

# نمایشگاه

۱۶۳

۲۵۰۰۰ تومان

نیمه دوم آذر و دی ۱۳۹۷ / ۱۶۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد تریب

ویژه نامه نمایشگاه حمل و نقل

- سرچشمه خشک
- آزادی ناتمام
- بازرگان گلوگاه است، نه گذرگاه
- دیوان سالاری حيله گر!
- فقر تصميم سازی
- چو دخلش نیست...!
- پایبند به غول افسانه‌ای دنیای خودرو
- لیبرالیسم، محیط زیست و دردهای آقای رئیس جمهور



حفره



# مارین ثمین پارس (MSP)

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

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

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

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

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

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

◀ خدمات چارترینگ و حمل و نقل دریایی

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

رقابتی در کوتاهترین زمان به کلیه گمرکات داخلی ایران

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

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

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

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





The logo for Evergreen Group, featuring the words "EVERGREEN" and "GROUP" stacked vertically in a bold, white, sans-serif font.A large green container ship, the Evergreen Line vessel "EVERGREEN LAMBERT", is shown from a high-angle perspective, sailing on a blue sea. The ship's deck is filled with stacks of green containers. The ship's name "EVERGREEN LAMBERT" is visible 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](http://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  
کد پستی: 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



# VIP

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷



## ایران پیما

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)

[www.t1co.ir](http://www.t1co.ir)

### گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور



هدف  
ما

جلب

رضایت

شماست

ایران  
نقاط

تمام

به

سفر



۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر عموم دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور مبارک باد.



YOUR COMPANY UNTO FINISH LINE

# Shahab Sagheb

International Transportation Group



No 162, Somayeh St, Tehran, Iran, Tel: +98 (21) 41189 (30 Lines)

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

[info@shahabsagheb.com](mailto:info@shahabsagheb.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



شرکت رهیاب رایانه گستر  
هوشمندگی حرکت

۰۲۱-۴۳۴۹۴۰۰۰

۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

Consol@rahyab.ir

www.rahyab.ir

تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)

خیابان ۳۳ - پلاک ۲۵ - طبقه سوم





*We take it personally*

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

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

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







# دسترسی سریع به خدمات و قطعات اصل

با نصب اپلیکیشن ایساکو

با ارسال عدد ۱ به شماره ۳۰۰۰۳۱



www.isaco.ir





BISAN TARABAR POOYA  
INTERNATIONAL TRANSPORTATION CO.

# بیسان ترابر پویا

حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۵۵۲۵۹ (سهامی خاص)

بندرعباس به قره گل ازبکستان



زنگان به ترکمنستان



بندرعباس به آتیرائو قزاقستان



بندرعباس به باکو آذربایجان



این شرکت به عنوان **کریر حمل پارت اول پروژه مقصد کارشی** از بندرعباس به تعداد ۵۲ نگله با استفاده از کمرشکن های ۷ و ۱۱ محور و بوژی به مدت ۳۰ روز در بازه زمانی فروردین و اردیبهشت ۹۶ با موفقیت انجام شده است که حمل مشابه این پروژه در این بازه زمانی، با این ابعاد و اوزان در ایران بی سابقه بوده است.



شرکت حمل و نقل بین المللی بیسان ترابر پویا واقع در مشهد جهت حمل انواع محموله های سنگین و ترافیکی چه در داخل کشور و چه برای مقاصد واقع در کشورهای آسیای میانه (حوزه CIS) در حال فعالیت می باشد. بیش از ۲۰ سال سابقه درخشان در زمینه حمل و نقل، علاوه بر حمل و نقل محمولات ترافیکی در زمینه حمل محمولات کانتینری، چادری و کفی با تمامی شرکت ها و کارخانجات آماده همکاری می باشد.

پروژه های انجام شده توسط این مجموعه، مهر تاییدی بر کیفیت خدمات ارائه شده می باشد که با رضایت حداکثری صاحبان کالا همراه بوده است.

متدوال ترین مسیرهای ترانزیتی:

-- به/از کشورهای حوزه CIS

-- به/از کشورهای آذربایجان و گرجستان

-- به/از کشورهای ترکیه، عراق و افغانستان

نشانی: مشهد، میدان شریعتی، مجتمع تجاری زیست خاور، طبقه ۹، واحد ۹۰۷

تلفن: ۳-۱۳۸۱۳۸۱۳۸۱۳۸۵ + پست الکترونیک: info@bisantarabar.com

فاکس: ۰۳۸۱۳۸۱۳۸۵ + وب سایت: www.bisantarabar.com





# ARIAN TRANS



# BEST WORLDWIDE SHIPPING

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

 +021 42867

 /ariantrans

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





# International Transport




CARGOPARS



No. 27 , Motahari Ave. Tehran 1567619316

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

 (+98 21) 88421424

 [sales@cargopars.com](mailto:sales@cargopars.com)





# شرکت کالا بار

حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

## K A L A B A R

International Transport & Shipping Services

### ● زمینی - دریایی - هوایی - ترانزیت ●

- سرویس مستقیم و منظم کامیون ایرانی (۱۸۰ دستگاه) در خطوط اروپایی و ترکیه
- ناوگان کامیون یخچالی فعال در خطوط اروپا و آسیای میانه
- سرویس حمل دریایی کانتینری، خرده بار و فله از کشورهای اروپایی و خاور دور به بندر کشور
- ارائه خدمات حمل و نقل هوایی کلیه محمولات با استفاده از معتبرترین خطوط هوایمایی ایرانی و غیر ایرانی
- سرویس ترانزیت خارجی بوسیله کامیون، کانتینر و قطار از طریق کلیه مرزهای ورودی و خروجی مجاز کشور
- سرویس ترانزیت داخلی از مرزها و بندر ورودی به مقصد گمرکات، مناطق آزاد و ویژه داخل کشور
- ارائه خدمات مشورتی در طراحی و اجرای عملیات حمل و نقل
- تعیین مسیر و وسیله مناسب حمل با توجه به نوع و خصوصیات کالا به منظور به حداقل رساندن هزینه حمل

دارای امکانات کامل در بلغارستان جهت حمل محصولات صادراتی و وارداتی کشورهای اروپایی به ایران و بالعکس

دفتر بلغارستان: ۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰/۰۰۳۵۹۸۸۶۸۵۴۰۲۵



تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸ تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹، ۷۷۵۳۲۶۲۰، ۷۷۶۰۲۶۱۸

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



# پذیرش کشتی‌ها از طرف صاحبان کالا به دو دلیل حتی با وجود قرارداد اجاره معتبر (Charter Party) می‌تواند لغو شود.

۱ - کشتی مناسب محموله نباشد (Cargo Worthiness)

۲ - کشتی مناسب دریانوردی نباشد (Sea Worthiness)



در غیاب کانتینر، قابلیت حمل کالای کشتی‌های  
کانتینر بر از بین می‌رود. بنابراین هزینه  
دیر کرد کانتینر (Demurrage) بیشتر  
از قیمت خرید آن می‌باشد.

دورنگار: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۳۰  
www.iranlandsea.com  
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵  
info@iranlandsea.com



شرکت بر و بحر ایران  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی





# از پایانه بار تا شهرک حمل و نقل

شهرک حمل و نقل پلی به سوی ارتباط نزدیک رانندگان  
با مدیران شرکت‌های حمل و نقل

به آن، موجب جلوگیری از تصادفات احتمالی کامیون‌ها در اتوبان می‌شود. همچنین، یک‌چهارم شهرک حمل و نقل را فضای سبز تشکیل می‌دهد و به همین منظور در قسمتی از فضای شهرک، استخر بزرگی جهت آبرسانی قطره‌ای دایر شده است. برای استفاده بهینه از فضای شهرک و صرف هزینه کمتر، قسمت‌های غیرهمسطح نیز جهت ایجاد رستوران یا فضای سبز استفاده می‌شود.

مرکز مخابرات مختص شهرک حمل و نقل ۳ هزار خط تلفن در اختیار دارد که قابلیت واگذاری تا ۴۰ خط به هر شرکت را دارد. این خط‌ها به صورت وایرلس و با پیش‌شماره تهران هستند. همچنین با توجه به اینکه در کل کشور بیش از ۹۰ درصد شرکت‌های حمل از سیستم نرم‌افزار سبا برای ثبت بارنامه‌های خود استفاده می‌کنند، پرسرعت‌ترین خط اینترنت به صورت مستقل برای شهرک فعال شده است.

شهرک حمل و نقل تهران به‌زودی افتتاح خواهد شد. این شهرک که در جوار شهر جدید آفتاب قرار دارد، در فضایی به وسعت ۳۰۰ هکتار در سه فاز طراحی شده است و در فاز نهایی ۳۲۰ شرکت و موسسه حمل و نقل فعال در شهر تهران در این شهرک مستقر خواهند شد. منطقه قرارگیری این شهرک از نظر نقاط دسترسی به همه مبادی ورودی و خروجی متصل و از دو طرف به کمربندی منتهی می‌شود که از طرفی به جاده ساوه و قم و از طرفی به جاده خاوران می‌رسد.

دسترسی آسان به این شهرک از طریق بزرگراه‌ها و کمربندی‌های موجود در اطراف تهران، این امکان را به کامیون‌ها می‌دهد که از شمال، جنوب، شرق و غرب و در همه ساعات شبانه‌روز بدون ورود به محدوده شهر تهران وارد شهرک شده و کالای خود را تخلیه و بارگیری کنند. این شهرک دارای دو رمپ اختصاصی برای ورود و خروج کامیون‌ها به شهرک است که غیر از دسترسی آسان





## شهرک حمل و نقل تهران؛ در یک نگاه

تا سال ۱۳۶۷ کلیه بنگاه‌های باربری در جنوب تهران مسئولیت امور حمل و نقل را بر عهده داشتند. با ساخت پایانه بار تهران کلیه عملیات حمل و نقل عمده بار در این بنگاه‌ها که اکنون نیز با وجود ممنوعیت تردد کامیون، به علت نزدیکی بازار و مراکز بار به کار خرده بار مشغول هستند، به پایانه مذکور انتقال یافت.

از آنجا که تهران به سه مرکز فعالیت حمل و نقلی نیاز داشت، هیئت مدیره انجمن صنفی مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل کالای برون‌شهری تهران با عنایت به اینکه نمی‌توانستند طبق قانون وارد فعالیت‌های انتفاعی شوند در سال ۱۳۶۹ مقدمات تأسیس شرکت شهرک حمل و نقل تهران را فراهم و نهایتاً در سال ۱۳۷۰ شرکت شهرک حمل و نقل با همت پیشکسوتان صنف: مرحومین حاج رحیم اسلامیت؛ عباس شمسایی‌فر؛ احمد خیام روحانی؛ محمد تقی خلیلی دشتی‌زاده و آقایان: اصغر سعیدی؛ حسین احمدی‌زاده؛ حسن پارسازاده؛ کریم احمدی‌اصل؛ مجید عامری؛ ناصر عامری و امراله لازمی تشکیل و آغاز به کار کرد، اولین اقدام، پیگیری در جهت خرید زمین در خارج از حوزه شهر تهران و منطقه‌ای که هیچ‌گونه مزاحمتی





ترافیک شهری از ترافیک سنگین برون شهری  
۵- کاهش آلودگی (مدا، هوا، ارتعاشات لرزشی) ناشی از عبور وسایل نقلیه .

۶- امکان اعمال مدیریت سیستم بر سیستم‌های حمل و نقل جاده ای

۷- کنترل و افزایش ضریب امنیت جابجایی کالا

۸- تسهیل و تسریع در امر جابجایی

۹- امکان اولویت بخشیدن به حمل و نقل کالاهای استراتژیک و هماهنگ کردن ناوگان ترابری با سیاست‌های موضعی و منطقه‌ای

۱۰- جلوگیری از دپوی محمولات کارخانجات و کاهش هزینه‌های انبارداری.

۱۱- با توجه به ساخت مجتمع انبارها در مقابل شهرک و کوتاه شدن مسیر حمل و بارگیری‌ها در انبارها، وانت بارهایی که باعث ترافیک در سطح شهر می‌شوند ترددشان کاهش یافته و از آلودگی زیست محیطی و ترافیک کاسته خواهد شد.

۱۲- ایجاد اشتغال در سطح بسیار وسیع

۱۳- کاهش نرخ خدمات حمل و نقل کالا

۱۴- ایجاد مراکز مناسب و قابل اطمینان برای رانندگان و صاحبان کالا و ایجاد امنیت خاطر برای حفظ کالا و وسایل نقلیه آنان.

برای مردم نداشته باشد بود که نهایتاً زمین فعلی به مساحت ۳۰۰ هکتار در کیلومتر ۲۵ جاده قدیم تهران - قم انتخاب و پس از طی تشریفات قانونی خریداری شد ولی به محض شروع به کار و اخذ مجوزهای لازم موانع مختلفی طی مسیر اجرای کار پیش آمد که در نهایت پس از ۱۲ سال رأی مقامات محترم قضایی به نفع شرکت شهرک حمل و نقل صادر و امروز پس از حدود ۲۸ سال شاهد وضعیت موجود هستیم، با وجود تمام این موانع خداوند منان را شاکریم که امروز شاهد افتتاح پل و مجوز بهره‌برداری از شهرک و مجوز فعالیت شرکت‌ها هستیم.

### اهداف ساخت شهرک حمل و نقل

- ۱- ساماندهی مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل .
- ۲- ایجاد و ارائه خدمات رفاهی در زمینه‌های گوناگون از قبیل استراحتگاه - ایجاد امکانات خدمات: فرهنگی، ورزشی و رفاهی - تعمیرگاه‌ها و فروشگاه‌های لوازم یدکی، لاستیک - خدمات سوخت‌رسانی و کلاً مایحتاج عمومی مورد نیاز رانندگان و پرسنل شرکت‌ها .
- ۳- ایجاد ارتباط نزدیک بین رانندگان و مؤسسات / شرکت‌های حمل و نقل
- ۴- ایجاد امنیت ترافیکی جهت شهروندان از طریق تفکیک







## مشخصات عمومی شهرک حمل و نقل تهران

سال ۱۳۶۹	اخذ مجوز احداث و تملک زمین شهرک
۳۰۰ هکتار	سطح ناخالص کل زمین
۳۰۰ مؤسسه / شرکت	ظرفیت شرکت‌های حمل و نقلی
فاز ۱: ۷۰ قطعه ۵۰۰۰ و ۹ قطعه ۴۰۰۰ مترمربعی فاز ۲: ۱۰۵ قطعه ۴۲۵۰ مترمربعی / فاز ۳: ۱۱۶ قطعه ۴۲۵۰ مترمربعی	تعداد و اندازه قطعات کاربری حمل و نقلی هر فاز
۲۱ قطعه ۱۰۰۰ و ۱۹ قطعه ۱۲۵۰ مترمربعی	تعداد و اندازه قطعات کاربری تجاری
۷۵ هکتار	فضای سبز
۳/۵ هکتار	زون اداری (بیمه، بانک، مدیریت شهرک و ...)
۳/۸۵ هکتار	مجتمع خدماتی رفاهی (مسجد، رستوران، مهمانسرا، آتش نشانی، پمپ سوخت)
۴/۶۲ هکتار	خدمات عمومی (آتش نشانی، تاکسی، رفاهی، ورزشی، معاینه فنی و ...)
بخش خصوصی حوزه حمل و نقل کالا تهران	اداری، تجاری، تأمین اجتماعی، مخابرات و فضای سبز
۴۵/۱۲ درصد	نحوه سرمایه‌گذاری و مدیریت شهرک
۴۵/۰۲ درصد	درصد پیشرفت فیزیکی طرح شهرک حمل و نقل
۳۰۰۰ میلیارد ریال	درصد واگذاری قطعات
۷۵۰۰ میلیارد ریال برآورد هزینه ۳۰۰ قطعه در سایت توسط سهامداران	حجم سرمایه‌گذاری تا کنون
۵۰۰۰ میلیارد ریال برآورد هزینه توسط شرکت شامل زیرساخت‌ها (آب، برق، تلفن، گاز و...) فضای سبز، مشاعات، جداول - آسفالت	برآورد حجم سرمایه‌گذاری لازم تا پایان طرح

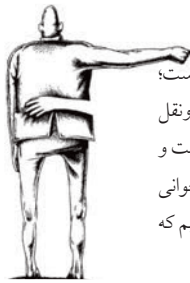
امید است با لطف و عنایت حضرت باری تعالی و مساعدت مسئولین گرانقدر و همکاران گرامی شاهد بهره‌برداری از دیگر فازهای شهرک نیز باشیم.





## گزارش اصلی

۲۲



### حفره

می‌گویند حمل عمومی مسافر توجیه اقتصادی خود را از دست داده است؛ فرقی هم نمی‌کند که با قطار سفر کنید یا با اتوبوس... پاشنه آشیل حمل و نقل جاده‌ای مسافر در کشور چیست؟ قیمت سوخت؟ نگاه قیم‌مایانه دولت و دخالت در قیمت‌گذاری؟ بازدارندگی قوانین و مقررات؟ عدم همخوانی بین عرضه و تقاضا؟ در گفت‌وگو با فعالان این بخش، در پی آن بودیم که عوامل موثر بر جابه‌جایی مسافر در ناوگان جاده‌ای را بررسی کنیم.

۳۱

### سرچشمه خشک!

روسای انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل مسافری و تعاونی‌های مسافری نیز از نابودی حمل و نقل جاده‌ای مسافری می‌گویند و اینکه با قیمت‌های فعلی لاستیک و قطعات و نبود مسافر، دیگر هیچ توجیه اقتصادی باقی نمانده است. آنها معتقدند دولت هم در شرایط فعلی آنقدر گرفتاری دارد که اگر به امید حمایت‌های دولت هم باشند، به نتیجه‌ای نخواهند رسید.



۳۴

### آزادی ناتمام

شاید بتوان گفت، اقتصاد ایران هیچگاه مشکلی بزرگ‌تر و گسترده‌تر از قیمت‌گذاری نداشته است. قیمت‌های غیر واقعی به اژدهای هزارسری تبدیل شده که همه وجوه اقتصاد کشور را دارد می‌بلعد. حمل و نقل هم از این قاعده مستثنی نیست و سال‌هاست نه قیمت‌های واقعی دارد، نه نظام قیمت‌گذاری حساب‌شده‌ای... عواقب دستکاری دولت در نرخ‌گذاری گسترده‌ترین شیوه حمل و نقل مسافر را بررسی کرده‌ایم



۴۲

### ترابری بین‌المللی

#### بازرگان گلوگاه است، نه گذرگاه

مرز بازرگان مدت‌هاست به گلوگاهی بس خطرناک تبدیل شده است. به گفته مدیرعامل یک شرکت حمل و نقل، وضع مقررات غیر کارشناسانه، دریافت وجوه نامتعارف از رانندگان، تردد افراد غیرمسئول در محوطه گمرک و جاسازی کالای قاچاق و حتی مسافر قاچاق در بار کامیون‌ها و... وضعیت اسفناکی برای ناوگان ترانزیتی ایران رقم زده است.



۴۸

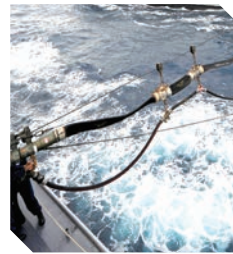
### لجستیک؛ دو امدادی است، نه بازی حذفی

ماه گذشته نهمین کارگروه هم‌اندیشی خبرگان لجستیکی کشور با حضور جمعی از نمایندگان دستگاه‌های دولتی و تشکل‌های صنفی و فعالان حوزه حمل و نقل و لجستیک، در وزارت راه برگزار شد و کارشناسان و فعالان این حوزه به بررسی مشکلات و موانع ساختاری ایجاد یکپارچگی در پروژه‌های حمل و یکپارچه‌سازی فرآیندها و لزوم تحول در نگرش‌های حمل و نقل و استفاده حداکثری از توان بخش خصوصی پرداختند.





رها شده در دریا



چندی پیش اتحادیه مالکان کشتی ایران در نامه‌ای خطاب به وزرای راه، صمت و نفت، نسبت به افزایش سرسام‌آور هزینه کشتی‌ها به دلیل افزایش چهار برابری قیمت سوخت شناورها هشدار داد. با دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی گفت‌وگویی داشتیم تا بیشتر در جریان مشکلات ناشی از افزایش قیمت سوخت شناورها قرار بگیریم.

حضور تازه

حرفه دریانوردی از دیرباز در کشور ما، به‌عنوان یک صنعت مردانه شناخته می‌شود، اما هستند بانوانی که با وجود همه تابوها، محدودیت‌ها و مشکلات، از دیوارهای سنت عبور کرده و راه دریا را پیش گرفته‌اند. با زهرا سندالی که تحقیقات و پژوهش‌های مختلفی درباره مقوله ورود بانوان به صنعت دریانوردی انجام داده، سیر ورود زنان، جایگاه و چالش‌های آنها را در این حرفه مرور کردیم و پس از آن به سرگذشت دریانورد شدن دو بانوی ایرانی پرداختیم.

◀ ترابری درون‌شهری

چو دخلش نیست...!

در گفت‌وگویی با مجید فراهانی، عضو شورای پنج‌م شهر تهران و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه این شورا، از او خواستیم درباره مشکلات تامین منابع مالی مستمر و متعارف برای شهرداری‌ها، روش‌های پیش‌بینی شده تامین درآمدهای پایدار شهری در لایحه جدید دولت، برنامه‌های شورای شهر تهران برای اداره کارآمدتر این شهر و معضلات ترافیکی آن برایمان بگویید. او معتقد است شهر تهران گران‌تر از آن است که باید به جای تصدی‌گری به سمت حکمروایی شهری حرکت کرد.

فقر تصمیم‌سازی!



با سیدجعفر تشکری‌هاشمی که از سال ۸۴ تا ۹۵ به مدت یازده سال معاونت حمل‌ونقل شهرداری تهران را عهده‌دار بود، گفت‌وگو داشتیم تا پیشنهادها و راهکارهای او را درباره خصوص تقویت حمل‌ونقل درون‌شهری، روش‌های متنوع‌سازی تامین منابع مالی برای انجام پروژه‌های شهری، حمل‌هوشمند و ... بشنویم.

◀ ترابری هوایی

وقتی بار نیست، چاره چیست؟

فرودگاه بین‌المللی پیام کرج در سال ۱۳۷۱ برای انجام امور پستی و بار هوایی افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت، اما از اواخر شهریور ماه، ارائه خدمات پروازهای مسافری را نیز آغاز کرده است. ترابران با هدف کسب اطلاعات بیشتر در خصوص کاربری جدید فرودگاه، دلایل اتخاذ این تصمیم، توجیحات اقتصادی و نقاط قوت و ضعف آن با منوچهر اقبایی، معاون هوانوردی و امور فرودگاهی شرکت خدمات هوایی و منطقه ویژه اقتصادی پیام به گفت‌وگو نشست.

خارج شده از ریل!



آیا عملکرد خصوصی‌سازی ریلی با معیارها و اهداف از پیش تعیین شده هم راستا بوده است؟ مهم‌ترین بایدها و نبایدها در طول دوران مذکور چه بوده است؟ انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در این گزارش تلاش کرده با بهره‌گیری از اطلاعات عملکردی به سوالات مطرح شده پاسخ دهد.

◀ از دور و نزدیک

لیبرالیسم؛ محیط‌زیست و دردسرهای آقای رئیس‌جمهور

«سوخت» بازیگر موثری در روندهای مهم اقتصادی، اجتماعی و سیاسی است؛ چه در قالب اتحادها و افتراق‌هایی که بین تولیدکنندگان بزرگ جهانی‌اش پدید می‌آید، چه در قالب دغدغه بزرگ رئیس‌جمهور آمریکا که می‌خواهد بنزین ارزان‌تری به دست رای‌دهندگان برساند و چه در قالب جنبش اعتراضی بزرگی که سیمایی انقلابی به فرانسه می‌بخشد. مصرف سوخت باید محدود شود، اما مقاومت‌های سنگینی در برابر این محدودیت شکل گرفته؛ از خروج آمریکا از توافق پاریس تا اعتراض‌هایی پر آشوب پاریس!

◀ صنعت خودرو

بایند به غول افسانه‌ای دنیای خودرو



در ۱۹ نوامبر، خبری در ژاپن پدید آمد که سرآغاز یک زلزله در صنعت خودرو بود؛ مدیرعامل گروه رنو-نیسان و یکی از بزرگ‌ترین مدیران تاریخ صنعت خودروسازی به جرم فرار مالیاتی دستگیر شده بود. این ماجرا از کجا شکل گرفت و چگونه کارلوس گون بزرگ به یک‌باره به یک متهم مالی تبدیل شد؟

◀ محیط کسب‌وکار

دیوانسالاری حیل‌گر



تازه‌ترین گزارشی که در زمینه رقابت‌پذیری جهانی منتشر شده، حکایت از آن دارد که رتبه ایران در شاخص سهولت کسب و کار در دنیا در سال ۲۰۱۸ باز هم ۴ پله سقوط داشته است. این در حالی است که از سال ۱۳۹۳ هیأتی عالی مأمور حذف مجوزهای اضافی شده است. این گزارش نگاهی دارد به عملکرد هیات موصوف.

◀ تحولات فن‌آوری

پیمایش بیشتر و قیمت ارزان‌تر



آیا تحولات سیاسی ایالات متحده توانسته بشر را از حرکت به سوی حمل‌ونقل پاک‌تر و اقتصاد کم‌کربن‌تر بازدارد؟ پاسخ بی‌تردید «منفی» است! در این گزارش به سراغ آخرین تحولات در صنعت حمل‌ونقل پاک می‌رویم. تحولاتی که در هفته‌های آخر سال ۲۰۱۸ به وقوع پیوسته‌اند.





# یاوران خودرو شرق



یاوران خودرو ، شرکت برگزیده سومین نمایشگاه

بین المللی حمل و نقل و صنایع وابسته (آذر ۱۳۹۷)

دفتر مرکزی: تهران، چهار دانگه، جنب مصلى نماز، خیابان حدید، پلاک ۱۰۰

فکس: ۵۵۲۴۳۷۳۷

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

تلفن: ۴-۵۵۲۸۹۹۶۰

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



## بی‌افق!

گم شدن در بیابان هم برای خودش قواعدی دارد. اولین آن این است که سر از پا نشناخته و بدون مطالعه بزنیم به دل بیابان. دومی اینکه قاعده ساده تشخیص شرق و غرب و شمال و جنوب را ندانیم و سومی هم این است که پدیده سراب را شناسیم. همین‌ها برای رفتن به استقبال مرگ کافی است.

سرگشتگی دولت‌ها در هزار توی حکمرانی نیز همین‌گونه است: شعار اینکه راه‌حل همه مشکلات اجتماعی را در جیب دارند می‌دهند و شیرجه می‌زنند به برکه قدرت. قول حل یک‌شبه مشکلات، حتی به معرض آزمون و خطا نمی‌رسد، اما میزان کارایی تئوری‌های اقتصادی مورد پذیرش حکومت، زمان می‌برد. معمولاً باید مدتی معقول بگذرد تا معلوم شود نشانی‌هایی که می‌دهند راه به جهنم می‌برد یا مایه‌ای از واقعیت دارد که نه جهنم است و نه بهشت. یک وضعیت نادر هم وجود دارد که در آن گذشت زمان نمی‌تواند میزان کارایی نظریه اقتصادی حکومت را نشان دهد. علت آن هم فقدان یک نظریه مشخص در حوزه اقتصاد است و یا وجود توهم در اختیار داشتن نظریه اقتصادی. کشور ما در چهل سال اخیر بهترین نمونه حکومتی بوده است که توهم یادشده را در ذهن و آسیب‌های آن را بر دوش اقتصاد داشته است.

آن اوایل، سه دکترا اقتصاد تشخیص داده بودند: سرمایه‌داری، سوسیالیستی و اسلامی. بدیهی است که دوتای اول، از صفر تا صد خود خطا، غارتگر، ناعادلانه، ناکارا و بحران‌زده بودند. در مقابل، کلید باز کردن همه درها در گروی عمل به آن سومی بود. تنها مشکلی که داشت این بود که کسی نمی‌توانست رابطه آن را با وضعیت موجود و راه‌حل‌هایش را برای برآمدن از پس انواع مسائل اقتصاد اعلام و تعریف کند. تا زمانی که رضایت بدهند گفتگو درباره اهداف و سازوکارهایش برای اداره اقتصاد جامعه را آرام و بی‌سروصدا متوقف کنند، بیش از ربع قرن طول کشید. البته کنار گذاشته نشده و گهگاه با اسامی و بسته‌بندی تازه به بازار راه‌حل‌ها عرضه می‌شود.

یک جنبه تماشایی از اقتصاد ملی کنونی که به موضوع حساس نقش، سهم و تاثیر سیستم مدیریت کشور در کارکردهای اقتصاد مرتبط می‌شود، چگونگی حضور آن، فارغ از اندازه آن است. در حال حاضر، حکومت از دو سو با اقتصاد تعامل می‌کند. جنبه سیاسی یا حکومتی و جنبه بروکراتیک یا دولتی. اولی چشم‌انداز مشخص می‌کند و ریل‌گذاری یا ریل‌پراکنی می‌کند. دومی چارچوب عمل اقتصادی ترسیم کرده و حد و حدود مشخص می‌کند و البته جابه‌جا هم می‌کند؛ مثلاً مجوز تاسیس شرکت حمل‌ونقل می‌دهد، بعد آن را محدود به حمل مسافر می‌کند، همانطور که دیگری را محدود می‌کند فقط بار حمل کند و سپس خودش را از مسئولیت تامین نیازهای شرکت معاف می‌کند، اما حق تعیین نرخ حمل را برای خودش محفوظ نگه می‌دارد. آنوقت نوبت انتظار برای تغییر حد و حدودها می‌شود: تغییرات مربوط به نرخ سوخت، مقررات نوسازی و گسترش ناوگان، وجود یا عدم حمایت اعتبارات بانکی، نرخ خدمات، دسترسی به ملزومات، نرخ و سازوکار مالیات، بیمه و بازی‌های روزانه مرزی و ... (اگر چیزی به یادتان می‌آید اضافه کنید).

حرجی هم نیست؛ هر تصمیم و قاعده‌ای مغایر چند تصمیم و قاعده دیگر از کار درمی‌آید و زیانی می‌زند و از توانی کم می‌کند، بنابراین دولت مجبور است آن را تغییر دهد. همان داستان گمشده در بیابان است: از این تپه به آن یک و از این سراب به یکی دیگر، در حالی که گمگشته‌تر می‌شویم. دولت‌های متعارف نمی‌توانند همه مشکلات را حل کنند، اما دور خودشان هم نمی‌چرخند و معمولاً با فراز و فرودهایی اوضاع را بهتر می‌کنند. علتش روشن است: آنچه در افق دور دست پیش رو دارند، از یک بنیاد نظری اندیشیده برآمده است و کارکرد درست پیمایش به سوی آن را شعور و تجربه اجماعی کسانی که قرار است آن مسیر را پیمایند، تضمین می‌کند. حکومت ما در حالی که از این تپه به سوی تپه بعدی می‌رود، به جای گوش کردن، در افقی محو، چشم‌اندازی روشن نشان می‌دهد و برای رسیدن به سراب بعدی راه می‌افتد. بی‌اعتنا، بی‌فکر!



# حضور غایب



کسی نمی‌تواند ادعا کند در چهل سال گذشته، اصلاحات حمل‌ونقلی صورت نگرفته است، همانطور که زیر سوال بردن اصلاحات ارضی پهلوی در سال ۱۳۴۱ کار غیرممکنی است؛ اما اهل فن می‌توانند آن‌قلتی این وسط بیاورند: همانطور که اصلاحات ارضی به آزادی کامل اقتصاد روستا منجر نشد و تنها قصد عوض کردن ارباب را از مالکان به دولت داشت، اصلاحات اگر نه ۴۰ ساله، حداقل ۳۰ ساله دولت‌های جمهوری اسلامی در بخش حمل‌ونقل نیز به عاقبت خیر منجر نشده‌اند. همان اهل فن استدلال می‌کنند قصد دولت‌ها برای خارج شدن از موضع بر دوش داشتن همه مسئولیت‌ها در تنظیم سازوکارهای حمل‌ونقل چه در بخش‌های دولتی و چه خصوصی، به نقض غرض منجر شده و حالا کل بخش حمل‌ونقل با یک آقا بالاسر کامل روبه‌رو است، آقا بالاسری که مسئولیت‌های پیشین را ندارد ولی اختیارات بنیادی را هنوز در کف خود گرفته است.

مسئله مهم این است که مشکل یادشده یک مشکل بخشی نیست و کل اقتصاد ایران به آن دچار است: دولت‌ها در دهه‌های اخیر میل داشته‌اند مسئولیت‌های عملیاتی و حتی اجرای مقررات را کنار بگذارند و فضای متقارنی برای فعالیت بخش خصوصی در همه شاخه‌ها پدید آورند، اما از آنجا که حضور دولت در همه ارکان و تا جزئی‌ترین گوشه‌ها و ابعاد همه فعالیت‌های اقتصادی و از جمله حمل‌ونقل عمیق شده و همه چیز را به هم پیوند داده، اراده برای خروج از یک بخش و رها کردن آن بر دوش سازوکار خصوصی و قوانین بازار، با دهه‌ها قاعده و قانون در تناقض قرار می‌گیرد.

نتیجه، فاجعه‌ای است گریزناپذیر: پرنده‌ای که می‌خواهند آزاد کنند، اما نه غذا می‌دهند و نه یادشان می‌ماند که در قفس را بگشایند. بندی که از پا می‌گشایند و به دستان می‌بندند، رعیتی که در بازی تاسیس و انحلال سازمان و اداره و وزارتخانه فقط اربابش را عوض می‌کنند. فی‌الحال همه دچار این مصیبت هستند؛ به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل که فعالانش در گزارش اصلی این شماره به سخن آمده‌اند.



جای مسئولیت‌پذیری دولت در نظام حمل و نقل جاده‌ای خالی است

## حفره!

میزگرد ترابران با حضور فعالان حمل و نقل مسافری کشور

می‌گویید اقتصاد شرکت‌های مسافری زیان‌ده شده و حمل عمومی مسافر توجیه اقتصادی خود را از دست داده است؛ فرقی هم نمی‌کند که با قطار سفر کنید یا با اتوبوس. می‌گویید تعداد خروجی اتوبوس‌ها در پایانه‌ها هر روز پایین‌تر می‌آید و اکثریت مالکین به تدریج آهنگ فروش اتوبوس‌هایشان را ساز کرده‌اند... پاشنه آشیل حمل و نقل جاده‌ای مسافر در کشور چیست؟ قیمت سوخت؟ نگاه قیم‌مابانه دولت و دخالت در قیمت‌گذاری؟ بازدارندگی قوانین و مقررات؟ افزایش رفاه نسبی و خودروهای شخصی؟ عدم ارتقای سطح خدمات؟ عدم همخوانی بین عرضه و تقاضا؟

در گفت‌وگو با فعالان این بخش از حمل و نقل، در پی آن بودیم که عوامل موثر بر جابه‌جایی مسافر در ناوگان جاده‌ای را بررسی کنیم. از آقایان محمدصادق صاحبکار، مدیرعامل شرکت مسافری دیدار سیر گیتی؛ داریوش مقتدری، مدیرعامل شرکت گیتی‌پیما؛ موسی نظری، مدیر تعاونی شماره ۱ و مرتضی یوسفی مدیر تعاونی شماره ۲ به خاطر حضور در این نشست سپاسگزاریم.

نیز به کمک حمل جاده‌ای و عمومی مسافر نخواهد آمد. تمام امید اتوبوس‌داران برای جبران ضررهایشان مناسبت‌هایی مانند اربعین، پانزده خرداد و دو روز اول سال نو است.

سازمان حمل و نقل هم مدام می‌گوید که باید ماشین‌هایتان را به‌روز کنید، بدون توجه به این‌که این مبالغ باید از کجا کسب شود.

■ **موسی نظری:** به اعتقاد من، اساسا حمل و نقل مسافر در ایران، نه قبل از انقلاب توجیه اقتصادی داشته و نه بعد از انقلاب. قبل از انقلاب این حرفه تقریبا موروثی اداره می‌شد. شغل گاراژداری از پدر به فرزند می‌رسید و به‌صورت خانوادگی ادامه پیدا می‌کرد. انگیزه غالب افرادی هم که در این شغل دوام می‌آوردند علاقه به آن بود، نه درآمد. به عبارت بهتر، آن‌قدر که علاقه، سبب ادامه کار می‌شد، ابعاد اقتصادی مدنظر قرار نمی‌گرفت.

تا پیش از انقلاب، حدود ۶۴ گاراژ فعال در تهران وجود داشت که تمامی مسافری‌های کشور زیرمجموعه آن‌ها بودند، اما بعد از

هزینه‌ها دارد. دولت هم هیچ کمکی نمی‌کند، اما در عوض تا دلتان بخواهد خودرو در اختیار مردم می‌گذارند و هر خانواده حداقل ۲ خودروی سواری دارد. در گذشته هر خانواده ۵ تا ۶ بچه داشت و در هنگام مجبور بودند از اتوبوس استفاده کنند، اما الان اغلب خانواده‌ها تک‌فرزند هستند. قبلا بخش زیادی از مسافران ما را دانشجویان تشکیل می‌دادند، اما در حال حاضر همه خودشان ماشین دارند، اگر هم نداشته باشند، همراه دوستانشان سفر می‌کنند. تمام این شرایط باعث شده که ما مسافران بالقوه سابق را از دست بدهیم.

در چنین شرایطی که مسافر وجود ندارد، بهتر بود دولت بن‌هایی را حداقل برای ارگان‌های دولتی اختصاص می‌داد تا در زمان مسافرت از آنها استفاده و با اتوبوس سفر کنند.

در حال حاضر که دولت در حال سرمایه‌گذاری روی حمل و نقل ریلی است، در سال‌های آینده شاهد ریل‌هایی خواهیم بود که تا بغداد کشیده شده است، بنابراین دیگر مناسبتی مانند اربعین

ترابران: در این نشست تصمیم داریم در رابطه با اقتصاد حمل عمومی مسافر در بخش جاده‌ای صحبت کنیم و اینکه آیا این بخش دخل و خرج منطقی و عملکرد اقتصادی دارد یا خیر.

■ **مرتضی یوسفی:** یک زمانی بود که وقتی می‌خواستیم وارد دفتر شرکت شویم، مجبور بودیم مردم را عقب بزنیم تا امکان ورود به دفتر فراهم شود. مسافران از ساعت ۳ صبح در ترمینال می‌خوابیدند تا بتوانند بلیت تهیه کنند، تفاوتی هم نداشت که دارای چه جایگاه اجتماعی هستند، از دکتر و مهندس گرفته تا کار کند و کارگر و دانشجو، همگی متقاضی حمل و نقل جاده‌ای عمومی بودند، اما الان، صنف در حال تحلیل رفتن است. شب‌های عید تا یکی، دو روز خوب است و باقی روزها باید با فریاد مسافر جمع کنند تا ماشین پر شود.

از طرف دیگر، با هزینه‌های سنگین از جمله در مورد لوازم یدکی هم مواجه هستیم، در حال حاضر تعمیر موتور ۱۵۰ میلیون تومان





**مرتضی یوسفی: دولت در حال سرمایه‌گذاری روی حمل‌ونقل ریلی است و در سال‌های آینده شاهد ریل‌هایی خواهیم بود که تا بغداد کشیده شده است، بنابراین دیگر مناسبتهایی مانند اربعین هم به کمک حمل‌ونقل جاده‌ای و عمومی مسافر نخواهد آمد**

**در سال‌های گذشته در ایام اربعین مسافران از پرداخت عوارض فروش بلیت معاف بودند. سال گذشته هم ما طبق قانون قبلی، مبلغی روی قیمت بلیت منظور نکردیم، اما بعداً گفتند باید عوارض پرداخت کنید. در واقع ما پولی را پرداخت کردیم که از مسافر نگرفته بودیم**

انقلاب، به دلیل تحولات مرتبط با جو انقلابی آن دوره - به سرکردگی آقای خلخالی - سر مجموعه‌ها یا سر شبکه‌ها منحل شدند و در مهر سال ۱۳۵۹، ۱۷ شرکت تعاونی تشکیل شد و تمامی شرکت‌ها، زیرمجموعه این ۱۷ تعاونی قرار گرفتند. تا آن زمان، متولیان فعالیت در سطح کشور، شهرداری و شهربانی بود، اما در سال ۱۳۳۸ معاونت وقت وزارت راه (آقای مدنی) لایحه دوفوریتی به مجلس ارائه دادند مبنی بر اینکه متولی حمل‌ونقل وزارت راه است و نظارت بر شرکت‌های حمل‌ونقل هم باید بر عهده وزارت راه باشد.

لایحه مذکور رای آورد و از سال ۱۳۳۸ این حوزه زیرمجموعه وزارت راه قرار گرفت، اما این تحولات پیامدهایی هم داشت؛ از جمله اینکه بعد از مدتی، وزارت راه با مقاومت‌هایی از جانب ۱۷ شرکت تعاونی مواجه شد، زیرا اندیشه‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌های آن زمان وزارت راه، با تجربیاتی که مدیران شرکت‌ها داشتند همخوانی نداشت. این اصطکاک سبب شد که وزارت راه برای به این‌که امکان به کرسی نشاندن رای و افکار خود را پیدا کند، شروع به جذب نیرو و برای ثبت شرکت در شهرستان‌ها کند؛ به طوری که ما طی سال‌های ۱۳۳۸ تا ۱۳۷۰ با افزایش ۷۰ درصدی شرکت‌های مسافربری مواجه شدیم.

با توجه به این توضیحات، من معتقدم این صنف، چه قبل و چه بعد از انقلاب، توجیه اقتصادی نداشته است و تمامی مسئولین نیز به این موضوع واقف هستند. در این شرایط، تعداد مضاعفی شرکت به ثبت رسیده و به عرصه آمده که سبب حاکم شدن رقابتی ناسالم در بخش شده است. متأسفانه این رقابت ناسالم، تیر خلاصی به بخش حمل‌ونقل مسافر بوده است.

طبق آمار وزارت راه، ما در حال حاضر، حدود ۱۴۰۰ شرکت مسافربری اتوبوسرانی داریم؛ به اضافه شرکت‌های مسافری سواری و مینی‌بوس‌رانی که جمعاً ۲۳۰۰ شرکت می‌شود. این ۲۳۰۰ شرکت مسافربری در ایران همگی تراز مالی منفی دارند و شما حتی یک شرکت مسافربری پیدا نمی‌کنید که دارای تراز مالی مثبت و سودآور باشد. در این شرایط که ترازها منفی است و شرکت‌ها

ضررده هستند، رقابت ناسالم و آفتی به نام «دلالی» نیز صدمات قابل توجهی به شرکت‌ها وارد کرده است که با وجود آن، اختیار از دست مدیران شرکت‌ها خارج شده است.

جلسات بسیار متعددی برای رفع و رجوع این معضل حتی با حضور معاون دادستانی داشتیم، اما متأسفانه به نتیجه نرسیده است؛ چون در پایان چنین نتیجه‌گیری می‌شود که چون کشور با بیکاری مواجه است، فعلاً مصلحت نیست با نیروی قهریه با این موضوع برخورد کنیم.

تحریم‌ها، مشکلات ارزی و افزایش نرخ اقلام مصرفی هم مزید بر علت شده است. به طور مثال بنده در خرداد ۹۷ یک دستگاه اتوبوس صفر خریدم ۶۷۰ میلیون تومان، اما الان قیمت آن یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان است! لوازم‌بدکی و لاستیک هم به همین نسبت گران شده است، اما فروش بلیت برای ما بر مبنای لاستیک ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان تعیین شده است، در حال حاضر نرخ فروش بلیت تغییری نکرده، اما قیمت یک جفت لاستیک بین ۱۱ تا ۱۶ میلیون تومان متغیر است. حتی تعویض فیلتر روغن از ۱۲۰ هزار تومان به ۴۸۰ هزار تومان افزایش یافته است.

با افت تعداد مسافر هم مواجهیم که به بعضی دلایل آن آقای یوسفی اشاره کردند، اما شاید دلیل اصلی مشکلات معیشتی مردم باشد که باعث شده ۶۰ درصد از مسافران ما که عمدتاً از طبقه سوم جامعه هستند و باید بخشی از سبد خانوار را به سفر اختصاص دهند، به طور کامل از بدنه حمل‌ونقل جدا شوند. فراموش نکنید که یک خانوار برای مسافرت، خواسته و ناخواسته باید از خدمات رستوران‌ها، مسافرخانه‌ها، هتل‌ها، تاکسی شهری و... هم استفاده کند که نرخ تمام این‌ها به طور هم‌زمان رشد قابل توجهی داشته که در توان مسافران بخش حمل‌ونقل جاده‌ای نیست.

به همین علت روزبه‌روز میانگین ضریب اشغال صندلی اتوبوس‌های ما در حال کم شدن است. تعداد خروجی اتوبوس‌های ما در پایانه‌ها هر روز پایین‌تر می‌آید و اکثریت مالکین ما به تدریج آهن‌گ فروش اتوبوس‌هایشان را ساز کرده‌اند؛ بنابراین اگر اقدامی جدی در این زمینه صورت نگیرد،





**موسی نظری: طبق آمار وزارت راه، ما در حال حاضر، حدود ۱۴۰۰ شرکت مسافربری اتوبوسرانی داریم؛ به اضافه شرکت‌های مسافربری سواری و مینی‌بوس‌رانی که جمعا ۲۳۰۰ شرکت می‌شود. اما از این تعداد، شما حتی یک شرکت مسافربری پیدا نمی‌کنید که دارای تراز مالی مثبت باشد**

**در این شرایط که شرکت‌ها همه ضررده هستند، رقابت ناسالم و آفتی به نام دلالی نیز صدمات زیادی به شرکت‌ها وارد کرده است. جلسات متعددی برای رفع این معضل داشتیم، اما جواب این است که چون کشور با بیکاری مواجه است مصلحت نیست با نیروی قهریه با موضوع برخورد کنیم**

مقرون به صرفه است.

در کشور ترکیه پذیرایی وظیفه راننده است نه شرکت. در ترمینال استانبول، مراکزی وجود دارد که راننده، ملزومات تعریف شده را خریداری کرده و مهماندار اتوبوس بین مسافران توزیع می‌کند. این روندها تماما تعریف شده است، این طور نیست که یک شرکت با توجه به مسائل اقتصادی مواد غذایی را کاهش یا افزایش دهد. وقتی مسافران با توجه به امکانات موجود، در سفر با این گونه اتوبوس‌ها آرامش خیال داشته باشند، قطعا سفر با آن را ترجیح خواهند داد. قیمت بلیت اتوبوس برای مسافت ۵۰۰ کیلومتری از ۲۵ هزار تومان تا ۷۰ هزار تومان است و کسی که بلیت ۷۰ هزار تومانی را می‌خرد از امکاناتی مانند غذای گرم، صندلی راحت‌تر، آل‌سی‌دی، هدفون و ... برخوردار خواهد بود. شرکت‌هایی که با این شیوه کار می‌کنند، همیشه ماشین‌های تکمیل دارند.

حالا ببینیم در بخش حمل و نقل ما چه خبر است. اصلا نظمی حاکم نیست؛ نه در قیمت‌گذاری، نه در ارائه خدمات و نه در نظارت. قبل از انقلاب مالکین اتوبوس‌ها شرکت‌های مسافربری بودند (یعنی همان شرایطی که الان در سایر کشورها مانند ترکیه، امارات، پاکستان، گرجستان و... وجود دارد) اما اکنون به خاطر ارقام سنگین مربوط به خرید ناوگان، مدیران شرکت‌های مسافربری رغبتی به خرید اتوبوس ندارند، بنابراین در حال حاضر، بخشی از مالکان اتوبوس‌ها را افراد غیرمتعارفی تشکیل می‌دهند که هدف آن‌ها تنها پول است و رغبتی ندارند به مردم خدمات مناسب ارائه بدهند، تنها مسافر را به نیت اینکه او را در مقصد پیاده کنند، سوار می‌کنند و بس.

مشکل دلالی هم که به آن اشاره شد، ناشی از عدم همخوانی بین عرضه و تقاضاست. وقتی مثل حالا - به دلیل عدم برنامه‌ریزی صحیح - عرضه بیشتر از تقاضا باشد، نهایتا دلال‌ها میدان‌دار بازار خواهند بود.

**ترابران: اگر فعالیت شما تا این حد غیرسودآور است و تمام شرکت‌ها تراز مالی منفی دارند، عقل اقتصادی می‌گوید**

صنف قطعا با مشکل مواجه خواهد شد و این مشکلات تمام جامعه را درگیر خواهد کرد. ما معتقدیم راه‌حل در افزایش نرخ بلیت هم نیست، زیرا مسافر ما توان پرداخت ندارد...

**ترابران: آخرین بار چه زمانی نرخ بلیت اتوبوس‌ها اضافه شده است؟**

**■ نظری: خرداد ماه.**

**■ یوسفی: البته به قول آقای نظری تاثیری هم ندارد، مثلا مسافر بجنورد ما کرایه‌اش ۶۰ هزار تومان با غذاست، اما راننده‌ها برای پر کردن صندلی، قیمت‌های متفاوتی اعلام می‌کنند و مثلا به مسافر می‌گویند شما را با ۳۰ هزار تومان به همراه نهار یا شام به مقصد می‌رسانیم.**

جدا از اینکه قیمت‌ها هم‌خوانی ندارد، سال به سال مبلغ حقوق کارمندان ما هم افزایش می‌یابد، اما درآمد ما همچنان ثابت است، مسلما در این شرایط درآمد ما جوابگوی ادامه کار نخواهد بود.

**■ نظری: تامین معاش با حداقل حقوق بسیار سخت است. نیروی انسانی کار خدماتی باید از لحاظ فکری در شرایط مناسبی باشد تا بتواند خدمات بهینه‌ای به مردم ارائه دهد. با مشکلاتی که الان حاکم است، درگیری کارکنان با مسائل اقتصادی، کیفیت خدمات ما را به شدت تحت تأثیر قرار داده است.**

**■ داریوش مقتدری: ببینید! حمل و نقل یکی از ارکان گردشگری در تمام دنیا است، همین کشور ترکیه، بر مبنای درآمدهای حاصل از گردشگری اداره می‌شود؛ بنابراین از بهترین ناوگان اتوبوسرانی استفاده می‌کنند و بهترین خدمات را ارائه می‌دهند. زمانی که دلار هزار تومان بود، از یک راننده ترک سوال کردم که اتوبوسش را با چه قیمتی خریده است. به پول ما ۶۰۰ میلیون تومان می‌شد. ۱۰ درصد را در خودشان پرداخت می‌کنند و باقی را با سود چهار درصد وام می‌گیرند.**

یکی از مقاصد این اتوبوس، شهر مالاتیا بود که نزدیک مرز سوریه است، از راننده پرسیدم که چطور صرف می‌کند که حتی با ۱۰ مسافر از استانبول به مالاتیا برود. می‌گفت برای من تفاوتی ندارد؛ چه یک مسافر باشد و چه ظرفیت اتوبوس تکمیل شود. دولت تسهیلات و امکانات لازم را به ما می‌دهد و برایمان



## که باید این کار را کنار گذاشت.

■ **یوسفی:** بله، اما هر کدام از ما دست کم ۶۰ کارمند داریم و اگر هر کارمند ۴ نفر نان خور داشته باشد، می دانید چند نفر از تعطیلی یک شرکت متضرر می شوند.

■ **مقتدری:** ما دقیقا مثل صندوقداران بانک هستیم، پول را از دست مردم می گیریم، آن را می شماریم و شادی و شغفی در ما به وجود می آید، اما ساعت کار بانک که تمام می شود، پول را به صندوق می دهیم؛ چراکه متعلق به ما نیست، متعلق به بیمه، عوارض شهرداری و... است و وقتی در پایان ماه تراز مالی را محاسبه می کنیم، متوجه می شویم که ما در اینجا تنها یک عامل هستیم و سودی در کار نیست.

انگیزه‌ها بیشتر روانی و ناشی از تعصبات شغلی است؛ ضمن اینکه همان‌طور که دوستان گفتند، یک عده در این میان نان می خورند و دچار مشکل خواهند شد.

از طرف دیگر، وقتی شرکت‌های قدیمی منحل بشوند، چه کسانی جای آنها را خواهند گرفت؟ آنهایی که برای مردم ارزش قائل نیستند. هر کدام از ما کسانی را در سایر استان‌های کشور می شناسیم که در ظاهر اتوبوس دارند، اما در ازای ۷ تا ۸ میلیون تومان، به زاهدان یا بندرعباس گازوئیل می برند، چنین افرادی اصلا اهمیتی به جابه‌جایی مسافر یا اعتبار این بخش نمی دهند، هدفشان چیز دیگری است. اگر از این بخش حمایت نشود، اشخاصی وارد آن می شوند که ابتدا ارزشی برای کسب رضایت مسافر قائل نیستند، پس بهتر است همین شرکت‌ها و مدیرانی را که دلشان برای صنف می تپد حفظ کنیم.

■ **محمدصادق صاحبکار:** این مشکلات یک روزه به وجود نیامده‌اند، باید دید چه افرادی از چه مسیرهایی رفته‌اند که ما اکنون در چنین نقطه‌ای ایستاده‌ایم. پس از انقلاب، به دلایلی که آقای نظری به آنها اشاره کردند، ما به عنوان متولیان حمل و نقل نادیده گرفته شدیم و متولیان بخش، بدون تفکر راجع به اینکه صنف چه شرایطی پیدا می کند، آیین‌نامه‌ها و قوانینی را تصویب و ما را ملزم به رعایت آن‌ها کردند، بدون اینکه فکری برای زیرساخت‌ها کرده باشند. آیین‌نامه‌ها بدون مشورت با دست‌اندرکاران

بخش نوشته می شوند و قبل از آن که نتایج خود را -چه درست و چه غلط- نشان دهند، وزیر یا معاون وزیر و یا مدیر بالادستی تغییر می کند و فردی هم که آیین‌نامه‌ها را تدوین کرده کنار گذاشته می شود و آدم‌های جدید با سلاقی دیگر روی کار می آیند؛ بنابراین آیین‌نامه‌ها مجددا تغییر می کند و روز از نو، روزی از نو.

در واقع اصلا فرصتی به کسی نمی دهیم که مسوولیت این آیین‌نامه‌ها را قبول کنند و پاسخگوی تصمیماتشان باشند. در واقع در این بخش، تصمیم‌گیری و حرکت بر اساس آزمون و خطا، باعث شده هیچ مسوولیتی برای مدیران و سیاست‌گذاران ایجاد نشود.

یکی از بدبختی‌های ما، قیمت سوخت است. آیا ترکیه بارانه سوخت دارد؟ قیمت گازوئیل در ترکیه ۱۶ هزار تومان است، پس چرا آن‌ها پیشرفت کرده‌اند، اما ما با گازوئیل هزار تومانی هنوز موفق به پیشرفت نشده‌ایم؟!

در چهار دهه اخیر، همیشه عوارض خروج زمینی با هوایی متفاوت بوده است، زیرا قاعدتا این عوارض باید بر اساس میزان درآمد جامعه هدف تعیین شود و قشر ضعیف ما از اتوبوس استفاده می کنند. ولی مسافری که الان قصد مسافرت به خارج از کشور را دارد، باید در دفعه اول و دوم ۲۲۰، دفعه سوم ۳۲۰ و دفعه چهارم ۴۴۰ هزار تومان بپردازد که دقیقا مانند مسافرت‌های هوایی است. این موضوع هزینه‌های سفر را افزایش می دهد و از میزان آن می کاهد.

مسئله دیگری که باید مطرح کنم تغییر نحوه شرکت‌داری در ایران است. در حال حاضر، جایگاه رانندگان، مالکان ناوگان و مدیران شرکت‌ها ابتدا مشخص و تعریف شده نیست. راننده فقط باید رانندگی کند و کارش رانندگی باشد، کسانی هم که مالک هستند باید مدیریت ناوگان خود را به شرکت‌داران بسپارند تا در مقابل خواسته‌های عمومی پاسخگو باشند و نسبت به توجیه اقتصادی، برندسازی و ارائه خدمات برنامه‌ریزی کنند، در حالی که الان هیچ‌کس سر جای خودش نیست.

یکی دیگر از مشکلات ما مربوط به حوزه فعالیت است. در ترکیه حوزه فعالیت شرکت‌ها حتی قبل از شروع فعالیت تعیین

**نظری:** افزایش نرخ اقلام مصرفی هم مزید بر علت شده است. در خرداد ماه قیمت یک دستگاه اتوبوس صفر ۶۷۰ میلیون تومان، بود و الان یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان! قیمت یک جفت لاستیک بین ۱۱ تا ۱۶ میلیون تومان است، در حالی که قیمت بلیت بر مبنای لاستیک ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان است

چرا بخش ما نباید خودش لاستیک وارد کند؟ بخش توانمندی بسیاری دارد، منتها دولت می خواهد سرمایه، اجرا و زحمت از ما باشد، آقای و ریاست از آنها. کار ما ارباب و رعیتی شده است. دولت تمایلی به رها کردن بخش ندارد، چراکه نمی خواهد به جایگاه ریاستش خدشه‌ای وارد شود



داریوش مقتدری: در بخش ما نظمی حاکم نیست؛ نه در قیمت گذاری، نه در ارائه خدمات و نه در نظارت. اکنون به دلیل ارقام سنگین مربوط به خرید ناوگان، مدیران شرکتها رغبتی به خرید اتوبوس ندارند، بنابراین در حال حاضر بخشی از مالکان اتوبوسها را افراد غیرمتعارفی تشکیل می دهند که هدف آنها تنها پول است

هر کدام از ما، کسانی را در سایر استانهای کشور می شناسیم که ظاهراً اتوبوس دارند، اما در ازای ۷ تا ۸ میلیون تومان، به زاهدان یا بندرعباس گازوئیل می برند، چنین افرادی اصلاً اهمیتی به جابه جایی مسافر و یا اعتبار بخش نمی دهند

**ترابران: دولت ترکیه حتی در نوسازی ناوگان هم حمایت مالی نمی کند؟**

■ **نظری:** خیر، به هیچ وجه دولت در این رابطه سوسید نمی دهد.

**ترابران: بخش شما هم این سوسید را نمی خواهد؟**

■ **نظری:** خیر، بخش ما تولید می خواهد. ما الان در بخش تولید هیچ رقابتی نداریم، تنها شرکت عقاب افشان که ماشینهای اسکانیا را تولید می کند، وجود داشته که آن هم عملاً متوقف شده است. به نظر دولت باید قوانین دست و پا گیر را کنار بگذارد تا بخش بتواند خودش را اداره کند؛ مثلاً در بحث لاستیک، چرا بخش ما نباید خودش لاستیک وارد کند؟

بخش توانمندی بسیاری دارد، منتها دولت می خواهد سرمایه، اجرا و زحمت از ما باشد، آقای و ریاست از آنها. کار ما اریاب و رعیتی شده است. دولت ما تمایلی به رها کردن بخش ندارد، چرا که نمی خواهد به جایگاه ریاستش خدشه ای وارد شود.

البته بخش هم از لحاظ فرهنگی مشکلات خود را دارد. انجمنهای ما به بلوغ واقعی نرسیده اند که تفکر عام داشته باشند و به منافع شخصی فکر نکنند. ولی این نباید به بهانه دولت برای افزایش تصدی گری تبدیل شود. تا سررشته امور به خود بخش واگذار نشود، به رشد و بلوغ فکری نخواهیم رسید. البته دولت بعضی از کارها را به انجمنها سپرده، ولی دلش نمی آید که کاملاً بخش را رها کند؛ مثلاً در برهه ای از زمان تعیین نرخ را واگذار کردند؛ اما در سال ۹۵ مجدداً آن را تعزیراتی کردند و آقای کشاورزبان (ریاست وقت سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور) همراه با انجمنها و اتحادیه، وقت و انرژی زیادی صرف کردند تا دوباره نرخ گذاری از شکل تعزیراتی خارج شود. کسی هم پاسخگوی این ائتلاف وقت و هزینه نیست.

آقای صاحبکار به نکته خوبی اشاره کردند، در کجای دنیا بنزین یک سوم قیمت آب معدنی است؟ به عبارتی آب معدنی سه برابر قیمت بنزین است. دلیل اصلی اینکه ایرانیها تمایل زیادی به سفر با وسیله شخصی پیدا

می شود و کاملاً مشخص است که در کدام مسیرها و شهرها مسافر جابه جا می کنند. در این شرایط فعالیت شرکتها توجیه اقتصادی پیدا می کند. حالا اگر در مسیری که دو شرکت می توانند فعالیت کنند و توجیه اقتصادی دارد، تعداد را به ۱۰ شرکت برسانیم، همچنان می توان انتظار توجیه اقتصادی داشت؟ مسلماً این طور نیست و همه متضرر می شوند.

حوزه فعالیت شرکتهای مسافربری باید کاملاً مشخص باشد، نباید برای کسانی که در یک خط زحمت می کشند و از آن محل منتفع می شوند، رقیب تراشی کرد.

متأسفانه شهرداریها و ادارات راه هم ابداً به میزان خدمات ارائه شده توسط شرکتها توجه ندارند. معیار سنجش فقط این است که من چقدر در حیطه کار خودم درآمد کسب می کنم. این نکته ارزش گذاری نمی شود که چقدر در کار خدماتی عملکرد مثبت داشته ام، چه اقداماتی را برای مسافر، راننده و شرکتها انجام داده ام و ... در صورتی که من به عنوان اداره کننده یک ترمینال باید نسبت به خدماتی که به مسافر ارائه می شود، خوابگاه راننده ها، مباحث بهداشتی، ایمنی و ... حساس باشم.

**ترابران: این بخش در هیچ زمینه ای از دولت، کمک مالی یا سوسید دریافت نمی کند؟**

■ **نظری:** بعید می دانم در بخش ما چنین تفکری حاکم باشد که دولت باید از ما حمایت کند. الان بحث اقتصاد آزاد در کشور ما مطرح است و این که کار را به بخش خصوصی بسپاریم.

وقتی سیاستها بر واگذاری امور به بخش خصوصی استوار باشد، حمایت دولتی مفهومی ندارد. دولت باید قوانین، مقرراتی و آیین نامه هایی را که در این بخش اعمال می شود روان سازی و مراحلش را کم و کوتاه کند تا بخش بتواند در میدان عملیاتی وارد شود و خودش را اداره کند.

در ترکیه هم که به ویژگیهای مدیریت این بخش در آنجا اشاره شد، حوزه حمل و نقل توسط دولت حمایت مالی نمی شود، تنها حمایت مقرراتی و سیاست گذاری وجود دارد. ما هم صد درصد همین را می خواهیم.



**صاحبکار: در چهار دهه**  
**اخیر همیشه عوارض**  
**خروج زمینی با هوایی**  
**متفاوت بوده، زیرا**  
**قاعدتا این عوارض**  
**باید بر اساس میزان**  
**درآمد جامعه هدف**  
**تعیین شود. ولی الان**  
**مسافری که قصد سفر**  
**به خارج از کشور را**  
**دارد، باید در دفعه اول**  
**و دوم ۲۲۰، دفعه سوم**  
**و ۳۲۰ و دفعه چهارم**  
**۴۴۰ هزار تومان بپردازد**  
**یعنی دقیقا مانند**  
**مسافرت‌های هوایی**

**یکی از بدبختی‌های ما،**  
**قیمت سوخت است.**  
**آیا ترکیه یارانه سوخت**  
**دارد؟ قیمت گازوئیل در**  
**ترکیه ۱۶ هزار تومان**  
**است، پس چرا آنها**  
**پیشرفت کرده‌اند، اما**  
**ما با گازوئیل هزار**  
**تومانی هنوز موفق به**  
**پیشرفت نشده‌ایم؟!**

کرده‌اند، ارزان بودن قیمت سوخت است. چرا این میزان سوخت ما به کشورهای همسایه قاچاق می‌شود؟ علت این است که سوخت در کشور ما تقریباً رایگان است. اگر بنزین نرخ واقعی داشته باشد، مردم برای سفرشان از وسیله جاده‌ای، هوایی، دریایی و عمومی استفاده می‌کنند.

**ترابران: در این شرایط هزینه‌های شما هم چند برابر خواهد شد.**

■ **نظری:** اکنون نیز تقریباً چهار برابر شده است، بدون افزایش درآمد.

■ **یوسفی:** مدیریت دولتی ما ضعیف است و این ضعف سرمنشأ تمام مشکلات است. وقتی در راس هرم، مدیریت درستی اعمال نشود، طبقات پایین‌تر از بین خواهند رفت. ما هم به‌مثابه طبقه چهارم و پنجم هستیم. شهرداری الان مبلغ اجاره غرفه‌ها را هم افزایش داده است. وقتی من درآمدی ندارم، اما حقوق پرسنل و اجاره‌ام افزایش یافته، چطور باید جوابگوی هزینه‌ها باشم؟ چند روز پیش به پایانه شرق رفته بودیم، پرسیدم که چرا به فلان شرکت در آنجا غرفه دادید؟ آنجا ظرفیتش تکمیل است. گفتند ما کاری به این مسائل نداریم و پولمان را می‌گیریم!

در سال‌های گذشته، در ایام اربعین، مسافران از پرداخت عوارض فروش بلیت معاف بودند. می‌گفتند عوارض، بیمه و کمیسیون نگیرید و اجازه بدهید ماشین برود، مسافر برود و بیاورد. سال گذشته هم ما طبق قانون قبلی، مبلغی تحت عنوان عوارض روی قیمت بلیت منظور نکردیم، اما تمام که شد گفتند باید عوارض آن را پرداخت کنید. گفتیم ما طبق مقررات قبلی از مسافران نگرفتیم، گفتند آن قانون متعلق به دو سال پیش بوده است!

**ترابران: پرداخت شد؟**

■ **یوسفی:** به‌زور گرفتند.

■ **مقتدری:** با قطع تلفن و خاموش کردن چراغ تهدید می‌شویم.

■ **یوسفی:** یعنی ما ده میلیون هزینه عوارض نگرفته را پرداخت کردیم، در صورتی که من می‌توانستم این مبلغ را خرج شرکت و کارمندانم کنم.

مورد بعدی مالیات است. می‌گویند باید از

کل درآمد، مالیات بدهید، در صورتی که کل فروش متعلق به ما نیست. ما حق‌العمل‌کار هستیم. یک پولی از مردم می‌گیریم که ۱۵ درصد آن متعلق به ماست، باقی متعلق به شهرداری، راننده، بیمه و ... است. خلاصه سر این موضوع جنگ و دعوا داریم و به‌زور از ما این مبلغ را می‌گیرند.

**ترابران: نتایج اجرای طرح شبکه «سیر» یا هم‌نام‌سازی چه بوده است؟**

■ **نظری:** اتفاقاً می‌خواستیم به این موضوع اشاره کنم. این طرح در دوره آقای کشاورزیان اجرا شد و ایده اولیه هم از ملاقات ایشان با وزیر کره جنوبی نشئت گرفت. ظاهراً وزیر کره جنوبی می‌گویند ما در کشورمان که تقریباً جمعیتی برابر ایران دارد، ۵ شرکت مسافربری برون‌شهری داریم، شما در ایران چند شرکت دارید؟ آقای کشاورزیان هم مجبور شده‌اند از جواب دادن طفره ببرند. باید چه پاسخی می‌دادند؟ می‌گفتند ۱۴۰۰ شرکت داریم!

به هر حال، براساس این طرح یک تعداد از شرکت‌ها تحت عنوان شرکت‌های سرشبکه تعیین شدند و باقی شرکت‌ها باید ضمن عقد قرارداد با سرشبکه، به عنوان نماینده آن‌ها فعالیت کرده و از تابلوی سرشبکه استفاده کنند. شخصیت حقوقی شرکت‌ها سر جای خودش است، اما وقتی زیرمجموعه شرکت سرشبکه قرار می‌گیرند، در سطح کشور، هر مسافری که با این شبکه مسافرت می‌کند، در صورت بروز هر مشکلی و یا احیاناً نارضایتی از خدمات ارائه شده، سردرگم و سرگردان نمی‌ماند و می‌داند که مدیریت متمرکزی وجود دارد که می‌توان با مراجعه به آن انتقاد، پیشنهاد یا رضایت خود را انتقال بدهد.

اما حالا ما با معضلی در کمیسیون‌های ماده ۱۲ مواجه شده‌ایم، چون اگر یکی از نمایندگان این سرشبکه در یک شهرستان تخلفی انجام دهد و تخلف محرز شود، کمیسیون ماده ۱۲ رای به تعطیلی شرکت از یک تا سه ماه بدهد، از طرفی کار به صورت شبکه‌ای است و شرکتی که رای به تعطیلی آن داده‌اند، ممکن است روزانه ۲۰ سرویس به ۲۰ شهر مختلف داشته و مثلاً با ۲۰ شرکت دیگر در شهرهای



**محمدصادق صاحبکار:**  
باید دید چه افرادی  
از چه مسیرهایی رفته‌اند  
که ما اکنون در چنین  
نقطه‌ای ایستاده‌ایم.  
پس از انقلاب، متولیان  
بخش حمل و نقل، بدون  
تفکر راجع به اینکه  
صنف چه شرایطی پیدا  
می‌کند، آیین‌نامه‌ها  
و قوانینی را تصویب  
و ما را ملزم به رعایت  
کردند که فکری برای  
زیرساخت‌های لازم برای  
اجرای آنها نشده بود

آیین‌نامه‌ها بدون مشورت  
با دست‌اندرکاران بخش  
نوشته می‌شوند و قبل  
از آن که نتایج خود را  
- چه درست و چه غلط -  
نشان دهند، وزیر یا معاون  
وزیر و یا مدیر بالادستی  
تغییر می‌کند و فردی  
هم که آیین‌نامه‌ها را  
تدوین کرده کنار گذاشته  
می‌شود. در واقع اصلا  
فرصتی به کسی داده  
نمی‌شود که پاسخگوی  
تصمیماتشان باشد

را جرح و تعدیل کرده و طرح زمستانی مدارس را از آن بیرون آوردند که در نهایت هم منتفی شد.

به طور خلاصه پیشنهاد من این بود که تعطیلات کارگری در تابستان به زمستان منتقل شده و هم‌زمان با تعطیلات زمستانی آموزش و پرورش باشد، چون اگر تعطیلات آموزش و پرورش هم‌زمان با تعطیلات کارگری نباشد، خانواده‌ها نمی‌توانند برای سفر برنامه‌ریزی داشته باشند. به این ترتیب بخشی از بیک سفر از تابستان به زمستان و به شکل ارزان‌تر انتقال پیدا می‌کند و در تمیزی آب‌وهوای شهرهای بزرگ موثر است.

**صاحبکار:** باید به نکته دیگری هم اشاره کرد. فعالیت ما اقتصادی نیست، چون در اساسنامه شرکت‌های مسافری ایران، فعالیت شرکت‌ها فقط در حوزه حمل مسافر در جاده تعریف شده است، در حالی که در کشورهای دیگر چند موضوع را با حمل و نقل مسافر ادغام می‌کنند؛ یعنی کسی که در کار مسافربری است ممکن است فعالیت‌های ریلی، گردشگری و تجاری هم انجام دهد تا کسری تراز مالی از طریق فعالیت‌های دیگر جبران شود، اما ما مجوز چنین کاری را در ایران نداریم.

سابق بر این شرکت‌ها از شهربانی مجوز می‌گرفتند و مجوز حمل «بار» و «مسافر» داشتند، گاهی اوقات درآمد حمل بار خوب بود و گاهی اوقات درآمد جابه‌جایی مسافر، اما این دو خلأ همدیگر را پر می‌کردند، تا اینکه بعد از انقلاب گفتند که مسافربری باید از قسمت باری مجزا شود. در حالی که تمام شرکت‌های مسافربری سودده در دنیا، تراز مالی را با فعالیت‌های دیگر متعادل می‌کنند. وقتی من در کار مسافربری هستم باید اجازه داشته باشم با یک شرکت توریستی ادغام شده و توریست جابه‌جا کنم، تورهای زمینی اجرا کنم... یا با توجه به مالکیت ناوگان، در جاده‌ها رستوران بین‌راهی احداث کرده و از این طریق درآمدهای جانبی کسب کنم.

در گذشته، موضوع شرکت حمل و نقل جاده‌ای، واردات اتوبوس، واردات لاستیک و... را نیز در برمی‌گرفت و می‌شد که در این زمینه‌ها تغییر و تحول ایجاد کرد، اما

مختلف تحت نام آن شبکه، در ارتباط کاری باشد. وقتی این شرکت را تعطیل می‌کنند، ۲۰ سرویس، مالک، سرمایه‌گذار، راننده، عوامل و... سرگردان می‌شوند. هیچ‌کس هم راهکاری ارائه نمی‌دهد و پاسخگو نیست.

**صاحبکار:** من قبلا هم گفتم که اول باید زیرساخت‌هایمان درست می‌شد. در ابتدا باید شرکتی را به عنوان پایلوت در نظر می‌گرفتند و طرح شبکه را در یک شرکت اجرا می‌کردند و بعد که نقاط ضعف و قدرت آن مشخص شد، آیین‌نامه می‌نوشتند.

**ترابران:** در نهایت این بخش چگونه می‌تواند به شکل اقتصادی اداره شود؟

**نظری:** یکی از دلایلی که باعث می‌شود این بخش هیچ‌گاه از توجیه اقتصادی برخوردار نباشد، این است که در کشور ما توزیع زمانی سفر وجود ندارد. تمام مردم می‌خواهند در عید نوروز به مسافرت بروند، در حالی که در هیچ‌کجای دنیا در کریسمس و ژانویه چنین چیزی دیده نمی‌شود (به دلیل تقارن اعیاد آن‌ها با فصل زمستان و سرمای هوا). همه توقع دارند ظرف ۳ تا ۴ روز بخش حمل و نقل برای تخلیه تهران آماده باشد.

متأسفانه مسئولین هم تحت تأثیر این جریان هستند. آقای وزیر از پایانه‌ها بازدید می‌کند، انواع مسئولان در آن روزها پیدایشان می‌شود و... ولی در طول ۳۶۰ روز بقیه کسی احوال ما را نمی‌پرسد. الان اربعین هم به آن اضافه شده است که همه حضور دارند و بازرسی می‌کنند و بعد پی کار خود می‌روند. در واقع حمل و نقل ما براساس شب عید چیده شود، اما ۳۵۰ روز باقیمانده را چه باید کرد؟ آیا باید سرمایه را در منزل بخوابانیم که شب عید و سیزده به در مسافر جابه‌جا کنیم؟! نیمه دوم شهریور هم دوره بیک مسافر است، اگر به آمار تصادفات دقت کنید، ۵۰ درصد تصادفات جاده‌ای و کشته‌ها در نیمه دوم شهریور و شب عید (۲۰ اسفند تا ۱۵ فروردین) اتفاق می‌افتد.

من خودم برای توزیع زمانی سفر طرحی ارائه دادم و کتا به صورت رونوشت به استحضار جناب آقای روحانی، رئیس مجلس و وزیر رساندم، اما متأسفانه این طرح



**نظری: دولت باید قوانین و مقرراتی را که در این بخش اعمال می‌شود، روان‌سازی کرده و مراحلش را کم و کوتاه کند تا بخش بتواند خودش را اداره کند. در ترکیه هم حوزه حمل‌ونقل توسط دولت حمایت مالی نمی‌شود، تنها حمایت مقرراتی وجود دارد. ما هم همین را می‌خواهیم**

**صاحبکار: فعالیت ما اقتصادی نیست، چون در اساسنامه شرکت‌ها، فعالیت ما فقط در حوزه حمل مسافر در جاده تعریف شده است، در حالی که در کشورهای دیگر چند فعالیت دیگر مانند ریلی، گردشگری و ... را با حمل‌ونقل مسافر ادغام می‌کنند تا کسری تراز مالی از طریق فعالیت‌های دیگر جبران شود**

همان‌طور که گفتم افکار بزرگ، افراد بزرگ و زحمت‌های بزرگ می‌طلبد.

■ **مقتدری:** ما باید بتوانیم خدماتی را که خواسته مسافر است به آن‌ها ارائه بدهیم، اما این خدمات باید در چارچوب حمایت دولت باشد، البته نه از نظر مالی. من باز هم کشور ترکیه را مثال می‌زنم، زمانی که شما بلیت می‌خرید در میدان مرکزی شهر، اتوبوس‌هایی وجود دارد که شما را بدون هیچ هزینه‌ای به ترمینال می‌آورد، آیا شرکت واحد این همکاری را با ما می‌کند؟

مدتی قبل من به یک شرکت بیمه کارگزاری پیشنهاد کردم مسافران را نه فقط بابت حوادث ناشی از سوانح رانندگی، بلکه به طور کلی و در طول سفر بیمه کند تا مسافر بداند که اگر هر حادثه‌ای در اتوبوس و در حین سفر اتفاق بیفتد که ناشی از عملکرد راننده و اتوبوس هم نباشد (مثلا در طول سفر خدای ناکرده پایش پیچ بخورد، سکنه کند، فلج شود یا ...) از خدمات بیمه‌ای برخوردار خواهد بود. این طرز تفکر است که مردم را علاقه‌مند به سفر می‌کند. منظورم این است که هر روز باید دنبال طرح‌های نو برویم که مردم را برای سفر با اتوبوس‌هایمان تشویق کنیم.

دولت باید کار را به صنف بسپارد و فقط وظیفه نظارت را بر عهده بگیرد. الان صنف سرمایه و اطلاعات دارد، اما هیچ اختیاری از خودش ندارد. در واقع دستگاه فتوکپی است و کار دیگری نمی‌تواند انجام بدهد؛ آیین‌نامه می‌آید و از اینجا به شرکت‌ها ابلاغ می‌شود.

■ **نظری:** در انتها اگر بخواهیم خواسته‌های بخش را جمع‌بندی کنیم باید بگوییم در حال حاضر مهم‌ترین کار، تامین لاستیک و توزیع آن براساس طی مسافت طی شده ناوگان است. اکنون توزیع با سند انجام می‌شود که تجربیات گذشته نشان می‌دهد این روش ۱۰۰ درصد اشتباه است. طبیعتاً ماشین‌های فعال، غیرفعال و کسانی که روزانه هزار کیلومتر طی مسافت می‌کند باید در دریافت لاستیک تفاوت داشته باشند. دوم اینکه باید بین اتوبوس‌هایی که مبدأ و مقصد آن‌ها در جاده‌های کوهستانی است

با اتوبوس‌هایی که در جاده‌های هموار فعال هستند تفاوت وجود داشته باشد.

خوشبختانه ۹۵ درصد ناوگان ما مسیر فعالیت ثابت دارند و شناسایی محل فعالیت، مسیر و میزان مصرف آنها آسان است.

نکته دیگر اینکه به علت عدم تولید اتوبوس، در حال حاضر، عمر ناوگان ما به تدریج در حال افزایش است که این خود به معنای افزایش مصرف لوازم یدکی است و مسئولان باید به فکر تامین لوازم یدکی باشند.

اینکه می‌گوییم مسئولین باید به فکر باشند، به این علت است که آن‌ها برای ما نرخ بلیت تعریف می‌کنند، خب شما که نسبت به نرخ بلیت ما تصمیم می‌گیرید، مجبور هستید در قبال آن به فکر تامین لوازم‌یدکی هم باشید!

البته ما توقع زیادی نداریم، کارشناسان می‌توانند این موضوع را کارشناسی کنند، همان کارشناسی که تشخیص می‌دهد نرخ نفر-کیلومتر ما X ریال باشد، براساس همان، نسبت ارزی لوازم‌یدکی ما را برآورد و تامین کند.

■ **صاحبکار:** در حال حاضر شرکت‌های باری ماشین‌هایی با عمر سه سال را وارد می‌کنند، می‌توانند به ما هم اجازه بدهند که اتوبوس‌هایی با عمر ۳ تا ۵ سال وارد کنیم

■ **نظری:** اگر ارز مورد نیاز برای لوازم‌یدکی و لاستیک متناسب با نرخ بلیت ما تامین نشود چه اتفاقی رخ خواهد داد؟ بیشترین ضرر در این شرایط متوجه دولت و ملت است؛ زیرا ضریب تصادفات در بخش عمومی به علت عدم تامین لوازم یدکی بالا خواهد رفت، وقتی تصادفات بالا برود تعداد فوتی‌ها و مجروحین افزایش پیدا می‌کند و خانواده‌ها به صورت قابل توجه درگیر این قضایا می‌شوند. بحث تامین دارو و خدمات پزشکی هم که مزید بر علت است. با توجه به درگیری‌های مذکور، در تامین لوازم‌یدکی و پایین آوردن ضریب تصادفات، قطعاً دولت بیش از بخش حمل‌ونقل و مالکان اتوبوس‌ها منفعت خواهد داشت.

کار حمل و نقل جاده‌ای مسافر از کجا خراب است؟

## سرچشمه خشک!

اقتصاد حمل برون‌شهری وابسته به معیشت اقتصادی مردم است

حسن مومنی، رئیس هیات مدیره کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل مسافری کشور، یکی از مشکلات فعلی شرکت‌های مسافربری اتوبوس‌ها را خودمالکی می‌داند: «کسی که حرفه‌اش رانندگی است، با چند شریک یک اتوبوس می‌خرد و به هر طریقی که شده می‌خواهد سفر کند؛ اما در هیچ کجای دنیا این‌گونه نیست، در گذشته ایران هم خودمالک خیلی کم بود. شرکت‌ها خودشان اتوبوس‌های موردنیاز خود را می‌خریدند، اما سال‌هاست که دیگر در سیستم حمل و نقل ما کسی سرمایه‌گذاری نمی‌کند؛ چون توجیه ندارد. اتوبوسی که در فروردین ماه حدود ۷۰۰ میلیون تومان قیمت داشت، الان در بازار حدود یک میلیارد و نهصد میلیون قیمت دارد (خود کارخانه که فروش ندارد). لاستیک هم که در ابتدای سال، جفتی دو میلیون تومان قیمت داشت، الان سیزده

روسای انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل مسافری و تعاونی‌های مسافری نیز از نابودی حمل و نقل جاده‌ای مسافری می‌گویند و اینکه با قیمت‌های فعلی لاستیک و قطعات و نبود مسافر، دیگر هیچ توجیه اقتصادی باقی نمانده است. آنها معتقدند دولت در شرایط فعلی آنقدر گرفتاری دارد که اگر به امید حمایت‌های دولت هم باشند، به نتیجه‌ای نخواهند رسید. رئیس هیات مدیره کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل مسافری کشور راه‌حل کاهش هزینه‌ها را در ادغام شرکت‌ها می‌داند و مدیرعامل اتحادیه تعاونی‌های مسافری نیز معتقد است در شرایط فعلی کشور، هزینه اضافی در جیب مردم نمی‌ماند که بتوانند سفر کنند: «پس جز دعا برای ایجاد رونق اقتصادی و رغبت مردم به سفر، راه دیگری نیست.»







**مومنی: شرکت‌های مسافربری کوچک باید با شرکت‌های بزرگ ادغام شوند تا در پایانه یک دفتر داشته باشند و سرویس‌ها را هم به شکلی تنظیم کنند که از نظر زمان و مقصد با هم تداخل نداشته باشند. به این ترتیب، هم هزینه‌ها کمتر می‌شود و هم سرویس‌ها تکمیل خواهد شد**

**عامری: با توجه به شرایط فعلی و افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمدها، پول اضافی در جیب مردم نمی‌ماند که بتوانند سفر کنند. کارهای عمرانی نیز در کشور خوابیده و کارگران هم در شهرها جابه‌جا نمی‌شوند. متأسفانه دولت هم شرایط مطلوبی ندارد که بتوان انتظار حمایت داشت**

میلیون تومان شده است.»

او با اشاره به اینکه در ماه‌های گذشته دولت قول‌هایی در حوزه ارائه تسهیلات خرید اتوبوس داده که به آنها عمل نکرده است، می‌گوید: «دولت در شرایط فعلی خودش اینقدر گرفتار است که ما اگر به امید سوبسید دولت باشیم، فکر نمی‌کنم به هیچ نتیجه‌ای برسیم.»

مومنی با انتقاد از اینکه قیمت‌گذاری هم دیگر منصفانه نیست، خاطر نشان کرد: «قبلا این‌گونه بود که مثلا در بخش مسافربری ما سالی یک بار در نوروز، قیمت‌ها را ده درصد افزایش می‌دادیم و توجه اقتصادی داشت، اما در حال حاضر، یکی از مشکلات ما افزایش پی‌درپی قطعات و لوازم یدکی و لاستیک است. فروشنده‌ها روزی که دلار در حال افزایش بود، اگر صبح قیمت می‌گرفتید و می‌خواستید پول را واریز کنید، می‌گفتند زمان تحویل کالا، پول را به قیمت همان ساعت واریز کنید، اما الان که دلار از قیمت هفده هزار تومان به کانال ده هزار تومان رسیده، قیمت‌ها سر جای خود باقی مانده‌اند و هیچ نظارتی هم وجود ندارد.»

او با یادآوری اینکه در گذشته نقش اتحادیه‌ها بسیار پررنگ‌تر از زمان فعلی بود، گفت: «در قبل از انقلاب، اگر یک شرکت می‌خواست سرویسی برای شهری مانند شیراز بگذارد، باید موافقت اتحادیه را جلب می‌کرد؛ مثلا اگر یک شرکت قصد داشت برای ساعت ۵ عصر اتوبوسی برای شیراز بگذارد، اتحادیه آمار ماشین‌های شیراز را می‌گرفت و وقتی می‌دید تعداد مسافران کفایت این تعداد اتوبوس را نمی‌کند، اجازه به فعالیت اتوبوس جدید نمی‌داد؛ اما اگر سرویس‌ها همه تکمیل بود و مسافران سرریز داشت، اجازه ورود اتوبوس جدید را می‌داد، اما اکنون این‌گونه نیست. از ده اتوبوس یک مسیر، فقط پنج اتوبوس تکمیل می‌شود. این روند درست و منصفانه نیست، چون باید استهلاک و سوخت ماشین را نیز در نظر گرفت. اگر این مسائل مرتفع نشود، حمل‌ونقل جاده‌ای مسافری در حال نابود شدن است چون با قیمت آزاد خریدن لاستیک و قطعات و نبود مسافر دیگر هیچ

توجه اقتصادی باقی نمی‌ماند.»

مومنی معتقد است: «یکی از مشکلات صنف ما، فروش بلیت ارزان‌تر از نرخ‌های مصوب و دلال‌بازی است. چرا یک شرکت مسافربری باید از طریق دلال بلیت‌هایش را بفروشد؟ چرا بلیت استانبول را که مثلا ۱۸۰ هزار تومان قیمت دارد، ۶۰ هزار تومان می‌فروشند؟ به نظرم باید چهار، پنج شرکت با هم توافق کنند و سفرهایشان را با هم زمان‌بندی کنند تا مجبور به نرخ‌شکنی نشوند؛ چراکه چنین حرکاتی روزبه‌روز وضعیت مسافربری را وخیم‌تر می‌کند.»

رئیس هیات‌مدیره کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری کشور با انتقاد از تعداد زیاد مجوزهای تاسیس شرکت‌های مسافربری گفت: «متأسفانه کسی که اصلا صنف مسافربری را نمی‌شناخته، یک مجوز گرفته و یک معرفی‌نامه به شهرداری داده و غرفه گرفته است. نه سرمایه‌ای دارد و نه سابقه کاری در حمل‌ونقل، چنین افرادی اصلا برای مدیریت شرکت مسافربری مناسب نیستند، اما کسی به این موضوعات توجه ندارد.»

او با یادآوری اینکه در قبل از انقلاب حدود چهل شرکت مسافربری وجود داشت، توضیح می‌دهد: «در قبل از انقلاب، شهربانی پروانه فعالیت شرکت‌های مسافربری را صادر می‌کرد و اتحادیه هم روی فعالیت شرکت‌ها موجود نظارت داشت. شرکت‌های خصوصی هم هر کدام برای خود گاراژ داشتند. در آن زمان هر شرکت باید دفتر فروش بلیت، نمازخانه، استراحتگاه مسافر، فضای بزرگ پارکینگ، محل استراحت رانندگان و در کنار همه اینها، ده دستگاه اتوبوس ملکی می‌داشت. من خودم همه این امکانات را فراهم کردم، ولی باز هم اتحادیه با فعالیتیم موافقت نمی‌کرد، چون می‌گفتند در آن محدوده انتخابی من، ۵ تا ۶ شرکت فعالیت دارند و دیگر امکانی برای تاسیس شرکت جدید وجود ندارد.»

مومنی معتقد است: «شرکت‌های مسافربری کوچک باید با شرکت‌های بزرگ ادغام شوند تا در پایانه یک دفتر داشته باشند و سرویس‌هایشان طوری تنظیم کنند که از نظر زمان و مقصد با هم

که باید به مشتری بها بدهند.»

مانند اعطای بن سفر داشت.»

او با یادآوری اینکه در سال‌های گذشته، به دلیل ازدیاد مسافر هر اتوبوس تا ۵۰ نفر را سوار می‌کرد، گفت: «اکنون اتوبوس‌ها VIP و ۲۴ نفره شده است. هر مسافر مونتیور جلو دارد و شام و ناهار هم برای او سرو می‌شود، اما توان سفر نیست. در حالی که درصد پیشرفت و ارتقای خدمات شرکت‌های مسافربری با بقیه شقوق حمل‌ونقل اصلا قابل مقایسه نیست، چون تغییرات مثبت بسیاری داشته‌اند و اتوبوس‌ها به استاندارد جهانی نزدیک شده است. پس چاره‌ای نداریم جز اینکه دعا کنیم رونق اقتصادی به وجود بیاید تا مردم بتوانند سفر کنند.»

### فقط باید دعا کنیم!

احمدرضا عامری، مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافری نیز ضمن تاکید بر اینکه سفر ارتباط مستقیم با میزان درآمد دارد، تصریح کرد: «با توجه به افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمدها در شرایط فعلی کشور هزینه اضافی در جیب مردم نمی‌ماند که بتوانند سفر کنند. در شرایط اقتصادی فعلی کارهای عمرانی نیز در کشور متوقف شده است و کارگران هم در شهرها جابه‌جا نمی‌شوند. متأسفانه دولت هم شرایط مطلوبی ندارد که بتوان انتظاری از حمایت او

تداخل نداشته باشند و خطوط نداشته همدیگر را هم جبران کنند. به این ترتیب، هم هزینه‌های کمتری خواهند داشت و هم سرویس‌هایشان تکمیل می‌شود.»

او با بیان اینکه شرکت‌های مسافربری هم انجمن و هم کانون دارند، اما کارهای خود را از طریق انجمن پیگیری نمی‌کنند، تصریح می‌کند: «یکی از ایرادات ما در حمل‌ونقل این است که هر کسی خودسرانه کارهایش را دنبال می‌کند و به صورت یکپارچه عمل نمی‌شود. اگر شرکت‌ها زیر پوشش انجمن مشکلاتشان را مطرح کنند و با هم همفکری داشته باشند، راه‌حلی وجود دارد. سازمان راهداری هم باید صرفاً روی فعالیت انجمن‌ها و کانون‌ها نظارت داشته باشد. هم کار خودشان سبک‌تر می‌شود، هم انجمن‌ها چون با چالش‌های کار بیشتر آشنا هستند، بهتری می‌توانند تصمیم‌گیری کنند.»

رئیس هیات مدیره کانون انجمن‌های صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری کشور در پاسخ به اعتراض برخی در خصوص تک‌صدایی بودن در انجمن می‌گوید: «مطمئناً انجمن متعلق به تک‌تک اعضا است، اما برخی دوستان در انتخابات انجمن شرکت نمی‌کنند و اصلاً انجمن را به رسمیت نمی‌شناسند. تا به حال کدام یک از اعضا مکاتبات با انجمن داشته و خواسته‌اش را مطرح کرده که انجمن پیگیر درخواست او نبوده است؟ طبیعی است که در جلسات هم‌اندیشی از کل کانون، تنها یک نفر دعوت می‌شود، چون در جلسه‌ای که وزیر یا معاون وزیر حضور دارند، اگر تعداد افراد در جلسات زیاد باشد، اصلاً نمی‌توان به نتیجه رسید.»

او با بیان اینکه اعضا باید خواسته خود را مستقیماً با انجمن‌ها در میان بگذارند، اما ما تاکنون چنین برخوردی از اعضا ندیده‌ایم، خاطر نشان می‌کند: «متأسفانه برخی اعضا فکر می‌کنند ما برای شرکت خود امتیازهایی می‌گیریم، اما اصلاً این‌گونه نیست. اگر هر مدیری به موفقیت رسیده، از تلاش و ابتکار خودش بوده است. ژاپنی‌ها به مشتری به عنوان خدا نگاه می‌کنند، اما ما در ایران به مشتری بها نمی‌دایم و تنها این اواخر شرکت‌های ایرانی به این نتیجه رسیده‌اند

## تولید اتوبوس تقریباً متوقف شده است!

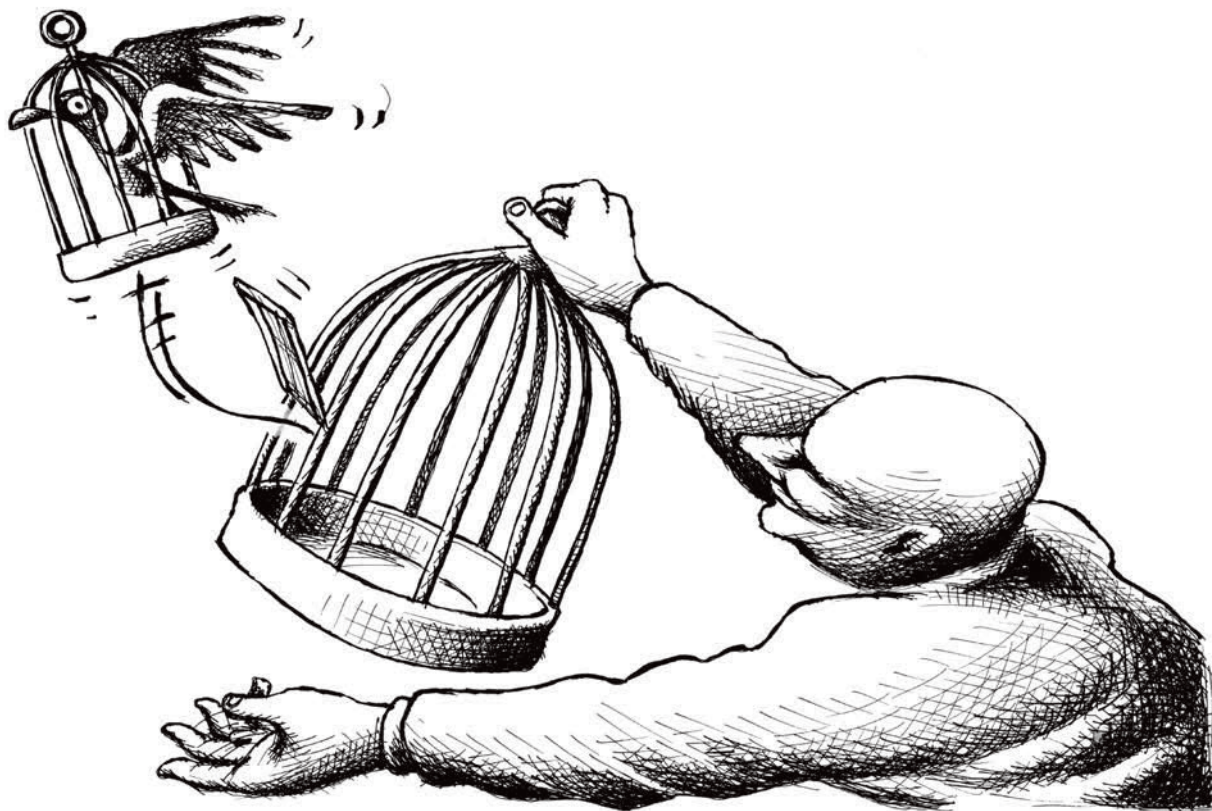
آمار منتشر شده از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) نشان می‌دهد تولید انواع اتوبوس در آبان ماه امسال نزدیک به صفر شده است.

تولید انواع اتوبوس در آبان ماه امسال با کاهش ۹۹/۴ درصدی از ۱۶۳ دستگاه در آبان ماه سال گذشته به یک دستگاه کاهش یافته است. در آبان ماه سال جاری، میزان تولید اتوبوس در شرکت‌های ایران خودرو دیزل، عقاب افشان و یاوران خودرو شرق ۱۰۰ درصد کاهش داشته و تولید آنها به ترتیب از شش، ۱۴۰ و ۱۲ دستگاه در آبان ماه ۱۳۹۶ به صفر رسیده است. میزان تولید اتوبوس در شرکت پیشرو دیزل آسیا نیز در آبان ماه امسال حدود ۸۰ درصد کاهش داشته و تعداد اتوبوس‌های تولید شده در این شرکت از پنج دستگاه در آبان ماه سال گذشته به یک دستگاه رسیده است. در این میان، وضعیت تولید شرکت آکیادویچ در آبان ماه امسال نسبت به ماه مشابه در سال گذشته تغییری نداشته و این شرکت در ماه آبان هر دو سال هیچ اتوبوسی تولید نکرده است.

در ۵ ماه ابتدای سال جاری نیز در مجموع ۳۶۶ دستگاه خودرو تولید شده، در حالی که در مدت مشابه سال قبل ۶۵۱ دستگاه اتوبوس تولید و روانه بازار شده بود که این مساله نشان‌دهنده افت ۴۳/۸ درصدی است. تولید انواع اتوبوس در شهریور ماه نیز با کاهش ۶۱ درصدی همراه بوده و از ۱۸۲ دستگاه در شهریور ماه سال گذشته به ۷۱ دستگاه رسید. در شش ماه امسال، در بخش اتوبوس و مینی‌بوس سایبایی‌ها حتی یک دستگاه محصول مرتبط را نیز در ۶ ماه نخست امسال به تولید نرسانده‌اند. از آن سو، ایران خودرو هم تنها ۷۰ دستگاه از این مدل محصولات را تولید کرده و در مقایسه با نیمه‌نخست سال گذشته، ۵۵ درصد افت تولید داشته است.







عواقب دستکاری دولت در نرخ‌گذاری گسترده‌ترین شیوه حمل مسافر

## آزادی ناتمام

سعید کاظمی مبین

شاید بتوان گفت، اقتصاد ایران هیچ‌وقت مشکلی بزرگ‌تر و گسترده‌تر و ادامه‌دارتر از قیمت‌گذاری نداشته است. قیمت‌های غیرواقعی به اژدهای هزارسری تبدیل شده که همه وجوه اقتصاد کشور را دارد می‌بلعد. حمل‌ونقل هم از این قاعده مستثنی نیست و سال‌هاست نه قیمت‌های واقعی دارد، نه نظام قیمت‌گذاری مشخص و حساب‌شده‌ای...

و ۴/۰۴ برابر اتوبوس هزینه کنید. این نسبت بین قطار و اتوبوس ۱/۲۲ برابر است؛ اما آیا این نسبت‌ها منطقی هستند؟

از آنجا که سازوکار نرخ‌گذاری در نظام حمل‌ونقل ایران ابداع مشخص نیست، بهتر است دست به دامان مقایسه شویم. به‌طور مثال، برای یک سفر طولانی بالای هزار متر در دو کشور ترکیه (در حال توسعه) و آمریکا (توسعه یافته) این نسبت‌ها را بررسی می‌کنیم. در ترکیه اگر بخواهیم فاصله ۱۲۱۷ کیلومتری بین دو شهر وان و استانبول را با هواپیما و اتوبوس برویم باید به ترتیب ۲۱۰ و ۴۰ دلار پول بلیت بپردازیم. درباره قطار اما این وسیله تا آنکارا بیشتر یاری نمی‌کند، هرچند فاصله ۱۰۱۶ کیلومتری وان-آنکارا تفاوت معناداری در نتیجه به وجود نمی‌آورد. قیمت بلیت قطار وان-آنکارا تنها ۱۳ دلار است؛ بنابراین نسبت قیمت هواپیما به قطار و اتوبوس به ترتیب ۱۶۱ و ۵/۲۵ و نسبت قیمت قطار به اتوبوس هم ۰/۳۲ است.

در ایالات متحده، برای مقایسه، فاصله ۱۰۸۶ کیلومتری دو شهر بوستون - آتلانتا را در نظر می‌گیریم. میانگین قیمت بلیت هواپیما، قطار و اتوبوس بین این دو شهر به ترتیب

اگر با دلار بازار آزاد بسنجیم می‌شود چیزی حدود ۳۷ دلار. اگر بخواهید همین مسافت را با قطار ببیم باید به‌طور میانگین ۱۱۴ هزار تومان (۱۱ دلار) بابت بلیت بپردازید و دست آخر، اگر بخواهید با اتوبوس سفر کنید ۹۳ هزار تومان (حدود ۹ دلار) هزینه بلیت آن خواهد بود؛ یعنی در بخش هوایی باید ۳/۳ برابر قطار

فرض کنید می‌خواهید یکی از طولانی‌ترین فاصله‌ها میان دو شهر در ایران را ببیم؛ مثلاً فرض کنید می‌خواهید از تهران به بندرعباس بروید؛ ۱۲۸۶ کیلومتر. ترجیح می‌دهید از چه طریقی سفر کنید؟ متوسط قیمت بلیت هواپیما در یک روز میان هفته که تعطیلات نیست و بیک ترافیک هم نیست ۳۷۶ هزار تومان است.

برای سفر از تهران به بندرعباس، متوسط قیمت بلیت هواپیما ۳۷۶ هزار تومان است. قیمت بلیت قطار به طور میانگین ۱۱۴ هزار تومان و اتوبوس ۹۳ هزار تومان است؛ یعنی در بخش هوایی باید ۳/۳ برابر قطار و ۴/۰۴ برابر اتوبوس هزینه کنید. این نسبت بین قطار و اتوبوس ۱/۲۲ برابر است. آیا این نسبتها منطقی هستند؟

بررسی سهم حمل و نقل جاده‌ای در حمل و نقل عمومی بین شهری کشور نشان می‌دهد، در ۲۰ سال گذشته این سهم تقریباً ثابت بوده است؛ در حالی که قیمت گازوئیل با افزایش ۳۰ برابری، از ۱۰ تومان در سال ۱۳۷۰ اکنون به ۳۰۰ تومان رسیده است

اطلاعات قیمتی به سادگی در دسترس است. به همین جهت، اطلاعاتی که به صورت پراکنده در این رابطه به چشم می‌خورد، عموماً متفاوت و متناقض هستند. چراکه مرجع رسمی برای انتشار چنین اطلاعاتی وجود ندارد و محاسباتی هم که با استفاده از روش‌های مختلف و عموماً بر اساس روش‌های بازگشتی انجام می‌گیرد، نتایج متفاوتی را رقم می‌زنند. نتایجی که باز هم به دلیل فقدان مرجع رسمی، نمی‌توان هیچ‌یک را بر دیگری برتری داد.

همین سازوکار درباره بخش جاده‌ای هم وجود دارد. شرکت‌ها و به‌طور کلی اصناف، نرخی پیشنهاد می‌کنند و سازمان راهداری بعد از چانه‌زنی و احتمالاً اندکی جرح و تعدیل قیمت را می‌پذیرد. قیمت‌گذاری بلیت هواپیما هم حکایتی است. تا پیش از ابلاغ قانون برنامه پنجم توسعه و حتی تا مدتی پس از ابلاغ آن، نرخ بلیت پروازها تکلیفی بود و از سوی دولت برای شرکت‌های هواپیمایی تعیین می‌شد. بر اساس اعلام شرکت‌های هواپیمایی، در حالی که هر صندلی پرواز برای آنها، ۱۲۰ هزار تومان در سال ۱۳۹۲ هزینه ایجاد می‌کرد، اما نرخ فروش بلیت چیزی بین ۶۰ تا ۷۰ درصد این قیمت تعیین شده و مابه‌التفاوت آن را دولت به صورت یارانه پرداخت می‌کرد. به این ترتیب، هیچ تفاوتی میان شرکت‌های هواپیمایی، با کیفیت ارائه خدمات متفاوت وجود نداشت، در ایام پرتردد و ایام کم‌تردد، نرخ بلیت‌ها یکسان بود و به‌طور کلی شرایط بهینه‌ای در خصوص شرکت‌های هواپیمایی کشور وجود نداشت.

پس از آغاز دوره ریاست علی عابدزاده بر سازمان هواپیمایی کشوری، در سال ۱۳۹۳، این سازمان به موجب بند (ج) ماده (۱۶۱) قانون برنامه پنجم توسعه، نرخ بلیت هواپیما را آزاد اعلام کرد، اما آزادسازی نرخ بلیت هواپیماها که با هدف ایجاد رقابت میان شرکت‌های هواپیمایی اجرا شد، به اهداف خود نرسید. نمود این عدم توفیق را می‌توان در چسبندگی رو به پایین قیمت‌های بلیت در روزهای میانی هفته و روزهای کم‌تقاضای سال دید. اینکه در ایام کم‌تقاضا قیمت بلیت کاهش ناچیزی دارد اما در ایام پرتراфик تقاضای سفر قیمت بلیت‌ها سر به فلک

۵۰۰، ۲۲۰ و ۹۳ دلار است. این یعنی نسبت قیمت بلیت هواپیما به قطار و اتوبوس ۲/۲ و ۵/۳ و این نسبت برای قطار و اتوبوس ۲/۳ است. بنابراین در ترکیه سفر با قطار به شکل معناداری ارزان‌تر از سایر مدهای حمل و نقل است؛ اما در ایران فاصله قیمت بین دو شیوه ریلی و جاده‌ای خیلی کم‌رنگ است. خیلی کمتر از دو نمونه مشابه خارجی‌اش. دلیل این امر می‌تواند این باشد که دولت در هردو بخش، قیمت‌ها را دستکاری می‌کند.

### باری به هر جهت؛

#### مثل بهای حمل و نقل

شاید بتوان گفت، اقتصاد ایران هیچ‌وقت مشکلی گسترده‌تر و ادامه‌دارتر از قیمت‌گذاری نداشته و قیمت‌های غیرواقعی به ازدهای هزارسری تبدیل شده که همه وجوه اقتصاد کشور را می‌بلعد. حمل و نقل هم از این قاعده مستثنی نیست و سال‌هاست نه قیمت‌های واقعی دارد، نه نظام قیمت‌گذاری مشخص و حساب‌شده‌ای.

به عنوان نمونه، در بخش ریلی بر اساس ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور، کرایه‌ها در بخش بار متناسب با حمل و نقل جاده‌ای به صورت توافقی بین صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل ریلی تعیین می‌شود. بهای بلیت مسافری هم توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی در هر مسیر و برحسب نوع و درجه واگن، قطار و خدماتی که ارائه می‌شود تعیین و بعد از تایید هیئت‌مدیره راه‌آهن، اجرا می‌شود؛ اما اینکه شرکت‌های حمل و نقل با چه سازوکاری قیمت را تعیین می‌کنند و دولت بر چه مبنایی آن را می‌پذیرد، تعدیل می‌کند یا به کلی رد می‌کند، شفاف نیست.

کما اینکه به گفته یکی از کارشناسان شرکت رجا، نرخ‌ها بر مبنای چانه‌زنی نهایی می‌شود و چندان تابع محاسبات قاعده‌مند نیست؛ بنابراین نه تنها تعرفه مشخصی برای هر نفر-کیلومتر جایه‌جایی مسافر و کالا وجود ندارد، بلکه شرکت راه‌آهن به عنوان متولی امر، اقدام به جمع‌آوری و انتشار اطلاعات مربوط به تعرفه‌های بلیت هم نمی‌کند. اتفاقی که در بیشتر کشورهای دنیا جزء ابتدایی‌ترین امور محسوب شده و



می‌گذارد، گواه این موضوع است.

### دولتی، دولتی، دولتی

صنعت حمل و نقل ایران در هر سه مد مورد بررسی، دولتی یا وابسته به دولت است و هرچند تحولاتی طی سال‌های اخیر به اسم خصوصی‌سازی رخ داده، اما در نهایت همه بخش‌های صنعت حمل و نقل تحت تاثیر مستقیم دولت و تصمیمات دولتی هستند.

امر جابه‌جایی مسافر ریلی کشور تا سال ۱۳۷۵ مستقیماً توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شد و در واقع واحدی در این شرکت، متولی امور جابه‌جایی مسافر، از جمله ارائه خدمات حمل و نقل بود. از سال ۱۳۷۵ و براساس برنامه دوم توسعه، با جدا شدن واحدهای مربوط به خدمات مسافری از شرکت راه‌آهن و تشکیل سازمانی مستقلی به نام شرکت قطارهای مسافری رجا، کلیه وظایف مربوط به حمل و نقل مسافری راه‌آهن، به این شرکت که ۱۰۰ درصد سهامش متعلق به راه‌آهن ایران بود محول شد.

پس از آن طبق بند ۱۶۴ قانون برنامه پنجم توسعه به دولت اجازه داده شد «به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی و باهدف تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری در حمل و نقل نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و واگذاری بخش‌های غیرحاکمیتی آن به بخش‌های خصوصی و تعاونی و ایجاد ظرفیت‌های جدید توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی اقدام قانونی و زمینه استفاده از منابع داخلی و خارجی را برای رشد و توسعه فعالیت‌های ریلی فراهم کند.»

یک ماده قانونی طولانی و پرطمطراق و زیبا، در یک قانون توسعه زیبا که روی کاغذ آغاز می‌شود و روی کاغذ به پایان می‌رسد.

در سال ۸۹ به موجب مصوبه هیئت‌وزیران، دولت سهام خودش را در غالب ردّ دیون به سازمان تامین اجتماعی واگذار می‌کند؛ یعنی به نهاد عمومی غیردولتی که دست بر قضا، هیئت‌مدیره‌اش را حاکمیت تعیین می‌کند، آن هم بدون تعیین قیمت آن و سودده یا زیان‌ده بودنش؛ اما این تنها تناقض این

اتفاق با متن قانون نیست؛ تناقض مهم‌تر این است که قانون پنجم توسعه در سال ۹۰ تصویب شد و دولت در سال ۸۹ عملاً اجازه چنین کاری را نداشت! ولی به آسانی و با عنوان «خصوصی‌سازی» سر و تهش را هم آورند. به این ترتیب شرکت قطارهای مسافری رجا از زمره شرکت‌های دولتی خارج و به زیرمجموعه‌ای از سازمان تامین اجتماعی که یک نهاد عمومی غیردولتی است، تبدیل شد.

در بخش جاده‌ای اما، در سال ۱۳۶۷ تاسیس شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی وسایل نقلیه باربری به تصویب رسید. پیش از آن و در آخرین وضعیت سازمانی، قبل از جدا شدن از وزارت راه و ترابری، معاونت حمل و نقل جاده‌ای به‌عنوان یکی از ۹ معاونت وزارتخانه فعالیت می‌کرد. پس از تشکیل این شرکت که ریاست مجمع عمومی آن با وزیر راه و ترابری بود عملاً بخش عمده امور جاری در امر حمل و نقل عمومی برعهده این شرکت دولتی قرار گرفت و به‌عنوان متولی اصلی حمل و نقل جاده‌ای شناخته شد.

در سال ۱۳۷۳، با جدایی وظایف حمل و نقل جاده‌ای از تشکیلات وزارت متبوع و ادغام آن در شرکت سهامی خاص پایانه‌های عمومی وسایل نقلیه باربری، سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور ایجاد و اولین تشکیلات سازمان در سال ۱۳۷۴ به تصویب رسید. در آخرین تغییر تشکیلاتی، طی مصوبه شورای عالی اداری، کلیه وظایف، نیروی انسانی، تجهیزات، تعهدات و اعتبارات معاونت راهداری وزارت راه و ترابری به این سازمان منتقل و معاونت مذکور از تشکیلات وزارت راه و ترابری حذف شد و طبق بند ۵ مصوبه مذکور، وظایف و اداره امور دبیرخانه شورای عالی ترابری کشور از سازمان منتزع و به وزارت راه و ترابری منتقل شد و نام سازمان به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تغییر یافت. همین حکایت در بخش هوایی هم صادق است و ناوگان هواپیمایی دولتی و نیمه‌دولتی (ایران‌ایر و آسمان) و نظامی، بخش عظیمی از سهم کل ناوگان حمل و نقل کشور را در اختیار دارند.

اینکه اصناف و انجمن‌های مسافری با چه سازوکاری قیمت را پیشنهاد می‌کنند و دولت بر چه مبنایی آن را می‌پذیرد، تعدیل یا به کلی رد می‌کند، شفاف نیست. کما اینکه به گفته یکی از کارشناسان شرکت رجا، نرخ‌ها بر مبنای چانه‌زنی نهایی شده و چندان تابع محاسبات قاعده‌مند نیست

نه تنها تعرفه مشخصی برای هر نفر-کیلومتر جابه‌جایی مسافر و کالا وجود ندارد، بلکه اقدامی نیز در خصوص جمع‌آوری و انتشار اطلاعات مربوط به تعرفه‌های بلیت صورت نمی‌گیرد. اتفاقی که در بیشتر کشورهای دنیا جزء ابتدایی‌ترین امور محسوب می‌شود

حق دسترسی، نصیب شرکت راه‌آهن شد تا دریافت نکردن حق دسترسی و نیز دریافت اجاره نیم‌بها از شرکت‌های خصوصی، زیان ۵۶۸ میلیارد تومانی را تنها در بخش حمل‌ونقل مسافر برای این شرکت همراه داشته باشد. در مجموع نیز این شرکت، با وجود سهم بالای بازار و هزینه‌های تمام شده کمتر در ارائه خدمات حمل‌ونقل، متحمل زیان ۱۶۰ میلیارد تومانی شده است. بنابراین فعالیت شرکت‌های خدماتی خصوصی در این حوزه سودده است، اما به قیمت زیان‌دهی کل صنعت. با این شرایط پتانسیل جذب سرمایه‌گذاری هیچ کم نیست، اما این امر هر روز بر بار هزینه‌ای روی دوش دولت می‌افزاید تا جایی که چشم‌انداز روشنی پیش‌روی این صنعت دیده نشود.

در بخش جاده‌ای هم قصه همان است؛ دولت سعی می‌کند با ارائه سوخت ارزان، توزیع لاستیک بارانه‌ای و ... هزینه نهایی ارائه خدمات را کاهش دهد و خود متحمل

## نوانخانه

اغراق نیست اگر بگوییم صنعت حمل‌ونقل ایران به نوانخانه می‌ماند. خود شرکت‌های دولتی که از بیت‌المال تغذیه می‌کنند به کنار، شرکت‌های خصوصی هم همگی باید دستشان را جلوی دولت دراز کنند تا هزینه تولید را پایین بیاورند و قیمت نهایی حمل را (از ترس عواقب اجتماعی و سیاسی) کنترل کنند.

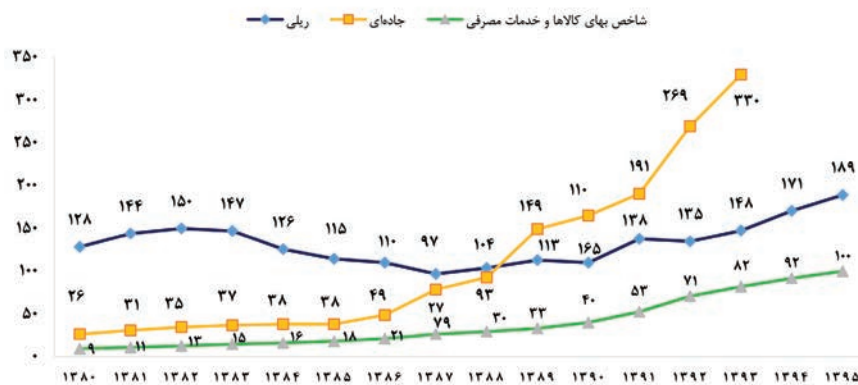
شرکت راه‌آهن از سال ۱۳۸۴ و پس از تصویب و ابلاغ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور، برای کمک به بخش مسافری و ترویج حمل‌ونقل مسافر از طریق شبکه ریلی کشور، واگن‌های حمل‌ونقل بار و مسافر خود را به شرکت‌های خصوصی فعال در این بخش واگذار و اجاره واگن‌های بخش مسافری را نصف تعرفه بخش باری تعیین می‌کند. یکی دیگر از موارد مهمی که در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مطرح شده، حق دسترسی است. به این ترتیب که شرکت‌های خصوصی برای استفاده از شبکه ریلی باید حق دسترسی بپردازند. در اینجا هم شرکت راه‌آهن، تخفیفات ویژه‌ای برای هر دو بخش باری و مسافری در نظر گرفت.

در بخش حمل کالا، ابتدا در سال ۱۳۸۴ حق دسترسی، معادل ۵۷ درصد قیمت کارشناسی تعیین شده بود که در ادامه و در سال ۱۳۹۲ این عدد به ۲۱ درصد رسید و حاشیه سود شرکت‌های خصوصی افزایش و درآمد شرکت راه‌آهن کاهش پیدا کرد.

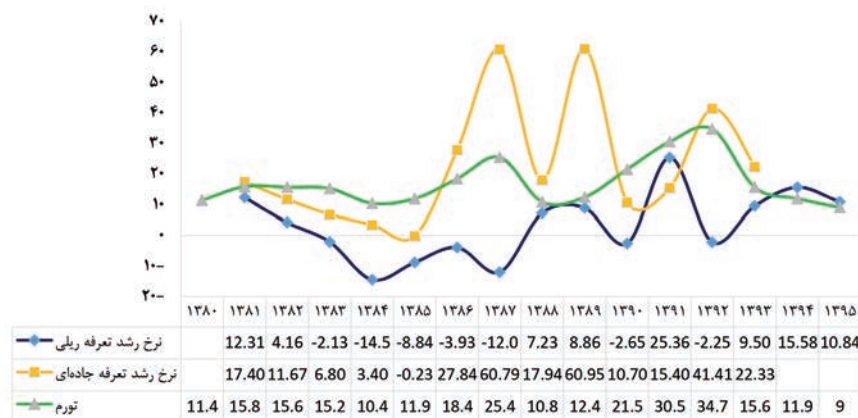
در بخش مسافری اما، شرکت راه‌آهن اصلاً وجهی بابت حق دسترسی دریافت نمی‌کند. با این استدلال که مسئولیت اجتماعی دولت ایجاب می‌کند که با چشم پوشیدن از منفعت خود، بخشی از مسافران را جذب حمل‌ونقل ریلی کند و از این راه، کاهش آلاینده‌گی محیط‌زیست، کاهش تلفات، تامین منافع ملی از طریق کاهش استهلاك جاده‌ها و کاهش استهلاك وسیله نقلیه را دنبال کند؛ اما هزینه‌ای که این نحوه قیمت‌گذاری روی دست دولت می‌گذارد هیچ کم نیست.

در سال ۱۳۹۶، در بخش مسافری، در برابر هزینه ۸۳۱ میلیارد تومانی، تنها ۲۶۳ میلیارد تومان درآمد از محل اجاره لوکوموتیو و اخذ

روند تغییرات میانگین تعرفه حمل مسافر در بخش‌های مختلف



نرخ رشد میانگین تعرفه حمل مسافر و نرخ تورم





در بخش جاده‌های دولت سعی می‌کند با ارائه سوخت ارزان، توزیع لاستیک یارانه‌ای و ... هزینه نهایی ارائه خدمات را کاهش دهد و خود متحمل زیان می‌شود. این وضعیت، ملغمه‌ای از قیمت‌های دستکاری شده و خصوصی‌سازی‌های صوری و چنبره بخش دولتی روی بخش بزرگی از بازار است؛ تا آنجا که اگر روزی سیاست‌های تعدیل ساختاری به‌طور جدی اجرا شود، بخش خصوصی فعلی با سر به زمین خواهد خورد

زیان می‌شود. یارانه‌های آشکار و پنهان دولت در این بخش به‌گونه‌ای است که بنابر اظهارات مدیرعامل شرکت راه‌آهن «با فرض قیمت زیر ۴ هزار تومان برای دلار، اگر یک تن کیلومتر بار را از جاده به ریل منتقل کنیم به ازای هر تن کیلومتر ۱۳۸ تومان صرفه‌جویی ملی ایجاد کرده‌ایم با فرض اینکه ما در برنامه ششم بتوانیم به اهداف برنامه دست یابیم، ۷۵ هزار میلیارد تومان برای کشور صرفه‌جویی به ارمغان خواهیم آورد.» بدیهی است که با قیمت‌های کنونی ارز، این صرفه‌جویی به حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد. در بخش مسافری هم وضعیت خیلی متفاوت نیست و صنعت حمل‌ونقل روی هم‌رفته بشدت زیان‌ده به حساب می‌آید.

این وضعیت، یعنی ملغمه‌ای از قیمت‌های دستکاری شده، خصوصی‌سازی‌های صوری و چنبره بخش دولتی روی بخش بزرگی از بازار؛ تا آنجا که اگر روزی سیاست‌های تعدیل ساختاری در این صنعت به‌طور جدی اجرا شود، بخش خصوصی فعلی با سر به زمین خواهد خورد.

### چشم‌اندازهای برون‌رفت

حمل‌ونقل جاده‌ای، همچنان گسترده‌ترین و پرتقاضاترین شیوه حمل‌ونقل در ایران، در هر دو بخش باری و مسافری است. دلایل زیادی برای توجیه این امر مطرح می‌شود. مهم‌ترین این دلیل اما، قیمت اندک سوخت است که کاهش هزینه تمام‌شده ارائه خدمات و تبعاً کاهش قیمت نهایی ارائه خدمات و در نتیجه افزایش تقاضا را موجب می‌شود. در این راستا بسیاری از کارشناسان، با این استدلال که تقاضای سوخت یک تقاضای مشتقه از حمل‌ونقل است و با افزایش قیمت سوخت و کاهش تقاضای آن، تقاضای سفر از طریق جاده کاهش یافته و این تقاضا جذب سایر روش‌های حمل‌ونقل خواهد شد، افزایش قیمت سوخت را راه‌حلی برای ایجاد توازن بین شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل می‌دانند؛ اما آیا واقعا افزایش قیمت به‌تنهایی می‌تواند ما را به چنین هدفی برساند؟

بررسی سهم حمل‌ونقل جاده‌ای از کل سیستم حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری کشور نشان می‌دهد، در بیست سال گذشته این سهم تقریباً ثابت بوده و جز یک یا دو درصد در بعضی سال‌ها، در باقی سال‌های مورد بررسی، تغییری نداشته است؛ این در حالی است که قیمت گازوئیل با افزایش ۳۰ برابری، از ۱۰ تومان در سال ۱۳۷۰ به ۳۰۰ تومان در حال حاضر رسیده است. این موضوع که افزایش شاخص قیمت و در نتیجه نرخ تورم در طی این سال‌ها بیش از افزایش قیمت سوخت بوده، البته نکته درستی است، اما باید توجه داشت که در سال‌های ۸۸ و ۸۹ نیز که قیمت سوخت جهش بزرگی داشت و چندین برابر تورم رشد کرد، باز تغییر محسوسی در سهم حمل‌ونقل جاده‌ای دیده نشد تا یافته‌های نظری اقتصاددانان در نقاط دیگر دنیا که سوخت را یک کالای بی‌کشش می‌دانند و اثر افزایش قیمت آن را در کاهش تقاضای این کالا ناچیز می‌شمرند، تایید شود. اما علت این امر چیست؟ چرا با وجود افزایش هزینه سفر از طریق جاده، همچنان سهم این بخش از حمل‌ونقل عمومی اینقدر بالاست؟

پاسخ را باید در مسائل غیرقیمتی جستجو کرد؛ نخست اینکه شبکه ریلی ما محدود است و با فرض مزیت قیمتی، باز هم نمی‌تواند بخش زیادی از سفرها را پوشش دهد، در حالی که سفرهای جاده‌ای به دلیل ماهیت خود و گستردگی راه‌ها در سراسر کشور و امکان سفر به روستاها حتی با استفاده از مینی‌بوس و تاکسی، پتانسیل بالایی در جذب سفرهای بین‌شهری کشور دارد. دو دیگر اینکه، کیفیت ارائه خدمات در بخش جاده‌ای مناسب‌تر از بخش ریلی است. در حال حاضر، ۱۴ هزار اتوبوس در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای داریم که میانگین عمر زیر ده سال دارند. سی درصد ناوگان را اتوبوس‌های ویژه (VIP) تشکیل می‌دهند که کیفیت خدمات مناسبی دارند و استقبال خوبی از آنها صورت می‌گیرد. این وضعیت را مقایسه کنید با شبکه فرسوده حمل‌ونقل ریلی که از ۱۸۰۰ واگن، با زمین‌گیر شدن ۶۰۰ واگن، تنها ۱۲۰۰ واگن باقی مانده است؛ بنابراین نوسازی و ارائه خدمات مناسب هم می‌تواند از دیگر راه‌های افزایش تقاضای حمل‌ونقل ریلی باشد.

## سلطنت ترس بر نوانخانه

مهرداد خواجه‌نوری

در آخرین شماره «اندیشه پویا» گفت‌وگویی با خانم تانوسبام، ترجمه شده درباره «معضل ترس». این خانم که فیلسوف برجسته‌ای است، به تازگی برنده جایزه ۲۰۱۸ برگروئن شده است: جایزه‌ای یک میلیون دلاری. در این مصاحبه، او از کتاب جدیدش «سلطنت ترس» سخن می‌گوید و نگاه فیلسوفانه دارد به بحران سیاسی کنونی ما (نقطه شروع بحث، انتخاب دونالد ترامپ است) و تحلیل آن. اما «معضل ترس» مربوط به همه ماست، فارغ از جنسیت، ملیت، سن و کار و اشتغال. با مطالعه گزارش اصلی این شماره که اوضاع بخش خصوصی در حمل‌ونقل عمومی مسافر جاده‌ای را به بحث گذاشته، نتیجه فاجعه‌بار آن ملاحظه می‌شود: «پرنده‌ای که می‌خواهند آزاد کنند، اما نه غذا می‌دهند و نه یادشان می‌ماند که در قفس را بگشایند».

و ترس از احساس «رعیت بودن» و به طور طبیعی با نگاهی غیرجامع (هرچند دردآلود). نگران توسعه طبیعی حمل‌ونقل ریلی از جمله تا بغداد هستند، چون همین مناسبت، مسافری می‌رساند و امید آن هم در مقابل زورگویانی که می‌گویند در ایام اربعین، مسافران از پرداخت عوارض فروش بلیط معاف هستند، ولی بعدا عوارض را از شرکت مسافربری اخذ می‌کنند.

این که کره جنوبی فقط ۵ شرکت مسافربری برون‌شهری دارد و ما ۱۴۰۰ تا، همانقدر عجیب است، که مالکی می‌گوید اتوبوسی را که در خرداد ماه خریده ۶۷۰ میلیون تومان، حالا قیمتش شده، یک میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان و او همچنان نمی‌فروشد که برود؛ مانده و بحث می‌کند.

و سرآغاز «معضل ترس» نمی‌تواند از انقلابی‌گری باشد، که در نیمه سال ۱۳۵۹، هفده شرکت تعاونی مسافری درست می‌کند تا بعدها از سال ۱۳۶۸، معاون وزیری، در نهایت تعداد این شرکت‌ها را ظرف دو سال، هفتاد درصد زیادتر کند. رعیت بودن، این عوارض را هم دارد.

عیش ناقص و «آزادی ناتمام»، همراه با معضل «باری به هرجهت» بودن، می‌رسد به این نتیجه که «صنعت حمل‌ونقل ایران (در اینجا در بخش مسافری) به نوانخانه می‌ماند».

خانم تانوسبام، به ما گوشزد می‌کند که چرا «مارتین لوتر کینگ، مهمترین فیلسوف خشم» است! چون «در تعیین اهداف کوتاه‌مدت برای آدم‌ها استاد بود». اما بدون نگاه جامع بر آینده، آن هم در شرایطی که ترس در همه شئون زندگی هست، انتخاب ترامپ فقط واکنشی است به وقایع اتفاقیه! به‌فرموده حافظ:

حسب حالی ننوشتیم و شد ایامی چند      محرمی کو که فرستم به تو پیغامی چند؟  
ما بدان مقصد عالم نتوانیم رسید      هم مگر لطف شما پیش نهاد گامی چند!







ترابران: اخیراً رانندگانی که در مرز بازرگان تردد می‌کنند در نامه‌ای به حراست گمرک، از وجود مشکلات متعددی در این گذرگاه گلایه کرده‌اند، شما چه اطلاعاتی می‌توانید در این خصوص به ما بدهید؟

■ مرز بازرگان از مشکلات بسیاری رنج می‌برد. هرگونه مشکلی که ممکن باشد در نقطه صفر مرزی رخ دهد، در این مرز وجود دارد. به بیان دیگر سر تا پای این مرز برای صنعت حمل‌ونقل کشور مشکل‌ساز شده است؛ زیرا نه زیرساخت‌های مناسب و کافی دارد و نه شرایط گمرکی خوبی.

این در حالی است که بازرگان بزرگ‌ترین مرز زمینی و دروازه ورود ما به سوی اروپا است و قاعدتاً نباید شاهد چنین مشکلاتی در این مرز باشیم.

یکی از مشکلات ما این است که فرضاً وقتی در تهران جلسه‌ای برگزار و قانونی تصویب یا بخشنامه‌ای ابلاغ می‌شود، افرادی که در گمرک بازرگان هستند از اجرای آن سر باز می‌زنند؛ مثلاً اخیراً بخشنامه‌ای تصویب و ابلاغ شد مبنی بر اینکه مطالبه و کنترل ثبت سفارش کامیون‌های ورودی از اروپا در مرز

می‌گویند از صفر تا صد، یکی از پرترددترین نقاط مرزی برای صنعت حمل‌ونقل کشور مشکل‌ساز شده است

## بازرگان گلوگاه است، نه گذرگاه

صحبت از مرز بازرگان است. مرزی که مدت‌هاست برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و رانندگان ناوگان ترانزیتی ایران به یک گلوگاه تبدیل شده و مقصد را بعید کرده است.

به گفته رضا قاسمی، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی نورهان و عضو سابق کارگروه جاده‌ای در انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، اخیراً مشکلات این مسیر، رو به تزاید بوده و عواملی از جمله وضع مقررات غیرکارشناسانه و عجولانه، کنترل شدید ترکیه بر میزان سوخت ناوگان ایرانی در مقابل آزاد بودن ناوگان ترک برای خرید سوخت ایران، دریافت وجوه نامتعارف از رانندگان در مرز، تردد افراد غیرمسئول در محوطه گمرک و تهدید رانندگان، جاسازی کالای قاچاق و حتی مسافر قاچاق در بار کامیون‌ها و... وضعیت اسفناکی را برای رانندگان و ناوگان ترانزیتی ایران در بازرگان رقم زده است.





اکنون در مرز بازرگان  
بالغ بر ۲۰ ارگان  
حاضر و دخیل هستند  
و هر کدام کار خود را  
انجام می‌دهند. وقتی  
هنگام اخذ مبالغ  
قانونی است، همه  
آنها دکان زده‌اند  
تا از راننده و شرکت  
حمل پول بگیرند،  
اما زمان ارائه خدمت  
که می‌رسد، هر ارگان،  
دیگری را مسوول  
می‌داند و از ارائه  
خدمت طفره می‌رود

خروجی در این مرز داشتیم، اما از زمانی که سیستم‌های الکترونیکی به‌روز نصب شده است حدود ۴۰۰ کامیون ورودی و همین میزان هم خروجی در این مرز وجود دارد؛ به عبارت بهتر، در حالی که فن‌آوری‌های جدید باید سرعت عمل را افزایش دهند، متأسفانه در مرز بازرگان موجب تعطل کار شده‌اند. در نهایت باید گفته شود که جمعا ۱۷ نقطه ایستگاهی در این نقطه (در دو طرف مرز) وجود دارد که موجب می‌شود گذر یک کامیون از آن ۵ کیلومتر حدود ۴۸ ساعت زمان ببرد.

ترابران: یکی از مشکلاتی که برای رانندگان ایرانی به وجود آمده، کنترل و نظارت شدید بر سوخت کامیون‌ها در ترکیه است، در حالی که رانندگان ایرانی می‌گویند رانندگان ترک هیچ محدودیتی در این زمینه ندارند و حتی تا چند هزار لیتر گازوئیل هم می‌توانند سوخت‌گیری کنند. این مشکل ناشی از چیست؟

■ متأسفانه این مشکل در مرز بازرگان وجود دارد و هیچ سیستم نظارتی نمی‌تواند این موضوع را کنترل کند. ما نیز از حراست گمرک، سازمان بازرسی و هنگ مرزی آن منطقه گلیه داریم. ترک‌ها گازوئیل ایران را به تاراج می‌برند و افراد محلی منطقه، به راحتی با دریافت پول‌هایی بسیار ناچیز گازوئیل را به ترک‌ها می‌فروشند، اما رانندگان ایرانی از سوخت کشور خودشان نسبتاً بهره‌می‌مانند.

بر اساس قراردادی که بین ایران و ترکیه توسط محمود واعظی وزیر وقت ارتباطات و فناوری اطلاعات و نماینده رئیس‌جمهور ایران و جودت ییلماز وزیر توسعه ترکیه منعقد شد، محدودیت‌هایی برای رانندگان و کامیون‌های ایرانی ایجاد شد که روزبه‌روز حمل‌ونقل ایران را به افول می‌برد، در مقابل ترک‌ها از این وضعیت سوءاستفاده کردند و نهایت بهره را می‌برند.

به موجب این قرارداد، کامیون‌های ایرانی مجاز هستند برای هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش در خاک ترکیه ۳۲ لیتر به اضافه ۷۰ لیتر گازوئیل دریافت کنند که برای طولانی‌ترین مسیر ترکیه حدود ۶۵۰ لیتر گازوئیل می‌شود، اما از آنجا که جاده‌های ترکیه



بازرگان ضروری نیست، چراکه اگر محموله‌ای که از اروپا آمده و مقصد نهایی آن یکی از گمرکات کشور است، ثبت سفارش نداشته باشد، یقیناً در گمرک مقصد ارزیابی و ترخیص نمی‌شود؛ بنابراین بر اساس بخشنامه اعلام شده از جانب گمرک، به کنترل آن در مرز نیازی نیست، چون نه تنها باعث ایستایی کامیون‌ها می‌شود، بلکه موجبات حضور فرصت‌طلبان و سودجویان را فراهم می‌کند. با این وجود همچنان شاهد هستیم که گمرک بازرگان به‌صورت خودمختار و مستقل، ثبت سفارش کامیون‌های ورودی را از این مرز کنترل می‌کند و همین امر موجب ایجاد اختلال و تاخیر در کار می‌شود. این‌گونه رفتارها در هیچ کشوری مسبوق به سابقه نیست. در عین حال ما با مشکلاتی اعم از زیرساخت‌های اینترنتی، قطعی سیستم باسکول و انفورماتیک، تقارن ساعات رسمی و تعطیلات رسمی ایران و ترکیه نیز مواجه هستیم.

جالب اینجاست که وقتی در گمرکات ما سیستم‌های الکترونیکی وجود نداشت، روزانه ۱۰۰۰ کامیون ورودی و ۸۰۰ کامیون



**مدیران شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، گمرکات، هنگ مرزی و... در غیاب سازمان راهداری جمع می‌شوند و برای ما نسخه می‌پیچند و این گونه می‌شود که مابه‌التفاوت میزان سوختی که برای مرز پلدشت محاسبه کرده‌اند با سوخت مرز بازرگان که کمتر از ۵۰ کیلومتر با آن فاصله دارد، تفاوت بسیار دارد**

**با یقین کامل می‌گوییم در این مرز به کرات اتفاقاتی مانند سوار شدن مسافران قاچاق در داخل محوطه بار بدون اطلاع راننده، باز کردن کابین راننده و تهاجم فیزیکی به راننده، جاسازی مواد قاچاق از قبیل گازوئیل و سیگار و داروهای ممنوعه و از این قبیل در کامیون‌ها دیده شده است**

کوهستانی است، این میزان گازوئیل برای هیچ کدام از کامیون‌های ایرانی کافی نیست، بنابراین ناوگان ایرانی مجبور می‌شود از قوانین تخطی کند. به همین دلیل است که با پایش کامیون‌های ایرانی در ترکیه بیشتر آنها جریمه، متوقف و حتی مصادره می‌شوند؛ تا جایی که پارکینگ‌های ترکیه مملو از کامیون‌های ایرانی است. این در حالی است که ایران هیچ دخالتی در پایش باک کامیون‌های خارجی ندارد.

متأسفانه این موضوع زنگ خطری برای صنعت حمل‌ونقل و رانندگان ایرانی در سطح بین‌الملل است اما پیگیری نمی‌شود. من معتقدم یک عزم ملی در ترکیه ایجاد شده است که ناوگان حمل‌ونقل ایرانی را زمینگیر و در سطح بین‌الملل ما را از دور رقابت خارج کنند. آنها نسبت به فعالیت رانندگان ایرانی احساس خطر کرده‌اند، در صورتی که ما برای آنها فرش قرمز پهن کرده‌ایم.

زمانی که به یک گمرک ایرانی می‌رویم، انگار در خاک استانبول قدم می‌زنیم؛ زیرا مملو از کامیون‌های ترک است که بار وارداتی و صادراتی ایران را حمل می‌کند. در عوض، کامیون‌های ایرانی ۳۰ تا ۳۵ روز در اقصی نقاط اروپا متوقف می‌شوند.

متأسفانه باید گفت که صنعت حمل‌ونقل ایران به واسطه اتخاذ تصمیمات نابه‌جا و نبود کارشناسان متعهد و آشنا به این حوزه در آستانه ورشکستگی است.

**ترابران: آیا محدودیت سوخت‌گیری برای کامیون‌های ایرانی و در عین حال عدم نظارت در زمینه میزان سوخت‌گیری ناوگان خارجی، در مرزهای دیگر به غیر از مرز بازرگان هم وجود دارد؟**

این مشکلی است که در منطقه آذربایجان غربی و ارومیه رخ داده است. متأسفانه سیستم کنترل سوخت این منطقه دچار ضعف است. مدیران پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، گمرکات، هنگ مرزی و... در غیاب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای جمع می‌شوند و برای حمل‌ونقل نسخه می‌پیچند و این گونه می‌شود که مابه‌التفاوت میزان سوختی که برای مرز پلدشت محاسبه می‌شود با سوخت مرز

بازرگان که کمتر از ۵۰ کیلومتر فاصله دارد تفاوت بسیاری دارد؛ مثلاً اگر ترک‌ها از مرز بازرگان ۱۵۰۰ لیتر گازوئیل می‌برند، این میزان در مرز پلدشت به ۳۰۰۰ لیتر می‌رسد.

با این وجود، ایران برای رانندگان ترک در مرز بازرگان فرش قرمز پهن کرده است و برای تردد آنها از آن منطقه جایزه هم در نظر گرفته است. آنها نیز به پلدشت می‌آیند و از طریق نخجوان و باطی کردن فقط ۴۰ کیلومتر، گازوئیل ایران را با قیمت ناچیز وارد ترکیه می‌کنند. این در حالی است که وقتی رانندگان ایرانی خواستند این مسیر را بروند، ترک‌ها به سرعت مانع ایجاد کردند و قوانین مرز گوربولاغ یعنی نقطه مقابل مرز بازرگان در ترکیه را در نقطه مقابل مرز پلدشت در نخجوان هم اجرایی کردند.

پرسش ما این است که چرا شرکت پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی، گمرک، هنگ مرزی و دیگر مسوولان و متولیان که امنیت مرزها را برقرار می‌کنند، عملکرد کشور مقابل را رصد نمی‌کنند؟ آیا نمی‌دانند که کشوری مانند ترکیه که سوخت ندارد برای ناوگان خارجی خود ۹۰۰ لیتر یارانه اختصاص می‌دهد؟ آیا نمی‌دانند که گران‌ترین گازوئیل دنیا را ما برای ناوگان ملی خود در مرز بازرگان داریم؟ ما چه زمانی می‌خواهیم از ناوگان ملی خود در برابر کشورهای دیگر حمایت کنیم؟

**ترابران: میزان سوخت دریافتی چگونه محاسبه می‌شود؟**

■ سهمیه گازوئیل کامیون‌های ایرانی بر اساس مسیر عبوری هر کامیون در ایران، ترکیه و کشورهای گذرگاهی تعیین می‌شود؛ مثلاً کامیونی که به آلمان می‌رود ۶۵۰ لیتر گازوئیل دریافت می‌کند و اگر بیشتر از آن شود، شرکت پالایش و پخش از قیمت فوب خلیج فارس هم به ما گران‌تر می‌فروشد (قیمت آن در عرض ۳ ماه برای ناوگان ایرانی ۳ برابر شده است). در مقابل کامیون‌های ترک با شرایط ویژه، باک خود را پر کرده و حتی مازاد آن را هم جلوی چشم همه، در محوطه گمرک بازرگان دریافت می‌کنند. این در حالی است که مرز باید ایزوله باشد و یک راننده نباید بتواند به راحتی هرچند هزار لیتر سوختی که دوست دارد دریافت کند.

زمانی که در گمرکات سیستم‌های الکترونیکی وجود نداشت، روزانه ۱۰۰۰ کامیون ورودی و ۸۰۰ کامیون خروجی در این مرز داشتیم، اما از وقتی سیستم‌های الکترونیکی نصب شده، در مجموع ۸۰۰ کامیون ورودی و خروجی در این مرز وجود دارد! جمعا ۱۷ نقطه ایستگاهی در این نقطه (در دو طرف مرز) وجود دارد که موجب می‌شود گذر یک کامیون از آن ۵ کیلومتر حدود ۴۸ ساعت زمان ببرد

در محوطه گمرک بازرگان، هر کسی متوجه می‌شود که پول‌های نامتعارف از بسیاری از کامیون‌های ایرانی و خارجی هنگام ورود و خروج اخذ می‌شود. باید قبل از آغاز به کار و پس از دو سال، دارایی کارمندان مرزی کنترل و بررسی شود که هر کدام پس از دو سال، چه سرمایه‌گذاری‌هایی و در چه زمینه‌هایی داشته‌اند و آیا این پول‌ها منشا قانونی داشته یا خیر؛ مثلا اگر برخی کارمندان پس از چندی فعالیت در مرز، صاحب خانه‌های لوکس و شرایط زندگی مرفه شده‌اند، یافتن ریشه این سرمایه‌ها در صورت نظارت و بازرسی سخت نیست.

**ترابران:** یکی از موضوعات دیگری که در آن نامه مطرح شده بود تردد افرادی غیر از پرسنل گمرک، رانندگان و همچنین نمایندگان شرکت‌ها در محوطه گمرک بود که حتی به بردن چادر کامیون‌ها در طول شب و دست‌اندازی به محموله ترانزیتی، بازکردن پلمپ بار و بسیاری مشکل دیگر منجر شده است. آیا بدون اطلاع راننده این امکان وجود دارد که بار ماشین او باز شود یا جنس قاچاق در ماشین او جاسازی شود؟

■ بدون شک بله. با یقین کامل می‌گویم چنین اتفاقات و فراتر از آنها مانند سوار شدن افراد قاچاق در داخل محوطه بار بدون اطلاع راننده، باز کردن کابین خود راننده و تهاجم فیزیکی به راننده، جاسازی مواد قاچاق از قبیل گازوئیل و سیگار و داروهای ممنوعه و از این قبیل در کامیون‌ها، به کرات دیده می‌شود. اگر بخواهید می‌توانیم چندین پرونده به شما ارائه دهیم که در نقطه صفر مرزی که هیچ‌گونه دیوار و حصار و وجود ندارد و سیستم امنیتی برقرار نیست، راننده‌ای کامیونی که ۲۰ کیلومتر در صف انتظار کشیده است و حدود ۲ شبانه‌روز نخوابیده است، هنگامی که می‌خواهد اسناد خود را آماده کند و یا برای صرف یک وعده غذایی برود، پس از بازگشت به سمت خودرو متوجه می‌شود که کانتینر یا وسایل ماشین و یا پلمپ بار را باز کرده‌اند و حتی در برخی پرونده‌ها کالای قاچاق جاسازی کرده‌اند.

توجه داشته باشید، آنقدر امنیت در آن مرز پایین است که ۲۰۰۰ لیتر گازوئیل و حتی یک

باز هم تکرار می‌کنم که هنگ مرزی، نیروی انتظامی، حراست، گمرک و... در جهت جلوگیری از اتلاف سرمایه ملی و حمایت از ناوگان ملی هیچ اقدامی انجام نمی‌دهند و می‌گویند اگر جلوی این افراد بومی را که سوخت قاچاق به رانندگان خارجی می‌فروشنند، بگیریم، ناهنجاری‌های اجتماعی در آن منطقه رخ می‌دهد.

به بیان دیگر، سیاست اشتباه دولت، چنین شرایطی را برای مرزها رقم زده است که افراد محلی به دنبال قاچاق می‌روند، در حالی که اگر هم‌زمان با استقرار سازمان‌های مختلف در آن منطقه، می‌توانستیم معیشت ساکنان منطقه را بهبود بخشیم، بساط قاچاق از مرزها برچیده شده و تصمیم‌گیری‌های غیرکارشناسانه، دامن‌گیر صنعت حمل‌ونقل نمی‌شد.

**ترابران:** ظاهرا شما تمام موارد درج شده در نامه رانندگان ترانزیت به دفتر حراست گمرک را تایید می‌کنید؟

■ بله. رانندگان ناوگان ترانزیتی ایرانی هر چند دیر، اما بالاخره آن نامه را نوشته و امضا کرده‌اند و برای دفتر مقام معظم رهبری، دفتر ریاست جمهوری، سازمان بازرسی کل کشور و هر نهاد مربوطه دیگر رونوشت زده‌اند. به گمان من، آن نامه بسیار درست و به‌جاست نوشته شده است، زیرا مسوولان باید بدانند که در آن مرز چه اتفاقاتی می‌افتد. کما اینکه با ارسال این نامه، به نظر می‌رسد که بالاخره مرز بازرگان زیر ذره‌بین مسوولان و نهادهای نظارتی رفته است. ما امیدواریم که این مرز به گذرگاهی امن و ایزوله در ایران تبدیل شود. خوشبختانه مرز بازرگان چنین پتانسیلی را دارد و اگر بخواهیم، می‌توانیم از این مرز به بهترین شیوه استفاده و دروازه‌ای ایمن برای کل کشورهای آسیای میانه ایجاد و آن را به کریدوری برای اتصال کشورهای اروپایی به حوزه خلیج فارس تبدیل کنیم.

**ترابران:** در آن نامه از وجوه نامتعارفی گفته شده که از رانندگان اخذ می‌شود و اکنون به عرف تبدیل شده است...

■ واقعا برای رخداد چنین معضلی متاسف هستم. این وجوه نامتعارف، متاسفانه به حرف زور تبدیل شده است. این اتفاق بسیار محسوس و علنی است و با اندکی قدم زدن



**آنقدر امنیت مرزی پایین است که ۲۰۰۰ لیتر گازوئیل و حتی یک تن مواد را در نقطه صفر مرزی جابه‌جا و در کامیون‌ها جاسازی می‌کنند که یا راننده از آنها غافل است یا از ترس جان نمی‌تواند کاری انجام دهد؛ زیرا اگر راننده متوجه افرادی که به این کار مشغول هستند بشود، آنها او را به کشتن تهدید و ساکت می‌کنند**

تن مواد را در نقطه صفر مرزی جابه‌جا و در کامیون‌ها جاسازی می‌کنند که یا راننده از آنها غافل است و یا از ترس جان خودش نمی‌تواند کاری انجام دهد؛ زیرا اگر راننده متوجه افرادی که به این کار مشغول هستند بشود آنها او را به کشتن تهدید و ساکت می‌کنند.

متأسفانه، کل محموله قاچاق سیگار در همان نقطه صفر مرزی انجام می‌شود. راننده کامیون وقتی پشت‌دل نشسته و با سرعت آرام رانندگی می‌کند، افراد محلی می‌آیند و به راحتی محموله خود را پشت شاسی ماشین می‌بندند و پلاک آن

را به همدست خود در آن طرف مرز اعلام می‌کنند. این در حالی است که هیچ راننده‌ای هنگام خروج از ایران زیر ماشین خودش را کنترل نمی‌کند. امنیت وجود ندارد و زیر صفر است. باز هم می‌گویم بعضی رانندگان دیده‌اند که افرادی زیر ماشین آنها چیزی را بسته‌اند و زمانی که خواسته پیاده شود و با آنها مقابله کند، او را تهدید جانی کرده‌اند.

**ترابران: فکر می‌کنید نگارش این نامه تا چه حد بتواند به رانندگان کمک کرده و تغییری در امنیت منطقه ایجاد کند؟**

■ ما امیدوار هستیم که با نگارش این نامه، درد دل و حرف‌های رانندگان ناوگان ترانزیتی ایران به گوش مسوولان رسیده باشد و آنها در پی رفع این مشکلات برآیند. ما سعی داریم که به عنوان بخش خصوصی با تعامل، حرف و گفت‌وگو با هر جایی که لازم باشد مشکلات را رفع کنیم؛ زیرا بسیاری از مسوولان زحمتکش دولتی سایر مناطق از مشکلات ما آگاه نیستند، بنابراین ما باید چشم و گوش آنها باشیم و به آنها کمک کنیم که بتوانند با تصمیمات درست، مشکلات مرز بازرگان و سایر مرزها را به حداقل برسانند. این امر جز با همکاری بخش خصوصی و دولتی میسر نخواهد شد.

اکنون در مرز بازرگان بالغ بر ۲۰ ارگان حاضر و دخیل هستند و هر کدام کار خود را انجام می‌دهند، در صورتی که باید مشخص شود متولی اصلی کیست تا بتوان وظیفه و حیطه کاری هر ارگانی را مشخص کرد. وقتی هنگام اخذ مبالغ قانونی است، همه این ارگان‌ها دکان زده‌اند تا از راننده و شرکت

حمل‌ونقلی پول بگیرند، اما زمان ارائه خدمت هر کدام ارگان دیگر را مسوول می‌کند و از ارائه خدمت شانه خالی می‌کند.

**ترابران: آیا سرانجام ارز دولتی به رانندگان ترانزیت اختصاص داده شد؟**

■ متأسفانه تاکنون حتی یک ریال هم ارز داده نشده است. اکنون با وجود ممنوعیت خرید و فروش آزاد ارز، ناوگان ما ارز آزاد تهیه می‌کنند که ضرر و آسیب اصلی آن به پیکره حمل‌ونقل بین‌المللی ایران و سوخت وارد می‌شود.

علاوه بر آن با وجود نوسان نرخ ارز، وزارت صنعت، معدن و تجارت، ترم‌های خرید ارز را تغییر داد و از آنجا که شرکت‌های ایرانی نمی‌توانستند برای اروپا فاکتور صادر کنند، شرکت‌های ترکیه‌ای این کار را انجام دادند، به همین دلیل باز هم منافع به جیب ناوگان ترک هدایت شد. گفتنی است در ۳ ماهه اول امسال به دلیل همین مشکلات از اقصى نقاط جهان ۱۲۵۰۰ دستگاه کامیون از طریق مرز بازرگان وارد ایران شد، در حالی که در همین مدت ۸۰۰۰ کامیون ترک به ایران بار آورد که اگر قیمت هر کدام را ۳۰۰۰ یورو در نظر بگیریم حدود ۲۴ میلیون یورو در ۳ ماهه نخست سال ارز از کشور خارج شده است.

ای کاش به ناوگان ایرانی به‌عنوان یک کالای ایرانی و سرمایه ملی نگاه و شرایطی ایجاد شود که این صنف را به‌عنوان یک خدمت‌گزار ملی و تولید ملی حفظ کنیم و در نگاه‌داری این صنعت کوشا باشیم، نه اینکه شرایطی را ایجاد کنیم که کشورهای همسایه گوی رقابت را از ما بگیرند و باعث تضعیف ما شوند.

طبق گزارش شبکه خبری «کاز اینفورم»، اعطای ویزای واحد ابریشم (شبهه شینگن) که هدفش از بین بردن موانع، برقراری ارتباط مردم و تقویت اقتصاد و گردشگری در منطقه است، در ماه فوریه سال ۲۰۱۹ به‌طور رسمی آغاز خواهد شد. قزاقستان همچنین قصد دارد تا با دعوت از آذربایجان و ترکیه برای پیوستن به ویزای واحد ابریشم، بر دامنه جغرافیایی این رژیم ویزی بیفزاید.

گردشگری متصل به جاده بزرگ ابریشم طی چند سال گذشته در منطقه رو به رشد بوده است. در ماه فوریه، شوکت میرزایف، رهبر جدید ازبکستان، فرمان ارائه یک مجوز مسافرتی ۳۰ روزه بدون ویزا را برای شهروندان هفت کشور (ترکیه، ژاپن، اسرائیل، اندونزی، کره جنوبی، مالزی، سنگاپور) و تسهیل در قوانین و مقررات ثبت نام برای شهروندان ۳۹ نفر کشور دیگر صادر کرد. علاوه بر این، تاجیکستان و ازبکستان در اوایل سال جاری رژیم‌های سخت ویزا بین دو کشور را لغو کردند.

## آسیای میانه در آستانه استقرار ویزای واحد

قزاقستان و ازبکستان، به‌عنوان بخشی از تلاش‌های مداوم برای معرفی یک ویزای واحد برای تمامی کشورهای آسیای مرکزی، موافقت کردند تا در اوایل سال ۲۰۱۹ ویزای راه ابریشم را در اختیار متقاضیان قرار دهند.

طی ماه‌های اخیر فعالان اقتصادی بخش خصوصی با هجمه‌ای از بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌هایی از سوی دستگاه‌های دولتی مواجه شده‌اند که علاوه بر اینکه کسب‌وکار بنگاه‌های این بخش را مختل کرده‌است، قدرت پیش‌بینی و تصمیم‌گیری آنان برای فعالیت‌های اقتصادی را به شدت کاهش داده است.

در همین رابطه، تعداد زیادی از بنگاه‌های اقتصادی و تشکل‌های بخش خصوصی طی نامه‌نگاری با اتاق تهران و برگزاری جلسات همفکری با مسوولان این اتاق، ضمن انعکاس موانع و چالش‌های پیش آمده برای کسب‌وکار خود، خواستار رسیدگی به حل این مشکلات توسط اتاق بازرگانی تهران شدند.

به همین منظور، اتاق بازرگانی تهران با گردآوری نظرات بنگاه‌های بخش خصوصی پیرامون مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی کارآفرینان و صاحبان کسب‌وکار، عمده موانع موجود را اعمال محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها در ثبت‌سفارش متقاضیان دانسته و طی مشورت با تشکل‌ها و فعالان بخش خصوصی به این جمع‌بندی رسید که سیاست‌های اعمالی از سوی وزارت صمت، فضای کسب‌وکار بنگاه‌ها را سخت‌تر از گذشته کرده است. از این رو، رییس اتاق بازرگانی تهران طی نامه‌نگاری با وزیر صنعت، معدن و تجارت، ضمن انتقاد از استراتژی در پیش گرفته شده از سوی سازمان صنعت، معدن و تجارت در خصوص اعمال برخی محدودیت‌ها در تایید ثبت‌سفارش متقاضیان و دارندگان کارت بازرگانی، خواستار اصلاح و بازنگری در دستورالعمل‌های صادر شده این سازمان شد.

در نامه مسعود خوانساری به رضا رحمانی، به برخی موانع ایجاد شده پیش‌روی فعالان اقتصادی، از جمله محدودیت سقف واردات سال ۹۷ به میانگین سابقه واردات سال‌های ۹۵ و ۹۶ و نیز منع تایید ثبت سفارش برای دارندگان کارت بازرگانی با تاریخ صدور بعد از اسفند ۹۶، اشاره شده و آمده است: «بر اساس دستورالعمل‌های سازمان صنعت، معدن و تجارت، الزام به عقد قرارداد با واحدهای تولیدی برای تامین مواد اولیه موضوع ثبت سفارش، محدودیت سقف واردات به ردیف اظهاری سال گذشته، الزام به تطبیق ارزش اظهاری با سامانه TSC و همچنین، محدودیت نوع و میزان نیاز در چارچوب پروانه بهره‌برداری واحدهای تولیدی، عملاً فعالیت بنگاه‌های بخش خصوصی را دچار چالش جدی کرده است».

در این نامه، ضمن برشمردن برخی انتقادات به اعمال محدودیت‌های ایجاد شده برای فعالان اقتصادی، آمده است: «این در حالی است که نوسان طبیعی عرضه و تقاضا در مقایسه با سنوات قبل و سال جاری، از سوی تدوین‌کنندگان دستورالعمل‌های سازمان صنعت، معدن و تجارت نادیده گرفته شده و حال آنکه، محدودیت‌های گذشته، از جمله تعیین سقف ارزشی ۵۰۰ هزار دلار برای کارت‌های بازرگانی در سال اول صدور، گسترش یافته است».

در نامه رییس اتاق تهران به وزیر صنعت، معدن و تجارت، افزایش ارزشی واردات مواد اولیه و افزایش بهای قیمت تمام‌شده محصولات تولیدی، به دلیل ممانعت از برخورداری واردکنندگان از مزیت صرفه به مقیاس، از دیگر اشکالات ایجاد شده برای فضای کسب‌وکار عنوان شده و آمده است: «سامانه TSC که در دستورالعمل‌های سازمان صنعت، معدن و تجارت تطبیق ارزش اظهاری کالاها براساس این سامانه الزام شده است، کیفیت لازم را برای تعیین ارزش کالاها ندارد».

مسعود خوانساری در پایان این نامه، خواستار دستور وزیر صنعت، معدن و تجارت برای بازنگری و بررسی مجدد دستورالعمل مزبور و حذف موارد مغایر با تصویب‌نامه هیات وزیران و تعدیل سایر موارد متناقض با ماهیت فعالیت‌های تجاری شد.



درخواست رییس اتاق بازرگانی تهران از وزیر صنعت، معدن و تجارت

## بازنگری در دستورالعمل‌های محدودیت‌ساز

رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران در نامه‌ای به وزیر صنعت، معدن و تجارت، با برشمردن محدودیت‌های اعمال شده از سوی سازمان صنعت، معدن و تجارت برای ثبت سفارش فعالان اقتصادی و دارندگان کارت بازرگانی و مغایر دانستن بخشنامه‌های صادر شده از سوی این سازمان با مصوبات هیات وزیران و ماهیت فعالیت‌های تجاری، خواستار بازنگری در دستورالعمل‌ها و محدودیت‌های ایجاد شده برای فعالان اقتصادی شد.





### جبران اشتباه با اشتباهات بزرگتر

## بازرگان در تله بازرگان

### اصغر مظاهری

#### عضو هیات مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی

ایجاد شده است، گاهی اوقات مشکلات جدیدی ایجاد می‌کند و از آن مهم‌تر گاهی اوقات سیاست‌های جدیدی اتخاذ می‌شود که در پاسخ به هیچ مشکل قبلی هم نبوده است و نمی‌شود درک کرد که این اقدامات، اصولاً در پاسخ به چه مشکلی انجام پذیرفته است. نمونه‌اش مشکلات اخیر در مرز بازرگان است که به کلی اوضاع بازرگانان کشور را به هم ریخته است. مسئله ایجاد شده این است که گمرک ایران، در اقدامی غیرقابل انتظار، اعلام کرده که محموله‌های وارداتی در هنگام ورود به کشور و در مرز ورودی (و نه گمرک ورودی) باید ثبت سفارش داشته باشند و حامل‌های کالا بدون ارائه ثبت سفارش کالای موضوع برنامه

در طول سال‌های گذشته مشکلات اقتصادی بسیاری داشته‌ایم. یک سوی قضیه، استقلال کشور است و البته اقتصاد پاشنه آشیل استقلال است و دشمن برای شکست این استقلال، تمامی توانش را برای تضعیف اقتصادی ما به کار گرفته و خواهد گرفت. سوی دیگر قضیه، توان مدیریت اقتصادی کشور است که بایستی با امکانات موجود و تغییرات مداوم فضای سیاسی کشور و جهان، بتواند راهکارهای لازم را برای استفاده حداکثری تدبیر کند. اینجاست نقطه اختلاف بین فعالان اقتصادی است و از همین نقطه، اصطلاحاتی چون تحریم‌های داخلی ایجاد می‌شود. سیاست اقتصادی که وظیفه‌اش رفع مشکلات

حمل نمی‌توانند از مرز عبور کنند. ممکن است برخی از خوانندگان حتی مطلع از جزئیات تجارت فرامیزی نیز بیندیشند که اشکال کار کجا است؟ وقتی برای انجام رویه واردات نیاز به ثبت سفارش داریم چه اشکالی دارد اگر آن را در مرز ارائه دهیم؟ در ادامه توضیح خواهیم داد که چرا این بخشنامه غیرقانونی، غیرمعارف و فاقد وجهت لازم است.

ماده ۴۷ قانون امور گمرکی امکان استفاده از شش رویه را برای کالای وارده به قلمرو گمرکی مجاز دانسته است. ورود قطعی، ورود موقت، ورود موقت برای پردازش، مرجوعی، عبور خارجی و عبور داخلی.

انتخاب این رویه‌ها به عهده صاحب کالا است. در گمرکات مرزی به‌طور متعارف رویه عبور داخلی یا عبور خارجی و در گمرک داخلی حسب مورد از سایر رویه‌های ورود کالا (ورود موقت، ورود موقت برای پردازش، ورود قطعی) استفاده می‌شود. البته تمامی رویه‌ها نیز حسب مورد و براساس امکانات گمرک محل قابل انتخاب خواهد بود. از میان این شش رویه فقط برخی از کالاهای موضوع رویه اول یعنی ورود قطعی نیاز به ثبت سفارش دارد.

علاوه بر محموله‌های تجاری که به قصد ورود قطعی به کشور وارد می‌شوند، کالاهای موضوع اکثر بندهای ماده ۳۸ آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، کالاهای مستثنا شده موضوع ماده ۵ آیین‌نامه و همچنین تبصره بند یک ماده ۱۰ همان آیین‌نامه نیز از ثبت سفارش معاف هستند. کالاهای موضوع مواد ۴۰ و ۴۱ قانون امور گمرکی نیز نیازی به ارائه ثبت سفارش ندارند. همچنین کالاهای موضوع مواد ۷۶ و ۱۱۹ قانون امور گمرکی نیز حسب مورد نیازی به ارائه ثبت سفارش ندارند.

کالاهای عبوری از مرز بازرگان، تحت رویه عبور داخلی پردازش می‌شوند و مواد ۱۱۱ و ۱۱۲ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، صراحتاً مدارک لازم برای الصاق به اظهارنامه‌های عبور داخلی را مشخص کرده و همچنین کالاهای وارده تحت پوشش کارنه‌تیر را نیز از تسلیم اظهارنامه معاف کرده است. ثبت سفارش جزو این مدارک نیست.



دستورالعمل تن-کیلومتر نهایی شد:

## نرخ ۱۰۳۳ ریالی برای هر تن-کیلومتر

محاسبه شاخص‌های اولیه تن-کیلومتر بر اساس عوامل هزینه‌ای قیمت تمام‌شده و نرخ تن کیلومتر با در نظر گرفتن تاثیر تک‌تک هزینه‌ها در واحد تن-کیلومتر و تجمیع آن‌ها صورت گرفته است.

یک روز بعد از جلسه کامیون‌داران در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای که با دستور کار اصلاحیه بر اجرای تن-کیلومتر تشکیل شد؛ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در اطلاعیه‌ای خبر داد که دستورالعمل اجرایی تن-کیلومتر نهایی شد.

سازمان راهداری به عنوان متولی اجرای این قانون اعلام کرده است که در راستای اجرای مصوبه ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، نشست تخصصی مسئولان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و رئیس کانون رانندگان و دبیر انجمن صنفی کامیون‌داران کشور و نمایندگان فنی آنان برگزار و بر ضرورت ابلاغ دستورالعمل اجرایی تن-کیلومتر به استان‌های سراسر کشور تأکید شد.

آن‌طور که روابط عمومی سازمان راهداری اعلام کرده است در این جلسه، بررسی و تصمیم‌گیری در خصوص نحوه اجرای مرحله نهایی مصوبه ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در خصوص تعیین نرخ حمل جاده‌ای بر اساس تن-کیلومتر انجام شد و پس از بحث و بررسی پیرامون مصوبه تن کیلومتر با توجه به نهایی شدن دستورالعمل اجرایی، ابلاغ دستورالعمل و بخشنامه اجرایی مربوطه به استان‌ها در دستور کار سازمان قرار گرفت. در این نشست هم‌چنین مقرر شد نرخ شاخص بر مبنای هر تن-کیلومتر ۱۰۳۳ ریال و ضرایب مسافت به استان‌ها اعلام شود هم‌چنین ضریب تطبیق بین ۰/۷۵ درصد تا ۱/۲۵ درصد توسط استان‌ها در نظر گرفته شود.

با توجه به اینکه ممکن است در این دستورالعمل، موارد پیش‌بینی نشده‌ای وجود داشته باشد و همه موارد، معیارها و دامنه‌ها را پوشش ندهد، توافق شد در صورتی که نرخ‌های محاسباتی از نرخ‌های فعلی کمتر باشد، نرخ فعلی ملاک عمل قرار گیرد. به‌منظور رفع نواقص احتمالی در اجرای مصوبه تن-کیلومتر جلسات تخصصی هر ماه برگزار و با توجه به تغییرات قیمت، اقلام هزینه‌ای ناوگان، مبلغ نرخ تن-کیلومتر به‌صورت دوره‌ای به‌روز شود.

گفته می‌شود محاسبه شاخص‌های اولیه تن-کیلومتر بر اساس عوامل هزینه‌ای قیمت تمام‌شده و نرخ تن-کیلومتر با در نظر گرفتن تاثیر تک‌تک هزینه‌ها در واحد تن کیلومتر و تجمیع آنها صورت گرفته و این نرخ بدون احتساب هزینه‌های سربار مانند کمیسیون، بیمه مسئولیت مدنی، تخلیه و بارگیری محاسبه شده است.

۴- بسیاری از کامیون‌های وارده از طریق مرزبازرگان، حامل کالاهای متعلق به افراد مختلف (گروپاژ) هستند و لذا اگر حتی یکی از بارنامه‌های یک حامل، فاقد ثبت سفارش باشد کل محموله‌ها امکان ورود نخواهد یافت.

۵- اصولاً وجود گمرکات متعدد در داخل کشور، به منظور کاستن از حجم عملیات گمرکات مرزی است و هدف اولیه از تاسیس این گمرکات این بوده است که از تجمع و ایجاد وقفه در عملیات گمرکات مرزی که به دلیل محل وقوع عمدتاً فاقد امکانات لازم برای انجام تمامی خدمات هستند اجتناب شده و پس از انتقال کالا به محلی امن و دارای امکانات نگهداری کالا و با استفاده از نیروهای کافی گمرکی تشریفات لازم انجام پذیرد.

بنابراین، انتخاب رویه انجام تشریفات در گمرکات داخلی، بعداً و توسط صاحب کالا انجام می‌شود و بررسی و کنترل آن خارج از توان و حوصله گمرکات مرزی است (خصوصاً گمرکی مانند بازرگان که جزو پرتودترین مرزهای زمینی کشور است) و بروز وقفه در عملیات این گمرکات، باعث نارضایتی شرکت‌های حمل و پرهیز آنان از حمل محموله به مقصد ایران، تعلق هزینه‌های حق توقف و افزایش هزینه حمل به مقاصد داخلی ایران، افزایش احتمال فساد اداری، حتمال تخلفات مراجعین و دشمنان با سوءاستفاده از شرایط شلوغی و ازدحام مراجعین و افزایش احتمال اشتباه توسط کارکنان گمرک و نیروهای انتظامی و امنیتی کشور خواهد بود.

همچنین باید در نظر داشت که این اقدام در گمرکات دریایی و هوایی انجام نمی‌شود و تخلیه کالا در این اماکن منوط به ارائه ثبت سفارش نیست و حتی در سایر گمرکات زمینی هم به اندازه گمرک بازرگان سخت‌گیری انجام نمی‌شود و اصرار این گمرک ناخواسته باعث ایجاد تبعیض و نارضایتی مضاعف می‌گردد.

البته شاید درک دلیل صدور چنین بخشنامه‌هایی چندان سخت نباشد، ولی آنچه نباید از نظر دور بداریم و اتفاقاً از بلیه‌های رایج در مدیریت اقتصادی کشور است اینکه: اشتباه را نباید با اشتباه بزرگ‌تری جبران کنیم.





دکتر شهرام آدم‌نژاد، معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، به عنوان سخنران اصلی هم‌اندیشی خبرگان لجستیک کشور، در ابتدا ضمن تاکید بر لزوم همگرایی در بخش حمل‌ونقل کشور، به مشکلات حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل چه از نظر زیرساختی و چه از نظر بهره‌برداری، اشاره کرد و افزود: «در این حوزه‌ها یکپارچگی به ندرت دیده می‌شود؛ چراکه تقسیم قدرت به درستی صورت نگرفته است.» او ابراز امیدواری کرد زمینه استفاده حداکثری از پتانسیل‌های بخش غیردولتی به عنوان بازیگر اصلی این حوزه فراهم شود.

آدم‌نژاد در رابطه با بحث لجستیک به عنوان یکی از مهم‌ترین مباحث حوزه حمل‌ونقل گفت: «متأسفانه ما غیر از مراکز نظامی نتوانستیم در حوزه لجستیک کار مهمی انجام دهیم. تحلیل من این است که باید در بخش زنجیره تامین بار موفق‌تر عمل می‌کردیم. مهم‌ترین دلیل این عملکرد ضعیف عدم

بررسی راهکارهای توسعه شرکت‌های توانمند لجستیک در کارگروه هم‌اندیشی خبرگان

## لجستیک؛ دو امدادی است، نه بازی حذفی

ماه گذشته نهمین کارگروه هم‌اندیشی خبرگان لجستیک کشور با موضوع «شرکت‌های توانمند لجستیک» با حضور جمعی از نمایندگان دستگاه‌های دولتی و تشکل‌های صنفی و فعالان حوزه حمل‌ونقل و لجستیک، در وزارت راه و شهرسازی برگزار و در ادامه در دو پنل با عناوین «موانع و راهکارهای شکل‌گیری شرکت‌های توانمند لجستیک در کشور» و «بازارگاه‌های الکترونیکی حمل‌ونقل بار» کارشناسان و فعالان این حوزه به بررسی مشکلات و موانع ساختاری ایجاد یکپارچگی در پروژه‌های حمل و یکپارچه‌سازی فرآیندها پرداخته و بر لزوم تحول در نگرش‌های حمل‌ونقل در کشور و استفاده حداکثری از توان بخش خصوصی تاکید کردند.

**معاونت حمل و نقل وزارت راه: مهم‌ترین دلیل عملکرد ضعیف لجستیک در کشور ما، عدم انجام این کار توسط بازیگران اصلی است. به عنوان نمونه زمانی که مدیریت انبارها در تهران مطرح بود، به جز صاحبان انبارها یعنی بازیگران اصلی همه بخش‌های دیگر حضور داشتند!**

**... لجستیکی که قصد توسعه آن را داریم در ۲۰ سال آینده به شدت تحت تاثیر جاده ابریشم چین و سرمایه‌گذاری ۱۴۰۰ میلیارد دلاری آنها طی هفت سال گذشته خواهد بود. اگر نتوانیم تصمیمات درست بگیریم و مطلوبیت‌های خود را افزایش دهیم، قطعا سهم ما از این بازار کم خواهد شد**

نمی‌گیرند، دائما تغییر می‌کنند. برای مثال شبکه آزادراهی به طول ۲۱۷۰ کیلومتر در حال طراحی است، اما ممکن است نیاز کشور به این شبکه در آینده به حدود ۱۰ هزار کیلومتر برسد؛ یعنی نگاه یکپارچه در شبکه حمل و نقل کشور وجود ندارد.»

او با اشاره به اینکه ویژگی دوم هوشمندسازی، کاهش هزینه و جلوگیری از حمل و نقل زائد است، از یکپارچه‌سازی فرآیندها و سیستم‌های اطلاعاتی و اسناد حمل بار به عنوان دومین اقدام استراتژیک نام برد و اذعان کرد که در این بخش، بسیار بروکراتیک عمل کرده‌ایم.

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی افزود: «به‌کارگیری ابزارهای نوین حمل و نقل ترکیبی و ایجاد مراکز لجستیکی و پایانه‌های ترکیبی و تشکیل شرکت‌های لجستیک طرف سوم، از دیگر راه‌های کاهش هزینه‌های حمل است. کسانی که در این حوزه کار می‌کنند، سال‌هاست منتظر تأسیس یک شرکت حمل و نقل ترکیبی در ایران هستند و این در حالی است که اکنون ایجاد یک شرکت حمل و نقل ترکیبی از نظر قانونی حدود ۸ ماه به طول می‌انجامد.»

### ... استراتژی نداریم

پوریا سعیدی، مدیرعامل گروه تراپوری بین‌المللی اطلس نیز درباره اهمیت تشکیل شرکت‌های لجستیک طرف سوم در ایران گفت: «شرکت‌های لجستیک طرف سوم به‌واسطه گستره خدماتی که در زنجیره لجستیک ارائه می‌دهند و به‌واسطه پیچیدگی و نزدیکی با تمام نهادهای درگیر در حوزه لجستیک - چه در بخش خصوصی و دولتی و چه در بخش عرضه و تقاضا - می‌توانند ویرینی شفاف باشند. ما نیاز به یک معیار دقیق برای بررسی وضعیت لجستیک کشور داریم.»

او افزود: «با نگاه به پیدایش شرکت‌های لجستیک طرف سوم در سطح بین‌المللی، متوجه می‌شویم که 3PLها معلول کشش از سمت تقاضای بازار هستند. این شرکت‌ها در کشورهایی شکل گرفته و رشد کرده‌اند که ساختار تجاری و حمل و نقلی قوی دارند. این تقاضا در کشور ما هم وجود دارد.»

انجام این کار توسط بازیگران اصلی است. ما معمولا فرودگاهی را در کشور می‌سازیم و بعد منتظر می‌شویم که در آن هواپیما به پرواز دربیاید. راه‌آهنی را تأسیس می‌کنیم و سپس به فکر فراهم کردن واگن برای آن می‌افتیم. در لجستیک هم اینگونه است؛ زمانی که مدیریت انبارها در تهران مطرح بود، به جز صاحبان انبارها به عنوان بازیگران اصلی این حوزه، همه حضور داشتند. لجستیک برای کاهش هزینه‌هاست و طبیعی است که اگر بازیگران اصلی آن حضور نداشته باشند، امکان کاهش هزینه وجود ندارد.»

آدم‌نژاد افزود: «در عصر جدید سه دیدگاه در مورد لجستیک مطرح است. دیدگاه اول کاهش هزینه، دیدگاه دوم پاسخگویی و مشتری‌مداری و دیدگاه سوم چابکی است. اگر هر سه این دیدگاه‌ها را در لجستیک جمع کنیم، حتما روند توسعه لجستیک کشور بهتر خواهد شد. برای مثال، حدود ۲۲ درصد بارهایی که از مبادی ورودی جنوبی کشور وارد تهران می‌شود، به نواحی مرکزی ایران برمی‌گردد که این حمل زائد می‌تواند مشکلاتی را هم در اقتصاد و هم در قیمت تمام‌شده کالا ایجاد کند.»

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی تصریح کرد: «در ماموریت فراسرزمینی ایران، باید تمرکز بیشتری روی پروژه "یک کمربند، یک جاده" چینی‌ها داشت. لجستیکی که قصد توسعه آن را داریم در ۲۰ سال آینده به شدت تحت تاثیر جاده ابریشم چین و سرمایه‌گذاری ۱۴۰۰ میلیارد دلاری آنها در هفت سال گذشته است. اگر نتوانیم تصمیمات درست بگیریم و مطلوبیت‌های خود را افزایش دهیم، قطعا سهم ما از این بازار کم خواهد شد.»

آدم‌نژاد با اشاره به سرمایه در گردش ۵۰۰ میلیارد دلاری در حمل و نقل بار خاورمیانه، توضیح داد: «برای افزایش بهره‌وری و کارایی در حوزه لجستیک، پنج اقدام استراتژیک وجود دارد. اولین آنها مدل‌سازی هوشمند شبکه و زیرساخت‌ها است. هوشمندسازی دو ویژگی مهم و ضروری برای کشور در پی دارد؛ ویژگی اول، تصمیم‌گیری و آینده‌نگری از طریق مفهوم داده‌کاوی است؛ چراکه وقتی تصمیمات ما بر محور داده‌ها صورت



**پوریا سعیدی: هنوز در هیچ کدام از قوانین بالادستی و پایین دستی نتوانسته‌ایم به طور کامل از مفاهیم لجستیک و خدمات یکپارچه حمل استفاده کنیم. در واقع قوانین ما زنجیره‌های به هم تنیده خدمات لجستیک را مانند جزایر دورافتاده‌ای ترسیم کرده که امکان ایجاد ارتباط بین آنها وجود ندارد**

**... در کشورهای پیشرو در زمینه لجستیک، یک شورا یا نهاد فراسازمانی یا ملی به عنوان متولی واحد برای تجمیع منافع طرف‌های درگیر تعریف شده است که وقتی شرح وظایف آنها را بررسی می‌کنیم می‌توانیم به تفاوت بین آنها و مثلا شورای عالی ترابری که احتمالا به همین منظور تشکیل شده، پی ببریم**

این کارشناس تاکید کرد: «بعد از ورود شرکت‌های چندملیتی به ایران و تمایل به حضور شرکت‌های تولیدکننده در بازارهای جهانی، کشتی برای ایجاد شرکت‌های 3pl از سمت بازار تقاضا به وجود آمد؛ ضمن اینکه همواره در قسمت عرضه نیز برای ایجاد شرکت‌های جامع لجستیکی تمایل وجود داشته که توسعه فورواردرها برای ارائه زنجیره خدمات لجستیک یا تلاش شرکت‌های ریلی و کشتیرانی برای گسترش خدماتشان در مسیر جاده‌ای از جمله مصادیق این موضوع است. پس چرا با وجود کشش از سمت تقاضا و تمایل در قسمت عرضه، هنوز موفق به تاسیس یک شرکت 3pl در ایران نشده‌ایم؟»

به اعتقاد این فعال اقتصادی: «جواب این سوال را می‌توان از چند منظر بررسی کرد. یکی از معضلات شرکت‌های لجستیک طرف سوم این است که شناسنامه ندارند و هنوز نمی‌توان از واژه لجستیک در ثبت شرکت استفاده کرد. از طرف دیگر، هنوز در هیچ کدام از قوانین بالادستی و پایین دستی نتوانسته‌ایم به طور کامل از مفاهیم لجستیک و خدمات یکپارچه حمل و نقل و خدمات جانبی آن استفاده کنیم. در واقع قوانین ما زنجیره‌های به هم تنیده خدمات لجستیک را مانند جزایر دورافتاده‌ای ترسیم کرده است که امکان ایجاد ارتباط بین آنها وجود ندارد. برای مثال، آیین‌نامه‌های تاسیس در وزارت راه و شهرسازی کاملا مشخص محور است و تمام مولفه‌های لازم برای تاسیس یک شرکت حمل بین‌المللی، شرکت نماینده کشتیرانی و یا هر کدام از شرکت‌های فعال در زنجیره لجستیک به یک نفر به نام مدیرعامل محدود می‌شود.»

سعیدی افزود: «مهم‌ترین معضل صنایع کشور، به‌ویژه در بخش لجستیک مسئله تخصص است. نیروی انسانی فعال در بخش لجستیک حتی رانندگان و کارمند ساده نیز باید تخصص داشته باشند، اما ما در حوزه آموزش نیروی انسانی عملکرد بسیار ضعیفی داریم و نمی‌توانیم از توان و آموزش‌های بخش خصوصی در فضای آکادمیک برای فراهم آوردن نیروی انسانی موردنیاز برای

بخش لجستیک استفاده کنیم. از طرف دیگر، بهره‌وری پایین در حوزه خدمات لجستیک مثل حوزه جاده و ریل، پیدایش و گسترش فعالیت شرکت‌های لجستیک را به چالش می‌کشد.»

مدیرعامل گروه ترابری اطلس با اشاره به اینکه مهم‌ترین مسئله‌ای که حوزه لجستیک کشور از آن رنج می‌برد، نداشتن راهبرد مشخص و هدفمند است، افزود: «در تمام کشورهای پیشرو در زمینه لجستیک، یک شورا یا نهاد فراسازمانی یا ملی به عنوان متولی تجمیع منافع طرف‌های درگیر تعریف شده (حال ممکن است این شوراها عناوین مختلفی داشته باشند و برای مثال در یک جا با نام کمیته ملی و در جای دیگر با نام شورای عالی ثبت شده باشند) ولی وقتی شرح وظایف آنها را بررسی می‌کنیم می‌توانیم به تفاوت بین آنها و مثلا شورای عالی ترابری که احتمالا به همین منظور تشکیل شده بود، پی ببریم.»

سعیدی تاکید کرد: «مهم‌ترین اصل در این شوراها این است که بخش خصوصی و دولتی و نهادهای عرضه و تقاضا در هر دو بخش بتوانند به طور مستقیم و بدون واسطه و با رای برابر در این شوراها حضور داشته باشند؛ اما شورای عالی ترابری به دلیل عدم ایجاد توازن مناسب بین نهاد عرضه و تقاضا و بخش خصوصی و دولتی و نهاد حاکمیتی و اجرایی، موفق به ایجاد یک استراتژی واحد لجستیکی نشده است.»

### معضل قوانین دست‌وپاگیر

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در پرتل تخصصی بررسی موانع و راهکارهای شکل‌گیری شرکت‌های توانمند لجستیکی، اصلاح قوانین کنونی را یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه و توانمندسازی بخش خصوصی دانست و تصریح کرد: «قوانین فعلی دست‌وپای فعالیت بخش خصوصی را بسته و عملا آنها را ناتوان ساخته است.»

امید ملک اظهار کرد: «زمانی که وزارت حمل و نقل آیین‌نامه شرکت‌های لجستیکی را تنظیم کرد و شکل داد، مشخص بود که با بحث‌های پایه‌ای و مفاهیم اصلی این

امید ملک: زمانی که وزارت حمل‌ونقل آیین‌نامه شرکت‌های لجستیکی را تنظیم کرد و شکل داد، مشخص بود با بحث‌های پایه‌ای و مفاهیم اصلی این حوزه آشنا بوده، اما باید بدانیم موانع کار کجاست که نتوانسته‌ایم به شرایط مطلوب در این عرصه برسیم

... بخشی از قوانین ما بسیار قدیمی است و با شرایط روز مطابقت ندارد، از جمله قانون تجارت و قانون تامین اجتماعی. این قوانین نمی‌تواند با شرایط فعلی کشور همراه شود و به همین دلیل در برابر خدمت‌رسانی به شرکت‌های لجستیکی ضعف‌های خود را نشان می‌دهد

دخالت می‌کنند و حتی جلوی برنامه‌های وزارت راه قرار می‌گیرند. ما باید بدانیم که یکی از عادلانه‌ترین راه‌های توسعه و توزیع ثروت در بخش حمل‌ونقل و لجستیک است، چراکه همواره در حال حرکت و پویایی است و برخلاف کارخانه‌ها، در یک حوزه جغرافیایی متمرکز نیست.»

این کارشناس حوزه حمل‌ونقل، بالا بودن مصرف انرژی را از دیگر عوامل مهم عدم توسعه‌یافتگی شرکت‌های لجستیکی کشور معرفی کرد و افزود: «حتی کشورهایمانند عربستان و امارات در حوزه مصرف انرژی در رده‌های بالای جدول قرار دارند و شرایطشان مطلوب است؛ اما متوسط مصرف سوخت ما به خاطر عواملی همچون ناوگان فرسوده، نسبت به دیگر کشورها بالاتر است و همین مسئله باعث افزایش هزینه‌های شرکت‌ها می‌شود.»

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی، توسعه ریلی را یکی از راهکارهای مهم توسعه لجستیک کشور دانست: «بر اساس سند توسعه ۱۴۰۴، کشور ما باید سالانه ۷۰۰ میلیون تن مواد معدنی صادر کند که بیش از ۳۰ درصد آن نیز با ریل جابه‌جا می‌شود. ما برای این امر، به ۲۵ هزار کیلومتر شبکه ریلی نیاز داریم، در حالی که هم‌اکنون مجموع شبکه ما چیزی حدود ۱۲ هزار کیلومتر است؛ بنابراین برای تامین ادامه شبکه به ۲۰ میلیارد دلار سرمایه نیاز هست؛ اما این بودجه تامین نشده و به همین دلیل می‌بینیم که کشوری مانند آذربایجان توسعه خط راه‌آهن آستارا را عهده‌دار شده است.»

### مشکل ما، بازی‌های حذفی است!

همایون اسدی، مشاور انجمن سراسری شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در این کارگروه در خصوص اهمیت لجستیک در اقتصاد کشور گفت: «بر اساس محاسبات انجام شده در وزارت صمت، سهم لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور حدود ۱۹/۲ درصد است که ۱/۸ درصد آن مربوط به سهم خودروسازان است. سهم خودروسازان از اشتغال ایران، ۲۰۰ هزار نفر است. در حالی که سهم بخش حمل‌ونقل و لجستیک از

حوزه آشنا بوده است، اما باید بدانیم موانع کار کجاست که نتوانسته‌ایم به شرایط مطلوب در این عرصه برسیم.»

وی اصلاح نگاه قانون‌گذار به قراردادهای حمل‌ونقلی را یکی از راهکارهای مهم توانمندسازی شرکت‌های لجستیکی دانست و خاطر نشان کرد: «بخشی از قوانین ما بسیار قدیمی است و با شرایط روز مطابقت ندارد، از جمله قانون تجارت و قانون تامین اجتماعی. این قوانین نمی‌تواند با شرایط کنونی کشور همراه شود و به همین دلیل در برابر خدمت‌رسانی به شرکت‌های لجستیکی عملاً ضعف‌های خود را نشان می‌دهد. در حالی که لجستیک یک قرارداد خصوصی بین صاحب کالا و شرکت خدمات‌دهنده حمل آن است.»

ملک حذف مالیات بر ارزش افزوده و اصلاح قوانین مالیاتی در حوزه حمل‌ونقل را از نکات مهم توسعه شرکت‌های لجستیکی دانست و افزود: «نگاه غلط به بحث مالیات و ارزش افزوده در شرکت‌های حمل‌ونقلی و لجستیکی باعث می‌شود که هزینه‌های این بخش بالا برود و سوددهی آن کاهش یابد.»

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی پیشنهاد کرد: «بهتر است سود بازرگانی و مالیات بر ارزش افزوده از واردات ادوات حمل‌ونقل حذف شود؛ زیرا اشتغال‌زایی به‌کارگیری این ابزار در صنعت لجستیک، بیشتر از تولید آنها توسط شرکت‌های خصوصی است. بنابراین وقتی ما نیاز به نوسازی ناوگان و ورود کامیون‌های جدید داریم، تا زمانی که این فرایند نوسازی و تامین نیاز کشور انجام شود باید سود بازرگانی و مالیات‌های آن را به صفر یا حداقل برسانیم تا شرکت‌ها در این فضا بتوانند کمبودهای خود را جبران کنند.»

ملک انتقال مرجع تصمیم‌گیری حوزه حمل‌ونقل از نهادها و ارگان‌های دیگر به وزارت راه را لازمه توسعه لجستیکی کشور خواند و تصریح کرد: «وزارت راه و شهرسازی مسئول بنادر، فرودگاه‌ها، راه‌ها و ترمینال‌های کشور است و به‌درستی می‌داند که در کدام بخش‌ها نیاز به واردات یا تامین زیرساخت‌ها دارد، اما گاه می‌بینیم که برخی وزارتخانه‌ها، نهادها و ارگان‌ها در این امر



همایون اسدی: سهم لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور حدود ۱۹/۲ درصد است که ۱/۸ درصد آن به خودروسازان مربوط می‌شود. سهم آنها از میزان اشتغال ایران، ۲۰۰ هزار نفر و سهم حمل‌ونقل و لجستیک ۱/۵ میلیون نفر است، با این وجود خودروسازی در ایران تا آن حد قدرت اقتصاد سیاسی دارد که یکسره تمام استراتژی‌های کشور را به گروگان گرفته...

میزان اشتغال، ۱/۵ میلیون نفر است. پس می‌بینید که خودروسازی در ایران تا چه حد قدرت اقتصاد سیاسی دارد که یکسره تمام سیاست‌ها و استراتژی‌های مملکت را به گروگان گرفته است.»

این کارشناس ارشد لجستیک افزود: «ما در ایران تعداد کمی خودروساز تجاری در ابعاد ملی کوچک داریم. این خودروسازان تجاری که هیچ ارزش افزوده‌ای ندارند، نه اشتغال

قابل توجهی ایجاد می‌کنند و نه نقشی در تولید ناخالص داخلی دارند؛ در وزارت صنعت و معدن و تجارت کاری کرده‌اند که کل اقتصاد ملی را گروگان گرفته‌اند، یعنی یک‌تنه در مقابل توسعه اقتصاد ایران ایستاده‌اند؛ به عبارت دیگر، تمام بخش‌های حمل‌ونقل در ماتریسی که وزارت صمت به وجود آورده، اسیر هستند. در این بین، بخش دریایی تنها بخشی است که قدری از این معضل رها شده؛ زیرا نه از بانک‌های ایرانی وام می‌گیرد و نه از بانک‌های خارجی. پس ما باید ارزش اقتصاد سیاسی خودمان را بدانیم و باید یک اقدام دسته‌جمعی داشته باشیم.»

او ادامه داد: «لجستیک تقاضامحور است و در آن همه چیز از تقاضا شروع می‌شود. کشتی، هواپیما، قطار و کامیون خریداری می‌شود تا به تقاضا پاسخ داده شود. استراتژی توسعه لجستیک زیرمجموعه‌ای از استراتژی بنگاه‌های رقابتی است؛ بنابراین نمی‌توان وزارت صمت را که در سمت تقاضا است، از این دادوستدها و گفت‌وگوها حذف کرد. یکی از مشکلات بزرگ کشور، بازی حذفی است. همه در حال حذف کردن یکدیگر هستند. در صورتی که باید بازی قهرمانی انجام دهیم؛ بنابراین باید در شورای ملی لجستیک تعادل تقاضا و عرضه به وجود آورد تا بتوان پیشرفت کرد.»

اسدی تصریح کرد: «در این میان باید مسائل پیرامونی مانند مشکل مالیات بر ارزش افزوده

که وزارت اقتصاد ایجاد کرده است را نیز در نظر بگیریم. قراردادهای حمل‌به‌خودی خود گران تمام می‌شوند و با این شرایط، سمت تقاضا نیز نمی‌تواند از یک قرارداد بلندمدت یک‌ساله رضایت داشته باشد و به بخش عرضه اطمینان کند.»

به اعتقاد اسدی: «مشکل دیگر، خرد بودن انواع بنگاه‌های حمل‌ونقل است؛ در حال حاضر، حدود ۴۲۰۰ تا ۴۳۰۰ شرکت حمل داخلی و بیش از هزار شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی در ابعاد کوچک در کشور وجود دارد. دولت شروع به تکثیر بنگاه‌های اقتصادی کرده که همه آنها واگرا هستند و کوچک‌ترین همگرایی با یکدیگر ندارند؛ بنابراین نمی‌توان این شرکت‌ها را ادغام کرد، ولی می‌توان آنها را تجمیع کرد؛ مثلاً می‌توان یک هلدینگ متشکل از شرکت کشتیرانی و ریلی، ۲ الی ۳ هزار کامیون و شرکت حمل بین‌المللی و تعدادی شرکت حمل‌ونقل داخلی داشت و اینچنین به صورت مصنوعی به سمت ایجاد شرکت‌های لجستیک طرف سوم رفت.»

او در پایان سخنان خود به موضوع عرضه اضافه و بهره‌وری پایین بخش اشاره کرد و افزود: «حدود ۸۰ هزار کامیون داریم، با این حال وزارت راه در پی نوسازی ناوگان و به دنبال آن عرضه اضافه است. چرا باید به بخش عرضه و متعاقب آن به بحران‌های اجتماعی اضافه شود. در صورتی که در بخش ریل اصلاً عرضه اضافه وجود ندارد؛ چرا دولت به این بخش کمک نمی‌کند.»

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان اعلام کرد: محوطه جدیدی برای ارائه خدمات لجستیک کانتینری با هدف توسعه عملیات تخلیه و بارگیری کالای کانتینری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) اختصاص داده شده است.

ایرج مدیری با تاکید بر استفاده بهینه از ظرفیت‌های ایجاد شده در مجتمع بزرگ بندری امام خمینی (ره) به منظور ارائه خدمات مطلوب به مشتریان، افزود: در پی انعقاد قرارداد همکاری و فراهم ساختن شرایط عملیاتی و ستادی لازم از آذر ماه سال جاری محوطه جدیدی برای ارائه خدمات لجستیکی به کانتینرهای خالی با مشارکت بخش خصوصی اختصاص یافت.

او تصریح کرد: با آغاز فعالیت این سایت، خدمات کانتینری به خطوط کشتیرانی کانتینری مختلف در محوطه لجستیکی ارائه می‌شود.

## آغاز فعالیت سایت لجستیک کانتینری منطقه ویژه بندر امام



زمانیان که در نشست خبری به مناسبت هفته حمل و نقل سخن می‌گفت، افزود: با اشاره به کاهش ترانزیت و تجارت و رکود فراگیر اقتصادی در منطقه افزود: سال ۱۳۹۲ ترانزیت انجام شده به وسیله شرکت‌های حمل خراسان رضوی ۱۵ میلیون تن بود که با توجه به مشکلات فعلی این میزان به حدود ۹ میلیون تن در سال رسیده است.

وی اظهار داشت: بخش زیادی از این کاهش به دلیل استفاده تجار خارجی از مسیرهای ترانزیتی جایگزین ایران بوده که مشکلات قانون‌گذاری و معطلی بار در مبادی ورودی و خروجی کشور عامل اصلی این تغییر مسیرها است.

زمانیان گفت: هم‌اکنون شاهد سه مسیر ترانزیتی جایگزین ایران برای تجارت کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان هستیم. در مسیر نخست ترانزیت از بنادر ترکیه و ارمنستان آغاز شده و با عبور کالا از خاک آذربایجان و استفاده از مسیر دریای خزر کالا به ترکمنستان منتقل می‌شود، چندی پیش نیز مسیر «راه لاجورد» با حضور کشورهای منطقه و افغانستان افتتاح شد که این راه ادامه همین مسیر ترانزیتی ترکیبی است که از شمال افغانستان به شهرهای مزار شریف و هرات ختم می‌شود.

وی اظهار داشت: مسیر بندر کراچی به جنوب افغانستان و سپس شهرهای جلال‌آباد، قندهار و کابل و مسیر ریلی غرب چین به کشورهای آسیای مرکزی دو مسیر دیگر جایگزین راه‌های ترانزیتی ایران است.

زمانیان با اشاره به بروز برخی مشکلات در مرز نیمروز افغانستان گفت: کشور پاکستان نیز مانند ایران دارای برخی مشکلات مدیریتی و سیاست‌گذاری در بخش ترانزیت است، اما اگر روزی بتواند از بندر گوادر به‌درستی بهره‌برداری کند، ایران و شرکت‌های حمل و نقل همانگونه که ترانزیت کالا به جنوب افغانستان را از دست داده‌اند، تجارت و ترانزیت کالا به شمال و غرب این کشور را نیز از دست خواهند داد.

گفتنی است در هفته گرامیداشت حمل و نقل با حضور جمعی از مدیران دولتی و استانی، هیئت نمایندگان اتاق مشهد و اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و فعالان حوزه حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان رضوی از ده شرکت حمل و نقل نمونه و هفت نفر از پیشکسوتان حوزه حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان و نیز آقایان ابراهیم نصری مدیر کل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان و امید جهانخواه ناظر گمرکات استان خراسان رضوی به دلیل حمایت از حمل و نقل بین‌المللی و روان‌سازی ترانزیت تقدیر شد. همچنین از خدمات مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن کشتیرانی و دو شرکت نمایندگی کشتیرانی «بر و بحر» و «توشه بر» نیز تقدیر به عمل آمد.

## ترانزیت با تحریم‌های داخلی مواجه است

رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی اعلام کرد: در حال حاضر، قوانین متعدد و دست‌وپاگیری از جمله قوانین گمرکی، قانون عبور وسایل نقلیه خارجی از کشور، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز و قانون تجارت، مشکلات بسیاری برای فعالان اقتصادی این حوزه، ایجاد و این صنعت را با خودتحریمی مواجه کرده است.



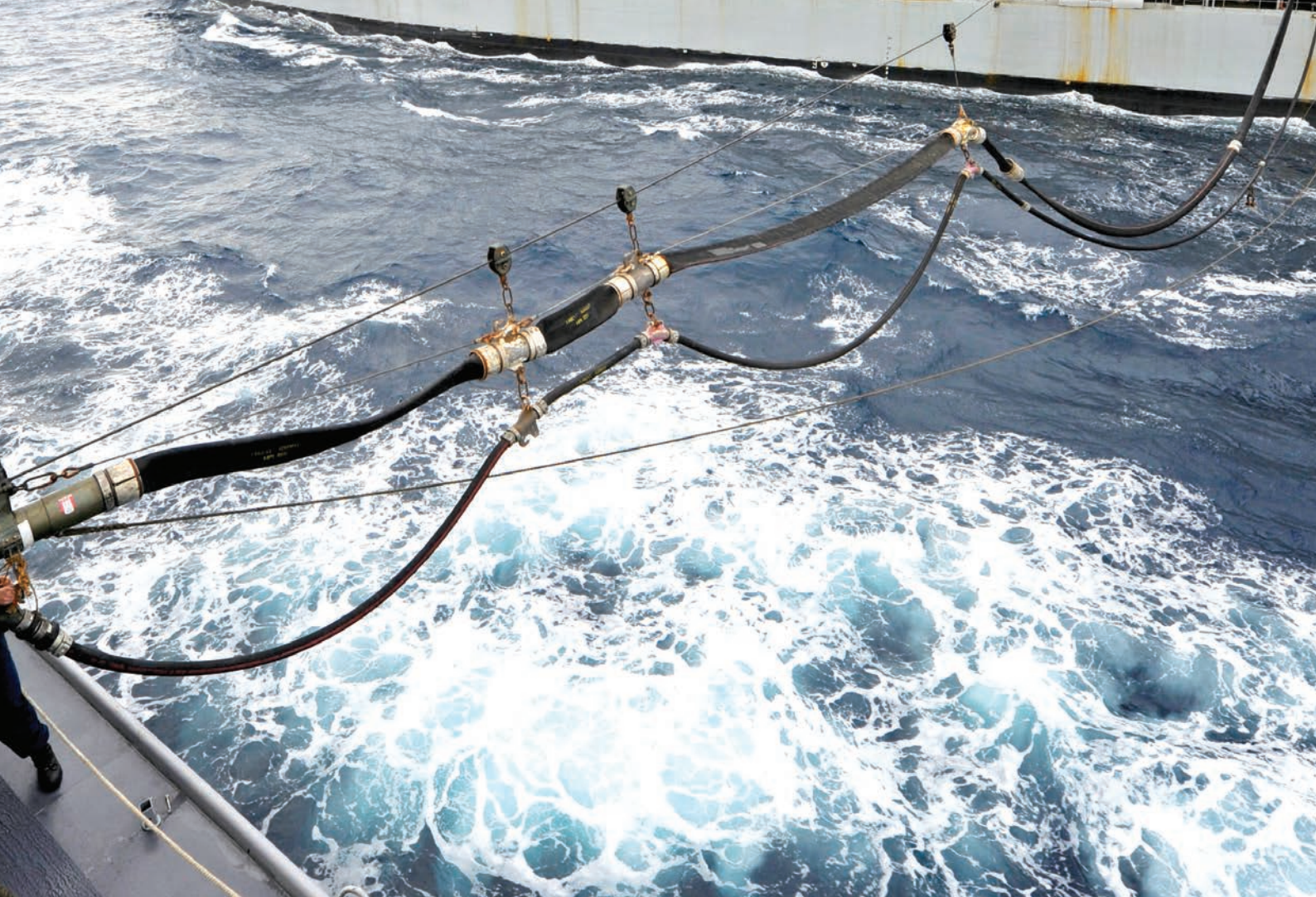
در نامه ۲۷ آذر ماه ۹۷، رایزن بازرگانی ایران در ترکمنستان به مدیرکل دفتر اروپا و آمریکا اعلام شده است: طبق بررسی به عمل آمده از وزارت حمل و نقل جاده‌ای ترکمنستان و اظهار امور بین‌المللی این دستگاه، با توجه به توافق صورت گرفته فی‌مابین ایران و ترکمنستان در سال ۱۹۹۳ هیچ محدودیتی در تعداد مجاز عبور کامیون‌های ایرانی از خاک ترکمنستان در نظر گرفته نشده و عوارض ۱۵۰ دلاری جدید ترکمنستان، شامل کامیون‌های ایرانی نمی‌گردد.

در حال حاضر عوارض ذیل از کامیون‌ها و راننده‌های ایرانی که وارد خاک ترکمنستان می‌شوند اخذ می‌گردد: کامیون با وزن ۱۰ تا ۲۰ تن: ۱۶۰ دلار، بالای ۲۰ تن: ۲۵۰ دلار؛ اخذ مجوز ورود به محدوده ترکمنستان توسط اداره نظارت خودرویی ترکمنستان: ۱۰ دلار؛ خدمات GPS: ۱۰ دلار، هزینه بیمه راننده به مدت ۱۵ روز: ۱۰ دلار، هزینه بیمه ماشین به مدت ۵ روز ۵۰ دلار یا ۷۰ دلار برای مدت ۱۵ روز و در صورت عبور از پل جدید فاراب: ۱۰۰ دلار

## معافیت کامیون‌های ایرانی از عوارض جدید ۱۵۰ دلاری ورود به ترکمنستان

رایزن بازرگانی ایران در ترکمنستان با اشاره به تصمیم عشق‌آباد برای وضع عوارض جدید برای ورود کامیون‌ها به ترکمنستان اعلام کرد این عوارض شامل کامیون‌های ایرانی نمی‌شود.





دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران معتقد است: «با اعمال تحریم‌های آمریکا، شرایط سختی برای کشتی‌ها اعمال شده، اما تحریم‌های داخلی، این سختی‌ها را مضاعف کرده است. به بیان دیگر وزراتخانه‌ها و نهادهای داخلی سنگ تمام گذاشتند و تحدیدها و تحریم‌های آمریکایی را تشدید کردند؛ به گونه‌ای که اکنون سوخت کشتی‌ها به قیمت چهار برابر قبل فروخته می‌شود. سوختی که به دلیل تحریم، مشتری آن فقط کشتی‌های داخلی هستند.»

مهندس علی شریفی درباره معضل قیمت سوخت که بر اثر افزایش نرخ ارز برای کشتیرانی‌ها ایجاد شده است، می‌گوید: «دو نوع سوخت بانکرینگ به کشتی‌های ایرانی فروخته می‌شود. شناورهای کوچک‌تر از سوخت گازوئیل و کشتی‌های بزرگ‌تر از سوخت سنگین استفاده می‌کنند. سوخت سبک توسط شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و سوخت سنگین توسط دفتر امور بین‌الملل وزارت نفت فروخته می‌شود. ماجرا از فروردین ماه و با صدور

معضل قیمت سوخت، مالکان کشتی را مستاصل کرده است

## رها شده در دریا

چندی پیش اتحادیه مالکان کشتی ایران در نامه‌ای سرگشاده خطاب به وزرای راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت و نفت، نسبت به افزایش سرسام‌آور هزینه کشتی‌ها به دلیل افزایش چهار برابری قیمت سوخت شناورها هشدار داد. در نامه اتحادیه، به این نکته اشاره شده بود که حمل‌ونقل زمینی، با همان سوخت قابل استفاده در کشتی‌ها (نفت‌گاز) و با قیمت لیتری ۳۰۰ تومان زمینگیر شده، ولی ناوگان دریایی با سوخت لیتری ۸۸۰۰ تومانی باید بدون یارانه، حمایت و حتی تسهیل یا تسریع در امور، یک تنه بار واردات و صادرات کشور را به دوش کشد.

با علی شریفی، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران گفت‌وگویی داشتیم تا بیشتر در جریان مشکلات ناشی از افزایش قیمت سوخت شناورها قرار گیریم. او معتقد است تا زمانی که مقابله با تحریم‌ها، نهاد متولی بالادستی نداشته باشد این‌گونه مشکلات را نمی‌توان حل کرد.

**دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی: وزارت نفت، عملیات بانکرینگ را فعالیتی صادراتی قلمداد و معادل ریالی ارز را به نرخ سامانه سنا که با نرخ بازار آزاد تفاوت چندانی ندارد محاسبه می کند**

**شرکت پالایش و پخش برای سوختی که به قیمت آزاد بین المللی می فروشد، شرایط تنبیهی هم مقرر کرده و اگر کشتی ایرانی از بنادر ایران سوخت نگیرد، در سفر بعدی جریمه می شود؛ با این استدلال که قطعا از مبادی غیررسمی خریده است!**

گازوئیل لیتری حدود ۸۲۰۰ تومان به کشتی ها فروخته می شود، در صورتی که قبل از این نوسانات حدود ۲۰۰۰ تومان بود. نکته جالب اینکه شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی کشور برای همین سوختی که به قیمت آزاد بین المللی می فروشد و هیچ یارانه ای هم ندارد، شرایط تنبیهی هم مقرر کرده و اگر کشتی ایرانی از بنادر ایران سوخت نگیرد، در سفر بعدی به ایران جریمه می شود؛ با این استدلال که قطعا از مبادی غیررسمی خریده است! جالب تر اینکه این بخشنامه در انتهای سال ۱۳۹۶ ملغی شده است ولی مشخصا در چند بندر جنوبی اجرا نمی شود؛ یعنی برخوردهای جزیره ای!

#### خبری از بسته های حمایتی نیست

او با بیان اینکه اکنون ورود کشتی های خارجی به بنادر ایران بسیار محدود شده است و از طرفی کشتی های ایرانی هم با مشکلات متعدد داخلی دست به گریبان هستند، تصریح می کند: «در شرایطی که ارائه خدمات بندری و بانکی به کشتی های ایرانی در بنادر خارجی (حتی کشورهای دوست) متوقف شده است و یا با مشکلات فراوان انجام می شود، سوخت رسانی به کشتی های ایرانی در بنادر دیگر کشورها به سختی انجام می شود، شرکت های بیمه بین المللی از بیمه کشتی های ایرانی سر باز زده اند و ارائه خدمات موسسات بازرسی و رده بندی بین المللی به کشتی های ایرانی بسیار محدود شده، بدیهی است که دولت باید از کشتی های ایرانی حمایت کند، اما متاسفانه نه تنها از بسته های حمایتی دولت در دوران تحریم و راهکارهای مبارزه با تحریم که از آنها نام برده شده است، خبری نیست بلکه گوش وزارت نفت و زیرمجموعه هایش هم به درخواست های صنفی بدهکار نیست.»

شرفی تاکید می کند: «هیچ کس پاسخگوی ما نیست، نه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور، نه وزارت نفت و نه حتی سازمان بالادستی همانند شورای عالی امنیت ملی! البته وقتی به

پی درپی بخشنامه های عجیب ارزی آغاز شد. این روند ادامه داشت تا اینکه در ۲۰ مرداد ماه بانک مرکزی بخشنامه ای صادر و بر اساس آن کالاهای مشمول ارز ۴۲۰۰ تومانی را اعلام کرد که ظاهرا سوخت شناورها مشمول این نرخ نیست، زیرا وزارت نفت، عملیات بانکرینگ را فعالیتی صادراتی قلمداد و معادل ریالی ارز را به نرخ سامانه سنا که با نرخ بازار آزاد تفاوت چندانی ندارد، محاسبه می کند.»

وی با بیان اینکه سوخت نباید با نرخ دلار آزاد فروخته شود، تصریح می کند: «سوخت هم منشأ داخلی و هم مشتری داخلی دارد و اساسا در زمان تحریم، کشتی خارجی به بنادر ایران تردد نمی کند که از ما سوخت خریداری کند. به بیان دیگر، اگر سوخت به شناورهای داخلی و ایرانی فروخته نشود، غیر از مبادی غیررسمی و اصطلاحا قاچاق، مشتری خارجی ندارد؛ اما شرکت ملی نفت و زیرمجموعه های آن، سوختی را که مشتری آن شرکت های داخلی هستند، با نرخ تسعیر دلار آزاد محاسبه کرده و معادل ریالی آن را اخذ می کند. در این مدت حتی سوخت با نرخ تسعیر ۱۶ هزار تومان هم به کشتی ها فروخته شده و اینطور به ذهن متبادر می شود که وزارت نفت اراده ای برای جلوگیری از خودتحریمی ها ندارد.»

#### امتناع از پاسخگویی

او با اشاره به اینکه هنوز اطلاع دقیقی از متن بخشنامه بانک مرکزی در خصوص نحوه محاسبه نرخ سوخت ندارند، خاطر نشان می کند: «ما بارها و بارها از بانک مرکزی استعلام کردیم که آیا بخشنامه ای در این خصوص وجود دارد، اما آنها بدون ارائه پاسخی مناسب، نامه را به وزارت نفت ارجاع داده اند. از وزارت نفت که پیگیری می کنیم آنها به بهانه محرمانه بودن از ارائه پاسخ امتناع می کنند.»

شرفی تاکید می کند: «این میزان عدم شفافیت برای وزارتخانه ای با این اهمیت، تاسف برانگیز است؛ در حالی که وزارت نفت می بایست خود را در قبال بخش خصوصی پاسخگو بداند. در حال حاضر،



نه تنها قیمت سوخت افزایش یافته است، بلکه وزارت نفت حاضر به تهاثر مطالبات شرکت‌های کشتیرانی از مجموعه نفت با هزینه سوخت نیست و این موضوع باعث تطویل چندین هفته‌ای برای دریافت سوخت توسط کشتی‌ها شده است

کامل صنعت حمل و نقل دریایی گرفته است، زیرا نه تنها تسهیلاتی نمی‌دهند بلکه شرایط را سخت‌تر هم کرده‌اند.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران درباره احتمال تاثیر افزایش قیمت سوخت بر افزایش تعرفه‌های کشتیرانی خاطرنشان می‌کند: «قطعا این موضوع بر تعرفه‌های کشتیرانی موثر است، زیرا نه تنها قیمت سوخت افزایش یافته، بلکه وزارت نفت حتی حاضر به تهاثر مطالبات کشتیرانی‌ها از مجموعه نفت با هزینه سوخت نیست و این موضوع باعث تطویل چندین هفته‌ای دریافت سوخت شده است. یعنی هم در قیمت سوخت با شرکت‌ها مدارا نمی‌شود و هم بابت سوخت‌دهی، کشتی‌ها را معطل می‌کنند؛ بنابراین طبیعی است که قیمت حمل کالا افزایش یابد. البته به این موضوع هزینه‌های بندری کشتی‌ها و افزایش عجیب و غریب قیمت تجهیزات و قطعات مورد نیاز کشتی‌ها را هم باید اضافه کنید.»

شریفی می‌افزاید: «وزارت نفت خود را مبری از ایجاد مشکلات دریایی می‌داند، همیشه ادعا شده که با آزادسازی نرخ سوخت، از قاچاق آن جلوگیری می‌شود، درحالی‌که تنها دو درصد سوخت مصرفی در داخل کشور در دریا مصرف می‌شود و جالب‌تر آنکه نه تنها از قاچاق سوخت کاسته نشده، بلکه به‌وضوح از مرزهای خاکی افزایش یافته است؛ با این حال، وزارت نفت فقط آزادسازی نرخ سوخت کشتی‌ها را لازم‌الاجرا می‌داند و لاغیر!»

وی تاکید می‌کند: «هیچ نهاد و سازمان متمرکزی برای مقابله با تحریم‌ها نداریم. گاهی از حضور شورای عالی امنیت ملی و یا مرکزیت نهادهای دیگر در این زمینه سخن به میان آمده است، اما هیچ‌کدام از این نهادها مرکزیت، مرجعیت و جامعیت لازم را برای هماهنگ کردن وزارتخانه‌ها با یکدیگر و کاهش فشار اقتصادی بر بخش خصوصی ندارند. به همین دلیل وزارت نفت، وزارت راه و سایر وزارتخانه‌های مرتبط با دریا هر کدام راه خود را می‌روند و هم‌راستایی در مقابله با تحریم‌ها در عملکرد آنها دیده نمی‌شود.»

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی خاطرنشان می‌کند: «وقتی ارز گران شد، به تبع آنهم قیمت سوخت بانکرینگ افزایش چند برابری داشت، اما سوخت تولید داخل است و به بخش خصوصی داخلی هم فروخته می‌شود و لاغیر، بنابراین نباید با نرخ ارز ثانویه و نرخ ارز آزاد بفروشیم، بلکه در چرخه مبارزه با تحریم‌ها باید با دلار ۴۲۰۰ تومانی محاسبه شود. ولی دولت به بهانه اینکه کشتیرانی‌ها درآمدشان را با نرخ ارز ۴۲۰۰ تومانی به بازار بر نمی‌گردانند، نرخ سوخت و یا خدمات را با دلار آزاد محاسبه می‌کند. اگر مرجعیت و مرکز نافذی برای مقابله با تحریم وجود داشت، هم بخش خصوصی به این کار مجاب و هم دولت موظف به ارائه خدمات با نرخ تسعیر ارز ۴۲۰۰ تومانی می‌شد. ولی ظاهراً هنوز نیاز به این سازمان متولی حس نشده است!»

عملکرد متخصصان دریایی در وزارت راه نگاه می‌کنیم، از غیرمتخصصان دریایی در وزارت صنعت، معدن و تجارت نمی‌توان انتظاری داشت. مدام شعار حمایت از تولید داخل شنیده می‌شود، بدون اینکه گره‌ای از مشکلات متعدد صنایع دریایی در ساخت کشتی، تامین تجهیزات و البته اعتبار باز شود.»

وی با ذکر این نکته که معلوم نیست در کشور چه می‌گذرد، می‌افزاید: «به نظر می‌رسد دولت تصمیم به ورشکستگی

## راه‌اندازی خط کشتیرانی بندر جاسک - السویق



### چهارمین خط کشتیرانی از بنادر ایران به بنادر عمان با مدیریت بخش خصوصی افتتاح شد.

اتاق مشترک ایران و عمان با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد: خط کشتیرانی بندر جاسک - بندر السویق عمان چهارمین خط کشتیرانی است که بعد از خطوط کشتیرانی بندرعباس به بندر صحار، بندر خرمشهر به بندر صحار و بندرعباس به بندر السویق برقرار شده است. با راه‌اندازی این خط کشتیرانی، کالاها و محصولات کشاورزی ایرانی به صورت کانتینری و فله‌ای به عمان حمل خواهد شد.

همچنین طبق اعلام این اتاق مشترک، خط کشتیرانی بندرعباس - بندر صحار که در اردیبهشت سال ۱۳۹۴ توسط بخش خصوصی راه‌اندازی شد و با آغاز تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا از نیمه آبان به مدت کوتاهی متوقف شده بود، به تازگی بار دیگر فعالیت خود را آغاز کرده است.

همزمان با نشست کمیته پیگیری توافقنامه چابهار:

## ایراتور هندی فعالیت در چابهار را آغاز کرد

به دنبال نشست سه جانبه معاونان حمل و نقل سه کشور ایران، هند و افغانستان که آبان ماه گذشته در تهران برگزار شد، سوم دی ماه، کمیته پیگیری اجرایی سازی این دالان ترانزیتی با حضور مقامات بندری دو کشور در بندر چابهار برگزار شد.



در این نشست مباحث تخصصی درباره تعرفه‌های مرزی سه کشور؛ چگونگی فعال سازی خطوط ریلی و مبادلات گمرکی؛ فرآیند حمل بار و سایر مباحث مورد بحث و تبادل نظر طرفین قرار گرفت.

شایان ذکر است، همزمان با این نشست، ساختمان شرکت هندی IPGL به عنوان ایراتور بندر شهید بهشتی چابهار افتتاح شد. با افتتاح دفتر یاد شده، این شرکت می تواند فعالیت ایراتوری اش را در چابهار شروع کند.

بر اساس این گزارش، تخلیه و بارگیری، تامین تجهیزات و بازاریابی بخشی از مأموریت شرکت ایراتوری IPGL در بندر چابهار خواهد بود.

مدیرکل وزارت امور خارجه هندوستان، در نشست کمیته پیگیری اجرایی سازی موافقتنامه چابهار تاکید کرد: آنچه در کمیته پیگیری اجرایی سازی موافقتنامه چابهار انجام می شود، ایجاد طرح و برنامه است تا سه کشور ایران، هند و افغانستان، نقش مناسبی در حمل و نقل و لجستیک منطقه داشته باشند.

او خاطر نشان کرد: نشست کمیته پیگیری اجرایی سازی توافق نامه بین المللی چابهار، به بررسی بیشتر پروتکل ها در این زمینه پرداخت و تعیین کرد که سه کشور اصلی در این توافق نامه، چگونه نقش موثرتری در توسعه تجاری و بازرگانی دریایی داشته باشند.

رئیس ترانزیت و تسهیلات تجاری افغانستان نیز در نشست کمیته پیگیری اجرایی سازی موافقتنامه چابهار، گفت: بندر چابهار می تواند باعث افزایش رفاه افغانستان و همچنین سایر کشورهای همجوار شود و فرصت های بازرگانی را رونق دهد.

سیدیحیی اخلاقی در نشست کمیته پیگیری اجرایی سازی موافقتنامه چابهار، با اشاره به تاکید رئیس جمهور افغانستان مبنی بر اینکه بندر چابهار اکسیژنی برای تحرک بیشتر اقتصادی در منطقه است، گفت: دولت افغانستان تلاش می کند، تجارت خارجی اش را از طریق روش های مختلف ترانزیتی با محور قرار دادن بندر چابهار توسعه دهد.

در همین رابطه معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی در جمع خبرنگاران، تعریف دقیق این کریدورهای حمل و نقلی طبق تفاهم نامه چابهار را از جمله اهداف مهم جلسه کمیته اجرایی سازی اعلام و بیان کرد: بر این اساس ۴ بندر از بنادر غرب هندوستان و سه مرز گمرکی مشترک ایران و افغانستان به عنوان کریدورهای چابهار تعیین شدند.

محمدعلی حسن زاده گفت: مقرر شد روز ۲۶ فوریه سال ۲۰۱۹ مطابق با هفتم اسفند ماه سال جاری به عنوان روز چابهار تعیین و اعلام شود.

وی در ادامه، با اشاره به آغاز فعالیت ایراتور هندی (IPGL) در بندر شهید بهشتی چابهار اظهار کرد: این ایراتور، راهبری بخشی از فاز یک بندر چابهار را که معادل یک پست اسکله و ۱۰ هکتار زمین است، طی یک قرارداد کوتاه مدت بر عهده خواهد داشت.

حسن زاده در پاسخ به این پرسش که یکی از مشکلات پیش روی بندر چابهار در پسکرانه و مسیرهای ریلی و جاده ای آن است، بنابراین اقدامات برای توسعه این بخش ها در چه مرحله ای قرار دارد، گفت: خوشبختانه در این مرحله دو طرف هندی و افغانستانی از وضعیت جاده ای رضایت دارند. همچنین در بخش ریلی به گفته مسئولان راه آهن، شاهد پیشرفت ۲۷ درصد هستیم.

موافقتنامه ترانزیتی سه جانبه بین کشورهای ایران، هند و چابهار، با هدف تسریع، تسهیل و ارتقای ترانزیت چابهار و اتصال کشور هند و افغانستان به کشورهای آسیای میانه از طریق بندر چابهار، توسعه صادرات سه کشور و ایجاد کریدور بین المللی بین کشورهای مذکور در خردادماه سال ۱۳۹۵، به امضای روسای جمهور ایران، افغانستان و نخست وزیر هندوستان رسید.





چشم دریا به دریانوردان ایرانی زن، روشن شده است

## حضور تازه

مونا روشندل

زهراسندالی، درباره میزان حضور بانوان در صنعت حمل و نقل دریایی، با اشاره به اینکه فراهم شدن بسترهای لازم جهت کسب مدارج علمی و آشنایی با تکنولوژی‌های جدید، این فرصت را برای زنان به وجود آورده که در عرصه‌های مختلف نقش پررنگ‌تری را ایفا کنند، می‌گوید: «صنعت حمل و نقل دریایی نیز از این امر مستثنا نبوده و مدتهاست شاهد حضور و فعالیت زنان در این زمینه هستیم.»

او یادآور می‌شود: «براساس بررسی‌های به عمل آمده، در حال حاضر میزان مشارکت زنان در سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی کشور با بهره‌مندی از بانوان کارشناس و متخصص در حوزه‌های دریایی و کشتیرانی، بندری، فنی و مهندسی، مخابرات، عمران و سیستم‌های کامپیوتر، در حوزه تدریس و آموزش‌های دریایی، صدور گواهینامه‌های

حرفه دریانوردی از دیرباز در کشور ما، به‌عنوان یک صنعت مردانه شناخته

شده است، اما هستند بانوانی که با وجود همه تابوها، محدودیت‌ها و مشکلات، از دیوارهای سنت عبور کرده و راه دریا را پیش گرفته‌اند.

با خبر شدیم زهراسندالی، که تحقیقات و پژوهش‌های مختلفی درباره مقوله ورود بانوان به صنعت دریانوردی انجام داده، پیشنهاد تشکیل کمیته بانوان دریانورد را به این انجمن ارائه داده است. به همین بهانه، سیر ورود زنان، جایگاه و چالش‌های آنها را در این حرفه، از زبان او جویا شدیم و پس از آن گوش به سرگذشت دریانورد شدن دو بانوی ایرانی سپردیم.

ورود بانوان به حرفه دریانوردی هیچ منع قانونی ندارد و در این راستا، چند سالی است که بانوان علاقه‌مند، موفق به اخذ گواهینامه در سمت‌های ملوان عرشه، ملوان صیاد، کاربر موتورهای دریایی و افسر دوم شده‌اند

لزوم رفع تبعیض‌های جنسیتی و تغییر موقعیت شغلی و اجتماعی زنان در جوامع امروزی، تنها محدود به ایران نیست. به همین دلیل سازمان بین‌المللی دریانوردی شعار سال ۲۰۱۹ روز جهانی دریانوردی را «توانمندسازی زنان در جوامع دریایی» انتخاب کرده است

شوهر می‌تواند زن خود را از حرفه یا صنعتی که منافی مصالح خانوادگی خود یا زن باشد منع کند. به این ترتیب، شوهر عامل تعیین‌کننده‌ای برای ادامه اشتغال یا قطع اشتغال زن به شمار می‌آید و از آنجا که حاکمیت تفکر سنتی مردسالاری، این باور را که مردها تامین‌کننده اصلی و غالباً منحصر به فرد معیشت اقتصادی خانواده خود هستند در جامعه ما گسترده است و به طور سنتی دریانوردی کاری مردانه محسوب می‌شود، فرصت تجربه‌اندوژی زنان در این حرفه بسیار کم است.»

او می‌گوید: «اگرچه اکنون نگاه جهان، بیشتر از گذشته به سوی زنان معطوف شده است، اما لزوم رفع تبعیض‌های جنسیتی و تغییر موقعیت شغلی و اجتماعی زنان در جوامع امروزی، تنها محدود به ایران نیست.

به همین دلیل سازمان بین‌المللی دریانوردی شعار سال ۲۰۱۹ روز جهانی دریانوردی را "توانمندسازی زنان در جوامع دریایی" یا Empowering Women in the Maritime Community انتخاب کرده است.»

سندالی معتقد است: «انتخاب این شعار از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با هدف نشان دادن برابری حقوق زن و مرد و همسو با اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متحد بوده تا اهمیت همکاری و حضور فعال زنان در جهان به‌ویژه در بخش دریایی را به نمایش بگذارد. کشتیرانی از گذشته و در تاریخ خود صنعتی مردانه بوده است، اما تلاش‌های همه‌جانبه IMO باعث شده تا شاهد تغییرات گسترده در این نگرش باشیم.»

او یادآور می‌شود: «در حال حاضر زنان در حوزه‌های مختلف صنعت دریایی جهان فعالیت می‌کنند از جمله طراحی کشتی و کشتی‌سازی، خدمه کشتی، اشتغال در شناورهای مسافربری و کشتی‌های تجاری، نیروی دریایی، گارد ساحلی، اشتغال در بنادر، غواصی و حتی در بخش صیادی. هدف IMO نیز دیده شدن زنان در جامعه دریایی، جهت نیل به اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متحد و تقویت برابری جنسیتی و توانمندسازی همه زنان و دختران در

دریانوردی، حقوقی، مدیریت شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی‌های کشتیرانی و اخیراً دریانوردی و مهمانداری شناورهای مسافری، افزایش یافته است.»

سندالی می‌گوید: «براساس تحقیقات و مطالعات انجام شده، ورود بانوان به این حرفه هیچ ممنوعیت قانونی ندارد و بانوان با مراجعه به مراکز آموزش دریانوردی مورد تایید و دارای مجوز در کشور می‌توانند تحت آموزش‌های دریایی قرار گیرند. در این راستا، چند سالی است که بانوان علاقه‌مند، موفق به اخذ گواهینامه‌های دریانوردی در سمت‌های ملوان عرشه، ملوان عمومی، ملوان صیاد، کاربر موتورهای دریایی، افسر دوم و مهمانداری شناورهای مسافری شده‌اند و تعدادی از آنها نیز اکنون بر روی شناورهای ایرانی مشغول به کار هستند.»

او با اذعان به اینکه بانوان تا رسیدن به جایگاه مناسب در حرفه دریانوردی نیازمند زمان و تایید عرف جامعه هستند، تاکید می‌کند: «صرفاً میزان حضور زنان در این حرفه ملاک نیست، بلکه ورود با آگاهی و دانش کافی است که می‌تواند به ارتقای جایگاه آنها در این حرفه منتهی شود. حرفه دریانوردی جزو مشاغل مهم و تخصصی در دنیا محسوب می‌شود و توانایی جسمی و روحی بالایی را می‌طلبد، بنابراین ورود به این حرفه مستلزم درایت و تحقیق قبل از انتخاب آن به عنوان یک شغل است.»

سندالی با اشاره به نکته که ایجاد فرصت اشتغال و پذیرش زنان در صنعت دریانوردی به برداشت جامعه از زنان و توانایی‌ها و استعدادهای آنان بستگی دارد، می‌افزاید: «عدم آگاهی کافی از حرفه دریانوردی، محدودیت‌های خانوادگی، تبعیض جنسیتی و... موجب شده است تا زنان کمتر به اشتغال در دریا بیندیشند.»

او درباره محدودیت‌های قانونی و اجتماعی می‌گوید: «بنا بر اصل ۲۸ قانون اساسی، هر کس حق دارد شغلی را که بدان مایل است و مخالف اسلام و مصالح عمومی و حقوق دیگران نیست، برگزیند، بنابراین منع قانونی برای اشتغال زنان وجود ندارد، اما در نقطه مقابل آن، ماده ۱۱۱۷ قانون مدنی می‌گوید:





### می‌خواهم افسر دوم شوم

یکی از بانوان این سرزمین که مرز سنت را شکسته و وارد حرفه دریانوردی به عنوان یک حرفه مردانه شده است، مرضیه سادات طباطباییان است. او که یک بانوی مجرد ۳۹ ساله است، با اشاره به اینکه از کودکی عاشق دریا و کشتیرانی بوده، می‌گوید: «با این وجود تا سال‌ها به دنبال علاقه خود نرفتم، زیرا گمان می‌کردم که در ایران خانم‌ها نمی‌توانند وارد حرفه دریانوردی شوند. به همین دلیل در حرفه دیگری مشغول به کار شدم تا اینکه یک روز تصمیم گرفتم آگاهی و اطلاعات خود را درباره فعالیت زنان در این حرفه افزایش دهم. به خود گفتم اگر حالا این کار را انجام ندهی، بعدا پشیمان می‌شوی. به همین منظور در شبکه‌های اجتماعی و از طریق کسب اطلاعات از یک دریانورد، متوجه شدم در ایران نیز راه برای دریافت گواهی‌نامه دریانوردی برای خانم‌ها در رسته‌های مختلف هموار است.»

او می‌افزاید: «وقتی متوجه شدم آموزش دریانوردی برای خانم‌ها هیچ منع قانونی ندارد و هر خانمی که به این حرفه علاقه‌مند است می‌تواند از طریق موسسات آموزشی دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی در کلاس‌های آموزشی این حرفه ثبت‌نام کند، بدون اتلاف وقت، در یک آموزشگاه دریانوردی در تهران ثبت‌نام کردم و با دریافت کارت سلامت پزشکی، دوره ۴گانه را گذراندم و وارد دوره ملوانی شدم. پس از آن به خاطر علاقه‌ام به این رشته، دوره‌های پیشرفته را هم مانند پیشرفته مدیکال، پیشرفته آتش و ... طی کردم. اکنون هم بعد از حدود یک و نیم سال می‌خواهم

صنعت دریانوردی است.»

این پژوهشگر خاطرنشان می‌کند: «تاکنون تعریف مشخص و مناسبی برای حضور خانم‌ها در حرفه دریانوردی ارائه نشده است، اما تلاش بر این است با تحقیق و مطالعه، جایگاه واقعی بانوان برای ورود به حرفه دریانوردی مشخص شود. وقتی ورود بانوان به این حرفه بلامانع است، باید مشخص شود که در چه رشته‌هایی می‌شود از توانایی آنها استفاده کرد.»

او توضیح می‌دهد: «هر بانویی که به این حرفه علاقه‌مند باشد می‌تواند با توجه به علاقه‌اش به مراکز آموزش دریانوردی (دارای مجوز سازمان بنادر و دریانوردی) در استان تهران، مازندران، گیلان سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و خوزستان مراجعه کند، به فراگیری حرفه مورد نظر خود بپردازد و گواهی‌نامه دریافت کند. پس از آن اگر یک شناور و یا کشتی به بانوی دریانورد نیاز داشته باشد از ایشان برای کار دعوت به عمل می‌آورد.»

سندالی می‌افزاید: «شواهد موجود گویای آن است که زمانی که زنان به روی شناورها می‌روند، با مسائل و مشکلاتی در رابطه با پذیرش توسط دیگران مواجه می‌شوند و از این رو گاه مجبورند به نحوی توانایی خود را به اثبات برسانند. با این وجود در طی زمان با بروز توانمندی‌های حرفه‌ای خود، به عنوان همکار در بین سایرین پذیرفته و درک شوند.»

این پژوهشگر مسائل زنان دریانورد، درباره کمک‌هایی که انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران می‌تواند به بانوان دریانورد داشته باشد، تاکید می‌کند: «این انجمن صنفی به عنوان یکی از تشکل‌های حامی دریانورد و مرجع مطمئن ورود و رسیدگی به مشکلات دریانوردان می‌تواند با هدف حمایت از ورود بانوان به صنعت حمل‌ونقل دریایی مسائل بانوان دریانورد را نیز در کنار مسائل مردان بررسی کند و موضوعاتی مثل مزایای زمان بارداری و زایمان، حقوق، اسکان، ایمنی، آموزش، مرخصی طولانی‌تر و ... را در چارچوب وظایف خود قرار دهد.»

یکی از مشکلات بانوان دریانورد، پر کردن Sea Time است، ملوانان قبل از حضور در کلاس‌های افسر دومی باید یک سال سی‌تایم داشته باشند که برای خانم‌ها - به دلیل شرایط بازار کار و عدم اطمینان در خصوص توانایی‌های آنها - گذراندن این یک سال دشوار است

انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران با هدف حمایت از ورود بانوان به این حرفه می‌تواند در کنار مسائل مردان، مشکلات بانوان دریانورد مانند مزایای زمان بارداری و زایمان، حقوق، اسکان، ایمنی، آموزش، مرخصی طولانی‌تر و ... را نیز در چارچوب وظایف خود قرار دهند

شده را درک می‌کند. اکبری از دل کوهستان و کویر به جزایر جنوب ایران می‌رسد و به دنبال شناخت دریا می‌رود و از همین نقطه زندگی دریایی خود را آغاز می‌کند.



این افسر دریانورد که عضو انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری نیز هست، می‌گوید: «زمانی که به جنوب رسیدم از فرماندهان کشتی‌ها پرسش‌های متفاوتی درباره چگونگی کار در کشتی داشتم تا جایی که یکی از فرماندهان با دیدن این کنجکاوی، به من گفت اگر علاقه‌مند هستی می‌توانی به موسسات آموزشی دریانوردی مراجعه کنی و با گذراندن دوره‌های مختلف وارد این حرفه شوی. همین پیشنهاد مانند یک جرقه بود و راه جدیدی را در زندگی برای من باز کرد؛ بنابراین مطالعه و تحقیق را در این راستا آغاز کردم، در جزیره هرمز ماندم و تحقیقات خود را تکمیل کردم و با سپری کردن دوره‌های آموزشی وارد این حرفه شدم.»

بیشتر بانوان و یا حتی آقایان دریانورد صرفاً براساس علاقه و عشقی که از قبل به این حرفه داشته‌اند وارد این عرصه می‌شوند، اما اکبری با آگاهی، این حرفه را برگزیده است: «... از قدیم هر زمانی که نام علم هیات را می‌شنیدم شگفت‌زده می‌شدم تا زمانی که وارد حرفه دریانوردی شدم و دریافتم که یک دریانورد بدون اینکه خودش بداند علم هیات را می‌آموزد، زیرا اقلیم‌شناسی، ریاضی، حساب، هندسه، علوم طبیعی، ستاره‌شناسی و ... را در حین کار به صورت تجربی یاد می‌گیرد. این برای من یک ثروت بزرگ معنوی است. اکنون خوشحالم که این حرفه را انتخاب کردم و به آن علاقه‌مند شدم.»

اکبری که اکنون کارآموز افسری روی

این بانوی ملوان ایرانی می‌گوید: «مشکل بازار کار به اندازه‌ای مهم است که دیگر مشکلات برای ما رنگ می‌بازد. مشکل دیگر ما پر کردن Sea Time است، زیرا ملوانان قبل از حضور در کلاس‌های افسر دومی باید یک سال سی‌تایم داشته باشند که برای ما خانم‌ها- به دلیل شرایط بازار کار و عدم اطمینان با بانوان- گذراندن این یک سال دشوار است.»

او یقین دارد که روزی مالکان کشتی‌ها در ایران به زنان اعتماد کرده و آنها را هم همپا و دوشادوش مردان به کار دعوت می‌کنند.

### راه دریا از دل کوهستان و کویر باز شد

زهر اکبری بانویی است که از عالم گرافیک و رشته طراحی پوشاک دانشگاه صنایع دستی به حرفه دریانوردی جذب شده است. او که متولد ۱۳۶۵ است راه دریانوردی را از مسیر ایرانگردی پیدا کرد و آنطور که خودش می‌گوید بعد از چندین سال زندگی و پرورش یافتن در شهر، به منظور آشنا شدن با اقلیم‌ها و قباایل مختلف به ایرانگردی می‌پردازد و یک زندگی فراتر از زندگی شهری و سیستم شهرنشینی تعریف

برای دوره افسر دومی برای شناورهای زیر ۳۰۰۰ GT ثبت‌نام کنم.»

از طباطباییان درباره بازار کار برای دریانوردان خانم در ایران پرسیدیم. او می‌گوید: «متأسفانه بازار کار برای خانم‌های دریانورد در ایران بسیار محدود است و تعداد انگشت‌شماری از دریانوردان خانم اکنون به فعالیت در کشتی مشغول هستند، زیرا مالکان کشتی و شرکت‌های ایرانی به توانایی زنان در این حرفه اطمینان ندارند. برای آنها فعالیت زنان در دریا عجیب است، اما باید بدانند که ما هم دوره‌های آموزشی را سپری کرده‌ایم و می‌توانیم دوشادوش آنها به‌خوبی در دریا فعالیت کنیم.»

انتظار او از مالکان کشتی این است که به بانوان دریانورد ایرانی اعتماد کنند: «باید عرصه را برای حضور بانوان در کشتی باز کنند تا بتوانیم توانایی‌های خودمان را در این حرفه اثبات و در برخی امور مربوط به هدایت کشتی تجربه کسب کنیم.»

این بانوی ملوان ایرانی در پاسخ به این پرسش که اگر زمانی عرصه برای حضور بانوان دریانورد روی کشتی هموار شود، شما دوست دارید روی چه نوع شناوری کار کنید، می‌گوید: «من خودم کشتی‌های مسافری را ترجیح می‌دهم، زیرا برای خانم‌ها با توجه به روحیاتشان کشتی‌های مسافری بهتر از دیگر شناورها است. در این کشتی‌ها با مردم برخورد داریم و خسته نمی‌شویم. علاوه بر این، کشتی‌های مسافری سفرهای کوتاه‌مدت دارند و برای خانم به‌ویژه در ایران مناسب‌تر هستند.»

از او درباره محدودیت‌هایی که حرفه دریانوردی می‌تواند برای زنان ایجاد کند پرسیدیم. او می‌گوید: «قطعاً اشتغال بانوان در کشتی محدودیت‌هایی را برای آنها ایجاد می‌کند، زیرا آقایان ایرانی دوست ندارند همسرانشان روی کشتی کار کنند و زمان طولانی در خانه غایب و دور از خانواده باشند. البته ممکن است آقایانی هم باشند که با این حرفه مشکلی نداشته باشند، اما همان‌طور که اشتغال به این حرفه برای مردان محدودیت ایجاد می‌کند، برای زنان هم محدودکننده است.»

**هر بانویی که به حرفه دریانوردی علاقه‌مند باشد می‌تواند با توجه به علاقه‌اش به مراکز آموزش دریانوردی دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی در استان تهران، مازندران، گیلان، سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و خوزستان مراجعه کند، به فراگیری حرفه مورد نظر خود بپردازد و گواهینامه دریافت کند**



شناور مسافربری است، می‌گوید: «من دوره زیر ۵۰۰ تن را گذرانده‌ام و چون با لباس وارد شدم مستقیم وارد دوره افسری شدم، به همین خاطر با عنوان افسرکارآموز اما به‌عنوان ملوان روی کشتی کار می‌کنم، با این حال، جزو پرسنل حقوق‌بگیر نیستم.» او می‌افزاید: «من پس از فراگیری گرافیک و طراحی لباس، به حرفه دریانوردی جذب شدم. وقتی قرار بود در بندر شهیدحقانی پذیرش شوم لباس فرم برای خانم‌ها وجود نداشت، اما از آنجا که من خودم در این رشته تحصیل کرده بودم توانستم لباس فرمی برای خودم طراحی کنم که مورد تایید قرار گیرد. همه چیز به‌گونه‌ای دست به دست هم داد تا من بتوانم از سابقه کاری خود در این زمینه استفاده کنم.»

### چشم‌ها به حضور زنان در دریا عادت ندارد

وی درباره مشکلاتی که زنان دریانورد دارند، با بیان اینکه زنان بومی دریانورد موفق داریم که هزینه چند خانوار را تقبل می‌کنند، گفت: «یکی از مشکلات دریانوردان زن ما این است که چشم‌ها هنوز به حضور آنها روی کشتی عادت ندارد و نمی‌تواند حضور

زن را در این عرصه تصور کنند به بیان دیگر حضور زنان در دریا تعریف نشده است. همه گمان می‌کنند که خانم‌ها فقط باید آراسته و پیراسته ظاهر شوند، اما واقعیت این است که زنان کسانی هستند که خانواده را پرورش می‌دهند بنابراین اگر یک خانم با تمام وجود بخواهد دریانورد شود باید اول از همه احساس کند که می‌تواند و آمادگی لازم برای این کار را دارد.»

وی افزود: «زمانی که من خواستم وارد این حرفه شوم از من خواسته شد تا توانایی خودم را به آنها ثابت کنم، بنابراین من هم طوماری از فعالیت‌هایی که تا آن زمان انجام داده بودم به همراه تجربه‌ای که در بازسازی یک خانه قدیمی داشتم برای آنها ارسال کردم اما این طومار فقط توانست آنها را تا اندازه‌ای مجاب کند. من شخصا صبح تا ظهر در آن خانه در جزیره هرمز کار می‌کردم و ظهر تا شب نیز سر کلاس درس در بندرعباس حاضر می‌شدم تا بتوانم خودم را ثابت کنم.»

وی درباره مدت زمان حضورش در دریا می‌گوید: «از آنجا که من در شناورهای مسافربری کار می‌کنم، مدت زمان حضور در دریا به آن شرکت بستگی دارد که گاهی

۵ روز و گاهی ۱۰ یا ۱۵ روز است، اما به دلیل سختی کار، مرخصی داریم.» این افسر دریایی با اشاره به اینکه کار کردن با طناب، کار در موتورخانه، کار با مواد خطرناک و ... از بخش‌های بسیار سخت است، می‌افزاید: «من به‌منظور آمادگی برای این کار در خانه زمین شخم می‌زنم، با شاخه‌های درختان بارفیکس می‌روم و تمرین‌های دیگر دارم.»

اکبری درباره محدودیتی که کار در کشتی، برای زندگی خانوادگی زنان دریانوردان به وجود می‌آورد، معتقد است: «خانواده همیشه حرف اول را می‌زند، زیرا یک انسان مانند یک گیاه است که با ریشه‌ای به نام خانواده رشد می‌کند و تنومند می‌شود. در حال حاضر نیز من مادام حضور آنها و دعای خیرشان را در زندگی‌ام احساس می‌کنم. اکنون هر چه هستم و به هر جایی که رسیده‌ام به‌واسطه حمایت بی‌دریغ آنها است.»

وی در پاسخ به این پرسش که آیا این حرفه، برای شما در مقوله ازدواج محدودیت ایجاد می‌کند یا خیر، تاکید می‌کند: «من فکر می‌کنم آن کسی که مرا تا این مرحله همراهی کرده و به این حرفه رسانده است، آینده را هم به بهترین شکل برای من رقم می‌زند.»

## اقدام گمرک برای تعیین تکلیف کالاهای انباشته‌شده در بنادر

گمرک ایران از اقدام اورژانسی برای تعیین تکلیف کالاهای انباشته شده در بنادر خبر داد و اعلام کرد: تیم فنی دفاتر ستادی گمرک از ۱۵ دی ماه در بندر شهید رجایی مستقر می‌شود. این پیشنهاد با توجه به ضرورت بررسی میدانی مشکلات و اقدامات فوری در فرآیند تریخیص مطرح شده است.

مهرداد ارونقی، معاون فنی و امور گمرکی در این خصوص گفت: «این اولین پیشنهاد کاری من به رئیس کل گمرک بود و با توجه به تأکید معاون اول رئیس جمهور و وزیر امور اقتصادی و دارایی و همچنین رئیس کل گمرک ایران مبنی بر تعیین تکلیف کالاهای انباشته شده در بنادر، پیشنهاد شد تیم فنی دفاتر ستادی گمرک ایران در اسرع وقت در بندر شهید رجایی به عنوان مهمترین بندر تجاری کشور استقرار داشته باشند که این پیشنهاد مورد استقبال و پذیرش رئیس کل گمرک ایران واقع گردید.»

معاون فنی و امور گمرکی گمرک ایران افزود: «به همین منظور، من به همراه مدیران و معاونان دفاتر ستادی از پانزدهم دی ماه در گمرک شهید رجایی حضور یافته و مشکلات و مسائل گمرک مذکور را به عنوان نمونه‌ای بارز از مشکلات گمرکات کشور مورد بررسی قرار خواهیم داد.» ارونقی گفت: «با اعلام این موضوع انتظار داریم صاحبان کالا و مراجعان هرگونه مشکلی در روند انجام تشریفات کالاهای خود در تمامی رویه‌های گمرکی دارند به اینجانب منعکس یا در گمرک مذکور حضور داشته باشند تا به این مشکلات رسیدگی و در صورت امکان نسبت به رفع مشکل و در غیر این صورت نسبت به پیگیری آنها از مراجع ذیربط اقدام شود.»

مهرداد جمال ارونقی، معاون فنی و امور گمرکی گمرک ایران در دوره‌های پیشین چندین سال در سمت مدیر کل و معاونت امور گمرکی بندر شهید رجایی فعالیت می‌کرد و بیشترین تجربه کاری در بزرگترین گمرک تجاری ایران را در کارنامه کاری خود دارد.

## زنان برتر صنعت کشتیرانی در سال ۲۰۱۸

به گزارش مانا، لویدزیلیست ۱۰ زن برتر صنعت کشتیرانی را که در سال ۲۰۱۸ نقش پررنگی در صنعت کشتیرانی ایفا کردند، معرفی کرده است. این لیست به شرح زیر است.

۱- **Hu Xiaolian** رئیس بانک صادرات- واردات چین: او پیش از این به عنوان معاون SAFE مشغول به فعالیت بوده است. بانک صادرات- واردات چین به دلیل ارائه بهترین عملکرد در بخش کشتیرانی و همچنین ریودن گوی سبقت از بزرگترین گروه خدمات مالی DNB ASA نروژ، موفق شد توجهات جهانی را به خود معطوف کند. در سال جاری میلادی، شرکت کشتیرانی Navigation Maritime Bulgare بلغارستان سفارش ساخت ۶ فروند فله بر با ظرفیت ۴۵ هزار DWT را در یک توافق مالی ۹۴ میلیون دلاری با Cexim به ثبت رساند.

۲- **Angeliki Frangou** مدیرعامل Navios Maritime Holdings: شرکت لجستیک و کشتیرانی Navios متمرکز بر حمل کالای فله خشک مستقر در یونان طی ۹ ماه نخست سال جاری میلادی، درآمد ۳۹۰ میلیون و ۴۰۰ هزار دلاری داشت و به دنبال نرخ‌های چارتری بالاتر و تقویت بازار فله خشک، موسسه رتبه‌بندی مودیز رتبه Navios را از B3 به B2 ارتقا داد. Navios اکنون ۷۰ فروند شناور (۳۶ فروند ملکی) در اختیار دارد.

۳- **Violeta Bulc**، سرپرست بخش حمل و نقل اتحادیه اروپا: او به عنوان سرپرست بخش حمل و نقل اتحادیه اروپا موقعیت بسیار مهمی دارد، چرا که کمیسیون اروپایی در بحث قوانین آینده انتشارات کشتیرانی به ویژه نظارت و بازبینی آنها نقش بسیار پررنگ و قابل توجهی را ایفا می‌کند. او فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد تکنولوژی اطلاعات از دانشگاه Golden Gate کالیفرنیا است.

۴- **Kristin Holth**، رئیس بخش کشتیرانی در شرکت خدمات مالی DNB: او فوق‌لیسانس تجارت دارد و پنج سال است که در بزرگترین شرکت خدمات مالی نروژ فعالیت می‌کند، اما یک سال پیش به عنوان رئیس بخش کشتیرانی و صنایع اقیانوسیه این شرکت منصوب شد. علی‌رغم روند کاهشی سود حاصله در سال ۲۰۱۷ DNB ASA در سه ماهه سوم سال جاری میلادی سود ۶۲۹ هزار و ۱۰۳ دلار را به ثبت رساند.

۵- **Birgitte Ringstad Vartdal**، مدیرعامل شرکت کشتیرانی Golden Ocean Group: افزایش سود Golden Ocean به ۳۵ میلیون دلار در سال جاری میلادی گویای موفقیت وی در عرصه مدیریتی است. این شرکت پیروی و مطابقت از قانون سوخت با سولفور پایین را با رونمایی از طرح مجهز کردن ۲۰ فروند از فله‌برهای کپ سایز ناوگان خود به اسکرابرها نشان داد. این شرکت ۷۷ فروند شناور را در اختیار دارد.

۶- **Carol Howle**، مدیرعامل شرکت BP Shipping: در ماه فوریه سال ۲۰۱۸، او به عنوان مدیرعامل شرکت BP Shipping بازوی کشتیرانی شرکت جهانی نفت BP مستقر در لندن انتخاب شد تا تجارت گروه در تمامی صنایع بالادستی، پایین‌دستی، زنجیره یکپارچه و انرژی جایگزین را مدیریت می‌کند. وی برنامه احیای ناوگان را در دستور کار خود قرار داده است و BP Shipping از طریق تحویل و اتمام پروژه‌ها، سود امیدوارکننده سه میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار را در سه ماهه سوم سال جاری میلادی کسب کرد.

۷- **Hélène Stanway**، رئیس امور دیجیتالی در شرکت بیمه AXA XL: او ماموریت تشخیص تکنولوژی‌های نوظهور که می‌تواند مشکلات تجاری را حل کند، برعهده دارد.

۸- **Helle Hammer**، مدیرعامل انجمن صنعت بیمه‌گران دریایی Cefor: از سال ۲۰۰۷ تاکنون اودارای کرسی ریاست انجمن صنعت بیمه دریایی Cefor مستقر در نروژ است و تحلیل آماری برای انتشار گزارش به بازار در باب دعوی‌ها، ارزش بیمه شده و حق بیمه‌ها را برعهده دارد.

۹- **Despina Theodosiou**: او مدیرعامل TOTO THEO MARITIME ارائه‌دهنده خدمات، تجهیزات و ارتباط ماهواره‌ای برای صنعت دریایی مستقر در قبرس و رئیس انجمن کشتیرانی بین‌المللی زنان WISTA است.

۱۰- **Lucy Clarke**، مدیرعامل شرکت بیمه JLT Specialty: او که در سال جاری میلادی به عنوان مدیرعامل این شرکت بیمه مستقر در لندن منصوب شد، از ۲۵ سال تجربه در زمینه بیمه برخوردار است. طی ۶ ماه نخست سال جاری، درآمد JLT Specialty با رسیدن به ۹۱۵ میلیون و ۵۰۰ هزار دلار رشد ۳ درصدی داشته است.





برای ابر شهری که گران اداره می‌شود چه باید کرد؟

## چو دخلش نیست...!

پویا مهرابی

اعلام خودکفایی شهرداری‌ها در دهه ۶۰ بدون تدوین سازوکار مناسب و تعیین سرفصل‌های مجاز درآمدی برای آنها، شهرداری‌ها را در مواجهه با گسترش جمعیت، نرخ فزاینده مهاجرت از روستاها به شهرها و تقاضای قابل‌ملاحظه در حمل‌ونقل شهری، به چالش دسترسی به منابع درآمدی پایدار و سالم گرفتار کرد. از این رو شهرداری‌ها تکیه اصلی تامین منابع درآمدی خود را بر فروش ظرفیت‌ها و فرصت‌های آتی شهر (فروش تراکم) بنا نهادند و به مشکلاتی همچون آلودگی هوا، افزایش ترافیک و... دامن زدند. در این راستا از ابتدای تشکیل دولت یازدهم تدوین «لایحه درآمدهای پایدار شهری» در دستور کار دولت قرار گرفت تا اینکه سرانجام بسته جدید درآمدی شهرداری‌ها با هدف جدایی خزانه شهرداری‌ها از درآمدهای حاصل از ساخت‌وساز، پس از وقفه چندساله سرانجام در اواخر تابستان امسال به تصویب دولت رسید و سپس راهی مجلس شد.

در گفت‌وگویی با مجید فراهانی، عضو شورای پنجم شهر تهران و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه این شورا، از او خواستیم ضمن ارزیابی روش‌های پیش‌بینی شده تامین درآمدهای پایدار شهری در لایحه جدید دولت، درباره مشکلات تامین منابع مالی مستمر و متعارف برای شهرداری‌ها و برنامه‌های شورای شهر تهران برای کارآمدتر این شهر و معضلات ترافیکی آن برآیمان بگوید. او معتقد است شهر تهران گران اداره می‌شود و باید به جای تصدی‌گری به سمت حکمروایی شهری حرکت کرد.





عمده درآمد شهرداری‌ها از کمک بلاعوض دولت تامین می‌شود. شهر استانبول تقریباً دو برابر شهر تهران جمعیت دارد و این در حالی است که هزینه و بودجه آن نصف تهران است! بودجه سالانه شهر تهران حدود پنج میلیارد دلار است اما استانبول با حدود دو میلیارد دلار اداره می‌شود. بخش عمده این موضوع به نظام مدیریت هزینه در این شهرها مربوط می‌شود.

این آمار نشان می‌دهد که تهران گران اداره می‌شود؛ در حالی که می‌توانیم به راحتی هزینه‌های اداره آن را با برنامه‌ریزی و اجرای صحیح به نصف کاهش دهیم. مهم‌ترین عامل در هزینه پایین اداره شهر استانبول، واگذاری یا برون‌سپاری ارائه خدمات به بخش خصوصی و در عین حال کوچک بودن بدنه شهرداری است.

در حقیقت شهرداری استانبول به جای تصدی‌گری و ارائه مستقیم خدمات به سازمان نظارت‌کننده تبدیل شده است.

**ترابران: در حال حاضر، مهم‌ترین برنامه‌های شورای شهر تهران کدام‌ها هستند؟**

شهرداری‌ها محدودیت‌های ایجاد می‌کند، این موضوع پیش‌بینی شده که برای ایجاد درآمد، از روش‌های خاصی استفاده شود.

من معتقدم اداره شهر تهران نیز باید مانند دیگر شهرهای دنیا صورت بگیرد. اگر مروری بر درآمد شهرهای مختلف در دنیا داشته باشیم، متوجه می‌شویم که بخش عمده‌ای از درآمدهای اداره شهر از محل کمک دولت و اخذ مالیات و عوارض تامین می‌شود. به عنوان مثال در کشور انگلیس و شهر لندن درآمدهای ناشی از کمک‌های دولت، به‌طور میانگین ۴۰ درصد، پرداخت عوارض و مالیات‌های محلی حدود ۳۰ درصد و درآمدهای ناشی از اجاره واحدهای استیجاری حدود ۳۰ درصد است. در آلمان نیز ۲۷ درصد درآمد شهرها از کمک دولت به شهرداری‌ها تامین می‌شود و مابقی از محل عوارض مردمی و مالیات محلی.

اساساً میزان کمک دولت، نشان‌دهنده اهمیت شهرداری‌ها و جایگاه آن برای دولت‌هاست. در کشورهای اسلامی هم وضع به همین منوال است. در اندونزی

**ترابران: لطفاً کمی درباره برنامه‌های جدید دولت برای تغییر منبع درآمدی شهرداری تهران از فروش تراکم به دیگر روش‌ها توضیح دهید؟**

■ در حال حاضر ۶۰ درصد از درآمد شهر تهران وابسته به درآمدهای شهرسازی است؛ به عبارت دیگر، طبق آمارها از ۱۷ هزار میلیارد تومان درآمد سالانه شهرداری تهران، حدود ده هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان آن از محل صدور پروانه ساختمانی، فروش تراکم، جرائم کمیسیون ماده ۱۰۰ و تغییر کاربری تامین می‌شود.

این وضعیت همانند شرایط حال حاضر کشور و وابستگی اداره آن به درآمدهای نفتی است؛ منظورم این است که به طور قطع نمی‌توان این وابستگی را یک‌شبه برطرف کرد، اما می‌توانیم در یک فرآیند چندساله و به تدریج به سمت کاهش وابستگی به این درآمدها پیش برویم.

در لایحه درآمدهای پایدار شهری که اخیراً توسط دولت به مجلس ارائه شد (علی‌رغم نقص‌هایی که در آن وجود دارد و برای





نیمی از هزینه توسعه مترو به عهده دولت است که از همین بابت نزدیک به ۲۰ میلیارد دلار به شهرداری تهران بدهکار است. دولتی باید هزینه شهروندی خود را برای اداره پایتخت مانند همه شهروندان تهرانی بپردازد

دولت باید بدهی‌های خود به شهرداری را با استفاده از اوراق تسویه، با بدهی شهرداری به بانک‌ها تهاتر کند. در این صورت شهرداری می‌تواند در بازار سرمایه از امکان انتشار اوراق مشارکت استفاده کند. یکی از دلایلی که نمی‌توانیم برای توسعه خطوط مترو اوراق مشارکت منتشر کنیم این است که به غالب بانک‌ها بدهکار هستیم

■ مهم‌ترین برنامه، کاهش هزینه‌ها است که در سیاست‌ها و الزامات تدوین بودجه ۱۳۹۸ نیز بر آن تاکید شده است. در طرح «الزام شهرداری تهران به کاهش هزینه و اصلاح الگوی مصرف» شهرداری را ملزم کرده‌ایم که ستادی با عنوان ستاد کاهش هزینه تشکیل دهد و گزارش‌های خود را هر شش ماه یک بار به شورای شهر تهران ارائه کند.

موضوع دوم جذب سرمایه‌گذاران جدید و تشویق آنها به فعالیت‌های شهری و استفاده از روش‌های مشارکت عمومی - خصوصی است. ضمن اینکه بحث ایجاد درآمدهای پایدار جدید نیز مطرح است. براساس لایحه درآمد پایدار شهرداری که از طرف دولت به مجلس ارائه شده، ردیف‌های متعدد درآمدی برای شهرداری در نظر گرفته شده است؛ مانند عوارض پارک حاشیه‌ای. قرار است این شیوه نظام‌مندتر از پارکومتر عمل کند. اپلیکیشن موبایلی نیز طراحی شده و به‌زودی رونمایی می‌شود تا هر شهروندی که از منزل حرکت می‌کند، بتواند قبل از رسیدن به مقصد، جای پارک خود را رزرو و هزینه آن را با موبایل پرداخت کند. تا پیش از این، پارکومترها تنها در جاهای محدودی کار گذاشته می‌شدند، اما با این اپلیکیشن تمام معابر اصلی شهر تهران تحت پوشش قرار می‌گیرند.

برنامه بعدی استفاده از فضای زیرسطحی در شهر تهران مانند بسیاری از شهرهای دیگر دنیاست. بخش اعظمی از فضاها زیر سطح تهران می‌تواند به عنوان محل تجاری در نظر گرفته شود؛ به‌خصوص معابری که در زیر بزرگراه‌ها قرار گرفته‌اند.

به درآمدهای مرتبط با هوشمندسازی شهری هم توجه می‌کنیم؛ ضمن اینکه پیش‌بینی شده خودروهای که از خارج تهران وارد شهر می‌شوند عوارض پرداخت کنند.

یکی دیگر از برنامه‌های شورای شهر، پیگیری مطالبات شهرداری از دولت است. دولت سال‌هاست که بدهی خود به شهرداری تهران را نمی‌پردازد به عنوان مثال یک‌سوم قیمت بلیت مترو باید توسط دولت پرداخت شود،

یعنی اگر مردم به طور میانگین هزار تومان برای هر سفر با مترو می‌پردازند؛ هزار تومان دیگر را باید دولت و هزار تومان هم شهرداری بپردازد؛ اما در حال حاضر شهرداری دو هزار تومان می‌پردازد.

همچنین نیمی از هزینه توسعه مترو به عهده دولت است که از همین بابت نزدیک به ۲۰ میلیارد دلار به شهرداری تهران بدهکار است. این مبلغ، مربوط به هزینه‌هایی است که صورت گرفته، اما دولت سهم خود را نداده و طی این ۱۲ سال، روی هم انباشته شده است. باید نصف هزینه تجهیز ناوگان اتوبوسرانی هم پرداخته می‌شد، از طرف دیگر دولت و دستگاه‌های دولتی باید هزینه شهروندی خود برای اداره پایتخت را مثل همه شهروندان تهرانی بپردازند، نه اینکه شهروندان تهرانی بار مالی وجود پایتخت در شهرشان را با پرداخت عوارض تحمل کنند.

ترابران: در شرایط فعلی، آیا دولت پولی دارد که با آن سهم خود را بپردازد؟

■ حداقل باید این بدهی‌ها را به عنوان بدهی خود ثبت و با استفاده از اوراق تسویه که در قانون بودجه سالانه کل کشور پیش‌بینی شده آن را با بدهی شهرداری به بانک‌ها تهاتر کند. در این صورت شهرداری می‌تواند با بازیابی اعتبار خود در بازار پولی و بانکی و بازار سرمایه از امکان انتشار اوراق مشارکت استفاده کند. یکی از دلایلی که نمی‌توانیم برای توسعه خطوط مترو اوراق مشارکت منتشر کنیم این است که به غالب بانک‌ها بدهکار هستیم و آنها تا وقتی مطالبات قدیمی صاف نشود، فروش اوراق را تضمین نمی‌کنند.

ترابران: آیا وضع عوارض جدید هزینه زندگی در تهران را افزایش نمی‌دهد و موجب حاشیه‌نشینی بیشتر در اطراف تهران نمی‌شود؟

■ اتفاقاً یکی از راه‌های کنترل جمعیت شهر تهران، همین موضوع است. تهران به سقف جمعیتی خود رسیده است و گنجایش جمعیت بیشتر ندارد، قبول دارم توسعه‌نیافته بودن بسیاری از نقاط در کشور، جمعیت را تشویق می‌کند که به سمت تهران مهاجرت کنند؛ اما چگونه باید جمعیت تهران را کنترل کنیم؟ دریافت هزینه‌های شهروندی



در حال حاضر، مهم‌ترین برنامه شورای شهر، کاهش هزینه‌هاست. در طرح «الزام شهرداری تهران به کاهش هزینه و اصلاح الگوی مصرف» شهرداری را ملزم کردیم ستادی با عنوان ستاد کاهش هزینه تشکیل دهد و گزارش‌های خود را هر شش ماه به شورای شهر ارائه کند

استانبول تقریباً دو برابر شهر تهران جمعیت دارد و این در حالی است که بودجه آن نصف تهران است! بودجه سالانه شهر تهران حدود پنج میلیارد دلار است، اما استانبول با حدود دو میلیارد دلار اداره می‌شود. دلیل اصلی این موضوع نظام مدیریت هزینه در این شهرهاست

محلی را با چالش مواجه نکند. شاید بیش از هر جایی باید رد پای درآمدهای پایدار شهرداری یعنی مهم‌ترین اهرم ضد شهرفروشی را در لایحه اصلاحیه قانون مالیات بر ارزش افزوده جستجو کرد. متأسفانه بر اساس لایحه پیشنهادی دولت در این باره شاهد تعرض دولت به اختیار وضع عوارض محلی توسط شوراها هستیم. در حوزه لوایح و طرح‌های ارائه شده درباره درآمد و هزینه شهرداری‌ها متأسفانه ما شاهد کاهش سهم شهرداری‌ها از محل مالیات بر ارزش افزوده هستیم، حال آنکه مالیات بر ارزش افزوده مالیات مشترک میان دولت و شهرداری‌هاست و دولت باید از دست‌اندازی و کاهش سهم شهرداری‌ها در این مالیات مشترک خودداری کند، دولت لایحه درآمد پایدار و هزینه‌ی شهرداری‌ها و دهیاری‌ها را با توجه به نقش وزارت کشور به عنوان نهاد دولتی و حاکمیتی مدیریت شهرها و تعرض به اختیارات مصرح شوراها در قانون تدوین و به مجلس ارائه کرده است.

برابر این لایحه تنها با ابلاغ وزارت کشور دریافت عوارض میسر است که این امر می‌تواند چالشی جدی برای شوراها و اسلامی باشد، وضع عوارض نوسازی به وزارت کشور سپرده شده است، همچنین سهم مالیات بر ارزش افزوده شهرداری‌ها در ظاهر از ۳۳ درصد به ۵۰ درصد افزایش یافته است، اما در عمل تنها ۶۵ درصد از این سهم پنجاه درصدی، یعنی معادل ۳۲/۵ درصد کل به شهرداری‌ها تخصیص می‌یابد و این یعنی ۱/۵ درصد کمتر از شرایط فعلی! الباقی نیز صرف ایفای تعهدات دولت در توسعه‌ی حمل‌ونقل شهری و بازسازی بافت فرسوده می‌شود.

علاوه بر این در لایحه دولت، اختیار ارائه تخفیف و معافیت و بخشودگی از پرداخت عوارض یا وجوه به شهرداری توسط شوراها ملغی شده است، در حالی که پیش از این و هم اکنون ارائه تخفیف به عنوان یک ابزار جهت وصول مطالبات به کار گرفته می‌شود. این ماده می‌تواند وصول مطالبات و تامین نقدینگی شهرداری‌ها را با مشکل مواجه کند؛ زیرا ما با وضع تخفیف و ترغیب شهروندان

در شهر تهران یکی از راه‌هایی است که به کمک آن می‌توان جمعیت تهران را کنترل کرد. همه جای دنیا همین‌طور است. اگر بخواهید یک آپارتمان ۳۰ متری در وسط لندن اجاره کنید کلی باید اجاره بپردازید اما با قیمت پایین‌تر در حومه آن می‌توان یک آپارتمان خوب اجاره کرد.

باید به سمتی می‌رویم که به حریم شهر تهران افزوده نشود، اما در حریم تهران شهرک‌هایی ایجاد شوند و با خدمات‌دهی به این شهرک‌ها برای دسترسی به مرکز تهران، جمعیت داخل شهر تهران را تشویق کنیم که به حاشیه شهر و شهرک‌های اقماری بروند و تنها برای کار به تهران بیایند.

ترابری: ظاهر ۵ اهرم ضد شهرفروشی که بنا به توصیه کارشناسان در لایحه ارائه شده به دولت وجود داشت، در نسخه ارسالی به مجلس حذف شد. شما هم به اشکالات لایحه پیشنهادی دولت اشاره کردید. آیا منظور شما همین موارد بوده یا آن را واجد اشکالات دیگری هم می‌دانید؟

■ مساله درآمد پایدار شهرداری‌ها و تکلیف قانونی دولت در این زمینه سبب شده تا ما شاهد ارائه طرح درآمدهای پایدار شهرداری‌های کشور در اواخر اسفند ماه ۱۳۹۵ توسط تعدادی از نمایندگان مجلس از یک سو و ارائه لایحه درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها از سوی دولت به مجلس در سال ۱۳۹۷ باشیم.

ارائه این طرح و لایحه که پس از تاخیری بالغ بر ۳۵ سال در کانون توجه دولت و مجلس قرار گرفته است هرچند قابل تقدیر است، اما تقارن آن با لایحه اصلاحیه مالیات بر ارزش افزوده و تغییر محیط عملکرد شهرداری نسبت به دهه شصت که ناشی از حضور و عمل شوراها و اسلامی کشور است باید به صورت جدی مورد ارزیابی قرار گیرد تا به بهانه درآمدهای پایدار شهرداری‌ها از یک سو و افزایش سهم شهرداری‌ها از مالیات بر ارزش افزوده، استقلال، هویت و اختیارات شوراها و اسلامی شهر و روستا مورد غفلت قرار نگیرد و قوانینی محدودکننده در سایه نگاه دولتی به شوراها، این رکن مردمی اداره امور



براساس لایحه جدید درآمدهای پایدار شهر، ردیف‌های متعدد درآمدی برای شهرداری در نظر گرفته شده است؛ مانند عوارض پارک حاشیه‌ای. به‌زودی از اپلیکیشنی رونمایی می‌شود که با استفاده از آن هر شهروندی که از منزل حرکت می‌کند، می‌تواند قبل از رسیدن به مقصد، جای پارک خود را رزرو کند

براساس طرح جامعه حمل‌ونقل ریلی، شبکه ریلی تهران باید ۴۵۹ کیلومتر طول و ۲۸۹ ایستگاه و هشت خط شهری و چهار خط اکسپرس داشته باشد، اما با احتساب افتتاح پروژه‌های آتی، تنها ۲۸ درصد از برنامه محقق شده است

به تسویه مطالبات، زمینه تامین نقدینگی موردنیاز را فراهم می‌کنیم.

**ترابران: برنامه‌های شورای شهر برای توسعه خطوط و ناوگان مترو چیست؟**

■ به نظر من، مهم‌تر از توسعه خطوط مترو که با اوراق مشارکت و بودجه شهرداری توسعه می‌یابد؛ توسعه و تامین واگن است. در حال حاضر پنج خط مترو در شهر فعال است و خط ۶ و ۷ نیز به‌زودی وارد مدار می‌شود؛ اما موضوع مهم این است که به اندازه کافی ناوگان نداریم. به‌خصوص با بالا رفتن نرخ ارز و نوسان شدید آن این موضوع خیلی حادتر شده است.

سر فاصله مترو به صورت متوسط حدود شش تا هفت دقیقه است. اگر این فاصله به طور میانگین به زیر دو دقیقه کاهش می‌یافت، می‌توانستیم میزان جابه‌جایی روزانه را که در حال حاضر دو میلیون و ۵۰۰ هزار نفر است، به بیش از هفت میلیون و ۵۰۰ هزار نفر (یعنی تا سه برابر) افزایش دهیم؛ اما برای رسیدن به سر فاصله دو دقیقه و ۳۰ ثانیه‌ای در مترو تهران، با کمبود ۲۸۰۰ دستگاه واگن مترو روبه‌رو هستیم. تا قبل از افزایش نرخ ارز، می‌شد با ده هزار میلیارد تومان تعداد ناوگان را سه برابر کرد، در حالی که اکنون به بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز داریم.

**ترابران: آیا شورای شهر برای نیروهای مازاد مترو برنامه‌ای دارد؟**

■ طبق آخرین آماري که از مترو داشتیم، آنها حدود ۴۰۰۰ نفر نیروی مازاد دارند که اغلب هم در سال آخر فعالیت شهرداری قبلی جذب شده‌اند. اکثراً هم دارای تحصیلات دیپلم و زیردیپلم هستند و جزو نیروهای کارگری محسوب می‌شوند. به هر حال، با برنامه‌ریزی‌های که صورت گرفته، قرار است بخشی از این نیروها با توجه به بحث توسعه مترو، در خطوط ۶ و ۷ مشغول به کار شوند.

**ترابران: چه برآوردی از وضع اتوبوسرانی و نوسازی اتوبوس‌های شهری دارید؟**

■ قرار بود در انتهای برنامه پنج ساله دوم توسعه شهر تهران، یعنی تا پایان امسال، تعداد اتوبوس‌ها به ۹۵۰۰ دستگاه افزایش

یابد، اما در حال حاضر نزدیک به ۴۵۰۰ دستگاه اتوبوس کم داریم. دولت به‌تازگی ۹ میلیارد تومان در راستای پرداخت هزینه توسعه ناوگان اتوبوسرانی پرداخت کرده است که مانند قطره‌ای در دریای هزینه‌های شهرداری است و با توجه به قیمت‌های فعلی تنها می‌توان از ایران خودرو دو دستگاه اتوبوس خرید!

در حال حاضر تعداد اتوبوس‌های شرکت واحد از حدود ۶۵۰۰ به ۵۵۰۰ دستگاه تقلیل یافته و این در حالی است که ما نیازمند حدود ۴۵۰۰ دستگاه اتوبوس هستیم تا بتوانیم خدمات‌رسانی مطلوبی به شهروندان داشته باشیم. میانگین عمر اتوبوس‌های تهران نزدیک به ۱۰ سال است؛ در صورتی که براساس استانداردهای جهانی، این عدد باید پنج سال باشد.

پیشنهاد ما این است که دولت به جای تخصیص مستقیم منابع مالی، به سهم ۵۰ درصدی خود در توسعه ناوگان توجه کند و ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس در اختیار شهرداری قرار دهد، شهرداری هر ساله ۱۵۰۰ میلیارد تومان یارانه بلیت مترو و اتوبوس می‌دهد و سهم دولت را هم پرداخت می‌کند.

**ترابران: از رده خارج کردن تاکسی‌های فرسوده در چه مرحله‌ای است؟**

■ تقریباً همان شرایط اتوبوسرانی را دارد. برای کاهش میانگین سنی تاکسی‌های شهر تهران به زیر پنج سال، باید به طور متوسط ده هزار دستگاه تاکسی در سال نوسازی می‌شد که این اتفاق نیفتاده است. هم اکنون با توجه به جایگزینی ۶۷۹ دستگاه تاکسی که از سال ۱۳۹۵ تا به امروز انجام گرفته است؛ ۷۸۶۲۸ دستگاه ناوگان تاکسیرانی داریم؛ در حالی که ما باید سالانه ده هزار تاکسی را (با میانگین عمر ۶/۵ سال) بازسازی کنیم. اگر همین وضعیت ادامه پیدا کند تا چهار سال دیگر با بحران تاکسی هم مواجه خواهیم شد.

**ترابران: خطوط ۶ و ۷ متروی تهران در چه وضعیتی هستند؟**

■ طول خطوط مترو پایتخت براساس برنامه دوم توسعه شهرداری باید تا پایان سال ۹۷ به بیش از ۳۰۰ کیلومتر می‌رسید که تا انتهای ۹۶ بالغ بر ۲۰۵ کیلومتر شده است. امیدواریم با تجهیز و راه‌اندازی تجهیزات

افزایش یافته است. ضمن اینکه هزینه‌ها براساس دلار آزاد صورت می‌گیرد و از سامانه نیما تاکنون مبلغی اختصاص داده نشده است.

ترابران: براساس قانون بودجه ۱۳۹۷ قرار بود امسال دو هزار میلیارد تومان به مترو اختصاص داده شود. چقدر از این عدد محقق شده است؟

■ ۷۰۰ میلیارد در قالب انتشار اوراق مشارکت در شهریورماه سال جاری محقق شده و سعی داریم مابقی را تا پایان سال محقق کنیم.

مسافر را جابه‌جا کنیم، این در حالی است که متروی تهران ۱۰۹ ایستگاه در حال بهره‌برداری دارد که با احتساب پروژه‌های آتی، تعداد آنها به ۱۶۵ ایستگاه افزایش می‌یابد و این یعنی از آغاز برنامه یعنی سال ۱۳۹۲ تا امروز، تنها ۲۸ درصد از هدف افزایش تعداد ایستگاه‌های قطار شهری محقق شده است.

مهم‌ترین مشکل کمبود منابع مالی است. هزینه ساخت هر کیلومتر خط مترو در شهر تهران به طور متوسط ۲۰۰ میلیارد تومان براساس دلاری ۳۵۰۰ تا ۴۰۰۰ تومان بود که با دلار فعلی نزدیک به ۵۰۰ میلیارد تومان

خطوط ۶ و ۷ و با توجه به وعده‌های تامین مالی و راه‌اندازی ۲۰ کیلومتر توسعه جنوب خط یک از فرودگاه امام تا شهر پرنده، طول خطوط احداث شده امسال تا پایان سال به ۸۹ کیلومتر برسد. بنابراین تقریباً ۱۰ کیلومتر عقب هستیم و بر این اساس ۵۰ درصد از توسعه خطوط شهری محقق شده است.

در طرح جامعه حمل‌ونقل ریلی که توسط شرکت فرانسوی سیسترا انجام گرفته، شبکه ریلی تهران باید ۴۵۹ کیلومتر طول و ۲۸۹ ایستگاه و هشت خط شهری و چهار خط اکسپرس داشته باشد تا بتوانیم روزانه ده میلیون

### فرآیند جرح و تعدیل نقشه دولت برای بودجه اداره شهرها

وضعیت منابع و درآمدهای پیشنهادی در جریان ۴ سال بررسی در دولت		منابع درآمدهای سالم برای جایگزین شدن با درآمد فروش تراکم و تغییر کاربری
نسخه اولیه نقشه و چکش کاری در سال‌های ۹۳ و ۹۴ در کمیسیون‌های زیرمجموعه دولت	نسخه ارسالی به دولت (خروج از کمیسیون امور کلان‌شهرها) در پایان سال ۹۶	نسخه پیشنهادی به مجلس (خروج از هیات دولت در شهریور ۹۷)
وضع عوارض متناسب با قیمت روز به‌شکلی که ظرف ۱۰ سال، درآمد حاصل از آن جایگزین درآمد صدور پروانه ساختمانی و تراکم شود.	حذف ظرف زمانی و نسبت تعیین شده برای افزایش عوارض	انتقال متن نسخه سال ۹۶
وضع مالیات بر سوخت و اخذ عوارض از تردد در بزرگراه‌ها با هدف اختصاص درآمد حاصل از آنها به توسعه مترو حمل‌ونقل عمومی	حذف کامل	حذف کامل
واگذاری ۵ درصد از درآمد حاصل از فروش بلیت اتوبوس‌های برون‌شهری به شهرداری‌ها	حذف کامل	حذف کامل
اختصاص ۸ درصد درآمد حاصل از نقل و انتقال ملکی در دفترخانه‌ها و شهرداری‌ها	حذف کامل	حذف کامل
اختصاص ۴ هزار مجموع قیمت فروش خودروی داخلی و وارداتی به شهرداری‌ها	کاهش نرخ پیشنهادی به نیم در هزار	حذف کامل
اختصاص ۳ درصد از درآمد دولت حاصل از مالیات‌های مستقیم به شهرداری‌های کوچک	اختصاص یک درصد از درآمد دولت حاصل از مالیات مستقیم به همه شهرداری‌ها	اختصاص یک درصد از درآمد دولت ناشی از مالیات مستقیم به شهرداری‌های کوچک
اختصاص ۱۰ درصد از منابع صدور یا تمدید گواهینامه و گذرنامه	عیناً آورده شده	عیناً آورده شده
تغییر در نحوه پرداخت سهم شهرداری‌ها از مالیات ارزش افزوده	افزایش سهم شهرداری‌ها از درآمد حاصل از مالیات ارزش افزوده از ۳۳ به ۵۰ درصد	انتقال متن نسخه سال ۹۶



معاونت سابق حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران معتقد است مدیریت‌های سخت‌افزاری دیگر پاسخگو نیست

## فقر تصمیم‌سازی!

بهاره بوذری

یکی از راهکارهای اصلی معضل ترافیک و آلودگی هوا، به عنوان دو چالش بزرگ کلانشهر تهران، توسعه حمل و نقل درون‌شهری است. امری که مدتی است با تغییرات پیاپی در شهرداری تهران کمتر مورد توجه قرار گرفته است. با سیدجعفر تشکری‌هاشمی که از سال ۸۴ تا ۹۵ به مدت یازده سال معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران را عهده‌دار بود، گفت‌وگویی داشتیم تا پیشنهادهای او را در خصوص تقویت حمل و نقل درون‌شهری، روش‌های متنوع ساختن تامین منابع مالی برای انجام پروژه‌های شهری، حمل و نقل عمومی هوشمند و ... بشنویم. به نظر تشکری‌هاشمی، با توجه به مزایای متعدد و همه‌جانبه مترو، مسئولان باید با استفاده از ظرفیت‌های داخلی، گسترش خطوط مترو را در اولویت‌های کاری خود را قرار دهند. او ضمن تشریح استخدام‌های جنجالی شهرداری در پایان دوره خود در سمت معاونت توسعه منابع انسانی شهرداری، معتقد است شهرداری برای کاهش هزینه‌های خود می‌تواند به جای تعدیل نیرو، کارهای مختلف خود را در قالب برون‌سپاری به همین نیروها واگذار کند.





باید اجازه بدهیم بخش خصوصی در بسیاری از پروژه‌های شهری سرمایه‌گذاری کند. خاطر هست مثلا در مورد بزرگراه شهید صیاد شیرازی سرمایه‌گذاران پیشنهاد کرده بودند آن را از میدان سپاه تا بزرگراه آزادگاه به صورت تونلی اجرا و از طریق اخذ عوارض عبور، بازگشت سرمایه را تضمین کنند، اما به نتیجه نرسید، چون عوارض تردد در شهر، در ایران جا نیفتاده است

من معتقدم که راه‌های کسب درآمد سالم در شهرداری وجود دارد، اما امروز مدیران شهرداری، خواسته یا ناخواسته، دانسته یا نادانسته خودشان را از این منابع مالی محروم کرده‌اند

است که هرچه میل استفاده از خودروی شخصی را بیشتر کنیم یعنی آلودگی هوا را بیشتر کرده‌ایم و سرمایه‌های ملی بیشتری را (به لحاظ سوخت یارانه‌ای که در اختیار مالکان خودروهایی شخصی قرار می‌گیرد) از دست داده‌ایم.

البته الزامات اصلی شهر باید تدارک دیده شوند، به عنوان مثال هر شهر نیاز به شبکه‌ای بهم‌پیوسته از بزرگراه‌ها و معابر شریانی، جمع‌کننده‌ها و پخش‌کننده‌ها دارد، اما به نظر می‌رسد هرچه بخواهیم در این حوزه، به دنبال پروژه‌های توسعه‌ای با هدف روان‌سازی ترافیک باشیم، جز اینکه رغبت استفاده از خودروی شخصی را بیشتر کنیم، نتیجه دیگری در بر نخواهد داشت.

بنابراین باید نگاهمان را از خودروهایی شخصی محور به سمت حمل‌ونقل عمومی معطوف کنیم. براساس آنچه در قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت پیش‌بینی شده، ما باید تا حدود ۷۵ درصد از جابه‌جایی‌های شهری را با حمل‌ونقل عمومی انجام بدهیم. البته این شرایط خیلی آرمانی است و شاید خیلی از کشورهای توسعه‌یافته هم به این عدد نرسیده باشند، اما به هر حال، ما فاصله خیلی زیادی با این ارقام و آمل‌ها داریم.

تجربه نشان داده است که برای جابه‌جایی با حمل‌ونقل عمومی، مترو مهم‌ترین مُد حمل‌ونقلی انبوه‌بر و بادوام است، ضمن اینکه در کشوری مانند ایران با وجود مشکلات زیست‌محیطی و آلودگی هوا، مترو به منزله حمل‌ونقل پاک به شمار می‌آید. به لحاظ پدافند غیرعامل و مدیریت بحران نیز وجود شبکه ریلی در زیر سطح زمین، ویژگی‌های ممتازی را برای ایمنی آلودشدن تأمین می‌کند. ضمن اینکه از لحاظ زیرساخت‌ها مانند ساخت تونل، ایستگاه و حتی تجهیزات موردنیاز، توانسته‌ایم خودکفا شویم و تا جایی که می‌دانم بین ۵۰ تا ۶۰ درصد واگن‌ها در ایران ساخته می‌شوند، بنابراین توسعه خطوط مترو، برایمان مزیت رقابتی محسوب می‌شود.

در بخش اتوبوسرانی نیز توسعه خطوط اتوبوس‌های تندرو در تهران، تجربه بسیار

ترابری: به نظر شما، در حال حاضر، مهم‌ترین چالش‌های حمل‌ونقل درون‌شهری در تهران کدام‌ها هستند؟

■ در رابطه با بحث حمل‌ونقل شهری باید با دو دیدگاه به مسئله توجه کنیم؛ اول از جنبه عرضه و اینکه ما برای تأمین نیازهای حمل‌ونقلی مردم باید چه تدارکاتی ببینیم و چه اقداماتی شکل بگیرد و دوم در حوزه تقاضا؛ به این معنا که چطور باید حمل‌ونقل را مدیریت کنیم تا تقاضاهای منطقی شکل بگیرند. در کشور ما و شهر تهران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شهرها به لحاظ آلودشدن، به موضوع مدیریت تقاضا کمتر توجه شده است، در حالی که جای کار فراوانی دارد. هرچند مخاطب اصلی آن بیشتر دولت است تا شهرداری، چون تمام وزارتخانه‌ها و دستگاه‌هایی که مردم با آنها سروکار دارند، باید در موضوع تقاضا همکاری و تعامل داشته باشند. واقعیت این است که بسیاری از سفرهای درون‌شهری به دلیل بروکراسی زائد دستگاه‌های دولتی و غیردولتی انجام می‌شود و در صورت باور عملی به دولت الکترونیک و حذف مراجعات بی‌مورد، قریب به ۵۰ درصد سفرهای کاری کاهش خواهد یافت.

برگردیم به موضوع عرضه، یعنی چیزی که شهرداری‌ها عمدتاً درگیر آن هستند و باید در حوزه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری نیازهای آلودشدن مردم را تأمین کنند. تجربه دنیا نشان می‌دهد هر قدر روی توسعه حمل‌ونقل شخصی کار کنیم، باز تقاضایی بیشتر از آنچه ایجاد کرده‌ایم، به وجود می‌آید. یعنی اگر بزرگراهی ساخته می‌شود تا به واسطه آن امکان آلودشدن در بخش حمل‌ونقل عمومی و شخصی فراهم شود، معنایش این است که بلافاصله با حجم بیشتری از تقاضا (به نسبت ظرفیت ایجاد شده) مواجه خواهیم شد.

پیامدهای این موضوع از جمله آلودگی هوا، در تهران بسیار محسوس است. مطالعات ما در شهرداری تهران نشان می‌دهد بیش از ۸۰ درصد منابع آلودکننده هوای تهران را منابع متحرک یعنی موتورسیکلت‌ها، خودروهای سواری و سنگین تشکیل می‌دهند و طبیعی



ما گاهی در زمینه‌هایی هزینہ می‌کنیم که نه تنها اثربخشی ندارد بلکه سبب تشدید بحران می‌شود. مانند نرخ سوخت. ممکن است بگویند واقعی کردن قیمت سوخت، سبب افزایش فشار بر مردم می‌شود، اما می‌توان برای ناوگان خدمات عمومی، یک تعرفه داشت، برای مردم عادی یک تعرفه و برای افراد پرمصرف هم تعرفه دیگری

ما روزانه ده‌ها میلیارد تومان سوسپید سوخت می‌دهیم، در حالی که می‌گوییم پولی برای توسعه ناوگان اتوبوسی، متروسازی و... وجود ندارد. دولت آقای روحانی دچار فقر منابع مالی نیست، دچار فقر تصمیم‌گیری است

موفقی بود که تبدیل به الگویی برای سایر کلان‌شهرهای ایران شد. بد نیست بدانید که این اتوبوس‌ها که ۱۵ درصد از مجموع ناوگان ما را تشکیل می‌دهند، نزدیک به ۵۰ درصد از جابه‌جایی‌ها را برعهده دارند. این یعنی یک ایده کارآمد مبتنی بر کار علمی در بخش حمل‌ونقل.

به بحث تاکسی ورود نمی‌کنم، زیرا به عنوان یک مُد حمل‌ونقل نیمه‌عمومی شناخته می‌شود، حتی برخی از کشورهای این روش جابه‌جایی را در زمره خصوصی می‌آورند و به عنوان حمل‌ونقل عمومی منظور نمی‌شود. بنابراین تاکید ما در شهر تهران باید روی دو بخش مترو و اتوبوسرانی به عنوان حمل‌ونقل عمومی باشد.

اما نکته‌ای که باید در رابطه با مترو به خاطر داشت این است که ساخت مترو پول و زمان زیادی نیاز دارد و باید حوصله به خرج داد. ساخت مترو یک فعالیت زودبازده نیست. شاید هم خیلی قابلیت مانور و تبلیغات در آن وجود نداشته باشد. زیرا وقتی به اعماق زمین می‌روید و قصد دارید تونلی حفر کنید به اندازه کارهایی که خیلی زود می‌توان روبان برید تبلیغات ندارد. مثلاً در آغاز دوره مدیریت آقای قالیباف ما ۷۹ کیلومتر خط مترو داشتیم و زمانی که ایشان شهرداری را ترک کردند حدود ۲۲۰ کیلومتر در حال بهره‌برداری بود و حدود ۸۰ کیلومتر نیز در آستانه افتتاح قرار داشت که مجموعاً ۳۰۰ کیلومتر خط مترو را شامل می‌شود.

این مهم‌ترین دستاورد شهرداری در آن دوره بود که همانطور که گفتیم، به دلیل ماهیت آن چندان دیده نشد. اما اگر قرار باشد به کارهای زودبازده هم روی بیاوریم (ممکن است به هر دلیلی یک مدیریت قصد داشته باشد آثار و نتایج کارهایش خیلی زود دیده شود) شاید شبکه اتوبوسرانی این قابلیت را داشته باشد. به‌رحال امکان ساخت اتوبوس در داخل وجود دارد و حتی اگر لازم شد می‌توان این اتوبوس‌ها را با سازندگان خارجی و داخلی به صورت پروژه‌های مشارکتی تولید کرد.

ترابران: آقای پورسیدآقای در مصاحبه‌ای عنوان می‌کردند که با توجه به تحریم‌ها

و گران شدن ارز در مقطع زمانی فعلی، برای اینکه بتوانیم سریع‌تر در زمینه نوسازی ناوگان اقدام کنیم، بهتر است به دنبال واردات اتوبوس‌های ۲ تا ۳ سال کارکرده باشیم تا بعداً که اوضاع ثبات بیشتری پیدا کرد، واردات اتوبوس‌های نو نیز در دستور کار قرار گیرد. شما چه نظری در این زمینه دارید؟

■ من معتقدم بعضی از مسائل با شئون مردم ارتباط پیدا می‌کند. شایسته مردم ما نیست که به آنها بگوییم اتوبوسی که برای شما خریداری کردیم، دست‌دوم است و این را در کشور دیگری به دلایل مختلف (از جمله فرسودگی، پایین بودن استانداردهای زیست‌محیطی، ایمنی یا راحتی) کنار گذاشته‌اند (اگر از همه نظر خوب بود که دلیلی برای کنار گذاشتن آن وجود نداشت). البته ما تجربه این کار را در دهه ۷۰ داریم، اما همیشه در ذهن مردم دید منفی در این خصوص وجود داشت. این در حالی است که سازندگان ما در درون کشور ظرفیت‌های بالایی دارند، اما کسی به آنها سفارش ساخت نمی‌دهد. اینطور هم نیست که تحریم‌ها مانع تولید اتوبوس در کشور یا واردات اتوبوس شده باشد.

توان صنعت اتوبوس‌سازی ما بسیار بالاست و تولیدکنندگان می‌توانند اینها را در داخل کشور تولید کنند. در حال حاضر، بیش از ۱۱ سال است که اتوبوس‌های دوکابین شهرداری تهران، بیشترین حجم تردد را در معابر شهری دارند. این نشان می‌دهد اگر کالای خوبی را وارد یا تولید کنیم، می‌تواند دوام بالایی هم داشته باشد.

ترابران: این اتوبوس‌ها از کدام کشورها وارد شده است؟

■ سه کارخانه ایرانی که ما با آنها مذاکره کرده بودیم، با طرف‌های چینی قرارداد بستند، اما قطعات اصلی از جمله موتور، گیرکس، اکسل، ترمز و تعلیق ساخت آلمان بود. سازندگان ایرانی با مشارکت طرف چینی، بخشی از قطعات را به صورت CBU وارد کردند و در زمینه خط تولید CKD و SKD نیز انتقال دانش فنی صورت گرفت. من به خاطر دارم که بخشی از اتوبوس‌های

قدم‌های بسیار خوبی در بحث هوشمندسازی بردارد. مخصوصاً در حوزه‌هایی که منجر به انضباط و ایمنی ترافیکی می‌شود. شما الان می‌توانید از طریق اپلیکیشن موبایل، پیامک و مانیتورهایی که در ایستگاه اتوبوس نصب شده زمان سیر و رسیدن به ایستگاه یک اتوبوس را بدانید، انتخاب مسیر کنید و...

یا در بحث کنترل محدوده‌های زوج و فرد، طرح ترافیک، دوربین‌های عبور از چراغ قرمز و کنترل سرعت، تقاطع‌های هوشمند و ... قدم‌های خوبی برداشته شده است، اما باید به خاطر داشت که هوشمندسازی نیازمند عملکرد یکپارچه است.

اگر ما نگاه شهر هوشمند را به عنوان یک الگوی کلان در نظر بگیریم، آن وقت متوجه می‌شویم که فقط شهرداری نیست که باید در این عرصه ورود پیدا کند، بلکه دیگرانی هم که سهمی در این آمودشدها و همین‌طور در سرویس‌ها و خدمات دارند باید وارد این عرصه شوند.

به نظر می‌رسد ما امروز بیش از هر زمان دیگری به مدیریت نرم‌افزاری نیاز داریم. مدیریت‌های سخت‌افزاری دیگر پاسخگو نیستند و هزینه‌شان بیش از فایده آنهاست.

**ترابران: این طرح‌ها همگی نیازمند منابع مالی مناسب هستند، در حالی که کیسه دولت خالی است و بدهی‌های سنگینی هم به شهرداری‌ها دارد. به نظر شما نحوه تامین منابع مالی برای اجرای طرح‌های حمل‌ونقل شهری باید چه تغییراتی پیدا کند؟ و چه روش‌هایی برای متنوع‌سازی درآمدهای شهرداری وجود دارد؟**

■ ما گاهی در زمینه‌هایی هزینه می‌کنیم که نه تنها اثربخشی ندارد، بلکه سبب تشدید بحران هم می‌شود. مانند بحث سوخت که در حال حاضر به قشر محدودی از صاحبان خودروها، یارانه قابل توجهی از بابت قیمت بنزین تعلق می‌گیرد، درحالی‌که گروه‌هایی که کمتر مصرف می‌کنند یا اصلاً مصرف نمی‌کنند از این حق محروم شده‌اند. ما تنها ۱۰۰۰ تومان از هزینه یک لیتر بنزین را که حدود ۲۰۰۰ تومان است از مردم می‌گیریم و مابقی آن را سوسید می‌دهیم. ممکن است بگویند واقعی کردن قیمت سوخت، سبب گرانی و افزایش

شاید پرهزینه‌تر از مترو باشند، اما کم‌بازده‌تر. بنابراین ما به هیچ‌عنوان LRT، مونوریل و تراموا را که در بعضی شهرهای دنیا استفاده شده، برای تهران مناسب نمی‌دانیم.

از سوی دیگر، فرهنگ ترافیکی، نوع رفت‌وآمدهای مردم، ساختار شبکه معابر و زیرساخت‌های ما این اجازه را نمی‌دهد که قطارها روی سطح و به صورت تلفیقی با باقی خودروها تردد داشته باشند. حتی در کشورهایی هم که ده‌ها سال است از این مدل حمل‌ونقل استفاده می‌کنند، دائماً شاهد مشکلات و حوادثی هستند، در کشور ما که اصلاً قابل کنترل نیست.

**ترابران: چند سالی است که در رابطه با حمل‌ونقل عمومی هوشمند صحبت می‌شود، به نظر شما چه اقدامات مؤثری در سال‌های اخیر راجع به این موضوع انجام شده و اکنون در چه موقعیتی در حوزه هوشمندسازی تهران قرار داریم؟**

■ البته بهتر است به جای حمل‌ونقل هوشمند از عنوان «شهر هوشمند» استفاده کنیم، زیرا هوشمندی باقی عناصر شهری کمک می‌کند تا حمل‌ونقل بهتری شکل بگیرد. در شهرهای هوشمند، نه تنها تمام فرآیندهایی مرتبط با آمودشدها، بلکه باقی خدماتی هم که در شهر ارائه می‌شود به صورت یکپارچه و هوشمند است. شهر تهران در برخی جهات، توانست

تک‌کابین در داخل کشور تولید می‌شد. **ترابران: یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های اتوبوس‌سازی کشور، عقاب‌افشان است که مدت‌هاست با کاهش شدید میزان تولید مواجه است.**

■ بله در حوزه اتوبوس‌های شهری، به جز دولت، خریدار و مصرف‌کننده دیگری وجود ندارد، زیرا فقط شهرداری‌ها متقاضی اتوبوس شهری هستند. در گذشته وزارت کشور موظف بود اتوبوس‌ها را خریداری کرده و بین شهرداری‌ها توزیع کند، اما در مقطعی تصمیم گرفته شد که پول آن را در اختیار شهرداری‌ها بگذارند تا خودشان تامین کنند. این پول هم یا داده نشد یا به میزان بسیار کمی در نظر گرفته شد و عملاً سازندگان اتوبوس‌های شهری را دچار بحران کرد.

همان‌طور که گفتید شرکت عقاب‌افشان و همچنین شهاب‌خودرو، ایران‌خودرو دیزل و شرکت‌هایی در آذربایجان شرقی، تبریز و دیگر نقاط کشور، به سبب اینکه سفارشی به آنها داده نمی‌شود، دچار مشکل شده‌اند.

پیشنهاد من این است که با اتوبوس‌سازان داخلی وارد مذاکره شوند، اما اجازه بدهند اتوبوس‌ساز تصمیم بگیرد که آیا الان امکان تولید در داخل ایران وجود دارد یا اینکه باید آنها را به صورت CKD، SKD یا CBU وارد کند. در واقع باید تشخیص اینکه تا چه میزان باید از کمک خارجی استفاده کرد یا متکی به توان داخلی بود را به عهده سازندگان اتوبوس گذاشت. روش تکلیفی جواب نمی‌دهد.

**ترابران: نظر شما در رابطه با مدل‌های دیگر شبکه حمل‌ونقل مانند LRT چیست؟ آیا سرمایه‌گذاری روی آنها در مناطق مرکزی و پرتردد شهری منطقی است؟**

■ اینکه یک قطار از زیر سطح زمین، روی سطح یا بالای آن حرکت کند، مسئله اصلی نیست، این شرایط فنی و مهندسی کار است که به ما دیکته می‌کند قطار موردنظر از کجا حرکت کند؛ اما نکته اینجاست که که LRT، تراموا و مونوریل برای حجم جابه‌جایی پایین مناسب هستند. در نتیجه اگر بخواهیم هزینه آن را به نسبت تعداد جابه‌جایی مسافر بسنجیم،

**پیشنهاد من این است که دولت با اتوبوس‌سازان داخلی وارد مذاکره شود، اما اجازه بدهند اتوبوس‌ساز تصمیم بگیرد که آیا الان امکان تولید در داخل ایران وجود دارد یا اینکه باید آنها را به صورت SKD یا CBU وارد کند روش تکلیفی جواب نمی‌دهد**



در مقطعی تصمیم گرفته شد که پول خرید اتوبوس‌های شهری را در اختیار شهرداری‌ها بگذارند تا خودشان تامین کنند، اما این پول هم یا داده نشد یا به میزان بسیار کمی در نظر گرفته شد و عملاً سازندگان اتوبوس شهری را دچار بحران کرد

توسعه خطوط اتوبوس‌های تندرو در تهران، تجربه بسیار موفق بود. این اتوبوس‌ها که ۱۵ درصد از مجموع ناوگان ما را تشکیل می‌دهند، نزدیک به ۵۰ درصد از جابه‌جایی را برعهده دارند. این یعنی یک ایده کارآمد مبتنی بر کار علمی در بخش حمل‌ونقل

فشار بر مردم می‌شود، اما امکان مدیریت این مشکل وجود دارد؛ می‌توان برای ناوگان مرتبط با خدمات عمومی، یک تعرفه داشته باشیم، برای مردم عادی یک تعرفه و نهایتاً برای افراد پرمصرف تعرفه دیگری.

من قصد دارم به این نتیجه برسم که ما روزانه ده‌ها میلیارد تومان سوبسید سوخت می‌دهیم، در حالی که می‌گوییم پولی برای توسعه ناوگان اتوبوسرانی، متروسازی و... وجود ندارد. دولت دکتر روحانی دچار فقر منابع مالی نیست، متأسفانه دچار فقر تصمیم‌گیری است.

در عین حال، من معتقدم که راه‌های کسب درآمد سالم در شهرداری وجود دارد، اما امروز مدیران شهرداری، خواسته یا ناخواسته، دانسته یا نادانسته خود را از این منابع مالی محروم کرده‌اند. البته مقصود من مسائلی مانند تراکم‌فروشی یا امثالهم نیست. ما هم معتقد هستیم که کسب درآمد نباید در ازای لطمه وارد شدن به زیرساخت‌ها و آینده پایدار شهر باشد، اما بسیاری از راه‌های کسب درآمد در شهر تهران وجود دارد که شهرداری در آن ورود پیدا نکرده و نمی‌کند.

به عنوان مثال سازندگان خودرو که تولیدات روزافزون آنها مشکلات زیادی به شهر و زیرساخت‌های آن وارد می‌کند، هیچ نقشی در تامین هزینه‌ها ندارند، در حالی که بخشی از قیمت خودرو می‌تواند تحت عنوان عوارض به شهرداری‌ها اختصاص یابد تا امکان اداره کارآمدتر و بهتر شهر فراهم شود. اما ظاهراً کسی جرات نمی‌کند در این رابطه با خودروسازان حرف بزند. در زمینه ناوگان مرتبط با حمل کالا در سطح شهر نیز همینطور است، وقتی شما سوار یک اتوبوس می‌شوید، در قالب خرید بلیت هزینه ارائه اینگونه خدمات را می‌پردازید، اما تکلیف هزاران خودرویی که بارهای تجاری، صنعتی و تاثیرگذار بر سازه‌های شهری را جابه‌جا می‌کند، چیست؟

وزارت راه از خودروهای سنگین در جاده‌ها عوارض می‌گیرد و نظامات کنترلی دارد، اما متأسفانه در شهرها تاکنون هیچ قاعده‌ای وجود نداشته است، البته در سال‌های گذشته مقرراتی در این خصوص تصویب

شد، اما هیچ‌گاه عملیاتی نشد. بدیهی است بخشی از این عوارض می‌تواند به نگهداشت بهتر سازه‌های شهری کمک کند.

اما موضوع مهم‌تر، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است، ما باید اجازه بدهیم بخش خصوصی در بسیاری از پروژه‌های شهری سرمایه‌گذاری کرده و از منفعت آن استفاده ببرد. یکی از پروژه‌هایی که در این ارتباط به ذهنم می‌رسد، بزرگراه شهید صیاد شیرازی است که سرمایه‌گذاران پیشنهادهایی را در این رابطه مطرح کرده بودند. آنها می‌خواستند این بزرگراه را از میدان سپاه تا بزرگراه آزادگاه به صورت تونلی اجرا کنند و در قبال آن با عوارضی که از خودروهای عبوری می‌گیرند، بازگشت سرمایه را تضمین کنند. ساخت چنین معبری اساساً نیازی به سرمایه‌گذاری شهرداری نداشت، می‌توانستیم از بخش خصوصی استفاده کنیم تا بسازند و با عوارضی که از استفاده‌کنندگان راه می‌گیرند، بازگشت سرمایه داشته باشند (حتی مسیرهای دیگر هم برای کسانی که نمی‌خواهند این عوارض را پرداخت کنند، وجود داشت) اما متأسفانه عوارض تردد در شهر، هنوز در ایران جا نیفتاده است. نمونه‌های بسیاری در این زمینه وجود دارد. بعضی‌ها مانند عوارض خودروهای سنگین و عبور از معابر خاص شهری در مقاطعی مطرح شد، اما به تصویب شورای شهر نرسید، در حالی که باید از این ظرفیت‌ها استفاده کرد

باید فرهنگ‌سازی کرد. باید این موضوع مشخص شود که انجام این پروژه‌ها نیازمند تامین منابع مالی است. خب! این منابع باید از کجا تامین شود؟ یا مردم باید بالسویه هزینه‌های اداره شهر را بدهند و بعد به صورت غیرمساوی بهره‌برداری کنند که منصفانه نیست یا باید هر کس به میزان برخورداری از امکانات شهری، هزینه‌هایش را پرداخت کند. همان‌طور که گفتم وقتی یک نفر سوار اتوبوس می‌شود، چون از خدمات ما استفاده می‌کند، به میزان مشخصی هزینه آن را می‌پردازد، اما اگر همان شخص با ماشین شخصی از تونل شهری رد شود، هزینه‌ای پرداخت نمی‌کند، کجای این روش منطقی است؟

هم اتوبوس و هم تونل هر دو متعلق به

چرا سازندگان خودرو که تولیدات روزافزون آنها مشکلات زیادی به زیرساخت‌های شهری وارد می‌کند، هیچ نقشی در تامین هزینه‌های آن ندارند؟ در حالی که بخشی از قیمت خودرو می‌تواند تحت عنوان عوارض به شهرداری‌ها اختصاص یابد تا امکان اداره کارآمدتر شهر فراهم شود

و عدم اطمینان شغلی در پرسنل ایجاد شود و چالش‌های کاری به وجود آید. در راستای یافتن راهکار برای مجموع این شکایات که حجم بسیار بالایی داشت، پیشنهاد شد به جای اینکه ۱۲ شرکت داشته باشیم و هر کدام مطابق میل خودشان با پرسنل برخورد کنند، همه در یک شرکت متمرکز شوند. بنابراین هیچ استخدامی به منزله ورود نیروی جدید به شهرداری صورت نگرفت، اما این اقدامات به نحوی به جامعه منتقل شد که در روزهای آخر مدیریت آقای قالیباف ۱۳ هزار نیروی جدید استخدام شده‌اند. البته من به شهردار وقت توضیح دادم که این ادعاها خلاف واقع و عاری از حقیقت است. حتی به بعضی از اعضای شورای پنج‌شهر هم توضیحات لازم داده شد و پس مدتی این بحث پایان یافت، اما به نظر می‌رسد عوارض و پیامدهای روحی-روانی آن برای پرسنل باقی مانده است.

پس کسی در دقیقه ۹۰ اضافه نشد. شرط دوم این بود که حداقل مدرک تحصیلی فوق‌دیپلم داشته باشند. در عین حال باید در آزمون استخدامی شرکت می‌کردند و در این آزمون نه تنها رتبه افراد تعیین می‌شد، بلکه باید حداقل نمره قبولی را هم کسب می‌کردند. پس کسی از بیرون به سازمان تزریق نشد.

۸ هزار نفر دیگر، پرسنلی بودند که در ۱۲ شرکت‌های تامین نیروی انسانی کار می‌کردند. تا پیش از این، در شهرداری تهران، ۱۲ شرکت مسئول تامین نیروی انسانی بودند که هر کدام با قاعده خودشان با شهرداری کار می‌کردند و نظام دستمزدها و زمان پرداخت حقوق‌ها متفاوت بود. بعضاً ما با شکایات پرسنل این شرکت‌ها مواجه می‌شدیم که مدعی بودند از آنها بیمه کسر شده، اما به تامین اجتماعی پرداخت نشده است. کسانی بودند که می‌گفتند حقوق ما را به جای اول ماه، بیستم ماه پرداخت می‌کنند و ... این پرسنل دائماً با شرکت‌های خودشان دچار چالش بودند.

همین مسائل باعث شده بود احساس تبعیض

شهرداری هستند و هر دو هزینه نگهداشت، ساخت و خرید دارند، اما جامعه خودش را در مورد دوم موظف به مشارکت در اداره شهر نمی‌داند، در حالی که در مورد اول، تنها طبقات متوسط و ضعیف‌تر که از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند، در حال پرداخت هزینه استفاده از خدمات شهری هستند.

ترابران: یکی از انتقادهایی که در مورد شهرداری در زمان آقای قالیباف مطرح شد، استخدام‌هایی بود که در روزهای پایانی شهردار بودن ایشان اتفاق افتاد، نظر شما در این زمینه چیست؟

این اتفاقات دقیقاً مربوط به زمانی است که من معاون منابع انسانی شهرداری تهران شدم، من در طول ۱۲ سال که در شهرداری بودم ۱۱ سال در حوزه حمل و نقل و ترافیک و سال آخر در حوزه منابع انسانی مسئولیت داشتم. یکی از ادعاهای تماماً عاری از حقیقت و کذب، همین ادعای استخدام‌های دقیقه نودی بود. مدعی بودند در روزهای آخر مدیریت آقای قالیباف ۱۳ هزار نفر در شهرداری تهران استخدام شدند، اما الان عرض

می‌کنم که ماجرا چیست.

اواخر سال ۱۳۹۳ یا اوایل ۱۳۹۴، شهرداری تهران پیشنهادی به سازمان امور اداری و استخدامی کشور داد مبنی بر اینکه بخشی از پرسنل قراردادی و موقت به نیروی دائمی تبدیل شوند؛ چرا که این مسئله باعث عدم امنیت شغلی پرسنل شهرداری می‌شود. سازمان هم با تبدیل وضعیت ۵۰۰۰ نفر موافقت کرد. همزمان، به دیگر شهرداری‌های کشور هم مجوز استخدام ۵۰ هزار نفر داده شد. یعنی مجموعاً سازمان امور استخدامی به شهرداری‌ها اجازه داد قرارداد ۵۵ هزار نفر پرسنلی را که واجد شرایط لازم هستند، از حالت موقت یک‌ساله به دائمی تبدیل کنند.

شرط اول این بود که دست‌کم سه سال در شهرداری تهران قرارداد مستقیم داشته باشند،

**RAHBANAN**  
INTERNATIONAL TRANSPORT

**TRANSPORT IS ART**

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

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





ترابران: دلیل اصلی اضافه شدن کاربری مسافری به فرودگاه پیام چیست؟

■ اگرچه کاربری این فرودگاه در ابتدا در زمینه توسعه شبکه مخابرات و پست تعریف شده بود، ولی از نظر امکانات و تجهیزات فرودگاهی از پتانسیل‌های یک فرودگاه بزرگ و خوب برخوردار بود که به دلیل کاربری نامناسب و عدم توجه لازم، زیرساخت‌های موجود دچار آسیب جدی شده بود.

این فرودگاه قبلاً شرایط ایده‌آل و ظرفیت بالایی داشت که از آن به طور کامل استفاده نمی‌شد و کاربری آن تنها منحصر به پروازهای آموزشی و باری شده بود؛ این در حالی است که مدت‌هاست تعداد پروازهای باری به شدت کاهش یافته است؛ در واقع در سال‌های اخیر به دلیل اختلاف قیمت بین سوخت پروازهای مسافری و پروازهای باری، هزینه‌های حمل‌ونقل هوایی برای صادرکنندگان و واردکنندگان کالا افزایش یافت، تا اینکه در نهایت تعداد این پروازها به صفر رسید؛ بنابراین این فرودگاه در حوزه باری عملاً بلااستفاده شده و علاوه بر این، ظرفیت فرودگاه خیلی بیشتر از پروازهای آموزشی بود، بنابراین برای اینکه این ظرفیت‌ها بلااستفاده نماند تصمیم گرفته شد که پروازهای مسافری نیز به فعالیت‌های جاری فرودگاه اضافه شود.

نگاهی به دلایل اضافه شدن کاربری مسافری به فرودگاه پیام

## وقتی بار نیست، چاره چیست؟

عاطفه یعقوبی

فرودگاه بین‌المللی پیام کرج در سال ۱۳۷۱ برای انجام امور پستی و بار هوایی افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت، اما از اواخر شهریور ماه، ارائه خدمات پروازهای مسافری را نیز آغاز کرده است. ترابران با هدف کسب اطلاعات بیشتر در خصوص کاربری جدید فرودگاه، دلایل اتخاذ این تصمیم، توجیحات اقتصادی و نقاط قوت و ضعف آن با منوچهر اتقیایی، معاون هوانوردی و امور فرودگاهی شرکت خدمات هوایی و منطقه ویژه اقتصادی پیام به گفت‌وگو نشست.

او معتقد است علت زیان‌ده بودن اغلب فرودگاه‌های کشور، هزینه‌های ثابت مانند احداث باند فرودگاهی، تجهیز فرودگاه به برج مراقبت و تجهیزات ناوبری و هزینه نیروی کار است. «... اما فرودگاه پیام جزو فرودگاه‌هایی است که توجیه اقتصادی خواهد داشت؛ زیرا روزانه ۱۵۰ پرواز آموزشی در این فرودگاه انجام می‌شود و اگر ۳ پرواز مسافری هم به آن اضافه شود، بسیاری از هزینه‌های آن پوشش داده خواهد شد. برای سودده کردن فرودگاه‌ها باید کاربری جدیدی برای آنها تعریف کرد تا از طریق افزایش درآمدهای غیرهوانوردی، زیان‌های حوزه هوانوردی جبران شود...»



مسافری شدن فرودگاه پیام خواسته مردم استان البرز بود تا بتوانند از این فرودگاه به اقصى نقاط کشور پرواز داشته باشند.

زیرساخت‌های لازم برای مسافری شدن فرودگاه پیام فراهم بود و نیاز به صرف هزینه و ایجاد زیرساخت‌های اضافی نبود. از این رو با موافقت وزیر وقت ارتباطات و همچنین آقای مهندس جهرمی (وزیر فعلی) طرح‌های توجیهی مربوطه تهیه و الزامات مورد نیاز سازمان هواپیمایی در زمینه پروازهای مسافری تامین شد تا بتوان علاوه بر تامین نیازهای مردم استان البرز، درآمد فرودگاه پیام را نیز افزایش داد. خوشبختانه این اتفاق خوب (برقراری پروازهای مسافری) از ۲۳ شهریور ماه امسال با پرواز به مشهد مقدس شکل گرفت.

**ترابران: با توجه به اینکه این فرودگاه قبلا کاربری باری داشت و شما هم به تخریب زیرساخت‌های موجود اشاره کردید، آیا اکنون تمام استانداردهای لازم برای مسافری شدن فرودگاه پیام رعایت شده است؟**

■ همانطور که گفتیم زیرساخت‌های این فرودگاه برای پروازهای باری تعریف شده بود و از آنجا که بزرگ‌ترین هواپیماهای باری جهان در این فرودگاه نشست و برخاست داشتند، زیرساخت بسیار مناسب

و مستحکمی برای آن پیش‌بینی شده بود. ما در کنار تقویت و بازسازی این زیرساخت‌ها، استانداردهای مربوط به پروازهای مسافری از جمله بازسازی باندها و هواپیما و برطرف کردن موانع اطراف باند را هم مطابق استانداردهای سازمان هواپیمایی کشوری و ایکائو و با نظارت کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری تامین کرده‌ایم.

تنها چیزی که برای انجام پروازهای مسافری وجود نداشت، ترمینال بود که به این منظور از سالنی که برای هاب پستی طراحی شده بود، استفاده کردیم و با کمترین هزینه یک سالن ۶ هزار مترمربعی به ترمینال مسافری موقت و مناسب تغییر کاربری داده شد. البته طرح جامع ما بسیار فراتر از چیزی است که امروز شاهد آن هستید. در آینده قرار است در کنار احداث باند دوم، یک ترمینال ۱۰۰ هزار مترمربعی نیز در ضلع شمالی باند احداث شود.

**ترابران: با توجه به افزایش نرخ ارز و کاهش سفرهای هوایی ایرانیان آیا بخش مسافری فرودگاه پیام توجیه اقتصادی دارد؟**

■ یکی از دلایل اضافه شدن کاربری مسافری به فرودگاه پیام، کاهش بار هوایی فرودگاه مهرآباد است. فرودگاه مهرآباد در ابتدا برای جابه‌جایی ۸ میلیون مسافر در سال طراحی شده بود و سپس این ظرفیت به ۱۲ میلیون مسافر در سال افزایش یافت. در حال حاضر،

در فرودگاه مهرآباد بیش از ۱۶ میلیون مسافر در سال جابه‌جا می‌شود؛ یعنی فرودگاه مهرآباد بیش از ظرفیت خود مسافر جابه‌جا می‌کند که این موضوع مشکلاتی را برای مردم ایجاد کرده است؛ به عبارت دیگر، تعداد مسافر فرودگاه مهرآباد حتی با وجود افزایش نرخ دلار باز هم بیشتر از ظرفیت است. ضمن اینکه مردم استان البرز و قزوین برای انجام سفرهای هوایی خود مجبور هستند مسافت طولانی از شهر خود تا فرودگاه مهرآباد را در ترافیک و با مصرف سوخت بالاطی کنند که طبیعتاً مقرون به‌صرفه نیست؛ در حالی که وقتی از این فرودگاه استفاده کنند، برایشان بسیار اقتصادی و جذاب خواهد بود.

برای اطمینان از تمام این موارد مطالعات میدانی انجام شده است. یکی از نتایج این مطالعه این است که ۱۳ درصد مسافران فرودگاه مهرآباد از استان البرز و استان‌های همجوار البرز هستند. این ۱۳ درصد در ۱۶ میلیون مسافری که در سال از فرودگاه مهرآباد جابه‌جا می‌شود رقم قابل ملاحظه‌ای است. پس از نظر اقتصادی این موضوع کاملاً توجیه دارد. در عین حال، با وجود آنکه هم‌زمان با بحث راه‌اندازی پروازهای مسافری در فرودگاه پیام نرخ ارز افزایش یافت، اما در حال حاضر بالای ۹۰ درصد



نتایج مطالعات میدانی نشان می‌داد ۱۳ درصد مسافران فرودگاه مهرآباد از استان البرز یا استان‌های همجوار البرز هستند. این ۱۳ درصد به نسبت ۱۶ میلیون مسافری که در سال جابه‌جا می‌شود، رقم قابل ملاحظه‌ای است. پس از نظر اقتصادی، کاربری مسافری فرودگاه پیام توجیه اقتصادی دارد

تنها تهدیدی که می‌توان برای فرودگاه پیام متصور شد این است که این فرودگاه در فضای پروازی مهرآباد قرار دارد. این موضوع می‌تواند عملیات فرودگاه پیام را محدود کند، چون وقتی ترافیک فرودگاه مهرآباد زیاد باشد، تعداد پروازهایی که می‌توان از فرودگاه پیام پذیرش کرد، کاهش می‌یابد

صندلی‌ها در پروازهای رفت و برگشت فرودگاه پیام پرمی‌شود و این یعنی مردم علاقه‌مند به استفاده از بخش مسافری این فرودگاه هستند.

ترابران: چندی پیش عضو کمیسیون مجلس گفته بود که فقط پنج فرودگاه کشور سودده هستند. سوال این است که آیا بهتر نیست به جای سرمایه‌گذاری در ایجاد فرودگاه جدید، فرودگاه‌های زیانده را سودده کنیم؟

توجه داشته باشید که ما در اینجا فرودگاه احداث نکرده‌ایم بلکه یک فعالیت به فعالیت‌های موجود فرودگاه اضافه کرده ایم. اما احداث فرودگاه از خواسته‌های مردم است.

بسیاری از فرودگاه‌های ایران به دلایل بافت اجتماعی و اقتصادی منطقه‌ای که در آن قرار گرفته‌اند، زیانده هستند مانند فرودگاه‌های شهرهای کوچک و کم جمعیت؛ اما باید توجه داشت که در شرایط بحران هفته‌ای یک پرواز هم می‌تواند بسیار مفید باشد. برای مثال با وجود اینکه ممکن است فرودگاه بم در تمام طول سال زیانده باشد، اما عملکردی که آن فرودگاه در زلزله بم داشت، غیرقابل انکار است.

از طرف دیگر، علت زیانده بودن این فرودگاه‌ها به دلیل هزینه‌های ثابت مانند احداث باند فرودگاهی، تجهیز فرودگاه به برج مراقبت پرواز و تجهیزات ناوبری و هزینه نیروی کار است؛ اما فرودگاه پیام جزو فرودگاه‌هایی است که توجیه اقتصادی دارد؛ زیرا روزانه ۱۵۰ پرواز آموزشی در این فرودگاه انجام می‌شود و اگر حتی ۳ پرواز مسافری هم به آن اضافه شود، بسیاری از هزینه‌های آن پوشش داده می‌شود و حتماً توجیه اقتصادی پیدا می‌کند.

برای سودده کردن فرودگاه‌ها باید کاربری جدیدی برای آنها تعریف کرد تا بتوان از طریق افزایش درآمدهای غیرهوانوردی فرودگاه، زیان‌هایی را که از حوزه هوانوردی به آن تحمیل می‌شود، جبران کرد. برای مثال یکی از برنامه‌های بلندمدت فرودگاه پیام ایجاد شهر سلامت در این منطقه است تا از این طریق بتوان مسافران بیشتری را

جذب کرد.

ترابران: چه میزان هزینه برای افزودن کاربری مسافری به فرودگاه پیام صرف شد؟

■ برای مسافری کردن فرودگاه پیام، مجموعاً ۲۸۲ اقدام صورت گرفت که این اقدامات هزینه‌ای در حدود ۴۰ میلیارد تومان را در برداشت. که این مبلغ تنها معادل هزینه احداث یک ترمینال کوچک در یک فرودگاه جدید است.

ترابران: اضافه شدن یک کاربری جدید به فرودگاه پیام، کسب‌وکار جدیدی محسوب می‌شود که قبل از هر چیز نیاز به تحلیل‌هایی مانند تحلیل SWOT برای شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید دارد، آیا این تحلیل‌ها به طور کامل صورت گرفته‌اند؟

■ با انجام مطالعات جامع همه موارد SWOT بررسی شد. برای مثال مزایا و معایب نزدیکی این فرودگاه به مهرآباد و فرودگاه امام خمینی مورد بررسی قرار گرفت. همچنین بحث جمعیتی استان البرز و استان‌های همجوار و شرایط اقلیمی فرودگاه مورد مطالعه قرار گرفت. نتایج مطالعات این بود که این فرودگاه نه تنها برای مردم استان البرز و استان‌های همجوار سودمند است، بلکه برای شرکت خدمات هوایی پیام نیز از نظر درآمدزایی توجیه خواهد داشت.

یکی از نقاط قوت بخش مسافری فرودگاه پیام این است که اگر به هر دلیلی مثلاً ایجاد سانحه، هوایمایی نتواند در فرودگاه مهرآباد بنشیند، امکان استفاده از فرودگاه پیام وجود خواهد داشت، چون همانطور که می‌دانید فرودگاه امام یک فرودگاه بین‌المللی است و پروازهای داخلی را نمی‌پذیرد. تا پیش از این اگر مسافری به هر دلیل نمی‌توانست در فرودگاه مهرآباد پیاده شود، یا باید در فرودگاه یزد پیاده می‌شد و یا در فرودگاه اصفهان؛ اما در حال حاضر فرودگاه پیام می‌تواند به عنوان یک آلترناتیو مناسب برای فرودگاه مهرآباد عمل کند. همچنین در شرایط بحران، فرودگاه پیام به دلیل نزدیکی به فرودگاه مهرآباد می‌تواند در بحث پدافند غیرعامل بسیار مفید و موثر در نظر گرفته شود.

پس در سطح کلان نیز فرودگاه پیام توجیه



ما در کنار تقویت و بازسازی زیرساخت موجود، استانداردهای پروازهای مسافری از جمله بازسازی باند هواپیما و برطرف کردن موانع اطراف باند را نیز تحت نظارت سازمان هواپیمایی رعایت کرده‌ایم. تنها چیزی که برای انجام پروازهای مسافری وجود نداشت، ترمینال بود که به این منظور سالی را که برای هاب پستی طراحی شده بود، تغییر کاربری دادیم

برای مسافری کردن فرودگاه پیام، مجموعاً ۲۸۲ اقدام صورت گرفت که این اقدامات هزینه‌ای در حدود ۴۰ میلیارد تومان را در برداشت. این مبلغ معادل هزینه‌های احداث ترمینال در یک فرودگاه جدید است

کرج به فرودگاه پیام حداقل به نصف کاهش پیدامی‌کند.

یکی دیگر از تهدیدهای فرودگاه پیام دپوی زباله‌ها در داخل اراضی فرودگاه است که به روش غیرصحتیحی دفع می‌شود که از نظر بهداشتی باعث نارضایتی مسافران فرودگاهی خواهد بود. از طرف دیگر این محل، مرکز تجمع پرندگان و جانوران موذی است و همانطور که می‌دانید پرندگان برای پروازها خطر محسوب می‌شوند.

به همین دلیل سازمان هواپیمایی کشوری بر رفع این مسأله تاکید می‌کند. علت اینکه این سازمان مجوز داد تا ما فعالیت خود را شروع کنیم این بود که متعهد شدیم در بازه زمانی کوتاهی، مرکز دپوی زباله به جای دیگری منتقل شود و آنها نیز این تعهد را پذیرفتند.

امیدواریم مسئولین استان نیز در جهت رفع به موقع این مشکل به ما کمک کنند.

در حال حاضر چند ماه است که از آغاز پروازهای مسافری فرودگاه گذشته است و مهلتی هم که سازمان هواپیمایی کشوری برای موضوع انتقال زباله‌ها داده در حال اتمام است، ولی ما هنوز پیشرفتی در این زمینه نداشته‌ایم. تصمیم داریم که با سرمایه‌گذار قرارداد ببندیم تا نگرانی‌های باقیمانده برطرف شود.

**ترابران: چرا تاکنون این مشکل برطرف نشده است؟**

■ قاعدتاً من در حوزه کاری خودم باید پاسخگو باشم. من اعتقاد دارم کار باید در زمان خودش انجام شود و اگر پروژه‌ای در بازه زمانی خود به ثمر برسد، مفید است. اینکه چرا در این کار تاخیر به وجود آمده در حیطه کاری من نیست.

ممکن است دلیل آن مباحث فنی، دلایل قانونی و بحث‌های حقوقی باشد. ولی من به عنوان کسی که در این حوزه مدیریت می‌کنم باید به توافق‌های خود پایبند بوده و مسائل را حل کنم.

**ترابران: روزانه چند پرواز و به کدام شهرها انجام می‌گیرد؟**

■ در حال حاضر هفته‌ای دو پرواز در روزهای چهارشنبه و جمعه توسط شرکت هواپیمایی تابان به مشهد مقدس انجام می‌گیرد. طبق برنامه‌ریزی تا پایان سال جاری تعداد این

داشته و به نفع اقتصاد و حوزه مدیریت بحران کشور است.

**ترابران: مواردی که نام بردید همگی از فرصت‌های کاربری مسافری فرودگاه پیام است، لطفاً به نقاط ضعف و تهدیداتی که برای بخش مسافری فرودگاه پیام متصور است نیز اشاره کنید؟**

■ از نظر زمین، موقعیت جغرافیایی و آب‌وهوا هیچ تهدیدی برای بخش مسافری فرودگاه پیام وجود ندارد. تنها تهدیدی که می‌توان برای فرودگاه پیام متصور شد این است که این فرودگاه در فضای پروازی فرودگاه مهرآباد قرار گرفته است که با اصلاح و بازنگری طرح فضای ترافیک هوایی تهران مشکل برطرف خواهد شد.

لازم است خاطرنشان کنم برای هر فرودگاهی یک محدوده پروازی تعریف شده است که برج مراقبت آن فرودگاه این محدوده را کنترل می‌کند و باقی محدوده در اختیار مرکز کنترل فضای کشور است. فرودگاه پیام و فرودگاه امام در محدوده اپروچ فرودگاه مهرآباد هستند؛ یعنی پروازهایی که از شهرستان‌ها وارد محدوده پروازی تهران می‌شوند توسط کنترل اپروچ فرودگاه مهرآباد هدایت می‌شوند تا به نزدیکی فرودگاه پیام یا امام برسند و بعد تحویل برج مراقبت این فرودگاه‌ها می‌شوند. این موضوع می‌تواند عملیات را در فرودگاه پیام محدود کند. به دلیل اینکه وقتی ترافیک فرودگاه مهرآباد و ترافیک فضای تهران زیاد باشد، تعداد پروازهایی که می‌توان از فرودگاه پیام پذیرش کرد و به آنها سرویس داد، کاهش می‌یابد. این تنها محدودیتی است که اندکی عملیات هوانوردی را دچار مشکل می‌کند.

یکی دیگر از ضعف‌های فرودگاه پیام، عدم دسترسی مردم به مسیرهای مناسب برای رسیدن به فرودگاه است که این موضوع نیز در جلسات متعدد با مسئولان استان مطرح شده است و مسئولان استانداری قول داده‌اند که این موضوع را حل کنند. انتظارمان این است که اقدامات مربوط به احداث بزرگراهی که قرار است از مهرویلا به سه‌راه کیانمهر و فرودگاه پیام امتداد داشته باشد، سریع‌تر انجام شود. اگر این اتفاق بیفتد دسترسی مردم به فرودگاه پیام بسیار آسان شده و زمان رسیدن مسافر از شهر



ما در فرودگاه پیام، با دپوی زباله‌ها در داخل اراضی فرودگاه مواجه هستیم که به روش غیر صحیحی دفع می‌شود و بوی آن مسافران را آزار می‌دهد. متعهد شده‌ایم در بازه کوتاهی مرکز دپوی زباله را به جای دیگری منتقل کنیم. امیدواریم مسئولان استان نیز در جهت رفع به موقع این مشکل به ما کمک کنند

پروازها باید به هفته‌ای ۱۴ پرواز برسد و ضمن داشتن حداقل روزی یک پرواز به مشهد مسیرهای جدید نیز تعریف شود. از جمله مسیرهایی که در مطالعات و درخواست‌های دفاتر خدمات مسافرتی و گردشگری مطرح است برقراری پرواز به اهواز، کیش، قشم، یزد، تبریز است. این مسیرها در راستای پاسخگویی به خواست مردم پیش‌بینی شده است. شرکت کیش‌ایر برای پرواز کیش و قشم‌ایر هم برای پرواز قشم و مشهد اعلام آمادگی کرده است. شرکت هواپیمایی ساها نیز برای برقراری پرواز مشهد اعلام آمادگی کرده است. در حال حاضر پرواز کیش را برنامه‌ریزی کردیم که امیدوار هستیم در آینده‌ای نزدیک مشکلات شرکت هواپیمایی مربوطه مرتفع شده و پرواز کیش برقرار شود. اهواز مقصد بعدی است که در حال رایزنی و برنامه‌ریزی برای آن هستیم. همچنین در پی بازدید و استقبال مدیرعامل شرکت ایران‌ایر و معاونان آنها از فرودگاه پیام، قصد داریم پرواز مسیرهای میان‌برد از جمله کرمانشاه، ایلام، رشت و رامسر را از طریق این شرکت یا هر شرکت هواپیمایی دیگری که متقاضی باشد، پوشش دهیم.

پرواز فعلی به مشهد نیز با هواپیمای MD88 شرکت تابان انجام می‌شود. **ترابران: در حال حاضر عملکرد بخش باری و کارگو فرودگاه پیام به چه صورت است؟**

■ حداقل هفته‌ای دو پرواز کارگو داریم که عمدتاً ستاد تنظیم بازار در این زمینه با ما همکاری می‌کند. سالی که در حال حاضر ترینال مسافری شده است، به این منظور طراحی شده بود که در آینده هاب پستی منطقه شود، ولی این اتفاق نیفتاد. از این رو تا قبل از مسافری شدن فرودگاه پیام، چیزی به اسم جابه‌جایی محمولات پستی وجود نداشت، اما برنامه‌ریزی کرده‌ایم که در آینده در پروازهای مسافری بتوانیم مرسولات پستی را نیز جابه‌جا کنیم. چون مرسولات پستی نه حجم زیادی دارد و نه وزن زیاد. برای مثال با پست استان البرز هماهنگ شده‌ایم تا مرسولاتی که قرار است به مشهد ارسال شود را تحویل فرودگاه بدهند تا به نماینده‌شان در مشهد تحویل داده شود. در بخش باری قبلاً جابه‌جایی بار خرده وجود نداشت؛ اما اکنون با برنامه‌ریزی انجام شده علاوه بر جابه‌جایی بارهای عمده، امکان جابه‌جایی و حمل بارهای خرده نیز فراهم گردیده است.

## تولید هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ در چین کلید خورد

بوئینگ به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های هواپیماسازی در جهان اعلام کرده که با وجود جنگ تجاری میان چین و آمریکا، در یک اقدام استراتژیک، نخستین کارخانه ساخت و توسعه هواپیماهای ۷۳۷ بوئینگ در منطقه شرق آسیا را در چین افتتاح کرده است.

رقابت دو غول هواپیماسازی در جهان، در چین بسیار شدیدتر و تنگاتنگ‌تر از سایر بازارهای فروش آنهاست و این طور که به نظر می‌رسد شرکت آمریکایی بوئینگ قصد دارد با راه‌اندازی این کارخانه در چین جای پای خود را در این کشور استحکام بخشد و بدین ترتیب رقیب اروپایی خود، ایرباس را کنار بزند.

هواپیمای ۷۳۷ بوئینگ یک هواپیمای باریک پیکر و تک‌راهرو در سایز کوچک است و یکی از محبوب‌ترین هواپیماهای ساخته شده توسط بوئینگ به شمار می‌رود.

بر اساس گزارش رویترز، این کارخانه در شهر ژوشان چین و در ۲۹۰ کیلومتری جنوب شرقی شانگهای راه‌اندازی شده است. مقامات ارشد شرکت بوئینگ در کنار سایر نمایندگان شرکت هواپیمایی ملی چین و رگولاتوری هوانوردی در این کشور در جریان رویدادی از محل احداث این کارخانه رونمایی کردند. اولین هواپیمای نیز یک جت MAX737 بود که از واشنگتن به صورت نیمه ساخته، به چین پرواز کرده تا عملیات نازک کاری و تزئینات داخلی (Finishing) در چین انجام شود.

پیش‌بینی سهم ۱۸ درصدی چین از بازار هواپیمای دنیا در سال ۲۰۳۷ باعث شده است تا شرکت‌های ساخت هواپیما، نگاه ویژه‌ای به این کشور داشته باشند.

البته بوئینگ روی لبه تیغ راه می‌رود. ترامپ روی انتقال تکنولوژی به چین بسیار حساس است و سیاست «ساخت آمریکا» را در پیش دارد، لذا فعلاً دستور کار کارخانه بوئینگ در شانگهای محدود به عملیات نازک کاری و تزئینات است.

- حمل کالای کانتینری، قله و هوایی از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور و آمریکایی 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 جبل‌علی بدون نیاز به ضمانت عوارض و بازرسی برای کالاهای دریایی از بندر جبل‌علی امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد برای کالاهای هوایی از فرودگاه‌های دبی به فرودگاه‌های 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



فما دریا بندر  
 خدمات دریایی و کشتیرانی (ش.ا)  
 sea port line Co.



• خدمات کشتیرانی

• خدمات دریایی

• مستجم و نجات (سار)

• تجهیزات دریایی و بندری

• خدمات لایروبی و هیدروگرافی

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

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

www.spl.ir

Email:spl@spl.ir



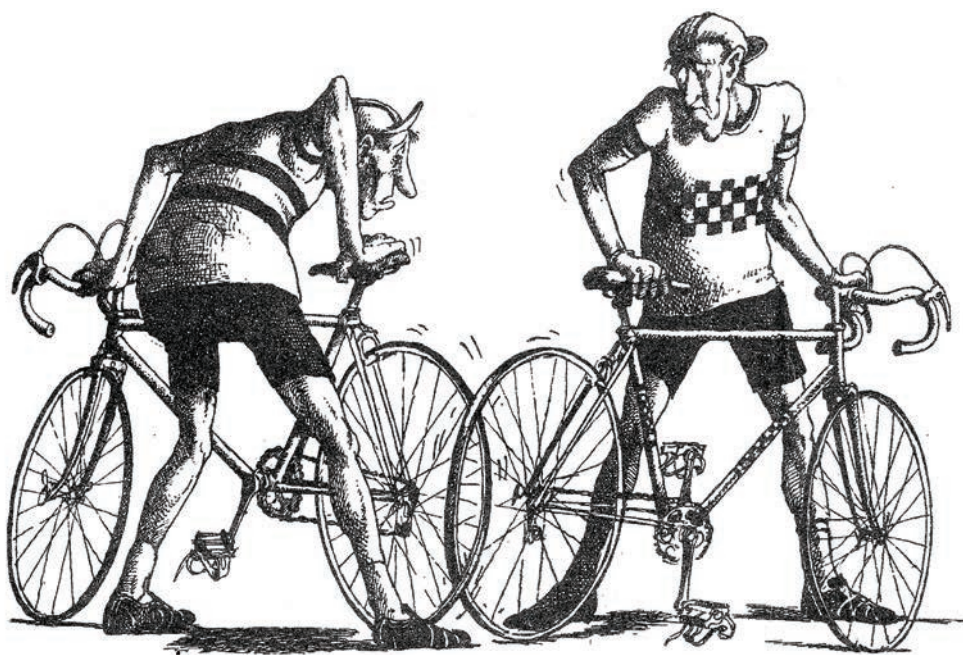
در نامه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته آمده است: ضمن تشکر از بیانات جنابعالی در حمایت از بخش غیردولتی در مراسم روز حمل و نقل و اینکه اعلام فرمودید تلاش شده است که تضاد منافع شرکت راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی به حداقل ممکن برسد و اگر همچنان مواردی از تضاد منافع وجود دارد اعلام گردد تا به سرعت مرتفع شوند، بدین وسیله اهم این موارد، به شرح زیر اعلام می‌گردد:

۱- خسارات وارده به ناوگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی: ناشی از کوتاهی عوامل شرکت راه آهن در بهره‌برداری از قطارها است که علی‌رغم پیگیری فراوان همچنان پرداخت خسارات مذکور محقق نگردیده است. خسارات ناشی از بریدن چرخ و سوانح ناشی از مانور غلط واگن‌ها از این دست موارد هستند.

۲- کوتاهی شرکت راه آهن در تامین قطعات یدکی مصرفی در تعهد: نظیر کفش ترمز که در تعمیرات جاری قطارهای باری عبوری در تعهد راه آهن است و به ازای آن به ازای هر تن - کیلومتر بار عبوری ۱۰ ریال به حساب بدهی شرکت‌ها منظور می‌گردد. این نقصان سبب وارد آمدن خسارات سنگینی ناشی از سوختن قابل کفش ترمز و بریدگی چرخ و محور به شرکت‌ها شده است و تاکنون هیچ مرجعی در شرکت راه آهن علی‌رغم پیگیری‌های فراوان پاسخگو نبوده است.

۳- عدم انعقاد قرارداد دسترسی با شرکت‌های ریلی: شرکت راه آهن علی‌رغم اینکه علاوه بر وظایف اجرایی و مدیریت شبکه ریلی، اهم وظایف حاکمیتی و سیاست‌گذاری بخش ترابری ریلی را نیز برعهده دارد، درحالی‌که همچون یک بنگاه تجاری به دنبال حداکثرسازی منافع اقتصادی خود است، اما در مقابل به واسطه اختیارات حاکمیتی و... سال‌هاست از انعقاد قرارداد دسترسی (بهره‌برداری) برابر بند (ح) ماده ۱ آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل ریلی اجتناب می‌کند.

عدم وجود قرارداد مذکور به منزله شفاف



در نامه نمایندگان بخش خصوصی به مدیرعامل شرکت راه آهن مطرح شد

## مصادیق تضاد منافع

اوایل دی‌ماه، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، طی نامه‌ای خطاب به مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران، برخی از مواردی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم سرمایه‌گذاری‌های بخش غیردولتی را تهدید و تضاد منافع بین راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی را تشدید می‌کند، اعلام و با ابراز امیدواری در خصوص ایجاد نهاد مستقل تنظیم مقررات ریلی در ساختار آینده ترابری ریلی کشور، تاکید کرد مصادیق اعلام شده تنها گوشه‌ای از ده‌ها مسئله حل نشده فیما بین شرکت راه آهن و بخش غیردولتی ریلی است.

خود نیز محروم باشند و مجبورند به طور کامل لکوموتیوهای خود را به شرکت راه آهن اجاره دهند. این امر کاملاً متناقض اهداف خصوصی سازی بوده و بدیهی است تامین سرمایه بخش غیردولتی بدون امکان مدیریت ایشان بر دارایی‌ها سازوکاری غیر بهره‌ور است و فرجام مطلوبی نخواهد داشت.

**۸- صدور قبض پارکینگ و توقف واگن‌های باری:** از موضوعاتی است که برابر مصوبه ۱۳۹۳/۰۴/۱۹ هیات مدیره شرکت راه آهن عملیاتی شده است و طی آن شرکت راه آهن بابت هرگونه توقف خارج از برنامه و ترم‌های تعریف شده توقف واگن‌های باری نسبت به صدور قبض توقف (پارکینگ) روزانه یکصد هزار تومان اقدام می‌نماید. متأسفانه به دلیل عدم وجود سازوکار مالی و حقوقی شفاف در شرکت راه آهن و به ویژه اعمال سلاقی در مناطق، موارد بسیاری اختلاف حساب فیما بین شرکت راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی ایجاد گردید که متأسفانه به دلیل تعارض منافع هیچگاه به انتظارات به حق شرکت‌های ریلی پاسخی داده نشده است و هزینه‌های بسیاری خارج از قاعده به حساب شرکت‌ها گذاشته شده است.

در این خصوص مذاکرات مفصلی با اداره کل واگن‌ها داشته‌ایم و توافقاتی هم شده است اما در فرآیند بروکرات و ناکارآمدی متوقف شده است.»

در ادامه این نامه آمده است: «جناب آقای دکتر محمدرزاده؛ اینکه به موضوع مهم تعارض منافع توجه دارید و معتقدید این موضوع می‌تواند می‌تواند به پاشنه آشیل ترابری ریلی کشور تبدیل گردد، جای تشکر دارد. موارد اعلام شده در بالا تنها گوشه‌ای از ده‌ها مسئله حل نشده بین شرکت راه آهن و بخش غیردولتی ریلی است که امیدواریم در سایه توجهات شما و البته ایجاد نهاد مستقل تنظیم مقررات ریلی در ساختار آینده ترابری ریلی کشور، به مرور به سرانجام مناسب برسد.

بدیهی است این انجمن جهت رسیدگی به موارد اعلامی، آمادگی کامل برای مشارکت با واحدهای ذی ربط را دارد. منتظر دستور اقدام همه‌جانبه جنابعالی در این امر مهم هستیم.»

نگهداری از ناوگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی در هنگام سیر در شبکه ریلی است. وارد آمدن هرگونه خسارات و سرقت از ادوات ناوگان ریلی مستلزم جبران آن توسط شرکت راه آهن است. متأسفانه علی‌رغم پیگیری‌های فراوان نه تنها سازوکار مناسبی جهت رسیدگی به این خسارات ایجاد نگردیده بلکه به دلیل تضاد منابع تاکنون هیچگونه پاسخگویی مناسبی به این کاستی‌ها داده نشده است.

**۷- حفظ مالکیت راه آهن بر ۷۰ درصد از لکوموتیوهای فعال در ترابری ریلی:** علی‌رغم اینکه برابر ماده ۸ آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه آهن، ۱۰۰ درصد ناوگان ریلی از جمله لکوموتیوها باید به شرکت‌های غیردولتی واگذار گردد، لیکن تاکنون چنین امری حاصل نگردیده است و شرکت راه آهن همچنان تملک ۷۰ درصد از لکوموتیوها را در اختیار دارد.

این مشکل سبب شده تا عملاً مدیریت ناوگان کشش در شبکه ریلی (دولتی و خصوصی) به‌طور کامل در اختیار شرکت راه آهن قرار گیرد و عملاً شرکت‌های مالک لکوموتیو از هرگونه اختیاری رد برنامه‌ریزی، مدیریت و راهبری لکوموتیوهای در تملک

نشدن تعهدات شرکت راه آهن و پاسخگو نبودن در قبال عدم انجام مسئولیت‌های در تعهد خود است؛ اما از سوی دیگر شرکت راه آهن از طریق مصوبات هیئت مدیره خود که در اغلب موارد قانوناً حق چنین تصمیماتی را به صورت یک طرفه ندارد اقدام به اخذ هرگونه وجه و تعهدی از طرف مقابل می‌کند و با مدیریت یک بازی برد- باخت عملاً منافع خود را در عدم اجرای تعهداتش به طرف مقابل می‌بیند.

**۴- اعطای مجوز تاسیس شرکت‌های حمل و نقل ریلی خارج از شرایط احراز مندرج در آیین‌نامه تاسیس:** با افزایش بی‌رویه تعهدات شرکت‌های حمل و نقل ریلی (باری- مسافری- لکوموتیو) که شرایط احراز اولیه نظیر تعداد حداقل ناوگان را نداشته‌اند بازار حمل و نقل ریلی دچار نوعی آشفتگی گردیده و عملاً ترابری ریلی از منافع یکپارچگی و اقتصاد مقیاس منفعت لازم را نمی‌برد. در این باره از مشارکت فکری انجمن هم هیچ‌گونه بهره‌ای برده نمی‌شود، در حالی که برابر بند (م) ماده ۱ آیین‌نامه تاسیس این انجمن عضو کمیسیون نظارت بر آیین‌نامه مذکور بوده و لازم است چنین تصمیماتی با مشورت انجمن صنفی صورت گیرد.

**۵- عدم صدور پروانه فعالیت برابر آیین‌نامه تاسیس:** علی‌رغم گذشت ۱۴ سال از تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و ۸ سال از تصویب آیین‌نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی توسط وزیر راه و ترابری وقت، شرکت راه آهن تاکنون از صدور پروانه فعالیت برابر آیین‌نامه مذکور برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی خودداری نموده است.

این موضوع سبب گردیده تا عملاً به رعایت شرایط احراز صدور پروانه فعالیت هم بی‌توجهی گردد و روزبه‌روز شاهد اعمال سلاقی از سوی مدیران و مدیریت‌های ذی‌نفع در شرکت راه آهن باشیم.

**۶- راه آهن مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر قطارهاست:** برابر تبصره ۳ ذیل ماده ۸ قانون دسترسی، شرکت راه آهن مسئول مستقیم حفاظت و

**خسارات وارده به ناوگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی ناشی از کوتاهی عوامل شرکت راه آهن در بهره‌برداری از قطارها است که علی‌رغم پیگیری فراوان همچنان پرداخت خسارات مذکور محقق نشده است. خسارات ناشی از بریدن چرخ و سوانح ناشی از مانور غلط واگن‌ها از این دست موارد هستند**



توسعه راه آهن، منابع تامین مالی عظیم می خواهد

# در جستجوی مسیرهای گمشده

گزارش همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری و تامین مالی حمل‌ونقل ریلی

بر اساس قانون برنامه ششم توسعه، سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار باید به ۳۰ درصد و در جابه‌جایی مسافر به ۲۰ درصد کل کشور برسد که این امر، مستلزم وضع و تشریح قوانین حمایت از سرمایه‌گذاران و نیز تشویق آنها به حضور در این بخش به‌عنوان یکی از پیشران‌های توسعه صنعت ترانزیت و حمل و نقل کشور است. به همین منظور، ماه گذشته در همایشی تحت عنوان «فرصت‌های سرمایه‌گذاری و تامین مالی حمل‌ونقل ریلی» با حضور جمعی از سرمایه‌گذاران از جمله مسئولان شبکه بانکی و مدیران فعال در این حوزه، مدیران شرکت راه آهن و رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، با هدف ایجاد تعامل موردنیاز میان دوگروه سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیر، به معرفی بسته‌های تشویقی باهدف کاهش ریسک و افزایش بازدهی سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌های بازار سرمایه در تامین مالی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری پرداختند.

صورت مشارکت عمومی-خصوصی در قانون بودجه پیش‌بینی شده است.» سعید محمدزاده، مدیرعامل شرکت راه آهن نیز در این همایش اعلام کرد شبکه کنونی ریل کشور امکان انتقال ۳۰ میلیارد تن - کیلومتر بار را دارد که در صورت تحقق این جابه‌جایی در کشور و با قیمت‌های فعلی حامل‌های انرژی، سالانه ۷۵۰ میلیون دلار صرفه‌جویی سوخت خواهیم داشت. او با بیان اینکه با وجود قوانین متعدد در زمینه اولویت‌دهی به حمل‌ونقل ریلی در کشور، این قوانین نتوانسته است به این موضوع جامه عمل ببوشاند، گفت: «در برنامه ششم توسعه تاکید شده است سهم ریل از حمل‌ونقل کالا باید به ۳۰ درصد برسد، اما دست‌یابی به این هدف فاصله زیادی داریم.» او با اشاره به اینکه هر یک تن کیلومتر حمل بار وقتی از جاده به روی ریل منتقل شود ۳۵

نوراله بیرانوند، معاون تامین سرمایه و اقتصاد حمل‌ونقل راه آهن در ابتدای همایش معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و تامین مالی در پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: «در قانون بودجه سال ۹۷ سازوکاری در قالب تبصره ۱۸ پیش‌بینی شده است که دولت با همکاری بانک‌ها و سیستم بانکی نسبت به تامین منابع مالی پروژه‌ها به‌ویژه پروژه‌های ریلی با نرخ سود یارانه‌ای اقدام کند. خوشبختانه طی دو ماه گذشته با سازمان برنامه و بودجه توافقات خوبی انجام گرفته و تاکنون پذیرفته‌اند که حدود ۳ هزار میلیارد تومان به عنوان منبع مالی به پروژه‌های ریلی اختصاص دهند؛ در این خصوص در حال مذاکره با بانک‌ها و همچنین وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی هستیم. تبصره ۱۹ نیز سازوکاری برای تامین مالی پروژه‌های مشارکتی است که به



رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار: بین سال‌های ۹۰ تا ۹۵ مجموع اوراق بهادار منتشر شده برای بخش ریلی از طریق بازار سرمایه، ۹۲ میلیارد تومان بود، اما این رقم در سال ۹۶ به ۱۳۵ میلیارد تومان رسید. کل اوراق بخش ریلی که امسال از طریق بازار سرمایه، تامین مالی شده تاکنون بالغ بر ۱۶۰ میلیارد تومان بوده است

ایران در میان کشورهای اسلامی دارای متنوع‌ترین ابزارهای مالی در بازار سرمایه است بنابراین باید از این ظرفیت برای تکمیل زیرساخت‌های مختلف از جمله پروژه‌های ریلی استفاده کرد

خواهد شد که در نتیجه با سونامی کشتار جاده‌ای و مصرف سوخت مواجه می‌شویم.» مدیرعامل شرکت راه‌آهن بیان کرد: «در سال ۹۶ معادل ۱۳۳ میلیون تن کالا از کشور صادر و ۴۰ میلیون تن وارد شده است، اما سهم ریل از این میزان تجارت کالا صرفاً ۱۵ میلیون تن بوده در حالی که ما به کشورهای مختلف از جمله چین از طریق کریدورهای مختلف متصل هستیم.»

### تامین مالی حمل‌ونقل ریلی از بازار سرمایه ناچیز است

شاپور محمدی، رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار در این مراسم با تاکید بر نقش حمل‌ونقل ریلی در توسعه اقتصاد هر کشور گفت: «زیرساخت‌های هر کشوری یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه آن کشور است. در متون توسعه اقتصادی به اهمیت ریل به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه هر کشوری تاکید شده است. زیرساخت‌ها در اقتصاد کلان آثار بیرونی مثبتی دارند. به هنگام ایجاد این زیرساخت‌ها، ممکن است هزینه‌های اولیه از نظر بازگشت سرمایه مقداری با ابهام مواجه باشد؛ اما تامین زیرساخت در اقتصاد کلان هر کشوری بسیار حیاتی است و در صورت نبود زیرساخت‌های اصلی مانند زیرساخت‌های حمل و نقل، اقتصاد کشورها توسعه نخواهد یافت.»

او توضیح داد: «تامین مالی در کشورهای مختلف به دو بخش خارجی و داخلی انجام می‌شود. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بسیار مهم است و هر قدر هم که معتقد باشیم در داخل می‌توان تامین مالی مناسبی انجام داد، اما تمام کشورهایی که توسعه پیدا کرده‌اند به‌نوعی با سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی ارتباط داشته‌اند.»

به گفته رئیس سازمان بورس: «در دهه‌های اخیر سرمایه‌گذاری پورتفولیوی خارجی (Foreign Portfolio Investment) نیز مورد توجه قرار گرفته است که به دلیل سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذاران خارجی در سبدهای سرمایه‌گذاری و مشارکت آنها در صندوق‌ها و خرید مستقیم سهام، برای بازار سرمایه بسیار حائز اهمیت است.»

سی‌سی صرفه‌جویی سوخت دارد، افزود: «در حال حاضر می‌توانیم ۳۰ میلیارد تن کیلومتر بار را از روی جاده به ریل منتقل کنیم که ۷۵۰ میلیون دلار صرفه‌جویی سوخت با احتساب هر لیتر گازوئیل ۷۰ سنتی در پی دارد.»

مدیرعامل شرکت راه‌آهن گفت: «سالانه ۱۰۰ میلیارد نفر - سفر حومه‌ای در تهران انجام می‌شود که ۴۰ درصد این سفرها در کریدورهایی است که ریل داریم و ۳۰ درصد خودروهایی و ورودی تهران مربوط به مناطق و شهرهای حومه‌ای هستند که اگر این تعداد جابه‌جایی جاده‌ای با ریل انجام شود، هم هوای پاک خواهیم داشت و هم از تعداد تصادفات جاده‌ای در اطراف شهرهای بزرگ کم می‌شود.»

او افزود: «دو هزار کیلومتر ریل در ۱۰ سال اخیر به کشور تحویل داده‌ایم که برای این میزان ریل، حداقل ۱۲ میلیون تن بار در نظر گرفته شده است. اگر کل این هدف محقق شود، سالانه نزدیک به ۲۰۰ میلیون دلار صرفه‌جویی سوخت رخ می‌دهد، اما چرا این اتفاق رخ نداده است؟ امروز متوسط قیمت حمل بار در هر تن کیلومتر از طریق جاده ۱۴۰ تومان و باریل ۸۰ تومان است، اما بار به ریل منتقل نمی‌شود، چون ذهن سرمایه‌گذاران و صاحبان بار به این موضوع حساس نشده است.»

معاون وزیر راه اظهار کرد: «اگر فقط ۳۰ میلیون تن بار به ریل بیاید، ۷۵۰ میلیون دلار صرفه‌جویی در مصرف سوخت داریم که بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، این صرفه‌جویی در سوخت باید به سرمایه‌گذار برگردد، بنابراین زمینه‌های سرمایه‌گذاری در ریل بسیار گسترده و پرسود است.»

محمدزاده با بیان اینکه در سازمان ایمیدرو ۳۵ هزار تن طرح توسعه فولادی وجود دارد، ادامه داد: «در سال ۹۵ معادل ۶۰ میلیون تن فولاد تولید شد که ۴۰ میلیون تن آن از طریق جاده و ۲۰ میلیون تن با ریل جابه‌جا شد که ۴۰ میلیون تن جابه‌جایی فولاد از جاده‌هایی انجام شد که دقیقاً موازی با ریل بودند؛ بنابراین اگر طرح‌های توسعه‌ای فولاد در ۱۰ سال آینده تکمیل شود ۱۱۰ میلیون تن فولاد از طریق جاده جابه‌جا



**تامین مالی مبتنی بر اوراق بدهی که گردش مالی آن به بیش از ۹۰ هزار میلیارد تومان رسیده ظرفیت بسیار خوبی برای تامین منابع مالی مورد نیاز برای توسعه حمل ریلی است که می توان با اختصاص آن به بخش خصوصی از این ظرفیت به نفع اقتصاد ملی استفاده کرد**

**معاون تامین سرمایه شرکت راه آهن: در قانون بودجه سال ۹۷ سازوکاری در قالب تبصره ۱۸ پیش بینی شده تا دولت با همکاری بانکها، نسبت به تامین منابع مالی پروژه ها به ویژه پروژه های ریلی با نرخ سود پارانهای اقدام کند**

او ادامه داد: «یکی از ویژگی هایی که در تامین مالی در بازار سرمایه به آن توجه می شود، مشخصه بلندمدت بودن آنها است که این ویژگی در زیرساخت ها هم دیده می شود و تامین مالی زیرساخت ها یک تامین مالی بلندمدت است. ویژگی دوم، بزرگ بودن مقیاس تامین مالی در پروژه های زیرساختی است که بازار سرمایه هم از نظر مقیاس، بازار بزرگی است.»

محمدی با اشاره به اینکه در حال حاضر تامین مالی موجود در بازار سرمایه به دو نوع تامین مالی مبتنی بر دارایی و تامین مالی مبتنی بر بدهی تقسیم می شود، خاطرنشان کرد: «حقوق صاحبان سهام در شرکت های سهامی، به عنوان دارایی، مبنایی برای تامین مالی آن شرکت محسوب می شود تا در مراحل بعدی، با افزایش سرمایه، تامین مالی مورد نظر انجام شود. نوع دیگری از تامین مالی نیز که در چند سال اخیر در بازار سرمایه رشد بسیار خوبی داشته است، تامین مالی مبتنی بر اوراق بدهی است. در سال ۹۴، کل اوراق بازار سرمایه ۱۴ هزار میلیارد تومان بود، اما در حال حاضر ۹۰ هزار میلیارد تومان گردش اوراق سررسید نشده است. این موضوع بیانگر آن است که در دو سال اخیر حجم بازار بدهی بیشتر از شش برابر شده است.»

محمدی گفت: «پروژه های عمرانی در ایران عمدتاً در انحصار دولت بوده و اگرچه بنا به تکالیف قانونی، بیشتر اوراق برای دولت منتشر شده است، اما ما مایلیم از این پس، این اوراق را برای بخش خصوصی نیز منتشر کنیم. همواره گفته می شود که عملکرد دولت کارآمد نیست و بهره وری بخش خصوصی را ندارد که این یک واقعیت است؛ بنابراین سازمان بورس بیشتر علاقه مند به انتشار اوراق برای شرکت های خصوصی حاضر در بازار سرمایه است؛ زیرا این شرکت ها به دلیل ایجاد اشتغال، پرداخت مالیات و تامین صادرات کشور، شفاف ترین شرکت ها هستند.»

او با اشاره به اینکه وظیفه سازمان بورس و بازار سرمایه این است که با مهندسی نرخ اوراق، انتشار اوراق و معرفی ابزارهای متنوع مالی، شرکت های بورسی را تامین مالی ارزان کند، افزود: «سازمان بورس وظیفه

خود می داند که به کمک نهادهای مالی مانند تامین سرمایه در بازارهای سرمایه، اوراقی منتشر کند تا بتواند برای تامین مالی راه آهن، پروژه های جاده ای و بزرگراه ها مفید باشد. به این منظور کمیته فقهی بازار سرمایه، ابزارهای متنوعی از جمله اوراق مشارکت، اوراق جعاله، اوراق وکالت، اوراق منفعت، اوراق اجاره و اوراق اجاره سهام را در اختیار سازمان بورس گذاشته است.»

او مدعی شد که ایران در بین کشورهای اسلامی از متنوع ترین ابزارهای مالی اسلامی بهره مند است و انعطاف بسیار خوبی در بازار سرمایه دارد.

به گفته رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار، عزم خوبی برای تامین مالی شرکت ها وجود دارد. بین سال های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ کل اوراقی که برای بخش ریلی منتشر شد، ۹۲ میلیارد تومان و اوراق منتشر شده در سال ۹۵ نیز ۵۱ میلیارد بوده است. این میزان برای سال ۹۶ به ۱۳۵ میلیارد تومان بالغ شد. برای سال ۹۷ نیز هم اکنون در سازمان بورس، ۱۶۰ میلیارد تومان موافقت اصولی برای بخش ریلی کشور در حال صادر شدن است. اگر راه آهن و وزارت راه تضامین مناسبی در اختیار ما قرار دهند، قطعاً بازار سرمایه آمادگی کمک به بخش ریلی در مقیاس های بسیار بزرگ تر را دارد.»

محمدی در خصوص دیگر امکانات بازار سرمایه، به برخی ابزارهای تامین مالی مبتنی بر منفعت نیز اشاره کرد و افزود: «برای مثال، ممکن است کسی بخواهد ظرفیت حمل را معامله کند؛ مانند آنچه اکنون در بورس انرژی معامله می شود. در حال حاضر، حامل های انرژی مانند الکتریسته، نفت خام، نفت کوره به صورت جداگانه در بورس انرژی معامله می شوند؛ اما ممکن است بخش ریلی کشور بخواهد روی ظرفیت های حمل، پیش فروش ظرفیت های حمل، اوراق مبتنی بر ظرفیت حمل کالا ابزارهایی طراحی کند، مهندسی مالی این اجازه را می دهد تا با معاملات یا قراردادهای آتی آینده را به زمان حال آورد. در صورت تمایل وزارت راه و راه آهن این امکانات به طور کامل در اختیار آنها قرار می گیرد و در این مسیر مقررات شفاف و وجود دارد.»

**رئیس سازمان بورس:**  
**تاکنون ۴۰۰ الی ۵۰۰**  
**میلیارد تومان از طریق**  
**بازار سرمایه برای**  
**توسعه حمل و نقل ریلی**  
**تامین مالی شده و**  
**اگر راه آهن و وزارت**  
**راه بتوانند تضامین**  
**خوبی به خریداران**  
**اوراق بهادار ارائه کنند،**  
**بازار سرمایه آمادگی**  
**دارد در مقیاس بزرگتر**  
**به سرمایه گذاری**  
**در بخش ریلی**  
**کمک کند**

راه آهن جمهوری اسلامی و سازمان بورس و اوراق بهادار تفاهمنامه‌ای تنظیم کرده‌اند. امیدواریم بتوانیم در چارچوب این تفاهمنامه کارهای بزرگی را برای کشور انجام دهیم. در حوزه حمل هوایی اولین صکوک اجاره‌ای برای شرکت هواپیمایی ماهان و در زمینه اجاره هواپیما منتشر شد، در بخش ریلی نیز اجاره لوکوموتیو و واگن به عنوان صکوک اجاره قابل طرح است.

دنبال شده است و امیدواریم بتوانیم از این فرصت استفاده کنیم.

رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار تاکید کرد: «خوشبختانه سازمان بورس به طور رسمی عضو عادی سازمان آیسکو (سازمان بین‌المللی کمیسیون‌های اوراق بهادار) شد. تمام نهادهای ناظر بر بازار سرمایه عضو این سازمان هستند، بنابراین عضویت در این سازمان، یک پیام مهم برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی دارد و آن این است که استانداردهای بازار سرمایه ایران با استانداردهای بین‌المللی سازگاری و همخوانی دارد.»

او در خصوص ارزیابی تامین مالی یادآور شد: «طبیعتاً در برخی بخش‌ها دست سازمان بورس مقداری بسته است و امکان دارد نرخ‌هایی که پیشنهاد می‌دهد، برای سرمایه‌گذار جذاب نباشد. در این شرایط ممکن است برخی از اصول مهندسی مالی به کمک ما بیاید، برای مثال ورقه بدهی قابل تبدیل به سهام باشد یا ممکن است راه آهن اوراق بدهی قابل تبدیل به ظرفیت حمل و نقل داشته باشد؛ بنابراین اگر کسی بخواهد از این اوراق استفاده کند و حمل و نقل هم انجام دهد با نرخ معینی با او حساب می‌شود، در غیر این صورت در بازار به فروش می‌رسد.»

محمدی خاطر نشان کرد: «در خصوص تامین مالی در بخش حمل و نقل ریلی،

او تصریح کرد: «البته شرکت‌های تامین سرمایه و شرکت‌هایی که در حوزه بازار مالی مشاوره می‌دهند، ممکن است در برخی موارد از نظر قوانین و مقررات، محدودیت داشته باشند، بنابراین به دلیل ریسک اوراق حتماً باید مراقب باشیم؛ اما پاسخ سریع به متقاضی جزو وظایف ماست. به همین دلیل در بحث اوراق ریلی نیز از همکاران خود خواسته‌ایم تا در کوتاه‌ترین زمان جواب‌های لازم را تهیه کنند.»

محمدی با بیان اینکه بحث‌های تضامین باید به گونه‌ای در نظر گرفته شوند که در عین ایجاد اطمینان برای دارندگان اوراق، برای تضمین‌کنندگان نیز شدنی باشد، افزود: «به دلیل گذار تدریجی از تضمین و ضمانت صرفاً بانکی به سمت ضمانت‌های مبتنی بر اوراق بهادار مانند سهام و اوراق دولتی، بازار سرمایه مجوزهایی برای رتبه‌بندی اعتباری صادر کرده است تا بخشی از اوراق مبتنی بر رتبه منتشر شود. در دنیا اوراق AAA یا Triple A، ریسک بسیار پایینی دارند و معمولاً درباره ضامن آنها بحث نمی‌شود. در این اوراق رتبه اوراق تعیین‌کننده میزان ریسک آن است. سازمان بورس در حال تلاش در این حوزه‌ها نیز هست اما فعلاً در ابتدای کار هستیم. در همین یک سال و نیم اخیر بحث رتبه‌بندی در سازمان بورس به طور جدی

**معاون برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد:**

## **تاسیس صندوق توسعه حمل و نقل برای تامین ناوگان و احداث زیرساخت‌ها**

معاون برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه صندوق توسعه حمل و نقل برای تامین منابع مالی حمل و نقل به مرحله اجرایی نزدیک شده است گفت: «در گذشته به دلیل برخی از تفاسیر قانون مالیات، سرمایه‌گذاران حوزه حمل و نقل با مشکلاتی مواجه بودند که اینک با اصلاح قانون این مشکلات برطرف شده است.»

امیر امینی در نشست خبری سومین «نمایشگاه حمل و نقل و صنایع وابسته» برگزار شد، گفت: «از سال ۹۲ به بعد سه اتفاق خوب در وزارت راه و شهرسازی افتاد که تصویب قانون صندوق توسعه حمل و نقل از مهم‌ترین آنها است.»

وی افزود: «در اساسنامه صندوق توسعه حمل و نقل تامین منابع مالی این صنعت پیش‌بینی شده و این صندوق با هدف تامین ناوگان، بیمه و تضمین سرمایه‌گذاری و احداث زیرساخت‌های حمل و نقل تاسیس شد و اجازه‌های خاصی نیز در اساسنامه آن برای کمک به حمل و نقل پیش‌بینی شده است.»

معاون برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی با اشاره به اینکه یکی از مهم‌ترین مشکلات در بخش حمل و نقل انتشار اوراق قرضه بود، افزود: «در صندوق حمل و نقل اجازه انتشار این اوراق گرفته شده است و بعد از اجرایی شدن ساختار، این صندوق برخلاف دیگر صندوق‌ها می‌تواند در آینده‌ای نزدیک به صورت فعال در عرصه حمل و نقل از بخش خصوصی حمایت کند.»



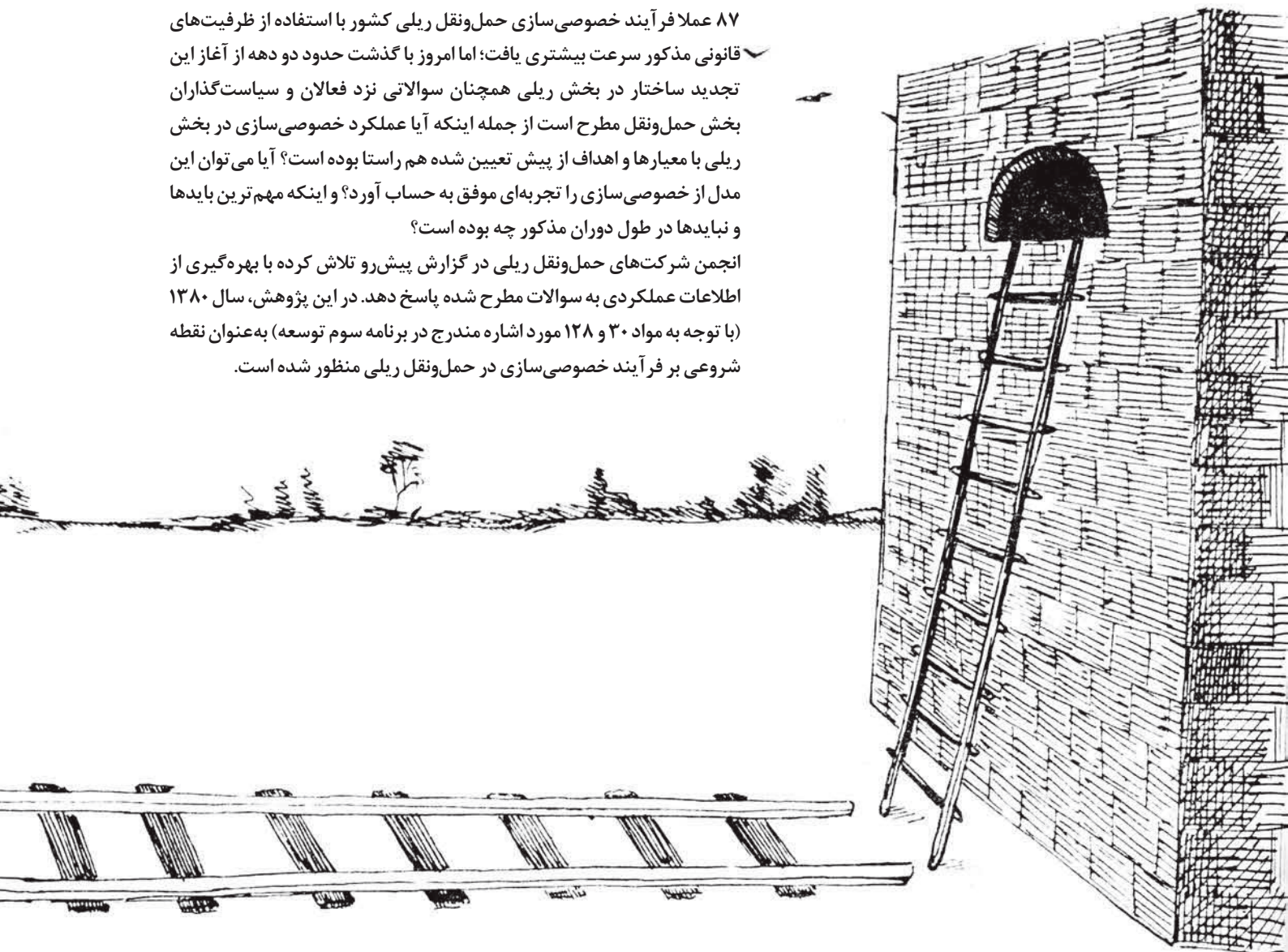
خصوصی سازی در بخش ریلی به هدف نرسیده است

## خارج شده از ریل!

بررسی عملکرد خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی کشور  
 (مطالعه دوره سی ساله)

با درج مواد ۳۰ و ۱۲۸ در قانون برنامه سوم توسعه کشور (۱۳۷۹) به وزارت راه و ترابری وقت اجازه داده شد با حفظ مالکیت دولت بر خطوط ریلی و اعمال سیاست‌های جامع و هماهنگ حمل و نقل ریلی کشور و جلوگیری از انحصار در بخش غیردولتی و تضمین استمرار ارائه خدمات، بخشی از فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر، تعمیر، نگهداری و بازسازی شبکه و ناوگان حمل و نقل ریلی را به اشخاص حقیقی و حقوقی بخش غیردولتی داخلی واگذار کند. در ادامه با ابلاغ «قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی» در سال ۸۴ و ابلاغ «قانون اصلاح موادی از برنامه چهارم توسعه و اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴» در سال ۸۷ عملاً فرآیند خصوصی سازی حمل و نقل ریلی کشور با استفاده از ظرفیت‌های قانونی مذکور سرعت بیشتری یافت؛ اما امروز با گذشت حدود دو دهه از آغاز این تجدید ساختار در بخش ریلی همچنان سوالاتی نزد فعالان و سیاست‌گذاران بخش حمل و نقل مطرح است از جمله اینکه آیا عملکرد خصوصی سازی در بخش ریلی با معیارها و اهداف از پیش تعیین شده هم راستا بوده است؟ آیا می‌توان این مدل از خصوصی سازی را تجربه‌ای موفق به حساب آورد؟ و اینکه مهم‌ترین بایدها و نبایدها در طول دوران مذکور چه بوده است؟

انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی در گزارش پیش‌رو تلاش کرده با بهره‌گیری از اطلاعات عملکردی به سوالات مطرح شده پاسخ دهد. در این پژوهش، سال ۱۳۸۰ (با توجه به مواد ۳۰ و ۱۲۸ مورد اشاره مندرج در برنامه سوم توسعه) به عنوان نقطه شروعی بر فرآیند خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی منظور شده است.



متوسط رشد سالانه تعداد واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو در دوره قبل و بعد از خصوصی‌سازی نشان می‌دهد با ورود بخش خصوصی، میزان سرمایه‌گذاری در تامین ناوگان افزایش محسوسی یافت، اما عملکرد جابه‌جایی بار و مسافر ریلی، در دوره پس از خصوصی‌سازی، کمتر از دوره قبلی است

روند نزولی تعرفه‌های حمل از سال ۱۳۷۷ شروع شده و تاکنون تداوم داشته است. به گونه‌ای که میانگین رشد تعرفه پس از خصوصی‌سازی با کمی اغماض تقریباً به طور مستمر کاهنده و به میزان ۵/۲۱- درصد بوده است

است. در سال ۷۵ مدیریت شرکت نوپای رجا هنوز نتوانسته بود به طور کامل کنترل حمل مسافر را در اختیار بگیرد، اما از سال ۷۶ به بعد تعداد لکوموتیو و ظرفیت خطوط بیشتری به امر مسافری اختصاص یافت.

این میزان رشد تا سال ۸۹ به طرز چشمگیری تداوم یافت؛ تا اینکه از سال ۹۱ عواملی چون کاهش تعداد لکوموتیوهای مسافری و گرایش شدید مردم به سفر با خودروهای شخصی، میزان رشد حمل مسافری ریلی را دچار تزلزل جدی کرد. با این وجود میانگین رشد سالانه حمل مسافر در دوره اول ۴/۱۸ درصد و در دوره دوم ۳/۵۹ درصد بوده است.

دلیل نزول تدریجی حمل مسافری ریلی در دهه ۹۰ سیاست‌های کلان کشور است که حمل و نقل عمومی مسافری را در رقابتی نابرابر، در مقابل به‌کارگیری خودروهای شخصی به شدت تضعیف کرده است. البته لازم به ذکر است که با این حال در این دوره در میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل عمومی مسافری، حمل ریلی نتیجه نسبتاً بهتری داشته است؛ تا آنجا که تعداد مسافر ریلی از سال ۸۰ به بعد به طور متوسط سالیانه ۳/۶ درصد رشد داشته، در حالی که حمل جاده‌ای مسافر با رشد منفی ۱/۷- درصد همراه بوده است.

منحنی‌های حمل مسافری برحسب نفر-کیلومتر تقریباً بر حمل مسافر به لحاظ نفر منطبق است. میانگین رشد سالانه حمل مسافر-کیلومتر در دوره اول برابر ۲/۹ درصد و در دوره دوم حدود ۳/۰۴ درصد بوده است. این موضوع نشان می‌دهد که از آغاز دوره خصوصی‌سازی در راه‌آهن، توجه به حمل مسافری افزایش یافته، ولی پس از واگذاری شرکت رجا به سازمان تامین اجتماعی و اعمال هم‌زمان سیاست‌های جاده‌پسند، دخالت مستمر دولت در انجماد قیمتی بلیت و سلب اختیار از شرکت‌ها و عدم حمایت از بخش خصوصی در تامین سرمایه ارزان‌قیمت و افزایش سه برابری نرخ برابری ارز از سال ۹۱ روند سرمایه‌گذاری در بخش مسافری رو به کاهش نهاده و عملاً عملکرد جابه‌جایی مسافری توسط بخش ریلی با کاهش جدی مواجه شده است.

مهم‌ترین شاخص‌های عملکرد راه‌آهن مربوط به حمل بار و مسافر است.

### ۱- حمل بار ریلی

براساس آمارهای موجود، میزان تناژ حمل بار در دوره اول به جز سال‌های ۶۸ و ۷۷ همواره رشد مثبت داشته است. از طرفی در دوره دوم، میزان رشد حمل بار بر حسب تناژ، طی سال‌های متعددی از جمله ۸۶، ۸۸، ۹۰ و ۹۲ منفی بوده است، لذا میانگین رشد کل دوره معتدل شده است. به گونه‌ای که میانگین رشد سالانه دوره اول (با مقدار ۴/۶۷ درصد در سال)، به رشد سالانه دوره دوم (به میزان ۲/۶۸ درصد) تنزل کرده است. میانگین رشد سالانه دوره اول قریب ۱/۷۴ برابر دوره دوم بوده است.

در عین حال میانگین رشد سالانه حمل بار به لحاظ تن-کیلومتر طی دوره‌های اول و دوم به ترتیب ۴/۵۱ و ۳/۹۷ درصد در سال بوده که نسبت به میانگین رشد حمل بار به لحاظ تناژ تا حدی تعدیل گردیده است. دلیل آن نیز احتمالاً فزونی میانگین سیر حمل بار (از مبدأ به مقصد) در دوره دوم نسبت به دوره اول بوده است.

متوسط سیر بار که از تقسیم تن-کیلومتر کل بر تناژ کل به دست آمده است، در کل شبکه در دوره اول ۵۶۰ کیلومتر و در دوره دوم ۶۴۱ کیلومتر بوده است (حدود ۱۵ درصد رشد).

به نظر می‌رسد نامتعادل بودن رشد حمل، طی دوره دوم ناشی از تغییرات ساختاری و مدیریتی، تکمیل نشدن آیین‌نامه‌های قانون دسترسی آزاد به شبکه و همچنین روند افزایشی در تخصیص تعداد لکوموتیوها به امر جابه‌جایی مسافر تا سال ۸۹ و عدم تعادل در میزان حمل بار طی نیمه اول دوره دوم نیز به دلیل نبود مطالعات کافی برای واگذاری بخشی از عملیات بازرگانی و حمل و نقل به بخش خصوصی بوده است. همچنین نبود نهاد مستقل تنظیم‌کننده مقررات ریلی عامل مهمی در افزایش تضاد منافع دولت و بخش غیردولتی و ضعف در تعاملات فی‌مابین بوده است.

### ۲- حمل مسافر ریلی

در دوره اول و در سال‌های ۶۶، ۶۸، ۷۳ و ۷۵ تعداد مسافران حمل شده کمی کاهش داشته



متوسط رشد سالانه در بخش باری، برحسب تن-کیلومتر قبل از خصوصی سازی برابر با ۴/۵۱ درصد و بعد از خصوصی سازی سالانه برابر با ۳/۹۷ درصد بوده است. همچنین متوسط رشد سالانه بخش مسافری، برحسب نفر-کیلومتر قبل از خصوصی سازی برابر با ۴/۹ درصد و بعد از آن برابر با ۳ درصد بوده است

سیاست‌های کلان کشور، حمل و نقل عمومی مسافری را به شدت تضعیف کرده است. با این حال در میان شیوه‌های مختلف حمل، حمل ریلی نتیجه نسبتاً بهتری داشته؛ تا آنجا که تعداد مسافر ریلی از سال ۸۰ به بعد، سالانه به طور متوسط ۳/۶ درصد رشد داشته است، اما حمل جاده‌ای مسافر رشد منفی ۱/۷ درصدی نشان می‌دهد

با توجه به مطالب ذکر شده، به نظر می‌رسد که وضعیت حمل و نقل بار در دوره اول بهتر از دوره دوم و برعکس به لحاظ حمل مسافر در دوره دوم بهتر از دوره اول بوده است.

این موضوع نشانگر آن است که توجه بیشتر به حمل مسافر، موجب کاهش سرعت رشد حمل بار در مقطعی شده است.

نکته مهم این است که میزان واحد حمل (تن-نفر-کیلومتر) طی دوره دوم نسبت به دوره اول به میزان ۱۴ درصد رشد داشته است. این موضوع حاکی از آن است که اولاً مجموع حمل بار و مسافر طی دوره دوم نسبت به دوره اول بیشتر بوده است. ثانیاً این فزونی به این معنی نیست که صرفاً خصوصی سازی عامل اصلی این موضوع بوده است، زیرا حمل و نقل با ظرفیت‌های زیرساخت و ناوگان رابطه مستقیم دارد. در ابتدای امر، بخش خصوصی پس از آگاهی از موضوع کمبود ناوگان ریلی، نسبت به خرید واگن‌های باری و مسافری و همچنین لکوموتیو باری اقدام کرد؛ اما افزایش ظرفیت زیرساخت‌های پرتراکم، در حوزه امور حاکمیتی و از جمله وظایف راه‌آهن است. بدین ترتیب صرفاً از آمارهای فوق نمی‌توان برداشت کرد که روند افزایشی حمل و نقل در دوره دوم، به‌طور مستقیم به خصوصی سازی ربط داشته است.

### وضعیت سرمایه‌گذاری در راه‌آهن

موضوع تامین ناوگان از مهم‌ترین دغدغه‌های بخش دولتی و غیردولتی در دهه‌های اخیر بوده است. در دوران مختلف قبل و بعد از خصوصی سازی رفتارهای متفاوتی نسبت به این امر صورت گرفته است. در این بخش، مقایسه‌ای از روند تغییرات ظرفیت واگن‌های باری و مسافری و لکوموتیو ارائه می‌شود.

#### ۱- واگن‌های باری

در تمامی سال‌های این دو دوره (به‌جز سال‌های ۶۸، ۶۹، ۷۸ و ۸۲) تعداد واگن‌های باری روندی صعودی داشته است. ضمن اینکه طی سال‌های ۸۲ تا ۸۵، روند رشد بیشتر از بقیه سال‌های دوره دوم بوده است. میانگین رشد سالانه تعداد واگن‌های باری طی دو دوره اول و دوم به ترتیب برابر ۱/۹۲

و ۲/۴۵ درصد بوده است. دلایل اصلی افزایش میانگین رشد تعداد واگن‌های باری در دوره دوم این بوده که ضمن ممنوعیت خرید واگن توسط راه‌آهن (بنا بر الزام اسناد بالادستی) تسهیلات مناسب به سرمایه‌گذاران اختصاص یافت.

اگرچه قسمت بزرگی از منابع بخش غیردولتی، مصروف خرید کلیه واگن‌های باری و مسافری تحت مالکیت راه‌آهن شده، اما علاوه بر آن، بخش خصوصی به‌مرور اقدام به خرید واگن مورد نیاز از سازندگان داخل و خارج کشور کرده است. یکی از دلایل کنیدی روند رشد تعداد واگن‌های باری از سال ۸۶ به بعد، کمبود نگران‌کننده ظرفیت شبکه ریلی به‌واسطه بهره‌وری پایین شبکه و ناوگان ریلی به‌ویژه در مسیرهای پرتراکم بوده؛ به‌گونه‌ای که پس از مدتی هر چه تعداد واگن‌های باری افزون‌تر می‌گردید، سرعت چرخه واگن‌ها رو به کند شدن می‌رفت. در نتیجه تامین ناوگان جدید عملاً توجیه خود را از دست داده بود.

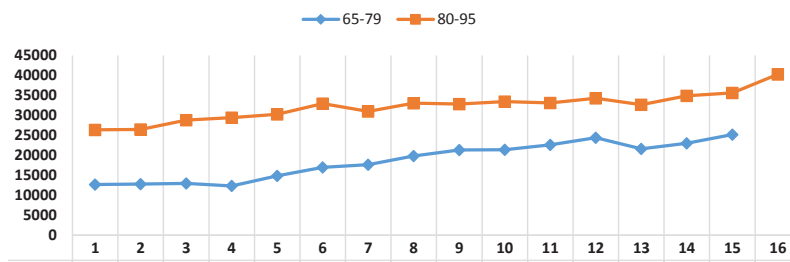
این موضوع را می‌توان با بررسی روند تغییرات سرعت بازرگانی در حمل و نقل ریلی تایید کرد که طی دهه اخیر بهبود چندانی نداشته است.

#### ۲- واگن‌های مسافری

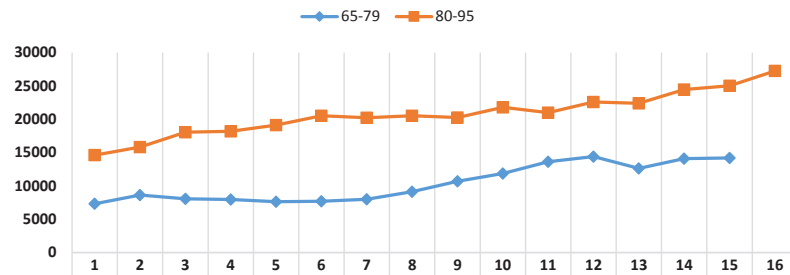
تعداد واگن‌های مسافری در دوره‌های اول و دوم به‌طورکلی در حال رشد بوده است. البته در دورانی کاهشی و دورانی هم افزایشی بوده که ناشی از فرآیند از رده خارج کردن واگن‌های فرسوده و بازسازی واگن‌های خارج از چرخه بهره‌برداری یا خرید ناوگان جدید مسافری است. میانگین رشد سالانه تعداد واگن مسافری در دوره اول و دوم به ترتیب ۰/۲۳- و ۴/۶۷ درصد بوده است. در دوره دوم بخش خصوصی اقدام به خرید تعدادی از واگن‌های مسافری تحت مالکیت راه‌آهن کرده، ولی بخش اعظم سرمایه‌گذاری آنها صرف خرید واگن‌های جدید شده است.

اثر مثبت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بر تعداد ناوگان مسافری مشهود است، اما بعدها و طی اواخر دوره دوم، عواملی مانند واگذاری

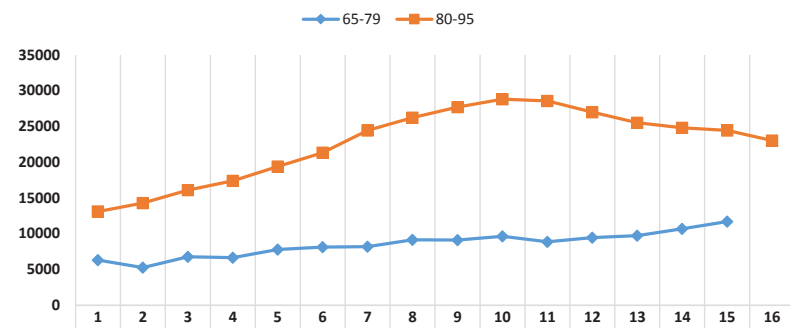
میزان بار حمل شده توسط ریل از سال ۶۵ تا ۹۵  
(برحسب هزار تن)



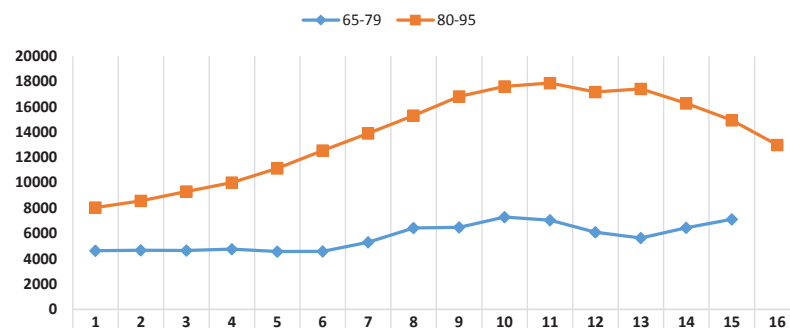
میزان بار حمل شده توسط ریل از سال ۶۵ تا ۹۵  
(برحسب میلیون تن - کیلومتر)



تعداد مسافر جابه‌جا شده توسط ریل از سال ۶۵ تا ۹۵  
(برحسب هزار نفر)



میزان مسافر جابه‌جا شده توسط ریل از سال ۶۵ تا ۹۵  
(برحسب میلیون نفر - کیلومتر)



شرکت رجا به سازمان تامین اجتماعی، تخصیص کمتر لکوموتیو به امر حمل مسافر توسط راه‌آهن، تحمیل تعرفه‌های نازل برای حمل حومه‌ای و از همه مهم‌تر شیب کمتر منحنی رشد تعرفه‌های حمل مسافری نسبت به منحنی رشد هزینه‌های ذی‌ربط، تأثیرات مهمی در کاهش حجم سرمایه‌گذاری در حوزه مسافری داشته است.

### ۳- نیروی کشش

برخلاف روند ثابت و نسبتاً کاهشی دوره اول، طی دوره دوم، تعداد لکوموتیوهای اصلی در سرویس راه‌آهن روندی رو به رشد داشته است. برخلاف فروش واگن‌های باری و مسافری در دوره دوم به بخش غیردولتی، راه‌آهن هیچ‌یک از لکوموتیوهای تحت مالکیت خود را به بخش خصوصی واگذار نکرده است. خرید لکوموتیوهای زیرمنس توسط راه‌آهن و تشکیل چندین شرکت خصوصی صاحب لکوموتیو، از مهم‌ترین وقایع دوره دوم است. در دوره دوم حدود ۳۰ درصد از لکوموتیوهای بخش باری توسط بخش خصوصی تامین شده است.

میانگین رشد سالانه تعداد لکوموتیوهای در سرویس راه‌آهن طی دوره‌های اول و دوم به ترتیب ۱/۶۹- و ۵/۵۶ درصد بوده است. اگر ارقام دو سال اول دوره اول (که با مقادیر سال‌های بعدی تطابق معنی‌داری ندارد) حذف شود، آنگاه میانگین رشد لکوموتیوهای اصلی طی دوره اول ۱/۷ درصد می‌شود.

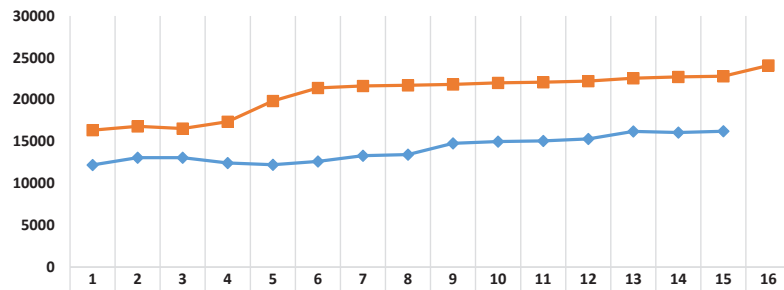
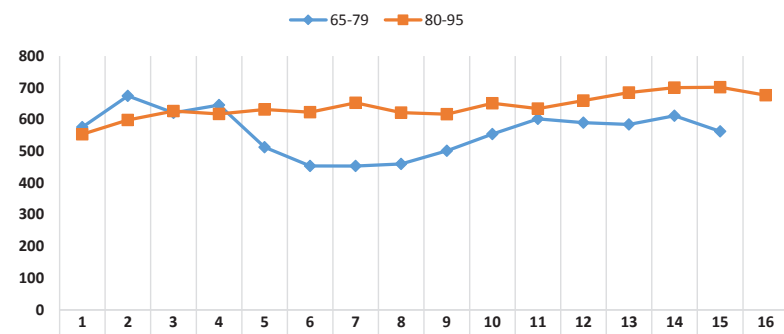
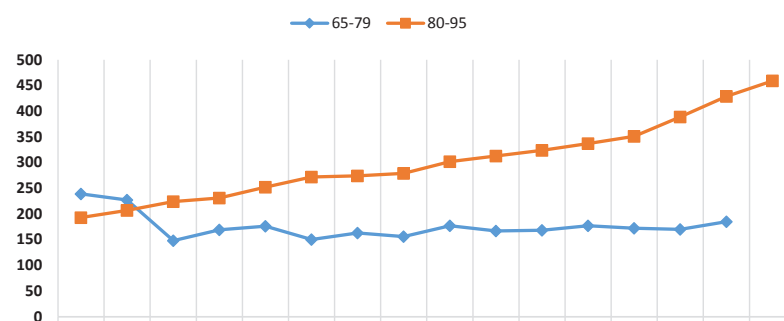
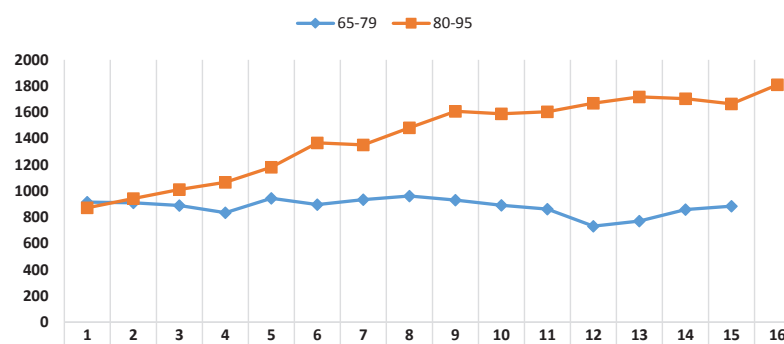
بدین ترتیب میانگین رشد میانگین تعداد لکوموتیوهای اصلی طی دوره دوم ۳/۲۷ برابر مدت مشابه در دوره اول بوده است.

البته باید توجه داشت با اینکه حدود ۷۰ درصد از لکوموتیوها همچنان در تملک راه‌آهن است، ولی بخشی از روند افزایشی لکوموتیو در دوره دوم به دلیل آزاد شدن منابع دولتی از سرمایه‌گذاری در تامین واگن باری و مسافری بوده است. از این جهت نقش ورود سرمایه بخش غیردولتی بسیار بارز بوده است.

### ۴- تعداد نیروی انسانی

قرار بر این بوده که به موازات واگذاری امور تصدی‌گری (بر اثر برون‌سپاری یا خصوصی‌سازی) از تعداد کارکنان راه‌آهن نیز به تناسب کاسته شود. در سال ۶۲ و در



**میانگین تعداد واگن‌های باری در گردش در شبکه ریلی از سال‌های ۶۵ تا ۹۵**  
 (برحسب دستگاه)

**متوسط مسافت طی شده بار در شبکه ریلی از سال ۶۵ تا ۹۵**  
 (برحسب کیلومتر)

**میانگین تعداد لکوموتیو اصلی در سرویس موجود در شبکه از سال ۶۵ تا ۹۵**

**میانگین تعداد سالن‌های مسافری و خدماتی در سرویس و ذخیره از سال ۶۵ تا ۹۵**


اوج دولتی بودن حمل و نقل ریلی، تعداد نیروی انسانی راه‌آهن ۴۱,۲۹۴ نفر بود که در سال ۱۳۶۵ به ۳۸,۹۶۴ نفر کاهش یافت. در سال ۸۰ تعداد کارکنان راه‌آهن به ۲۶,۶۷۳ و در سال ۹۵ به ۹,۰۲۲ نفر رسیده است. میانگین ریزش سالانه کارکنان، طی دوره اول ۸۴۷ نفر و در دوره دوم ۱۱۹۲ نفر بوده است. ریزش کارکنان در دوره اول عمدتاً به دلیل بازنشستگی و یا برون‌سپاری امور تصدی‌گری اتفاق افتاده است؛ اما دلیل اصلی افزون بودن میزان ریزش کارکنان در دوره دوم، واگذاری امور به بخش خصوصی بوده است.

ریزش شدید سال ۸۱ مربوط به انتقال کارگران دو اداره کل خط و سازه‌های فنی و ساختمان و تاسیسات به شرکت‌های تابعه یعنی تراورس و بالاست بوده؛ اما در واقع امر خروج کارکنان از حیطه مدیریت راه‌آهن طی ۱۰ تا ۱۳ سال بعد از آن به طور نامتوازن صورت پذیرفته است. برآورد می‌شود که تعداد کارکنان شرکت‌های بخش خصوصی در سال ۹۵ بین ۳۰ تا ۳۵ هزار نفر باشد؛ در این صورت جمع کل کارکنان زیربخش ریلی در سال ۹۵ حدود ۴۰ تا ۴۵ هزار نفر برآورد می‌شود.

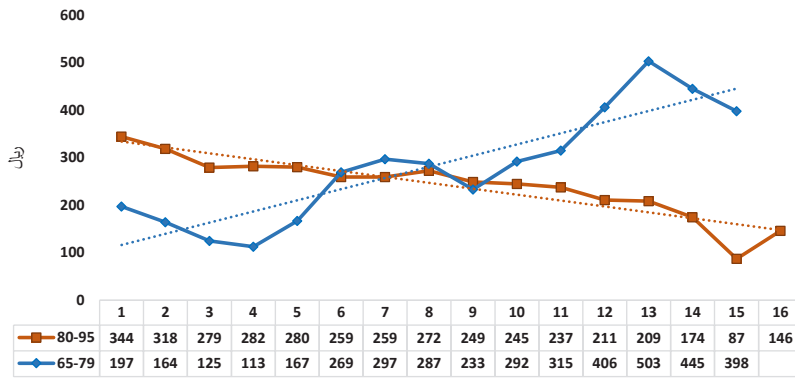
با توجه به موارد یاد شده فوق، میانگین رشد تعداد نیروی انسانی فعال در زیربخش ریلی (اعم از دولتی و خصوصی) طی ۳۰ سال گذشته حدود ۰/۴ درصد در سال بوده است. این میزان رشد تعداد نیروی انسانی در مقایسه با رشد شاخص‌های حمل و نقل، تعداد ناوگان و طول خطوط، نشان از کارایی بخش غیردولتی دارد.

### وضعیت تعرفه‌های حمل

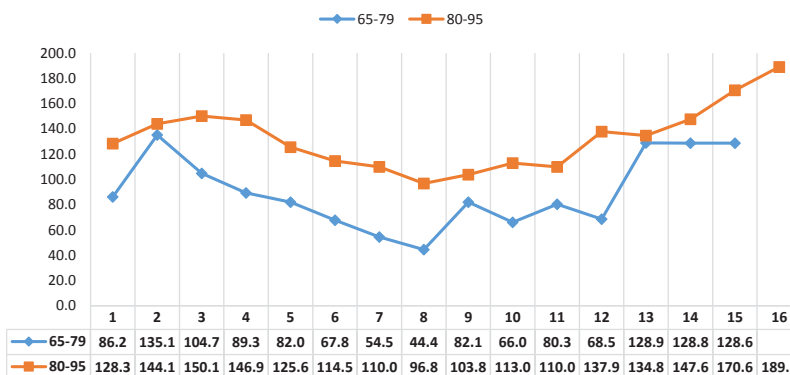
یکی از مواردی که در سرمایه‌گذاری حمل ریلی نقش بسیار زیادی دارد، میزان سود سالانه‌ای است که عاید بخش خصوصی می‌شود. براساس داده‌های واحد بازرگانی راه‌آهن روند تغییرات تعرفه در دوره اول (به‌جز سال‌های ۷۲، ۷۳، ۷۸ و ۷۹) رو به رشد بوده است. برعکس آن روند تغییرات در دوره دوم (به‌جز سال ۸۶) همواره نزولی بوده است.

به نظر می‌رسد روند نزولی تعرفه‌های

میانگین تعرفه حمل بار ریلی به نرخ ثابت سال ۱۳۹۰ از سال ۶۵ تا ۹۵ (بر حسب ریال)



متوسط تعرفه هر نفر-کیلومتر برای مسافر ریلی به نرخ ثابت سال ۹۰



تعرفه‌ها، سطح درآمد شرکت‌های مسافری افزایش چشمگیری نیافته است و از آنجا که منحنی هزینه‌های بخش مسافری شیب تندتری نسبت به درآمدهای مربوطه داشته، میزان سرمایه‌گذاری در این بخش با نزول مواجه شده است.

آوردن مردم به خودروهای شخصی، به کاهش میزان اشتغال صندلی‌های واگن‌های مسافری انجامیده است. بدین ترتیب، با وجود اینکه کیفیت واگن‌ها و سطح خدمات مسافری طی یک دهه اخیر بهبود جدی یافته، اما با وجود افزایش

حمل از سال ۷۷ شروع شده و تاکنون تداوم داشته است. به گونه‌ای که میانگین رشد تعرفه طی دوره دوم با کمی اغماض تقریباً به طور مستمر کاهش یافته (به میزان ۵/۲۱- درصد) بوده است. این کاهش مستمر تعرفه‌ها در دوره دوم ناشی از فشار اقتصادی در سطح کلان و همچنین رقابت سنگین حمل جاده‌ای در به دست آوردن سهم بیشتر از بازار حمل و نقل است.

نرخ‌های تعرفه حمل مسافر طی سه دوره طی سال‌های ۶۵-۷۶، ۷۷-۸۶ و ۸۷-۹۵ از مراجع متفاوتی اخذ شده است. در دوره اول از طریق سالنامه آماری راه‌آهن و با تقسیم درآمد خالص مسافری بر نفر-کیلومتر مسافری محاسبه شده است. در دوره دوم با توجه به آمار شرکت رجا و تعرفه هر نفر-کیلومتر و در آخرین دوره از داده‌های اداره کل نظارت بر خدمات مسافری راه‌آهن جمهوری اسلامی استفاده شده است.

در سال ۶۶ میزان تعرفه حمل مسافر به نرخ ثابت سال ۹۰، حدود ۱۳۵ ریال بوده است. پس از آن روند کاهشی داشته و تا سال ۸۱ به نرخ قبلی نرسیده و همواره از آن کمتر بوده است. در سال ۸۲ تعرفه حمل مسافر به نقطه اوج جدید به مبلغ ۱۵۰ ریال رسیده است و مجدداً روند نزولی داشته تا اینکه در سال ۹۴ از این مبلغ فراتر رفته است.

در سال‌های اخیر، از زمان خصوصی‌سازی شرکت رجا، میزان تعرفه حمل مسافر روند رو به رشد داشته است. ولی موضوع روی

شرکت مهندسی صنعتی فهامه  
**FAHAMEH**  
 Engineering & Industrial Co.  
[www.fahameh.com](http://www.fahameh.com)

**فهامه، حافظ کیفیت و سرمایه**

[ ۸۸۱۰۶۱۳۵-۹ ]

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



اعتراض به مالیات سوخت، چهره‌ای انقلابی به فرانسه بخشید

# لیبرالیسم؛ محیط زیست و دردهای آقای رئیس‌جمهور

علی محسنی

«سوخت» این روزها بازیگر موثری در روندهای مهم اقتصادی، اجتماعی و سیاسی جهان است؛ چه در قالب اتحادها و افتراق‌هایی که بین تولیدکنندگان بزرگ جهانی‌اش پدید می‌آید، چه در قالب دغدغه بزرگ رئیس‌جمهور آمریکا که می‌خواهد بنزین ارزان‌تری به دست رای‌دهندگانش برساند و چه در قالب جنبش اعتراضی بزرگی که به واسطه مالیات‌های سوخت، سیمایی انقلابی به فرانسه می‌بخشد. مصرف سوخت باید مطابق آنچه اجلاس آب و هوایی پاریس به تصویب رساند و کنفرانس کاتوویس لهستان آن را به شکل دستورالعملی مشخص درآورد، محدود شود، اما مقاومت‌های سنگینی در برابر این محدودیت شکل گرفته: از خروج ایالات متحده از توافق پاریس تا اعتراض‌هایی پر آشوب در دل پاریس!



در ۱۷ نوامبر اعتراض اینترنتی در زمینه افزایش قیمت سوخت به جنبشی خیره‌کننده بدل می‌شود تا ۳۰۰ هزار نفر با مسدود کردن جاده‌ها و ایجاد هرج و مرج ترافیکی، با نماد جلیقه‌های زرد وارد میدان شوند و اعتراض به افزایش مالیات‌ها بر سوخت را فریاد بزنند

دولت فرانسه علی‌رغم مقاومت اولیه، در سوم دسامبر اعلام کرد سیاست مالیات بر سوخت را برای شش ماه به حالت تعلیق درمی‌آورد و افزایش قیمت برق و گاز را منتفی می‌کند. مشاوره عمومی درباره افزایش مالیات‌ها و هزینه‌های دولتی نیز وعده دیگر دولت بوده است

کاهش قیمت سوخت به راه بیندازد و طوماری را در اینترنت منتشر می‌کند. حرکت او توجهی را بر نمی‌انگیزد تا آنکه روزنامه پاریزین در ۲۲ اکتبر این اقدام لودوسکی را دست‌مایه گزارش خود می‌کند. از آن هنگام، عده‌ای از کاربران فیس‌بوک طومار را امضا می‌کنند و کمپین‌های دیگری را نیز در مقابله با قیمت سوخت بنا می‌کنند.

اعتراض اینترنتی اما به جنبشی خیره‌کننده در ۱۷ نوامبر بدل می‌شود تا سیصد هزار نفر با مسدود کردن جاده‌ها و ایجاد هرج و مرج ترافیکی، با نماد جلیقه‌های زرد وارد میدان اجتماع شوند و اعتراض به افزایش مالیات‌ها بر سوخت را فریاد بزنند.

در ادامه، در واکنش به اقدامات و سخنان رئیس‌جمهور جوان که مردم او را شخصیتی متکبر و بی‌توجه به خواسته‌های خود می‌دانستند، جنبشی که آرام شروع شده بود، به خشونت کشیده می‌شود؛ اما در نهایت معترضان خواسته‌های خود را تحمیل کردند و دولت علی‌رغم مقاومت اولیه، در سوم دسامبر اعلام کرد مالیات بر سوخت را برای شش ماه به حالت تعلیق درمی‌آورد و افزایش قیمت برق و گاز را منتفی می‌کند. مشاوره عمومی درباره مالیات‌ها و هزینه‌های دولتی نیز وعده دیگری بود تا حس نادیده انگاشتن از ذهن معترضان رخت بیند.

جنبش جلیقه زردها مختصاتی متفاوت از اعتراض‌ها و اعتصاب‌های انبوه فرانسه داشت. در کشوری با اتحادیه‌ها و احزاب قوی، این جنبش بدون هیچ وابستگی به حزبی سیاسی یا اتحادیه کارگری شروع شد و گسترشی خیره‌کننده به خود گرفت. جنبش رهبر مشخصی نداشت و هماهنگی آن در اینترنت صورت می‌گرفت.

آنهایی که می‌پنداشتند از متن معادلات اقتصادی و اجتماعی به حاشیه رانده شدند، نوک تیز اعتراض‌های بعضاً خشونت‌آمیز خود را معطوف به امانوئل مکرون کردند تا او را متوجه این نکته کنند که برنامه‌های دولتش به نیازهای فوری مردم بی‌توجه است و نفع ثروتمندان را دنبال می‌کند.

آنها چون پافشاری دولت را بر اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی آن هم در شرایط

هر قدر ترامپ این روزها از کاهش قیمت سوخت خرسند است و این پیروزی را به مثابه مجوزی برای عبور از سد انتخابات ۲۰۲۰ و هشت ساله شدن دوره سکونتش در کاخ سفید می‌بیند، امانوئل مکرون سوخت را دردسری بزرگ برای برنامه‌های آینده فرانسه و اتحادیه اروپا درمی‌یابد.

مکرون نتوانست در برابر جنبش «جلیقه زردها» دوام بیاورد و عقب‌نشینی را چاره فرونشاندن عطش جنبشی دانست که مطابق نظر سنجی‌ها، ۸۴ درصد مردم کشورش موافق آن هستند. مکرون نمی‌تواند از افت قیمت سوخت خرسند باشد، چه اینکه او قصد داشت با به‌کارگیری ابزار مالیات، بر هزینه مصرف بیفزاید و از میزان مصرف بکاهد. او تغییر سیاست‌های انرژی را هم در جهت کاهش کسری بودجه می‌خواست و هم اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی.

اما «ژیله ژون‌ها» (جلیقه زردها) برنامه آقای مکرون را بر هم زدند و جهان را همانند ساکن کاخ الیزه نگران کردند: نگران آینده سیاست‌های لیبرالی و نگران آینده حیات کره زمین.

### نیم قرن پس از ۱۹۶۸

روشنفکران جهان هنوز درباره جنبش ماه می سال ۱۹۶۸ فرانسه می‌گویند. جنبشی کارگری-دانشجویی که در پس اعتراض اتحادیه‌ها و اعتصاب‌های سراسری شکل گرفت و شکلی انقلابی به فرانسه بخشید. جنبشی که هنوز هم در تحلیل نتایج آن اختلاف‌نظر وجود دارد: دامنه آزادی و شکوفایی اقتصادی را گسترش داد یا بر عوام‌گرایی دامن زد؟

کارزار تحلیل جنبش جلیقه زردها به راه افتاده و اختلاف‌نظرها نیز در زمینه چشمگیر است؛ اما شاید هنوز برای تحلیل ارزشی چنین پدیده‌های اجتماعی خیلی زود باشد.

به هر جهت، درست پنجاه سال پس از می ۱۹۶۸، جرقه‌ای از می ۲۰۱۸ به جنبشی تاریخی در کشور جنبش‌ها و اعتراض‌ها بدل می‌شود. «پرسیلیا لودوسکی» زن راننده ۳۲ ساله‌ای که در حومه پاریس زندگی می‌کند، بر آن می‌شود که کمپینی برای



به منظور کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی، مکرون قصد تعطیل کردن ۱۴ نیروگاه هسته‌ای تا سال ۲۰۳۵ را داشت، اما دیدگاه‌های بلندمدت او برای آینده حیات در کره زمین، به سد انتظارات کوتاه‌مدت مردم برخورد کرد

مطالبات جلیقه زردها رفته‌رفته گسترش یافت و بسیاری از برنامه‌های دولت و اندیشه‌های اقتصاد آزاد را هدف گرفت. از مخالفت با برخی خصوصی‌سازی‌ها گرفته تا اعتراض به گسترش فعالیت شرکت‌های بزرگ جهانی مانند آمازون و همچنین سیاست‌های ریاضتی و حذف برنامه‌های حمایتی

کاهش قدرت خرید مردم بر نمی‌تافتند، خسارات فراوانی به اموال عمومی از جمله جاده‌ها و جایگاه‌های سوخت وارد کردند. در چنین شرایطی، برنامه جدید دولت برای افزایش مالیات سوخت، جرعه اعتراضی را زد که همدلی بیش از ۸۰ درصد مردم این کشور بزرگ اروپایی را برانگیخت.

این جنبش نشانی از بی‌اعتمادی به دولت بود و مردم شهرهای کوچک و روستاها که زندگی خود را متأثر از سیاست‌های انرژی دولت می‌دیدند، با حضور در میانه و حومه پاریس، پرگردشگرترین شهر جهان را به صحنه‌ای از آشوب بدل کردند.

آنها از اجبار وجود جلیقه زرد در خودروها استفاده کردند و با به تن کردن آنها، نمادی برای جنبش خود ساختند که رفته‌رفته در سایر کشورهای اروپایی، برخی کشورهای آفریقایی و خاورمیانه، جرعه اعتراض‌هایی را زد و این نماد را به نمادی جهانی برای اعتراض بدل ساخت.

### جنبشی علیه لیبرالیسم؟

مطالبات جلیقه زردها گرچه در روزهای نخست اعتراض محدود به توقف افزایش مالیات سوخت به نظر می‌رسید، اما رفته‌رفته گسترش یافت و بسیاری از برنامه‌های دولت و اندیشه‌های اقتصاد آزاد را هدف گرفت. از مخالفت با برخی خصوصی‌سازی‌ها گرفته تا اعتراض به گسترش فعالیت شرکت‌های بزرگ جهانی مانند آمازون که کسب‌وکار خرده‌فروشان را تحت تأثیر قرار داده است و همچنین سیاست‌های ریاضتی و حذف برنامه‌های حمایتی، چراکه معتقدند این برنامه‌ها تأثیر ملموسی بر بهبود قدرت خرید مردم نداشته است.

مطالبات «جلیقه زردها» سیاستمداران و اندیشمندان بسیاری را به تفکر واداشت، چه اینکه دنیا وارد عصری شده که روزبه‌روز بیشتر در برابر ارزش‌های جهان‌شمول صف‌آرایی می‌کند. برخی این روند را به شکستی برای لیبرالیسم و ترمزی در مسیر نئولیبرالیسم می‌دانند و برخی دیگر بر این باورند که لیبرالیسم شکست نخورده، اما باید برنامه تازه‌ای برای حل چالش‌های جدید

تدارک ببینند. در حقیقت سوالی بزرگ در ذهن متفکران به وجود آمده است: «آیا الگوی اقتصادی لیبرال جهانی شده، می‌تواند رفاه تمامی اقشار جامعه را رقم بزند؟»

«کریستف ژیلوی» در گاردین می‌نویسد: «سیاست‌های اقتصادی دولت رفاه برخلاف تصور رایج که می‌پندارد بر طبقه کارگر فشار وارد می‌کند، طبقه متوسط را تحت تأثیر قرار داده است. این وضعیت در غرب حاصل ناکارآمدی مدل اقتصادی لیبرال نیست، بلکه حاصل موفقیت آن است. غرب به طور متوسط ثروتمندتر شده، اما در عین حال، با گسترش فقر، بیکاری و کاهش امنیت نیز روبه‌رو شده است.»

ژیلوی معتقد است که سیاست‌های اقتصادی لیبرال موجب شده ساختار اشتغال دگرگون و ثروت و اشتغال در شهرهای بزرگ متمرکز شود. مناطق روستایی و مناطق غیرصنعتی در شهرهای کوچک از این تحولات بی‌نصیب بوده‌اند و اکنون با شوک اجتماعی و فرهنگی روبه‌رو هستند که بر بستر آن، پوپولیسم رشد کرده است.

اما منتقدان پرشمارتی، به خوش‌بینی نویسنده گاردین نیستند و معتقدند لیبرالیسم به پایان راه رسیده یا دست‌کم به دیواری سخت برخورد کرده است. در فضای سیاسی فرانسه اما چپ‌گرایان بسیاری وجود دارند که فریاد مخالفت خود با اقتصاد آزاد را بلندتر کنند.

اما در برابر استدلال‌های هر دو گروه، واقعیتی مستتر است: پیروزی‌های چشمگیر پوپولیست‌ها و مخالفان روندهای جهانی که حتی تا کاخ سفید نیز کشیده شده، نشان از آن دارد که دوره‌ای از اقتصاد لیبرال که بعضاً نئولیبرالیسم خوانده می‌شود، به مرحله اصلاح یا تحول رسیده است.

سیاست‌های دولت رفاه در فاصله دهه ۳۰ تا ۷۰ میلادی بر بال موفقیت سیر می‌کرد و اندیشه‌های کینزی، گسترش دخالت دولت در اقتصاد را نسخه‌ای شفاف‌بخش برای اقتصاد جهان می‌دانست، اما از آن مقطع به بعد، اندیشه‌های نئولیبرال وارد عرصه شدند تا شکست اندیشه دولت رفاه را با کاهش دخالت دولت و افزایش خصوصی‌سازی

۴۱ ساله شد. این متولد ۲۱ دسامبر ۱۹۷۷ در پی آن بود که با نیروی جوانی و باورش به اندیشه‌های اقتصاد آزاد، آینده‌ای بهتر برای فرانسه رقم بزند، اما در نبردی میان برنامه‌های بلندمدت و نگرانی‌های کوتاه‌مدت طبقه متوسط و کارگر کشورش قرار گرفت و چاره‌ای جز تسلیم ندید.

مشخص نیست این جوان که از دید معترضان متکبر است، در آینده خواهد توانست فرانسه را به رهبر اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی و اقتصاد آزاد بدل کند یا خیر؟ درس‌های او پرشمار و سرمایه اجتماعی‌اش رو به تحلیل است. تا سال ۲۰۲۲ و انتخابات بعدی ریاست جمهوری نیز زمان زیادی باقی مانده و مکرون چاره‌ای جز ادامه مسیر ندارد.

مکرون در سال ۲۰۱۷ در انتخاباتی به پیروزی رسید که رقیب افراطی‌اش از جبهه ملی، توانست به دور دوم رقابت برسد و آرای قابل توجهی را نصیب خود کرد. او که سابقه عضویت در حزب سوسیالیست را دارد، خود را طرفدار اقتصاد لیبرال می‌داند و حتی در زمان‌هایی خود را هوادار هم‌زمان چپ‌گرایی و لیبرالیسم و یالیرال اجتماعی خوانده است.

پیروزی مکرون و حزب تازه تاسیس او نه تنها در فرانسه که در اتحادیه اروپا نیز رخدادی مهم محسوب می‌شود. در حالی که انگلستان از اتحادیه خارج شده و چالش‌ها با دولت پوپولیست جدید ایتالیا در اوج است، مکرون می‌خواهد حافظ ارزش‌های مهمی چون اقتصاد بازار و محیط‌زیست باشد و فرانسه را یکی از دو ستون محکم اتحاد آسیب‌دیده اروپایی نگاه دارد. فضای اجتماعی کشورش در پایان سال ۲۰۱۸ تا حدی این امکان را از او سلب کرده و نه تنها خطر درغلتیدن فرانسه به دام ملی‌گرایی افراطی و پوپولیسم را افزایش داده که پیروزی او را در انتخابات آینده اروپایی نیز به چالش کشیده است.

مکرون نیاز فراوانی به اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی دارد تا هواداران محیط‌زیست در اروپا به وی و همفکرانش در انتخابات آینده اقبال داشته باشند. در سال ۲۰۱۸، قیمت سوخت گازوئیل در فرانسه ۱۶ درصد رشد داشته و دولت مکرون برای سال ۲۰۱۹ افزایش مالیات‌های این بخش را برنامه‌ریزی

موفق شد برای اجرای توافق پاریس از سال ۲۰۲۰، گام موثر دیگری بردارد.

منتقدان اما توافق کاتوویس را چندان جدی و راهکاری موثر برای مقابله با گرمایش کره زمین نیافتند؛ چه اینکه توافق پاریس در پی جلوگیری از رشد ۱/۵ سانتیگرادی دمای کره زمین بود و حال یافته‌های جدید نشان از آن دارد گرمایش این سیاره به گونه‌ای شتاب گرفته که جهان باید نگران افزایش ۳ درجه‌ای دما باشد.

اما همین سطح از توافق بین‌المللی بر سر آب و هوا نیز با چالش سیاستمدارانی چون ترامپ و مردمانی چون جلیقه زردها روبه‌رو است که یکی در سودای جلب رضایت رای‌دهندگان و دیگری با ترس از فشار بر قدرت خریدش، خواسته و ناخواسته محیط‌زیست را در حاشیه خواسته‌های خود می‌بیند. گویا مشکل این است که جهان هنوز به سطحی از پیشرفت فن‌آوری نرسیده که گذاری ارزان به انرژی‌های پاک‌تر داشته باشد و مقابله با مصرف سوخت‌های فسیلی، تنها از راه افزایش مالیات‌ها و فشار بر جامعه میسر است.

### درس‌های آقای مکرون

امانوئل مکرون در ماهی که شکست بزرگ دولتش در برابر اعتراض‌ها را به چشم دید،

**ژیله ژون‌ها هیچ‌گاه تیغ تیز اعتراض‌های خود را به سوی سیاست‌های جدید محیط‌زیستی جهان نبردند، اما اجرای این سیاست‌ها را با دشواری جدی روبه‌رو کردند. آنها بر این باورند در روزگاری که مردم با اوضاع نامناسب اقتصادی مواجه هستند، بحث در باب محیط‌زیست فانتزی است**

پاسخ گویند و دوره‌ای از کاهش دخالت دولت را متکی به اندیشه‌های سرمایه‌داری رقم زنند. شاید تحولات سیاسی اخیر جهان، ناقوس پایان این دوره را نیز به صدا درآورده باشد. باید اندیشمندانی خلاق و سیاستمدارانی شجاع به عرصه بیایند تا این دوره نیز با حداقل هزینه برای جوامع، به سلامت طی شود و اقتصاد جهانی کماکان به رشد ادامه دهد.

### جنبشی علیه محیط‌زیست؟

«ژیله ژون‌ها» هیچ‌گاه تیغ تیز اعتراض‌ها را به سوی سیاست‌های جدید محیط‌زیستی جهان نبردند، اما اجرای این سیاست‌ها را با دشواری جدی روبه‌رو کردند. آنها بر این باورند در روزگاری که مردم با اوضاع نامناسب اقتصادی مواجه هستند، بحث در باب محیط‌زیست فانتزی است. آنها از افزایش هزینه‌های زندگی خود در پی رشد مالیات‌ها هراسان هستند، در حالی که دولت فرانسه در پی آن است که تامین مالی برنامه‌های محیط‌زیستی خود را از مسیر افزایش مالیات سوخت به مرحله اجرا درآورد.

اعتراض‌های فرانسه و عقب‌نشینی دولت این کشور، جهان را بیش از پیش نگران اجرای صحیح توافق آب و هوایی ۲۰۱۵ پاریس کرد چه اینکه ایالات متحده به عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان و از مقصران اصلی گرمایش کره زمین، در عصر ترامپ از این توافق بین‌المللی خارج شده است. آشوب‌های اجتماعی در فرانسه می‌تواند قدرت جهانی دیگری را نیز از اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی منصرف کند.

درست یک روز پس از عقب‌نشینی دولت فرانسه در برابر جنبش جلیقه زردها، کنفرانس کاتوویس لهستان آغاز به کار کرد تا قوانین هدایت‌کننده قرارداد آب و هوایی پاریس را تدوین کند. این کنفرانس پس از دو هفته به توافقی دست یافت که دستورالعمل‌هایی برای چگونگی گزارش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای و اقدامات صورت گرفته برای کاهش این آلاینده‌ها را تدوین می‌کند.

در حقیقت، جهان با کنفرانس کاتوویس



در حالی که کاهش نرخ بیکاری در یک سال اخیر در کشورهایی مانند آمریکا، کانادا، انگلیس و آلمان رکورد چند ده ساله را جابجا کرده، فرانسه همچنان با نرخ بیکاری حدود ۱۰ درصدی دست و پنجه نرم می‌کند و شاید این روند، سال‌ها مقاومت رای دهندگان در برابر ملی‌گرایان افراطی را در هم شکند

کرده بود، اما جنبش ژلیه ژون‌ها دست کم در تعویق این برنامه موفق عمل کرده است. او قصد داشت برنامه‌ای را کلید بزند که قصد تعطیلی ۱۴ نیروگاه هسته‌ای را تا سال ۲۰۳۵ داشت تا از مصرف سوخت‌های فسیلی بکاهد، اما دیدگاه‌های بلندمدت او برای آینده حیات در کره زمین به سد انتظارات کوتاه‌مدت برخورد کرده تا آینده سیاسی بلندمدت او و

تفکرش را به چالش بکشد.

شکست فرانسه در اجرای توافق پاریس می‌تواند کشورهای درحال توسعه درگیر با مشکل فقر و بیکاری را در اجرای این توافق متزلزل کند، چراکه بیم اعتراض‌های اجتماعی پس از جنبش جلیقه‌زرها افزایش یافته است. مکرون برای تقویت اقتصاد بلندمدت کشورش نیز دست به کار شده بود و از روزهای نخست سکونت در کاخ الیزه، حذف ۱۲۰ هزار شغل دولتی و تغییر قوانین کار را هدف قرار داده بود تا شرکت‌های فرانسوی انعطاف بیشتری در تعیین ساعت کار و پرداخت‌ها داشته باشند. این برنامه‌ها از همان روزهای نخست، با مقاومت جدی اتحادیه‌ها روبه‌رو شده بود. روزهای جنبش جلیقه‌زرها اما دوره مقاومتی سخت‌تر و خشن‌تر در برابر اصلاحات اقتصادی بود و حال امانوئل مکرون که تاکید داشت دولت دیگر توان ادامه سیاست‌های گذشته در زمینه انرژی، اقتصاد و تامین اجتماعی را ندارد، سدی در برابر برنامه‌های اصلاحی خود می‌بیند. منتقدان در سه مسیر او را به چالش کشیده‌اند: بعضی چاره کار را در تغییر کلی سیاست‌های اقتصادی می‌دانند، بعضی هزینه‌کرد درآمدهای جدید مالیاتی و صرفه‌جویانه برای بهبود وضعیت اقتصادی را توصیه می‌کنند و برخی از مشاوران نزدیک مکرون نیز بر این باورند که او نیاز دارد با جامعه به گفتگو بنشیند و همدلی

مردم و نخبگان را با برنامه‌ها جلب کند.

مکرون اما در بحبوحه‌ای گرفتار آمده که چالش‌های کشورش با چالش حفظ نقش فرانسه در تحولات اروپایی و جهانی گره خورده است. گرچه اکثریت پارلمان را در اختیار حزب خود دارد، اما بخشی از حزب نیز با مشاهده آشوب جلیقه‌زرها به انتقاد از او پرداخته‌اند.

مکرون نمی‌خواهد در دامی بیفتد که آمریکا، انگلیس و ایتالیا در آن افتاد، اما وضعیت اقتصادی کشورش حتی از برخی قدرت‌های جهانی نیز بغرنج‌تر است.

در حالی که کاهش نرخ بیکاری در یک سال اخیر در کشورهایی چون آمریکا، کانادا، انگلیس و آلمان رکوردهای چند ده ساله را جابه‌جا کرده، فرانسه همچنان با نرخ بیکاری حدود ۱۰ درصدی دست و پنجه نرم می‌کند و شاید این روند، سال‌ها مقاومت رای دهندگان در برابر ملی‌گرایان افراطی را در هم شکند و کاخ الیزه در ۲۰۲۲ تقدیم به آنها شود.

دردسرهای آقای مکرون اما فراوان و امکاناتش در پاسخ به چالش‌ها محدود است.

او نمی‌خواهد با شکستش فصل دیگری در تاریخ اقتصادی و سیاسی جهان رقم خورد و میل دارد رهبر یک تغییر موفق باشد؛ اما باید دید آیا می‌تواند چنین رویای بلندپروازانه‌ای را تحقق بخشد؟





## جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

## جناب آقای مهندس آفرین محمدزاده

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان مازندران

۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه مسئولین

و مدیران پر تلاش بخش حمل و نقل

کشور گرامی باد.

## شرکت حمل و نقل سراسری شتابان شمال

آمل، کیلومتر ۶ جاده چمستان

تلفن: ۰۱۱-۴۳۱۳۳۸۰۲-۶

کاله

کاله

شرکت حمل و نقل سراسری

## شتابان شمال

دارای بزرگترین ناوگان یخچالی کشور



شرکت بازرگانی

## پردیس هگمتانه نوید

Pardis Hegmatane NAVID

شماره ثبت: ۸۸۵۰

Trading co. Reg No:8850

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

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

واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

www.pardis-hn.com / pardis\_hn@yahoo.com







فرار مالیاتی کار دست مدیر عامل گروه رنو- نیسان داد

## پابند زدن به غول افسانه‌ای دنیای خودرو

بابک وفایی

در نیمه‌های شب ۱۹ نوامبر به وقت اروپا و در حالی که در ژاپن، کارمندان خود را برای پایان روز کاری آماده می‌کردند، خبری در ژاپن پیچید که سرآغاز یک زلزله در صنعت خودروسازی بود. غربی‌ها البته خبر را در میانه‌های شب و ابتدای صبح دریافت کردند؛ کارلوس گون، مدیر عامل گروه رنو- نیسان و یکی از بزرگ‌ترین مدیران تاریخ صنعت خودروسازی به جرم فرار مالیاتی، در بدو ورود به ژاپن توسط پلیس این کشور دستگیر شده بود. در ابتدا همه تصور می‌کردند این یکی از اتهاماتی است که گاهی به افراد ثروتمند نسبت داده می‌شود و معمولاً هم تیمی از وکلای قوی و البته پرداخت جریمه می‌تواند مشکلات را حل کند، اما وقتی ابعاد بیشتری از ماجرا روشن شد و پلیس ژاپن از بازداشت بیش از سه هفته‌ای گون برای ادای توضیحات خبر داد، مشخص شد کارلوس گون در گرداب بدی گرفتار شده است. این ماجرا از کجا شکل گرفت و چگونه کارلوس گون بزرگ به یک‌باره به یک متهم مالی با انبوهی از جرائم چند ۱۰ میلیون دلاری تبدیل شد؟

مدیرعامل خودروسازی رنو- نیسان متهم است طی ۵ سال، حدود نیمی از درآمد ۸۸ میلیون دلاری خود را اظهار نکرده و با استفاده از امکانات شرکت، در بیروت، ریودوژانیرو، آمستردام و پاریس آپارتمان‌هایی خریداری کرده است. در تمام این موارد از مدیر اجرایی پیشین نیسان به‌عنوان مغز متفکر این ماجرا یاد می‌شود

لوکسی در بیروت، ریودوژانیرو، آمستردام و پاریس خریداری کرده است تا خود و خانواده‌اش در آنها اقامت کنند.

البته لیست اتهامات گون باز هم ادامه دارد و او متهم به تلاش برای سندسازی و پنهان کردن درآمد ۸۰ میلیون دلاری‌اش است که قرار بود پس از بازنشستگی به وی تعلق بگیرد. در تمام این موارد از گِریگ کِلی (Greg Kelly) مدیر اجرایی پیشین نیسان نیز به‌عنوان مغز متفکر و دست راست گون یاد می‌شود.

نکته قابل توجه آن‌که تمام این اتهامات براساس اسناد ارائه شده از سوی نیسان به مقامات قضایی ژاپن صورت گرفته است و به این ترتیب نیسان عملاً در بازه زمانی تقریباً یک‌ساله (از زمانی که گون از سمت مدیرعاملی نیسان کناره‌گیری کرد) برای مدیرعامل سابق و رئیس هیات‌مدیره فعلی آن در حال پرونده‌سازی بوده است.

### جنگ داخلی

وقتی تکه‌های پازل اتفاقات دو سال اخیر را در گروه رنو- نیسان کنار هم می‌گذاریم می‌توانیم به‌وضوح نشانه‌هایی از یک جنگ داخلی بزرگ را ببینیم، جنگی که به نظر می‌رسد کارلوس گون به‌عنوان مقتدرترین فرد این گروه قربانی آن باشد.

کارلوس گون برای بیش از یک دهه قدرت مطلق در اتحاد رنو- نیسان بود و از سال ۲۰۰۱ در کنار ریاست هیات‌مدیره، مدیریت عامل نیسان را هم بر عهده داشت. ژاپنی‌ها معمولاً خیلی سخت به غریبه‌ها اعتماد می‌کنند و حضور گون در چنین سمتی اصلاً برایشان خوشایند نبود. نباید فراموش کنیم که تا قبل از گون فقط ۳ نفر غیرژاپنی توانسته بودند مدیریت ارشد یک شرکت خودروسازی در ژاپن را بر عهده بگیرند. در ظاهر البته استقبال از گون بسیار خوب بود و او به دلیل موفقیت‌هایش در نیسان به نماد مدیریت در ژاپن تبدیل شده بود، اما می‌شد حدس زد ژاپنی‌ها چندان از این وضعیت راضی نیستند.

گون که زمانی علاوه بر مدیریت عامل نیسان، ریاست هیات‌مدیره را نیز بر عهده

### کارلوس گون متهم به چیست؟

دستگیری گون آن‌قدر ناگهانی بود که تا چند روز هیچ‌کس دقیقاً نمی‌دانست این مدیر بین‌المللی و (حداقل تا پیش از آن) خوش‌نام، به چه دلیل از سوی پلیس ژاپن دستگیر شده است و البته بعد از آن هم نیسان در بیانیه‌ای کوتاه دلیل دستگیری او را پنهان کردن درآمد از مقامات مالیاتی و تخلفات مالی دیگر اعلام کرد، اما به‌مرور و بر اساس اسناد به دست آمده از سوی مطبوعات ژاپن، ابعاد بیشتری از اتهامات گون مشخص شد.

گون به‌طور مشخص متهم است طی پنج سال، حدود نیمی از درآمد ۸۸ میلیون دلاری خود را اظهار نکرده تا به این ترتیب از پرداخت مالیات آن سر باز زند. این مسئله به‌تنهایی اتهامی بزرگ است، اما وضعیت بدتر هم شد؛ چراکه بر اساس اسناد نیسان، او با استفاده از امکانات شرکت، آپارتمان‌های

تمام اتهامات علیه کارلوس گون براساس اسناد ارائه شده از سوی نیسان به مقامات قضایی ژاپن صورت گرفته است و این یعنی، مدیران نیسان عملاً از زمانی که گون از سمت مدیرعاملی شرکت کناره‌گیری کرد، برای رئیس هیات‌مدیره خود در حال پرونده‌سازی قضایی بوده‌اند



کارلوس گون برای بیش از یک دهه قدرت مطلق در اتحاد رنو-نیسان بود و از سال ۲۰۰۱ در کنار ریاست هیات مدیره، مدیریت عامل نیسان را هم بر عهده داشت و این برای ژاپنی‌ها که معمولاً سخت به غریبه‌ها اعتماد می‌کنند، خوشایند نبود. تا قبل از گون فقط ۳ نفر غیر ژاپنی مدیریت ارشد یک شرکت خودروسازی در ژاپن را بر عهده داشته‌اند

رنو اکنون مالک بیش از ۴۳ درصد سهام مدیریتی در نیسان است و با کمک این سهام می‌تواند بخشی از ترکیب هیات مدیره را در اختیار داشته باشد. در مقابل، نیسان تنها ۱۵ درصد از سهام غیر مدیریتی را در رنو در اختیار دارد و عملاً هیچ امکانی برای کنترل فعالیت‌های رنو وجود ندارد

داشت، توانسته بود با سبک مدیریتی، موفقیت‌های زیاد، سخت‌کوشی، محبوبیت عمومی در میان ژاپنی‌ها و البته سیاست‌مداری، مدیران ژاپنی را آرام نگاه دارد و به‌ویژه با در اختیار داشتن سمت ریاست هیات مدیره و البته سهام بزرگ رنو در نیسان، به‌خوبی توانست به تصمیم‌گیری‌های ژاپنی‌ها جهت دهد. این چیزی نبود که ژاپنی‌ها دوست داشته باشند، اما عملاً در وضعیتی هم نبودند که بتوانند با آن مقابله کنند.

گون اسطوره مدیریت در صنعت خودرو بود و نیسان را از جهنم به بهشت رسانده بود و طبیعتاً با چنین فردی (آن‌هم وقتی نماینده سهامداری با بیش از ۴۰ درصد سهم است) نمی‌شد سرشاخ شد، هرچند اکنون شواهدی وجود دارد که نشان می‌دهد اختلاف‌ها در همان زمان هم عمیق بود.

گون سرانجام در سال ۲۰۱۷ تصمیم گرفت سمت خود در نیسان به‌عنوان مدیرعامل را به یک ژاپنی واگذار کند و به این ترتیب هیرو تو سایاکاوا مدیرعامل نیسان شد؛ با این وجود، گون همچنان ریاست هیات مدیره را در اختیار داشت. در آن زمان اعلام شد گون قصد دارد به‌مرور از سمت‌های اجرایی خود فاصله بگیرد و خود را برای بازنشستگی آماده کند و تغییر در نیسان هم به همین دلیل اتفاق افتاده است، هرچند اکنون به نظر می‌رسد مسائل دیگری در این میان وجود داشته است و به همین دلیل می‌توان حدس زد آنچه بر سر گون آمده یک شورش داخلی در نیسان بوده است.

اینک می‌دانیم یک تیم ۵ نفری از مدیران ارشد نیسان (از جمله مدیر مالی این شرکت) مسئول این پرونده‌سازی بوده‌اند و در این میان فعال حضور مدیر هندی تبار نیسان، هاری نادا در این هیات مسجل شده است و جالب‌تر آنکه خود گون او را به نیسان آورده بود.

جمع‌آوری اسناد در زمانی که گون به‌عنوان مدیرعامل در نیسان حضور داشت و مدیران ارشد موظف به گزارش‌دهی به او بودند ممکن نبود و همه این‌ها عملاً از سال ۲۰۱۷ و از زمانی آغاز شده است که مدیریت ارشد شرکت در اختیار ژاپنی‌ها قرار گرفت. گون به‌عنوان مدیرعامل نیسان شاید

می‌توانست جلوی خیلی از این اتفاقات را بگیرد، اما گون در نقش رئیس هیات مدیره چنین امکانی نداشت چراکه اساساً از وقوع این بازرسی‌های داخلی مطلع نمی‌شد.

سایاکاوا، مدیرعامل نیسان که بازرسی‌های داخلی زیر نظر او انجام گرفته است، البته یک دلیل شخصی هم برای خصومت با گون دارد؛ چراکه اکنون اخباری منتشر شده که نشان می‌دهد گون در تلاش بوده با استفاده از سهم قدرتمند رنو در نیسان و البته جلب نظر تعدادی از اعضای هیات مدیره نیسان، سایاکاوا را از کار برکنار کند. برخی منابع از اختلاف نظر گسترده میان سایاکاوا و گون خبر می‌دهند تا جایی که شنیده می‌شود سایاکاوا در چند نوبت به اختیارات گسترده گون در مجموعه نیسان انتقاد کرده بود و گون هم به بهانه عملکرد پایین‌تر از حد انتظار نیسان قصد داشت او را از این سمت خلع کند (اکنون خود سایاکاوا هم به دلیل مطلع بودن از این اتفاقات و اعلام دیرهنگام آن به مقامات ژاپنی و البته موارد دیگر که اعلام نشده است تحت بررسی قضایی قرار گرفته است).

### ژاپنی‌ها به دنبال فرار از ادغام

غیر از تمام آنچه گفته شد، هیات مدیره نیسان عزمی سازمان‌یافته نیز برای سرنگون کردن کارلوس گون داشت و هرچند مدرک تاییدشده‌ای از این موضوع در دست نیست، اما بر اساس آنچه در یک سال اخیر در اتحاد رنو-نیسان گذشته می‌توان حدس زد هیات مدیره این شرکت چندان بی‌میل به این موضوع هم نبوده است.

رنو هم‌اکنون بیش از ۴۳ درصد سهام مدیریتی در شرکت نیسان را در اختیار دارد و با کمک این سهام می‌تواند بخشی از ترکیب هیات مدیره این شرکت را در اختیار داشته باشد. در مقابل اما نیسان ۱۵ درصد سهام غیر مدیریتی را در رنو در اختیار دارد و عملاً هیچ امکانی برای کنترل بر فعالیت‌های رنو ندارد. هرچند این رابطه نابرابر به نظر می‌رسد، اما نباید فراموش کنیم نیسان زمانی تن به این رابطه داد که در شرف مرگ بود و راهی به‌جز پذیرش پیشنهاد رنو نداشت. ماحصل این تبادل سهام و البته

فوق‌العاده او را از تمامی سمت‌هایش در شرکت ژاپنی خلع کرد، بدون آنکه جرائم او از سوی دادگاه اثبات شود و فرصت دفاع به گون بدهند. این برخورد سنگین و البته اظهارنظر مدیرعامل نیسان مبنی بر لزوم تغییر ساختار مدیریتی این شرکت برای محدود کردن تجمع قدرت در استان یک فرد، نشان می‌دهد آنها از قبل برای این روز آماده بودند و برای ضربه زدن به گون تنها انتظار زمان مناسب را می‌کشیدند. هیات مدیره نیسان حتی در مقابل درخواست طرف فرانسوی برای معرفی فوری فردی به‌عنوان جایگزین گون هم مقاومت کرده و به‌صراحت از تمایل برای تجدید ساختار خبر داده است.

در ادامه این تصمیم، هیات‌مدیره میتسوبیشی که نیسان سهامدار عمده آن است، در اقدامی مشابه و در حالی که هنوز حتی به‌صورت رسمی اتهامی متوجه گون نشده بود، گون را از تمام سمت‌های خود خلع کرد تا به این ترتیب کودتای ژاپنی‌ها بر ضد گون کامل شود.

### وضعیت گون چه می‌شود؟

هرچند هنوز هیچ‌چیز در مورد وضعیت کارلوس گون نهایی نشده است، اما اگر اتهاماتی که در رابطه با او مطرح شده، اثبات شود می‌توان گفت او در یک مخمصه کامل افتاده است. فرار مالیاتی، آن‌هم به میزان بیش از ۴۰ میلیون دلار اصلاً اتهام کوچکی نیست و در کنار آن باید به اتهام مطرح شده از سوی نیسان مبنی بر استفاده از اموال شرکت برای مقاصد شخصی هم اشاره کرد.

در زمان تنظیم این مطلب هنوز این اتهامات اثبات نشده و بر اساس آخرین اطلاعات، گون همه اتهامات را رد کرده، اما وقتی دادستانی ژاپن پس از سه هفته بازجویی از گون، رسماً اتهام قرار مالیاتی را به او نسبت می‌دهد، می‌توان حدس زد مدارک زیادی در این زمینه وجود دارد؛ ضمن آنکه نباید فراموش کنیم عملاً نیسان به‌عنوان شرکتی که این تخلف در آن رخ داده در همکاری کامل با دولت ژاپن است و مدیران این شرکت اطلاعات لازم را برای طرح این

زیرمجموعه‌های رنو درمی‌آیند، شانس برابر با صفر دارد.»

کارلوس گون کاهش هزینه‌ها را مهم‌ترین دلیل برنامه خود برای ادغام می‌دانست. از طریق ایجاد هم‌افزایی بین اعضای این اتحاد موفق شده بود صرفه‌جویی ۶ میلیارد دلاری را در هزینه‌ها و به‌ویژه هزینه‌های تامین قطعات و مواد اولیه ایجاد کند و قصد داشت با افزایش این هم‌افزایی، این عدد را تا ۲۰۲۰ به بیش از ۱۲ میلیارد دلار برساند و این عدد با ادغام دو شرکت قطعا بزرگ‌تر هم می‌شد.

رنو البته راه دشواری برای ادغام نیسان در مجموعه خود داشت، اما گون مردی نبود که از چنین دشواری‌هایی بترسد و همین موضوع می‌توانست ژاپنی‌ها را نگران کند و زمینه را برای یک حمله همه‌جانبه به گون فراهم کرده باشد؛ به‌ویژه که نشانه‌هایی وجود دارد که دولت فرانسه به‌عنوان سهامدار اصلی رنو به گون فشار آورده بود که هر چه سریع‌تر فرآیند ادغام دو شرکت را پیگیری کند.

یکی دیگر از نشانه‌های اختلاف عمیق هیات مدیره ژاپنی و گون، در روزهای بعد از دستگیری او روی داد و در حالی که گون بدون دسترسی به رسانه‌ها در زندان دولت ژاپن بود، هیات مدیره نیسان در یک جلسه

یکی از نشانه‌های اختلاف بین هیات مدیره ژاپنی و گون، در روزهای بعد از دستگیری او نمایان شد که هیات مدیره نیسان در جلسه‌ای فوق‌العاده قبل از آنکه جرائم او از سوی دادگاه اثبات شود، گون را از تمامی سمت‌هایش خلع کرد، آنها حتی فعلاً در مقابل درخواست طرف فرانسوی برای معرفی فوری جایگزین گون مقاومت کرده‌اند

سرمایه‌گذاری رنو در نیسان، تأسیس اتحاد رنو-نیسان بود، اتحادی که البته در سال ۲۰۱۶ میتسوبیشی هم به آن اضافه شد و در آن سهام آفتوواز روسیه و داجیا رومانی هم وجود دارد. ژاپنی‌ها در روزگار ضعف ناچار به پذیرش این مسئله شده بودند، اما هیچ‌گاه حس خوبی نسبت به وضع موجود وجود نداشت؛ به‌خصوص اینکه کارلوس گون به چیزی فراتر از اتحاد میان رنو و نیسان فکر می‌کرد و می‌خواست نیسان را در رنو ادغام کند و شاید همین موضوع یکی از دلایل مخالفت و شورش مدیران ارشد نیسان بر ضد او بود.

شاید از دید عموم اتحاد (alliance) تفاوتی با ادغام (merger) نداشته باشد اما در عالم تجارت تفاوت‌های مهمی میان این دو وجود دارد. در اتحاد رنو-نیسان، هرچند هر یک از آنها بخشی از سهام دیگری را در اختیار دارد و رنو با سهم مدیریتی خود، می‌تواند در تصمیمات هیات مدیره نیسان تأثیر بگذارد، اما در نهایت هر یک از دو شرکت (و پس از آنها میتسوبیشی) ساختار مدیریتی خود را دارند. در فرآیند ادغامی که مدنظر گون بود اما وضعیت متفاوت می‌شد؛ چراکه رنو می‌خواست تمام سهام نیسان را تملک کند و این شرکت ژاپنی را به‌عنوان یک زیرمجموعه از رنو درآورد. در فرآیند ادغام، عملاً ساختار مدیریت غول ژاپنی از هم می‌پاشید و هیات مدیره فعلی نیسان حق هیچ‌گونه تصمیم‌گیری برای نیسان را نداشت و این چیزی نبود که ژاپنی‌ها خواهان آن باشند.

گون چند بار از سوی خبرنگاران در زمینه احتمال این ادغام مورد پرسش قرار گرفت و هرچند آن را تأیید نکرد، اما هم به‌صراحت منکر آن هم نشد. او در گفت‌وگویی این ادغام را «ممکن» دانست، هرچند گفت وقوع آن در برنامه نیست. وی در جای دیگری اعلام کرده بود که حتی اگر قرار بر ادغام شرکت‌های عضو اتحاد باشد این اتفاق زودتر از ۲۰۲۰ روی نمی‌دهد. البته (احتمالاً تحت تأثیر فشارهای طرف ژاپنی) گون بعدها حرف‌های خود را تلطیف کرد و گفت: «اینکه کسی فکر می‌کند روزی نیسان و میتسوبیشی به‌عنوان



در حالی که در ژاپن، گون وضعیت نامناسبی دارد، فرانسوی‌ها تمام‌قد پشت او ایستاده‌اند. حتی رئیس‌جمهور فرانسه در خلال اجلاس G20 با نخست‌وزیر ژاپن در این زمینه گفتگو کرد و سفیر فرانسه در ژاپن در زندان به ملاقات گون رفت. هیات مدیره رنو نیز گون را کماکان به‌عنوان مدیرعامل رنو می‌شناسد

هرچند اکنون بسیاری کارلوس گون را با یکی از بزرگترین پرونده‌های تقلب و سوءاستفاده مالی در صنعت خودرو می‌شناساند، اما او برای بیش از یک دهه یکی از بزرگترین مدیران صنعت خودروسازی جهان بود و با شیوه مدیریت ویژه و البته نتایج بی‌نظیرش، الگویی برای مدیران صنعت خودروسازی جهان به شمار می‌رفت

اتهام در اختیار مقامات ژاپنی قرار داده‌اند و به این ترتیب گون نمی‌تواند امیدی به حمایت از سوی طرف‌های ژاپنی داشته باشد.

البته در کنار گون، مدیر اجرایی سابق نیسان هم با جرائمی مشابه در این پرونده روبه‌رو است، اما وی اعلام کرده درآمدهایی که اظهارنشده، مربوط به درآمدهایی بوده که در سال مورد نظر محقق نشده و در سال‌های بعد به دست آمده‌اند و به همین دلیل در اظهارنامه‌های سالیانه درج نشده‌اند.

این استدلال هرچند هنوز پاسخی از سوی مقامات ژاپنی به همراه نداشته است اما به نظر نمی‌رسد چندان قوی باشد؛ چراکه سیستم پاداش و ارائه مشوق‌هایی مالی و سهام، رویه‌ای جاری در بین مدیران ارشد در سرتاسر جهان است و طبیعتاً رویه‌های مالیاتی مشخصی برای آن وجود دارد. از سوی دیگر بهره‌گیری از امکانات شرکت برای خرید خانه‌های لوکس از سوی گون اتهامی بزرگی است، هرچند این مسئله هم نمی‌توانسته از چشم مدیران ارشد نیسان دور بوده باشد.

در کنار همه این‌ها، نیسان هم از سوی دادستان توکیو متهم شده است. نیسان البته در این مدت تلاش کرده اتهامات را متوجه گون کند، اما اکنون دادستان توکیو که مسئول رسیدگی به این پرونده است نیسان را نیز در زمینه‌هایی متهم کرده که البته جزئیات آن هنوز اعلام نشده است.

در حالی که در ژاپن، گون وضعیت نامناسبی دارد، در سوی دیگر اقیانوس، جایی که کارلوس گون مدیریت رنو و البته اتحاد رنو-نیسان-میتسوبیسی را بر عهده دارد وضعیت متفاوت است، چراکه فرانسوی‌ها تمام‌قد پشت گون ایستاده‌اند. دولت فرانسه به‌عنوان بزرگ‌ترین سهامدار رنو، از همان ابتدا خواهان جزئیات بیشتری از پرونده گون شد و در این زمینه ملاقات‌هایی میان مقامات فرانسوی و ژاپنی هم رخ داد و حتی مکرون، رئیس‌جمهور فرانسه در اجلاس G20 با نخست‌وزیر ژاپن در این زمینه گفتگو کرد و سفیر فرانسه در ژاپن هم در زندان به ملاقات گون رفت. در حالی که

هیات مدیره نیسان و میتسوبیسی به‌سرعت گون را برکنار کردند، هیات مدیره رنو در این زمینه هیچ واکنشی نشان نداده است و گون را کماکان به‌عنوان مدیرعامل رنو می‌شناسد و تا زمان تحریر این مطلب در آخرین روزهای پاییز، اتهامات مطرح شده علیه گون را نپذیرفته است.

اما حتی اگر اتهامات علیه گون در ژاپن ثابت نشود، می‌توان گفت روزهای پایانی این مدیر بی‌نظیر صنعت خودرو فرارسیده است؛ چراکه هم نیسان و هم میتسوبیسی او را از تمام سمت‌های اجرایی خود خلع کرده‌اند و هرچند رنو هنوز از او حمایت می‌کند، اما در صورت اثبات ادعاها علیه او، قطعاً رنو هم نمی‌تواند به حمایت از گون ادامه دهد، ضمن آنکه با توجه به اتهامات مطرح شده، گون باید بخش زیادی از عمرش را در زندان بگذراند.

### گون-نیسان؛ مرد فرانسوی در سرزمین آفتاب تابان

هرچند اکنون بسیاری کارلوس گون را با یکی از بزرگ‌ترین پرونده‌های تقلب مالیاتی و سوءاستفاده مالی در صنعت خودرو می‌شناساند، اما گون برای بیش از یک دهه یکی از بزرگ‌ترین مدیران خودروسازی جهان بود و با شیوه مدیریت ویژه و البته نتایج بی‌نظیرش، الگویی برای مدیران صنعت خودروسازی جهان به شمار می‌رفت و البته برای ژاپنی‌ها به‌عنوان ناجی نیسان، نماد موفقیت به شمار می‌رفت.

روابط نیسان و کارلوس گون این روزها اصلاً خوب نیست، اما قطعاً نیسانی‌ها نباید فراموش کنند این مدیر چندملیتی چگونه نیسان در حال ورشکستگی و در معرض سقوط را نجات داد، آن‌هم در شرایطی که نیسان با کوهی از بدهی‌ها، مدل‌های از رده خارج، انبوه قطعه‌سازان ناراضی و بازارهای از دست رفته روبه‌رو بود.

کارلوس گون از پدر و مادری با اصالت لبنانی و در برزیل به دنیا آمد و در شش سالگی به همراه مادرش به لبنان بازگشت و در نهایت توانست برای تحصیلات تکمیلی به فرانسه برود. به این ترتیب گون یک مدیر چندملیتی

ژاپنی راه پیدا کرد و از زندگی اش مستندهایی ساخته شد.

گون البته در نیشان تمام مناصب مهم را در اختیار داشت به گونه‌ای که رئیس هیات مدیره، مدیرعامل و مدیر ارشد اجرایی بود، اما با موفقیت‌های زیادش کسی جرأت انتقاد نداشت. در ادامه همین موفقیت‌ها بود که گون مدیریت ارشد یا ریاست هیات مدیره رنو، اتحاد رنو- نیشان، آفتوواز و میتسوبیشی را در اختیار گرفت تا سلطه بر امپراتوری رنو- نیشان و بعدها میتسوبیشی را گسترش دهد.

هرچند اکنون رابطه نیشان و گون یک رابطه خصمانه است، اما نیشانی‌ها قطعا نباید فراموش کنند گون آنها را از ورشکستگی نجات داد و به بازی بزرگان برگرداند، هرچند تخلفات گسترده مالی باعث شده این روزها کمتر کسی گون را به دلیل موفقیت‌هایش به یاد آورد، موفقیت‌هایی که برایش لقب شوالیه و دکترای افتخاری و مدیر برتر سال را به ارمغان آورد.

گون در شیوه مدیریتی خود نتیجه‌گرا و سخت‌گیر و سخت‌کوش بود و شخصیت کاریزماتیکی داشت و با همین شخصیت و توانایی‌ها نتایج بی‌نظیری را در صنعت خودرو به دست آورد و به نظر می‌رسد در تخلفات مالی هم با همین هوش و سخت‌کوشی پیش رفته و یکی از بزرگ‌ترین تخلفات مالی را در تاریخ مدیریتی صنعت خودرو ثبت کرده است.

گفته یکی از مدیران نیشان در آن زمان، آنها خودرو تولید می‌کردند فقط به خاطر اینکه بتوانند نیروهایشان را حفظ کنند.

شرکت مدت‌ها زیان‌ده بود و عملا پولی برای خرید قطعات و توسعه خودروهای جدید نداشت، اما در عین حال با ساختار سستی ژاپنی و لزوم حفظ شرکت‌های ژاپنی بین خانواده‌های ثروتمند ژاپنی، آنها سهام شرکت صنایع سنگین فوجی را داشتند که با تولید سوپارو، رقیب آنها بود.

در چنین وضعیتی رنو با خرید بیش از ۳۰ درصد از سهام نیشان، مدیریت این شرکت را در اختیار گرفت و کارلوس گون را برای مدیریت روانه ژاپن کرد. حضور یک خارجی در ژاپن چیزی نبود که مدیران ژاپنی آن را دوست داشته باشند اما ناچار به پذیرش آن شدند و گون هم توانست با اقتدار ذاتی و البته شیوه مدیریت ویژه‌اش وضعیت نیشان را سامان دهد.

گون به قاتل هزینه‌ها مشهور شد چراکه در تمام بخش‌های شرکت شروع به کاهش هزینه‌ها و توسعه مدل‌های جدید کرد. گون آن‌قدر به خودش مطمئن بود که با معرفی طرح نجات نیشان اعلام کرد اگر نتواند به آن دست پیدا کند استعفا خواهد داد. فشارهای گون موثر بود و در نهایت نیشان زودتر از آنچه پیش‌بینی می‌شد به سود رسید تا گون به‌عنوان ناجی نیشان مشهور شود. گون در ژاپن محبوب شد، آن‌قدر که تصویرش به کمیک استریپ‌های

است و همین مسئله قدرت بالایی در هماهنگی میان فرهنگ‌های مختلف را به وی داده است، توانایی‌هایی که بعدها در صنعت خودروسازی و صنایع وابسته به آن برایش شاه‌کلید موفقیت بود.

گون پله‌های موفقیت را خیلی سریع طی کرد و در ۳۰ سالگی مدیر ارشد اجرایی شرکت تایرسازی میشلن در آمریکای جنوبی شد، بازاری که عملا برای میشلن از دست رفته بود. این ماموریت برای گون با موفقیت زیاد همراه بود و به این ترتیب به سمت مدیر ارشد اجرایی میشلن در آمریکای شمالی منصوب شد و در همین زمان فرآیند تملک و ادغام با شرکت گودریچ را به سرانجام رساند تا تمرینی باشد برای ادغام‌ها و خریدهای بزرگ آینده.

در میانه‌های دهه ۹۰، گون با سمت قائم‌مقام مدیرعامل به رنو پیوست و توانست طی مدت کوتاهی با کاهش هزینه‌ها در این گروه، رنو را به سودآوری مناسبی برساند تا خود را برای مدیریت نیشان آماده کند.

در میانه‌های دهه ۹۰ میلادی، روزهای ناخوش نیشان آغاز شد، جایی که مدیران ژاپنی با افزایش هزینه‌های تولید و کاهش سهم بازار مواجه شدند و عملا راه‌حل مناسبی هم برای آن نداشتند. ساختار مدیریت ژاپنی‌ها کندتر و البته خشک‌تر از آن بود که به‌راحتی تغییرات را بپذیرد. در فرهنگ ژاپنی صرفه‌جویی از طریق کاهش نیرو امری نکوهیده است تا جایی که به



**بیمه یابسادگاد**  
بیمه زندگی  
کد نمایندگی: ۶۹۲۶۸



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

میرناصر بوذری  
۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴  
@Bimezendegypasargad





تازه‌ترین گزارشی که در زمینه رقابت‌پذیری جهانی منتشر شده، حکایت از آن دارد که رتبه ایران در شاخص سهولت کسب و کار در دنیا در سال ۲۰۱۸ باز هم ۴ پله سقوط داشته و به این ترتیب در بین ۱۹۰ کشور جهان، در جایگاه ۱۲۸ قرار گرفته است. شاخص سهولت کسب و کار از ۱۰ زیرشاخص «شروع کسب و کار»، «شرایط صدور مجوز ساخت»، «دسترسی به برق»، «ثبات مالکیت»، «اخذ اعتبار»، «حمایت از سرمایه‌گذاران خرد»، «پرداخت مالیات»، «تجارت برون‌مرزی»، «اجرای قراردادهای» و «رسیدگی به ورشکستگی» تشکیل شده که در این میان، بدترین عملکرد، مربوط به رتبه ایران در شاخص شروع کسب و کار بوده که در بین ۱۹۰ کشور، در رتبه ۱۷۳ قرار گرفت. این در حالی است که از سال ۱۳۹۳ به منظور تسهیل و تسریع فرآیندهای مربوط به صدور مجوز کسب و کار، مجلس شورای اسلامی با اصلاح و تکمیل ماده ۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، هیأتی با عنوان «مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار» را مأمور ساماندهی مجوزها و حذف مجوزهای اضافی و دست‌وپاگیر کرده است.

این گزارش نگاهی دارد به عملکرد هیات موصوف و آنچه که به چنین نتیجه تاسف‌باری در گزارش سهولت کسب و کار منتج شده است.

سازمان‌های دولتی هیات مقررات‌زدایی را هم دور می‌زنند

## دیوانسالاری حيله‌گر

نگاهی به عملکرد هیات «مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار» به بهانه گزارش رقابت‌پذیری جهانی

در سال ۹۳ «دبیرخانه هیات مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار» زیر نظر «دفتر پایش و بهبود محیط کسب‌وکار» تعریف شد که در سال ۱۳۹۵ با هم ادغام شدند. علاوه بر این، نهادی با عنوان «دفتر مطالعات توسعه بخش خصوصی، رقابت‌پذیری و بهره‌وری» وجود دارد و ستادی نیز متصدی امور مربوط به ساماندهی استعلامات است! آیا این بی‌سامانی در نهادهای متصدی ساماندهی مجوزها، به کارایی منتهی می‌شود؟

دارند تا از ترتیبات و فرآیند اخذ مجوز به‌عنوان ابزاری برای حمایت از آنان در برابر بنگاه‌های تازه‌واردها استفاده شود». هنگامی که مقررات اداری مربوط به اخذ یک مجوز پیچیده می‌شود، محملی برای ادارات فراهم می‌شود تا به کسب‌وکارها هزینه‌های اضافی و غیرمنصفانه تحمیل کنند؛ در این شرایط برخی از دستگاه‌های اجرایی که مستقیماً خدمتی به مردم ارائه نمی‌کنند تا در گلوگاه ارائه خدمت از مردم پول بگیرند، تلاش می‌کنند با توسل به مقررات پیچیده‌ای که ایجاد کرده‌اند از مردم و جوهی رادریافت کنند. برای نمونه، اگر فردی از اداره صنعت، معدن و تجارت درخواست مجوز کند ابتدا به شهرک صنعتی زیرمجموعه این اداره ارجاع می‌شود، شهرک از درخواست‌کننده، و جوهی بابت زمین دریافت می‌کند، سپس از او طرح کسب‌وکار می‌خواهد و با طولانی کردن فرآیند تلاش می‌کند درخواست‌کننده را با قیمتی گزاف به شرکتی وابسته برای تهیه طرح کسب‌وکار ارجاع دهد. بقیه مسیر نیز چنین است که حدود ۲۰ اداره باید پاسخ استعلام اداره اصلی را بدهند. گام بعد پس از دریافت مجوز تاسیس، دریافت پروانه بهره‌برداری است و باز ادامه مراحل اداری متعدد، مستندات حجیم و گاه عجیب، بازرسی‌های سلیقه‌ای با هزینه‌های خاص هر مرحله. ادارات دولتی با ایجاد پیچیدگی برای مردم هزینه تراشیده‌اند و این مجوزها به محملی برای رانت‌جویی تبدیل شده و این رانت‌ها به قدری بزرگ و فراگیر بوده که فساد اقتصادی را برای مردم به‌صرفه کرده است. به این ترتیب یک نظام اداری با دیوانسالاری معیوب و ناکارآمد و با تعدد مجوزهای کسب‌وکار می‌تواند فرصت‌های کارآفرینی را از میان ببرد و فساد اداری را گسترش دهد.

### عملکرد دفتر پایش و بهبود محیط کسب‌وکار

دفتر پایش و بهبود محیط کسب‌وکار در مرداد ماه ۱۳۹۳ «در راستای فراهم نمودن زمینه اجرای تکلیف ماده (۴) قانون بهبود

مهم‌ترین دلیل تاثیرگذاری راهکار تسهیل و تسریع صدور مجوزها بر محیط کسب‌وکار، کاهش بار مقرراتی حاکم بر فعالیت‌های اقتصادی است که می‌تواند به تولد هرچه بیشتر و نیز رونق و پایایی کسب‌وکارها کمک کند. در واقع در نظر گرفتن مجوزهای متعدد برای هر فعالیت اقتصادی که طبعاً همراه با هزینه‌های اداری و صرف وقت قابل توجه است، یکی از معضلات جدی در همه کشورها محسوب می‌شود.

برای نمونه، در یادداشتی در «اکنونیست» ادعا شده است که مجوزها، ورود به مشاغل را دشوار می‌کنند؛ زیرا همه افراد توانایی پرداخت حق ثبت یا صرف وقت را برای مطالعه در آزمون، پیش از گرفتن مجوز برای اشتغال در مشاغل متعدد ندارند. در یادداشت مذکور، نویسنده خاطرنشان کرده است ۲۲ درصد کارگران آمریکایی برای داشتن شغل خود باید مجوز داشته باشند و این در حالی است که این رقم در سال ۱۹۵۰ فقط ۵ درصد بوده است. وقتی در نظام اقتصادی آمریکا که مدعی اعمال الگوی بازار آزاد است، چنین نگرشی راجع به مجوزها وجود دارد، وضعیت کشورهای که با اقتصادی دولتی اداره می‌شوند، کاملاً قابل پیش‌بینی است.

تعدد مجوزها و دست‌وپاگیر بودن و اطلاع در صدور آنها، تالی فاسدهای متعددی نیز به همراه دارد. در واقع، پیچیدگی نظام مجوزها، یکی از آشکارترین نشانه بروکراسی ناکارآمد و ناسالم در هر کشور است. چنانکه در یکی از گزارش‌های «سازمان همکاری و توسعه اقتصادی» تصریح شده است: «باور گسترده بر این است که نیاز به اخذ مجوز برای راه‌اندازی کسب‌وکار، توانایی بالقوه‌ای برای وارد کردن آسیب‌های اقتصادی جدی دارد، زیرا موانع واقعی و تصویری برای شروع شرکت‌های نوپا و دارای ایده‌های نوآورانه را بالا می‌برد و بنابراین از میزان خلاقیت و نوآوری در اقتصاد می‌کاهد. فرآیند اخذ مجوز همچنین به حمایت از رفتارهای ضدرقابتی می‌پردازد، زیرا شرکت‌های موجود و جاافتاده پیشین، انگیزه‌های قوی برای لابی با مقررات‌گذاران



با گذشت بیش از سه سال از تصویب ماده ۵۷ «رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» فقط ۳۸ درصد از مجموع مجوزهای شناسایی شده، مورد بررسی قرار گرفته و مجوزهای ۷ دستگاه از ۳۷ دستگاه اصلی صادر کننده مجوزها در هیات مقررات زدایی بررسی شده است

نایب رئیس اتاق ایران: دستگاه‌های اجرایی، در اجرای تکالیف قانونی خود صادقانه عمل نمی‌کنند، به نحوی که بعضاً از اعلام مجوزهای مهم‌تر به هیات مقررات زدایی امتناع کرده، یا مجوزهای بدون اثر را جهت حذف به هیات ارائه می‌کنند و به این ترتیب مجوزهایی که بیشترین زمان و انرژی را از فعالان اقتصادی می‌گیرد به قوت خود باقی می‌مانند

مستمر محیط کسب و کار مبنی بر ارتقای جایگاه ایران در رتبه بندی کسب و کار» در زیرمجموعه معاونت امور اقتصادی وزارت اقتصاد ایجاد شد.

در آن زمان، معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور وقت، با ایجاد ساختار تشکیلاتی دفتر مذکور در قالب چهار گروه تخصصی با عناوین «گروه مطالعات بهبود فرآیندها»، «برنامه ریزی و مطالعات اقتصادی»، «پایش شاخص‌های محیطی کسب و کار» و «مطالعات حقوقی مقررات زدایی» موافقت کرد. این دفتر از آغاز به کار خود، با تمرکز بر اقدامات مربوط به بهبود رتبه ایران در شاخص سهولت انجام کسب و کار، موضوع ساماندهی مجوزها را نیز به عنوان دبیرخانه هیات مقررات زدایی مورد توجه قرار داد.

به نظر می‌رسد تفکیک کارگروه‌های سازمانی شفاف و دقیق نهاد مذکور، امری دشوار است و این ابهام سازمانی، تأثیری منفی بر عملکرد هماهنگ این نهاد داشته است. توضیح اینکه در گزارش‌های سال ۱۳۹۳ نهاد مورد بحث، «دبیرخانه هیات مقررات زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار» به عنوان تهیه کننده گزارش‌ها ذکر می‌شد و عنوان «دفتر پایش و بهبود محیط کسب و کار» پس از معاونت امور اقتصادی قرار می‌گرفت. این امر بدین معنا بود که دبیرخانه هیات زیر نظر دفتر پایش تعریف شده بود، اما در سال ۱۳۹۵، در گزارش‌های عملکرد قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، این عنوان برای تهیه کننده ذکر شد: «دفتر پایش و بهبود محیط کسب و کار و دبیرخانه شورای عالی اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی». بدین ترتیب، احتمالاً در آن زمان، دفتر پایش و دبیرخانه شورای عالی در هم ادغام شده بود، در حالی که معلوم نیست دبیرخانه هیات مقررات زدایی چه جایگاهی داشته است.

علاوه بر اینها، اخیراً گزارش‌هایی توسط نهاد دیگری با عنوان «دفتر مطالعات توسعه بخش خصوصی، رقابت پذیری و بهره‌وری» که زیرمجموعه معاونت امور اقتصادی وزارت امور اقتصادی و دارایی محسوب می‌شود، منتشر شده است.

در کنار نهادهایی که گفته شد، ستادی با عنوان «ستاد هماهنگی توسعه پنجره‌های واحد» نیز که متصدی امور مربوط به ساماندهی استعلامات است، جزئی از معاونت اقتصادی محسوب می‌شود.

این ابهام، تعدد و عدم ثبات سازمانی در نهادهای متصدی ساماندهی مجوزها در وزارت امور اقتصادی و دارایی، قطعاً به کارایی، پاسخگویی و شفافیت کارکردی نهادهای مسوول آسیب خواهد رساند.

مهم‌ترین تحول اخیر در نهادهای مربوط به ساماندهی مجوزهای کسب و کار، به موجب مصوبه‌ای با عنوان «دستورالعمل استقرار و توسعه مرکز ملی پایش محیط کسب و کار کشور» (مصوب ۹۶/۴/۲۶ فرماندهی اقتصاد مقاومتی به ریاست معاون اول رئیس جمهور) صورت گرفت.

در ماده (۲) این مصوبه مقرر شده: «وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات (سازمان فناوری اطلاعات ایران) باید ظرف مدت ۳ ماه پس از ابلاغ این تصویب‌نامه، براساس نیازمندی‌های اعلامی از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی، ضمن ایجاد درگاه واحد و برخط «مرکز ملی پایش محیط کسب و کار» نسبت به ایجاد زیرساخت‌های فنی لازم برای راه‌اندازی، نگهداری و توسعه پایگاه‌ها و سامانه‌های زیر و ارتباط دستگاه‌های اجرایی با مرکز از طریق مرکز ملی تبادل اطلاعات اقدام کند. وزارت امور اقتصادی و دارایی ملزم به مدیریت محتوا و کاربری مرکز مذکور است.

- سامانه مجوزهای کسب و کار کشور  
- پایگاه اطلاع‌رسانی مجوزها و نقشه ملی استعلامات کشور

- سامانه دریافت، انعکاس و پیگیری رسیدگی به شکایات متقاضیان صدور مجوزهای کسب و کار

- مرکز فوریت‌های محیط کسب و کار کشور  
در ماده (۴) مصوبه مذکور نیز آمده است: «وزارت امور اقتصادی و دارایی و وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات مکلفند، سامانه مجوزهای کسب و کار کشور را ظرف مدت ۳ ماه پس از ابلاغ این مصوبه به گونه‌ای پیاده‌سازی نمایند که متقاضیان دریافت

تصویب ماده ۵۷ «رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» ۳۸ درصد از مجموع مجوزهای شناسایی شده، مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

همچنین در مجموع، صرفاً مجوزهای هفت دستگاه از ۳۷ دستگاه اصلی صادرکننده مجوزها، در هیات مقررات‌زدایی بررسی شده است و بدین ترتیب، تکلیف هیات مقررات‌زدایی که قرار بود در ظرف ۳ ماه انجام شود، به انجام نرسیده است.

بر اساس بخشی از تبصره ۳ «این هیات موظف است حداکثر ظرف ۳ ماه پس از ابلاغ قانون، شرایط و مراحل صدور مجوزهای کسب و کار در مقررات، بخشنامه‌ها، آیین‌نامه‌ها و مانند اینها را به نحوی تسهیل و تسریع نماید و هزینه‌های آن را به نحوی تقلیل دهد که صدور مجوز کسب و کار در کشور با حداقل هزینه و مراحل آن ترجیحاً به صورت آنی و غیرحضورى باشد و راه‌اندازی آن کسب و کار در کمترین زمان ممکن صورت پذیرد.»

در عین حال، صرف ادغام مجوزها را نمی‌توان معادل با کاهش مجوزها تلقی کرد. ارزیابی برخی از مسئولان تشکل‌های بخش خصوصی نیز با این ادعا همخوان است.

برای نمونه، حسین سلاح‌ورزی، نایب‌رئیس اتاق ایران می‌گوید: «از یک طرف، سرعت تولید قوانین و مقررات جدید که ارتباط مستقیم و غیرمستقیم با فعالیت تولیدکنندگان و تجار کشور دارد، بیشتر از سرعت حذف و یا جمع‌آوری آنهاست و هر روز شاهد صدور بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌های مختلف از سوی وزارتخانه‌ها هستیم که فعالان اقتصادی را با ابعاد جدیدی از پیچیدگی‌های اداری زمان‌بر و هزینه‌بر مواجه می‌کند. از طرف دیگر، دستگاه‌های اجرایی کشور در اجرای این تکلیف قانونی، درست و صادقانه عمل نمی‌کنند، به نحوی که بعضاً از اعلام مجوزهای مهم‌تر به هیات مقررات‌زدایی امتناع می‌ورزند، یا مجوزهای بدون اثر را جهت حذف به هیات مقررات‌زدایی ارائه می‌کنند، یا به شکل غیرمنصفانه‌ای، چند مجوز را در یک مجوز ادغام می‌کنند. به این ترتیب مجوزهایی که بیشترین زمان و انرژی را از فعالان اقتصادی می‌گیرد و ماه‌ها و شاید سال‌ها آنها را درگیر می‌کند، بر سر جای خود باقی می‌ماند و باعث

کشور در جلسات کمیته تخصصی هیات مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار، ۸۰۹ مجوز وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی، صنعت، معدن و تجارت، نیرو، حفاظت محیط‌زیست، بورس اوراق بهادار، بیمه مرکزی و ارتباطات و فناوری اطلاعات مورد بررسی قرار گرفته است.

در این فاز، مبانی قانونی و ضرورت وجودی تمامی مجوزها بررسی شده و مجوزهای غیرضروری با رویکرد پیشنهادهای داوطلبانه توسط دستگاه‌ها، حذف شده‌اند. همچنین برخی از مجوزها به لحاظ تسهیل فرآیند صدور مورد بررسی قرار گرفته و اصلاح شده‌اند. از مجموع مجوزهای یاد شده ۳۹۱ مجوز حذف، ۳۰ مجوز اصلاح، ۱۳۴ مجوز ادغام شده و در نهایت ۳۴۰ مجوز در هیات مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار تصویب شده است.»

تعداد مجوزهای بررسی شده در هیات مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار به تفکیک هفت دستگاه بررسی شده، در جدول ۱ آمده است.

بدین ترتیب، با گذشت بیش از سه سال از

مجوز از دستگاه‌های اجرایی کشور پس از ثبت درخواست مجوز، قادر به پیگیری فرآیند اخذ مجوز خود بر بستر تلفن همراه، نرم‌افزارهای کاربردی، کارپوشه ملی ایرانیان و درگاه اینترنتی باشند.»

بدین ترتیب، بر اساس مصوبه مذکور، درگاه واحد و برخط «مرکز ملی پایش محیط کسب و کار» ایجاد خواهد شد و کلیه سامانه‌های مربوط به مجوزها (از جمله پایگاه اطلاع‌رسانی مجوزهای کسب و کار مندرج در ماده ۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی) در این درگاه بارگذاری خواهد شد.

با این حال، هم‌اکنون «پایگاه مجوزهای کسب و کار» به همراه لینک‌هایی از قبیل «مصوبات هیات مقررات‌زدایی» و «قوانین و مقررات کشور»، در درگاهی با عنوان «پیشخوان مجوزهای کشور» قرار دارد که عنوان سه نهاد در صفحه ابتدایی درگاه درج شده است: وزارت امور اقتصادی و دارایی (معاونت امور اقتصادی)، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات (سازمان فناوری اطلاعات ایران) و وزارت کشور.

یکی از نکات سوال‌برانگیز این است که چرا سامانه‌ای با این اهمیت، در مدت زمانی کوتاه، در قالب‌هایی متفاوت عرضه می‌شود؟

چنانکه از نکات پیش گفته برمی‌آید، عمر درگاه پیشخوان مجوزهای کشور و لینک‌های آن هنوز به یک سال نرسیده و با توجه به مصوبه اخیر ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی، باید با عنوان جدید و همچنین تفکیک‌های جدید، بازطراحی شده و در دسترس کاربران قرار گیرد. این تغییرات پی‌درپی، به پیچیدگی این سامانه‌ها انجامیده و امکان دسترسی به آن برای همگان را با دشواری مواجه کرده است.

### ارزیابی عملکرد هیات مقررات‌زدایی

چنان که در کتاب «مجوزهای کسب و کار در دولت یازدهم: از مستندسازی تا اصلاح» آمده است: «تاکنون (شهریور ۱۳۹۶) تعداد ۲۱۱۱ مجوز احصا شده است.

با توجه به بررسی مبانی قانونی و ضرورت وجودی مجوزهای دستگاه‌های اجرایی

از ابتدای شکل‌گیری نهادی با مأموریت مقررات‌زدایی در سال ۸۸، اختیار تشکیل هیاتی به منظور مقررات‌زدایی، به رئیس‌جمهور سپرده و تصور می‌شد این هیات قادر باشد شرایط صدور مجوزها را تسهیل کند اما با گذشت زمان، تعدد مجوزها، ابهام در مراجع صدور آنها و از همه مهم‌تر، مقاومت دستگاه‌های صادرکننده مجوز در برابر حذف آنها، این پروژه را با چالش مواجه کرد



در یکی از گزارش‌های «سازمان همکاری و توسعه اقتصادی» آمده است: برنامه‌های کاهش پروانه‌ها و مجوزها، در بسیاری از موارد، تنها فعالیت‌هایی ظاهری و سطحی است که به اصلاحات معنادار منجر نمی‌شود، درست مانند هرس شاخه‌های خشکیده یک درخت

معاون اقتصادی وزیر امور اقتصادی و دارایی بخش بزرگی از مشکل هیات مقررات‌زدایی را به محدود بودن دایره اختیارات این هیات مرتبط می‌داند و تأکید می‌کند این هیات فقط در زمینه تغییر مقرراتی دارای اختیار است که در هیات وزیران تصویب شده باشد

می‌شوند تا در مسیر اخذ آنها، بعضاً توجیه اقتصادی انجام یک فعالیت یا پروژه از سوی متقاضی صدور مجوز از بین برود که متأسفانه نتایج و آمار آن نیز جایی ثبت و ضبط نمی‌شود. در عین حال، دستگاه اجرایی نیز ضمن ارائه آمار مناسب از عملکرد خود در حذف مجوزهای غیرضروری، همچنان اعتبار خود ناشی از برخورداری از ابزار اعمال قدرت و امضاهای طلایی، از طریق ادغام چند مجوز در یک مجوز حفظ می‌کند.

در گزارش‌های سازمان‌های بین‌المللی، نسبت به رویه گمراه‌کننده و آسیب‌زای کاهش تعداد مجوزها و رویکرد عددی، به جای تمرکز بر تسهیل و تسریع صدور مجوزها، هشدار داده شده است.

برای نمونه در قسمتی از یکی از گزارش‌های «سازمان همکاری و توسعه اقتصادی» آمده است: «نماگرهای ساده عددی برای ابتکار عمل‌های کاهش مجوز، مانند تعداد یا درصد مجوزهای حذف شده، باعث گمراهی می‌شود. برنامه‌های کاهش مجوزها، در بسیاری از موارد، تنها فعالیت‌هایی ظاهری و سطحی است که به اصلاحات معنادار منجر نمی‌شود، درست مانند هرس شاخه‌های خشکیده یک درخت.»

این گزارش چنین نتیجه‌گیری کرده است که طراحی یک برنامه دقیق احتمال به دست آوردن نتایج معنادار را افزایش می‌دهد. به نظر می‌رسد تصویب یک سیاست دقیق در مورد نحوه استفاده از پروانه و مجوز، عامل تعیین‌کننده‌ای در دستیابی به پیشرفت‌های اساسی است. بدین ترتیب، رویه مذکور را نمی‌توان به‌طور واقعی، تسهیل‌کننده محیط کسب و کار ارزیابی کرد. کاهش مجوزها از هر طریق، صرفاً به شرط کاهش واقعی مراحل، هزینه و زمان دریافت مجوزها برای فعالان اقتصادی، به بهبود محیط کسب و کار یاری می‌رساند.

### موانع پیش‌روی هیات مقررات‌زدایی

از ابتدای شکل‌گیری نهادی با مأموریت مقررات‌زدایی در سال ۱۳۸۸ اختیار تشکیل هیاتی برای مقررات‌زدایی به رئیس‌جمهور سپرده شد و از آنجا که ابعاد و لوازم این کار ارزیابی نشده بود، تصور بر این بود که این

هیات قادر خواهد بود شرایط صدور مجوزها را تسهیل کند؛ اما با گذشت زمان و روشن شدن پیچیدگی‌های فرآیندهای صدور مجوزها و معضلات ساماندهی آنها، تعدد مجوزها، ابهام و عدم شفافیت در مراجع صدور مجوزها، تعدد قوانین و مقررات مربوط و از همه مهم‌تر، مقاومت دستگاه‌های صادرکننده مجوز، موانع این پروژه آشکار شد.

اولین راه‌حل برای غلبه بر موانع پیش‌گفته، افزایش اقتدار قانونی هیات مقررات‌زدایی و در واقع، تعریف جایگاهی عالی در سلسله مراتب مقرراتی برای اطمینان از لازم‌الاجرا بودن مصوبات آن برای همه دستگاه‌های حکومتی، به‌ویژه دستگاه‌های هم‌عرض در قوه مجریه بود. این ضرورت درک شد که مصوبات هیات مقررات‌زدایی تنها در صورتی اجرایی خواهد شد که هیات در جایگاهی بالاتر - مثلاً در نقش ستادی عالی - تعریف شده باشد و استتکاف از اجرای مصوبات آن، عواقبی جدی و سنگین برای دستگاه‌ها به دنبال داشته باشد.

اولین نهادی که به ذهن قانون‌گذار خطور کرده بود و تصور بر این بود که می‌تواند این نقش ستادی را برعهده گیرد، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی (معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور) بود؛ اما احتمالاً به این دلیل که سازمان مذکور، خود در معرض تغییرات پی‌درپی سازمانی قرار داشت و در نهایت نیز منحل شد، گزینه مناسبی برای ایفای این نقش ستادی نبود.

در سال ۱۳۹۰، مسئولیت دبیرخانه هیات مقررات‌زدایی، به «سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی» واگذار شد؛ اما از آنجا که سازمان مذکور نیز یکی از نهادهای زیرمجموعه وزارت امور اقتصادی و دارایی بود، این معضل همچنان حل نشده باقی ماند.

در گزارش سال ۹۲ مرکز پژوهش‌های مجلس، پیشنهادهایی به شرح زیر برای تقویت اعتبار هیات مقررات‌زدایی و کمک به لازم‌الاجرا شدن مصوبات آن، ارائه شد:

۱- مصوبات هیات نظارت بر مقررات‌زدایی به کارگروهی از وزرا (موضوع اصل ۱۳۸ قانون

در خصوص مورد اول، برای نمونه در گزارشی تصریح شده است که «می‌توان مهم‌ترین چالش‌های کاهش مجوزها را عدم حضور تصمیم‌گیران نهایی در جلسه و نیاز آنها به توجیه دانست. در کنار این، نداشتن اختیار شرکت‌کنندگان در جلسه، زیادی تعداد افراد شرکت‌کننده در جلسه، جزم‌گرایی و ملاحظه موقعیت شخصی و گاهی سازمانی از موانع اصلی در راه حذف و کاهش مجوزها در ایران بوده است. توجیه کارشناسان و به‌ویژه مسئولان تصمیم‌گیر، عامل مهمی در پذیرش حذف و کاهش مجوزها در ایران بوده است.»

نکته بعد در این باره، به عدم برخورداری بروکراسی کشور از ویژگی‌های هماهنگی و یکپارچگی (انسجام) بازمی‌گردد.

به نظر می‌رسد یکی از علل اصلی عدم توفیق نهادهای متولی ساماندهی مجوزهای کسب‌وکار و به‌ویژه تسهیل و تسریع صدور آنها، به مشخصات و ویژگی‌های نهادیابی بازمی‌گردد که باید در این فرآیند، همکاری کنند. بدین معنا که نظام مجوزهای هر کشور را می‌توان آینه تمام‌نمایی از وضعیت بروکراسی هر کشور در نظر گرفت که منعکس‌کننده تصویری واضح از مختصات نظام حقوقی - اداری هر کشور است.

نبودن اختیارات قانونی هیات مقررات‌زدایی به‌عنوان مهم‌ترین دلیل وضعیت مذکور مطرح شده است.

برای نمونه، معاون اقتصادی وزیر امور اقتصادی و دارایی با تاکید بر اینکه بخش بزرگی از مصوبات هیات مقررات‌زدایی روی زمین مانده است که اجرا نمی‌شود، بخشی از این مشکل را به «محدود بودن دایره اختیارات هیات مقررات‌زدایی» مرتبط می‌داند و تصریح کرده است: «اصلاح برخی رویه‌ها به بازنگری در قانون و ارائه طرح یا لایحه به مجلس شورای اسلامی نیازمند است؛ در حالی که هیات فقط در زمینه تغییر مقرراتی دارای اختیار است که در هیات وزیران تصویب شده باشد.»

با این حال، عدم ضمانت اجرای مصوبات هیات مقررات‌زدایی از زوایای مختلف قابل تحلیل است: اول: چنانکه ذکر شد، هیات دبیرخانه آن به دلایل مختلف، توفیقی در حذف مجوزهای دست‌وپاگیر حاصل نکرده‌اند. بخشی از این عدم توفیق، به عدم همکاری دستگاه‌ها بازمی‌گردد و بخشی از آن، به ضعف و نقایص سازمانی دبیرخانه هیات مقررات‌زدایی و عدم هماهنگی‌های ضروری برای ایفای این کارکرد مربوط می‌شود.

اساسی) ارائه شود و در آن کارگروه به‌عنوان تصویب‌نامه به تصویب برسد.

۲- نماینده ویژه توسط رئیس‌جمهور برای مقررات‌زدایی تعیین شود.

۳- مصوبه هیات نظارت بر مقررات‌زدایی، به امضای وزیر امور اقتصادی و دارایی برسد و در حکم تصویب‌نامه وزیر باشد.

۴- مصوبات هیات نظارت بر مقررات‌زدایی، برای تایید و تصویب در قالب تصویب‌نامه به هیات‌وزیران ارسال شود.

در ادامه «هیات مقررات‌زدایی در تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار» به ریاست وزیر امور اقتصادی و مقامات و مسئولانی از قوای سه‌گانه و بخش خصوصی و تعاونی یا نمایندگان تام‌الاختیار آنها، تشکیل شد. براساس قانون: «مصوبات هیات مذکور در مورد بخشنامه‌ها و آیین‌نامه‌ها پس از تایید وزیر امور اقتصادی و دارایی و در مورد تصویب‌نامه‌های هیات وزیران پس از تایید هیات وزیران برای کلیه مراجع صدور مجوزهای کسب‌وکار و کلیه دستگاه‌ها و نهادها که در صدور مجوزهای کسب‌وکار نقش دارند لازم‌الاجرا است.

با این وجود، همواره گلایه از عدم ضمانت اجرای برای مصوبات هیات مقررات‌زدایی وجود دارد. البته در این رابطه نیز کافی

تعداد مجوزهای بررسی و مصوب شده در هیات مقررات‌زدایی و تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار

نام دستگاه	تعداد مجوزهای بررسی شده در کمیته تخصصی	تعداد ادغام شده	تعداد مجوزهای اصلاح شده	تعداد مجوزهای حذف شده	تعداد مجوزهای نهایی مصوب در هیات
سازمان حفاظت محیط‌زیست	۶۷	۹ به ۲	۱۰	۰	۶۴
وزارت ارتباطات	۴۳	۰	۹	۴	۴۲
بیمه مرکزی	۴۶	۲ به ۱	۱	۱	۴۳
سازمان بورس	۹۲	۸۰ به ۱۵	۰	۱۸	۲۷
وزارت جهاد کشاورزی	۴۴۰	۱۱ به ۲	۲	۳۳۵	۹۶
وزارت صنعت، معدن و تجارت	۸۹	۲۳ به ۹	۱	۲۷	۴۷
وزارت نیرو	۳۲	۹ به ۳	۷	۶	۲۱
مجموع	۸۰۹	۱۳۴ به ۳۲	۳۰	۳۹۱	۳۴۰

مأخذ: پایش و بهبود محیط کسب‌وکار (تهیه و تنظیم)، مجوزهای کسب‌وکار در دولت یازدهم: از مستندسازی تا اصلاح، جلد اول، تهران: معاونت امور اقتصادی - وزارت امور اقتصادی و دارایی، پاییز، ۱۳۹۶

توضیح: بعضاً عدم مطابقت مجموع و تفریق تعداد مجوزهای ادغام، اصلاح و حذف شده با تعداد مجوزهای نهایی، به دلیل تفکیک و یا افزوده شدن برخی مجوزها در هر سازمان است.



سرعت خیره‌کننده رشد فن‌آوری‌های پاک

## شارژ سریع‌تر، پیمایش بیشتر و قیمت ارزان‌تر

روزبه ساکت

مصرف نفت در جهان کماکان رو به افزایش است. قیمت طلای سیاه در سال ۲۰۱۸ به اعدادی رکوردگونه ظرف چند سال اخیر رسید و البته پس از آن، سقوطی سریع را تجربه کرد. رئیس‌جمهور قدرتمندترین اقتصاد جهان به جای توجه به تغییرات اقلیمی و پرداختن به مسئولیت کاهش تولید کربن، از توافق ۲۰۱۵ آب و هوایی پاریس خارج شد و توجه خود را به استخراج بیشتر نفت کشورش و کنترل قیمت‌های جهانی آن معطوف کرد. در حالی آمریکا مهد فن‌آوری‌های مربوط به انرژی‌های پاک است که رئیسی بی‌توجه به این پیشرفت‌ها را در راس کاخ سفید می‌بیند؛ اما آیا تحولات سیاسی ایالات متحده توانسته بشر را از حرکت به سوی حمل‌ونقل پاک‌تر و اقتصاد کم‌کربن‌تر بازدارد؟ پاسخ بی‌تردید «منفی» است!



**جنرال موتورز به تازگی  
شورولت بولت برقی  
را با قیمت ۳۷ هزار و  
۵۰۰ دلار به بازار عرضه  
کرده که قدرت ۲۰۰  
اسب بخار دارد و  
با یک بار شارژ، ۳۸۰  
کیلومتر را طی می کند.  
هیوندای نیز از اوایل  
سال ۲۰۱۹ مدل برقی  
کونا را به بازارهای  
جهانی عرضه می کند**

مرکزی ذهنیت خود را تغییر دهد و به مقابله با انتشار گازهای گلخانه‌ای برخیزد. این ایالت سواحل غربی، اولین ایالتی بود که در اوایل ۲۰۱۸، تطبیق خانه‌های جدید با پنل‌های خورشیدی را به تصویب رساند و حال در تصمیم مهم دیگر خود، قصد دارد تا سال ۲۰۴۰ تمامی اتوبوس‌های درون‌شهری را الکتریکی کند. این برنامه ضربتی شامل تمامی خودروهای حمل و نقل عمومی به‌جز خودروهای خاص خواهد شد. کالیفرنیا به این ترتیب نیازمند خرید بیش از ۱۴ هزار دستگاه اتوبوس جدید است و شرکت‌های فعال این صنعت از هم اکنون در اندیشه تامین این نیاز هستند. کالیفرنیا اما در زمینه‌های دیگری از گسترش انرژی‌های پاک نیز پیشرو خواهد بود.

### باز هم نوآوری تسلا

نام کمپانی تسلا با پیشرفت انرژی‌های پاک و گسترش استفاده از آنها گره خورده است. تسلا که رقابتی بسیار سرسخت را در مسیر توسعه خودروهای برقی در برابر خود می‌بیند، سعی می‌کند در صنایعی دیگر سرآمد باشد و موقعیت برتر خود در حرکت جهان به سوی زندگی کم‌آلاینده‌تر را از دست ندهد.

این بار سخن از باتری‌هایی قدرتمندتر است که قرار است ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی را متعددتر و در دسترس‌تر کند و استفاده بیشتر از این خودروها و دیگر محصولات الکتریکی را تشویق کند. باز هم احتمال می‌رود ایالت کالیفرنیا برای یک رونمایی جذاب و بحث‌برانگیز دیگر انتخاب شده باشد: باتری جدید «مگاپیک» قرار است باتری‌های جنجالی قبلی پاورپیک را به حاشیه براند و تحولی شگفت‌انگیز در تولید انرژی را به نمایش بگذارد. ظرفیت هر باتری مگاپیک ۲۶۷۳ کیلووات ساعت است و در برابر ظرفیت حداکثر ۲۱۰ کیلووات ساعتی پاورپیک، پیشرفتی عظیم و سریع به نظر می‌رسد، در حالی که تنها سه سال از معرفی پاورپیک می‌گذرد.

باتری‌های مگاپیک در صنایع مختلف مورد استفاده خواهند بود و غول‌های فن‌آوری

سرعت رشد فن‌آوری‌ها در جهت دستیابی به اقتصادی پاک‌تر خیره‌کننده است: آن قدر خیره‌کننده که از زمان نگارش این گزارش تا زمان انتشار آن، از چند پیشرفت تازه نیز رونمایی خواهد شد. در این گزارش به سراغ آخرین تحولات در صنعت حمل و نقل پاک می‌رویم. تحولاتی که در هفته‌های آخر سال ۲۰۱۸ به وقوع پیوسته‌اند. بشر در همین هفته‌ها به چشم دیده قوانینی موثرتر و سخت‌گیرانه‌تر به سود گسترش استفاده از فن‌آوری‌های پاک تصویب شده است. خودروهای برقی ارزان‌تر به‌زودی به بازار عرضه می‌شوند که با زمان شارژ کمتر قادرند مسافت بیشتری را بپیمایند و فن‌آوری کمک کرده در نقاط بیشتری از خیابان‌ها و جاده‌ها امکان شارژ وجود داشته باشد.

با اطمینان می‌توان گفت این گزارش در سه ماه آینده می‌تواند به طور کامل به‌روز شود و از فن‌آوری‌های پیشرفته‌تر بگوید.

### کالیفرنیا کماکان پیشرو است

ایالت کالیفرنیا از انتخاب ترامپ به شدت اندوهگین شد، آن قدر که حتی برخی شهروندان نخبه و ثروتمندش زمزمه‌های جدایی از ایالات متحده را نیز کوک کردند. ثروتمندترین ایالت آمریکا خود را در استفاده از فن‌آوری‌هایی که محیط‌زیست را کمتر آلوده می‌کند، پیشرو می‌داند. آنها علیه سیاست‌های ضد محیط‌زیستی ترامپ برخاستند و به صراحت از توافق‌های بین‌المللی آب و هوایی حمایت کردند. کالیفرنیا مخالف سهل‌گیری ترامپ برای ادامه بقای صنایع آلاینده بود و حاضر نشد به آنچه در این باره در واشنگتن تصویب می‌شود، تن دهد.

کالیفرنیا امیدوار است تا سال ۲۰۴۵ تمامی انرژی خود را از منابع تجدیدپذیر به دست آورد. آنها هم اکنون ۴۴ درصد از انرژی خود را از این فن‌آوری‌ها تامین می‌کنند در حالی که سهم گاز طبیعی ۳۴ درصد، ذغال سنگ و سایر سوخت‌های فسیلی ۱۳ درصد و سهم انرژی هسته‌ای ۹ درصد است. کالیفرنیا در انتظار آن نیست که دولت

جهان نیز با هدف گسترش استفاده از انرژی‌های پاک، قصد سرمایه‌گذاری در پروژه ساخت باتری‌ها را دارند. به‌تازگی مایکروسافت نیز پروژه‌ای بحث‌برانگیز در این حوزه را کلید زده است.

تسلا قصد دارد با کمک ۴۴۹ باتری مگاپیک، نیروگاهی به ظرفیت ۱۲۰۰ مگاوات را در کالیفرنیا تاسیس کند. اقدامی که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۰ به سرانجام برسد. تولید هر چه بیشتر این باتری‌ها، از قیمت‌های آن خواهد کاست و جهان را به استفاده از انرژی‌های پاک‌تر ترغیب خواهد کرد. «قیمت» عنصر کلیدی در پیشرفت انرژی‌های پاک است.

به‌تازگی پژوهش‌هایی نشان داده در صورتی که قیمت باتری‌ها کاهش پیدا نکند، تنها سه درصد انرژی تولیدی تجدیدپذیر جهان در سال ۲۰۴۰ با این باتری‌ها ذخیره خواهد شد: اتفاقی که هیچ‌کس نمی‌خواهد به

**تسلا قصد دارد با کمک ۴۴۹ مگاوات نیرورگایی به ظرفیت ۱۲۰۰ مگاوات در کالیفرنیا تاسیس کند؛ اقدامی که به نظر می‌رسد تا سال ۲۰۲۰ به سرانجام برسد. تولید بیشتر این باتری‌ها، از قیمت آن می‌کاهد و جهان را به استفاده از انرژی‌های پاک‌تر ترغیب می‌کند**

**بلومبرگ در مارس ۲۰۱۸ پیش‌بینی کرد با تولید انبوه باتری‌های خودروهای برقی، قیمت این خودروها در سال ۲۰۲۴ با انواع بنزینی و دیزلی برابری کند و یک سال بعدتر، قیمت‌ها حتی به پایین‌تر از این سطح برسد**

وقوع ببینند. پس باید فن‌آوری‌ها را توسعه داد و با تولید بیشتر، از قیمت‌ها کاست.

#### پیش به سوی ارزانی

بلومبرگ در مارس ۲۰۱۸ پیش‌بینی کرد با تولید انبوه باتری‌های خودروهای برقی، قیمت این خودروها در سال ۲۰۲۴ با انواع بنزینی و دیزلی برابری خواهد کرد و یک سال بعدتر، قیمت‌ها حتی به پایین‌تر از

این سطح خواهد رسید.

با تحقق این پیش‌بینی یعنی تنها با انتظاری پنج ساله می‌توان دیگر منتظر قوانین سخت‌گیرانه و مشوق‌های دولتی نبود و مصرف‌کنندگان خود به سوی خودروهای پاک‌تر خواهند رفت. بلومبرگ معتقد است اگر همه چیز خوب پیش برود، قیمت باتری خودروهای برقی در سال ۲۰۳۰، ۷۷ درصد ارزان‌تر از سال ۲۰۱۶ خواهد بود.

جنرال موتورز به تازگی شورولت بولت برقی را با قیمتی ۳۷ هزار و ۵۰۰ دلاری به بازار عرضه کرده که قدرت ۲۰۰ اسب بخاری دارد و با یک بار شارژ، ۳۸۰ کیلومتر را طی می‌کند. گول خودروساز آمریکایی تصور می‌کرد موفقیتی چشمگیر در بازار کسب کرده، اما سرعت پیشرفت این فن‌آوری، طول این رویا را کوتاه کرد. هیوندای از اوایل ۲۰۱۹ مدل برقی کونا را به بازارهای جهانی و به‌خصوص بازار آمریکا عرضه می‌کند. چشم امید خودروساز کره‌ای به ایالت کالیفرنیا دوخته شده و از انتظار خود برای فروش خوب در این ایالت سخن گفته است تا باز هم نقش این ایالت در گسترش فن‌آوری‌های پاک پررنگ باشد.

کونا برقی قرار است ۳۰ هزار دلار قیمت داشته باشد و از جنبه‌های دیگر نیز از شورولت بولت سر خواهد بود: قدرت ۲۰۱ اسب بخاری و پیمایش ۴۱۵ کیلومتری با یک بار شارژ! گفتنی است فولکس‌واگن و نیسان نیز سعی دارند رکورد خودروهای ارزان برقی را به نام خود کنند و شاید خواب خوش هیوندای را کوتاه کنند. نیسان لیف در حوزه خودروهای برقی سروصدای بسیاری در ماه‌های اخیر به پا کرده است.

#### پیش به سوی شارژ سریع‌تر

مصرف‌کنندگان هنوز از سرعت کند شارژ و پیمایش کم خودروهای برقی گله‌مند هستند. توسعه‌دهندگان فن‌آوری این خودروها اما پیشرفت‌هایی خیره‌کننده را ثبت کرده‌اند. به تازگی خبر رسیده آلمان‌ها در این زمینه به دستاوردهایی خارق‌العاده رسیده‌اند. ایستگاه‌های شارژ برقی نسل

جدید BMW و پورشه تنها ظرف سه دقیقه خودرو را برای پیمودن ۱۰۰ کیلومتر آماده می‌کنند. این در حالی است که شارژهای معمولی هنوز ساعت‌ها زمان نیاز دارند تا خودرو را آماده حرکت دوباره کنند!

در آزمایش‌های جدید این خودروساز، پورشه با سه دقیقه شارژ با نرخ ۴۰۰ کیلووات موفق شده ۱۰۰ کیلومتر مسافت را طی کند و BMW مدل i۳ با صرف زمان ۱۵ دقیقه‌ای، شارژ خود را از ۱۰ به ۸۰ درصد رسانده است. هر دو خودروساز شارژر ۴۵۰ کیلوواتی خود را به عنوان بخشی از پروژه کنسرسیوم «شارژ سریع» (East Charge) آزمایش کرده‌اند. این سیستم با استانداردهای اروپایی سازگاری دارد و شرکت تسلا نیز به تازگی تعهد کرده از آن پشتیبانی کند.

تسلا چند سالی است وارد عرصه خودروسازی شده و این صنعت را متحول کرده است. در این روزها اما اسیر پیشرفت‌های خودروسازان سنتی شده است. توان کنونی شارژ خودروهای برقی این خودروساز آمریکایی تنها ۱۲۰ کیلووات است، در حالی که پورشه در آزمایش جدید توانسته با باتری ۹۰ کیلووات ساعتی خود ۴۰۰ کیلووات شارژ بگیرد. پورشه مدل تایکان در سال آینده با نرخ ۳۵۰ کیلوواتی شارژ خواهد شد و رقابتی سخت میان خودروسازان آلمانی برای کسب برترین عنوان این عرصه در گرفته است.

تسلا اما بیکار نخواهد نشست و اعلام کرده در سال ۲۰۱۹ از نسل بعدی سوپرشارژهای خود رونمایی خواهد کرد که توان آنها دو برابر مدل‌های فعلی خواهد بود. خودروسازان جهانی امیدوار هستند به زودی به نقطه‌ای برسند که خودروهای برقی ظرف ۱۵ دقیقه به طور کامل شارژ شوند که این دستاورد، تاثیری عمیق در اقبال خریداران به مدل‌های برقی خودرو خواهد داشت.

برخی پژوهش‌ها ثابت کرده بدون آنکه از عمر باتری‌ها کاسته شود، شارژر ۵ برابر سریع‌تر آنها در دسترس خواهد بود.

سه عامل موثر در شکل‌گیری آینده صنعت حمل‌ونقل کدامند؟

# خلاقیت، نوآوری و ریسک‌پذیری

علی‌رضا کیوانی نژاد

داستان از یک ایده بسیار ساده شروع شده است، این‌که مدیرعامل ایرانی بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل آنلاین دنیا دوست دارد در هر شرایطی شماره یک کارش باشد و قلمرو حرفه‌اش را آنقدر گسترش دهد که دیگر صرفاً یک آبرشرکت حمل‌ونقلی نباشد.

دارا خسروشاهی، چندی پیش در کنفرانس خبری‌اش اعلام کرد که یک برنامه آزمایشی را اجرا می‌کند که در نهایت می‌تواند طی ۵ دقیقه سفارش مشتری‌ها را از طریق پهپادها به دستشان برساند.

او البته انکار نکرد که از اول دلش می‌خواست در این حوزه هم کار کند، ولی تصریح کرد که غایت ذهنش نیست و بلندپروازی‌هایش تازه شروع شده است: «این اشتباه است که حمل‌ونقل را در حصار سنت زندانی کنیم. این حوزه هم مانند سایر عرصه‌های صنعت، پیشرفت کرده است و نیازمند نگرشی عمیق‌تر است. همین الان هم آینده صنعت حمل‌ونقل نشان می‌دهد که رابطه





**کامیون خودران ساخت شرکت «نیکولاموتور» آمریکا در مرحله نهایی آزمایش‌های مربوط به ایمنی قرار دارد و به‌زودی راهی جاده‌ها می‌شود. البته فعلاً معضل اصلی، وزن زیاد آن است، هرچند به‌رغم وجود چنین مشکلی، ساخت ۸۰۰۰ دستگاه از آن سفارش داده شده است**

کند یا پهبادی بتواند یک همبرگر را در زمان بسیار اندکی به دست صاحبش برساند.

### از کامیون نیکولا تا همبرگر

اشاره مدیرعامل اوبر به یک کامیون غول‌پیکر که قرار است بدون راننده در جاده‌ها حرکت کند، نکته مهمی است. این کامیون ساخت شرکت «نیکولاموتور» آمریکا است و این روزها در مرحله نهایی آزمایش‌های مربوط به ایمنی قرار دارد و شاید ظرف چند روز آینده راهی جاده‌ها شود. البته فعلاً معضل اصلی این غول زیبا، وزن زیاد آن است، ولی به‌رغم وجود چنین مشکلی، سفارش ساخت ۸ هزار دستگاه از آن به دست مدیران کارخانه یادشده رسیده است.

به این نکته هم باید اشاره کنیم که این غول زیبا، رسماً یک هتل ۵ ستاره است که راننده می‌تواند در آن بخوابد و راحت در مقصد پیاده شود چون سیستم رانندگی آن به حدی کامل است که نیازی نیست عامل انسانی در هدایت آن نقشی ایفا کند. کافی است نقشه را بدهید تا خودش شما را به مقصد برساند.

نیکولا فقط بخشی از جاه‌طلبی‌های بزرگان عرصه حمل‌ونقل است، چون آنها دوست دارند هر روز ایده‌های جدیدی داشته باشند و این عرصه را به قول خسروشاهی، از ورطه سنت‌گرایی نجات دهند؛ مثلاً خدمات تحویل بسته به‌وسیله پهباد که غذا را مستقیم در خانه مشتری تحویل دهد، ایده‌ای است که از سوی چند شرکت که دنبال راه‌اندازی چنین سیستمی هستند، با پیشرفت‌های امیدوارکننده در سال‌های اخیر همراه شده است؛ مثلاً پهبادهای «الفابت» (Alphabet) برای تحویل یک نوع غذای مکزیکی به مشتریان در برنامه‌های آزمایشی در استرالیا و آمریکا استفاده شده است. در میان مکان‌های انتخاب شده، شهر سن‌دیه‌گو ایالت کالیفرنیا هم هست، چون مرکز تحویل غذای آمریکا است و نماد شهرهای هوشمند و وسایل نقلیه خودران. سن‌دیه‌گو جایی است که پهبادهای اوبر مشغول خواهند شد.

ولی حالا مشکلات جدیدی وجود دارند که برخی سرمایه‌گذاران را ترسانده‌اند؛ مثلاً کارلسون ادواردز که کارشناس حمل‌ونقل است در گفت‌وگو با نشریه اکونومیست تاکید کرده است که هنوز مسائل امنیتی حل نشده است.

او می‌گوید: «چندین بار دیده شده که کسانی به‌راحتی توانسته‌اند پهباد را پایین بیاورند و سبد غذا را بردارند. آن‌ها حتی خود پهباد را هم می‌برند بلکه بتوانند بفروشدند. مسئله دوم این است که هنوز برای رساندن خوراکی‌هایی مثل بستنی راه‌حلی نداریم چون بستنی زود آب می‌شود.»

### آینده: حمل‌ونقل هوشمند

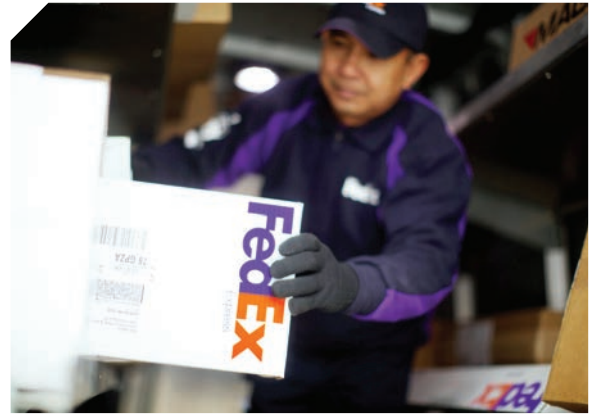
بسیاری از کارشناسان معتقدند که آینده صنعت حمل‌ونقل به‌شدت با پیشرفت‌های حوزه‌هایی چون هوش مصنوعی عجین خواهد شد. آن‌ها حتی می‌گویند در آینده‌ای نزدیک می‌خواهند راننده‌ای با هوش مصنوعی را کنار راننده اصلی قرار دهند که با او حرف بزند و درددل کند تا در سفرهای طولانی حوصله‌اش سر نرود. از سوی دیگر عده‌ای هم معتقدند که آینده این صنعت باید توجه خاصی به مسائل محیط‌زیستی داشته باشد چون حمل‌ونقل زمانی می‌تواند موثر باشد که محیط‌زیست انسانی را تخریب نکند. به همین دلیل ترسیم نقشه راه برای حیات این صنعت، چندان پیچیده نیست: همین که بتواند به محیط‌زیست احترام بگذارد و خواسته‌های متقاضی‌هایش را سریع برآورده کند یعنی حیات ابدی نصیبش می‌شود.

### منابع:

- <https://thefutureishere.economist.com/transportation/blogs-future-transportation.html>
- <https://www.zdnet.com/article/tech-and-the-future-of-transportation-from-here-to-there>
- <https://www.futureforall.org/transportation/future-of-transportation.htm>
- <https://nikolamotor.com/one>

بسیار نزدیکی میان این عرصه و دنیای مجازی وجود دارد. دیگر کمتر راننده‌ای را می‌توان یافت که از نقشه‌های موبایلی راهنمای مسیر استفاده نکند، چون این نقشه‌ها امکانات خوبی دارند و مثلاً راه‌های مواصلاتی پرتردد را به او نشان می‌دهند؛ بنابراین من معتقد هستم که نبض دنیای آینده صنعت حمل‌ونقل، جایی در فضای مجازی می‌تپد.»

خسروشاهی معتقد است صنعت حمل‌ونقل در هر شرایطی می‌تواند به حیاتش ادامه دهد، چون مردم باید برای خرید نان هم از خانه بیرون بروند و تولید همان نان، نیازمند کارکرد شبکه‌ای از حلقه‌های حمل‌ونقلی است که مدام مواد لازم را به دست سازنده برسانند تا او بتواند نیاز متقاضی را برطرف کند. به همین دلیل او بر این باور است که وقتی صحبت از آینده خودروهایی خودران می‌کنیم، ایرادی ندارد که یک کامیون غول‌پیکر هم در جاده بدون راننده حرکت



## راه اندازی اولین فرودگاه تمام اتوماتیک در سنگاپور

فرودگاه Changi در سنگاپور که به عنوان بهترین فرودگاه در شش سال گذشته توسط Skytrax معرفی شده است، به دنبال افزایش اتوماسیون در فرودگاه است. بدین منظور این فرودگاه یک ترمینال کامل را به منظور انجام مراحل تست ربات‌های فرودگاهی ساخته است.

به محض فرود هواپیما در باند، دوربین‌هایی که به صورت تسلسل وار تعبیه شده‌اند آن را تشخیص داده، مانیتور کرده و اطلاعات اخذ شده را را به باند فرودگاه ارسال می‌کنند. برای پیاده شدن مسافران نیز همه مراحل به صورت اتوماتیک خواهد بود. پل مخصوص برای پیاده شدن مسافران با راهنمای لیزری تعبیه شده و حتی چمدان‌ها نیز به صورت اتوماتیک تخلیه خواهد شد. مسافران به سمت قسمت کنترل هدایت شده و اسکن چهره و انگشت‌نگاری از آنها صورت خواهد گرفت و زمانی که سیستم فرد را تشخیص داد به قسمت تحویل چمدان و پس از آن گرفتن تاکسی هدایت می‌شوند.

فرودگاه چانگی بخشی از ترمینال ۴ را روز چهارم اکتبر بازگشایی کرد که هدف آن استفاده از کوچکترین و جدیدترین امکانات برای تست و توسعه اتوماسیون است. طبق برنامه، ترمینال ۵ این فرودگاه نیز در دهه آینده افتتاح خواهد شد و توانایی جابه‌جایی ۵۰ میلیون مسافر در سال را به صورت کاملاً اتوماتیک خواهد داشت و بدین ترتیب تبدیل به مهم‌ترین ترمینال مسافری اتوماتیک جهان خواهد شد. ترمینال ۴ فرودگاه چانگی بستر تست ترمینال ۵ این فرودگاه خواهد بود و این در حالی است که هزینه ساخت ترمینال ۵ بیش از ۱۰ میلیارد دلار هزینه است.

مسئولان فرودگاه انگیزه اصلی از احداث چنین ترمینالی را افزایش سرویس‌دهی به مسافران از حیث سرعت و ایمنی و دقت عنوان کردند. فرودگاه‌های لندن، توکیو و برخی دیگر شهرها نیز به دنبال افزایش اتوماسیون فرودگاهی بوده و در چندی از آنها اتوبوس‌های خودران را به کار گرفته‌اند. فرودگاه Hague در روتردام نیز در این ماه سیستم اتوماتیک جابه‌جایی بار را به کار خواهد گرفت.

## فدکس به جامعه بلاک‌چین هایپرلجر ملحق شد

هایپرلجر (Hyperledger) یک برنامه منبع‌باز برای توسعه تکنولوژی‌های بلاک‌چین است و اخیراً اعلام کرد که ۱۴ شرکت تازه از جمله فدکس به آن پیوسته‌اند.

در واقع فدکس که غول پست و لجستیک محسوب می‌شود به ۲۷۰ سازمان دیگر ملحق شده که همگی به رشد چارچوب‌ها و ابزار غیرمتمرکز هایپرلجر کمک می‌کنند. طبق یک اعلان، هایپرلجر به شرکت‌ها اجازه می‌دهد برنامه‌ها، پلتفرم‌ها و سیستم‌های سخت‌افزاری مخصوص صنعت خود را بسازند تا از تعاملات تجاری خود پشتیبانی کنند. سایر شرکت‌هایی که به هایپرلجر ملحق شده‌اند عبارتند از بتابلاکز (BetaBlocks)، شرکت بین‌المللی هانی ول (Honeywell International Inc) و وان‌چین (Wanchain).

پروژه‌ها و نهادهای دولتی که غیرانتفاعی و تایید شده با متن‌باز باشند هم می‌توانند به هایپرلجر ملحق شوند و از این میان می‌توان به وزارت خدمات شهروندی در بریتیش کلمبیای کانادا و دولت برمودا اشاره کرد.

برایان بلندروف، مدیر اجرایی هایپرلجر، می‌گوید: «کاربران ما از غول‌های تکنولوژی و پیشروان صنعت گرفته تا استارت‌آپ و ارائه‌دهندگان خدمت و دانشگاهیان را در بر می‌گیرد. ما در بازار سرتاسر جهان، از امور مالی گرفته تا سلامت و درمان و از دولت گرفته تا لجستیک، در حال گسترش هستیم. این رشد و تنوع نشان‌دهنده افزایش اعتبار و ارزش استراتژیک بلاک‌چین، همین‌طور تعهد به استفاده و توسعه از چارچوب‌های متن‌باز به هدف استفاده از مدل‌های تجاری جدید است.»

کوین هامفریز، معاون ارشد فناوری اطلاعات در فدکس، می‌گوید: «ما از این فرصت خوشحالیم که می‌توانیم با کاربران هایپرلجر همکاری داشته باشیم و برنامه‌های تازه را بررسی کنیم. به این ترتیب استانداردهای بلاک‌چین به شکل گسترده‌تر در این صنعت و سایر صنایع تعیین خواهد شد.»



## سنگاپور و تولید اولین هواپیمای هیدروالکتریکی جهان

سنگاپور از یک برنامه ملی رونمایی کرد که طبق آن این کشور نخستین هواپیمای مسافربری جهان را با سوخت هیدروالکتریکی تا اواخر سال ۲۰۲۵ تولید و به بازارهای منطقه جنوب شرق آسیا عرضه می‌کند.

به نقل از رسانه‌های سنگاپوری، این هواپیما در راستای اقدامات زیست‌محیطی بدون تولید گازهای گلخانه‌ای از پاک‌ترین نسل هواپیماها در دنیا خواهند بود. دانشمندان و مهندسان صنایع هوا-فضا در سنگاپور قرار است در این طرح هواپیماهای کوچک، فوق سبک بدون استفاده از کربن را تحت عنوان Element One با ظرفیت ۴ سرنشین و مسافر در مقاصد پروازی ۵۰۰ تا ۵ هزار کیلومتر با کاربردهای چندمنظوره تولید و به بازار عرضه کنند.

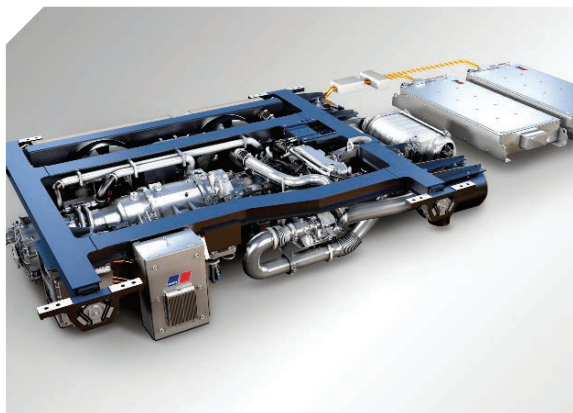
کارایی این هواپیماها که قرار است تا هفت سال دیگر عرضه شود، به مراتب بهتر از هواپیماهای با سوخت باتری‌های الکتریکی است.

طراحان این مدل هواپیمای فوق سبک اعلام کردند سوخت‌گیری این پرنده‌های مسافربری بیش از ۱۰ دقیقه زمان نخواهد برد.

طبق گزارش شبکه خبری آسیاتایمز، شرکت HES Energy Systems سازنده این هواپیمای هیدروالکتریکی که مستقر در سنگاپور است اعلام کرده این هواپیما نسل جدیدی از پرنده‌های مسافربری با مسافت‌های کوتاه و میان برد است که انقلابی در سیستم هوابرد و مسافربری هوایی جهانی ایجاد می‌کند.

طبق این گزارش ساخت این هواپیماهای تاثیر بسیار مهمی در کاهش روند فزاینده انتشار گازهای گلخانه‌ای در جهان و کاهش گرمایش زمین دارد.

گفتنی است اواسط مهرماه، طولانی‌ترین خط پروازی بدون توقف در دنیا نیز به مدت ۱۹ ساعت در مسیر سنگاپور به مقصد نیویورک آمریکا افتتاح شد. سنگاپور ایرلاینز در این پرواز ماراتن گونه مسیر شانزده هزار و هفتصد کیلومتری میان سنگاپور و نیویورک را بدون توقف در زمان نوزده ساعت پیمود.



## رولزرویس یک سیستم هیبریدی جدید برای قطارها می‌سازد

رولزرویس و شرکت بریتانیایی پورتربوک که سازنده قطارهای مسافری است یک قرارداد همکاری امضا کرده‌اند تا سیستم انرژی هیبریدی MTU برای دو قطار آزمایشی تازه بسازند.

این سیستم قادر است یونیت‌های چندگانه‌ی دیزلی «توربواستار» از کلاس ۱۶۸ و ۱۷۰ را از دیزلی صرف به شکل هیبرید-برقی تبدیل کند. قرار است این سیستم‌های هیبریدی تا سال ۲۰۲۰ روی یونیت‌های دیزلی توربواستار سوار شوند و طی شش ماه فعالیت معمول، تحت نظارت و آزمایش قرار بگیرد. براساس عملکرد سیستم‌ها، پورتربوک قصد دارد به مشتریان این امکان را بدهد که با استفاده از سیستم‌های انرژی هیبریدی MTU، ناوگان توربواستار معمولی خود را به قطارهای هیبرید-فلکس تبدیل کنند. طبق این توافق، هر دو طرف این گزینه را در اختیار دارند که در قطار دوم، از دو سیستم انرژی MTU استفاده کنند.

مدیرعامل رولزرویس می‌گوید: «با استفاده از سیستم انرژی هیبریدی MTU، رولزرویس و شریک آن پورتربوک می‌خواهند استاندارد تازه‌ای را در شبکه ریلی بریتانیا به وجود بیاورند؛ به این ترتیب انتشار گازهای گلخانه‌ای کاهش می‌یابد، مصرف انرژی بهینه‌تر می‌شود و زندگی افرادی که نزدیک ایستگاه‌های قطار زندگی می‌کنند بهبود قابل‌ملاحظه‌ای پیدا خواهد کرد.»

علاوه بر این، انتظار می‌رود که استفاده از سیستم هیبریدی MTU تا سال ۲۰۴۰ کلا قطارهای دیزلی پورتربوک را حذف کند. این سیستم می‌تواند سوخت دیزل را با انرژی باتری ترکیب کند. سیستم انرژی MTU شامل یک موتور دیزلی MTU است که با قوانین مرحله ۵ انتشار گازهای گلخانه‌ای اتحادیه اروپا سازگاری خواهد داشت و در کنار آن، از یک موتور برق بهره می‌برد که هم به عنوان موتور و هم ژنراتور کاربرد دارد. علاوه بر این، از باتری MTU استفاده می‌شود که موقع ترمز گرفتن انرژی ذخیره می‌کند. این سیستم می‌تواند قطارهایی کم‌صدا با آلودگی اندک و مصرف‌کننده باتری‌های برقی را ممکن کند.



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای دکتر محمد اسلامی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس شهرام آدم نژاد**

معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس عبدالهاشم حسن نیا**

ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس علیزاده**

مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای آذربایجان شرقی

فرارسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان می باشد صمیمانه به شما مدیران لایق و تمام دست اندرکاران بخش حمل و نقل کشور تبریک عرض می نمایم.

**انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات**

**مسافربری تبریز و حومه**



روز ملی حمل و نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس رضا نفیسی**

مدیر کل دفتر ترانزیت و امور بین الملل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کل کشور و کلیه کارشناسان و همکاران دفتر ترانزیت و امور بین الملل سازمان راهداری

فرارسیدن ۲۶ آذر را که به هفته حمل و نقل و رانندگان و راهداری آراسته شده است و یادآور تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران است را تبریک عرض می نمایم.

**شرکت مسافربری بین المللی**  
**دیدار سیرگیتی**

**جناب آقای دکتر محمد اسلامی**

وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس شهرام آدم نژاد**

معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس عبدالهاشم حسن نیا**

ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور



BAYANDOR Digital Magazine

شماره ۱۱ نیمه اول دی ۱۳۹۷

عضو هیات مدیره انجمن پایانه داران بندر ایران خوشنماز شد. تغییر نگاه دولت به بخش خصوصی حوزه بندری

دولت در توسعه بندر کشور تا چه اندازه بخش خصوصی را جدی می گیرد؟  
**اختصاصی؛ از بخش خصوصی**

دانشان جلد ...  
 برگ‌های تقویم روزهای پانزدهم آذرماه روی میز فرمان صنعت حمل و نقل پر افتخار از یاد افتاد. جای سکه آویز و تصویر ستاره‌های درخشان در مراسم و ستاره‌های بر کلاه‌های که در آنجا آسمان به نام آواز بر کار و بسوی در زمین‌های گسترده پهنه پهنه می‌دهد. به نماینده کان و مسترهای کارخان‌های بخش خصوصی اسناد کار دولتمردان و نمایندگان مجلس از روزگار ناشناختن خود می‌گویند. اما گذشته از برگرایی این مراسم‌ها در طرح و شکل‌های صنعت حمل و نقل دریایی کشور، تنها چه اندازه به بخش خصوصی پرداخته می‌شود؟

توربینال‌های کانتینری آمریکا کوردزدند؛ کانتینر teu تخلیه ۲ میلیون در یک ماه

دیر کل انجمن کشتیرانی پاسخ می‌دهد. معطلی کشتی‌ها به دلیل تاخیر در انتقال پول چقدر هزینه دارد؟

## نشریه تخصصی دریایی و بندری ایران

- ◀ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- ◀ اطلاع از آخرین اخبار جهانی حوزه حمل و نقل دریایی
- ◀ اخبار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ◀ بررسی موضوعات روز صنعت حمل و نقل دریایی ایران و جهان
- ◀ اخبار فناوری مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی
- ◀ 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: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
 Shipping Association of IRAN

# #سانچی

داغی نشسته بر دل که به سردی نمی گراید. آتشی که در دریا شعله کشد، چگونه زبانه هایش در این خونین دل، آرام گیرد. یک سال از آن واقعه جانکاه گذشت، اما از حجم حسرت و اندوه نکاست. دست مان به دعا بلند است سوی درگاه باری تعالی برای بهجت روح پرفروش عروجیان آن جمع دریایی و تکرارناپذیری این چنین تلخ حوادثی برای جامعه دریایی.



سالروز حادثه دردناک و تاسف‌بار نفتکش سانچی را به ملت شریف ایران

و بازماندگان آن حادثه تسلیت می‌گوییم.

## انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران  
Shipping Association of IRAN



## جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

انتخاب و انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت ریاست محترم راه و شهرسازی تبریک عرض نموده و برای حضرت تعالی توفیق روز افزون در ظل توجهات حضرت حق خواستاریم.



## جناب آقای مهندس آدم نژاد

معاون محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

فرارسیدن هفته حمل و نقل و راهداری ۲۶ آذر لغایت ۱ دیماه، یاد آور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل را به تمامی فعالان، برنامه ریزان و تعالی گران این بخش تبریک عرض نموده و امید است که هرسال با بهره گیری حداکثری از ظرفیت های نهفته در بخش حمل و نقل جاده ای با همدلی و همکاری بیش از گذشته کارنامه درخشانی را برای خدمات گیرندگان این بخش ارائه نماییم.



## جناب آقای مهندس عبدالهاشم حسن نیا

معاون محترم وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور

فرارسیدن ۲۶ آذر را که به روز حمل و نقل و رانندگان و ۱ دیماه روز راهدار آراسته شده است و یاد آور تعلق خاطر رانندگان به معمار کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی (ره) و تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی میباشد؛ به حضور حضرت تعالی و اعضای خانواده عظیم حمل و نقل تبریک و تهنیت عرض مینمایم و ضمن ادای احترام به همه این عزیزان خدمت، اهتمام و تلاش بی شائبه و صادقانه آنها را ارج می نهم، امید است در سایه الطاف الهی و در راستای اهداف والای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، موفق و سرفراز باشید.



## جناب آقای مهندس داریوش امانی

معاون محترم حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور

بی شک رسیدن به توسعه پایدار و عدالت اجتماعی در بخش حمل و نقل، در گرو همکاری و مساعی تلاشگران در حوزه حمل و نقل می باشد. ۲۶ آذر ماه لغایت ۱ دیماه هفته حمل و نقل و راهداری بهانه ای بود تا به مصداق حدیث شریف (( من لم یشکر الخالق لم یشکر المخلوق )) از زحمات و تلاشهای شما در این عرصه تشکر و قدردانی بعمل آید. توفیق روز افزون برای جنابعالی در ظل توجهات حضرت حق خواستاریم.



## جناب آقای دکتر غلامحسین دغاغله

مدیر کل محترم دفتر حمل و نقل کالا سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای کشور

فرارسیدن ۲۶ آذر را که به روز حمل و نقل و رانندگان و ۱ دیماه روز راهدار آراسته شده است و یادآور تعلق خاطر رانندگان به معمار کبیر انقلاب حضرت امام خمینی(ره) و تلاش فعالان این عرصه برای کسب عزت و پیشرفت کشور عزیزمان ایران اسلامی میباشد؛ ضمن ادای احترام به همه این عزیزان خدمت، اهتمام و تلاش خستگی ناپذیر حضرت تعالی را در عرصه حمل و نقل کشور ارج می نهم. امید است در سایه الطاف الهی و در راستای اهداف والای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، موفق و سرفراز باشید.



## جناب آقای مهندس داریوش باقر جوان

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جادهای استان هرمزگان

۲۶ آذرماه، به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور، و برای آگاهی هر چه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران زمین، به عنوان (( روز حمل و نقل و ۱ دیماه روز راهدار )) انتخاب شده است. این روز را به تمامی دست انداز کاران صنعت حمل و نقل استان، به ویژه حضرت تعالی که مسیرهای طولانی جاده ای، را با پشتکاری شگفت انگیز طی می کنید و در راه شکوفایی اقتصاد ایران اسلامی گام بر می دارید تبریک می گوئیم.



انجمن صنفی رانندگان وسائط نقلیه سنگین کالای شهرستان بندرعباس

عیسی بشقره - رییس هیئت مدیره



## جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس شهرام آدم نژاد

معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی

## جناب آقای دکتر علی نبی‌یان

معاون وزیر و رئیس محترم سازمان زمین و مسکن کشور

## جناب آقای مهندس عبداله‌اشم حسن نیا

معاونت محترم وزیر و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

## جناب آقای مهندس آفرین محمدزاده

مدیرکل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان مازندران

فرارسیدن هفته حمل‌ونقل را تبریک و تهنیت عرض نموده و آرزوی پیشرفت روز افزون برای تمام مدیران و همکاران محترمتان را در همه شئون راهداری و حمل‌ونقل از خداوند متعال مسئلت داریم.

## کانون شرکتهای حمل‌ونقل استان مازندران

(رضا رستمی رئیس هیئت مدیره و سایر اعضا هیئت مدیره)







**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.

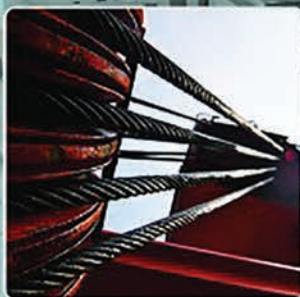
Ignazio starts up regular service to Northern Africa using Italian flagged vessels.

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](mailto:info@baravar.com) / [sales@baravar.com](mailto:sales@baravar.com) / [operation@baravar.com](mailto:operation@baravar.com)  
[documentation@baravar.com](mailto:documentation@baravar.com) / [accounts@baravar.com](mailto: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	جهان جاده	۱۳۸	مژه‌ده ترابری	۱۳۷	حمل و نقل داخلی ایران	ساحل نمایان بندر	۱۴۱
۱۳۹	جهان یخچال بار	۱۳۲	ملک ترابری	۱۲۸	آرمن بازرگان	ستاره	۱۲۸
۱۳۲	حافظ	۱۳۹	مهرداد ناوگان	۱۳۷	پرستوهای مهاجر	ستاره اقیانوس آبی	۱۴۲
۱۲۶	حامل	۱۴۵	مهیار ایران	۱۴۳	توکا	سیزارک	۱۴۴
۱۲۶	خزر ترابری	۱۲۶	میهن ترابری	۱۲۱	ساسان ترابری پارس	سیراف دریا لیان	۱۴۵
۱۳۱	خط سفید خزر	۱۳۴	نارین شرق کالا	۱۴۰	ساحل ترابری پارس	شاخص صدف دریا	۱۴۴
۱۳۲	خلیج فارس	۱۵۱	نامداران ترابری	۱۲۶	سعادت ترابری	فرناک دریا آرام	۱۴۴
۱۳۰	خیام ترابری	۱۲۶	ناویان	۱۲۷	شباهنگ بروجن	فرشته اقیانوس آبی	۱۴۵
۱۲۶	دالاهو ترابری شایان	۱۳۰	نورا ترابری آسیا	۱۳۴	فردوس بار تبریز	کسری افق دریا	۱۴۱
۱۲۹	دانیال ترابری	۱۴۳	نیک تک	۱۲۷		گذرگاه دریا پارس	۱۴۳
۱۳۷	دریا زمین اروند	۱۳۲	نیلگون آبی ایرانیان	۱۳۱	حمل و نقل داخلی استان هرمزگان	ماروس ترابری	۱۴۱
۱۲۹	دلفین ارغوانی کرانه	۱۳۶	ودود ترابری	۱۵۱	آریا بار خاورمیانه	مدیریت بار و دریا	۱۴۵
۱۲۷	دلنا بار	۱۲۷	وفاراه	۱۳۳	آزاده بندر	هفت دریا	۱۴۵
۱۲۸	دنیا بار	۱۳۲	ویسمان	۱۴۰	حرا پویای قشم	هماهنگ دریای پارس	۱۴۲
۱۲۷	دنیا گرد	۱۳۳	هاگ بار	۱۳۲	رشید بار بندر		۱۵۰
۱۲۸	دی ترابری	۱۲۶	هویار ترابری	۱۲۹	سلمان جنوب	خدمات بندری، تخلیه و بارگیری	۱۵۰
۱۳۰	دی ترانس صبا	۱۳۴	یونیاک	۱۳۹	ممتاز ترابری خلیج فارس	اهورا بار بندر	۱۴۲
۱۲۸	راگا ترابری پاسارگاد	۱۳۷		۱۴۰	نیک ترابری بندر	دریای آبی خلیج فارس	۱۴۶
۱۳۶	رادمان ترابری	۱۴۰	حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی				
۱۲۷	راهبران پیام	۱۴۳	آنا ترنس آذر	۱۴۷	حمل و نقل سنگین و فوق سنگین	بازرگانی، ترخیص کالا و امور گمرکی	
۱۳۰	راه ترابری	۱۴۵	ایده آل راه	۱۴۷	ترکیب بار	آوای نیک پارس	۱۳۱
۱۴۵	راه گستر فارس	۱۳۶	تریوه	۱۴۷	سنگین بار طاهری	بازرگانی ایشی	۱۵۳
۱۳۹	راه وند	۱۲۸	ترنم تبریز	۱۴۷	سنگین ترابری	بازرگانی وارسته فر	۱۵۳
۱۲۸	روانسر ترابری	۱۴۳	ساریان گستر سیلان	۱۴۹	وزین ترابری تهرانی	پردیس هگمتانه نوید	۱۵۳
۱۲۷	روشن تیر	۱۴۳	ساقه ترابری	۱۴۷		ترخیص جاندر	۱۵۳
۱۳۰	ره انجام	۱۴۱	سرافراز ترابری	۱۴۹	حمل و نقل ریلی	قصر ترخیص	۱۵۳
۱۳۳	رهباد ایریشم	۱۲۷	سرای	۱۴۵	پرتو بار فرابر خلیج فارس	خدمات گمرکی نوری	۱۵۳
۱۳۶	رهزاد ترابری	۱۲۹	زمین دریا	۱۴۷	راه آهن حمل و نقل	کیان ترخیص	۱۵۲
۱۴۰	زمرد ترابری نوین	۱۳۲	کالجار	۱۴۷	سینا ریل پارس	نوید راسا آذر	۱۲۹
۱۳۹	ساریان صفا	۱۳۸	نیرو ترابری	۱۴۷	واگن بار		۱۴۸
۱۲۶	سیهران ترابری	۱۳۵					
۱۳۳	ستاره آبی دریا	۱۲۸	حمل و نقل بین المللی استان خراسان				
۱۳۳	سورعت ترابری ایرانیان	۱۳۳	اترک بار خراسان	۱۴۸	خدمات دریایی و کشتیرانی	جهان سیر فروغ	۱۴۴
۱۴۱	سندیاد بحری	۱۳۵	آسا بروند طوس	۱۴۸	آریا بندر سپنتا	ستاره آبی دریا	۱۳۸
۱۳۱	سورچی ترابری	۱۲۷	آسا ترابری شرق	۱۴۹	آرین ترنس	سفر بر	۱۴۵
۱۳۱	سینا صدر	۱۲۷	آبانراه طوس	۱۴۸	آرین سپهر اروند		
۱۳۰	سی بن ترابری	۱۳۶	جواهر نگار توس	۱۴۹	آهنگ دریا	مسافری داخلی و بین المللی	
۱۳۱	سیروان ترابری ماد	۱۳۴	خادم لجستیک	۱۴۸	امواج دریا	ایران پیما	۱۵۳
۱۳۹	سکان راتان	۱۳۷	ره تاش توس	۱۴۹	امیدان ساحل پارسین	پیک صبا	۱۵۳
۱۳۰	شاران	۱۲۹	سورتمه ترابری	۱۴۹	ایران ترابری	تعاونی شماره ۲ (پ.ام.تی)	۱۵۳
۱۳۲	شامخ فرابر	۱۳۵	شبیگیر بار طوس	۱۴۹	ایرانیان غلات پارسه	میهن نور آریا زاهدان	۱۵۳
۱۳۰	شاهو ترابری پارس	۱۳۸	کالا سپید ترابری	۱۴۸	ایرسا مارین		
۱۳۹	شاهین ترابری	۱۲۸	کیا مهر ترابری	۱۴۹	برو بحر ایران	خدمات بیمه	
۱۳۵	شهاب ترابری آریا	۱۲۶	میچکا ترابری شرق	۱۴۸	پاشا دریا لاین	بیمه آسیا (بویه رز)	۱۵۴
۱۳۶	شهاب ثاقب	۱۲۷			پاشا دریا شرق	بیمه پاسارگاد(بندر عباس)	۱۵۰
۱۳۰	شهام ترابری	۱۳۵	حمل و نقل بین المللی سیستان و بلوچستان		پترو آسیا		
۱۳۰	صحرا ترابری	۱۲۸	افتخار ترابری	۱۵۰	پیوند دریا	صنعت و خدمات	
۱۳۵	کاسپین	۱۳۶	حنان ترابری شرق	۱۵۰	تاجران دریا کالا	ایده کالای تابان	۱۴۴
۱۳۳	کارگو اطلس	۱۳۴	صبا ماهان مشهد	۱۵۰	تندیس خلیج فارس	توقفگاه پیام	۱۴۳
۱۳۶	کالابری	۱۲۷	ماکا ترابری بلوچستان	۱۵۰	خط استوا مارین	مازند شیمی ایران	۱۳۴
۱۳۲	کالا نندیر	۱۳۱			خدمات ساحلی ایران	مهرلینک لجستیک	۱۳۷
۱۳۵	کیان مهر ترابری	۱۳۸	حمل و نقل بین المللی استان فارس		خورشید دریایی آبی		
۱۳۰	گروه شرکت‌های آرین	۱۴۴	ارم ترابری	۱۴۹	دریا پیمای پارس	Tarabaran Guide	
۱۴۳	گروه شرکت‌های حامل	۱۴۵	حمل و نقل بین المللی استان کردستان		دریا تجارت سامیار	Abdis Mareine	155
۱۴۰	گروه شرکت‌های راهبران	۱۴۳	ایران ویج	۱۴۷	دریا سرعت	Royal World Transporst	155
۱۳۱	گیبئی پارس آسیا	۱۳۱	حمل و نقل بین المللی استان گلستان		دریا محور تبراژه	Bitá Tarabar	155
۱۳۳	لاینر ترانسپورت کیش	۱۲۹	دشت نوردان	۱۴۷	دریای نقره ای کاسپین	Hamel	155
۱۳۳	ماکو سیر	۱۳۱	حمل و نقل بین المللی استان هرمزگان		دلفین	Marine Samin Pars	155
۱۳۱	ماهان تجارت لیمارک	۱۴۴	روان ترابری امید	۱۴۰	راهیان تجارت مارین	Pole One Trans	155
۱۴۰	مینا آسیا فرابر	۱۲۹			راهیان دریای سعادت	Sapra Tarabar	155
					روشاک دریا	Shahin Tarabar	155

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

### آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس

• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)  
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹  
info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

\* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)

\* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران

\* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی

\* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها

\* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم

\* انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)

\* حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

#### TURKEY OFFICE

Ariyalojistik 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

DAY TARABAR  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر، ساختمان خاقانی، شماره ۸۳  
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۱۸ و ۲۰  
تلفن: ۸۸۸۴۷۹۲۱ - ۴  
فکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴  
daytarabar@daytarabar.com



آرش تیزر زین

شرکت حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس  
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان  
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس  
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کابوتاز جهت حمل سوخت

آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶  
تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵  
۴۴۳۸۷۶۶۵  
arashtirzarrin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشایار، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷  
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک  
تلفن: ۴۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹  
E-mail: info@asratarabar.com  
www.asratarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی  
کریر - فورواردر  
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD  
Shipping & International Transportation  
CARRIER-FORWARDER  
CUSTOMS SERVICES  
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری  
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کانتینری لسر لاین  
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون  
نمایندگی خط کشتیرانی سان استار  
نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون  
نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris  
Shipping & container owned  
Company

shipping company  
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER  
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING  
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE  
D & D 7 SPEDITION GmbH  
TUFEKCI FUARCILIK

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸  
طبقه ۴، واحد ۱۰ / کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵  
۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵  
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com  
www.khayyamtarabar.com





**DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company**

**دلتا بار**

شرکت حمل و نقل بین المللی  
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان  
امیرانابک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا  
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)  
۸۸۸۲۰۱۶۲  
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳  
www.deltabar.com  
deltabar@deltabar.com



**باربران ایران**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
نمایندگی کشتیرانی  
و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر  
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱  
تلفن: ۸۸۹۱ ۲۷۷۶ ، (۱۰ خط) ۲۰۷ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸  
۸۸۹۱ ۱۵۴۲-۳  
فکس: ۸۸۹۱ ۷۶۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸  
Farid@barbaraniran.com  
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سورچی 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: (۱۰ خط) ۹۶۶۶۷۳۷۰  
فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰  
info@elitearia.com  
www.elitearia.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 مفتح، 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  
**رهیاد ابریشم**

فورواردر - کریر  
♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی  
و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا  
به ایران و آسیای میانه و بالعکس  
♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و  
امور گمرکی در کلیه گمرکات  
تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان  
خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم  
تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵  
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵  
ecmelan2003@yahoo.com



**ستاره**  
(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K.Line (MOL) •

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۴۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



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 گروپاژ

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴-۰۲۱ (۱۵ خط)

نمابر: 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 عملکردی، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۱۰۳۳۸۱۶۰۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

**امید اندیش**

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، نرمال، سنگین،

فوق سنگین، ترافیکی و فله

• دارای نمایندگی فعال در کشورهای

ترکیه، گرجستان، ایتالیا، آلمان، اسپانیا،

سوئد، فرانسه و روسیه

ترخیص و واگذاری کسندنه های نو

و کار کرده ساخت اروپا با استاندارد

یورو ۵ و برندهای رنو، پرمیوم، داف،

ولوو، مرسدس بنز اکتوروز و اسکانیا

به رانندگان یا شرکت های حمل و نقل

تهران: میدان هفت تیر، خیابان بهارمستیان،

پلاک ۶، طبقه ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۱۲۴۰۰-۸۵۱-۸۸۴۹۴۰۰

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

سرویس 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 BOROUDAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

**متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی**

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳ نمابر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

www.ibbbit.com

info@ibbbit.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 (۵ خط)

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 (۱۰ خط) 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  
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،  
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف  
تلفن: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰  
فاکس: ۸۸۱۷۱۹۱

info@huyartarabar.com



MABNA ASIA FARABAR

شرکت حمل و نقل بین المللی

**مبنا آسیا فرابر**

شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- ◀ هوایی، زمینی، دریایی
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ متکی بر ۱۵ سال سابقه حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،

کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷

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: ۰۲۱-۴۴۹۶۹۰۴۹ - ۴۴۹۶۹۰۵۲ - ۴۴۹۷۹۷۴۳ - ۴۴۹۶۹۸۶۴

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، بوزی 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: ۰۲۱-۳۲۲۵۰۶۶۱ / ۰۷۶

www.sharantransportco.com info@aryabarco.com



**رهزاد ترابر**  
**Rahzad Tarabar**

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

گرجستان - آذربایجان

ترکیه و کشورهای عضو شینگن

جاده ساوه: شهرک صنعتی چهاردانگه، خیابان (بلوار ماهر)، میدان نصرت، پلاک ۲۳، ورودی ۹

تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۲-۱۳/۵۵۲۶۴۹۲۲

فاکس: ۰۲۱-۵۵۲۶۴۷۱۴

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: ۰۷۶-۳۳۵۵۴۸۷۵

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

Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، ترسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۷۲

info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com



### ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت، حمل کالاهای سنگین، ترخیص کالا، دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزها

تهران: میرداماد، میدان مادر، خیابان نظری، کوچه دوم، پلاک ۳۹، طبقه چهارم، واحد ۷

کد پستی: ۱۵۴۷۹۳۶۷۳۳

تلفن: ۰۲۱-۲۲۹۲۲۱۷۷-۸

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 شاعر، 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

### پرتسپا 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



### اسکان بروودت پارس

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: ۸۸۵ ۲۶ ۱۱۱

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### شرکت حمل و نقل بین المللی نیلگون آبی ایرانیان

کریر-فورواردر

تهران: خیابان شریعتی، خیابان  
ملک، پلاک ۳۸، واحد ۱۲  
تلفن: ۰۲۱-۷۷۵۲۰۵۷۲  
۷۷۶۳۴۷۱۹

info@nilgonabi.com  
www.nilgonabi.com



### ماکو سیر

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 ترابار  
حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR  
International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت  
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،  
کوچه الوند، 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 دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات  
کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دیلم، آبادان،  
خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران  
دارای دفتر نمایندگی در حمزه دبی  
سرویس منظم هفتگی کشتی به بندر 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 تاجر محترم  
تهران: میدان شوش، خیابان صابونیان، تقاطع  
خیابان عابدینی، مجتمع اداری نگین، طبقه دوم،  
واحد ۵

تلفن: ۵۵۰۸۹۸۸۰-۵۷ / ۵۵۰۸۹۸۵۰-نمبر: ۵۵۰۸۹۸۸۰

www.avayenikpars.com  
www.jadehtalae.com  
info@jadehtalae.com



Giti Pars Asia Co. Ltd.  
International Freight Forwarder

شرکت حمل و نقل بین المللی  
زمینی - دریایی - هوایی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی  
خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم

کدپستی: ۱۵۵۴۶۴۳۴۷۲

تلفن: ۸۸۷۵۶۸۶۴ - ۸۸۷۵۷۸۳۰

نمبر: ۸۸۷۵۷۰۹۸

www.gitipars.com  
info@gitipars.com



ARMAN SEA LAND  
آرمان دریا زمین  
(با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی - ترانزیتی

دارای ۱۶۰ دستگاه کامیون بلغاری  
بغارستان - یونان - رومانی و آلمان

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۳۸۰

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۸۴۱۳

۰۹۱۹۵۹۳۳۲۸۶

www.aslline.com  
info@aslline.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارسی سما کالا

(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷

طبقه دوم، واحد ۸

کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳

تلفکس: ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com



بارفربری پارسیان زمین دریا  
Persian Land Sea Forwarding

### Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



### کالا تجر

شرکت حمل و نقل بین المللی

International Transport Co. Ltd

فورواردر - کریر

آدرس: میدان هفت تیر، خیابان شهید لطفی  
(تابنده)، پلاک ۱۱، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۸۱۱۱۷۸-۹ و ۸۸۸۳۴۶۳۶

فکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷

e-mail: y.ebadi@ktb-co.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 ترابار یاس  
PARS TARABAR YAS

حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳، تلفکس: ۰۲۲۶۶۸۰۸۲

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



### آتیشیا

حمل و نقل بین المللی و نمایندگی  
خط کشتیرانی

سرویس دریایی، زمینی،  
Door To Door و مرکب

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آفریقا،  
خیابان سعیدی، پلاک ۳۳ طبقه ۴  
تلفن: ۳ - ۲۲۰۲۵۱۳۰  
فاکس: ۳ - ۲۲۰۲۵۱۳۰ داخلی ۶  
دفتر بندرعباس: سه راه دلگشا،  
ساختمان شهاب، طبقه سوم  
دفتر بندر چابهار: منطقه آزاد تجاری  
چابهار، بالاتر از مجتمع ابریشم،  
مجتمع اداری ولیعصر، طبقه اول،  
واحد ۲۰۶



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  
فاکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸  
www.zomorrod-tarabar.com  
info@zomorrod-tarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی  
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت  
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی  
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و  
کلیه گمرکات مرزی کشور

نشانی: تهران، خیابان سپهبد قرنی، بالاتر از  
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی  
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵  
فاکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtco.ir



Esfand Tarabar

International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، آفریقا 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 شماره: 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: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com  
info@donyabar.com



شرکت بازرگانی 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: ۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۰  
نمابر: ۲۱ - 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 بالعکس
- ♦ انجام عملیات بندری (تخلیه و بارگیری)،  
امور گمرکی ترخیص از کلیه گمرکات کشور

تهران، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان  
فریمان، پلاک ۲۷، طبقه سوم شمالی، واحد ۷

تلفن: ۳۵ - ۳۴ - ۶۶۴۲۴۹۸ - ۶۶۹۵۰۳۴  
فاکس: ۶۶۴۰۶۷۴۰ - ۶۶۹۵۷۷۳۶  
ترمینال کرج: ۱۲ - ۳۴۵۶۷۳۱۱ - ۲۶  
www.pazhoohesh-transport.com  
info@pazhoohesh-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 - ۸۸۸۳۵۱۳۵  
فاکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybco.com



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



### شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر پرشیا

با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

در منطقه آسیا و خاور دور  
تهران: 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  
نمبر: 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 2164565274  
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،  
طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷، ۶۶۴۷۷۳۵۱  
فکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



### پیشبازان

شرکت حمل و نقل بین المللی  
(با مسئولیت محدود)

PISHTAZAN  
INT'L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،

شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۶۱۳۹۲۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۳۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail: info@pishtazan.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

### سرعت ترابر ایرانیان

✓ ارائه دهنده خدمات تخصصی در زمینه های 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

تهران: بلوار افریقا، کوچه نور، پلاک ۱۳، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۸۸۶۶۱۸۳۶ - ۸۸۶۶۳۳۱۰ - ۲۱ ۸۸۶۶۳۳۱۰  
فکس: ۲۱ ۸۸۶۶۱۲۲۳

Info@sticompany.ir



گروه حمل و نقل

### پرستوهای مهاجر

انجام کلیه عملیات حمل و نقل و خدمات مرتبط

دارای پایانه اختصاصی در کلیه شعبات

**بندر عباس:** روبروی اسکله راجایی، جنب انبار حاوی، تلفن: ۰۷۶۳۳۳۷۹۰۱۷ - ۰۷۶۳۳۳۷۹۰۱۶

**عسلویه:** شهرک حمل و نقل کالا، تلفن: ۰۷۷۳۳۳۶۷۰۷۰ - فکس: ۰۲۱۴۳۸۵۰۲۹۸

**پارسیان:** محور پارسیان به عسلویه کیلومتر ۳، تلفن: ۰۹۱۷۳۴۴۲۰۲۷

**بوشهر:** محور بوشهر برازجان روبروی پلیس راه احمدی، تلفن: ۰۹۱۷۳۳۵۹۴۱۴

**بندر امام:** پایانه حمل و نقل کالا، غرفه ۷۵، تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۵۳۷۰۹ - ۰۹۱۶۶۵۱۰۰۷۶

parastoohayemohajer.com

pnm.tco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

### پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع LPG

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان  
هویزه، نبش ویدا، پلاک ۱۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



بارمان ره تفتیس

حمل و نقل بین المللی

### بارمان ره تفتیس

• 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، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

• 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

www.brt-co.com info@brt-co.com



PARSA.CS.CO

حمل و نقل بین المللی

### وفاراه

کریر - فورواردر

• حمل کالا از اقصی نقاط دنیا و بالعکس

• ترخیص کالا در کلیه گمرکات کشور

• دارای دفاتر نمایندگی در کشورهای CIS

• اروپا و کلیه مبادی ورودی و مراکز شهرستانها

• صدور بارنامه فیاتا و CMR در اروپا و

کشورهای CIS

تهران: خیابان آیت الله کاشانی، روبروی مسجد  
نظام مافی، مجتمع تجاری اداری اترک،  
طبقه دوم، واحد ۲۰۵

تلفن: ۴۶۰۹۲۳۰۶ - ۰۲۱ - ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

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، ترکیه، عراق، آذربایجان، ارمنستان و بالعکس
- ♦ حمل محموله کروز از اقصی نقاط اروپا به ایران

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)، طبقه دوم، واحد ۲۱

تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳

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



حمل و نقل بین المللی

### خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای،

ریلی، هوایی و دریایی  
واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص  
از مبدا تا مقصد نهایی  
در بالاترین کیفیت  
علی الخصوص کشور چین

نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷  
(میر محمد عیوضی)

عضو هیئت مدیره

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر،

بندر انزلی، آستارا، سرخس

مشهد، دوغارون، خرم آباد

تهران: ابتدای نواب، برج سهیل

دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱

نمبر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



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



شماره ثبت ۱۳۶۴۱۹

### نوارا ترابر آسیا حمل و نقل بین المللی

فورواردر - ترانزیت

دریایی - زمینی - هوایی

- ترانزیت داخلی و خارجی، حمل و نقل کانتینری و فله کلبه کالاهای صادراتی و وارداتی
- سرویس ویژه ترانزیت ریلی

#### متخصص در امور حمل از کره و ایتالیا

تهران: بالاتر از میدان ولیعصر، جنب گمرک ج.ا.ا.

کوچه رحمتی بهمیری، پلاک ۹، واحد ۳

تلفن تماس: ۲۹ الی ۰۲۱-۸۸۹۲۱۰۲۷ فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۴۷۲۷

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: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۱۳۲۹  
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵  
**www.shamekh.org**  
**info@shamekh.org**



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی  
 ▲ خدمات حمل Door to Door  
 ▲ خدمات حمل پروژه ای

آدرس: خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد  
 شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳  
 شماره: ۸۸۷۵۷۸۸۱

**www.5continents.ir**    **info@5continents.ir**



شرکت حمل و نقل بین المللی

## سپهران ترابر

متخصص در امور فورواردرینگ، 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 ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

شماره: ۲۲۰۲۸۷۸۰

**info@sepehrun.com**



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سندباد بحری**

■ با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

■ خدمات زنجیره تامین و بارفراوری دریایی، زمینی و هوایی

■ تحویل درب کارخانه

■ واردات، صادرات و ترانزیت به آسیای میانه، خاور دور، اروپا آفریقا و آمریکای لاتین

با خدمات ما، چالش های حمل و نقل را به برتری واقعی  
 زنجیره تامین خود تبدیل کنید

تهران: خیابان احمد قصیر (بخارست)، خیابان ۱۲ غربی، پلاک ۲۵، طبقه سوم

شماره: ۰۲۱-۸۸۵۲۶۹۹۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۷۰۱۱-۱۵

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

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



**توشه بر**

**Tushehbar**  
 shipping &  
 international freight  
 forwarders co.  
 (Tehran-Iran)

سرویس حمل کالاهای صادراتی  
 و وارداتی به اقصی نقاط جهان

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی،  
 خیابان ۱۵ (نسترن شرقی)، پلاک ۵۲،  
 ساختمان توشه بر

تلفن: ۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)

شماره: ۸۸۷۳۶۹۷۱۰



**ishro Navgan Siraf**  
 Int. Freight Forwarding & Logistics Co.

شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل  
 اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و  
 تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر،

پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰  
 تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶

[info@pishronavgan.com](mailto:info@pishronavgan.com) | [www.pishronavgan.com](http://www.pishronavgan.com)

**شاهام ترابر**

(سهامی خاص)  
 شرکت حمل و نقل بین المللی

شماره ثبت ۱۴۸۳۳۶



**Shaham Tarabar**  
 International Transport Co. (PJS)  
 Reg. No.: 128336

تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،  
 خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره  
 ۲۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۶۶۹ - ۷۷۵۲ ۳۴۴۲

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

**info@shahamtarabar.com**  
**www.shahamtarabar.com**



## شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تأمین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیایی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فوروردی در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فوروردی)
- امکان صدور بارنامه داخلی در شهرهای تهران، کرمانشاه، اراک، خرم آباد، شیراز، آبادان، عسلویه، مشهد، 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)

ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی

(زمینی، دریایی، هوایی)

جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان

به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس

تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳

تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فکس: ۸۸۴۷۶۴۲

www.seabonetarabar.com

info@seabonetarabar.com



Dolphin Arghavani Karaneh

### دلفین ارغوانی 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: ۸۸۸۰۸۰۹۰ نامبر: ۸۸۸۰۷۷۳۱

همراه: ۰۹۱۲۸۴۴۲۸۵۳

info@iranturkey.net

شرکت حمل و نقل بین المللی

### پیام عنقا



PAYAM ANGHA

تهران: خیابان وزراء، کوچه سوم، پلاک ۲۴، طبقه همکف

تلفن: ۰۲۱-۴۱۳۳۸ فکس: ۸۸۷۰۱۹۲۸

همراه: ۰۹۱۲۳۵۴۰۳۰۵

info@payamangha.com

## شرکت های حمل و نقل بین المللی



**سکان رانان آریا**  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
SOKAN RANAN ARYA  
International Transportation Co.

♦ خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت هوایی، دریایی، جاده ای،

ریلی و انجام ترانزیت داخلی و خارجی از/به کلیه گمرکات

♦ ارائه خدمات حمل محمولات به صورت BULK, BREAK BULK, LTL, FCL, FTL

و سرویس Door To Door از به اروپا، چین و کلیه نقاط جهان به ایران و بالعکس

♦ ارائه کیه خدمات تجاری در کشور چین و همراهی مشتریان از زمان سفارش و خرید تا ارسال محمولات به مقصد مورد نظر

♦ خدمات بازرگانی خارجی و بیمه باربری برای کلیه محمولات وارداتی و صادراتی

♦ خدمات امور گمرکی اعم از واردات، صادرات و ترخیص کلیه کالاها از تمامی گمرکات کشور

دفتر مرکزی: تهران، امیر آباد شمالی، ساختمان امیر، طبقه ۴، واحد ۴۰۳، تلفن: ۸۸۲۲۱۴۹۲ - ۸۸۲۲۵۳۰۱ - ۸۸۲۲۴۱۰۵

دفتر چین: ایوو، مقابل مرکز تجاری فوتین، مجتمع تجاری اداری گوموداشا، طبقه ۲، واحد ۲۷۸

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

Email: [info@sokanran.com](mailto:info@sokanran.com)

**بار ایستا توان ترابر**  
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

ایران - ایتالیا      کریر - فورواردر



**ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت**

تهران - خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرست) ساختمان سعید بلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳

کد پستی: ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ | تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ | فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۲۳

[www.baristatrans.com](http://www.baristatrans.com) | [info@baristatrans.com](mailto:info@baristatrans.com)



شرکت حمل و نقل بین المللی

**مهرداد ناوگان**

۱- حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و اروپا و بالعکس

۲- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیون های چادری

۳- حمل خودرو جهت محمولات ترانزیت داخلی و خارجی

۴- عضو MehrGroup

تهران، خیابان مطهری، خیابان علی اکبری، نیش صحافزاده، پلاک ۶۸، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۵۰۰۰

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

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



شرکت

**راگا ترابر پاسارگاد**

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل Door To Door
- ۴- انجام فریت بار جهت محمولات مسافری و دانشجویان
- ۵- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ | کد پستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵

تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ | شماره: ۲۲۵۵۱۴۸۷

[www.raga-tp.com](http://www.raga-tp.com) | [info@raga-tp.com](mailto:info@raga-tp.com)



شرکت

**مهرا لینک لجستیک امارات**

- ۱- نمایندگی خط کشتیرانی
- ۲- ارائه سرویس های منظم بارفربری محمولات هوایی و دریایی
- ۳- ارائه سرویس های انبارداری و گمرکی در امارات
- ۴- ارائه کلیه سرویس های تجاری و بازرگانی
- ۵- ارائه سرویس های Switch BL و Cross stuffing | عضو MehrGroup

Postal Cod: 42327 Dubai, United Arab Emirates.

تلفن: +۹۷۱-۴۳۴۲۴۳۲۷

[www.mehr-link.com](http://www.mehr-link.com)

[info@mehr-link.com](mailto:info@mehr-link.com)

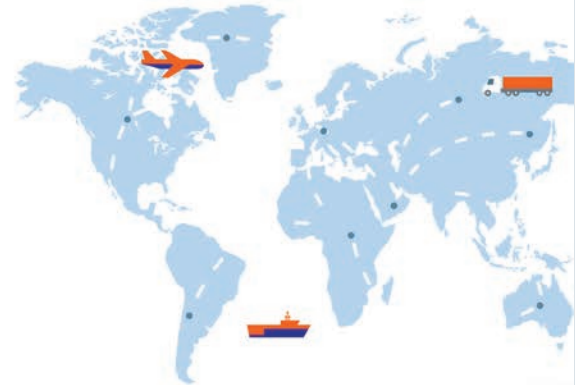
**آن بیوند**  
BEYOND GROUP  
شرکت توسعه حمل و نقل بین المللی آن سو

AIR  
SEA  
OVERLAND  
LOGISTICS  
RE-EXPORT  
DOOR TO DOOR



2nd Floor, No17, Haghani Highway, Tehran, Iran  
Tel : +98 21 88 20 2398-9 Ext :113 | Fax: +98 21 88 66 0282

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



**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



## شرکت ساربان صفا

حمل و نقل بین المللی

مدیرعامل: آقای رستم جنگاوران

واردات - صادرات کالا به ایتالیا، ترکیه ، لبنان ، گرجستان ، اکراین ، بلغارستان  
که به صورت پروژه ، گروپاژ ، ترافیکی ، سنگین و فوق سنگین

تهران، خیابان سهروردی جنوبی، بالاتر از چهارراه ملایری پور، جنب بانک  
اقتصاد نوین، پلاک ۱۱۵، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۸۸۴۰۹۸۲۱ / ۸۸۴۰۹۷۲۶ / ۸۸۴۰۵۲۲۵ / ۸۸۴۰۱۳۳۷ / ۸۸۴۰۹۸۲۱ (+۹۸۲۱)  
نمابر: ۸۸۴۰۹۸۳۲ / ۸۸۴۰۹۸۳۱ (+۹۸۲۱) همراه: ۰۹۱۲۶۴۳۰۶۴۴

**DEVCO LOJISTIK** Tel: +90 216 575 51 34 - 35

International Transport Co.Ltd

Fax: +90 216 575 51 41

sarebansafa@yahoo.com



شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

## کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲

تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ / ۰۲۱- ۸۸۸۶۵۹۳۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۶۵۹۳۰

trans043@neda.net



## 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 Jadeh

شرکت حمل و نقل بین المللی جهان جاده

International transport and  
Freight Forwarders

(کریر - فورواردر)

• حمل محمولات زمینی، دریایی و گروپاژ به کشورهای اروپایی  
(ترکیه، گرجستان، اوکراین)

• حمل محمولات صادراتی، وارداتی، پروژه ای و فله

• دارای نمایندگی در اروپا، ترکیه، چین، کره

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۱۴۵۸۰-۲ / ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۹۹۶۸۹

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com



## شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوتراپار 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 • حمل محمولات ترافیکی و تخصص در تنازهای فوق سنگین و حساس

• دارای نمایندگی در بیش از ۱۰۲ کشور دنیا • حمل محمولات گروپاژ و حساس از سراسر دنیا به ایران بالعکس

• عضو اتاق بازرگانی ایران و کشورهای مرتبط • عضو انجمن صنفی سراسری ایران • عضو گروه فورواردرهای جهانی فیاتا و مرتبط

• دفتر اختصاصی در کردستان عراق با مدیریت فرزند افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)

• انجام کلیه پروژه های ارسال محمولات به سراسر خاک عراق (بغداد و شهرهای مقدس خصوصاً کربلا و نجف)

• دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن: تلگرام: ۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱+

**جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.**

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۵۴۳۰۶-۱۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com





**Pole One Trans**  
International Trans, Co. LTD

**پل وان ترابزر**

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰۸ واحد ۳

تلفن : ۸۸۸۳۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۳۳۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۲۲ فاکس : ۸۸۸۲۰۸۸۹

www.poleone.com E-mail: info@poleone.com



حمل محمولات وارداتی  
صادراتی از کلیه کشورهای  
اروپایی و بالعکس



شرکت حمل و نقل بین المللی

**آتا پارسا سیر**  
کریر - فورواردر

تهران: خیابان خالد اسلامبولی،  
کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۳

تلفن: ۵۴۹۲۱

نمابر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

info@ataparsaseir.com

**حافظ**

کریر - فورواردر

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر،  
کوچه ۶، پلاک ۰۲۲، واحد ۱۳

تلفن: ۱۱-۸۸۵۳۹۷۱۰

نمابر: ۸۸۱۷۵۷۴۱

info@hafztrans.ir



**شرکت حمل و نقل بین المللی**  
**پارس سوربن ایت**

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،  
خیابان ساوچی نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵ - ۸۸۱۷۵۱۵۳ - ۸۸۱۷۵۲۴۰ - ۸۸۱۷۵۷۳۲ - ۲۱-۰۲۱

فاکس: ۲۱-۸۸۷۳۶۸۲۱

دفتر بندرعباس: ۳ راه دلگشا، برج نیلوفر، ضلع شرقی، طبقه ۲، واحد ۱۰

تلفن: ۲۲۲۵۴۴۸۰ - ۲۲۲۵۴۴۸۱ فاکس: ۰۷۶



شرکت حمل و نقل بین المللی  
به تام ترابزر

ارائه خدمات فورواردینگ بین المللی و ترخیص کالا  
دارای دفتر اختصاصی در فرودگاه امام (ره)  
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۴۲۷۵۱۰۰۰  
تلفن دفتر فرودگاه: ۰۲۱-۵۵۶۷۸۰۲۰

info@behtam.net h.miri@behtam.net

www.behtam.net



شرکت حمل و نقل بین المللی  
**بارفرابری آراز**  
International Carriage Company

- حمل محمولات سوخت از کلیه بنادر به کشور های آسیایی میانه، عراق و افغانستان
- حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا در بست
- حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای بوسیله کامیون های ویژه
- حمل محمولات سنگین و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی
- اخذ ثبت سفارش و استاندارد برای کالاهای شرکت های تجاری در اسرع وقت
- ترخیص کالا در اسرع وقت از کلیه گمرکات و مناطق آزاد

تهران: خیابان سه‌رودی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷

تلفن: ۸۸۷۳۸۷۳۰ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ - 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 بنادر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری ، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.ritco.co

info@ritco.co

**Wiseman**  
International  
Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

**ویسمان**



دارای ۱۶ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی  
هوایی، زمینی و دریایی

- ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی و دریایی به ایران و بالعکس
- حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای جهانی و انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد (Door To Door)
- حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای

دفتر مرکزی: تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹ www.wiseman-cargo.org  
دفتر فرودگاه: تلفکس: ۷۰-۵۱۰۰۵۱۶۹ wiesman@wiseman-cargo.org



**جهان دنیز کالا**

Jahan Deniz Kala

- ◀ فورواردری
- ◀ حمل کالاهای سنگین
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- ◀ انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



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: ۹-۸۸۷۷۶۵۸۶ نمابر: ۸۸۷۸۴۴۹۳

Email:NIECIR.info@timnet.ch



**روان تراب نوین امید**

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی
- واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
- واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی
- حمل زمینی از اروپا
- خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندر عباس: سهراه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳

تلفن: ۳۲۲۲۷۸۶۰ - ۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۰۷۶

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



شرکت حمل و نقل بین المللی

**بهبود کالا ایرانیان**

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

- سرویس حمل و نقل جاده ای مختص به کشورهای ترکیه و گرجستان و آذربایجان و ارمنستان
- سرویس حمل و نقل دریایی از کلیه بنادر ایران به بنادر مهم اروپایی و آسیایی و خاور دور و بالعکس
- سرویس حمل و نقل ریلی جهت کلیه محمولات داخلی، صادراتی، وارداتی و ترانزیتی
- سرویس گروپاژ یا خرده بار از اقصی نقاط اروپا به خصوص از ترکیه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان ولیعصر چهارراه طالقانی کوچه رحیم زاده پلاک ۱۰

تلفن: ۶۶۴۱۰۱۷۹-۶۶۴۱۲۹۵۶-۶۶۴۱۳۵۰۸ همراه: ۰۹۱۲۴۸۸۲۳۴۶

تلفگرام، واتس اپ: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱

فکس: ۶۶۴۱۲۵۹۲

www.bki-co.ir

info@bki-co.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 - ۵۴۵۱۳ (خط ۴۰) شماره: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@parstarabar.com



## شرکت کسری افق دریا

کشتیرانی و بازرگانی

- اجاره شناورهای کربوت و سوپلای بوت
- خدمات اجنسی و خدمات افشور
- تدارکات دریایی و خدمات سکوها
- دارای بیشترین فعالیت در بندر عسلویه

نشانی: عسلویه، شهر نخل تقی، کوچه دوم پشت بانک ملت  
 درب اول، کدپستی: ۴۸۶۶ ۱۸۴ ۷۵۱

تلفن: ۰۹۱۲۸۴۵۱۵۷۶ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۰۲۶



## 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 / ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳ 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 / ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲ تلفکس: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲  
 مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ / ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷ مدیر عملیات:

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



## شرکت کشتیرانی دریایمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر، پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸  
 تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ / ۲۶۴۰۹۶۰۷ فکس: ۲۶۴۰۹۶۰۷  
 دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا، بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸  
 تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ / ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴ شماره: 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 / ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷ دورنگار:

Email: info@irsa-marine.com



## شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



### شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



### شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفکس: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۶۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰-۱۵ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳

www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



### شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بندر 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

عملیات تخلیه و بارگیری | 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



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: ۴۴۰۱۸۷۲۰-۴۴۰۱۸۷۰۱ | نمابر: ۴۴۹۶۱۷۶۸

info@blosco.ir | www.blosco.ir



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 / ۶۶۹۲۳۳۷۹۶
- ۶۶۹۲۰۳۷۴ / ۶۶۹۲۰۳۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴
- ۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۳۶۲
- www.danieltarabar.com
- info@danieltrabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

## روشن تیر

- زمینی، دریایی، هوایی
- ترانزیت و ترخیص کالا
- کریر - فورواردر
- دارای نمایندگی در کلیه بنادر، مرزها و کشورهای اروپایی
- تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵
- تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴
- ۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲
- نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



حمل و نقل بین المللی،  
کشتیرانی و خدمات دریایی

## گروه راهبران

RAHBARAN GROUP

International Transport, Shipping



حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)

MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



## راهبران پیام

حمل و نقل بین المللی کالا

RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران

PAYAM TERMINAL



## یامی لاین جلوبال

للتجارة العامة ش.ذ.م.م

YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C

مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

- حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده عربی به بنادر ایران و بالعکس
- ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، ترکیه، اروپا و بالعکس
- دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری
- دارای نمایندگی های فعال در چین، دوی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس، تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- تهران، خیابان مطهری، خیابان مفتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
- تلفن: ۸۸۳۲۹۹۰۰-۱۹ فکس: ۸۸۳۲۲۲۳۸-۴۰
- Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
- info@rahbaranpayam.com



## تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- دریایی - زمینی - هوایی
- صادرات - واردات - ترانزیت
- حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
- ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور به صورت موقت و قطعی
- دارای نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور
- تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری، بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶ طبقه ۵ واحد ۲۴
- تلفن: ۸۸۸۴۹۰۲۵-۴ 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 گاز
- انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور
- دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان
- تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۲۹۰۷-۱۴ نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۷۲۹۰۳ و ۰۶

info@petroasia.net



Pars Sea Passage Shipping Co.

## کشتیرانی گذرگاه دریای پارس

Pars Sea Passage

- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL
- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی
- ارائه سرویس های فورواردری
- حمل کالاهای خطرناک

تهران- میدان کاج-کوچه علی اکبر-پلاک ۲۰-واحد ۱۰۴  
تلفن: ۲۲۳۸۵۰۵۴-۲۲۳۸۶۰۷۸-۲۲۳۸۶۰۴۶

Sarah.tn@psp-shipping.com



## ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی  
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
  - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی
  - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
  - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصری، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲  
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳  
www.iranatarabar.com



## فراک دریای آرام

- شرکت نمایندگی کشتیرانی
- سرویس مستقیم با کشتی از اروپا و خاور دور به بندر جنوبی ایران و بالعکس
  - حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژه های و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۳، واحد ۱۰۵  
تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶  
۸۸۳۴۵۶۹۹  
۴۰۸۸۰۱۹۶  
نمبر: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳  
www.fta-co.net  
farahdel@fta-co.net



## DOLPHIN

### 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



All Around The Globe...

### خدمات کشتیرانی و بارفراوری

حمل و نقل دریایی، (هوائی، هوایی و ریلی)  
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی

Web: www.ariantrans.com  
email: info@ariantrans.com



آرین ترانس

ARIAN TRANS



جهان سیر فروغ

JSF

### حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس

Web: www.jsfair.ir  
email: info@jsfair.ir

### حمل و نقل دریایی

پارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر  
خدمات کار گزاران ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



آرین سپهر آروند

ARIAN Sepehr



ایده کالای تابان

TCIS

### خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی، صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیک

مشاوران فنی گواهی های استاندارد ISO 9001 و ISO 14001

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 ترمینالی، کراس استاف در  
بندر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس سه راه دلگشا جنب عکاسی فوتو هرمز ساختمان شهاب طبقه ۵ واحد ۵۰۴  
تلفن: ۳۲۲۲۳۳۲۶ - ۰۷۶ - ۳۲۲۲۳۳۶۹۷ - ۰۷۶  
همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHESSD.COM



## شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
- چارترینگ
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های
- حمل و نقل بین المللی

دارای دفاتر و شعب در:

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  
نمبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۷۸-۹  
info@seasark.com  
www.seasark.com



Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)

## شرکت خدمات کشتیرانی

## روشاک دریا

سال تاسیس: ۱۳۸۷ (با مسئولیت محدود)

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی  
Novel • Allied •  
Searoute  
در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،  
پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۶۷۴۵۶۹

فکس: ۸۸۶۷۴۸۸۱

دفتر بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۶۴۶۲۸

info@searoshak.com



## ماهان

### تجارت لیمارک

شرکت حمل و نقل بین المللی و بازرگانی

- مشاور در امور حمل و نقل
- بهترین نرخ و سرویس کانتینرهای یخچالی، ایزو تانک، فلکسی تانک، اپن تاپ، فلت راک
- نازل ترین نرخ کانتینر صادراتی
- حمل تخصصی قیر (از پالایشگاه به تمام مقاصد دنیا)
- حمل کالاهای تخریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نوبنیاد، ابتدای پاسداران، بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال  
طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳

۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejaratl.com  
info@mahantejaratl.com





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  
۸۹۷۷۵۳۳۸ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱  
www.absshipping.com  
info@absshipping.com



شرکت کشتیرانی  
**سیراف دریا لیان**  
Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:  
♦ حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)  
♦ نمایندگی کشتیرانی (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: ۰۲۲۲۵۳۰۳ (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 / ۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰ / نامبر: 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 / ۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸ / نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸  
info@hameltransportco.com



**بارفرابار** 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 / ۲۱-۸۸۷۳۳۶۰۸ / نامبر: 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 / ۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲ / نامبر: ۰۴۱-۳۳۳۶۴۵۲۲  
تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۲  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / نامبر: ۰۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲  
info@saraym.com



**سفر بار** شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی



**SAFARBAR** Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

- ♦ نمایندگی هواپیمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی
- ♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هواپیمایی داخلی و خارجی
- ♦ نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)
- ♦ تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)
- ♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف  
کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۲-۸۸۷۵۹۷۵۰ / ۸-۸۸۷۵۹۰۵۶-۰۲۱ / نامبر: 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  
تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷  
نمابر: ۲۲۰۲۸۷۷۹



**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 / تلفن: ۷۵۳۰۱۰۰۰  
sales@seaspeedgroup.com  
www.seaspeedgroup.com

## شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



**شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه**

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژه‌ای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده 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: ۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۶۹  
نمابر: ۲۲۹۱۲۸۵  
www.tirajehshipping.com  
info@tirajehshipping.com



**ایرانیان غلات پارسه**  
کشتیرانی بازرگانی بین‌المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بندر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پروفورما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان  
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵  
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴-۷  
نمابر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳  
ساعت جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۶۲  
info@saeedjamshidian-co.com

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd  
Shipping Agency & Int'l Freight Forwarder



**تاجران دریا کالا**  
نماینده خطوط کشتیرانی

- حمل انواع کالا توسط کانتینرهای معمولی، یخچالی، OPEN TOP، FLATRACK به کلیه نقاط دنیا
- حمل محمولات مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از ISO TANK & FLEXI
- حمل کالا به صورت EX WORK
- نماینده خطوط کشتیرانی OEL - MLI - CST - RSL - UPSL

تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷  
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰، نمابر: ۸۸۱۹۷۵۴۵  
www.cargoseatradrs.com

**راهیان تجارت مارین**  
نماینده 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
- چارتر ینگ

تهران: پاسداران، خیابان گل‌نسی، خیابان ناطق‌نوری، میدان قبا، پلاک ۷۴، طبقه ۲، واحد ۷  
تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۵۰-۶۰-۷۰  
نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۷۹۹۸۰  
www.ospico.com  
info@ospico.com



شرکت خدمات کشتیرانی  
**خورشید دریای آبی**  
(پاساژر/تجارت)  
Blue Sea Sun Shipping Service Co.Ltd

- نماینده 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**

نماینده 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@neda.net



**شرکت دریای آبی خلیج فارس**

( عملیات تخلیه و بارگیری )

- عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
- تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
- رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
- تقدیرنامه از سازمان بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بربگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)

مدیران: کریم فر، شریفات

بندر امام خمینی، فاز ۳، سده ۱، پلاک ۵، تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹  
website: www.bluedarya.com  
E-mail: blue\_sea\_pg@yahoo.com



**PASARGAD LINE**

خط کشتیرانی پاسارگاد لابن

بنیانگذار اولین خط کانتینری در بندر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدرهای مطرح خلیج فارس

دفتر مرکزی: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۰۰، دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴

شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱، شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۴۴۵۱۱۳، دفتر امارات: ۰۰۹۷۱۵۰۸۵۲۴۱۸۵

www.pasargadline.com

info@pasargadline.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 / ۷۹۱۳۷۷۶۶۵۱ / ۷۹۱۳۷۷۶۶۵۱

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**

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



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی و امور گمرکی

**ایران ویچ**

کرستان

دفتر مرکزی: سنندج 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

واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۴۳۴۳

iranvichco@yahoo.com

شرکت خدمات کشتیرانی

**دریای نقره ای کاسپین**

◀ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه

◀ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه

◀ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضایی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳

نمبر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸

info@caspianilversea.com  
www.caspianilversea.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



## شرکت های حمل و نقل بین المللی استان خراسان



### شرکت حمل و نقل بین المللی واگن بار آسیا

- \* با مجوز رسمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- \* نماینده قانونی راه آهن ترکمنستان (اکسپدیتور) در پرداخت کرایه مسیر ریلی
- \* جستجو و ردیابی واگن های MPS و SPS در منطقه CIS و ایران
- \* دارای شعبات در کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، ترکیه
- \* دارای نمایندگی در کشورهای امارات، قزاقستان، تاجیکستان، قرقیزستان
- \* اخذ مجوز و حمل محمولات ترافیکی، خطرناک \* عضو فیاتا

مشهد: بلوار ملک آباد، بزرگمهر جنوبی، بین بزرگمهر جنوبی ۱۰ و ۱۲/۱، پلاک ۴۸  
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۵۱-۶ نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com

### خادم لجستیک حمل و نقل بین المللی و لجستیک



### khadem Logistics

Group of companies

- ◀ حمل ریلی: شرکت ریل واگن دریا
- ◀ حمل جاده های بین المللی: شرکت بارمان ترابر
- ◀ حمل دریایی: شرکت دروازه طلایی ایرانیان
- ◀ حمل هوایی: شرکت خدمات بار هوایی ایران

دفتر مشهد: ۰۵۱-۳۱۷۳۱ دفتر تهران: ۰۲۱-۸۸۱۹۳۴۴۰-۲

www.4pl.ir

info@4pl.ir



### شرکت حمل و نقل بین المللی اترک بار خراسان

کریر غرورادر

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
- حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
- دفتر مرکزی: مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۳۴۵۲

www.atrakharkhorasan.com

msh-office@atrakharkhorasan.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی

### کالا سپید ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی  
International Transport.Co (LTD)

(با مسئولیت محدود)

### حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲  
 دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۳۴۴۳  
 تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ نمابر: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴

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
- نمایندگی در کلیه بنادر و مرزهای کشور

مشهد: خیابان آبکوه، نیش آبکوه ۵، مجتمع تجاری، سعد آباد، واحد ۱۰۳  
 تلفن: ۰۵۱-۳۷۲۳۹۰۹۷ / ۳۷۲۳۹۰۹۶ / ۳۷۲۹۸۱۴۶ / ۳۷۲۹۳۷۴۳

نمابر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ علیرضا فرتاج: ۰۹۱۵۳۱۴۱۰۵۴

info@michka-mts.com

### شرکت حمل و نقل بین المللی

### آبانراه طوس



کریر - فورورادر

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: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵

Emial: bidel@abanrahtos.com - khavari@abanrahtos.com  
www.abanrahtos.com



### شرکت حمل و نقل بین المللی آسا برودت طوس

- ◆ 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, 10<sup>th</sup>, floor of Marmar Complex,  
Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.

Tell: +98 51 38 38 1411 Mobile: +98915 3141875

info@abtlogistics.ir

مشهد: خیابان امام خمینی، نیش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۱۰، واحد ۱۴

تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۸۱۴۱۱ همراه: ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵

♦ تسریع در امور حمل و نقل  
♦ مجهز به کامیون های سبک و سنگین  
و تریلرهای سنگین بار کمر شکن  
دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک  
سهلان، غرفه شماره ۸  
تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶  
مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱  
**ferdosbar\_tabriz@yahoo.com**

**FBT**  
شرکت حمل و نقل  
**فردوس بار تبریز**  
دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳  
تلفکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۳۴  
نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱  
نمبر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱  
E-mail: sarban.int@gmail.com

**ساربان گستر سبلان**  
با مسئولیت محدود  
کریر - فورواردر

**شبگیر بار طوس**  
حمل و نقل بین المللی  
سهامی خاص  
حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس  
مشهد: بلوار سجاده، خیابان بزرگمهر شمالی  
ساختمان شمس، طبقه ۵  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱  
نمبر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶  
www.shabgirbarpoons.com  
E-mail: shabgirbarpoons@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سرافراز ترابار**  
(با مسئولیت محدود)  
**Sarafraz Tarabar**  
International Transport Co. Ltd.  
کریر - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G  
تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱  
نمبر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹  
www.sarafraztarabar.com  
ferdousi7005@hotmail.com  
info@sarafraztarabar.com  
ferdousialireza@gmail.com

شرکت حمل و نقل داخلی و بین المللی  
**ارم ترابار**  
(زمینی - دریایی)  
ارائه کلیه امور حمل و نقل (داخلی و بین المللی)  
دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش چهارراه راهنمایی  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۳۳۹۷۶-۳۲۲۲۲۸۳۷  
فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۲۵۸۲  
دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴  
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱  
**info@eram-t.ir**

**KIA MEHR TARABAR**  
International Transport Company  
شرکت حمل و نقل بین المللی  
**کیامهر ترابار**  
کریر - فورواردر

حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به صورت زمینی، دریایی، ریلی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس  
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور ایران و ترکمنستان  
مشهد، خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۲۷  
kiamehr@mail.ru  
www.kiamehrtarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**جواهر نگار طوس**  
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان  
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱/۳۸۴۴۳۹۷۱  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶  
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸  
info@javahernegar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**ره تاش توس**  
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور  
فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان  
مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۲  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۱۶۱۱۴/۳۸۴۴۳۰۸۰  
نمبر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸  
بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲  
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸  
rahtash@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی  
**سورتمه ترابار خراسان**  
کریر - فورواردر  
ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به کشورهای آسیای میانه افغانستان، عراق، پاکستان  
مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر، طبقه ۶، واحد ۱۱  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶  
بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما، ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲  
نمبر: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹  
info@stk-shipping.com  
ceo@stk-shipping.com  
www.stk-shipping.com

**حمل و نقل بین المللی آساترابر شرق** کریر - فورواردر

**ASATARABAR** Tarabar Shargh Int'l Transport Co. Reg No.: 9445 حمل و نقل بین المللی

- مشاوره و انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از تمامی گمرکات و بنادر کشور.
- سرویس منظم از بندرعباس به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، افغانستان و عراق.
- حمل کابینتری کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از کلیه بنادر چین و دبی به ایران و بالعکس.
- ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی (MULTIMODAL)
- پذیرش و حمل کالاهای خطرناک، دارو و کالاهای یخچالی.
- حمل محمولات سنگین وزن و ترافیکی.

دارای دفاتر نمایندگی فعال در چین / هند / قزاقستان / تاجیکستان / ازبکستان / ترکمنستان

مشهد: بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴، ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴ فاکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰  
www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir



## توکا

شرکت حمل و نقل  
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده  
در بازار بورس اوراق بهادار  
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS  
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور  
بارنامه در کل کشور  
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای  
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:
- جاده ای-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ، ترخیص و انبارداری در بنادر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو
- دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت های برتر کشور با بالاترین آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

**دفتر مرکزی:** اصفهان، پایانه امیرکبیر،  
غرفه ۳۶ فکس: ۳۲۸۷۲۵۶۶ / ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۶  
تلفن: ۲۳۸۷۲۵۶۵ / ۲۳۸۶۶۹۰۱

**نشانی شرکت:** اصفهان، مبارکه، جنب فولاد  
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا  
تلفکس: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

**توکا:** تلفکس: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

**مبارکه:** تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳  
تلفکس: ۵۲۷۳۵۰۸۴

**بندر عباس:** نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷  
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

**پایانه انزلی:** تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴  
تلفکس: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

**کاشان:** تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱  
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

**تهران:** تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹  
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵  
[www.tukatrans.com](http://www.tukatrans.com)  
[info@tukatrans.com](mailto:info@tukatrans.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 ۲۸

تلفن: ۳۳۴۴۶۱۳۸ / ۳۳۴۴۶۱۳۷ - ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۷ / ۰۷۶-۳۳۴۴۶۱۳۷

مدیریت: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۵۶۶

دفتر عملیات:

۰۷۶-۳۳۵۳۲۵۸۴ / ۳۳۵۳۲۵۸۲ / ۳۳۵۳۲۵۸۳ / ۳۳۵۳۲۵۴۲

همراه: ۰۹۱۷۳۶۰۳۴۱۰

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

[niktarabar.bandar@gmail.com](mailto:niktarabar.bandar@gmail.com)



## شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی سلمان جنوب

(سهامی خاص)

حمل کلیه کالاها از بندرعباس  
به کلیه نقاط کشور و خدمات  
استریپ کانتینر

مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره:  
آقای شیرزاد غمگین

بندر عباس: میدان شهدا، ساختمان صدرا،  
طبقه ۶، واحد ۶۰۲

تلفن مدیریت: ۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۴۰  
تلفن دفتر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۸۰  
۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۵  
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۸۶۶  
همراه: ۰۹۱۷۷۶۳۴۵۶۸



## شرکت حمل و نقل جاده ای رشید بار بندر

هرمزگان: بندرعباس، بلوار امام  
خمینی، مجتمع ملکه آسمان ها،  
طبقه هفتم، واحد ۷۰۲

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱

پایانه: ۰۷۶-۳۲۵۲۳۲۱۳

میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸

نمابر: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۸۲

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

[rashidbar\\_company2006@yahoo.com](mailto:rashidbar_company2006@yahoo.com)

## شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲

Armin Bazargan  
Transportation Co

بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،  
روبروی بانک ملی

تلفن: ۳۴۳۷۴۰۶۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۳۴۳۷۴۰۴۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

[Bazargan\\_armin@yahoo.com](mailto:Bazargan_armin@yahoo.com)

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

[bszarganarmin2@gmail.com](mailto:bszarganarmin2@gmail.com)

## حمل و نقل ممتاز ترابر خلیج فارس

هرمزگان، بندرعباس، سه راه دلگشا،  
جنب عکاسی فتو هرمز، ساختمان

شهباب، طبقه ۴، واحد ۴۰۳

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۴۲۲۰

۰۷۶-۳۲۲۴۷۴۵۷

فکس: ۰۷۶-۳۲۲۴۹۴۰۷

## حمل و نقل حرا پویایی قشم

هرمزگان، جزیره قشم، شهرک

صنعتی طولا

همراه: ۰۹۱۷۱۶۳۱۲۴۴

مدیریت: آقای نصرت آبادی



## شرکت حمل و نقل بین المللی حنان ترابر شرق

HANNAN TARABAR SHARGH

Int.Transport.co

(سهامی خاص)

(کرپور - فورواردر - ترخیص کالا)

دفتر مرکزی: زاهدان،

خیابان آزادی ۶، شماره ۲

تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۲۸۳۹۳ / ۳۳۲۲۸۳۹۳

فکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۹۱۱۳

همراه: ۰۹۱۵۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸



## شرکت حمل و نقل بین المللی ماکاترابر بلوچستان Maka Trans Co.

کرپور - 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](mailto:makatrans@yahoo.com)



## شرکت حمل و نقل بین المللی سبا ماهان مشهد

شماره ثبت: ۲۱۷۲ (سهامی خاص)

کرپور - 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](mailto:saba.mahan2172@yahoo.com)



## افتخار ترابر

حمل و نقل بین المللی

EFTEKHAR TARABAR

کرپور - 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](mailto:eftekhartarabar@yahoo.com)



مدیرعامل: حامد نوروزی



- شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با برخورداری از انواع واگن های لبه بلند، مخزن دار مخصوص حمل مایعات سبک و مخزن دار مخصوص حمل مایعات سنگین در زمینه خدمات زیر فعالیت دارد:
- حمل و نقل ریلی محمولات سوختی، انواع روغن و مواد پتروشیمی
  - تنها دارنده ناوگان حمل ریلی مواد شیمیایی (سود- اسید) در کشور
  - حمل و نقل ریلی داخلی مواد معدنی فله نظیر سنگ آهن، گندله، کنسانتره، کلبنکر و ...
  - حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (این تاپ) و ایزوتانک
  - حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نیش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ تلفکس: ۹- ۴۶۱۰۰۹۸۰

info@srpt.ir



**ودود ترابار**  
شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر  
زمینی، دریایی  
تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری،  
پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹  
تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹  
نمبر: ۸۸۸۹۵۸۲۷

vadudetarabar@gmail.com



**شرکت حمل و نقل آزاده بندر**

شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر  
Azadeh Bandar Transportation Co.

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوی به تمام نقاط کشور
  - مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
  - دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری
- بندرعباس: بلوار پاسداران، نیش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم، کتاب فروشی بهزاد  
تلفن: ۶۸-۳۳۵۱۴۷۶۴ / ۴۱-۳۳۵۱۴۷۳۷ / ۳۳۵۵۵۸۱۶-۳۳۵۵۵۸۱۶ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵  
پایانه بندرعباس: رو به روی ساختمان ستاد، ساختمان ۳۲ دستگاه، غرفه ۲۰  
میدان تره بار: بندرعباس، بعد از پلیس راه قدیم، میدان میوه و تره بار  
دفتر تهران: خیابان آیت الله کاشانی، خیابان ابادر، نیش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



**حمل و نقل ریلی کالا**

مدیرعامل: مهر داد نجاتی محرمی  
تلفن: ۸۸۶۶۰۹۱۳ و ۸۸۸۸۹۰۲۶  
فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸  
آدرس: تهران، انتهای خیابان گاندی  
شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰  
واحد ۱۵ و ۱۶  
کدپستی: ۱۹۶۹۹۵۳۷۶۸  
www.parto-bf.com  
info@parto-bf.com

گروه حمل و نقل پارس

شرکت حمل و نقل داخلی  
**ساسان ترابار پارس**



شرکت حمل و نقل داخلی  
**ساحل ترابار پارس**

- ◀ حمل تخصصی کود شیمیایی
- ◀ حمل محمولات سبک و سنگین
- ◀ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی
- ◀ حمل محمولات تانکری و مایعات
- ◀ انجام پروژه های ترکیبی تسخلیه، بارگیری و حمل در منطقه

دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا  
تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۴ / ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۴ / ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۴  
دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به مطهری، کوچه حسینی راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳  
تلفن: ۸۶۰۳۷۲۵۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ / ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ / ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹

info@sasantarabar.com

info@saheltarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی خلیج فارس (سهامی عام)

**حمل و نقل ایمن، سریع، ارزان**

- رتبه اول به لحاظ گستردگی شبکه حمل و نقل و تعداد شعب در سطح کشور
- رتبه اول به لحاظ موجودی ناوگان فعال ملکی کشور
- رتبه اول به لحاظ سرمایه و نیروی انسانی
- اولین شرکت حمل و نقل جاده ای دریافت کننده گواهینامه تعالی سازمانی و جایزه ملی بهره برداری
- دارای ۱۰۴ شعبه و نمایندگی در سراسر کشور
- تهران، کیلومتر ۱۷ بزرگراه آیت الله سعیدی، میدان نماز

سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۱۰۱۱۲۱  
فکس دبیرخانه: ۵۶۳۴۳۸۷۷  
فکس: ۵۶۳۵۷۰۱۳  
فکس: ۸۸۹۷۸۲۸۴

تلفنخانه: ۵۶۳۷۰۹۰۱-۲  
بازاریابی: تلفن: ۵۶۳۷۰۸۹۱  
امور بین الملل: تلفن: ۸۸۹۷۸۲۸۴-۷

www.pgtco.ir

info@pgtco.ir



## بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

### تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می‌باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ معافیت‌های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ◆ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- ◆ خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره‌گذاری

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، پایین‌تر از پارک ساعی، برج سپهر ساعی، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۴۸۲۱۶۱ - ۴  
نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۴۸۲۱۶۵

بندرعباس: خیابان سیدجمال‌الدین اسدآبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۸۳۵۴  
نمابر: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۸۳۵۵

www.KianTarkhis.ir      kiantarkhis93@gmail.com



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

## شرکت بین‌المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می‌باشد.

### معرفی شرکت و توانمندی‌ها:

- ◆ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ◆ خدمات تجاری و بین‌المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ◆ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ◆ خدمات بندری: مدیریت و بهره‌برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ◆ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر - خیابان حافظ شمالی (نادر) - فرعی بانک قوامین - ساختمان نادر - طبقه ۳ - واحد ۶۵ تلفکس: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸ - ۹

www.tpg.org.ir

tandis\_persiangulf@yahoo.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 مخزن‌دار، 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 مبدای به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- ◆ انعقاد قرارداد فورورادی با شرکت KTZ-Express دارنده واگن های باری راه آهن قزاقستان
- ◆ حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ◆ ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی، عملیات تخلیه و بارگیری، باربندی انواع محمولات.
- ◆ حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- ◆ حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
- ◆ انجام کلیه خدمات راهبردی قطارهای باری

www.RWT.IR      info@rwt.ir

نشانی دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲)      فاکس: ۰۲۱ - ۶۶۴۲۱۲۱۶

نماینده‌گی‌ها: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷۰۷۲۳۷۷ تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۷۵۶۸۲۱ - ۲      نمابر: ۰۷۶ - ۳۳۷۵۲۲۲۰

مشهد: تلفن: ۰۵۱ - ۳۷۳۴۵۱۱۷      سرخس: تلفن: ۰۵۱ - ۳۴۵۲۳۳۳۴      اهواز: تلفن: ۰۶۱ - ۵۵۳۲۱۱۸      اراک: ۰۸۶ - ۳۳۱۲۰۰۳۶      شاهرود: ۰۲۳ - ۳۲۳۶۰۶۹۰

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 داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور  
دارای پروانه رسمی از گمرک ایران  
تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران.  
پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴  
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۲۷۲  
فاکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۳۸۹۸  
همراه: ۰۹۱۴۱۱۶۱۳۸۱  
[d.varasteh@gmail.com](mailto:d.varasteh@gmail.com)



## شرکت بازرگانی پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰

**Pardis Hegmatane NAvid**  
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

تلفکس: ۰۳۳۵۵۷۹۰۲ ۳۳۵۵۷۲۰۵ - ۰۷۶

[www.pardis-hn.com](http://www.pardis-hn.com)

[pardis\\_hn@yahoo.com](mailto:pardis_hn@yahoo.com)

## 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 کانیتینر 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: ۰۵۱)۳۴۵۲۲۴۳۷

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۷۰۶۱

فاکس: ۰۵۱-۳۴۵۲۹۵۸۰

همراه: ۰۹۱۵-۱۱۲۶۰۴۵

[csnoori@gmail.com](mailto:csnoori@gmail.com)

TARKHIS JOHN DERE



## شرکت ترخیص جاندر

ایلام، مرز مهرا  
همراه: ۰۹۱۸۷۳۴۴۸۱۶  
۰۹۱۸۷۴۷۳۹۹۵

[www.Tarkhis1.ir](http://www.Tarkhis1.ir)

## 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 کرمی واقع در قصر شیرین

همراه: ۰۹۱۲۹۴۲۵۵۷ / ۰۹۱۸۴۳۰۴۵۰

[www.qasrtarkhis.blogfa.com](http://www.qasrtarkhis.blogfa.com)

- 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: ۰۱۳-۴۴۴۱۷۰۵ - نامبر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴

همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰

[rahimabshi@yahoo.com](mailto:rahimabshi@yahoo.com)

## بازرگانی رحیم ابشی



## پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری

تلفن های دفتر مرکزی:  
۶۶۷۰۷۱۴۸  
تلفن های رزرو ترمینال جنوب:  
۵۵۱۸۵۳۱۲-۲۳  
تلفن های رزرو ترمینال غرب:  
۴۴۶۶۳۹۵۴-۵  
تلفن های رزرو ترمینال شرق:  
۷۷۸۶۵۵۳۰-۷۷۸۶۸۰۸۰  
تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی:  
۸۸۷۵۳۶۰۰-۱  
[www.iranpeyma.info](http://www.iranpeyma.info)



## شرکت مسافری پیک صبا تهران (تعاونی ۱۷)

تلفن مدیریت تهران مستقیم:  
۵۵۱۸۵۵۲۶

تلفن رزرو پایانه جنوب: 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](http://www.peykesaba.net)



## شرکت تعاونی مسافری میهن نور آریا زاهدان

شماره ثبت: ۲۱۵۹

مدیریت: عبدالله گمشادزهی

زاهدان، خیابان امام خمینی غربی،

پایانه مسافری انقلاب، غرفه شماره ۱۳

تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲

۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱

۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳

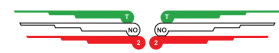
تلفن دفتر دانشگاه:

۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸

[mihannoorarya2015@gmail.com](mailto:mihannoorarya2015@gmail.com)

## ترمینال تهران

شماره ثبت: ۲۷۷۰۰ (پی.ا.تی)



شرکت تعاونی مسافری شماره (۲)

مدیرعامل: منصور ملاصالحی

تلفکس دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴

پایانه جنوب: ۰۱-۴-۵۵۱۸۵۳

۵۵۱۸۵۳۲۴-۶

پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱

۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱

[pmt.t2co@gmail.com](mailto:pmt.t2co@gmail.com)

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





**بیمه البرز**



سایه امن البرز  
شرکت خدمات بیمه ای

سفارش خرید بیمه باربری و بیمه نامه شخص ثالث از بیمه البرز برای خرید آسان بیمه باربری و بیمه شخص ثالث از شرکت بیمه البرز، به وب سایت یا تلگرام زیر پیام بفرستید یا در پیج اینستاگرام (sayehamnborz) درخواست خودتون رو دایرکت ارسال بفرمایید.

تهران: خیابان سپهرودی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۲۹، طبقه ۸، واحد ۲۵

شرکت خدمات بیمه ای سایه امن البرز

تلفن: ۸۸۵۳۸۸۶ / ۸۸۷۴۹۸۹۱ / ۸۸۵۲۶۹۳۷ / ۸۸۵۳۸۸۶

www.sayehamnborz.com



خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲،

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۰۳۴۹۷ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۱۷۹۷۳

Email: bobehreja@gmail.com

Sangin Tarabar  
Road Transport Co Ltd.



**سنگین ترا بار**

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتحی شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (۱۰ خط)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



◀ نیم قرن تجربه در صنعت حمل و نقل کشور  
◀ مجهز به ماشین آلات و تجهیزات روز جهان  
◀ عضو انجمن صنفی بوژی داران ایران

دفتر مرکزی: شیراز - بلوار امیرکبیر - نیش خیابان قالیشویی  
ساختمان میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر  
بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهر آهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۰ / ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۴ / ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



**حمل و نقل وزین ترا بار تهرانی**

شرکت حمل و نقل جاده ای

VAZIN TARABAR TEHRANI INTERNAL TRANSPORT  
Heavy & Ultra Heavy

با ۵۰ سال سابقه در صنعت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین

آدرس دفتر مرکزی: خیابان آفریقا، بین چهارراه جهان کودک و میرداماد،

شماره ۲۱۱، ساختمان نگین آفریقا، طبقه ۱۰، واحد ۸

تلفکس: ۸۸۸۷۴۴۱۸ - ۱۹.۸۸۸۷۰۶۲۴ - ۲۵.۸۸۷۸۰۰۵۵

www.tehranitransport.com info@tehranitransport.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 / ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

**شباهنگ بروجن (متحده)**

بنیان: ۱۳۱۹

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی دانشگاه آزاد

تلفن: ۰۳۸-۳۴۲۲۱۶۴۰ / ۰۳۴۲۲۱۶۵۰

همراه: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰ / ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰



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، زرنند، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۸۲۴

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵-۹

saadat\_tarabar@ymail.com

www.saadattarabar.com

# TARABARAN GUIDE

The international of some international transport companies and shipping services Co.



**Pole One Trans (LTD)**  
International Trans, Co.

**The Exact Address of Goods Transportation  
in to the World**

**Add:** Unit 3, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88833349 / 88343722-3

**Fax:** (+9821) 88820889

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

**E-mail:** [info@poleone.com](mailto:info@poleone.com)

**Shahin Tarabar**  
International Transport Co. LTD

**Carrier & Forwarder**



**Add:** Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,  
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

**Tel:** (+9821) 88322297

**Fax:** (+9821) 88322296

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

**E-mail:** [info@shaahintrans.com](mailto: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](http://www.sapratarabar.com)

**Email:** [info@sapratarabar.com](mailto:info@sapratarabar.com)



**BITA TARABAR**  
INT'L TRANSPORT CO. Ltd.

**(Carrier - Forwarder)**  
**Export - Import - Transit**  
**Specially to IRAQ**

**Head office:** No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

**Zip code:** 14188 Tehran- Iran

**Tel:** (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

**Fax:** (+9821) 6643 97 87

**Kermanshah:** (+9883) 38390053 Fax: (+9883) 38366872

**Khosravi:** (+9883) 42420668

[bita.tarabar.int@yahoo.com](mailto:bita.tarabar.int@yahoo.com)

**Marine Samin Pars**

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



No. 12 Unit 7 , East 14 th st. , Beihaghi st. ,  
Argentina sq. , Tehran-Iran

**Phone:** (+9821) 88178330

**Direct:** (+9821) 88177949

**Fax:** (+9821) 88178339

**postal code:** 1515654818

**Email:** [babak@msp-co.com](mailto:babak@msp-co.com)



**Int'l Transport Logistics Services**

**add:** No1, 8th Alley, Sarafraz(Daryai-e-Noor)ST,  
Motahari Ave, Tehran,Iran

**Tell:** (+98 21)88759051-55

**Fax:** (+98 21)88733610

**info@saraym.com**

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

**ROYAL**  
WORLD TRANSPORT

OFFICE LOCATION: BARBAROS MAH.

AK ZAMBAK SK. UPHILL COURT 1B 3 A

115 ATAŞEHIRI / ISTANBUL

TEL : 0090 216 688 6168

0090 216 688 6169

E-MAIL: [INFO@ROYALTRANSPORT.NET](mailto:INFO@ROYALTRANSPORT.NET)

WEB : [ROYALTRANSPORT.NET](http://ROYALTRANSPORT.NET)

**Abdis Marine  
Shipping Co**



**Tel:** +98 (21)41685000

[Sales@abdismarine.com](mailto:Sales@abdismarine.com)

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



## روز با حمل نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل یادآور اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل جاده‌ای را به رانندگان و تمامی دست اندرکاران این عرصه تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی کارگری رانندگان گنبد کاووس



## روز با حمل نقل ۲۶ آذر

سالروز صدور فرمان تاریخی رهبر انقلاب بر همه‌ی مسئولین محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و مدیر کل و پرسنل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان و کلیه تلاشگران حمل و نقل جاده‌ای کشور مبارک باد.

انجمن صنفی کارگری رانندگان باری بندر ترکمن



## روز با حمل نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس مهدی میقانی

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به تمامی دست اندرکاران و رانندگان زحمتکش حمل و نقل جاده‌ای کل کشور تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی کارگری رانندگان آق قلا



## روز با حمل نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس مهدی میقانی

مدیرکل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان گلستان

فرارسیدن هفته حمل و نقل، بهار حمل و نقل بر شما و تمامی دست اندرکاران عرصه حمل و نقل کشور را تبریک عرض می‌نماییم.

شرکت تعاونی کامیون داران خود راننده شهرستان کردکوی





روز با عمل نقل  
۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

### جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای مهندس امانی

معاونت محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای مهندس نفیسی

مدیر کل محترم دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین المللی

### جناب آقای مهندس نصری

مدیر کل محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل را به شما مدیران لایق و تمامی دست اندرکاران بخش حمل و نقل کشور به ویژه رانندگان جاده ای استان خراسان تبریک عرض می نمایم.

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل

بین المللی استان خراسان رضوی

روز با عمل نقل  
۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس حسن نیا

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای مهندس امانی

معاون محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

### جناب آقای مهندس باقر جوان

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای

استان هرمزگان

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش حمل و نقل جاده ای کشور به ویژه تمامی رانندگان زحمتکش تبریک عرض می نمایم.

جلیل اسماعیلی رئیس انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل کالای بندر لنگه

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل  
بر تمامی دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور  
که با تلاش و کوشش خود چرخ اقتصاد کشور  
را به حرکت در می‌آورند گرامی باد.  
**انجمن صنفی کارگری رانندگان کالای بهشهر**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل بر همه‌ی  
مسئولین محترم سازمان راهداری  
و حمل و نقل جاده‌ای کشور و مدیر کل و پرسنل  
اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای  
استان مازندران و کلیه تلاشگران  
حمل و نقل جاده‌ای کشور مبارک باد.

**انجمن صنفی کارگری رانندگان  
وسائط نقلیه سنگین نکا و حومه**



## شرکت تعاونی کاربران بندر بوشهر

۱۹ سال سابقه کار در امور راهبری شناورها، تامین  
نیرو انسانی، تخلیه و بارگیری و بارشماری کالاهای  
جنرال کارگو، فله خشک و مایع  
سرمایه گذاری در احداث اسکله صادراتی  
در جزیره نگین  
احداث یک پست برق گازی ۴,۵ مگاواتی  
در بندر بوشهر



بوشهر، اداره بندر و دریانوری، ساختمان قدیم گمرک،  
کانون بازنشستگان بندر بوشهر تلفن: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۹۷۹

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

### جناب آقای مهندس احمد محمدزاده

مدیر کل راهداری و حمل نقل جاده‌ای استان مازندران

### جناب آقای مهندس علی نصیری

معاون حمل نقل جاده‌ای استان مازندران

### جناب آقای ناجی سلامی

رئیس کانون انجمن‌های صنفی رانندگان کل کشور

فرارسیدن هفته حمل و نقل را به شما و تمامی  
دست‌اندرکاران و رانندگان زحمتکش  
تبریک عرض می‌نمایم.

**رئیس انجمن صنفی کارگری رانندگان  
کامیون‌های سنگین غرب مازندران (بوشهر)  
ابراهیم احمدی**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرا رسیدن هفته حمل و نقل و راهداری را به دلیر مردان  
عرصه جاده‌ها و کارکنان و دست اندرکاران حمل و نقل  
کشور تبریک عرض نموده و سعادت و بهروزی برای کلیه  
تلاشگران این صنعت را از خداوند منان خواستاریم.

علی کابلی ریاست  
انجمن صنفی رانندگان کالای قائم شهر  
و شرکت شارگستر ایرانیان



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرا رسیدن هفته حمل و نقل بر خانواده بزرگ  
حمل و نقل کشور به خصوص کارکنان و  
رانندگان پر تلاش و زحمتکش سراسر  
کشور مبارک باد

شرکت تعاونی کامیون داران و تریلی داران  
شهرستان قائم شهر



## جناب آقای مهندس محمد اسلامی

وزیر محترم راه و شهرسازی

## جناب آقای مهندس حسن نیا

معاون وزیر و ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

## جناب آقای مهندس احمد محمد زاده

مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان مازندران

انجمن صنفی شرکت‌های اتوبوسرانی  
استان مازندران

## ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر شما و کلیه مسئولین

و مدیران پر تلاش بخش حمل و نقل  
کشور گرامی باد.



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر



روز با حمل نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس خانقائی**

مدیر کل محترم حمل و نقل و پایانه های استان سیستان و بلوچستان

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را به تمامی

مسئولان و دست اندر کاران حمل و نقل جاده ای

کشور تبریک عرض می نمایم

**انجمن صنفی شرکت های مسافربری شهرستان زابل**



روز با حمل نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور

**جناب آقای مهندس خانقاهی**

مدیر کل محترم حمل و نقل و پایانه های استان سیستان و بلوچستان

فرارسیدن روز ملی حمل و نقل بر کلیه مدیران و

تلاشگران حمل و نقل کشور مبارک باد.

یار محمد دهواری رئیس هیئت مدیره

انجمن صنفی شرکت های مسافربری

شهرستان های سراوان، سیب سوران و مهرستان

روز با حمل نقل  
۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس خانقائی**

مدیر کل محترم حمل و نقل و پایانه های استان سیستان و بلوچستان

فرارسیدن روز حمل و نقل بر کلیه مدیران و

دست اندر کاران بخصوص رانندگان

زحمتکش مبارک باد.

**انجمن صنفی کارگری رانندگان خاش**



روز با حمل نقل  
۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از  
فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان

می باشد را صمیمانه به تمام بخش های حمل و نقل

کشور تبریک و تهنیت عرض می نمایم.

**انجمن صنفی رانندگان سواری کرایه برون شهری**

**استان سیستان و بلوچستان**



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

بهار حماسه همیشه جاوید جهاد سالروز صدور  
فرمان تاریخی امام خمینی (ره) بر تمام  
دلیرمردان عرصه جاده‌ها، مدیران،  
کارکنان و دست‌اندرکاران صنعت  
حمل‌ونقل کشور گرامی باد

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل کالای مهاباد



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس رحمتی**  
مدیر محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اردبیل

۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل را به شما مدیران  
لایق و تمامی دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل  
بخصوص رانندگان زحمتکش کشور  
تبریک عرض می‌نمائیم

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل کالای مغان

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس آدم نژاد**  
معاون محترم وزیر راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس ارسلان شکری**  
مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای آذربایجان غربی

فرارسیدن هفته حمل‌ونقل را به شما مدیران لایق و تمامی  
دست‌اندرکاران و رانندگان عزیز و زحمتکش  
استان آذربایجان غربی تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی رانندگان مسافر آذربایجان غربی

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس محمد اسلامی**  
وزیر محترم راه و شهرسازی

**جناب آقای مهندس حسن نیا**  
ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور

**جناب آقای مهندس علیزاده**  
مدیر کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای آذربایجان غربی

فرا رسیدن هفته حمل‌ونقل بر شما و کلیه  
مسئولان، مدیران و تلاشگران بخش حمل  
و نقل جاده‌ای کشور گرامی باد.

انجمن صنفی رانندگان بناب



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل  
روز تجلی ایثار؛ شجاعت و از  
خودگذشتگی بخش حمل و نقل جاده‌ای  
را به تمام فعالان و همراهان بخش‌های  
مختلف حمل و نقل کشور تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی رانندگان کالای رفسنجان



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

**جناب آقای مهندس حسن نیا**

ریاست محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

**جناب آقای مهندس حاج سیدعلی خانی**

مدیر محترم اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کرمان

فرارسیدن هفته حمل و نقل را که یادگار کم نظیری از  
فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان  
می‌باشد را صمیمانه به تمام بخش‌های حمل و نقل  
کشور تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل

کالای شهرستان بم

## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل، یادآور  
اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت  
حمل و نقل جاده‌ای را به تمامی زحمتکشان و  
تعالی‌گران این بخش تبریک عرض می‌نماییم

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل  
کالای سنندج



## روز ملی حمل و نقل ۲۶ آذر

فرارسیدن هفته حمل و نقل و راهداری، یادآور  
اخلاص، توانمندی و خودباوری فعالان صنعت حمل و نقل  
جاده‌ای را به تمامی زحمتکشان و تعالی‌گران این بخش  
تبریک عرض می‌نماییم.

انجمن صنفی شرکت‌ها و موسسات

مسافری شهرستان کهنوج





# قدرت بیشتر با کاسترول آر-ایکس توربو



BETTER SOOT PROTECTION

کاسترول آر-ایکس توربو، روغن موتور است با مواد سنتتیک برای نسل جدید موتورهای دیزلی. طراحی این روغن موتور مناسب کشورهایی مانند ایران است که سوخت مصرفی آنها حاوی سولفور بالا می باشد. تکنولوژی سنتتیک کاسترول آر-ایکس توربو قدرت موتور کامیون های مدرن توربو شارژ یا سوپر شارژ را در سخت ترین شرایط کاری و محدوده دمای وسیع در بالاترین سطح حفظ می کند. روغن موتور کاسترول آر-ایکس توربو، از لحظه استارت به سرعت حرکت کرده و از قطعات حساس موتور کامیون شما محافظت می کند.



SAE 15W-40  
API C1-4

IT'S MORE THAN JUST OIL.  
IT'S LIQUID ENGINEERING.







**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](http://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 آگاهی دارید؟ 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)؛
- ◀ مبنی قرارداد نرخ تسعیر ارز ناکافی در قرارداد؛
- ◀ عدم شمول تمامی تعهدات قابل بیمه شدن حمل‌کننده، مانند خسارت در تاخیر، مخارج حمل، حقوق گمرکی، افت ارزش، خسارت وارد به دلیل تاخیر در تحویل، جریمه دیرکرد و ...؛
- ◀ وجود استثنائات خارج از عرف و تفسیر پذیر در قرارداد؛
- ◀ شرایط سخت اجرا.

با طرح جامع بیمه CMR شرکت بیمه پاسارگاد؛ گام‌های آغازین خود برای ورود به دنیای eCMR را محکم بردارید.

مدیریت بیمه‌های باربری و مسئولیت حمل و نقل

۰۲۱ - ۴۳۴۸۳۲۲۱



# 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 بیمه‌ای، بازرگانی و ترخیص کالا
- دارای نماینده‌های معتبر در آسیا، اروپا و خاور دور
- ارائه خدمات مشاوره‌ای و حمل کالای خاص



☎ ۰۲۱-۴۱۶۳۲۰۰۰

📍 ۴۱۸۰۶

Email: [Info@sapratarabar.com](mailto:Info@sapratarabar.com)  
WWW: [sapratarabar.com](http://sapratarabar.com)

تهران، خیابان دکتر فریب تقاطع فرست شیرازی پلاک ۸۳، ساختمان ۱۱۱، طبقه سوم، واحد ۱۳