

تلفن رزرو پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۴۱۵-۲۲

انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴

ترمینال غرب:

۴۴۶۶۲۹۰۹-۴۴۶۶۲۸۸۳

دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱

انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸

پارک سوار بیهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا

۸۸۵۴۳۴۲۵-۶ / ۸۸۵۴۲۵۲۷

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



ایران پیمان

پیشرو در صنعت
حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:

۶۶۷۰۷۱۴۸

تلفن های رزرو ترمینال جنوب:

۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳

تلفن های رزرو ترمینال غرب:

۴۴۶۶۳۹۵۴-۵

تلفن های رزرو ترمینال شرق:

۷۷۸۶۴۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰

تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی:

۸۸۷۵۳۶۰۰-۱

www.iranpeyma.info

F B T

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: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفن: 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 کشورهای

آسیای میانه

♦ ارائه مجوز محمولات ترافیکی

♦ حمل ترکیبی محمولات

♦ پرداخت کرایه مسیرهای ریلی و اخذ کد

♦ ردیابی کلیه واگن ها در مناطق CIS

و جمهوری های بالتیک

♦ برگشت کانتینر های خالی از مبادی

کشور های: ترکمنستان، ازبکستان،

تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان

♦ تامین کننده انواع واگن های باری

♦ M P S و خصوصی

♦ دارای شعبات در کشورهای آسیای میانه

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی،

بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲، پلاک ۴۸

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

E-mail: info@wagonbar.com

شرکت 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 (sayehamnaborz) 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 / ۸۸۵۲۶۹۳۷

www.sayehamnaborz.com



خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



ساتی

شرکت حمل و نقل بین المللی و مسافرتی (سهامی خاص)

حمل و نقل بین المللی، امور کشتیرانی،

حمل قطعات سنگین، فروش بلیط هواپیما و ...



دارنده ISO9001:2000

تهران: خیابان مطهری، شماره ۲۲۷ کد پستی: ۱۵۸۷۶

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۴۷۵۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۰۷۳۷

E-mail: info@sati-co.com Website: www.sati-co.com



◀ 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

همراه: ۰۹۱۷۱۷۹۸۶۳ / ۰۹۱۷۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹

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 / ۰۳۴-۳۳۴۳۶۱۷۵
saadat_tarabar@ymail.com www.saadattarabar.com

ترکیب بار

شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
عضو دائم انجمن بوژی داران ایران



TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل جاده ای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین: کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین

غرفه ترکیب بار

تلفن: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶ / فاکس: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶

همراه: ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴ - ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲

tarkibbar@yahoo.com



Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.

سنگین ترابار

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتحی شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۰۲۸-۸۸۷۰۵۶۵۶ (خط ۱۰)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



شرکت حمل و نقل

شبابهنگ بروجن (متحده)

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

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit13 , Floor 3 , Blog 111 , No 83, Forsat-e-Shirazi
Cross , Qarib Ave , Tehran / Iran

Tel: (+9821) 41632000

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.com



BITA TARABAR
INT'L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)
Export - Import - Transit
Specially to IRAQ

Head office: No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

Zip code: 14188 Tehran- Iran

Tel: (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

Fax: (+9821) 6643 97 87

Kermanshah: (+9883) 38390053 Fax: (+9883) 38366872

Khosravi: (+9883) 42420668

bita.tarabar.int@yahoo.com

Marine Samin Pars

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



No. 12 Unit 7 , East 14 th st. , Beihaghi st. ,
Argentina sq. , Tehran-Iran

Phone: (+9821) 88178330

Direct: (+9821) 88177949

Fax: (+9821) 88178339

postal code: 1515654818

Email: babak@msp-co.com



Int'l Transport Logistics Services

add: No1, 8th Alley, Sarafraz(Daryai-e-Noor)ST,
Motahari Ave, Tehran,Iran

Tell: (+98 21)88759051-55

Fax: (+98 21)88733610

info@saraym.com

www.hameltransportco.com



ARYA BANDAR SEPANTA
Shipping Agency Co

Shipping Lines Agency: BPSL & ISL

Tel: (+9821) 88708003-4

Fax: (+9821)89775338

Email: info@absshipping.com

www.absshipping.com

**Abdis Marine
Shipping Co**



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com



B.S.L
Blue Star Logistics Group



- ◀ نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و PBS در ایران
- ◀ ارائه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات چین و سراسر اروپا (معمولی و یخچالی)
- ◀ سرویس پست سریع هوایی BSL EXPRESS از سراسر دنیا به ایران (Door to Door)
- ◀ حمل بین المللی جاده ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- ◀ ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۴۲۲۸۷
www.bslshipping.com



بیمه مسئولیت حرفه‌ای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی حمل‌کننده کالا از طریق جاده مبتنی بر کنوانسیون CMR

آیا از تمامی مسئولیت‌های خود بر اساس کنوانسیون CMR آگاهید؟ آیا کاستی‌های احتمالی قرارداد بیمه CMR خود را می‌شناسید؟ آیا اطمینان دارید که در زمان لازم بیمه‌نامه‌ای که خریده‌اید تمامی ریسک‌های شما را پوشش می‌دهد؟

در قرارداد بیمه CMR شما کدام یک از موارد زیر دیده می‌شود؟

- ◀ تعیین محدودیت سقف تعهد شرکت بیمه در کل قرارداد؛
- ◀ تعیین محدودیت سقف تعهد شرکت بیمه در هر خسارت کمتر از محدودیت موجود در کنوانسیون (سپردن بخش بزرگی از ریسک به بیمه‌گذار)؛
- ◀ مبني قرارداد نرخ تسعیر ارزش ناگهانی در قرارداد؛
- ◀ عدم شمول تمامی تعهدات قابل بیمه شدن حمل‌کننده، مانند خسارت در تاخیر، مطارج حمل، مقیوم گمرکی، اخت ارزش، خسارت وارد به دلیل تاخیر در تعویب، هزینه دیرکرد و ...؛
- ◀ وجود استثنائات خارج از عرف و تفسیر پذیر در قرارداد؛
- ◀ شرایط سخت اجراء.

با طرح جامع بیمه CMR شرکت بیمه پارسارگاد، گام‌های آغازین خود برای ورود به دنیای CMR را مستحکم بردارید.

سپرا



شرکت حمل و نقل بین المللی سپرا ترابار
Sapra Tarabar International Transportation Co.



Carrier-Forwarder

- ارائه دهنده خدمات تخصصی در زمینه صادرات، واردات، ترانزیت داخلی و خارجی
- ارائه سرویس Door to Door شامل حمل و نقل مرکب، خدمات بیمه ای، بازرگانی و ترخیص کالا
- دارای نماینده های معتبر در آسیا، اروپا و خاور دور
- ارائه خدمات مشاوره ای و حمل کالای خاص



☎ ۰۲۱-۴۱۶۳۲۰۰۰

📍 ۴۱۸۰۶

Email: Info@sapratarabar.com
WWW: sapratarabar.com

تهران، خیابان دکتر قرب تقاطع فرصت شیرازی پلاک ۸۳، ساختمان ۱۱۱ طبقه سوم، واحد ۱۳