

تعمیرات

۱۶۴

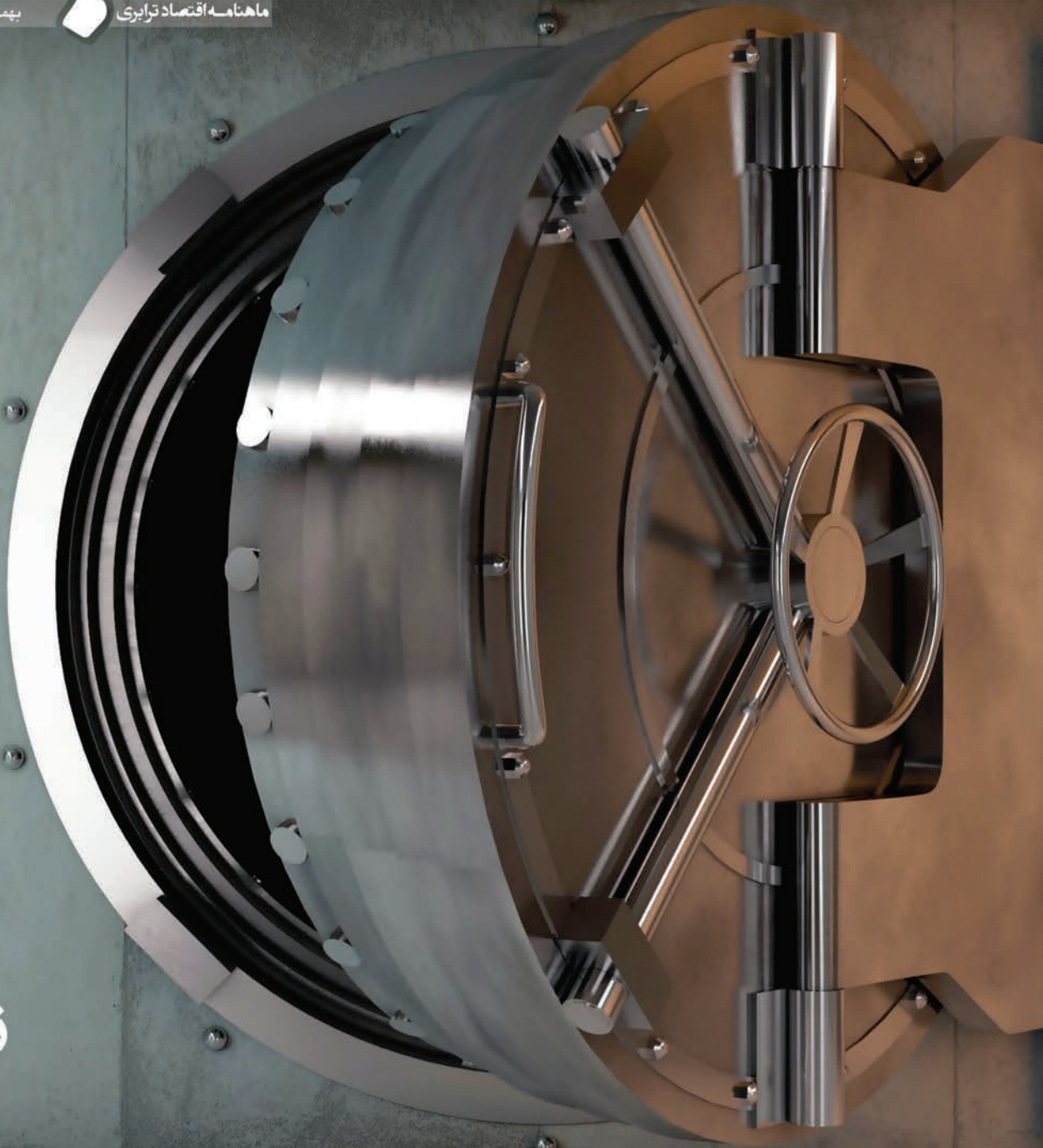
۲۵۰۰۰ تومان

بهمن و اسفند ۱۳۹۷ / ۱۴۰ صفحه

ماهنامه اقتصاد تریب

- « تورم پنهان
- « باختن پول ساخت!
- « در تکاپوی رفع عطش
- « فسادگریزی با مدل بخش خصوصی
- « نقدی بر یک پیش‌نویس غیرفنی
- « ترمز کشیده قیمت‌گذاری
- « چند چاله تازه هوایی!
- « در باب مستحبات بندری

تهی





مارین ثمین پارس (MSP)

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

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

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

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

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

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

◀ خدمات چارترینگ و حمل و نقل دریایی

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

رقابتی در کوتاهترین زمان به کلیه گمرکات داخلی ایران

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس: ۰۲۱-۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: Info@msp-co.com



The logo for Evergreen Group, featuring the words "EVERGREEN" and "GROUP" stacked vertically in a bold, white, sans-serif font.A large green container ship, the Evergreen Line vessel, is shown from a high-angle perspective, sailing on a blue sea. The ship's deck is covered with numerous green shipping containers. The ship's name "EVERGREEN LINE" 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



پایانه اختصاصی کانتینری کالای خطرناک

- تخلیه ، بارگیری و نگهداری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی 
- دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی 
- استریپ کانتینرهای وارداتی 
- استافینگ کالاهای صادراتی و ترانزیتی 
- خدمات لجستیک شامل حمل و نقل، انبارداری، بسته بندی، برچسب زنی و ... 
- خدمات بارگیری میعانات نفتی به ایزوتانک و فلکسی تانک 
- مجهز به نرم افزار آنلاین جهت ارایه دسترسی به شرکت های کشتیرانی 
- ایستگاه آتش نشانی مستقر در پایانه 
- دارای گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه (ISO9001:2015 , ISO 14001:2015 , OHSAS 18001:2007) 



بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، پایانه اختصاصی کانتینری کالای خطرناک
 فکس: ۳۳۵۲۴۷۱۸۶ - ۷۶ (+۹۸) www.ofogh-chakad.com
 تلفن: ۳۳۵۲۴۷۸۸-۸۹ - ۷۶ (+۹۸) Info@ofogh-chakad.com
 کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۸۹۳

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

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.



BISAN TARABAR POOYA
INTERNATIONAL TRANSPORTATION CO.

پویا بیسان ترابر

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: ۳۸۰-۱۳۸۱۳۸۳۸۵۹۸ + وب سایت: www.bisantarabar.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 عهده دار می باشد، این شرکت پس از تاسیس و در مدت زمان کوتاهی توانست با در نظر گرفتن توانایی های بالقوه ایران در زمینه صادرات و واردات سرویس های 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





ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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



+021 42867



/ariantrans

www.ariantrans.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 info@kalabar.net

گزارش اصلی

۱۴



این کیسه تهی است!

بودجه، آینه مالی شیوه اداره حکومت است و برخلاف شعار و حرف و سخنرانی، با عدد و رقم نشان می‌دهد حکومت چگونه بر مردم حکمرانی می‌کند. به قول معروف «بودجه‌ات را به من نشان بده تا به شما بگویم چطور کشور خود را اداره می‌کنید.» آنچه از نظر خوانندگان خواهد گذشت، مروری بر جایگاه بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ است.

۲۰

تورم پنهان

... میانگین طول دوره ساخت پروژه‌های عمرانی ملی که مقیاسی بزرگ‌تر دارند و حجم سرمایه‌گذاری بیشتری می‌طلبند ۱۳/۳ سال و برای پروژه‌های استانی که کوچک‌تر و کم‌هزینه‌ترند حدود ۵ سال است. در این گزارش می‌خواهیم ببینیم دخل و خرج پروژه‌های عمرانی چگونه است و آیا دولت می‌تواند از عهده آن برآید؟ یا باید خرج پروژه‌ها را از محلی جز بودجه عمرانی تامین کند.



۲۵

باختن پول ساخت!

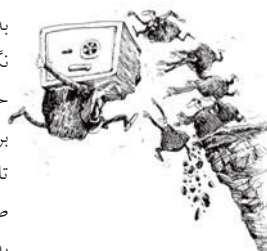
عملکرد اعتبارات عمرانی طی ۲۳ سال گذشته نشان می‌دهد که درصد تحقق اعتبارات هزینه‌ای به طور متوسط ۹۶/۶ درصد است. همچنین نسبت عملکرد اعتبارات عمرانی به هزینه‌ای طی دوره ۱۳۷۶-۱۳۹۸ روند نزولی داشته و از ۴۵ درصد در سال ۱۳۷۶ به ۱۲ درصد در سال ۱۳۹۸ رسیده است؛ بنابراین در سال ۱۳۹۸ به ازای هر ۱۰ واحد اعتبار هزینه‌ای، تنها ۱/۲ واحد اعتبار عمرانی پرداخت خواهد شد.



۲۸

در تکاپوی رفع عطش

اساسنامه صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور که در ۴ فصل و ۲۳ ماده به تصویب هیات وزیران رسیده، اکنون در انتظار تایید شورای نگهبان است. به‌منظور آگاهی از شیوه دستیابی صندوق توسعه حمل‌ونقل به اهداف تعیین‌شده و جزئیات عملکرد آن، با معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه به گفت‌وگو نشستیم. او تاکید داشت که به‌منظور جلوگیری از فساد، در تدوین اساسنامه این صندوق دقت زیادی صرف شده و همه آنچه برای موفقیت آن لازم به نظر می‌رسیده، پیش‌بینی شده است.



۳۴

فضای کسب‌وکار

فسادگریزی با مدل بخش خصوصی

ماه گذشته در نشست اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با دستور کار «سیستم مدیریت ضد فساد در بخش خصوصی ایران» از طرحی به نام «مدل داخلی مبارزه با فساد» که به تایید اتاق بازرگانی بین‌المللی و سازمان ملل متحد نیز رسیده است، رونمایی شد. ملک‌رضا ملک‌پور، عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه دریامحور، در این جلسه ضمن معرفی و ارائه جزئیات این طرح که گفته می‌شود حاصل ۳ سال تلاش و سعی کارگروه تدوین مدل مبارزه با فساد در اتاق تهران است، توضیح داد که تاکنون ۳ شرکت این طرح را به صورت موفقیت‌آمیز اجرا کرده‌اند.

◀ زیرساخت‌ها

۴۲

۵۷ درصدی‌ها!



آخرین گزارش مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌ها که توسط بانک جهانی، منتشر شده است، نشان می‌دهد حمل و نقل نیمی از سرمایه‌گذاری‌های جهانی در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ را به خود اختصاص داده و در حال حاضر سهم آن از کل سرمایه‌گذاری‌ها بیشترین سهم در ۱۰ سال اخیر است.

◀ ترابری جاده‌ای

۴۶

نقدی بر یک پیش‌نویس غیرفنی



اواسط دی ماه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای پیش‌نویس «ضوابط به‌کارگیری مدیران فنی» را به انجمن‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا ارسال کرد و نظرات آنها را خواستار شد. ترابران به منظور ارزیابی این سیاست جدید، به سراغ روسای بعضی از این انجمن‌ها رفت.

◀ ترابری درون‌شهری

۵۲

زیان‌دهی در پس‌شیشه‌های مات

شرکت «ملی نفتکش ایران» در اواسط دی ماه اقدام به انتشار صورت‌های مالی، تصمیمات مجمع عادی سالیانه و گزارش فعالیت هیئت‌مدیره طی چهار سال حذف‌اصل ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ کرد. صورت‌های مالی شرکت بدون جزئیات اقلام ترازنامه‌ای و صورت‌های سود و زیان منتشر شده و گزارش فعالیت هیئت‌مدیره نیز شاهد اطلاعاتی بسیار کلی است. با وجود همین اطلاعات ناقص، مشخص است که شرکت در سال مالی ۱۳۹۶ نسبت به سال پیش از آن، ۳۹ درصد کاهش درآمد داشته است.

در باب مستحبات بندری



برخی بنادر کشور از سال‌ها پیش، با ۲۳ بندر مهم جهان پیمان خواهرخواندگی منعقد کرده‌اند؛ اما آیا توانسته‌اند از مزایای این پیمان نیز بهره‌مند شوند؟ ترابران نظر استاد علوم دریایی دانشگاه خلیج فارس بوشهر و همچنین مدیرکل توافقات‌های سازمان بنادر را در این زمینه جویا شده است.

◀ ترابری هوایی

چند چاله تازه هوایی!

۶۴

در ادامه سلسله گزارش‌های مربوط به اقتصاد هوانوردی در کشور و دلایل پیدا و پنهان تمایل به ایجاد شرکت‌های هواپیمایی، تصمیم گرفتیم به سراغ یکی از نوسرمایه‌گذاران صنعت هوانوردی برویم. حمید عزت‌آبادی، رئیس هیات مدیره شرکت هواپیمایی هرمز است. او که مدعی است شرایط شرکت‌های تازه‌تاسیس هوایی از شرکت‌های قدیمی سخت‌تر است، می‌گوید تحریم‌ها و قوانین داخلی که متناسب با شرایط جدید سیاسی و اقتصادی کشور تغییر نکرده، آنها را در همین ابتدای راه، دچار مشکل کرده است.

◀ ترابری هوایی

۷۰

بدون نقشه پرواز!

ماه گذشته تعدادی از اساتید و صاحب‌نظران صنعت هوانوردی در گروه تخصصی به نام «خلبان عیسی‌خان اشتوداخ» به بررسی الزامات سرمایه‌گذاری در حمل و نقل هوایی و موانع آن در ایران، علل عدم سرمایه‌گذاری شرکت‌های سرمایه‌گذاری داخلی و بانک‌های داخلی در پروژه‌های هوانوردی کشور، نقش دولت و بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری خارجی، عدم موفقیت در تامین مالی خارجی هواپیماهای برجانی و نقش قوانین داخلی در این زمینه پرداختند. گزارشی داریم از مباحث مطرح شده.

۷۸



اوج‌گیری در آسمان ابری اقتصاد

ایکائو گزارش عملکرد صنعت هوانوردی جهان در سال ۲۰۱۸ را منتشر کرد. طبق این گزارش، هوانوردی تجاری در سال‌های اخیر آسیب زیادی از مواردی مثل اقدامات تروریستی، منازعات منطقه‌ای و جهانی، بهای سوخت و ... متحمل شده، اما به نظر می‌رسد مشکلات به‌مرور در حال برطرف شدن هستند.

◀ ترابری ریلی

۸۲

ترمز کشیده قیمت‌گذاری



ماه گذشته رجا اعلام کرد از ۱۵ دی ماه فروش بلیت‌های ترنسنت را متوقف می‌کند. هرچند در کمتر از دو هفته، در شرایطی که گفته می‌شد، تغییری در شرایط حاصل نشده، بار دیگر فروش بلیت قطارهای ترنسنت از سر گرفته شد. در گفتگو با مدیران رجا در پی آن بودیم که بدانیم چه عواملی رجا را به این نقطه رسانده است.

◀ تحولات بازرگانی

۹۰

آسفالت کردن یک راه شوسه!

داستان انعقاد قراردادهای تجاری با همسایگان که این روزها به هند، پاکستان، عراق و کشورهای آسیای میانه کشیده شده است، از ترکیه آغاز شد، اما موفق و مخالف قراردادهای تجارت ترجیحی و آزاد، از نتایج موافقت‌نامه تجاری با همسایه شمال غربی راضی نبودند... برای کشوری که دو دهه است پشت درهای سازمان تجارت جهانی مانده، این تلاش‌ها از اهمیت خاصی برخوردار است، حتی اگر هنوز بخشی از جامعه و فعالان اقتصادی نسبت به ایجاد روابط گسترده با جهان بدبین باشند.

◀ تحولات فن‌آوری

۹۶

کاهش بعد از شدت!



ارزش تجارت کشور در ۹ ماهه امسال به ۶۵۹۷۸ میلیون دلار رسید که در مقایسه با سال پیش، ۷ درصد کاهش نشان می‌دهد. از این میزان، ۳۳۳۵۸ میلیون دلار مربوط به صادرات غیرنفتی است که به لحاظ ارزشی ۵/۴ درصد افزایش و به لحاظ وزنی ۲ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد.



یاوران خودرو شرق



بازوی اجرایی نوسازی ناوگان مسافری ایران

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

فکس: ۵۵۲۴۳۷۳۷

www.yavarankhodro.com

تلفن: ۴-۵۵۲۸۹۹۶۰

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

تهی!

پیدا شدن فروچاله‌ها بر پیکر یک سرزمین نشانه چیست؟ پاسخ فنی ساده‌ای در برابر است: روستاییان چند ده هزار چاه غیرمجاز را دائماً عمیق‌تر و با کشیدن آب زمین، خاک را سست کرده‌اند. زیر زمین خالی و پوک شده و بالاخره فرونشسته است. یک پاسخ علمی هم وجود دارد: تراز منفی آب‌های زیرسطحی مورد توجه سیاستگذاران منابع آب و کارشناسان اقتصادی واقع نشده و تعادل لایه‌ای بهم خورده است. اما یک پاسخ دیگر وجود دارد که سیاسی است: حکومت به هشدار کارشناسان گوش نکرده و به دلیل پایگاه سیاسی روستایی خود، نخواست یا نتوانسته خودش را راضی کند هزینه سیاسی کور کردن چاه‌های غیرمجاز را بدهد.

اجازه بدهید بگوییم که یک پاسخ شبه‌فلسفی هم برای این پرسش وجود دارد: فروچاله‌ها حاصل عدم قطعیت در خصوص یک حقیقت مطلق و ابدی هستند که در به خطا رفتن مداوم عقلانیت حکمرانی نمود می‌یابد. بر مبنای این پاسخ، حکومت نمی‌تواند به قطعیت برسد که روند منتهی به تشکیل فروچاله روندی مصیبت‌بار است و باید جلوی آن را گرفت. همچنین نمی‌توان مطمئن بود که فرونشست یک رخداد مطلقاً منفی حاصل از عملکرد ماست. پدید آمدن فروچاله می‌تواند مانند سایر تحولات زمین‌شناسی، منطق خود را داشته و بی‌اعتنا به نظام ارزش‌گذاری ما باشد، درست مانند زلزله که نمی‌توان آن را انتقام زمین از برپاکندگان فساد در زمین و یا مقاومت زمین در برابر خرابکاری‌های زیست‌محیطی ارباب‌منشانه بشر دانست. همین نبود یک متر و سنجه دارای قطعیت است که مثلاً نفت را که اتفاقاً آن هم از زیرزمین بیرون می‌کشند، یک روز ثروت خدادادی فرض می‌کند و روز دیگر نفرین زمین از کار درمی‌آورد؛ همین عدم قطعیت که چه چیز درست است و چه چیز غلط.

نگاه به هر پدیده‌ای در چارچوب چهارگانه فوق‌امکان‌پذیر است. در تجارت و صادرات و واردات، در سیاست خارجی و حتی در بودجه دولت که این شماره ترابران هم در گزارش اصلی به آن پرداخته است و مشابهت‌هایی با مثال فرونشست دارد. هم می‌توان آن را از نظر فنی توضیح داد، هم سیاست‌گذاری اقتصادی، هم سیاسی و هم عقلانیت حکمرانی؛ مثلاً کسری بودجه را که مشکل ذاتی آن هست در نظر بگیرید. از نظر عوام، کسر بودجه یعنی حکومتی‌ها پول‌ها را خرج خودشان می‌کنند؛ از نظر فنی می‌شود آن را با همان تراز ورودی و خروجی یعنی کمبود درآمد و زیادی هزینه توضیح داد؛ به لحاظ علمی با مثلاً کاهش درآمد فروش و سهم نفت، یا بروز رکود و کاهش منابع مالیاتی و مانند آنها قابل تفسیر است. از نظر سیاسی هم که کیفیات چیزی مثل بودجه مطلقاً سیاسی است: حکومت می‌خواهد کجا را چرب کند و کجا را بخشکاند. امروز برایش واردات گاز اشک‌آور و خودروی ضدشورش مهم‌تر است یا آفت‌کش و تراکتور؟ از زاویه فلسفی هم اهمیت دارد که عقلانیت شناور حکمرانی، ما را به کجا بکشاند: عدالت در توزیع بهتر است یا عدالت در اعطای فرصت؟ بهتر است کارها را دولت انجام دهد یا بخش خصوصی؟ مردمان فقیر با اخلاق بهتر هستند یا جامعه مرفه و لنگار؟ نادانی، جدا افتادگی و بی‌خبری سبب رستگاری است یا آگاهی و ارتباط با جهان و بنابراین بودجه فرهنگ را زیاد کنیم یا زیرساخت یا نظامی را؟

جدا از این نوع تاملات، بالاخره کشور را چگونه باید دخل و خرج و اداره کرد؟ از ابعاد فنی شروع کنیم یا از غور فلسفی؟ از آب بستن به درآمد و بریدن سر هزینه‌های نامقبول یا سرکشیدن شوکران‌هایی که اقتصاددان‌ها تعارف می‌کنند؟ گریزی از انتخاب نداریم، هرچند در تفسیر راه رفته، ما را در همه چارچوب‌ها وزن و نقد می‌کنند. هم محاسبات اقتصادی ما را نگاه می‌کنند، هم کانالیزه کردن‌های بودجه‌ای در کوچه پس‌کوچه‌های سیاسی را و هم عقلانیت حکمرانی نهفته در پس همه این‌ها را. البته هستند ظریفانی از میان خوانندگان ترابران که بگویند مهم‌تر از همه، «فقدان عقلانیت» نهفته در پس همه این‌هاست.

راست می‌گویند. آن عقلانیت مفقود در همه امور این جمهوری عجیب، بیشتر نقش دارد: در هدر دادن فرصت گردآوری و جمع منابع، در به باد دادن و به تاراج رفتن همان منابع؛ در انتخاب بین بد و بدتر و در تولید فروچاله‌ها: فروچاله در زمین‌های کشاورزی و فروچاله‌های بودجه‌ای. مسبب همه اینها نبود عقلانیت در حکمرانی است و... یکی دوساله هم می‌شد این را فهمید؛ نیازی به صبر چهل ساله نبود!

خشکسالی

خشکی منابع، تنها یک ترم زیست‌محیطی نیست. لاقلاً دیگر نیست. در اقتصاد امروز جهان، اصطلاحی رایج است: به دلایلی، منابع مالی موردنیاز برای حفظ حداقلی رشد اقتصادی کاهش می‌یابد، یا رکود سال قبل، درآمد مالیاتی را کاهش می‌دهد، یا رکود صنعت در جایی دیگر از جهان، صادرات مواد تولیدکنندگان منابع اولیه را کاهش می‌دهد و منبع درآمدی‌شان را می‌خشکاند ... و یا عقلانیت که با همه جان‌ها درنیامیخته است، به قلت می‌افتد.

خشکی این آخری از همه بدتر است، زیرا رفع آن نه به لطف و کرم آسمان بسته است و نه چرخه رونقی که در دنیا جریان دارد. اقتصادهایی که گوهر عقلانیت سیاسی در آنها غایب است، دچار خشکسالی‌های پیاپی هستند. کسی به سال ۹۸ امید بسته است؟



بودجه حداقلی برای سال پرشیب تورمی

این کیسه تهی است!

بودجه، آیینه مالی شیوه اداره حکومت است و برخلاف شعار و حرف و سخنرانی، با عدد و رقم نشان می‌دهد حکومت چگونه بر مردم حکمرانی می‌کند؛ ضمن اینکه قابلیت «پیشگویی» نحوه اداره اقتصادی و حتی سیاسی و اجتماعی کشور در سال آتی را نیز برای ناظران عمومی و فعالان اقتصادی فراهم می‌کند. به قول معروف «بودجه‌ات را به من نشان بده تا به شما بگویم چطور کشور خود را اداره می‌کنید.»

آنچه در ادامه از نظر خوانندگان خواهد گذشت، مروری بر جایگاه بخش حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ و تصویری از چگونگی اداره این بخش توسط دولت در سال آتی است تا مشخص شود نهایت انتظارات بخش از دولت تا کجا می‌تواند باشد.

مشارکتی با دهیاری‌ها در اختیار بنیاد مسکن انقلاب اسلامی.

در بند «ب» تبصره «۴» لایحه بودجه سال آینده مانند سال گذشته، به بانک‌های عامل اجازه داده شده از محل منابع در اختیار نسبت به اعطای تسهیلات ارزی به سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی، تعاونی و شهرداری‌ها برای طرح‌های سازمان‌های توسعه‌ای و نیز انواع مختلف حمل‌ونقل درون و برون‌شهری و همچنین حمل‌ونقل دریایی بدون انتقال مالکیت و با معرفی سازمان‌های توسعه‌ای و وزارت راه و شهرسازی و تضمین سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و ذی‌ربط این وزارتخانه و یا وزارت کشور با تضمین سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور در قبال اخذ حق دسترسی یا فروش خدمات به استفاده‌کنندگان تا استهلاك اصل سرمایه و سود آن اقدام کنند.

اما اولاً سقف تسهیلات ارزی اعطایی مشخص نشده است، ثانياً در ارتباط با حمل‌ونقل برون‌شهری مشخص نشده که تسهیلات مذکور به ساخت زیربنایها تعلق خواهد گرفت یا در بهره‌برداری و تامین وسایط نقلیه و ناقله. ضمن اینکه در حمل‌ونقل دریایی هم محل هزینه کردن تسهیلات مذکور شفاف نیست.

سقف مبلغ شصت هزار میلیارد ریال از منابع دریافتی خوراک مایع تحویلی به پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها را به حسابی که نزد خزانه‌داری کل کشور افتتاح می‌شود، واریز نماید. خزانه‌داری کشور موظف است ۱۰۰ درصد مبالغ واریزی را با اعلام وزارت نفت به صورت ماهیانه به دستگاه‌های اجرایی ذیربط در سقف سهمیه‌های زیر برای خرید قیر مصرفی پروژه‌ها و براساس موافقتنامه متبادله با سازمان برنامه و بودجه، پرداخت کرده و با شرکت مذکور تسویه حساب نماید.

۱-۵۰ درصد اعتبار برای روکش آسفالت شبکه راه‌های اصلی، فرعی و روستایی و معابر محلات هدف بازآفرینی شهری، پروژه‌های مسکن مهر و فرودگاه‌های کشور در اختیار وزارت راه و شهرسازی

۲-۱۳ درصد اعتبار برای آسفالت معابر شهرهای جمعیت زیر پنجاه هزار نفر در اختیار وزارت کشور سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.

۳-۱۷ درصد اعتبار برای خاک پوش (مالچ)، در اختیار وزارت جهاد کشاورزی (سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور).

۴-۱۷ درصد اعتبار برای آسفالت معابر و بهسازی روستاها و انجام طرح پروژه‌های

بررسی اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای بر حسب امور نشان می‌دهد این اعتبارات برای امور اقتصادی که فصل حمل‌ونقل یکی از فصول آن است در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ معادل ۱۹۲۷۳۳۳ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۹۷ از کاهشی معادل ۲/۴ درصد برخوردار است. اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در این امور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ در مجموع معادل ۷۱۲۱۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که ۳۳۷۹ درصد اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای امور اقتصادی در این سال را تشکیل می‌دهد.

اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای فصل حمل‌ونقل در اعتبارات امور اقتصادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ نسبت به همین اعتبارات در قانون بودجه سال ۱۳۹۷ از رشدی معادل ۱/۳ درصد برخوردار است. این افزایش در حالی اتفاق افتاده که اعتبارات امور اقتصادی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ نسبت به اعتبارات این امور در سال ۱۳۹۷ از کاهشی ۲/۴ درصدی برخوردار بوده است.

نگاهی به اسناد بالادستی در بخش حمل‌ونقل در بند «ه» تبصره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ شرکت ملی نفت ایران مکلف شده است تا

پنج برنامه حمل و نقلی در لایحه بودجه سال آینده، شامل ۳۲۸ طرح است که در صورت تخصیص اعتبارات پیش بینی شده، عملیات اجرایی ۸ طرح آن در سال ۹۸ پایان خواهد یافت. از این تعداد ۶ طرح مربوط به حمل و نقل جاده‌ای، یک طرح مربوط به توسعه حمل و نقل ریلی و یک طرح دیگر مربوط به توسعه حمل و نقل هوایی است

در بند «د» تبصره ۴ نیز به دولت اجازه داده شده پس از عقد قرارداد با تامین کننده مالی خارجی اقدامات قانونی لازم را نسبت به تامین سهم ۱۵ درصدی تسهیلات مالی خارجی فاینانس برای طرح‌های ریلی و طرح‌های صنعت آب و برق از محل صندوق توسعه ملی به عمل آورد.

بر اساس بند «الف» تبصره ۱۰ لایحه بودجه ۱۳۹۸، شرکت‌های بیمه‌ای مکلفند مبلغ سه هزار میلیارد ریال از اصل حق بیمه ثالث دریافتی را به نزد خزانه‌داری کل واریز کنند. وجوه واریزی در اختیار سازمان راهداری، نیروی انتظامی و سازمان اورژانس کشور قرار گیرد تا در امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ و میر، هزینه شود.

تفاوت این بند از لایحه با بند متناظر آن در قانون بودجه سال ۱۳۹۷، تنها در مبلغ تعیین شده است؛ به طوری که در لایحه حدود ۹ درصد افزایش، مشاهده می‌شود.

ضمناً سهم هر دستگاه همانند قانون بودجه سال ۹۷ است: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ۲۷ درصد، ناجا ۶۳ درصد و اورژانس کشور ۱۰ درصد.

فصل حمل و نقل

فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ شامل ۶ برنامه ارائه خدمات هواشناسی، برنامه راهبردی توسعه حمل و نقل جاده‌ای، برنامه توسعه حمل و نقل ریلی، برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای، برنامه توسعه حمل و نقل هوایی و برنامه توسعه حمل و نقل دریایی است. از مجموع ۳۲۸ طرح فصل حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ تعداد ۲۶۳ طرح یا معادل ۸۰ درصد آن مربوط به برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای، ۵۱ طرح یا ۱۵/۵ درصد آن مربوط به برنامه توسعه حمل و نقل ریلی و ۱۵ طرح یا ۴/۵ درصد آن به برنامه‌های راهبردی توسعه حمل جاده‌ای، هوایی و دریایی مربوط است.

اعتبارات پنج برنامه حمل و نقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ در مجموع ۶۱,۹۲۴ میلیارد ریال است که نسبت به اعتبارات مصوب در سال ۱۳۹۷ که معادل ۵۵/۶۴۲ میلیارد ریال بوده از رشد ۱۱ درصدی برخوردار است.

۱- اعتبارات برنامه حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ معادل ۳۶,۴۴۷

اعتبارات برنامه‌های توسعه‌ای حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ (میلیارد ریال)

عنوان برنامه	دستگاه اجرایی	قانون ۱۳۹۷	لایحه ۱۳۹۸	رشد
برنامه توسعه حمل و نقل ریلی	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران	۱۱,۶۰۰	۱۱,۶۰۹	۰
	شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل کشور	۱۱,۱۴۹	۱۲,۸۳۶	۱۵
جمع برنامه حمل و نقل ریلی		۲۲,۷۴۹	۲۴,۴۴۵	۷
برنامه توسعه حمل و نقل جاده‌ای	وزارت راه و شهرسازی	۱,۹۱۵	۱,۵۸۰	-۱۷
	شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل کشور	۲۲,۶۴۸	۲۷,۵۷۱	۲۲
	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای	۷,۵۸۵	۷,۱۳۷	-۶
	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	۶۲	۳۴۲	۴۵۲
برنامه توسعه حمل و نقل هوایی	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۰	۰	-۱۰۰
	شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)	۶۲	۵۰	-۱۹
	مرکز آموزش عالی هوانوردی و فرودگاهی کشور	۱۰	۱۵	۵۰
جمع برنامه حمل و نقل		۱۴۴	۴۰۷	۱۸۳
توسعه و نگهداری حوزه حمل جاده‌ای	وزارت راه و شهرسازی	۱۵۵	۱۲۵	-۱۹
برنامه توسعه حمل و نقل دریایی		۵۵,۶۴۲	۶۱,۹۲۴	۱۱

علاوه بر طرح‌ها و اعتبارات فصل حمل‌ونقل در لایحه بودجه سال ۹۸ اعتباری معادل ۵۰۰ میلیارد ریال برای ۲۶۹ طرح دیگر نیز پیش‌بینی شده که ۱۷۰ طرح آن مربوط به راه، راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌هاست، اما با توجه به برآورد حجم اعتبار مورد نیاز برای اجرایی شدن این طرح‌ها، می‌توان گفت طرح‌های مذکور صرفاً می‌تواند وعده دولت به نمایندگان در سال ۱۳۹۸ باشد

سال‌های بعد از سال ۱۳۹۸ معادل ۲۷۹.۶۰۸ میلیارد ریال پیش‌بینی شده که چنانچه تورمی در پیش نباشد و در جریان عملیات اجرایی تغییراتی در انجام طرح‌های که اکثراً موجب افزایش اعتبار می‌شود، به وجود نیاید و در سال‌های بعد هم سالیانه معادل اعتبار پیش‌بینی شده سال ۱۳۹۸ یعنی ۳۶.۴۴۷ میلیارد ریال اعتبار برای اجرای این طرح‌ها منظور گردد، بیش از ۱۸ سال طول خواهد کشید تا بدون افزایش و ورود طرح جدید، عملیات اجرایی همین طرح‌های در دست اجرای برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای خاتمه پیدا کند.

بررسی ۲۶۳ طرح برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای نشان می‌دهد این طرح شامل احداث آزادراه‌ها (۲۲ طرح)، احداث بزرگراه و ایجاد باند دوم (۷۳ طرح)، احداث راه اصلی (۵۳ طرح)، بهسازی راه‌های اصلی (۹۲ طرح)، احداث راه‌های کویری (۱ طرح)، تکمیل راه‌های مرزی (۱ طرح) و سایر (۲۱ طرح) است.

توضیح اینکه طرح‌های در دست اجرا، با نام «بقیه» عموماً مربوط به نگهداری راه‌ها و شامل طرح‌های ایمن‌سازی و نگهداری راه‌های شریانی، تجهیزات و ماشین‌آلات و علائم ایمنی راه‌های شریانی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز راه شریانی، روکش آسفالت راه‌های شریانی محورهای جنوب، جنوب‌غربی و شرقی، نوسازی ماشین‌آلات راهداری، روکش

میلیارد ریال یا ۵۹ درصد اعتبار حمل‌ونقلی فصل حمل‌ونقل به برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص یافته است که نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۹۷ که معادل ۳۲.۳۰۴ میلیارد ریال بوده از رشد ۱۳ درصدی برخوردار است. این حجم از اعتبارات پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ بین ۲۶۳ طرح برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای توزیع شده است. با هزینه شدن این اعتبارات در پایان سال ۱۳۹۸ عملیات اجرایی ۶ طرح این برنامه خاتمه خواهد یافت و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند.

اگرچه اعتبارات پیش‌بینی شده در زمینه برنامه توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه ۱۳۹۸ با وجود محدودیت‌های مالی، از رشد بالایی برخوردار است، اما وجود تعهدات سنگین و حجم طرح‌های در دست اجرا که به ۲۶۳ طرح می‌رسد و در نظر داشتن عملکرد سالیانه این برنامه که تحویل و در دست بهره‌برداری قرار گرفتن بیش از ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ کیلومتر انواع راه در سال است. ضروری است تا رفته‌رفته نسبت به کاهش حجم تعهدات احداثی اقدام لازم صورت گیرد و با کاهش حجم تعهدات احداثی بر بهسازی و نگهداری انواع راه‌ها به منظور عبور و مرور ایمن و روان، تاکید شود.

گفتنی است که اعتبارات مورد نیاز برای اتمام عملیات اجرایی ۲۶۳ طرح این برنامه در

درآمدها، هزینه‌ها و سود ویژه شرکت‌های حمل‌ونقلی پیش‌بینی شده در لایحه بودجه (میلیارد ریال)

ردیف	نام شرکت	لایحه بودجه سال ۱۳۹۸			درصد رشد سود
		درآمد	هزینه	۵۰ درصد سود ویژه	
۱	سازمان بنادر و دریانوردی	۲۸,۹۲۰	۲۸,۵۰۰	۲۱۰	۴۱
۲	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	۳۴,۵۶۶	۳۳,۰۴۱	۷۶۲	۰
۳	شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران	۳۲,۸۶۳	۳۲,۸۶۳	۰	۰
۴	شرکت مادر تخصصی آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک	۳,۰۱۹	۲,۹۷۹	۲۰	۰
۵	شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور	۱,۲۹۸	۱,۲۹۸	۰	۰
۶	سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	۲۶,۱۸۵	۲۶,۱۸۵	۰	زیان‌ده
۷	شرکت سهامی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران	۳۷,۹۸۰	۴۰,۹۸۰	-۱۵۰۰	۰
	جمع	۱۶۴,۸۳۲	۱۶۵,۸۴۷	-۵۰۸	

با وجود افزایش ۱۳ درصدی اعتبارات حمل و نقل جاده‌ای در لایحه بودجه سال ۹۸، به امر نگهداری از راه‌های موجود توجه کافی نشده و اعتبارات بعضی طرح‌های نگهداری حدود ۱۰ درصد کاهش داشته است

هرچند اعتبارات مورد نیاز حمل و نقل هوایی کشور عموماً از محل درآمد سازمان هواپیمایی تامین می‌شود، ولی اعتبارات برنامه توسعه حمل و نقل هوایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ از رشد ۲۰۳ درصدی نسبت به اعتبار مصوب سال ۱۳۹۷ برخوردار است

اسفالت و ایمن‌سازی راه‌های اصلی و فرعی غیرشیرینایی و نگهداری ابنیه فنی راه‌هاست.

۲- اعتبارات برنامه حمل و نقل ریلی

برنامه توسعه حمل و نقل ریلی شامل ۵۱ طرح در دست اجراست که ۱۵/۵ درصد طرح‌های در دست اجرای این فصل را تشکیل می‌دهد. اعتبار پیش‌بینی شده در لایحه برای طرح‌های مذکور در مجموع ۲۴/۴۴۵ میلیارد ریال برآورد شده که در مقایسه با قانون بودجه سال ۱۳۹۷ که معادل ۲۲/۷۴۹ میلیارد ریال بوده از رشد ۷ درصدی برخوردار است. اعتبار مذکور در اجرای طرح‌های مذکور در طول سال ۱۳۹۸ هزینه خواهد شد که با هزینه شدن اعتبار فوق عملیات اجرایی یک طرح یعنی طرح احداث راه آهن بافق - مشهد و راه آهن تربت حیدریه - سنگان - هرات تا پایان سال ۱۳۹۸ خاتمه خواهد یافت.

با این وجود حجم تعهدات این برنامه بسیار سنگین است تا جایی که اتمام عملیات اجرایی همین طرح‌های در دست اجرا بدون پذیرش طرح جدید، سال‌ها به طول خواهد انجامید. در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ اعتبار لازم برای اتمام عملیات اجرایی همین تعداد طرح‌های در دست اجرا بعد از سال ۹۸ معادل ۱/۰۶۳/۳۲۲ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. با فرض اینکه بتوان سالیانه به میزان همین اعتبار پیش‌بینی شده در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ یعنی ۲۴/۴۴۵ میلیارد ریال در هر سال برای اتمام طرح‌های مذکور اعتبار پیش‌بینی کرد. اتمام عملیات اجرایی طرح‌های در دست اجرای این برنامه حدود ۴۳ سال طول خواهد کشید.

بررسی ۵۱ طرح برنامه توسعه حمل و نقل ریلی در فصل حمل و نقل لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ نشان می‌دهد که ترکیب این طرح‌ها به این شرح است:

طرح‌های احداثی (۳۸ طرح)، احداث قطار حومه‌ای (۲ طرح)، برقی کردن راه‌آهن (۳ طرح)، بهسازی و نوسازی و نگهداری خطوط آهن، ایستگاه‌ها، علائم و ارتباطات (۳ طرح)، رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط (۱ طرح)، افزایش ظرفیت حمل مسافر (۱ طرح)، کمک‌های فنی و اعتباری حمل و نقل

راه‌آهن (یک طرح)، بهسازی ناوگان راه‌آهن (یک طرح) و افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل ریلی (یک طرح). به این ترتیب از مجموع ۵۱ طرح برنامه توسعه حمل و نقل ریلی تنها ۴ طرح آن مربوط به بهسازی و نوسازی خطوط آهن، ایستگاه‌ها، علائم و ارتباطات و بهسازی ناوگان راه‌آهن است.

۳- برنامه توسعه حمل و نقل هوایی

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ برنامه توسعه حمل و نقل هوایی شامل ۹ طرح است. این طرح‌ها عموماً از طرح‌های در دست اجرای سال‌های گذشته است و اعتبار آنها در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ معادل ۴۰۷ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است. که نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۷ از رشد ۱۸۳ درصدی برخوردار است. از ۹ طرح در دست اجرای این برنامه، عملیات اجرایی یک طرح آن یعنی طرح تعمیر و تجهیز فرودگاه بین‌المللی شیراز در سال ۱۳۹۸ پایان خواهد یافت و بقیه طرح‌ها کماکان در سال ۱۳۹۸ در دست اجرا باقی خواهد ماند.

در بررسی طرح‌های برنامه توسعه حمل و نقل هوایی ملاحظه می‌شود که چهار طرح آن در زمینه احداث فرودگاه است و بقیه طرح‌ها در ارتباط با تعمیر و تجهیز فرودگاه‌ها، تعمیر و نگهداری هواپیمای فالکن، افزایش ظرفیت ناوگان مسافری هوایی، خرید هواپیمای آزمایش استاندارد پرواز و خرید تجهیزات و ماشین‌آلات و تعمیر اساسی آنهاست.

۴- برنامه توسعه حمل و نقل دریایی

در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ برنامه توسعه حمل و نقل دریایی شامل ۳ طرح است که عموماً طرح‌های در دست اجرای سال‌های گذشته است. این سه طرح عبارتند از احداث بنادر صیادی، بهسازی بنادر صیادی و ساماندهی بنادر صیادی

به این ترتیب، هر سه طرح برنامه توسعه حمل دریایی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ مربوط به بنادر صیادی است که دستگاه متولی آن هم سازمان شیلات ایران است. اعتبار پیش‌بینی شده برنامه توسعه حمل و نقل دریایی و در واقع اعتبارات عمرانی برای سازمان شیلات ایران در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ معادل ۵۰۰ میلیارد ریال است که نسبت به اعتبارات قانون



مجلس شورای اسلامی
دیوان محاسبات کشور

انحرافات مالی زیرمجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی در بودجه ۹۶

اواسط بهمن ماه، بر اساس ماده ۲۱۹ آئین‌نامه داخلی مجلس، دیوان محاسبات گزارش کامل تفریغ بودجه سال ۱۳۹۶ را به مجلس شورای اسلامی ارائه کرد که خلاصه آن در قالب پنج بخش شامل منابع و مصارف، تبصره ماده واحده، بودجه شرکت‌ها، حسابرسی عملکرد و پیشنهاد برای اصلاح ساختار بودجه بود. براساس این گزارش عملکرد زیرمجموعه‌های وزارت راه و شهرسازی به شرح زیر است:

شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور - درآمدهای دولت بابت مواد ۶۳ و ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای از ایرلاین‌های داخلی به مبلغ یک هزار و ۳۰۹ میلیارد تومان وصول نشده است و علاوه بر این به دلیل عدم اجرای بند «ب» ماده ۵۳ قانون برنامه ششم توسعه مبنی بر واقعی‌سازی نرخ خدمات فرودگاهی مبلغ ۲۵۱ میلیارد تومان تخفیف اعطا شده است.

سازمان بنادر و دریانوردی - سازمان بنادر و دریانوردی طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹۶ با جذب سرمایه‌گذاری معادل هشت هزار و ۹۶۷ میلیارد تومان از محل ۳۰۳ قرارداد منعقد شده توانسته است به میزان ۸۱/۵ درصد از میزان سرمایه‌گذاری هدف‌گذاری شده را محقق کند و در طول برنامه پنجم توسعه و سال ۱۳۹۶، این سازمان در سال ۱۳۹۴ با جهش قابل ملاحظه در جذب سرمایه‌گذاری‌ها معادل ۱۴۷/۶ درصد از اهداف خود را محقق کرده است و از طرفی جمع کل موارد انحراف از قوانین و مقررات سازمان شامل ۱۲۱ مورد دارای ارزشی معادل ۱۵۲ میلیارد تومان است.

بیشترین میزان انحراف اعلام شده مربوط به بندر شهید رجایی استان هرمزگان به میزان ۶۰ مورد و انحراف ۵۰ درصد است. بندر امام خمینی (ره) استان خوزستان، بندر انزلی در استان گیلان و بندر شهید بهشتی استان سیستان و بلوچستان به ترتیب دارای بیشترین موارد تخلف در رده‌های بعدی بودند.

وزارت راه و شهرسازی - از سال ۱۳۹۱ تا سال ۹۶ جمعاً مبلغ هزار و ۱۸۲ میلیارد تومان اعتبار جهت نوسازی بافت‌های فرسوده مصوب شده که از این مقدار مبلغ ۵۱۷ میلیارد تومان معادل ۴۴ درصد تخصیص داده شده است. همچنین در سنوات مذکور تسهیلات به بافت‌های فرسوده توسط بانک‌های عامل مبلغ ۱۲ هزار و ۶۷۵ میلیارد تومان مصوب شده است که مبلغ هفت هزار و یکصد و ۷۶ میلیارد تومان آن تخصیص و مبلغ چهار هزار و ۷۱ میلیارد تومان آن استفاده و منجر به انعقاد قرارداد شده است.

همچنین با لحاظ تعداد واحد، سهمیه مصوب برای تعداد ۴۵۰ هزار و ۱۰۲ واحد بوده است که از این مقدار ۱۷۹ هزار و چهار واحد معرفی شده‌اند که نهایتاً تعداد ۱۳۶ هزار و ۴۹۵ واحد معادل ۳۰ درصد منجر به انعقاد قرارداد شده است.

بودجه سال ۱۳۹۷، معادل ۶۷ درصد رشد داشته است.

۵- ردیف‌های اعتباری

علاوه بر اعتبارات پیش‌بینی شده فصل حمل‌ونقل در پیوست شماره ۱ لایحه بودجه سال ۱۳۹۸، در جدول شماره ۲۰ با عنوان «طرح‌های مطالعاتی و اجرایی» در مجموع ۲۶۹ طرح پیش‌بینی شده که اعتبار این جدول برای سال ۱۳۹۸ معادل ۵۰۰ میلیارد ریال است. از اینکه برای ۲۶۹ طرح مطالعاتی و اجرایی برای یک سال مالی اعتباری معادل ۵۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده این قطعیت به وجود می‌آید که با این اعتبار اندک نمی‌توان پیشرفتی در اجرایی شدن و حتی شروع این طرح‌ها در سال ۱۳۹۸ را انتظار داشت.

از مجموع ۲۶۹ طرح، به تعداد ۱۷۰ طرح آن به بخش حمل‌ونقل (راه، راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها) مربوط است. مقایسه سرانگشتی ۱۷۰ طرح حمل‌ونقلی جدول ۲۰ لایحه بودجه با ۳۲۹ طرح فصل حمل‌ونقل در پیوست ۱ نشان می‌دهد جدول ۲۰ صرفاً جنبه نمایشی داشته و وعده به متقاضیان است. متقاضیانی که راضی شده‌اند حداقل تقاضایشان در جدول آورده شود اگر چه انتظاری از عملیاتی شدن تقاضاهای مذکور در سال مالی ۱۳۹۸ وجود نداشته باشد.

زیان شرکت‌های زیرمجموعه

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ پیش‌بینی سود ویژه سازمان بنادر نسبت به قانون بودجه سال گذشته معادل ۴۱ درصد افزایش نشان می‌دهد. ایران‌ایر و شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور نیز مانند سال ۱۳۹۷ بدون سود و سربره‌سر خواهد بود.

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای که در قانون بودجه سال ۱۳۹۷ زیان‌ده بود و بابت تأمین زیان، از منابع عمومی دولت مبلغ ۲۸۷۲ میلیارد ریال به خود اختصاص داده بود، در لایحه بودجه سال ۹۸، سربره‌سر پیش‌بینی شده و زیانی نخواهد داشت، اما شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی زیان‌ده پیش‌بینی شده و رقم این زیان نیز بسیار بالاست: حدود ۱۵۰۰ میلیارد ریال!

A large iceberg floats in a blue ocean under a cloudy sky. The tip of the iceberg is visible above the water, while the much larger, submerged part is visible below the surface. This visual metaphor represents the concept of hidden costs in construction projects.

هزینه پروژه‌های عمرانی کجا خفته است؟

تورم پنهان

از زمستان پارسال، مقایسه قیمت اجناس نسبت به ماه‌ها و حتی روزهای پیش، تبدیل به بخشی از گفت‌وگوی روزانه همه شده؛ از راننده تاکسی گرفته تا کارمند و بنا و بازاری. این افزایش قیمت اما به همین موج ابتدایی منحصر نمی‌شود؛ در بخش‌هایی که دوره تولید طولانی‌تر است، در بازه‌های زمانی نسبتاً طولانی‌تر، افزایش هزینه‌های تولید باعث افزایش قیمت محصول نهایی خواهد شد؛ اتفاقی که تا سال‌ها اقتصاد کشور را درگیر خواهد کرد.

طرح‌های عمرانی دولت یکی از این بخش‌هاست. میانگین طول دوره ساخت پروژه‌های عمرانی ملی که مقیاسی بزرگ‌تر دارند و حجم سرمایه‌گذاری بیشتری را می‌طلبند ۱۳/۳ سال و برای پروژه‌های استانی که کوچک‌ترند و کم‌هزینه‌تر، حدود ۵ سال است.

در این گزارش می‌خواهیم ببینیم دخل و خرج پروژه‌های عمرانی چگونه است و آیا دولت می‌تواند از عهده آن برآید؟ یا باید برود دنبال راه‌های جایگزین و خرج پروژه‌ها را از محلی جز بودجه عمرانی تامین کند.

بر اساس نتایج آمارگیری از قیمت مصالح ساختمانی در نیمه اول سال ۱۳۹۷، تمامی اقلام به غیر از خاک رس نسبت به نیمه دوم سال ۹۶ افزایش قیمت هنگفت داشته‌اند. بیشترین افزایش مربوط به لوله و پروفیل‌های فولادی (۱۴۲ درصد)، میلگرد (۱۲۶ درصد)، ورق‌های گالوانیزه (۸۵ درصد)، مصالح پلاستیکی و لاستیکی (۸۵ درصد) و ورق‌های فلزی (۷۷ درصد) است

در نیمه اول سال ۹۷ از میان ۲۶ گروه نیروی انسانی، رانندگان کامیون - کمپرسی بیشترین افزایش سطح دستمزد ساعتی را نسبت به ۶ ماهه دوم سال ۹۶ داشته‌اند و کمترین افزایش مربوط به کمک‌راننده ماشین‌آلات حمل‌ونقل با حدود ۱۱ درصد افزایش بوده است

سطح دستمزد و تغییرات دستمزد متفاوتی در شرایط تورمی دارند.

از میان ۲۶ گروه نیروی انسانی، بیشترین افزایش سطح دستمزد مربوط به گروه نقاشان ساختمان، گچ‌کاران، گروه کابل‌کش و مفصل‌بند فشار قوی، رانندگان ماشین‌آلات حمل، آلومینیوم‌کار، اسکلت‌ساز ساختمان و کاشی‌کار با بیش از ۱۵ درصد افزایش دستمزد نسبت دوره قبل است.

عمده تغییرات دستمزد بین ۱۰ تا ۱۵ درصد بوده که گروه‌هایی نظیر کابل‌کش، کانال‌ساز، آسفالت‌کار راه و محوطه، بناها و سنگ‌تراش، کاشی‌کارها و شیشه‌برها و کارگرهای ساده و کانال‌سازها و تعدادی دیگر از گروه‌های کاری در این دسته قرار می‌گیرند.

گروه کارهای بنایی ابنیه ساختمان و قالب‌بند فلزی و آرماتوربند و کارهای بتنی از معدود گروه‌هایی هستند که زیر ۱۰ درصد افزایش سطح دستمزد را تجربه کرده‌اند. باید این نکته را در نظر داشت که معمولا دیواری کوتاه‌تر از نیروی انسانی در نهاده‌های تولید پیدا نمی‌شود، لذا افزایش دستمزدها در این بخش معمولا کند و بطئی صورت می‌گیرد؛ باید در آینده شاهد افزایش بیشتر سطح دستمزد نیروی انسانی باشیم و بدیهی است که افزایش هزینه‌های تولید از این محل هنوز در راه است.

در مدل‌های کلاسیک اقتصادی، وقتی تابع تولید قرار است به ساده‌ترین و خلاصه‌ترین شکل خود نمایش داده شود، محصول تولید شده تابع دو نهاده تولید «نیروی کار» و «سرمایه» فرض می‌شود.

به نیروی کار و تغییر سطح دستمزدش در شش ماهه نخست امسال پرداختیم؛ اما عامل دیگر که سرمایه باشد، جز سرمایه در گردش، شامل ماشین‌آلات مورد استفاده در فرآیند تولید هم می‌شود. از آنجا که هزینه صرف شده برای خرید ماشین‌آلات مربوط به زمان خرید است و محاسبه کاهش ارزش بر اثر استهلاک و افزایش ارزش بر اثر تورم و به طور کلی قیمت تمام شده برای یک دوره استفاده از آن با پیچیدگی‌هایی همراه است، هزینه استفاده از این تجهیزات برای یک دوره - چه مالکیت آن با کارفرما باشد و چه نه -

بخش اصلی و بزرگی از هزینه پروژه‌های عمرانی، صرف مصالح می‌شود. براساس نتایج آمارگیری از قیمت مصالح ساختمانی در نیمه اول سال ۱۳۹۷، در سه گروه «خاک»، «مصالح سنگی بتن و بنایی» و «سنگ‌های ریشه‌دار» نسبت به دوره قبل (نیمه دوم سال ۹۶) هم افزایش و هم کاهش متوسط قیمت مشاهده می‌شود. بیشترین افزایش قیمت مربوط به «سنگ دو تیکه ریشه‌دار» با ۲۷۹ درصد و بیشترین کاهش متوسط قیمت مربوط به «ماسه شسته دانه‌بندی شده» با ۳/۶ درصد بوده است. در گروه سنگ‌های تخت پلاک هم همین وضعیت برقرار بوده و قیمت‌ها در اقلیمی از حداکثر ۶۱ تا حداقل ۰/۶ درصد افزایش داشته‌اند.

اما در سایر گروه‌های مصالح در تمامی اقلام شاهد افزایش قیمت بوده‌ایم. در آجر و سفال همه قیمت‌ها زیاد شده‌اند، از ۵۱/۲ درصد آجر ماشینی ۵/۵ سانتی گرفته تا ۲/۶ درصد آجر قزاقی ۴ سانتی. در گروه لوله و پروفیل‌های فولادی افزایش‌ها چشمگیرتر هم بوده؛ «ناودانی نمره ۳۰» ۱۴۲ درصد گران‌تر شده و تیر آهن ۲۴ هم با ۲۲/۵ درصد کمترین افزایش قیمت را داشته است.

گروه میلگرد شاید به‌خوبی نمایانگر وخامت اوضاع در قیمت مصالح باشد؛ قیمت‌ها در این گروه افزایشی از ۱۲۵/۷ درصد تا ۷۹/۳ درصد تجربه کرده‌اند. یعنی کم‌تورم‌ترین قلم در این گروه، میلگرد آجدار نمره ۶ بوده که قیمتش نزدیک ۸۰ درصد افزایش داشته است. ورق‌های فلزی، ورق‌های گالوانیزه، قطعات پیش‌ساخته سیمانی و بتنی، موزاییک، چوب، پلاستیک و دیگر گروه‌های مصالح ساختمانی هم افزایش‌های چندده درصدی را از سر گذرانده‌اند. گروه چتایی با سقف و کف افزایش قیمتی ۲۱۹ و ۱۸۴/۳ درصد بیشترین سهم از تورم را به خود اختصاص داده است.

دستمزد خدمات نیروی انسانی یکی دیگر از اصلی‌ترین نهاده‌های تولید به حساب می‌آید و افزایش دستمزد، به معنای افزایش هزینه‌های تولید خواهد بود. نیروی انسانی اما تنها کارگران ساده نیستند و هر گروه از کارگران با توجه به تخصص و حوزه کاری

گروه‌ها هم اوضاع به همین منوال پیش رفته؛ گروه ماشین‌آلات تهیه و اجرای بتن، ماشین‌آلات تهیه و اجرای عملیات آسفالت و دستگاه‌های جوشکاری در انواع اقلام خود شاهد افزایش سطح کرایه‌های ساعتی از ۱۵/۶ تا ۰/۶ درصد بوده‌اند.

دیوار کوتاه بودجه عمرانی

از سال ۱۲۹۹ که «صنیع‌الدوله هدایت» نخستین بودجه را به مجلس شورا برد و در همان روز یک تبعه گرجی خونس را بر سنگفرش مقابل ساختمان شورای ملی ریخت تا امروز، حاشیه و اما و اگر و البته کسری، همزاد بودجه این ملک بوده است. همان نخستین بودجه با کسری ۵۰۰ هزار تومانی همراه شد و امسال به پیش‌بینی مرکز پژوهش‌های مجلس این کسری به ۱۷۳ هزار میلیارد ریال بالغ می‌شود. بودجه امسال در پیش‌نویس خود بیش از ۱۷ میلیون و ۳۰۰ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده؛ ۴۲ درصد بیش از رقم بودجه ۱۳۹۷.

افزایش هزینه‌های تولید طرح‌های عمرانی، در کنار رکود سنگین حکمفرما بر اقتصاد و تقوای دولت برای ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی این گمان را ایجاد می‌کرد که بودجه عمرانی، سهم بیشتری از افزایش بودجه را از آن خود کند، اما در عمل ماجرا دیگر شد و نه تنها سهم افزایش بودجه عمرانی به اندازه رشد کل بودجه نبود، که اصلاً افزایشی در کار نبود!

بودجه عمرانی سال ۱۳۹۸ دقیقاً معادل بودجه سال پیش است: ۶۲ هزار میلیارد تومان. ثابت ماندن رقم بودجه عمرانی وقتی کنار افزایش ۴۲ درصدی کل بودجه قرار می‌گیرد معلوم می‌کند که همان سهم ناچیز ۵ درصدی از کل بودجه که معمولاً بیش از نیمی از آن تخصیص هم نمی‌یابد، به ۳/۵ درصد تقلیل یافته است. با این وضعیت

بر حسب کرایه آنها در مدت مورد بررسی، حساب می‌شود، لذا برای بررسی افزایش هزینه تولید از محل افزایش هزینه تامین تجهیزات، به آمارهای مربوط به کرایه این ماشین‌آلات نگاهی خواهیم کرد.

گروه ماشین‌آلات حمل و نقل شامل ۱۸ قلم از انواع ماشین‌های سواری، وانت، کامیون کمپرسی، تانکر آب‌پاش و تراکتور است. مقایسه نتایج حاصل از آمارگیری نیمه اول سال ۱۳۹۷ نسبت به دوره قبل نشان می‌دهد بیشترین افزایش متوسط کرایه ساعتی مربوط به «دامپر ۲ تن هیدرولیکی با راننده» با ۲۶/۹ درصد و کمترین افزایش مربوط به «وانت ۳ تن جفت دیفرانسیل با راننده» با ۴/۲ درصد است.

در گروه جرثقیل‌ها که شامل ۱۲ قلم از انواع جرثقیل‌های سنگین است، «بیل مکانیکی حدود ۱۰۰ اسب بخار با راننده» با ۱۷/۶ درصد بیشترین افزایش کرایه را داشته است. اما در این بین یک قلم کاهش قیمت را نیز شاهد بوده‌ایم که مربوط می‌شود به «جرثقیل خودروی حدود ۴۰ تن با راننده» با ۶۳ درصد کاهش کرایه.

گروه ماشین‌آلات عملیات خاکی، با ۱۵ قلم انواع بیل مکانیکی، بولدوزر، لودر و گریدر افزایش کرایه‌هایی تا ۱۷/۶ درصد را تجربه کرده است. همچنین گروه ماشین‌آلات تراکم سطح زمین با ۷ نوع غلطک بین ۱۳/۲ تا ۴/۶ درصد افزایش قیمت داشته‌اند. در دیگر

از سال ۱۲۹۹ که صنیع‌الدوله هدایت نخستین بودجه را به مجلس برد تا امروز، حاشیه و اما و اگر و البته کسری، همزاد بودجه این ملک بوده است. همان نخستین بودجه با کسری ۵۰۰ هزار تومانی همراه شد و امسال به پیش‌بینی مرکز پژوهش‌های مجلس این کسری به ۱۷۳ هزار میلیارد ریال بالغ می‌شود

وضعیت طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای به تفکیک محل تامین بودجه

ویژگی طرح	تعداد طرح	تعداد پروژه	درصد طرح‌ها	درصد پروژه‌ها
ملی	۲,۶۵۷	۳,۱۰۷	۲۷,۹	۳,۶۵
استانی	۶,۸۶۵	۸۱,۸۴۱	۷۲,۱	۹۶,۳۵
کل	۹,۵۲۲	۸۴,۹۴۸	۱۰۰	۱۰۰

وضعیت طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای به تفکیک نوع پروژه (تعداد)

	احداث	تجهیز	تعمیرات	تهجدات	توسعه	خدماتی	مطالعه طراحی	مطالعه و تحقیق	کل
طرح	۳,۲۷۸	۷۰۱	۱,۶۲۰	۷۳	۴۸۲	۵۶۱	۸۲	۶۸	۶,۸۶۵
پروژه	۳۳,۴۲۲	۸,۲۴۴	۱۸,۱۳۹	۵۳۰	۹,۷۶۲	۸,۹۵۸	۲,۰۴۷	۷۳۹	۸۱,۸۴۱

آخرین گزارش نظارتی در زمینه میزان پیشرفت فیزیکی پروژه‌های عمرانی، نشان می‌دهد ۱۸/۲ درصد از پروژه‌ها با وزن مالی ۱۰/۳ درصد تعیین شده پیشرفت کرده‌اند. ۴ درصد پروژه‌ها با وزن مالی ۱۴/۱ درصد به طور متوسط ۱۵/۶ از برنامه زمانی جلوتر و ۷۱/۴ درصد به طور میانگین ۱۴/۲ درصد از برنامه عقب بوده‌اند

گزارش نظارتی تهیه شده است) تعداد ۲ هزار و ۸۴۵ طرح عمرانی ملی، مشتمل بر ۶ هزار و ۴۹ پروژه با ۷۴۴٫۳ هزار میلیارد ریال و ۱۶ هزار و ۷۱۱ طرح استانی مشتمل بر ۶۵ هزار و ۴۷۸ پروژه با ۱۳۲٫۴ هزار میلیارد ریال اعتبار در دست اجرا بوده است. متوسط تخصیص اعتبار اما حدود ۳۹/۸ درصد برای پروژه‌های ملی و ۴۷/۸ درصد برای پروژه‌های استانی بوده است؛ یعنی از همان بودجه اندک سالانه، بیش از نیمی از آن تخصیص داده نشده است. با این وضعیت طبیعی است که نباید توقع پیشرفت فیزیکی مطابق با زمان‌بندی پیش‌بینی شده داشته باشیم؛ میزان پیشرفت فیزیکی پروژه‌های عمرانی بازدید شده در سال ۱۳۹۴ نشان می‌دهد که ۱۷/۲ درصد از پروژه‌ها با وزن مالی ۱۰/۳ درصد، مطابق برنامه زمانی تعیین شده پیشرفت کرده‌اند. ۴ درصد پروژه‌ها با وزن مالی ۱۴/۱ درصد به طور متوسط ۱۵/۶ از برنامه زمانی جلو افتاده و ۷۱/۴ درصد باقی مانده که از لحاظ

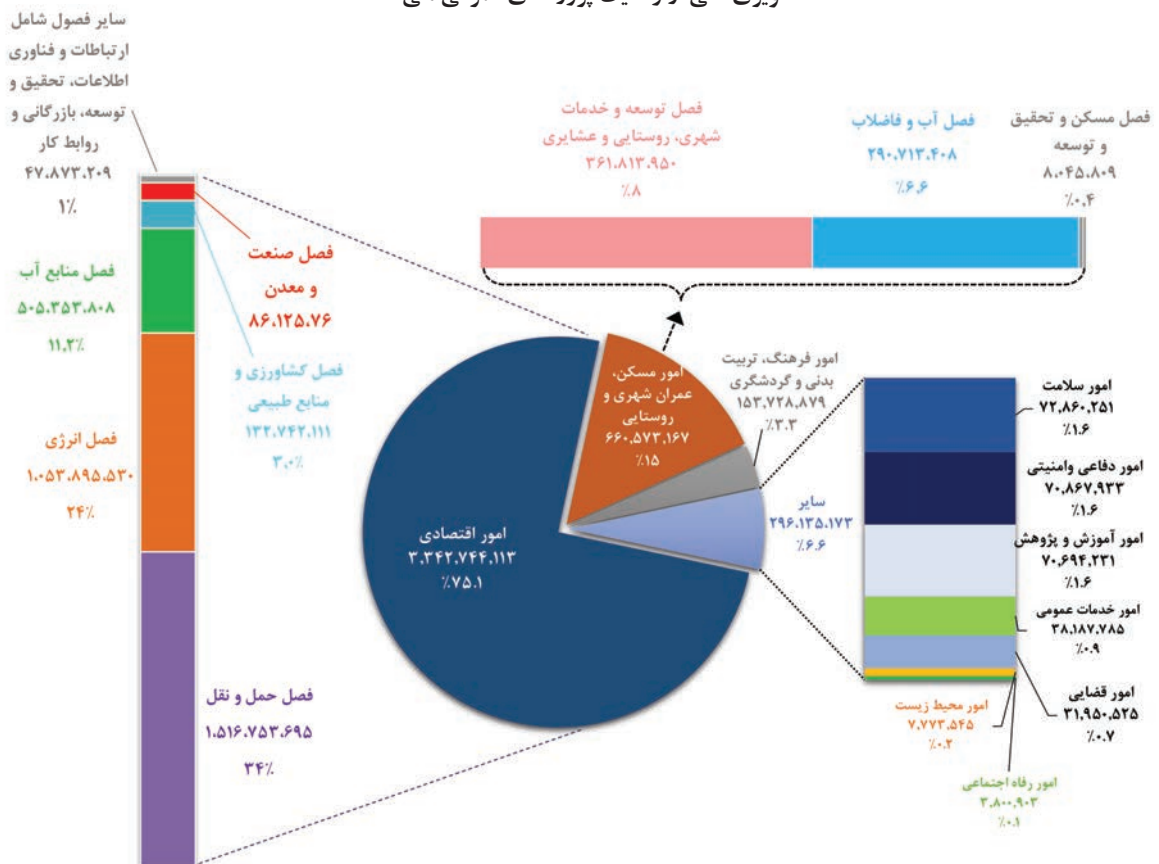
بودجه، این انبار عظیم پروژه‌های نیمه‌تمام دولتی اصلاً نباید دور از انتظار باشد.

برف و بام

دولت این سال‌ها به موجود هزار دست و پایی می‌ماند که از فرط چاقی و سنگینی نای حرکت ندارد. دست و پایی عریض و طویل و متورم که همه جاهست و دست‌وپاگیر شده است. رقابت بر سر جذب بودجه است؛ هر وزارتخانه و دستگاه دولتی برای خود پروژه تعریف می‌کند و مهم همان تعریف کردن است. به بهره‌برداری رسیدن فرع بر تعریف پروژه قرار می‌گیرد. نتیجه روشن است؛ حدود ۶ هزار پروژه ملی و ۷۲ هزار پروژه استانی نیمه‌تمام. پروژه‌هایی که - با فرض تعریف نشدن پروژه جدید - برای تکمیل آن‌ها به ۵۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار و دست‌کم ۱۲ سال زمان نیاز است. بام‌مان بیش است و برف‌مان کم.

بر اساس گزارش نظارتی پروژه‌های عمرانی سال ۱۳۹۴ (یعنی آخرین سالی که چنین

تصویری کلی از وضعیت پروژه‌های عمرانی ملی



دولت در این سالها به موجود هزار دست و پایی می ماند که از فرط چاقی و سنگینی نای حرکت ندارد؛ دست و پایی عریض و طویل و متورم. رقابت بر سر جذب بودجه است و هر وزارتخانه و دستگاه دولتی برای خود پروژه تعریف می کند و به بهره برداری رسیدن فرع بر تعریف پروژه قرار می گیرد

راه و چاه

از حدود چهار سال پیش، با روی کار آمدن دولت یازدهم و هویدا شدن آثار تصویب بی حساب و کتاب پروژه‌ها، به خصوص پروژه‌های استانی که محصول سفرهای استانی و سخنرانی‌های عمومی بود، ضرورت چاره‌اندیشی و ساماندهی طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای احساس شد. این موضوع همزمان بود با مطرح شدن مشارکت بخش دولتی با بخش غیردولتی برای طراحی، ایجاد، تاسیس، تکمیل و بهره‌برداری از انواع پروژه‌های عمرانی. چه آن‌هایی که هنوز ایجاد نشده‌اند، چه پروژه‌های نیمه‌تمام و چه پروژه‌هایی که در سال‌های گذشته تکمیل شده و به بهره‌برداری رسیده‌اند.

در این راستا، امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه متولی تهیه لایحه قانونی برای ایجاد و یکپارچه‌سازی زیرساخت قانونی برای واگذاری پروژه‌های عمرانی نیمه‌تمام به بخش غیردولتی شد. لایحه‌ای که تا کمیته فنی کمیسیون اقتصادی دولت بیشتر پیش رفت و در همان مرحله متوقف شد.

پس از آن در سال ۱۳۹۴ دفتر امور بنگاه‌ها، شوراهای و توسعه مشارکت‌های مردمی سازمان برنامه و بودجه متولی امر واگذاری شد. در این مقطع با استفاده از ظرفیت‌های قانونی موجود در بخش‌های مختلف نظیر قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، قانون آذراه‌ها و بزرگراه‌ها، قوانین برنامه پنجساله توسعه و ... تلاش‌هایی جهت واگذاری پروژه‌ها در قالب طرح مشارکت عمومی - خصوصی (Public-Private Partnership) صورت گرفت. نتیجه این تلاش‌ها واگذاری ۳۴۸۹ پروژه ملی و استانی بود. از این تعداد ۲۱۹۸ پروژه (۶۳ درصد) تکمیل شده بود و تنها بهره‌برداری از آن، برای صرفه‌جویی در هزینه نگهداری و حقوق و دستمزد کارکنان، به بخش خصوصی واگذار شد. همچنین قرارداد واگذاری ۶۱۶ پروژه نیمه‌تمام و ۶۷۵ پروژه جدید در قالب مشارکت عمومی و خصوصی به امضای رسید.

همزمان با واگذاری این پروژه‌ها تلاش‌هایی جهت تهیه مجدد لایحه مشارکت عمومی -

خصوصی انجام شد؛ پیش‌نویس لایحه در ابتدای سال ۱۳۹۶ تهیه و جهت بررسی به کمیته فنی کمیسیون اقتصادی دولت ارسال شد. پس از آن، به دلایلی چون تغییر چارت سازمانی سازمان برنامه و بودجه، انتخابات ریاست جمهوری و تغییر ترکیب کابینه، تغییر مکرر متولیان امر واگذاری و کندی ماهوی روند اجرای امور در دولت، بررسی و اصلاح و ارسال لایحه بسیار طولانی شد، به طوری که سرانجام در روزهای نخست بهمن ماه و پس از حدود ۲ سال به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است.

حالا باید دید مجلس اولاً با کلیات لایحه موافقت خواهد کرد یا خیر و ثانیاً بررسی، اصلاح، تصویب و ابلاغ احتمالی آن چقدر طول می‌کشد.

در قانون بودجه سالانه نیز از سال ۱۳۹۶ هر ساله ذیل تبصره ۱۹ قانون بودجه، ظرفیتی جهت مشارکت با بخش خصوصی در تهیه، تکمیل و بهره‌برداری از طرح‌های عمرانی پیش‌بینی شده است.

در این تبصره، پیش‌بینی‌هایی اعم از تأمین بیش از ۴ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان وجوه اداره شده جهت اهرم‌سازی منابع و ارائه تسهیلات ارزان‌قیمت، تضامین دولتی، اختصاص اعتباری تا سقف ۲ هزار میلیارد تومان از درآمدهای اختصاصی دستگاه‌های اجرایی برای خرید تضمینی محصول و ارائه یارانه به پروژه‌های غیراقتصادی و ... صورت گرفته است. تبصره‌ای که تقریباً بی‌نتیجه مانده و سازوکارهای ناقص و وحشت‌مدیران دولتی از برخورد سازمان‌های نظارتی و نبود انگیزه و آگاهی کافی و عدم اعتماد بخش خصوصی به دولت همگی آن را عقیم و بی‌خاصیت کرده است.

به نظر می‌رسد دولت، انگیزه سال‌های ابتدایی خود برای پیش‌برد اهداف مرتبط با واگذاری پروژه‌هایی که روی دستش مانده را از دست داده و اولویت‌هایش تغییر کرده است.

این امر شاید آنقدر حیاتی نباشد که برایش به قید فوریت تصمیم‌گیری شود، اما طی بیش از یک دهه، تبدیل به غده‌ای سرطانی شده که اگر زودتر فکری به حالش نشود، تنها معجزه خواهد توانست علاجش کند.

مالی ۷۵/۶ درصد کل را تشکیل می‌دهند، به‌طور میانگین ۱۴/۲ درصد عقب‌تر از برنامه زمانی بوده‌اند. این گزارش ۸۳/۹ درصد از علل تاخیر در اجرای پروژه‌ها را به علت کمبود اعتبار می‌داند. از این رقم ۲۶/۹ درصد مربوط به کمبود تصویب و ۵۳/۶ درصد مربوط به تخصیص اعتبار است. بر اساس مفاد موافقتنامه‌های شرح عملیات عمرانی طرح‌های ملی، میانگین وزنی پیش‌بینی مدت اجرای کل پروژه‌های عمرانی ملی ۱۳/۳ برآورد شده است.



روند توقف‌ناپذیر کاهش سهم هزینه‌های عمرانی در بودجه

باختن پول ساخت!

در میان انبوه مشکلاتی که طرح‌های عمرانی با آن روبه‌رو است، کمبود اعتبار و عدم تخصیص اعتبارات در نظر گرفته شده، یکی از مشکلات عمده عنوان می‌شود؛ تا آنجا که عملکرد اعتبارات عمرانی طی ۲۳ سال گذشته نشان می‌دهد برای سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۹۸ حدود ۶۷ درصد از اعتبارات عمرانی تحقق می‌یابد، در حالی که درصد تحقق اعتبارات هزینه‌ای به طور متوسط ۹۶/۶ درصد بوده است.

همچنین نسبت عملکرد اعتبارات عمرانی به هزینه‌ای طی دوره ۱۳۷۶-۱۳۹۸ روند نزولی داشته و از ۴۵ درصد در سال ۱۳۷۶ به ۱۲ درصد در سال ۱۳۹۸ خواهد رسید؛ بنابراین در سال ۱۳۹۸ به ازای هر ۱۰ واحد اعتبار هزینه‌ای تنها ۱/۲ واحد اعتبار تملک‌داری‌های سرمایه‌ای پرداخت خواهد شد.

اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای مربوط به طرح‌های ملی و طرح‌های ویژه استانی، ۴۱ درصد مربوط به ردیف‌های متفرقه و ۱۹ درصد مربوط به طرح‌های استانی است. طرح‌های تملک‌داری‌های سرمایه‌ای ملی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ با تعداد ۲۶۸۵ طرح اعتباری، حدود ۲۴۸ هزار میلیارد ریال به خود اختصاص داده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۷ (۲۳۴ هزار میلیارد ریال) حدود ۵/۶ درصد افزایش داشته است. از

اعتبارات عمرانی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ حدود ۶۲۰ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که برابر اعتبارات عمرانی در قانون بودجه سال ۱۳۹۷ است. همچنین سهم این اعتبارات نسبت به بودجه عمومی ۱۵ درصد است. بیشترین میزان اعتبارات عمرانی مربوط به امور اقتصادی با ۱۳۸,۱۶۶ میلیارد ریال اعتبار و تعداد ۱۰۶۲ طرح است. اعتبارات عمرانی به سه گروه ملی، استانی و متفرقه قابل تقسیم هستند. ۴۰ درصد از

در بودجه سال آینده ۹۹ طرح از طرح‌های ملی و ۴۳ طرح از طرح‌های ملی با ویژگی استانی، برای مشارکت عمومی - خصوصی موضوع تبصره ۱۹ انتخاب شده، در حالی که لایحه مشارکت عمومی و خصوصی اوایل بهمن به مجلس ارائه شده و معلوم نیست روند تصویب و تدوین آیین‌نامه‌های مربوط به آن چقدر به طول بینجامد

تعداد ۳۳۳ طرح عمرانی لایحه بودجه سال ۹۸ درج شده است که هیچ اطلاعاتی از زمانبندی و هزینه اجرای آنها در دست نیست و این امر امکان نظارت بر اجرای این طرح‌ها را با مشکل مواجه خواهد کرد. برای این طرح‌ها اعتباری برابر ۱۰۵۵ میلیارد ریال در نظر گرفته شده است

این میزان اعتبار، حدود ۱۸۶۱ طرح به عنوان طرح‌های ملی و حدود ۸۲۴ طرح به صورت استانی ویژه در نظر گرفته شده است. در عین حال، ۹۹ طرح از طرح‌های ملی و ۴۳ طرح از طرح‌های ملی با ویژگی استانی، برای مشارکت عمومی - خصوصی موضوع تبصره ۱۹ انتخاب شده‌اند (این در حالی است که لایحه مشارکت عمومی و خصوصی سرانجام اوایل بهمن از طرف دولت به مجلس ارائه شده و معلوم نیست روند تصویب آن چقدر به طول بینجامد).

در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی مبلغ ۱۱۴ هزار میلیارد ریال پیش‌بینی شده که نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۷ حدود ۱/۹ درصد افزایش داشته است.

اعتبارات عمرانی در ردیف‌های متفرقه حدود ۲۵۸ هزار میلیارد ریال است که حدود ۵/۵ درصد کاهش داشته است. این گونه اعتبارات نیز همانند سال قبل به سه بخش اعتبارات متفرقه دستگاه‌های اجرایی ملی، اعتبارات متفرقه دستگاه‌های استانی و اعتبارات متفرقه تقسیم می‌شوند.

همانگونه که گفته شد، اعتبارات عمرانی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ نسبت به مصوب قانون سال ۱۳۹۷ بدون تغییر بوده است، با این حال سهم این اعتبارات از بودجه عمومی روند کاهنده داشته و از ۲۵ درصد سال ۱۳۸۹ به حدود ۱۵ درصد در لایحه ۱۳۹۸ رسیده است. سهم اعتبارات طرح‌های ملی از کل اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال قبل ۲/۲ درصد افزایش یافته و به ۴۰ درصد رسیده است.

سهم اعتبارات طرح‌های استانی از کل اعتبارات عمرانی در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال قبل بدون تغییر (۱۸ درصد) بوده و سهم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای متفرقه از کل اعتبارات عمرانی در سال جاری نسبت به سال قبل ۲ واحد درصد کاهش داشته و به ۴۲ درصد رسیده است.

در سال ۱۳۹۷ مقرر شده بود تعداد ۲۸۹ طرح با اعتباری برابر با ۱۷۰۵۳ میلیارد ریال به اتمام برسد از این تعداد ۲۷۱ طرح با

اعتباری بالغ بر ۱۹۸۰۶ میلیارد ریال برای سال ۱۳۹۸ و اعتباری برابر با ۱۱۱۴۰۰ میلیارد ریال برای سال‌های آتی به لایحه سال ۱۳۹۸ منتقل شده‌اند.

به نظر می‌رسد بخش قابل توجهی از منابعی که در سال آینده به طرح‌های عمرانی اختصاص خواهد یافت، از محل تخصیص اسناد خزانه اسلامی (۲۹۰ هزار میلیارد ریال) خواهد بود که در تبصره «۵» لایحه بودجه سال آینده پیش‌بینی شده است.

تعداد ۳۳۳ طرح عمرانی نیز لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ درج شده است که عملاً هیچ اطلاعاتی از زمانبندی و هزینه اجرای آنها در دست نیست و این امر امکان نظارت بر اجرای این طرح‌ها را با مشکل مواجه خواهد کرد. برای این طرح‌ها تنها اعتباری برابر با ۱۰۵۵ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۸ در نظر گرفته شده است.

تراکم طرح‌های نیمه‌تمام عمرانی، کمبود اعتبارات و شرایط کشور موجب شده است تا هر ساله در قوانین بودجه به منظور ساماندهی و کارایی بیشتر در این حوزه تمهیداتی اندیشیده شود. در این بین توجه به امر مشارکت و واگذاری با بخش خصوصی یکی از موثرترین راهکارهای موجود در جهت رفع این مشکل است. بر این اساس در تبصره ۱۹ لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ نیز همانند سنوات گذشته در جهت بهبود و تسهیل در امر مشارکت و واگذاری، تصمیماتی اتخاذ شده است، اما با توجه به عدم تصمیم‌گیری در مورد مهم‌ترین موانع مشارکت با بخش خصوصی از جمله تضامین، تعرفه‌های تکلیفی و تغییرات نرخ ارز در این تبصره، انتظار می‌رود این تبصره همانند سال‌های گذشته عملکردی نداشته باشد.

همچنین با توجه به یکسال بودن قوانین بودجه و تعهدات بلندمدتی که اجرای این تبصره به وجود می‌آورد و لزوم ایجاد بسترهای مناسب در جهت رفع موانع موجود، می‌بایست سازوکارهای لازم از طریق به تصویب رساندن قانون مشارکت عمومی - خصوصی پیگیری و تسریع شود، این در حالی است که این لایحه در اواسط آذر ماه در دولت به تصویب رسید و اوایل بهمن ماه به مجلس ارسال شد.

روند تحقق اعتبارات عمرانی و هزینه‌ای (مصوب و عملکرد) طی سال‌های ۸۸ تا ۹۸

نسبت عملکرد عمرانی به هزینه‌ای	اعتبارات هزینه‌ای			اعتبارات تملک‌داری‌های سرمایه‌ای			سال
	درصد تحقق	به قیمت جاری		درصد تحقق	به قیمت جاری		
		عملکرد	مصوب		عملکرد	مصوب	
۲۹	۱۰۰	۵۹۳۷۸۴	۵۹۱۳۴۶	۶۱	۱۷۴,۱۰۱	۲۸۳,۹۵۳	۱۳۸۸
۲۹	۹۶	۷۰۵۳۸۱	۷۳۲۹۰۸	۶۵	۲۰۶,۴۰۵	۳۱۶,۹۰۰	۱۳۸۹
۲۶	۹۲	۸۲۴۰۳۰	۸۹۷۹۲۰	۷۱	۲۴۹,۱۲۹	۳۴۹,۷۴۹	۱۳۹۰
۱۸	۸۹	۸۸۹۹۹۳	۹۹۷۱۵۱	۳۶	۱۳۶,۶۹۶	۳۸۴,۶۰۲	۱۳۹۱
۲۰	۹۹	۱۱۹۷۶۴۷	۱۲۰۵۹۲۶	۵۳	۲۰۳,۳۳۳	۳۸۶,۴۷۷	۱۳۹۲
۱۹	۹۶	۱۴۳۸۳۱۶	۱۴۹۳۳۲۵	۶۷	۲۷۸,۳۵۲	۴۱۲,۵۰۸	۱۳۹۳
۱۵	۱۰۵	۱۷۰۶۸۸۵	۱۶۳۰۲۲۸	۵۵	۲۵۹,۶۲۷	۴۷۳,۸۵۴	۱۳۹۴
۱۲	۹۰	۱۹۱۴۸۹۵	۲۱۳۷۶۲۸	۴۴	۲۳۶,۰۰۰	۵۷۴,۸۰۸	۱۳۹۵
۱۷	۹۶	۲۴۲۹۳۷۱	۲۵۳۸۱۹۳	۵۸	۴۱۶,۶۷۹	۷۱۳,۶۷۷	۱۳۹۶
۱۳	۸۸	۲۶۰۰۰۰۰	۲۹۳۹۹۴۷	۵۶	۳۵۰,۰۰۰	۶۲۰,۰۲۰	۱۳۹۷
۱۲	۹۳	۳۰۰۰۰۰۰	۴۲۰۶۹۰۹	۵۶	۳۵۰,۰۰۰	۶۲۰,۱۹۸	لایحه ۱۳۹۸
۲۶	۹۷/۶	متوسط درصد تحقق در ۲۳ سال		۶۷	متوسط درصد تحقق در ۲۳ سال		

مقایسه شاخص‌هایی از قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۷ و لایحه سال ۱۳۹۸

موضوع	قانون ۱۳۹۱	قانون ۱۳۹۲	قانون ۱۳۹۳	قانون ۱۳۹۴	قانون ۱۳۹۵	قانون ۱۳۹۶	قانون ۱۳۹۷	لایحه ۱۳۹۸
اعتبار طرح‌های عمرانی (هزار میلیارد ریال)	۳۹۷	۳۸۶	۴۱۲	۵۰۸	۵۷۵	۷۱۳	۶۲۰	۶۲۰
سهم اعتبار طرح‌های عمرانی از بودجه عمومی (درصد)	۲۴	۱۹/۵	۱۷/۵	۱۸/۵	۱۷	۱۷/۹	۱۴	۱۵
سهم اعتبارات طرح‌های ملی از کل اعتبارات طرح‌های عمرانی (درصد)	۵۸	۴۵/۵	۴۵	۵۱	۵۰	۴۴/۵	۳۷/۸	۴۰
سهم اعتبارات طرح‌های استانی از کل اعتبارات طرح‌های عمرانی (درصد)	۱۹	۲۱	۱۵	۱۱	۱۱	۲۰/۵	۱۸	۱۸
سهم اعتبارات طرح‌های متفرقه از کل اعتبارات طرح‌های عمرانی (درصد)	۲۳	۲۵	۴۰	۳۸	۳۸	۳۵	۴۴	۴۲
طرح‌های جدید (تعداد)	۳۹۹	۱۱۱	۴۸	۱۷	۲۸	۵۷	۵۲	۳۶
اعتبار طرح‌های جدید در بودجه (هزار میلیارد ریال)	۲۷	۲	۸	۱	۲	۶	۱۰	۰/۱
اعتبار طرح‌های جدید در سال‌های آتی (هزار میلیارد ریال)	۱۷۰	۱۵	۳۱	۱	۵۷	۳۸	۸۹	۰/۵



درباره صندوقی که می‌خواهد منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل فراهم کند

در تکاپوی رفع عطش

اساسنامه صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور که در ۴ فصل و ۲۳ ماده به تصویب هیات وزیران رسیده و هدف از تشکیل آن ایجاد سازوکار تجهیز و تامین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت ناوگان حمل‌ونقل کشور و ارتقای ایمنی و افزایش سطح خدمات حمل‌ونقل کالا و مسافر اعلام شده، اکنون در انتظار تایید شورای نگهبان است.

به‌منظور آگاهی از شیوه دستیابی صندوق توسعه حمل‌ونقل به اهداف تعیین‌شده و جزئیات عملکرد آن، به ساختمان دادمان رفتیم تا با امیر امینی، معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی که مسئول تدوین اساسنامه و راه‌اندازی این صندوق است، به گفت‌وگو بنشینیم. در این نشست امینی تاکید داشت که به منظور جلوگیری از فساد، در تدوین اساسنامه این صندوق دقت زیادی صرف شده و همه آنچه برای موفقیت آن لازم به نظر می‌رسیده، پیش‌بینی شده است.

یکی از روش‌های معمول برای تامین منابع مالی، در بخش‌های مختلف اعم از حمل‌ونقل، آب، برق، پروژه‌های عمرانی و ... طراحی صندوق‌های سرمایه‌گذاری برای آن بخش است که قدمت تشکیل آنها به بعد از جنگ جهانی دوم برمی‌گردد؛ به عنوان نمونه چنین صندوقی در آمریکا در سال ۱۹۵۲ ایجاد شد.

به هر حال در سال ۱۳۹۳، در وزارت راه تحقیقاتی

ترابری: چه شد که وزارت راه تصمیم به تشکیل صندوق توسعه حمل‌ونقل گرفت؟

■ هر بخشی برای انجام وظایف خود به دو عامل به نام «ابزار» و «مسئولیت» نیاز دارد؛ به این معنی که وقتی هر دستگاهی درباره موضوعی پاسخگو می‌شود، باید ابزاری نیز برای مدیریت آن در اختیار داشته باشد.

یکی از مهمترین این ابزارها، منابع مالی است و

صندوق توسعه حمل و نقل
قرار است نقشی مانند
نقش صندوق توسعه ملی
در عرصه حمل و نقل
داشته باشد. فعالیت‌های
این صندوق از طریق
بانک‌های عامل انجام
خواهد شد و به هیچ وجه
حق انجام فعالیت
بانکی ندارد

پس از تایید اساسنامه
توسط شورای نگهبان
ابتدا باید ساختار طراحی
شده صندوق به تصویب
برسد و تشکیلات مستقر
و منابع مالی آن تامین
شود که برای این کارها
حداقل ۶ تا ۹ ماه
زمان نیاز است



تعیین می‌شود.

۳- درآمدهای حاصل از واگذاری بهره‌برداری و نگهداری از طرح‌های دولتی به بخش غیردولتی.

۴- درآمدهای حاصل از پروژه‌های مشارکتی که استهلاک اصل و فرع سرمایه‌گذاری آن پایان یافته و به دولت منتقل شده است.

۵- درآمد حاصل از واگذاری املاک و اراضی مازاد وزارت راه و شهرسازی.

۶- کمک‌ها و هدایای اعطایی از سوی نهادهای مختلف و دولت.

برای اداره صندوق نیز هیات عاملی مرکب از پنج نفر از افراد صاحب‌نظر و باتجربه در امور اقتصادی، بانکی، حمل و نقل و حقوقی یا حداقل هفت سال سابقه مدیریتی مرتبط و همچنین حداقل مدرک تحصیلی کارشناسی ارشد مرتبط، به پیشنهاد رئیس هیات امانا و تصویب هیات امانا انتخاب خواهند شد.

ترابران: پیش‌تر اعلام کرده بودید که در این صندوق سرمایه‌گذاری‌های بخش

ترابران: ساختار و نحوه اداره این صندوق به چه شکل خواهد بود؟

■ صندوق توسعه حمل و نقل با سرمایه اولیه ۱۰ هزار میلیارد ریال از منابع عمومی دولت و ۱۹۰ هزار میلیارد ریال از دارایی‌های دولت که در اختیار وزارت راه و شهرسازی، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و وابسته به آن قرار دارد، با استفاده از منابع پیش‌بینی شده در این ماده و نیروی انسانی موجود وزارت راه و شهرسازی و با شخصیت حقوقی مستقل دولتی وابسته به وزارت راه و شهرسازی تشکیل خواهد شد و در صورت انحلال نیز کلیه اموال و دارایی‌های آن پس از کسر تعهدات و بدهی‌ها، به دولت بازمی‌گردد. ضمن اینکه فعالیت‌های صندوق از هرگونه مالیات و عوارض معاف است.

منابع صندوق عبارتند از:

۱- سرمایه اولیه که از طریق بودجه‌های سنواتی تامین می‌شود.

۲- بخشی از عوارض خودرو و جاده و سوخت که هرساله در قوانین بودجه سنواتی

درباره اصول و چگونگی تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل در کشورهای مختلف انجام شد که نتیجه آن مطالعات و پژوهش‌ها، زمینه‌ساز تدوین سندی به عنوان پیشنهاد قانون تاسیس صندوق توسعه حمل و نقل در کشور بود.

در برنامه ششم توسعه، سند مذکور به سازمان برنامه و بودجه ارائه شد و آن سازمان نیز این صندوق را به‌عنوان ابزار مالی مناسب برای توسعه حمل و نقل تشخیص داد و در لایحه قانون احکام دائمی به مجلس ارسال کرد.

در نهایت نیز تشکیل صندوق توسعه حمل و نقل با سرمایه اولیه ۱۹ هزار میلیارد تومان جهت توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان حمل و نقل، نگهداری زیرساخت‌ها، بیمه سرمایه‌گذاری‌ها، تضمین سرمایه‌گذاری‌ها و توسعه همکاری‌های بخش خصوصی در این بخش، توسط نمایندگان مجلس به تصویب رسید.

خصوصی بیمه خواهد شد، این پوشش بیمه‌ای چگونه محقق خواهد شد؟

■ اولاً باید توضیح بدهم که این صندوق فقط برای حمایت از بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی تاسیس شده است و قرار است نقشی مانند نقش صندوق توسعه ملی در بخش حمل‌ونقل داشته باشد. تمام فعالیت‌های این صندوق از طریق بانک‌های عامل انجام می‌شود و به هیچ‌وجه خودش حق انجام فعالیت بانکی ندارد و هر اقدامی که برای حمایت از بخش خصوصی می‌کند باید از طریق سپرده‌گذاری در بانک عامل باشد. فرض کنید حمل‌ونقل جاده‌ای ما به سرمایه‌گذاری در ناوگان نیاز داشته باشد، در این صورت سپرده‌گذاری در بانک عامل از طریق صندوق انجام می‌شود و بخش خصوصی نیز می‌بایست متناسب با آن، «آورده» داشته و سرمایه‌گذاری کند. این روند طبیعتاً بازگشت سرمایه، افزایش سرمایه صندوق، افزایش کارایی و رونق بخش را به همراه دارد.

از سوی دیگر، همانطور که صندوق باید نسبت به توان پیمانکار اطمینان حاصل کند، بخش خصوصی هم نیاز به ضمانت‌ها و تضامینی دارد که در گذشته توسط دولت ارائه می‌شد، اما اکنون اهرم‌هایی به عنوان «ضامن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌ها» در اختیار صندوق توسعه حمل‌ونقل قرار گرفته تا سرمایه‌گذاران از این جهت دغدغه‌ای نداشته باشند.

حالا فرض کنید که بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کرده و تضامین موردنیاز هم دریافت شده، اما سرمایه‌گذار همچنان علاقه‌مند است که برای اطمینان از بازگشت سرمایه، آن را بیمه کند. از آنجا که ما در این صندوق مجوز کارگزاری بیمه هم دریافت کرده‌ایم، بخش خصوصی می‌تواند درصدی از سرمایه خود را به منظور بیمه سپرده‌گذاری کند و وقتی با افزایش تعداد سرمایه‌گذاران و متقاضیان یک پرتفوی شکل گرفت، امکان بیمه سرمایه‌گذاری‌ها به وجود خواهد آمد. با این روش، ریسک سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کاهش می‌یابد و قابلیت بیمه سرمایه، به اهرمی برای تضمین سرمایه‌گذاری

در این صندوق تبدیل خواهد شد. ترابران: آیا مبلغی که سرمایه‌گذار به منظور بیمه سپرده‌گذاری کرده، می‌تواند برای این صندوق درآمدزایی داشته باشد؟

■ اگر یک سبد از سرمایه‌گذاران مختلف تشکیل شود که هر کدام درصدی از سرمایه خود را برای بیمه سپرده کنند، بدون شک برای صندوق هم درآمد دارد.

ترابران: آیا کارگزار بیمه در این صندوق مشخص شده است؟

■ صندوق خودش این کار را انجام می‌دهد. به بیان دیگر، یکی از مهم‌ترین دستاوردهای صندوق توسعه حمل‌ونقل، کارگزاری بیمه سرمایه‌گذاری‌ها است. در واقع، نوعی از «صندوق تضمین سرمایه‌گذاری» که با پوشش بیمه برای ریسک‌های سرمایه‌گذاری کامل خواهد شد.

ترابران: طرح‌های متقاضی استفاده از منابع مالی صندوق توسعه حمل‌ونقل باید چه ویژگی‌هایی داشته باشند؟

■ صندوق موظف است هر سرمایه‌گذاری جذاب را بپذیرد؛ فقط باید مسجل شود که آن سرمایه‌گذاری توجیه اقتصادی دارد و قابل بازگشت است. بدین صورت هم بخش خصوصی توانمند راغب به سرمایه‌گذاری خواهد شد و هم منابع صندوق افزایش می‌یابد.

از آنجا که ما در صندوق توسعه حمل‌ونقل مجوز کارگزاری بیمه هم دریافت کرده‌ایم، بخش خصوصی می‌تواند درصدی از سرمایه خود را به منظور بیمه سپرده‌گذاری کند و وقتی با افزایش تعداد سرمایه‌گذاران و متقاضیان یک پرتفوی شکل گرفت، امکان بیمه و پوشش ریسک سرمایه‌گذاری‌ها ایجاد خواهد شد

ترابران: در اساسنامه سقف استفاده از سرمایه صندوق و همچنین درصد افزایش سرمایه برای هر سال مشخص شده است؟

■ براساس آنچه که در قانون پیش‌بینی شده، هیچ‌گاه منابع صندوق مصرف نمی‌شود، بلکه اهرمی برای توسعه سرمایه‌گذاری‌ها خواهد بود؛ تا پیش از این، بسیاری از صندوق‌ها مستقیماً از منابع مالی خودشان برای سرمایه‌گذاری استفاده می‌کردند که باعث تضعیف آنها می‌شد، بنابراین تدبیر صندوق توسعه حمل‌ونقل این است که منابع خود را فقط در بانک‌های عامل سپرده‌گذاری و از آن به عنوان اهرمی برای تأمین مالی «صندوق پروژه» استفاده کند؛ به عبارت دیگر، یک پروژه تعریف و برای آن، مثلاً یک شرکت «احداث و بهره‌برداری از فرودگاه شهر A» تاسیس می‌شود که اعضای هیات‌مدیره آن باید توجیه‌پذیری پروژه را ثابت کنند؛ در نهایت این «شرکت پروژه» یا «صندوق پروژه» است که منابع را دریافت و پروژه را احداث می‌کند و منابع را بازمی‌گرداند.

به این ترتیب، هیچ‌گاه بدهکاری توسط صندوق ایجاد نمی‌شود، بلکه مسئولیت متوجه «شرکت پروژه» خواهد بود.

در نهایت زمانی که صندوق و شرکت پروژه در کنار هم قرار می‌گیرند، باید یک نهاد ممیزی هم وجود داشته باشد تا دوباره دچار مشکل پروژه‌های تحمیلی نباشیم، بنابراین فقط پروژه‌هایی که هیات امنای صندوق در راستای برنامه بلندمدت راهبردی تصویب می‌کنند، امکان استفاده از اهرم صندوق توسعه را جهت دریافت منابع مالی خواهند داشت.

ترابران: آیا تضمین هست که سرمایه‌گذاران دچار بروکراسی‌های مربوط به دریافت تسهیلات از سیستم بانکی نشوند؟

■ ممکن است زمانی که پرونده‌ها به بانک عامل معرفی می‌شوند، پروسه اعطای تسهیلات با تاخیر روبه‌رو شود، اما از آنجا که این یک صندوق تخصصی است، باید بانک یا بانک‌های عامل هم تخصصی باشند بدین صورت کمتر شاهد تاخیر اختصاص



تا پیش از این، بسیاری از صندوق‌ها مستقیماً از منابع مالی خود برای سرمایه‌گذاری استفاده می‌کردند که باعث تضعیف آنها می‌شد بنابراین تدبیر صندوق توسعه حمل‌ونقل این است که منابع خود را فقط در بانک‌های عامل سپرده‌گذاری و از آن به عنوان اهرمی برای تامین مالی «صندوق پروژه» استفاده کند

منابع صندوق در کوتاه‌مدت و به شکل جهشی تکمیل نمی‌شود بلکه حداقل ۵ تا ۶ سال زمان لازم است تا صندوق به قدرت و پویایی لازم برسد. پیش‌بینی این است که اگر به‌درستی عمل شود سالانه بین ۵ تا ۱۳ هزار میلیارد تومان منابع مالی به صندوق وارد شود

حمایت از بخش خصوصی در زمینه توسعه حمل‌ونقل به وجود آید. توصیه به نهادهای فعال دیگر در بخش حمل‌ونقل درون‌شهری کشور این است که صندوق فقط به حمل‌ونقل برون‌شهری اختصاص نیابد، بلکه به درون‌شهری هم تعلق بگیرد. ترابران: ظاهراً این صندوق امکان انتشار اوراق قرضه نیز خواهد داشت...

بله همانطور که می‌دانید هر دستگامی برای انتشار اوراق اسلامی ارزی و ریالی به مجوز قانونی نیاز دارد و دولت سالیانه در بودجه سالانه این ابزارها را پیش‌بینی می‌کند و از مجلس برای انتشار آنها مجوز می‌گیرد. یکی از نکات مهم لحاظ شده در صندوق توسعه حمل‌ونقل انتشار اوراق ارزی و ریالی برای «شرکت پروژه‌ها» است؛ یعنی صندوق از قانون‌گذار و دولت اجازه گرفته است که برای شرکت پروژه اوراق منتشر کند.

فرض کنید یک سرمایه‌گذار اعلام می‌کند که در نظر دارد از نقطه A به نقطه B راه‌آهن بسازد، اما نمی‌تواند از منابع مالی، بانکی و پولی استفاده کند، بنابراین از صندوق توسعه حمل‌ونقل می‌خواهد تا آن پروژه را ضمانت و سرمایه او را بیمه کرده و اجازه انتشار اوراق به او را بدهد تا از بازار ۲ هزار میلیارد تومان برای پروژه موردنظر جذب کند.

با این روش هم پروژه عملیاتی می‌شود و هم سود مردم سرمایه‌گذار و سهم صندوق تامین می‌شود. این در حالی است که «شرکت پروژه‌ها» تاکنون چنین مجوزی برای انتشار اوراق نداشتند.

ترابران: در صورت تصویب در شورای نگهبان، چند مدت زمان لازم است تا صندوق راه‌اندازی شود؟

پس از اینکه شورای نگهبان اساسنامه را تایید کند، ابتدا باید ساختار طراحی شده صندوق به تصویب برسد و تشکیلات مستقر و منابع مالی پیش‌بینی شده تامین شود که برای این کارها حداقل ۶ تا ۹ ماه زمان نیاز است. صندوق که تاسیس شود سیاست راهبردی از جانب هیات‌عامل به هیات امناء تحویل و در آنجا تصویب می‌شود.

تسهیلات هستیم. البته بانک عامل هنوز مشخص نشده است، اما از آنجا که وزارت راه و شهرسازی تاکنون با بانک‌های عامل مختلفی همکاری داشته، سعی می‌کنیم بهترین آنها انتخاب شود.

ترابران: آیا می‌توان امیدوار بود که صندوق توسعه حمل‌ونقل نیز به عاقبت بسیاری دیگر از صندوق‌های سرمایه‌گذاری دچار نشود؟

اکنون نمی‌توان به این پرسش به‌صورت قاطع پاسخ داد، اما تدابیر لازم اندیشیده شده تا منابع صندوق هرز و هدر نرود و نه تنها کاهش نیابد، بلکه افزایش یابد. البته همیشه این احتمال وجود دارد که این صندوق نیز به سمتی حرکت کند که امکان سوءاستفاده از یک سری خلاءهای قانونی به‌وجود آید و دچار انحراف شود که در این صورت، وظیفه هیات امنای صندوق است که سالانه با استفاده از ابزارهای نظارتی پیش‌بینی شده، از چنین حرکت‌هایی جلوگیری کنند.

ترابران: آیا نهاد ناظر بر عملکرد صندوق توسعه حمل‌ونقل مشخص شده است؟

در اساسنامه صندوق، حسابرس و بازرس، هیات‌عامل و هیات امناء مشخص شده است. وزیر راه و شهرسازی به‌عنوان رئیس هیات امناء و وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان برنامه و بودجه به‌عنوان اعضای هیات امناء انجام وظیفه خواهند کرد و انتخاب حسابرس و بازرس نیز بر عهده همین هیات به‌عنوان بالاترین رکن صندوق است؛ بنابراین همه آنچه برای موفقیت صندوق پیش‌بینی شده، در اساسنامه آمده است.

البته باید توضیح بدهم که منابع صندوق در کوتاه‌مدت و جهشی تکمیل نمی‌شود، بلکه حداقل ۵ تا ۶ سال زمان لازم است تا صندوق به قدرت و پویایی لازم برسد.

پیش‌بینی این است که اگر به‌درستی عمل شود سالانه بین ۵ تا ۱۳ هزار میلیارد تومان منابع مالی به صندوق وارد شود.

همه کسانی که به تشکیل این صندوق معترض بودند می‌گفتند صندوق توسعه حمل‌ونقل مثل دیگر صندوق‌ها فسادخیز خواهد بود، ولی با پیش‌بینی‌هایی که در اساسنامه به عمل آمده، انتظار می‌رود ظرف ۶ تا ۷ سال آینده، ظرفیت‌های عظیمی برای



ML198



ML512



ML706

تهران، خیابان مصطفی خمینی، بعد از چهارراه سرچشمه، کوچه قوام الحضور، پلاک ۶، واحد ۷

تلفن: ۳۳۵۲۳۲۳۹ - ۳۳۵۲۲۹۳۷ - ۰۲۱ / شماره: ۳۳۵۲۴۰۸۲ - ۰۲۱

Email: sobattirearia@gmail.com

هزینه‌های بودجه‌نویسی و تصویب آن، در غیاب اجرا!

مهرداد خواجه‌نوری

دل خوش داریم که ۵۷ درصد از کل سرمایه‌گذاری‌های جهانی در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ به حمل‌ونقل اختصاص داشته و سهم ۵ کشور چین، ترکیه، هند، ویتنام و برزیل، حدود ۶۶ درصد از کل این سرمایه‌گذاری‌ها بوده است.

در صفحات قبل آمده است که از سال ۱۲۹۹ که «صنیع‌الدوله هدایت» نخستین بودجه را به مجلس برد (و در همان روز یک تبعه گرجی خونس را بر سنگفرش مقابل ساختمان شورای ملی ریخت) این کسری بودجه همراه محاسبات مالی کشور و کیسه دخل و خرج دولت بوده است: در آن سال ۵۰۰ هزار تومان و امسال طبق پیش‌بینی مرکز پژوهش‌های مجلس، تقریباً ۱۷۳ هزار میلیارد ریال.

این نزاع بر سر جذب بودجه، حالا کوره‌راهی یافته به صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور که اگر اساسنامه آن به تایید شورای نگهبان برسد، برای «بخش راه» بام (یا چاهی) باشد: آن هم در میانه‌های دوره پایانی این دولت!

و برای یافتن (یا باختن) پول ساخت (پروژه‌های عمرانی) تازه در اوایل دی ماه (و دو سال پس از رفت‌وآمد در اتاق‌های سازمان برنامه و بودجه و وزارت راه) لایحه مشارکت عمومی - خصوصی از طرف «این» دولت به «آن» مجلس ارائه شده است ... که چه بشود؟ مثل حکایت فروش نفت به ریال در بورس!

«کیسه تهی» و «بودجه حداقلی» در «سال پرشیب تورمی»!
«عیدانه» باشد برای شماره بعد.

بهمن ۱۳۹۷



برای مبارزه با فساد رویکرد علمی هم وجود دارد

فسادگریزی با مدل بخش خصوصی

توضیحات ملک‌رضا ملک‌پور درباره ارائه جهانی الگوی ایرانی مبارزه با فساد

عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه دریامحور در نشست اتاق فکر سازمان بنادر، درباره انگیزه ورود اتاق به این موضوع چنین گفت: «اواسط سال ۱۳۹۵، واحد تحقیقات وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد براساس گزارش سازمان بین‌المللی شفافیت (TI) در بین ۱۸۰ کشور مورد بررسی، ایران در جایگاه ۱۳۰ از نظر سلامت اداری قرار دارد. وقتی رونوشتی از این گزارش برای اتاق بازرگانی بین‌المللی ارسال شد و در نهایت، نسخه‌ای از آن در اختیار کمیته ایرانی قرار گرفت، تصمیم گرفتیم جهت بررسی بیشتر موضوع، همایشی در این زمینه برگزار کنیم. بنابراین همایش "مقررات اتاق بازرگانی بین‌المللی برای مبارزه با فساد" در اسفند همان سال برگزار شد و افراد مختلفی در آن حضور داشتند، از جمله ۲۲ داروساز که این خود از رسوخ فساد به اتاق جراحی و جامعه پزشکی خبر می‌داد. در نهایت تصمیم گرفته شد خودمان مدل مبارزه با فساد را برای بخش خصوصی در کشور طراحی کنیم.»

ملک‌پور با بیان اینکه متقاعد کردن اتاق بازرگانی تهران برای انجام چنین کاری بسیار

ماه گذشته در چهل و یکمین نشست اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی با دستور کار «سیستم مدیریت ضد فساد در بخش خصوصی ایران» از طرحی به نام «مدل داخلی مبارزه با فساد» که به تأیید اتاق بازرگانی بین‌المللی و سازمان ملل متحد نیز رسیده است، رونمایی شد.

ملک‌رضا ملک‌پور، عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه دریامحور، در این جلسه ضمن معرفی و ارائه جزئیات این طرح که گفته می‌شود حاصل ۳ سال تلاش و سعی کارگروه تدوین مدل مبارزه با فساد در اتاق تهران است، توضیح داد که تاکنون ۳ شرکت این طرح را به صورت موفقیت‌آمیز اجرا کرده‌اند. او معتقد است: «اجرای موفق این طرح، باید برای دیگر فعالان بخش خصوصی تعهد ایجاد کند تا آنها نیز برای داشتن فعالیت اقتصادی سالم اجرای این طرح را با رضایت خاطر و به صورت داوطلبانه بپذیرند.»



سه سال پیش مدل ایرانی مبارزه با فساد تهیه شد و نهم دسامبر امسال، به منظور ارزیابی آن، نماینده سازمان ملل از وین به ایران آمد و دلیل سفرش را شنیدن صدایی متفاوت از جانب بخش خصوصی ایران اعلام کرد. او گفت متوجه شده رویکرد تازه‌ای برای مبارزه با فساد در بدنه بخش خصوصی ایران شکل گرفته، بنابراین آمده است تا قابلیت اجرایی این مدل را ارزیابی کند

برای تدوین مدل مبارزه با فساد بنگاه‌های اقتصادی بخش خصوصی فراخوانی به دو زبان فارسی و انگلیسی منتشر شد که شش دانشگاه و پنج انجمن برای انجام آن اعلام آمادگی کردند اما در نهایت طرح دانشکده صنایع دانشگاه علم و صنعت به دلیل مدت زمان کمتر و هزینه متعادل تر مورد قبول قرار گرفت

دومین قانون و یا استاندارد مبارزه با فساد، مربوط به سازمان ملل (UN) است که برای بخش دولتی نوشته شده و در ۷۴ ماده است. سومین قانون و یا استاندارد مربوط به سازمان بین‌المللی استانداردسازی است.»

او افزود: «سه قانون نامبرده، منابع اصلی تولید قانون و یا استاندارد مبارزه با فساد هستند و هر نهادی که تاکنون قانون مبارزه با فساد نوشته مانند بانک جهانی از یکی از این سه منبع استفاده کرده است.

ملک‌پور با بیان اینکه در این طرح، ابتدا مفهوم فساد را تعریف کردیم، گفت: «بر اساس تعریف دفتر مقابله با مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد (UNODC) «فساد» سوءاستفاده از قدرت و حاکمیت تفویض شده برای کسب سود شخصی است؛ بنابراین در بخش‌های مختلف حقوقی و قراردادهای، ممیزی داخلی، حسابداری و مالی، تدارکات، بازاریابی و فروش، بازرگانی، منابع انسانی و روابط عمومی یک شرکت و یا سازمان انواع فساد مانند رشوه، تضاد در منافع، تبانی، تقلب در مناقصات، تقلب در قیمت‌گذاری، استفاده از عامل‌ها، دلالتی غیرقانونی اطلاعات، فرار مالیاتی و... رخ می‌دهد.»

او تصریح کرد: «ما در مدل طراحی شده، به دنبال آن هستیم که با تزریق یک کروموزوم به بدنه ناسالم و فاسد سازمان‌ها و شرکت‌ها، آنها را به سازمانی سالم تبدیل کنیم. به بیان دیگر اگر یک سازمان ناسالم، سیستم مبارزه با فساد را در درون خود مدیریت کند، قادر خواهد بود به سازمانی سالم تبدیل شود.»

ملک‌پور درباره الگوی مبارزه با فساد در بخش خصوصی گفت: «ابعاد ۱۵ گانه این مدل عبارتند از ارزیابی ریسک، حمایت و تعهد مدیریت ارشد، توسعه برنامه ضدفساد، نظارت بر برنامه ضدفساد، خط‌مشی منع از فساد قابل‌رویت و در دسترس، پرداخت‌های تسهیل‌گرانه، مخارج خاص (هدایا، سفرها و...)، تضاد منافع، کاربرد برنامه ضدفساد درباره شرکای تجاری، کنترل‌های داخلی و حفظ سوابق، آموزش گفتمان‌سازی، تشویق و ترویج اصول اخلاقی، شناسایی و گزارش تخلفات، برخورد با تخلفات و بازنگری و ارزیابی دوره‌ای.»

دشوار بود، افزود: «در نهایت اتاق بازرگانی تهران به نمایندگی از اتاق بازرگانی ایران، تصمیم گرفت با کمک اتاق بازرگانی بین‌المللی مدل مبارزه با فساد بنگاه‌های اقتصادی بخش خصوصی را تدوین کند. به همین منظور فراخوانی به دو زبان فارسی و انگلیسی منتشر کردیم که ۶ دانشگاه و ۵ انجمن، برای انجام آن اعلام آمادگی کردند و در نهایت طرح دانشکده صنایع دانشگاه علم و صنعت ایران به دلیل مدت زمان کمتر و هزینه متعادل‌تر مورد قبول قرار گرفت و هیات رئیسه اتاق بازرگانی تهران نیز با آن موافقت کرد.»

ملک‌پور با اشاره به اینکه پس از تامین منابع مالی انجام این طرح، ۳ سال پیش مدل ایرانی مبارزه با فساد تهیه شد، خاطر نشان کرد: «نهم دسامبر امسال، به منظور ارزیابی مدل مبارزه با فساد ایران نماینده سازمان ملل از وین به ایران آمد و دلیل سفرش را شنیدن صدایی متفاوت از جانب بخش خصوصی ایران اعلام کرد و گفت که متوجه شده‌ایم رویکرد تازه‌ای برای مبارزه با فساد در بدنه بخش خصوصی ایران شکل گرفته است بنابراین آمده‌ایم تا قابلیت اجرایی این مدل را ارزیابی کنیم.»

او اطمینان داد: «این مدل، مدلی است که حتی اگر خودمان نتوانیم از آن به‌خوبی استفاده کنیم، برای کشورهای دیگر قابلیت اجرا دارد، زیرا کارشناسان بین‌المللی متبحری در این زمینه وقت گذاشته‌اند.»

ملک‌پور خاطر نشان کرد: «در سازمان‌های بین‌المللی، برای تدوین قانون و یا استاندارد مبارزه با فساد، سه منبع اصلی وجود دارد که یکی از آنها قانون و یا استاندارد اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) است که در سال ۱۹۷۷ (اوایل انقلاب اسلامی ایران) در ۱۰ ماده و ۸ صفحه نوشته شده است و ما هم آن را ما در سال ۱۳۷۴ ترجمه کردیم. این قانون و یا استاندارد برای بخش خصوصی نوشته شده و بیشترین کاربرد را در جهان داشته است؛ زیرا اتاق بازرگانی بین‌المللی که خود را صدای بخش خصوصی می‌داند به این نتیجه رسیده بود که اگر خودشان مقررات مبارزه با فساد را ننویسد، نباید منتظر دولت، مجلس و نهادهای دیگر باشد.

«تعهد» مهم‌ترین گام برای

مبارزه با فساد

او درباره تعداد گام‌های مبارزه با فساد در مدل طراحی شده ایرانی گفت: «اعلام آمادگی مدیران ارشد یک سازمان برای اجرای برنامه مبارزه با فساد نخستین گام است؛ بنابراین آنها باید ابتدا به این پرسش پاسخ دهند که آیا می‌خواهند با فساد مبارزه کنند یا خیر. در صورت مثبت بودن پاسخ آنها، دومین گام ارزیابی ریسک‌ها، فرصت‌ها و تأثیرات انواع فساد در آن سازمان است. پس از ارزیابی، نوبت به مهم‌ترین گام یعنی تعهد می‌رسد. مدیریت ارشد یک سازمان باید نسبت به جاری‌سازی اصول سیستم مدیریت مبارزه با فساد در استراتژی‌ها و عملیات سازمان و پشتیبانی از اقدامات مورد نیاز به منظور تحقق برنامه مبارزه با فساد به صورت شفاف متعهد شود.»

ملک‌پور یادآور شد: «تدوین و بازنگری اهداف، استراتژی‌ها و برنامه عملیاتی سازمان مبتنی بر استراتژی‌ها و اقدامات حاصل از ارزیابی ریسک فساد؛ پیاده‌سازی آنها در طول زنجیره ارزش شرکت؛ ارزیابی تأثیرات حاصل از پیاده‌سازی و در آخر انتشار نتایج و گفت‌وگو و مشارکت با ذی‌نفعان درباره پیشرفت‌ها و استراتژی‌ها برای بهبود مستمر، گام‌های نهایی مبارزه با فساد در یک سازمان هستند»

به گفته ملک‌پور؛ یک فرد برای اینکه بتواند فساد را در سازمان خودش از بین ببرد، باید تغییر کند و تغییر بدهد، زیرا ازدهای هفت‌سر فساد، برای هر راهی که مسدود کنی، چند راه دیگر می‌یابد.

او تأکید کرد: «نخستین عامل فسادآفرین "فرصتی" است که مدیر یا رئیس یک سازمان، نهاد و یا حتی مسئول یک بخش در یک سازمان، آن را برای زیردستان خود ایجاد می‌کند.»

۹ استاندارد حسابرسی

تغلب در دنیا

وی یادآور شد: «در مدل ایرانی مبارزه با فساد، از حسابداران شرکت‌هایی که به صورت پایلوت این طرح را اجرا کردند،

درخواست شد تا هر مبلغی که در هر شرکتی هزینه می‌شود به‌درستی و شفاف در صورت‌حساب‌ها ذکر کنند؛ مثلاً اگر مبلغی به فردی برای انجام کاری به عنوان رشوه داده شده است، به طور شفاف ذکر شود، نه اینکه به فرض بنویسیم برای ارائه خدمات آن مبلغ پرداخت شده است.»

ملک‌پور تأکید کرد: «طی مذاکره با جامعه حساب‌رسان متوجه شدیم که ۹ استاندارد حسابرسی تغلب در دنیا وجود دارد که مبتکر همه آنها آمریکا بوده است، بنابراین برای مبارزه با فساد باید گزارش شفاف و واقعی وجود داشته باشد.»

او تصریح کرد: «اجرای این طرح اجباری نیست و داوطلبانه است، اما اجبار آن برای بقا در تجارت جامعه جهانی است؛ زیرا همه هیات‌های بازرگانی که به ایران می‌آیند، به دلیل اینکه نمی‌دانستند برای فساد باید چقدر سرمایه کنار بگذارند، از سرمایه‌گذاری در کشور ما صرف‌نظر می‌کردند.»

اجرای طرح مبارزه با فساد

در سه شرکت بخش خصوصی

عضو هیات‌مدیره انجمن توسعه دریامحور با بیان اینکه این طرح در سه شرکت اجرا شد، توضیح داد که شرکت «خالص‌سازان روی» نخستین شرکتی بود که وقتی طرح در سایت اتاق بازرگانی بارگذاری شد به صورت داوطلبانه اعلام کرد می‌خواهد این طرح را اجرا کند. این شرکت ۹۴ درصد «روی» تولیدی را صادر می‌کند. شرکت دوم «مرکز شماره‌گذاری کالا و خدمات» بود که از لحاظ مالی پاک بود، اما فساد اطلاعاتی داشت. سومین شرکت نیز شرکت زمینس در ایران بود که فساد آن شرکت در پرداخت هزینه تسهیل‌گری بود. علاوه بر آن سه شرکت، دو شرکت دریایی نیز برای اجرای این طرح نیز اعلام آمادگی کرده‌اند.

ملک‌پور با اشاره به اینکه این مدل به عنوان یک کد ثبت شده است و با نام اتاق بازرگانی تهران قابل عرضه است، گفت: «سازمان ملل متحد به‌عنوان آخرین توصیه به ما هشدار داد که در یک نظام مبارزه با فساد، اغلب در جایی می‌توان رد پای فساد را

مدل ایرانی مبارزه با فساد، در سه شرکت اجرا شده است: شرکت «خالص‌سازان روی» که ۹۴ درصد «روی» تولیدی را صادر می‌کند، «مرکز شماره‌گذاری کالا و خدمات» که از لحاظ مالی پاک بود، اما فساد اطلاعاتی داشت و شرکت زمینس در ایران. علاوه بر این، دو شرکت دریایی نیز برای اجرای این طرح اعلام آمادگی کرده‌اند

اجرای طرح مبارزه با فساد، داوطلبانه است اما اجبار آن برای بقا در تجارت جهانی است زیرا همه هیات‌های بازرگانی که به ایران می‌آیند، به دلیل اینکه نمی‌دانستند برای فساد باید چقدر سرمایه کنار بگذارند، از اصل سرمایه‌گذاری منصرف می‌شدند!

نمایندگان سازمان ملل به ما هشدار دادند که در یک نظام مبارزه با فساد، اغلب در جایی می توان رد پای فساد را جستجو کرد که خود جزو مراکز کشف آن محسوب می شود مثلاً یک ارزیاب خود بیشتر در معرض وسوسه فساد قرار دارد؛ اما ما امیدواریم با اجرای این مدل، با چنین مشکلاتی مواجه نباشیم

از خطرات فساد بیشتر است و ... پاسخ دهند و اگر پیشنهاد و نظری درباره این سناریو دارند اعلام کنند.»

این عضو هیات مدیره انجمن توسعه دریامحور اعلام کرد ۱۸ مدل مختلف فساد و یا Resist در جهان مطرح است، اما از زمانی که ۳ مدل ذکر شده که بر اثر اجرای طرح مبارزه با فساد ایرانی به دست آمد، در عرصه های بین المللی مطرح شد، از آن ۱۸ مدل فراتر رفت؛ «... به عنوان نمونه، همان پیشمانی نماینده شرکت سوئسی از دریافت ۲۰۰ هزار دلار و نگرفتن حق تسهیل گری بیشتر، جزو نمونه هایی بود که تا آن زمان در هیچ جا دیده نشده بود.»

ملک پور در پایان توضیح داد که در اواسط بهمن ماه در دانشگاه علم و صنعت با نمایش ۶ حلقه فیلم همراه با زیرنویس فارسی درباره سه Case مربوط به Corruption با جزئیات بیشتر صحبت خواهد کرد.

اختصاص دهد تا امکان تقلب در کلای وارداتی کاهش یابد. بنابراین هیات اعزامی به سوئیس، پس از بازگشت به کشور و هماهنگی با مدیران، این شرط را می پذیرد.» ملک پور، ادامه ماجرا را چنین تشریح کرد: «نماینده شرکت سوئسی پس از امضای قرارداد، بدون دانستن میزان افزایش درآمد آن شرکت در ازای عقد این قرارداد، درخواست ۲۰۰ هزار دلار خدمات تسهیل گری می کند، اما پس از دریافت ۲۰۰ هزار دلار متوجه می شود با وجود این قرارداد، درآمد شرکت سوئسی حداقل سالانه ۵۰ میلیون دلار افزایش خواهد یافت که حق تسهیل گری آن ۵۰۰ هزار دلار است.»

ملک پور گفت: «پس از ارائه این سناریو در کارگاه های سازمان ملل، از آنها خواستیم که به پرسش هایی از قبیل اینکه چه فسادی در این سناریو وجود دارد، آیا این معامله باید انجام می شد، در چه نقطه ای باید متوقف می شد، آیا اهمیت هر کدام از عوامل دیگر مانند افزایش ارزش سهم یا سود اقتصادی،

جستجو کرد که خود جزو مراکز کشف آن محسوب می شوند. به عبارت دیگر، یک ارزیاب خود بیشتر در معرض وسوسه فساد قرار دارد؛ اما ما امیدواریم که با اجرای این مدل، با چنین مشکلی مواجه نباشیم.»

۲۰۰ هزار دلار خدمات تسهیل گری برای امضای قرارداد

ملک پور توضیح داد: «برای ارزیابی یک نمونه از فساد، به بررسی شیوه امضای یک قرارداد بین یک شرکت سوئسی با یک کشور خاورمیانه ای پرداختیم. در این نمونه، هیات مدیره یک شرکت سوئسی با افت قیمت سهام خود در بازار بورس، تصمیم به عقد قرارداد با کشور X (به دلیل اینکه مدل در سطح جهانی ارائه شده است، از بردن نام کشور مذکور خودداری شد) برای دو دوره ۵ ساله می گیرد؛ بنابراین با نماینده خود در آن کشور تماس گرفته و درخواست می کند که این قرارداد با گمرک آنجا منعقد شود.»

عضو هیات مدیره انجمن توسعه دریامحور افزود: «نماینده آن شرکت می دانست که نظام بازرگانی کشور X اجازه نمی دهد همه کالا های وارداتی به کشورش از نظر کیمیت، کیفیت و ارزش مورد ارزیابی و گواهی یک کشور دیگر قرار گیرد، با این وجود می پذیرد که مدیران گمرک را قانع کند. نخستین اقدام او این بود که مدیران گمرک آن کشور خاورمیانه ای را به سوئیس دعوت و انواع نظام های بازرگانی کشورهای جهان را برای آنها تشریح کند. بدین ترتیب، ۳ نفر از نمایندگان برجسته کشور X به سوئیس می روند. آنها به سوئسی ها می گویند که این کار شدنی نیست، اما شرکت سوئسی پیشنهاد می کند که در قبال عقد این قرارداد، HS Code (کد کنترل، شناسایی و طبقه بندی کالا) واقعی به آنها

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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



لایحه مشارکت بخش عمومی - خصوصی
سرانجام به ایستگاه مجلس رسید

یک شراکت نیمه خصوصی

هیئت وزیران سرانجام پس از دو سال، اوایل دی ماه، لایحه مشارکت بخش عمومی - خصوصی را که توسط سازمان برنامه و بودجه و با همکاری سایر دستگاه‌های اجرایی کشور تهیه شده بود، جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی ارسال کرد تا به منظور افزایش کارآمدی و اثربخشی طرح‌های عمرانی، روش‌های اجرایی مناسب از قبیل «تامین منابع مالی، ساخت، بهره‌برداری و واگذاری»، «تامین منابع مالی، ساخت و بهره‌برداری»، «طرح و ساخت کلید در دست»، «مشارکت بخش عمومی - خصوصی» و یا «ساخت، بهره‌برداری و مالکیت» را با پیش‌بینی تضامین کافی به کارگیرد.

این در حالی است که در لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ کشور، ۹۹ طرح از طرح‌های ملی و ۴۳ طرح از طرح‌های ملی با ویژگی استانی، برای مشارکت عمومی - خصوصی موضوع تبصره ۱۹ انتخاب شده‌اند. به این ترتیب حتی با فرض اینکه مجلس، کلیات این قانون را در سال جاری مورد تصویب قرار دهد (که فرضی محال است)، از آنجا که تدوین بعضی از اصلی‌ترین آیین‌نامه‌های مرتبط با این قانون (از جمله تضامین) مهلت شش ماه دارند و روند کند و بطئی قانون‌گذاری دولت هم بر همگان معلوم است، باید انجام این پروژه‌ها را منتفی دانست.

براساس ماده ۲۳
لایحه مشارکت
عمومی و خصوصی،
قراردادهای مشارکت
مشمول ماده ۴۱
قانون تامین اجتماعی
(مصوب ۱۳۵۴) یا
اصلاحات بعدی آن
نیستند و به جای
پرداخت درصدی از
مبلغ قرارداد خود
به شکل علی‌الراس
به سازمان تامین
اجتماعی، پرداخت
حق بیمه تنها طبق
فهرست افراد
بیمه‌شده خواهد بود

در این لایحه پیش‌بینی
شده که در صورت
از بین رفتن توجیه فنی
یا اقتصادی پروژه با
کاربری مصوب، ایجاد
کاربری‌های چندگانه
و تاسیسات جانبی
اقتصادی با حفظ
کاربری اصلی پروژه
با رعایت سایر
مقررات مجاز است

الگوی (مدل) مالی پروژه.

۲- تصویب مفاد فراخوان و اسناد پیوست آن از جمله سنجه‌ها و روش‌های انتخاب طرف خصوصی.

۳- تایید گزارش ارزیابی صلاحیت متقاضیان سرمایه‌گذاری.

۴- تایید گزارش ارزیابی فنی و مالی طرح‌های تجاری پیشنهادی متقاضیان سرمایه‌گذاری.

۵- انتخاب طرف خصوصی اول و دوم طبق سنجه‌ها و روش‌های تعیین شده.

۶- تصمیم‌گیری درباره لغو یا تجدید تمام یا قسمتی از فرآیند انتخاب طرف خصوصی.

۷- بررسی، اصلاح، رفع ابهام و اعلام نظر به طرف عمومی به منظور پاسخگویی در زمینه سوال‌ها، اعتراض‌ها و ابهام‌های متقاضیان سرمایه‌گذاری برای هر یک از مراحل فرآیند انتخاب طرف خصوصی در هر پروژه.

فرآیند انتخاب طرف خصوصی و سنجه‌های کلی این ارزیابی نیز طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که باید توسط سازمان برنامه و بودجه تهیه و پس از تایید شورای ملی راهبری به تصویب هیئت وزیران برسد؛ اما جالب اینجاست که زمان مشخصی برای انجام این کار تعیین نشده است!

حق‌الزحمه شخص حقوقی که طی موافقتنامه با طرف عمومی در فرآیندهای تعریف و پیدایش پروژه مشارکت و تهیه طرح مطالعات امکان‌سنجی و الگوی مالی اولیه پروژه و دیگر مراحل فرآیند اجرایی تا حصول نتیجه و انتخاب طرف خصوصی شرکت می‌کند و «تسهیل‌گر مشارکت» نامیده می‌شود، باید توسط طرف خصوصی پرداخت شود.

روش‌ها و قراردادهای مشارکت

در ماده ۹ لایحه، روش‌های مشارکت براساس تسهیم ریسک بین طرفین، مسئولیت‌ها و وظایف و نحوه بازگشت سرمایه طرف خصوصی تعیین شده که شامل روش‌هایی از جمله ساخت، بهره‌برداری و انتقال (BOT)؛ ساخت، بهره‌برداری پرداخت اجاره به طرف عمومی و انتقال (BOLT)؛ تجهیز و بازسازی، بهره‌برداری، پرداخت اجاره به طرف عمومی و انتقال (ROLT)؛ ساخت، پرداخت اجاره به طرف خصوصی، انتقال (BLT)؛ ساخت،

براساس لایحه مشارکت عمومی و خصوصی که توسط دولت جمع‌بندی و به مجلس ارسال شده است، قرار است به منظور توسعه مشارکت، هدایت و نظارت عالی بر مشارکت عمومی - خصوصی و تنظیم سیاست‌ها و مقررات برای تصویب هیئت وزیران، شورای ملی راهبری با عضویت رئیس سازمان برنامه و بودجه (رئیس شورا)، وزیر امور اقتصادی و دارایی، معاون حقوقی رئیس‌جمهور، رئیس سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران، روسای اتاق بازرگانی ایران و تعاون، رئیس شورای هماهنگی تشکل‌های مهندسی، حرفه‌ای و صنعتی کشور، دو نفر از وزرا به انتخاب هیئت وزیران، وزیر یا بالاترین مقام دستگاه مرکزی حسب مورد و دو نفر صاحب‌نظر از بخش خصوصی با انتخاب رئیس سازمان تشکیل شود.

سازمان برنامه و بودجه، مسئولیت مدیریت و هماهنگی برای پیشبرد مشارکت عمومی - خصوصی در سطح کشور را به عهده دارد و مهم‌ترین وظایف آن در اجرای این قانون، حصول اطمینان از انضباط مالی مشارکت عمومی - خصوصی و رعایت تناسب تعهدات هر دستگاه اجرایی با بودجه آن، بسترسازی و تسهیل فرآیندهای اخذ مجوزها، هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی و پیگیری از آنها، ت- تهیه دستورالعمل‌ها و راهنماهای لازم برای توسعه مشارکت، تبیین قانون و پاسخ‌گویی به استعلامات و ابهامات و اداره دبیرخانه شورای ملی راهبری است.

در عین حال، باید کارگروه توسعه مشارکت عمومی - خصوصی، به‌عنوان رکن اصلی انتخاب طرف خصوصی، با عضویت بالاترین مقام اجرایی طرف عمومی یا یکی از معاونان وی به‌عنوان رئیس، نماینده سازمان برنامه و بودجه به انتخاب رئیس این سازمان، مسئول واحد توسعه مشارکت عمومی - خصوصی طرف عمومی یا مدیر مرتبط با معرفی بالاترین مقام اجرایی طرف عمومی به‌عنوان دبیر، مسئول واحد حقوقی طرف عمومی و ذی‌حساب مربوط طرف عمومی و در صورت نداشتن ذی‌حساب، بالاترین مقام مالی طرف عمومی نیز با وظایف زیر تشکیل شود:

۱ - تصویب طرح امکان‌سنجی اولیه و

طبق لایحه مشارکت عمومی - خصوصی بهای تمام شده احداث پروژه، سود حاصل از سرمایه گذاری در دوره قبل از بهره برداری، هزینه های مربوط به نگهداری از پروژه و سود سرمایه گذاری در دوران بهره برداری جزو هزینه های قابل قبول مالیاتی محاسبه خواهند شد

مالکیت و بهره برداری (BOO)؛ بهره برداری و پرداخت اجاره به طرف عمومی (OL)؛ تجهیز و بازسازی مالکیت و بهره برداری (ROO)؛ مدیریت بهره برداری و نگهداری (O&M)؛ تجهیز و بازسازی بهره برداری و انتقال (ROT)؛ انتقال، بهره برداری و انتقال (TOT)، بیع متقابل (Buy Back) و یا سایر روش ها متناسب با نوع پروژه است.

تامین مالی دوره احداث و بهره برداری

براساس ماده ۱۲، طرف عمومی می تواند در چارچوب فراخوان و مفاد قرارداد به یک یا ترکیبی از شیوه های زیر در پروژه ها مشارکت داشته باشد:

۱- **وجوه تکمیلی:** تامین بخشی از منابع مالی

مورد نیاز در راستای توجیه پذیری، مالی پروژه که در فراخوان پروژه مشخص و در چارچوب قرارداد تعهد، در قالب کمک های فنی - اعتباری پرداخت می شود.

۲- **آورده غیر نقدی:** اموال منقول و غیر منقول اعم از پروژه های طرح های نیمه تمام، زمین و تجهیزات.

۳- **خرید محصول - خدمت:** تعهد خرید تمام یا بخشی از محصول خدمت، پرداخت مابه التفاوت بهای تمام شده محصول با قیمت بازار براساس الگوی مالی منضم به قرارداد مشارکت با بهای پرداختی استفاده کنندگان، پرداخت سرانه محصول پروژه تا سقف بهای تمام شده برای طرف عمومی، پرداخت بر مبنای در دسترس بودن محصول براساس کیفیت و کمیت مشخص شده و پرداخت بهای ظرفیت پروژه.

۴- **سایر تعهدات طرف عمومی:** سایر تعهدات و ریسک هایی که طرف عمومی به موجب فراخوان در چارچوب قرارداد به عهده می گیرد، از جمله ارائه تسهیلات در قالب وجوه اداره شده.

برای ارائه خدمات مالی به انواع قراردادها و پروژه های مشارکت توسط بانک ها و مؤسسات اعتباری غیر بانکی، بانک مرکزی مکلف شده ظرف شش ماه از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون، ضوابط و شرایط مربوطه را به روزرسانی و ابلاغ کند. ضمناً بانک ها مکلف شده اند قراردادهای مشارکت از قبیل خرید تضمینی کالاها و خدمات تولید شده بخش غیردولتی منعقد شده با طرف عمومی و پروژه را براساس ضوابط بانک مرکزی به عنوان تضمین های قابل قبول برای اعطای تسهیلات بانکی به طرف خصوصی بپذیرند.

وزارت اقتصاد مکلف شده شرایط و ضوابط استفاده از ظرفیت های بازار سرمایه برای تامین مالی قراردادهای مشارکت اعم از انتشار اوراق مالی اسلامی، اوراق بهادار سازی درآمدهای آتی، ایجاد شرکت های تامین سرمایه تخصصی، تأسیس صندوق پروژه و استفاده از حقوق شرکت پروژه و منافع پروژه برای انتشار اوراق بهادار را ظرف شش ماه از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون تهیه کرده و به تصویب شورای عالی بورس و اوراق بهادار برساند.

ریسک ها و تضامین

براساس ماده ۱۷، پیش بینی شده به منظور ارائه تضامین برای پوشش تعهدات طرف عمومی از جمله وجوه تکمیلی خرید محصول، جبران خسارت ناشی از قصور طرف عمومی و بهای انتقال، صندوق ضمانت تعهدات طرف عمومی با استفاده از منابع زیر ایجاد شود:

۱- ۱۰ درصد از منابع ورودی سالیانه صندوق توسعه ملی به صورت ارزی و ریالی.

۲- معادل ۲۰ درصد از سرجمع اعتبارات طرح های تملک دارایی های سرمایه ای از محل درآمدهای عمومی، متناسب با تخصیص اعتبارات طرح های مذکور

۳- خالص درآمد طرف عمومی (وزارتخانه ها و موسسات دولتی) حاصل از انجام پروژه های مشارکت با تشخیص سازمان برنامه و بودجه کشور و براساس الگوی مالی مصوب.

۴- درآمد حاصل از کارمزد ارائه خدمات و سود سپرده گذاری منابع صندوق

۵- اقساط وصولی از محل وجوه اداره شده قوانین بودجه سالانه

هیئت امنای صندوق ضمانت، متشکل از رئیس سازمان، رئیس کل بانک مرکزی، وزیر امور اقتصادی و دارایی، نیرو، نفت، راه و شهرسازی و بهداشت، درمان و آموزش پزشکی است.

در صورتی که طرف عمومی (وزارتخانه ها و موسسات دولتی) تعهدات خود را در موعد مقرر ایفا نکند، می بایست صندوق ضمانت نسبت به پرداخت تعهدات در وجه طرف خصوصی اقدام کند و سازمان برنامه و بودجه مکلف است معادل مبلغ پرداخت شده به اضافه سود معادل شاخص هزینه های عمرانی دولت را در بودجه سال بعد از سرجمع بودجه مربوط به طرف عمومی کسر کرده و به منابع ورودی صندوق در آن سال اضافه کند.

متقاضی سرمایه گذاری خارجی که مجوز چنین سرمایه گذاری را داشته باشد و در پروژه های مشارکت عمومی - خصوصی به عنوان طرف خصوصی انتخاب شود، می تواند با هماهنگی سازمان سرمایه گذاری و کمک های اقتصادی و فنی ایران، از خدمات تضمین یا پوشش ریسک غیرتجاری موسسه تضمین سرمایه گذاری بانک جهانی (MIGA) یا سایر موسسات بین المللی تضمین سرمایه گذاری چندجانبه از

از بین رفتن توجیه فنی یا اقتصادی پروژه با کاربری مصوب، ایجاد کاربری‌های چندگانه و تاسیسات جانبی اقتصادی با حفظ کاربری اصلی پروژه با رعایت سایر مقررات مجاز است. مجوز تغییر کاربری اصلی پروژه با درخواست طرف عمومی و تایید سازمان برنامه و بودجه امکان‌پذیر است. البته در پروژه‌هایی که مالکیت آن به صورت دائمی در اختیار طرف خصوصی قرار می‌گیرد، طرف خصوصی بعد از انعقاد قرارداد حق تغییر کاربری خارج از چارچوب قرارداد را ندارد و در صورتی که پروژه بر اساس شرایط تفاهم شده در قرارداد مشارکت اجرا نشود، مالکیت، به طرف عمومی اعاده می‌شود. وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف شده ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون، استانداردها و روش‌های حسابداری و حسابرسی ویژه قرارداد مشارکت و شرکت پروژه را تعیین و برای اجرا ابلاغ کند.

قبل از بهره‌برداری از پروژه.
پ- هزینه‌های مربوط به نگهداری از پروژه که به بهای تمام شد، منظور می‌شود.
ت- سود سرمایه‌گذاری در دوران بهره‌برداری. البته تعیین مصادیق هزینه‌های قابل قبول طرح با پروژه‌های عمرانی مورد مشارکت یا واگذاری به موجب آیین‌نامه‌ای است که می‌بایست ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب هیئت وزیران برسد.
 براساس ماده ۲۵، دولت می‌تواند مجوزها و مشوق‌های زیر را به طرف خصوصی ارائه کند مشروط به اینکه در اسناد فراخوان مشارکت پیش‌بینی و سازوکار آن مشخص شده باشد.
الف- حمایت از صادرات محصول
ب- پوشش خط‌ریزیری (ریسک) نرخ ارز حسب مورد
پ- تعدیل نرخ خرید محصول براساس شاخص‌های بانک مرکزی ایران.
 در این لایحه پیش‌بینی شده که در صورت

جمله بیمه سرمایه‌گذاری و اعتبار صادراتی بانک توسعه اسلامی بهره‌مند شود.
 گفته شده سرمایه‌گذاران خارجی مانند سرمایه‌گذاران داخلی از تمامی روش‌های مشارکتی و مزایای تضامین و حمایت‌های این قانون برخوردار خواهند بود.
 یک نکته مهم آن که، براساس ماده ۲۳ این لایحه، قراردادهای مشارکت مشمول ماده ۴۱ قانون تأمین اجتماعی (مصوب ۱۳۵۴) یا اصلاحات بعدی آن نیستند و به جای پرداخت درصد مشخصی از مبلغ قرارداد به صورت علی‌الراس به سازمان تأمین اجتماعی، پرداخت حق بیمه صرفاً براساس فهرست افراد بیمه شده است.
 هزینه‌های مستقیم و بالاسری پروژه‌ها به شرح زیر جزو هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود:
الف - بهای تمام‌شده احداث پروژه.
ب- سود حاصل از سرمایه‌گذاری در دوران

شستا ۸۵۰ کیلومتر آزادراه می‌سازد!

«قرارداد ساخت هشت آزادراه جدید با شستا امضا شد.» مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور با بیان اینکه درباره مسائل کلی قرارداد به تفاهم رسیده‌ایم، ادامه داد: «قرار است که سهم سرمایه‌گذاری شستا ۷۰ درصد و سهم دولت ۳۰ درصد باشد.»



معاون وزیر راه و شهرسازی درباره کاهش توان مالی پیمانکاران پس از افزایش قیمت‌ها و ضرورت اصلاح سهم ۷۰ درصدی آورده شرکت‌ها و پیمانکاران تاکید کرد: «یکی از مشکلات همین موضوع است که پیمانکاران به میزان و سهم آورده ۷۰ درصدی معترض هستند؛ چراکه اولاً کسش افزایش نرخ عوارضی وجود ندارد و بعد اینکه این میزان سرمایه‌گذاری در مسیرهای با ترافیک متوسط جواب نمی‌دهد.» او ادامه داد: «این میزان آورده برای پیمانکاران تنها در مسیرهای منتهی به تهران که ترافیک بالا است، جواب می‌دهد. البته در مناطق البرز که جغرافیای کوهستانی دارد هم آورده ۷۰ درصدی سرمایه‌گذاری برای پیمانکاران توجیه ندارد.»
 خادمی با بیان اینکه با این شرایط تمایل سرمایه‌گذاران برای مشارکت در پروژه‌ها کاهش پیدا می‌کند، گفت: «از سوی دیگر دولت هم منابعی ندارد که بخواهد سهم آورده ۵۰-۵۰ درصد سرمایه‌گذاری را بپذیرد بنابراین راهکار میانه این است که بخشی از ۷۰ درصد سهم آورده پیمانکاران از طریق ارائه تسهیلات تأمین شود در غیر این صورت سرعت اجرای پروژه‌ها کند خواهد شد.»
 خادمی ادامه داد: «می‌توان سهم آورده پیمانکاران در ساخت پروژه‌های آزادراهی را در همان سطح ۷۰ درصد حفظ کرد، اما درصدی از این آورده را از طریق ارائه تسهیلات با تعهد خود پیمانکاران تأمین کرد.»
 او همچنین از انصراف پیمانکاران از چند پروژه به دلیل تغییر قیمت‌ها خبر داد: «شرکت‌ها از زمان انعقاد تفاهم‌نامه تا ۶ ماه فرصت دارند که قیمت‌ها را اعلام کنند و معمولاً ۶ ماه دیگر هم می‌توان این مدت‌زمان را تمدید کرد. اگر پس از گذشت این مدت‌زمان شرکت‌ها اقدام به اعلام قیمت و آمادگی برای اجرای پروژه نکنند، تفاهم‌نامه لغو می‌شود.»
 معاون وزیر راه افزود: «تاکنون تفاهم‌نامه ۴ تا ۵ پروژه لغو شده؛ چراکه سرمایه‌گذاران نتوانسته‌اند تعیین قیمت داشته باشند و از ورود به پروژه منصرف شده‌اند.»



پیوند بخش خصوصی و حمل و نقل در سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی

۵۷ درصدی‌ها!

مسعود زارع

آخرین گزارش مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌ها (PPI) که توسط بانک جهانی، منتشر شده، اطلاعات جالب توجهی از عملکرد سرمایه‌گذاری ارائه می‌دهد. هرچند این گزارش نمی‌تواند کامل و جامع باشد، چون برخی از پروژه‌ها به خصوص پروژه‌هایی که محلی و کوچک هستند آن گونه که باید توسط وبسایت‌های دولتی، پایگاه‌های داده و سایر منابع اطلاع‌رسانی نمی‌شوند، اما به هر حال گزارش تیم تحقیقاتی این نهاد بین‌المللی، نشان‌دهنده افزایش ۷ درصدی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پروژه‌های زیرساختی در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ نسبت به نیمه نخست سال پیش از آن است. هرچند هنوز هم این سرمایه‌گذاری کمتر از سطوح تاریخی ده‌ساله گذشته است و این اتفاق برای چهارمین سال است که رخ می‌دهد.

حمل و نقل بیش از نیمی از کل سرمایه‌گذاری‌های جهانی (۵۷ درصد) در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ را به خود اختصاص داده است و در حال حاضر سهم آن از کل سرمایه‌گذاری‌ها بیشترین سهم در ۱۰ سال اخیر است.

با این حال، سرمایه‌گذاری در این منطقه نسبت به سال ۲۰۱۷ حدود ۵۱ درصد کاهش یافت و این در حالی است که اروپا و آسیای مرکزی یک‌چهارم کل سرمایه‌گذاری جهانی را به دست آورده است. آمریکای لاتین و منطقه کارائیب که در گذشته از این لحاظ در صدر جدول قرار داشتند، هم‌اکنون در جایگاه سوم قرار گرفته‌اند که پایین‌ترین سهم طی ده سال گذشته است. سهم خاورمیانه و شمال آفریقا نیز کاهش یافته است، اما سهم جنوب صحرائی آفریقا افزایش یافته است.

در سطح کشورها، پنج کشور با بیشترین سطح سرمایه‌گذاری در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ عبارتند از: چین، با ۱۱/۶ میلیارد دلار برای ۳۷ پروژه، ترکیه با ۷/۲ میلیارد دلار در ۸ پروژه، هند با ۳/۸ میلیارد دلار در ۲۴ پروژه، ویتنام با ۳/۴ میلیارد دلار در ۱۰ پروژه و برزیل با ۳ میلیارد دلار در ۱۱ پروژه.

در سال ۲۰۱۸ این ۵ کشور حدود ۶۶ درصد از کل سرمایه‌گذاری جهان را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۲۸/۹ میلیارد دلار را جذب

سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بزرگتر و افزایش میزان سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کوچکتر در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ است.

سهم سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کوچک (کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار) در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ و سال ۲۰۱۷ در حدود ۵۰ درصد ثابت باقی مانده است. در همین حال، سهم پروژه‌های متوسط (۱۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلار) افزایش یافته و از ۳۶ درصد در سال ۲۰۱۷ به ۴۰ درصد در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ رسیده است. بزرگ‌ترین تفاوت این است که در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ هیچ پروژه‌ای با ارزش بیش از ۳ میلیارد دلار وجود نداشته، اما در سال ۲۰۱۷ چهار پروژه بیش از ۳ میلیارد دلاری انجام شده است.

گستره جغرافیایی

همانند سال ۲۰۱۷ در نیمه نخست سال ۲۰۱۸، شرق آسیا و پاسیفیک همچنان بر سرمایه‌گذاری‌های جهانی تسلط دارد و ۴۰ درصد از سرمایه‌گذاری‌ها را شامل می‌شود.

سرمایه‌گذاری PPI در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ در مجموع ۴۳/۵ میلیارد دلار در ۱۶۴ پروژه بوده است که این میزان در مقایسه با نیمه نخست سال ۲۰۱۷ افزایش ۷ درصدی و در مقایسه با نیمه نخست سال ۲۰۱۶ افزایشی ۴۴ درصدی نشان می‌دهد.

همچنین کل سرمایه‌گذاری ثبت شده برای نیمه نخست سال ۲۰۱۸ حدود ۲ درصد بالاتر از میانگین سرمایه‌گذاری انجام شده در نیمه‌های نخست پنج سال قبل است که حدود ۴۲/۹ میلیارد دلار برآورده شده بود. هرچند روند بهبود سرمایه‌گذاری که از سال ۲۰۱۷ آغاز شده در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ ادامه پیدا کرده، اما هنوز هم این سرمایه‌گذاری کمتر از سطوح تاریخی ده‌ساله گذشته است و این اتفاق برای چهارمین سال است که رخ می‌دهد. از طرف دیگر، این اولین بار بعد از سال ۲۰۱۴ است که سطح سرمایه‌گذاری از میانگین سرمایه‌گذاری در نیمه نخست پنج سال گذشته بیشتر بوده است؛ هرچند که این افزایش تنها ۲ درصد بوده است.

علاوه بر این، سطوح سرمایه‌گذاری بالاتر معمولاً در نیمه دوم هر سال اتفاق می‌افتد که این موضوع بیانگر آن است که سرمایه‌گذاری در سال ۲۰۱۸ نشانه‌های بهتر شدن دارد.

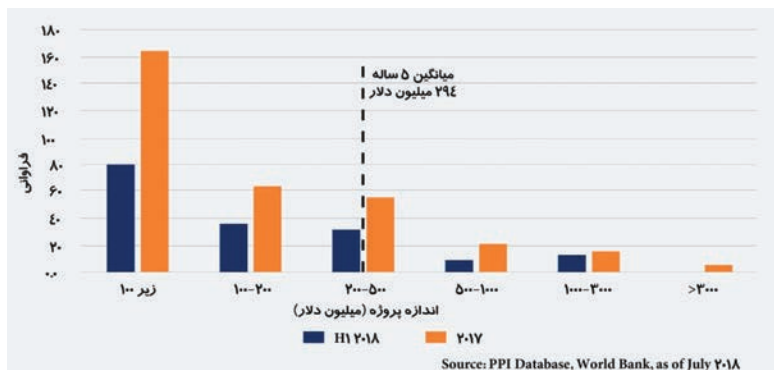
در نیمه نخست سال ۲۰۱۸، سرمایه‌گذاری در ۳۴ کشور انجام شده که این تعداد تقریباً مشابه با نیمه نخست سال ۲۰۱۷ (۳۵ کشور) بوده و همچنین بالاتر از میانگین تعداد کشورهای است که در ۵ سال گذشته در آنها سرمایه‌گذاری صورت گرفته است (۳۰ کشور).

تعداد پروژه‌ها در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ در مقایسه با نیمه نخست سال ۲۰۱۷ حدود ۶ درصدی افزایش یافت و از ۱۵۴ پروژه به ۱۶۴ پروژه رسید. همچنین تعداد پروژه‌ها از میانگین تعداد پروژه‌ها در پنج سال گذشته (۱۴۹ پروژه) ۱۰ درصد بیشتر بوده است.

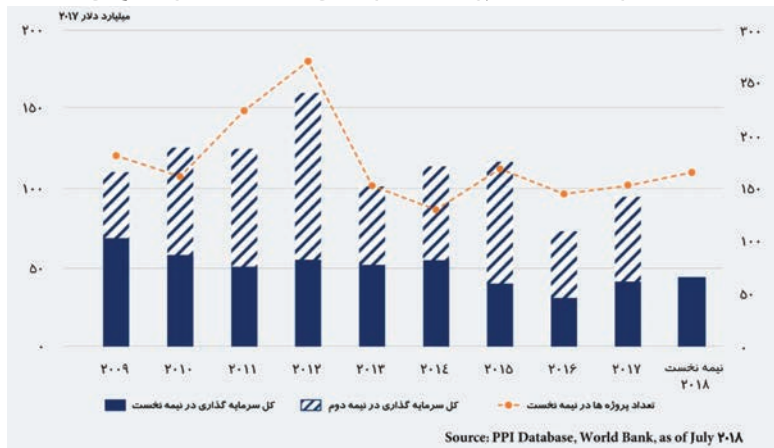
هرچند میانه اندازه پروژه‌ها در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ کمتر از میانه اندازه پروژه‌ها در سال ۲۰۱۷ است (جدول ۱) اما میانگین اندازه پروژه‌ها در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ (۱۰۶ میلیون دلار) بیشتر از میانگین اندازه پروژه‌ها در سال ۲۰۱۷ (۹۶ میلیون دلار) بوده است.

این موضوع نشان‌دهنده کاهش میزان

توزیع فراوانی پروژه‌های زیرساختی با مشارکت بخش خصوصی



تعهدات سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساختی با مشارکت بخش خصوصی



دلار از سرمایه‌گذاری‌ها تنها به پروژه فرودگاه جدید استانبول اختصاص یافت) بیشترین سهم در ۱۰ سال اخیر است.

از سوی دیگر سهم سرمایه‌گذاری در بخش انرژی، از سال ۲۰۱۶ کاهش یافته و در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ به بیش از یک‌سوم سرمایه‌گذاری کل (۳۶ درصد) رسیده و این در حالی بود که سهم این بخش در سال ۲۰۱۶ میلادی ۶۶ درصد بوده است.

در نیمه نخست سال ۲۰۱۸، سهم آب و فاضلاب از کل سرمایه‌گذاری ۷ درصد و سهم ICT تنها ۰/۳ درصد بود. در نیمه نخست سال ۲۰۱۸ سهم سرمایه‌گذاری در بخش آب و فاضلاب از کل سرمایه‌گذاری به بیشترین مقدار در ۱۰ سال گذشته رسید.

روندهای تامین مالی

در نیمه نخست سال ۲۰۱۸، اطلاعات مالی مشروح در مورد حدود ۸۱ درصد از پروژه‌های PPI (۱۰۳ پروژه از ۱۲۷ پروژه) در دسترس بود. اطلاعات مالی برای ۳۷ پروژه در چین در دسترس نبود.

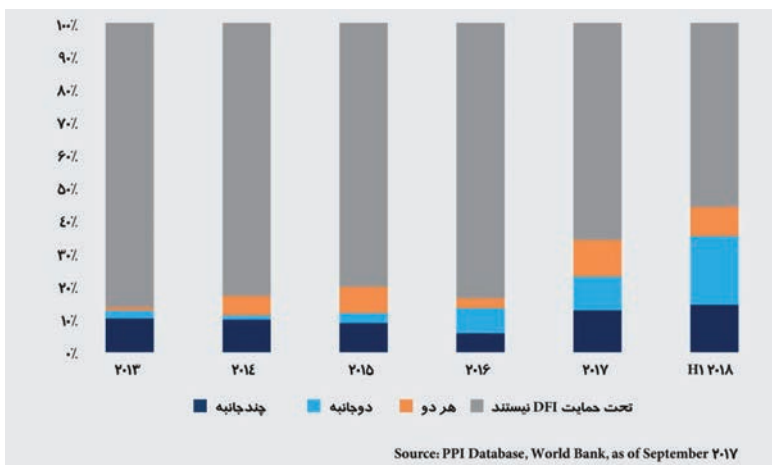
برای ۱۰۳ پروژه که در مجموع میزان تعهد سرمایه‌گذاری در حدود ۲۴/۶ میلیارد دلاری داشتند، سرمایه‌گذاری بیشتر به ساخت دارایی‌های فیزیکی مربوط می‌شد. در هند و ترکیه در مجموع ۱۲۲ میلیون دلار برای هزینه‌های دولت اختصاص داده شده بود.

با توجه به تامین مالی صورت گرفته، از کل ۲۴/۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری انجام شده در ۱۰۳ پروژه که در بالا ذکر شد، حدود ۱۳ درصد (۳/۲ میلیارد دلار) از منابع عمومی، ۶۸ درصد (۱۶/۸ میلیارد دلار) از منابع خصوصی و ۱۹ درصد (۴/۶ میلیارد دلار) از منابع موسسات تامین مالی فعالیت‌های توسعه‌ای (DFI) تامین شده است.

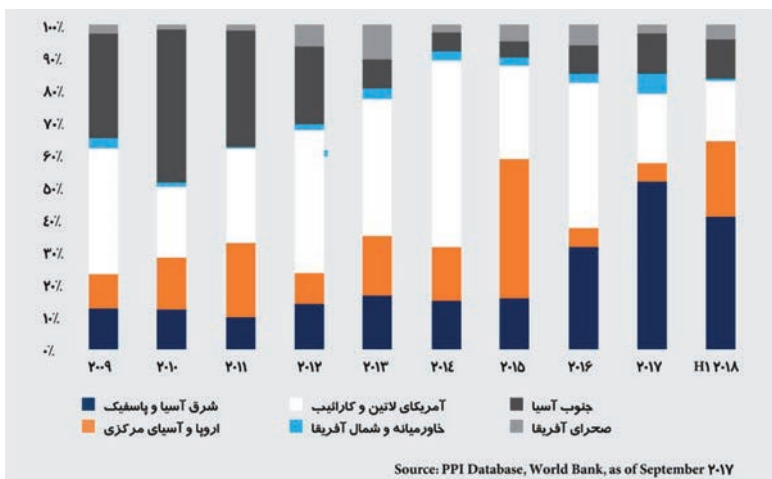
در نیمه نخست سال ۲۰۱۸، ۴۵ پروژه از ۱۰۳ پروژه، به نوعی حمایت موسسات تامین مالی را دریافت کرده‌اند. از این تعداد، تنها ۱۵ پروژه حمایت چندجانبه را دریافت کرده‌اند، ۲۱ پروژه حمایت دوجانبه را دریافت کرده‌اند و ۹ پروژه نیز حمایت دوجانبه و چندجانبه داشته‌اند.

کرده‌اند. این ده درصد بیشتر از سال ۲۰۱۷ است که چین، اندونزی، مکزیک، برزیل و پاکستان ۵۶ درصد از کل سرمایه‌گذاری جهان را به خود اختصاص داده بودند. بیش از نیمی از کل سرمایه‌گذاری‌های جهانی

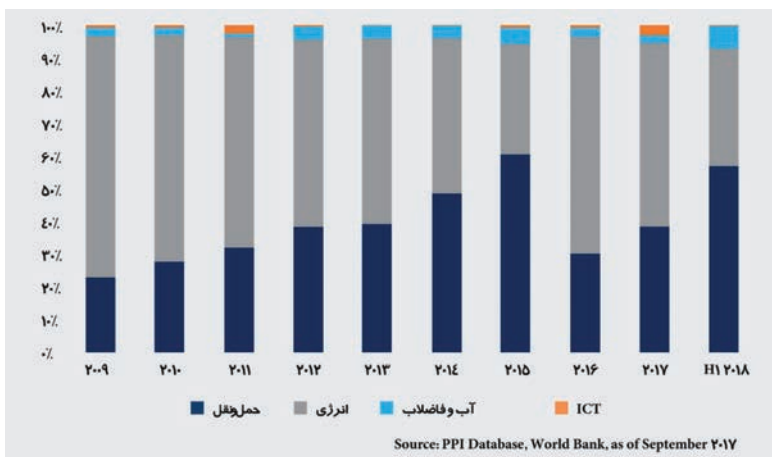
سهم پروژه‌های عمرانی که با مشارکت بخش خصوصی حمایت‌های مالی دریافت کرده‌اند



سهم منطقه‌ای از تعهدات سرمایه‌گذاری با مشارکت بخش خصوصی



سهم بخش‌ها از تعهدات سرمایه‌گذاری با مشارکت بخش خصوصی





Ocean Alliance SHIPPING
LLC

- حمل کالای کانتینری، فله 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 جبل علی بدون نیاز به ضمانت عوارض و بازرسی برای کالاهای دریایی از بندر جبل علی امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد برای کالاهای هوایی از 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



شرکت بازرگانی

پردیس هگمتانه نوید

Pardis Hegmatane NAVID

شماره ثبت: ۸۸۵۰۰

Trading co. Reg No:8850

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

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

واحد ۲۸

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

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





اواسط دی ماه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در نامه‌ای، پیش‌نویس «اصلاحیه ضوابط به‌کارگیری مدیران فنی» را در ۱۱ ماده خطاب به انجمن‌های فعال حمل و نقل بین‌المللی کالا ارسال کرد و نظرات و پیشنهادهای آنها را خواستار شد. در آن نامه تأکید شده بود در صورتی که انجمنی به این نامه پاسخ ندهد نشان‌دهنده پذیرش و تایید ضوابط است.

ترابران به منظور ارزیابی این سیاست جدید، به سراغ رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران و نایب‌رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رفت تا دیدگاه‌های آنان را در خصوص ضوابط پیشنهادی جویا شود.

این نمایندگان صنفی معتقدند استفاده از مدیران فنی نه تنها سازگار با حمل و نقل بین‌المللی نیست بلکه با افزایش هزینه‌ها موجب توقف ناوگان بین‌المللی می‌شود.

ارزیابی صلاحیه ضوابط به‌کارگیری مدیران فنی توسط نمایندگان انجمن‌های صنفی

نقدی بر یک پیش‌نویس غیر فنی

بهاره بوذری

رئیس هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین المللی ایران: مدیر فنی نه تنها با مقتضیات این رشته از فعالیت بازرگانی بین المللی سازگار نیست، بلکه خود، به عاملی بازدارنده در مسیر فعالیت عادی این رشته تبدیل خواهد شد

... شرکت و رانندگان کامیون‌های فعال در بخش حمل و نقل بین المللی با توجه به نوع ماموریت خود که مسافت طولانی با میانگین حدود ۸ الی ۱۲ هزار کیلومتر را در مسیر رفت و برگشت سپری کنند و همچنین پرهزینه بودن مخارج تعمیرات در خارج از کشور، مسلماً قبل از سفر نسبت به انجام تعمیرات لازم اقدام می‌کنند

موسسه برون شهری موظف است شخصی را به عنوان مدیر فنی به کار گیرد که او موظف است قبل از حرکت وسیله نقلیه وضعیت فنی آن را بررسی و قابلیت آن را برای سفر پیش‌بینی و به‌طور کتبی تأیید کند.»

او معتقد است: «مطالعات کارشناسی مستدلی از سوی مدیران وزارت راه و شهرسازی در دفاع از متن صریح و روشن بند ۱۳ ماده ۷ قانون تغییر نام (تعیین ضابطه‌ها و معیارهای لازم برای ایجاد، اداره و توسعه موسسات ترابری اعم از آنکه در داخل و یا در خطوط بین‌المللی فعالیت داشته باشند و نظارت بر فعالیت آنها) که مصوب مجلس بوده است و هرگز آیین‌نامه مصوب هیئت دولت را یاری مقاومت در برابر آن نیست، معمول نشده و در عوض، بدون هیچگونه کار کارشناسی، وجود مدیر فنی برای شرکت‌های حمل بین‌المللی، ضروری تشخیص داده است.»

ناسازگاری با مقتضیات حمل بین المللی

او تأکید کرد: «مدیر فنی به‌هیچ‌وجه با مقتضیات این رشته از فعالیت بازرگانی بین‌المللی سازگار نیست، بلکه خود، به عاملی بازدارنده در مسیر فعالیت عادی این رشته تبدیل خواهد شد.»

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران از منظر اجرایی نیز با بیان اینکه در مصوبه هیئت وزیران اشاره‌ای به کامیون‌های شاغل در بخش حمل بین‌المللی نشده، اعلام کرد: «شرکت‌ها و رانندگان کامیون‌های فعال در این بخش، با توجه به نوع ماموریت خود که باید مسافت طولانی با میانگین حدود ۸ الی ۱۲ هزار کیلومتر را در مسیر رفت و برگشت طی کنند و همچنین پرهزینه بودن مخارج تعمیرات در خارج از کشور با پرداخت ارزی، مسلماً قبل از سفر نسبت به انجام تعمیرات مورد نیاز و آماده به سفر بودن کامیون اقدام می‌کنند تا از تحمیل هزینه‌های گزاف جلوگیری شود.»

جاوید با اشاره به مقررات جاری در مسیرهای کشورهای خارجی و به‌خصوص کشورهای اروپایی، گفت: «بر اساس این قوانین، چنانچه کامیون در مسیر توسط عوامل ذی‌ربط به علت مغایرت وضعیت کامیون با استانداردهای

یونس جاوید، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، در خصوص دستورالعمل به‌کارگیری مدیر فنی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی گفت: «در ابتدا باید خاطر نشان کنم، بر اساس بند ۱۳ ماده ۷ قانون تغییر نام "وزارت راه" به "وزارت راه و ترابری" مصوب سال ۱۳۵۳، تعیین ضوابط و معیارهای لازم برای ایجاد، اداره و توسعه موسسات ترابری و نظارت بر فعالیت آنها، از اهم وظایف وزارت راه و ترابری است و لزومی به قانون‌گذاری جدید در این حوزه وجود ندارد.»

او در ادامه با اشاره به ماده ۳۱ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۹۰ افزود: «بر اساس این ماده قانونی، شرکت‌های حمل و نقل بار و مسافر و رانندگان و وسایل نقلیه عمومی در صورت تخلف از ضوابط حمل بار و مسافر و ایمنی عبور و مرور در راه‌های کشور، وفق مقررات این قانون جریمه و جهت تعیین و پرداخت خسارت به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یا شهرداری محل معرفی خواهند شد.»

این مشاور حقوقی در زمینه حمل و نقل بین‌المللی تصریح کرد: «در مورد تخلفات مرتبط با ایمنی و تصادفات نیز موضوع توسط کمیسیون متشکل از نماینده سازمان مزبور و نماینده پلیس راهنمایی و رانندگی و نماینده صنف مربوطه رسیدگی شده و در صورت احراز تخلف، اشخاص مذکور برای بار اول تذکر کتبی گرفته و برای بار دوم به بعد، متناسب با نوع و تکرار تخلف از یک تا پنج میلیون ریال به ازای هر تخلف جریمه خواهند شد. ضمن اینکه در مورد تخلفات منتهی به تصادفات جرحی یا فوتی ناشی از قصور و یا در صورت تکرار تخلف بیش از سه بار، مراجع مذکور مجازند پروانه فعالیت شرکت یا موسسه حمل و نقل را از یک ماه تا یک سال تعلیق و در صورت تکرار برای بار چهارم به‌طور دائم لغو کنند.»

جاوید با اشاره به تبصره ذیل ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی تبصره یک مواد ۳۱ و ۳۲ «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مورخ ۹۱/۰۸/۱۵ مصوب هیئت وزیران خاطر نشان کرد: «حال به موجب این تبصره، شرکت یا

بر اساس اطلاعات و شواهد موجود، به علت جوان بودن سن ناوگان حمل بین‌المللی کالا نسبت به ناوگان داخلی و لزوم رعایت قوانین بین‌المللی تعداد تصادفات کامیون‌های بخش بین‌المللی قابل‌مقایسه با تصادفات ناوگان حمل داخلی نیست

نایب‌رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان: فعلا ما نظرات خود را اعلام کرده‌ایم، اما نمی‌دانیم که می‌خواهند جلسه مشورتی با انجمن‌ها برگزار کنند یا مثل بسیاری از مسائل دولتی دیگر، به صورت یک‌طرفه تصمیم بگیرند و دستورالعمل آن را ابلاغ کنند

مورد قبول کشورهای مسیر به ویژه اتحادیه اروپا از جمله استفاده از لاستیک‌های غیراستاندارد آن کشورها، سوخت غیراستاندارد و... متوقف شود، راننده ملزم به انجام اصلاحات مورد نظر می‌شود که این موضوع نیز هزینه سنگینی را به راننده و شرکت تحمیل خواهد کرد، بنابراین کامیون‌های شاغل در بخش حمل بین‌المللی به منظور اجتناب از این هزینه‌ها، همیشه آماده سفر هستند.»

ناوگان بین‌المللی از به‌کارگیری مدیر فنی مستثنی شوند

گفتنی است در تبصره ۲ ماده ۵ پیش‌نویس اصلاحیه ضوابط به‌کارگیری مدیران فنی آمده است: «اگر محل بارگیری در استان یا شهرستان خارج از محل استقرار شرکت حمل و نقل باشد شرکت با حفظ مسئولیت خود می‌تواند با استفاده از مدیر فنی شرکت همکار نسبت به بازدید فنی وسیله نقلیه اقدام نماید.»

جاوید با بیان اینکه کامیون‌های تحت پوشش شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در بسیاری موارد از محل تخلیه کالا در شهرستان‌ها به مبدا جدیدی برای بارگیری اعزام می‌شوند که دفتر شرکت نیست، افزود: «به این ترتیب، امکان بازدید فنی توسط شخص دیگر که مسئولیت این کار را داشته باشد میسر نبوده و در این مورد نیز تفاوت فاحشی از نظر استفاده از مدیر فنی در بخش حمل و نقل داخلی که در مراکز اعلام شده نسبت به صدور بارنامه اقدام می‌کند با حمل و نقل بین‌المللی که مبادی حمل مختلف و پراکنده است، وجود دارد.»

او اضافه کرد: «کامیون‌های شاغل در بخش حمل و نقل بین‌المللی به علت الزام به دارا بودن استانداردهای بین‌المللی به‌خصوص مقررات اتحادیه اروپا به هیچ‌وجه از نظر فنی و آماده به سرویس بودن قابل‌مقایسه با ناوگان داخلی نیستند.»

جاوید خاطر نشان کرد: «بر اساس اطلاعات و شواهد موجود به علت جوان بودن سن ناوگان در حمل و نقل بین‌المللی نسبت به ناوگان داخلی و لزوم رعایت استانداردهای بین‌المللی تعداد تصادفات کامیون‌های بخش بین‌المللی قابل‌مقایسه با تصادفات کامیون‌های بخش حمل و نقل داخلی نیست.»

رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای درخواست کرد: «موضوع داشتن مدیر فنی برای مجموعه شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی "کان لم یکن" تلقی و از اجرای آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌هایی که در مخالفت با متن قانون قرار دارد، ممانعت شود.»

نیازی به مدیر فنی نداریم

در ماده یک پیش‌نویس اصلاحیه ضوابط به‌کارگیری مدیران فنی آمده است «مدیر فنی شخصی است حقیقی یا حقوقی که مطابق مفاد این ضوابط واجد شرایط لازم جهت بررسی وضعیت فنی وسیله نقلیه قبل از حرکت بوده و قابلیت آن را برای سفر پیش‌بینی و به‌طور کتبی تایید می‌نماید.» اما محمود امتی، نایب‌رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان با اشاره به اینکه در آیین‌نامه تاسیس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به موضوع مدیر فنی پرداخته نشده است، می‌گوید: «فلسفه وجودی مدیر فنی این است که فردی قبل از بارگیری ناوگان را کنترل کند، این در حالی است که در حمل و نقل بین‌المللی گاه ممکن است رانندگان ۲ تا ۶ ماه از محیط دفتر شرکت و به‌طور کل از کشور دور باشند و اصلا قابل دسترسی نباشند.»

وی افزود: «حتی ناوگانی که از افغانستان برگشته و در ترکمنستان برای ارمنستان و گرجستان بارگیری می‌کند، عملا به مسیر تهران، مشهد یا حتی دفاتر مرکزی نمی‌آید تا مدیر فنی در شرکت حضور داشته باشد و آنها را کنترل کند.»

امتی نیز با تاکید بر اینکه مدیر فنی برای حمل و نقل بین‌المللی، تعریف نامانوسی است، افزود: «ناوگان بین‌المللی به چند دلیل قبل از اینکه مدیر فنی شرکت حمل و نقل بخواهد آنها را کنترل کند، کنترل می‌شوند چون در مسیرهای خارجی که تردد می‌کنند ضوابط و استانداردهایی از ارتفاع و تایر کامیون گرفته تا حتی نصب پلاک برای ورود کامیون خارجی دارند. برخی کشورها در مورد عاج تایر و پارگی چادر کانتینر هم سختگیری می‌کنند، حتی ترکمنستان برای پارگی در حد چند سانتی‌متر برای کانتینر روی کامیون بهانه

او با تأکید بر اینکه بخشی از کار سازمان راهداری برای کنترل رانندگان، بحث فرهنگی و اقتصادی است، گفت: «سازمان باید به رانندگان کامیون کمک کند. هر روز راننده در مسیر خود پلیس را ملاقات می‌کند یا برای دلایل مختلفی مانند کارت هوشمند یا سازمان راهداری ارتباط دارد. اگر ماشینی از لحاظ فنی مشکلی دارد، خود پلیس می‌تواند آن را متوقف کند؛ بنابراین سازمان حمل و نقل باید با همکاری پلیس این کنترل را انجام دهد و کار و وظیفه آنها نباید به بخش خصوصی واگذار شود.»

نایب رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان یادآور شد: «مسئولان سازمان راهداری از ما در خصوص مدیر فنی نظرخواهی کردند و انجمن ایران و خراسان این نکات را منعکس کردند که چه موانع و مشکلاتی برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در پی دارد و عملاً امکان‌پذیر نیست. به هر حال، فعلاً ما نظرات خود را اعلام کرده‌ایم، اما نمی‌دانیم که می‌خواهند جلسه‌ی مشورتی با انجمن‌ها برگزار کنند یا مثل بسیاری از مسائل دولتی به صورت یک‌طرفه تصمیم بگیرند و دستورالعمل آن را ابلاغ کنند.»

است که بار داخلی را حمل می‌کنند، نه بار بین‌المللی. اگر هم بر این موضوع اصرار داشته باشند جز اینکه هزینه اضافی صرف و زمان را ضایع کنند، نتیجه‌ای نخواهد داشت.»
امتی با بیان اینکه خیلی از مدیران فنی که در شرکت‌های حمل و نقل داخلی فعال هستند، راننده‌هایی هستند که شرایط مدیر فنی را دارند و دوره‌های الزامی سازمان را در قالب کارگاه‌هایی می‌گذرانند، افزود: «در اغلب موارد هم مدیر فنی به استناد گفته‌های راننده برگه بازدید از کامیون را می‌دهد. ضمناً اگر ۱۰ روز بعد از بازدید مدیر فنی، راننده نیمه‌یدک خود را به دلیل استاندارد نبودن یا ایراد در سیستم ترمز عوض کند، مدیر فنی دیگر حضور ندارد و ممکن است با همین شرایط مسافت زیادی طی شود.»

امتی با بیان اینکه مسئولان اگر بر لزوم مدیر فنی تأکید دارند، خودشان این مسئولیت را بپذیرند، خاطرنشان کرد: «تمام کامیون‌های حمل و نقل بین‌المللی از مبادی ورود و خروج کشور تردد می‌کنند، اگر واقعا این مسئله برای مسئولان مشکل ایجاد کرده است، خودشان در سر مرزها کنترل کنند. اگرچه این کار هم گره‌ای به گره‌های دیگر اضافه می‌کند و موجب توقف بیشتر می‌شود.»

می‌گیرد و اجازه ورود نمی‌دهد در واقع راننده بین‌المللی الزاماً باید خودش را با موازین بین‌المللی مطابقت دهد، بنابراین کنترل کامیون‌های حمل و نقل بین‌المللی در اصل توسط کشورهای خارجی مسیر و مقصد انجام می‌شود.»

نایب رئیس انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان با اشاره به اینکه معمولاً رانندگانی که در بندرعباس بارگیری می‌کنند، در برگشت هم حمل داخلی دارند، توضیح داد: «بار آنها معمولاً پنبه، سنگ آهن یا گوگرد است و از باربری داخلی بارنامه گرفته و در واقع از طرف مدیر فنی مستقر در شرکت کنترل می‌شوند؛ زیرا شرکت‌های حمل داخلی موظف هستند به تناسب بارنامه‌هایی که صادر می‌کنند، یک یا چند مدیر فنی داشته باشند.»

به گفته امتی، وجود مدیر فنی برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، نتیجه‌ای جز افزایش هزینه‌ها و توقف ناوگان نخواهد داشت: «اگر من به راننده کامیونی که می‌خواهد از بندرعباس برای مرز دوغارون بارگیری کند، بگویم هر ۳ ماه بیا مشهد تا مدیر فنی من کامیون تو را کنترل کند، بسیار زمان‌گیر و پیهوده است. بدین صورت وجود مدیر فنی صرفاً برای کنترل کامیون‌هایی

ماهنامه اقتصاد تربیتی ایران

شماره حساب: ۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱ | بانک صادرات

شماره شبدا: ۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱ | ۵۱۰۱۹۰۰۰۰۰۰۰۰

شماره کارت: ۶۰۳۷-۶۹۷۴-۶۵۷۴-۹۳۶۱

به نام ماهنامه ترابرهان (پریوا عروج‌نیا و شرکا) واریز نمایید.

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

نسخه تک‌فروشی ۲۵۰/۰۰۰ ریال

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



عزم ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران جزم است، اما...

دست‌های کوتاه

علی‌رضا کیوانی نژاد

صحبت از آلودگی هوای تهران، اکنون کلیشه‌ای شده است. با این حال هر نهادی به فراخور مسئولیتش، تلاش می‌کند قدمی بردارد، ولو ناچیز، بلکه همان قدم ناچیز هم بتواند گره سرب را از کلاف سردرگم هوای تهران باز کند. یکی از همین راهکارها، حضور واحد سیار کنترل کالیبراسیون ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران در مبادی ورودی شهر است که به‌رغم تلاش همه دست‌اندرکارانش، احتمالاً به دلیل مهیا نبودن زیرساخت‌های لازم، راه درازی تا کسب نتیجه مطلوب پیش روی دارد و به نظر نمی‌رسد به راحتی بتواند در این جنگل دود و آهن، آسمان صاف را دوباره به رویای پایتخت‌نشینان سنجاق کند.

می‌گوید: «بچه‌ها خیلی زحمت می‌کشند. کلاً تمام دست‌اندرکاران ستاد معاینه فنی تلاش می‌کنند این فرهنگ جا بیفتد که باید خودروها را سالم و مرتب روانه جاده کنیم. ما واحدی هستیم که آلاینده‌های سنگین را در دروازه‌های ورودی تهران مثل پارچین، میدان آرژانتین، تجریش، رسالت، سه راه اندیشه و غیره بررسی می‌کنیم. همان‌طور که می‌بینید-به افسر راهور اشاره می‌کند که کنار ما ایستاده و مشغول جریمه کردن یک راننده است- ما با

واحد سیار کنترل کالیبراسیون ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران، نیروی کافی برای انجام ماموریتش ندارد. این واقعیت تلخ، چیزی نیست که بشود انکارش کرد. کافی است چند دقیقه کنار این واحد سیار در ورودی باب‌الرضای بهشت‌زهرابایستید تا متوجه شوید از هر ۱۰۰ کامیون یا اتوبوسی که رد می‌شوند، ۹۹ مورد حتی نیش ترمز هم نمی‌زنند. به‌رنگ طبیعی که در همین واحد سیار کار می‌کند، به محض اینکه سرش خلوت می‌شود،

کمک ماموران محترم راهور، از راننده‌ها می‌خواهیم که ماشین را نگه دارند و بعد هم آن‌ها را بررسی می‌کنیم.» پراید وانت سفید واحد سیار کنترل کالیبراسیون مجهز به یک لپ‌تاپ است. نرم‌افزاری روی آن نصب شده که میزان آلاینده بودن دود آگزوز خودرو را تعیین می‌کند. طیبی می‌گوید: «ما یک حسگر را در آگزوز خودرو می‌گذاریم و راننده سه‌بار گاز می‌دهد. اگر میزان آلاینده بودن دود آن از حد مجاز بالاتر باشد به افسر راهور اعلام می‌کنیم و او هم طبق قانون با راننده برخورد می‌کند.»

جریمه، فک پلاک و اعزام به تعمیرگاه

راننده‌ای از کامیون پیاده می‌شود. پابره‌نه است. کفشش را از زیر صندلی درمی‌آورد و می‌پوشد. وقتی هم که کارشناس واحد سیار می‌خواهد برود توی کابین و گاز بدهد، به او تذکر می‌دهد که کفشش را درآورد. افسر راهور می‌خندد. می‌گوید کاش به همین اندازه هم به سالم بودن و کارکرد موتور ماشینش بها بدهد. طیبی حسگر را می‌گذارد توی آگزوز ماشین. گاز اول. گاز دوم. به گاز سوم نمی‌رسد که طیبی فریاد می‌زند مردود! خب از اینجا به بعد چه اتفاقی می‌افتد: «ما نمی‌توانیم تمام ماشین‌های عبوری را بررسی کنیم، این یک واقعیت است ولی اگر از اینجا هم رد شوند، جای دیگر احتمالاً گیر می‌کنند. ماشین این راننده هم که اصلاً معاینه فنی ندارد. احتمالاً به تعمیرگاه اعزام شده و جریمه می‌شود. تازه اگر شانس بیاورد و فک



واحد سیار کنترل
کالیبراسیون ستاد
مرکزی معاینه فنی
خودروهای سنگین
تهران متشکل از
دو تیم ۸ تا ۱۰ نفره
است که در سه
شیفت کار می کنند،
ولی این نفرات برای
کنترل و بررسی
خودروهای عبوری
کافی نیست

برای شهری مثل تهران، بسیار ناچیز است. سیدغفار وهابی می گوید: «این طرح فعلا در تهران اجرا می شود، ولی شهرهای دیگر هم از آلودگی هوا رنج می برند و باید کارهای مهمی در این زمینه انجام دهیم.»

او توضیح می دهد: «ما در واحد سیار کنترل کالیبراسیون تنها روی آلاینده‌گی هوا نظارت داریم. این در حالی است که راننده‌ها متأسفانه به‌ندرت به مسایل فنی توجه می کنند و محور تمرکز آنها روی درآمد و هزینه‌های نگهداری خودرو است که البته حق هم دارند، ولی اگر قرار باشد هر کسی با چنین استدلال‌هایی به فکر آلودگی هوای محیط زیست نباشد، فاجعه انسانی زودتر از چیزی که فکر می کنیم از راه می رسد. ما این روزها در تهران با بالاترین استاندارد این کار را انجام می دهیم. هر ماشین سنگینی که در حوزه حمل و نقل تهران باشد باید معاینه فنی را از تهران بگیرد. این یک قانون است؛ بنابراین ما تلاش می کنیم تمام استانداردها رعایت شوند. نرم‌افزاری که از آن استفاده می کنیم از یک مبنای خارجی بهره برده، ولی بومی سازی شده و همین نشان می دهد که ما در این زمینه اهتمام داریم و تلاش می کنیم از بهترین وسایل و تجهیزات استفاده کنیم.»

او درباره معاینه فنی‌های جعلی هم می گوید: «من هم در این باره شنیده‌ام ولی باید بگویم به دلیل نظارتی که ما اعمال می کنیم بسیاری از آنها از دور خارج شده‌اند. همکاران ما در اکیپ‌های سیار، هر روز اطلاعاتشان را وارد سیستم می کنند و این گونه راه دور زدن قانون

پلاک نشود.» که نمی شود و فقط جریمه و اعزام به تعمیرگاه در پرونده‌اش ثبت می شود. طبیعی به این هم اشاره می کند که هر روز این آمار و اطلاعات در سامانه ستاد معاینه فنی تهران، به روز می شوند.

اکیپ واحد سیار کنترل کالیبراسیون ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران در سه شیفت کار می کنند. در واقع دو تیم در سه شیفت و در هر اکیپ ۸ تا ۱۰ نفر کار می کنند. ولی باز هم این نفرات برای کنترل و بررسی ماشین‌های عبوری کفایت نمی کند. افسر راهور که خودش هم از کمبود نیرو به ستوه آمده می گوید: «خود شما می توانی یک‌تنه تمام اخبار جهان را پوشش بدهی؟ خب من هم نمی توانم تمام ماشین‌های سنگین را متوقف کنم. ضمن این‌که اینجا بزرگراه است و خطرناک. به راحتی نمی شود فرمان توقف داد. ولی باز هم فکر می کنم همین نظارت‌ها سبب شده بسیاری از راننده در یک سیکل مرتب، ماشینشان را بررسی و عیب‌یابی کنند.»

تهران هنوز ابتدای راه است

ما سرگرم صحبت درباره چندوچون راهکارهای بهتر شدن این طرح هستیم و ماشین‌های سنگین مدام رد می شوند و کمتر دم به تله می دهند. با وجود این، وقتی با معاون بهره‌برداری ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران صحبت می کنیم می گوید تاکنون - تا لحظه تنظیم این گزارش - حدود ۴۵۰۰ خودرو بررسی شده‌اند، ولی این رقم

بسته می شود.»

ماشین‌های سنگین دودزا که رد می شوند، انگار دهن کجی می کنند به تلاش تمام کسانی که می خواهند تهران، یک‌روز، فقط یک‌روز بیشتر، هوای سالم و پاک داشته باشد. آرزوی بزرگی نیست ولی همین که فعلا فرهنگ داشتن معاینه فنی برای بسیاری از راننده‌های محترم جا نیفتاده و آن را «ادا و اصول» می نامند، یعنی تهران هنوز اول راه است، هنوز راه زیادی پیش رو دارد برای رویا بافتن و شعر ریسیدن در خنکای یک هوای سالم.

انتشار اطلاعات مالی قطره چکانی شرکت ملی نفتکش ایران

زیان دهی در پس شیشه‌های مات

روزبه ساکت

انتشار اطلاعات مالی شرکت‌های مشمول اصل ۴۴ که وارد بازار سرمایه نشده‌اند، چند ماهی است که از دریچه سامانه اطلاع‌رسانی ناشران این بازار شتاب گرفته است. این رویداد بااهمیت، برای نخستین بار، فرصت اطلاع از آخرین وضعیت مالی شرکت‌های بزرگ دولتی و شبه‌دولتی را برای تحلیلگران، فعالان اقتصادی و عموم مردم فراهم آورده است، اما در پس این فرصت بزرگ، نقطه‌ضعفی آشکار رخ می‌نماید: تن ندادن به استانداردهای گزارش‌دهی که شرکت‌های حاضر در بازار سرمایه ملزم به رعایت آن هستند.

شرکت «ملی نفتکش ایران» از جمله شرکت‌هایی است که در اواسط دی ماه برای نخستین بار اقدام به انتشار صورت‌های مالی، تصمیمات مجمع عادی سالیانه و گزارش فعالیت هیئت‌مدیره طی چهار سال حدفاصل ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶ کرد، اما صورت‌های مالی شرکت بدون جزئیات اقلام ترازنامه‌ای و صورت‌های سود و زیان منتشر شده و گزارش فعالیت هیئت‌مدیره نیز شامل اطلاعاتی بسیار کلی است. اما با وجود همین اطلاعات ناقص، مشخص است که شرکت در سال مالی ۱۳۹۶ عملکرد ضعیف‌تر از سال مالی قبل داشته و ۳۹ درصد کاهش درآمد حاصل از خدمات داشته است.



شرکت ملی نفتکش
بخش اعظم گزارش
فعالیت هیئت‌مدیره
در سال مالی منتهی به
۱۰ دی ماه ۱۳۹۶ را
به رونوشتی از گزارش
موسسات بین‌المللی
در باب بازار انرژی و
حمل‌ونقل نفت خام
اختصاص داده است،
ضمن آنکه برخلاف
وعده ابتدایی گزارش
مبنی بر ارائه اطلاعات
در خصوص جایگاه
شرکت در صنعت
حمل‌ونقل نفت خام
جهان، چنین اطلاعاتی
در گزارش وجود ندارد

شرکت ملی نفتکش
در سال مالی ۹۵ موفق
شده بود بیش از ۷۶۶
میلیارد تومان سود خالص
داشته باشد، اما افت
درآمدزایی در سال ۹۶
موجب شد این سود
مناسب به زیان بدل
شود. اطلاعات اندک
موجود مانع آن است
که بتوان به شکل دقیق
در مورد روند فعالیت
شرکت در سال مالی
۹۶ اظهار نظر کرد

عمده رشد جمعیت در کشورهای غیر عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD) اتفاق می‌افتد. ۳۶ کشور عضو این سازمان هستند که عمدتاً از مناطق توسعه‌یافته جهان محسوب می‌شوند. تولید ناخالص داخلی کشورهای جهان تا سال ۲۰۳۵ به دو برابر میزان کنونی می‌رسد که از این میزان رشد، ۵۰ درصد در دو کشور چین و هند و ۲۵ درصد در کشورهای OECD رخ می‌دهد. ۱۸ درصد این رشد اقتصادی از محل افزایش جمعیت و ۸۲ درصد از محل بهبود در بهره‌وری خواهد بود.

میزان مصرف انرژی‌های پایه در جهان از ۲۰۱۳ تا ۲۰۳۵ سالیانه ۱/۴ درصد رشد می‌کند. عمده رشد مصرف در کشورهای غیر عضو OECD خواهد بود. تا سال ۲۰۳۵ جهان شاهد رشد مصرف گاز و انرژی‌های تجدیدپذیر خواهد بود، در حالی که مصرف نفت و ذغال سنگ با افت همراه خواهد شد. مصرف در دو بخش انرژی‌های گرمایی و هسته‌ای نیز تقریباً بدون تغییر خواهد بود.

طبق گزارش شرکت ملی نفتکش ایران، تقاضا برای کشتی‌های نفتکش در سال ۲۰۱۸ معادل ۴/۹ درصد نسبت به سال ۲۰۱۷ افزایش خواهد داشت و بیشترین میزان رشد تقاضا به منظور حمل نفت خام آمریکا خواهد بود. ضمن اینکه با توجه به کاهش میزان تولید اوپک، صادرات نفت از منطقه خاورمیانه کاهش خواهد داشت. پیش‌بینی‌ها از بازار تانکرهای حمل حکایت از آن دارد که استفاده از کشتی‌های سوئز مکس کاهش می‌یابد و کشتی‌های VLCC جایگزین این کشتی‌ها برای حمل نفت ایالات متحده خواهند بود.

تقاضا برای اجاره تانکرهای فرآورده در سال ۲۰۱۸ با رشدی ۳/۸ درصدی همراه خواهد بود. پیش‌بینی شده حمل‌ونقل فرآورده‌ها از آسیا رشد کند و صادرات فرآورده‌های نفتی آمریکا نیز افزایش یابد.

بر اساس گزارش موسسه گیسون، نرخ متوسط اجاره تک‌سفره کشتی‌های VLCC در سال ۲۰۱۷ روزانه ۲۷۰۰۵ دلار، برای کشتی‌های سوئز مکس ۱۸۲۶۸ دلار و برای کشتی‌های افرامکس روزانه ۱۵۴۳۷ دلار بوده است.

شرکت ملی نفتکش ایران در ۲۶ شهریور ۱۳۳۴ توسط بنیاد پهلوی سابق تاسیس شد. واگذاری سهام شرکت به شرکت ملی نفت ایران به شکلی تدریجی صورت گرفت تا اینکه در سال ۱۳۴۹ این روند کامل شد و تمامی سهام به شرکت ملی نفت واگذار شد. مطابق تصویب‌نامه هیات دولت، در ۱۵ اسفند ۱۳۷۹ سهام شرکت به سه بخش تقسیم شد؛ به گونه‌ای که ۳۴ درصد به صندوق بازنشستگی و پس‌انداز و رفاه کارکنان صنعت نفت، ۳۳ درصد به صندوق بازنشستگی کشوری و ۳۳ درصد نیز به سازمان تامین اجتماعی واگذار شد.

این شرکت که با به آب انداختن یک نفتکش ۳۵ هزار تنی در سال ۱۳۳۷ به طور رسمی فعالیت خود را آغاز کرده، سرمایه خود را در اسفند ۱۳۸۸ به ۸۳۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رساند و نزدیک به یک دهه است که تغییری در سرمایه رسمی نداشته است. به‌تازگی اما گزارش افزایش سرمایه از بازرس قانونی اخذ شده و باید منتظر مرحله دیگری از افزایش سرمایه در آینده نزدیک باشیم.

اوضاع جهانی صنعت

بخش اعظم گزارش فعالیت هیئت‌مدیره در سال مالی منتهی به ۱۰ دی ماه ۱۳۹۶ به رونوشتی از گزارش موسسات بین‌المللی در باب بازار انرژی و حمل‌ونقل نفت خام و فرآورده‌ها اختصاص دارد که به علت آنکه گزارش با تاخیری بسیار منتشر شده است، اطلاعات آن مربوط به ماه‌های ابتدایی سال ۲۰۱۸ و پیش‌بینی روند بازارها در این سال است. ضمن آنکه برخلاف وعده ابتدایی گزارش مبنی بر ارائه اطلاعات در باب جایگاه شرکت در صنعت حمل‌ونقل نفت خام جهان، چنین اطلاعاتی از وضعیت منتشر نشده و صرفاً اطلاعاتی از وضعیت جهانی ارائه شده است.

مطابق آخرین گزارش فعالیت هیئت‌مدیره شرکت ملی نفتکش، جمعیت فعلی جهان ۷/۵ میلیارد نفر است که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۳۵ به ۸/۸ میلیارد نفر برسد که تا آن سال، ۱/۳ میلیارد نفر به مصرف‌کنندگان انرژی در سطح جهان افزوده می‌شود.

کاهش ۲۴ درصدی
 هزینه‌های مالی شرکت
 نفتکش در سال ۹۶
 اتفاق مثبتی ارزیابی
 می‌شود. شرکت در
 گزارش عملکرد به
 عزم خود برای کنترل
 هزینه‌های مالی اشاره
 کرده و آخرین ترازنامه
 شرکت نشان می‌دهد
 تسهیلات بلندمدت
 شرکت با افت بیش
 از ۱۸۰۰ میلیارد
 تومانی در یک سال
 روبه‌رو شده است

پیش‌بینی‌ها حکایت از آن دارد که تولید روزانه نفت خام در سال ۲۰۱۸ معادل ۹۸/۲ میلیون بشکه، مصرف برابر با ۹۹/۴ میلیون بشکه، ظرفیت پالایشگاهی ۱۰۰،۳ میلیون بشکه نفت خام، حمل‌ونقل دریایی نفت خام ۴۱/۲ میلیون بشکه و حمل‌ونقل دریایی فرآورده‌های نفتی برابر با ۲۴/۵ میلیون بشکه در روز باشد.

ظرفیت حمل نفت خام در ناوگان جهانی کشتیرانی به این شکل است که ۵۸ درصد آن متعلق به کشتی‌های VLCC و ULCC است، در حالی که این کشتی‌ها تنها ۳۷ فروند از کل ناوگان جهانی حمل در این بخش را به خود اختصاص داده‌اند.

۵۱ درصد سفارش‌های ساخت کشتی در این بازار نیز متعلق به این نوع از شناور است. در مجموع ناوگان جهانی این کشتی‌ها ۷۳۵ فروند با ظرفیت ۲۲۶ میلیون DWT است. کشتی‌های VLCC و ULCC هر یک ظرفیتی بیش از ۲۰۰ هزار DWT دارند، در حالی که کشتی‌های سوئز مکس ۱۲۰ تا ۲۰۰ هزار، افرامکس ۸۰ تا ۱۲۰ هزار و پانامکس ۶۰ تا ۸۰ هزار DWT ظرفیت دارند. در مجموع سن ۵۸ درصد تانکرها در ناوگان جهانی کمتر از نه سال است.

در سال ۲۰۱۷، قیمت کشتی‌های نوساز تانکر، ۴ درصد نسبت به سال پیش از آن کاهش یافت که رکود بازار اجاره و افت نرخ اجاره، دو علت مهم این کاهش بود. قیمت یک کشتی نو VLCC در پایان سال ۲۰۱۷ معادل ۸۰ میلیون دلار بود که نسبت به قیمت ۱۶۰ میلیون دلاری سال ۲۰۰۸ کاهش قابل توجهی نشان می‌دهد. قیمت کشتی دست‌دوم پنج ساله VLCC برابر ۶۰ میلیون، سوئز مکس ۴۰ میلیون و افرامکس ۳۰ میلیون دلار بوده است. در سال ۲۰۱۷

کشتی‌های اوراق شده بیشتر در دو بخش فله‌بر و تانکری بودند و ۷۹۱ کشتی با ظرفیت ۳۵/۲ میلیون تن را شامل می‌شده است.

کوتاه در مورد فعالیت‌ها و اهداف

شرکت ملی نفتکش در گزارش خود، توضیحی مختصر در باب فعالیت‌ها، اهداف، راهبردها و برنامه‌های خود داشته است. مهم‌ترین فعالیت‌ها در حوزه فنی «تمیزکاری به‌موقع بدنه و پروانه کشتی‌ها جهت کاهش مصرف سوخت»، «اقدامات در جهت کاهش هزینه تعمیرات»، «پیگیری اقدامات مورد نیاز جهت ثبت سفارش ساخت کشتی‌های جدید» و «استفاده از توان شرکت‌های داخلی در حوزه‌های تعمیرات و تامین اقلام مصرفی» بوده است. در حوزه مالی اما «تخصیص بهینه منابع ارزی با توجه به اولویت‌ها»، «وصول مطالبات عمده»، «پیگیری رفع تعهدات ارزی مورد ادعا» و «کاهش هزینه‌های مالی» مهم‌ترین اقدامات بوده است.

شرکت سندی راهبردی برای دوره پنج ساله میان سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ تدوین کرده که مهم‌ترین اهداف کلان آن «افزایش توان اقتصادی» و «ارتقای بهره‌وری منابع» بوده است. راهبردهای مهم این سند «ایجاد تنوع در سبد درآمدی»، «توسعه زنجیره ارزش در صنعت کشتیرانی»، «مدیریت بهینه هزینه‌ها» و «حفظ و توسعه ناوگان حمل نفت و فرآورده‌های نفتی» بوده است.

در میان مهم‌ترین برنامه‌های عملیاتی سال ۲۰۱۸، تمدید قرارداد با شرکت ملی نفت ایران و ادامه حمل‌ونقل نفت صادراتی کشور با حداکثر ظرفیت به چشم می‌آید. کاهش هزینه‌ها بخش مهمی از برنامه‌ها

ظرفیت (میلیون DWT)	ناوگان (فروند)	سهم جهانی (درصد)			ظرفیت (هزار DWT)	نوع کشتی
		سفارش‌های جدید	تعداد ناوگان	میزان ظرفیت		
۲۲۶	۷۳۵	۵۱	۳۷	۵۸	۲۰۰	VL/ULCC
۸۴/۵	۵۴۱	۳۰	۲۷	۲۲	۲۰۰ - ۱۲۰	سوئز مکس
۷۱	۶۵۳	۱۸	۳۲	۱۸	۱۲۰ - ۸۰	افرامکس
۶/۲	۸۸	۱	۴	۲	۸۰ - ۶۰	پانامکس
۳۸۷/۷	۲۰۱۷	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰		مجموع

**صورت‌های مالی
اجمالی شرکت برای
سال مالی منتهی به
۱۰ دی ماه ۱۳۹۶
حکایت از افت قابل
توجه درآمد حاصل
از خدمات به ۲ هزار
و ۶۷ میلیارد تومان
دارد. این اتفاق باعث
شده شرکت به زیان
ناخالص ۶۰۵ و زیان
خالص حدود ۲۸۳
میلیارد تومانی در
گزارش تلفیقی برسد**

هزار و ۶۷ میلیارد تومان دارد. این اتفاق باعث شده شرکت به زیان ناخالص ۶۰۵ و زیان خالص حدود ۲۸۳ میلیارد تومانی در گزارش تلفیقی (گروه ملی نفتکش ایران) برسد، در حالی که این اعداد در سال مالی ۹۵ به ترتیب ۸۶۹ و ۶۷۶ میلیارد تومان سود بوده است. عملکرد سال ۱۳۹۵ حکایت از بازدهی بسیار خوب شرکت در برابر مجموع دارایی‌ها و سرمایه رسمی بوده که این روند در سال ۹۶ به زیان تبدیل شده است. شرکت از درآمدهای قابل توجه دیگری در دو بخش عملیاتی و غیرعملیاتی برخوردار است که کاملاً بر عملکرد نهایی تاثیر دارد، اما همچون سایر اقلام صورت‌های مالی، هیچ اطلاعات جزئی از این دو بخش در دست نیست. علی‌رغم عملکرد بد سال مالی ۹۶، کاهش ۲۴ درصدی هزینه‌های مالی اتفاقی مثبت این سال به شمار می‌رود. شرکت در گزارش عملکرد نیز به عزم خود برای کنترل هزینه‌های مالی اشاره کرده بود و آخرین ترازنامه نشان می‌دهد تسهیلات بلندمدت شرکت با افت بیش از ۱۸۰۰ میلیارد تومانی در یک سال روبه‌رو شده است.

است که بیشتر در دو بخش انجام برخی فعالیت‌های تعمیر و ساخت در داخل کشور و انجام تعمیرات توسط کارکنان کشتی‌ها نمود می‌یابد. شرکت برای کنترل موجودی قطعات یدکی کشتی‌ها و تخصیص بهینه منابع ارزی در سال ۲۰۱۸ برنامه‌ریزی کرده بود و پیگیری وصول مطالبات از شرکت‌های صدارا و ایزویکو و همچنین دریافت مطالبات از شرکت نفت را در دستور کار داشته است.

سیمای مختصری از وضعیت مالی

سال مالی شرکت منتهی به ۱۰ دی ماه است و با تقویم میلادی همسان شده است. شرکت در سال مالی ۱۳۹۵ موفق شده بود بیش از ۷۶۶ میلیارد تومان سود خالص داشته باشد، اما افت درآمدزایی در سال ۹۶ موجب شد این سود مناسب به زیان بدل شود. همان طور که گفته شد، اطلاعات اندک موجود مانع آن است که بتوان به شکل جزئی در مورد روند فعالیت شرکت در سال مالی ۹۶ اظهار نظر کرد. صورت‌های مالی اجمالی شرکت برای سال مالی منتهی به ۱۰ دی ماه ۱۳۹۶، حکایت از افت قابل توجه درآمد حاصل از خدمات به ۲

هم‌زمان با سفر هیات تجاری البرز و همدان به عمان، با پیگیری‌های اتاق مشترک ایران و عمان و سفارت ایران در مسقط کار ثبت شرکت‌های ایرانی که در منطقه آزاد صحار متوقف شده بود دوباره آغاز شد.

هیات تجاری البرز و همدان در این سفر ضمن بازدید از بندر و منطقه آزاد صحار، با شرایط حضور تجار و سرمایه‌گذاران ایرانی و بهره‌مندی از تجارت با عمان مطلع شدند. طبق اعلام اتاق مشترک ایران و عمان، روند ثبت شرکت‌های ایرانی که به دلیل تحریم‌های جدید متوقف شده بود بر اساس تصمیم پارلمان حقوقی منطقه آزاد صحار با شرایط جدید آغاز شده است. بر اساس این تصمیم، آن دسته از شرکت‌هایی که نوع کالا و خدمات آنها و همچنین نام مدیران و سهامدارانشان در لیست تحریم‌های اعمالی نباشد می‌توانند در زمینه مواد غذایی، صنایع فلزی، لجستیک و زیرساخت‌های نفت گاز و پتروشیمی اقدام به ثبت شرکت کنند.

همچنین آن دسته از شرکت‌هایی که بخشی از تولید خود را در خاک عمان انجام دهند می‌توانند از مزایای گواهی مبداء عمانی بهره‌مند شوند. علاوه بر این، حمل و نقل دریایی و کانتینری کالاهای غیرتحریمی بین بنادر ایران و عمان برقرار است و امکان ترانزیت کالاهای ایرانی از بندر صحار به سایر کشورها فراهم است.

حمایت از افتتاح حساب بانکی واحدهای تولیدی شرکت‌ها با سهامدار ایرانی، برای بهره‌مندی از حساب ارزی بانک‌های عمانی از دیگر تسهیلات در نظر گرفته شده در منطقه آزاد صحار برای ایرانی‌ها اعلام شده است.

اتاق مشترک ایران و عمان اعلام کرد

از سرگیری ثبت شرکت‌های ایرانی در منطقه آزاد صحار





نتایج عقد قراردادهای خواهرخواندگی با بنادر
کشورهای دیگر چه بوده است؟

در باب مستحبات بندری

مونا روشندل

دکتر بهروز امرایی سخنان خود را با ارائه توضیحاتی درباره پیمان خواهرخواندگی بنادر آغاز و اظهار کرد: «دو بندر و یا دو شهر پس از مذاکرات و رفت و آمدهای مسئولان دو طرف، به منظور بهره‌مندی از تجارب و دستاوردهای یکدیگر و در راستای توسعه دوجانبه، ارتقای خدمات و زیرساخت‌ها، پیمان خواهرخواندگی می‌بندند و بنابراین از آن پس باید مراودات و مذاکراتشان هدفمند و بر اساس برنامه و قاعده خاصی باشد؛ مثلاً وقتی می‌گوییم بندر شهیدرجایی و کلانگ خواهرخوانده شده‌اند، یعنی باید به جهت توسعه پایدار بندری، به شکل هدفمند با یکدیگر تبادل اطلاعات و تجربه و همکاری داشته باشند و بر اساس آن روش‌های کاری خود را اصلاح کنند.»

خواهرخواندگی، پیمانی هدفمند است که به منظور تبادل اطلاعات و تجربیات و توسعه مناسبات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، شهری، فنی و سیاسی بین دو شهر و یا دو بندر منعقد می‌شود (علت به کارگیری واژه خواهرخواندگی نیز به این اعتبار است که در بیشتر زبان‌های دنیا واژه شهر یا بندر، مونث است). موضوع خواهرخواندگی بنادر ایرانی نیز از سال‌های میانی دهه هشتاد مورد توجه قرار گرفت و برخی بنادر کشور با سودای توسعه و پیشرفت با ۲۳ بندر مهم جهان همچون کلانگ، آنتورپ، مرسین، صحار، گوادر، مالمو، تریسته، بوسان و... این پیمان را منعقد کرده‌اند؛ اما آیا توانسته‌اند از مزایای این پیمان نیز بهره‌مند شوند؟ نتیجه ردوبدل شدن این تفاهنامه‌ها چه بوده و چه باید باشد؟

از آنجا که برخی صاحب‌نظران دریایی معتقدند ما به دلایل مختلف نتوانسته‌ایم از چنین پیمان‌هایی بهره ببریم و تنها به نمایش و آرشیو آنها بسنده کرده‌ایم؛ ترابران به سراغ بهروز امرایی، کارشناس ارشد بندری و استاد دانشکده علوم دریایی دانشگاه خلیج فارس بوشهر و همچنین محمدعلی سعیدی‌پور، مدیرکل توافقنامه‌ها و توسعه بازار سازمان بنادر و دریانوردی رفته است تا نظر آنها را در این زمینه جویا شود.

استاد دانشکده علوم دریایی بوشهر: پیمان خواهرخواندگی فقط روی کاغذ منعقد و پس از آن از جانب طرفین رها می‌شود، چون با یکدیگر مرادده نداریم، از تجارب آنها درس نمی‌گیریم و الگوبرداری نمی‌کنیم. باید از آنها بخواهیم که در جهت اصلاح ساختار و عملکرد به ما کمک کنند. فلسفه خواهرخواندگی همین است، اما ما نخواستیم و آنها هم اقدامی انجام ندادند

وقتی به فرض، بندر خواهرخوانده ما بندری هوشمند و دارای تجارت الکترونیک است، باید از آنها برای حرکت در مسیر هوشمندی راهکار بخواهیم، اما چنین نکرده‌ایم. به همین دلیل با یکدیگر از نظر توسعه بندری و شیوه‌های عملکرد هیچ سنخیتی نداریم

پیمان خواهرخواندگی ندارند تا جایی که این پیمان برای ما یک بازیچه و موضوعی برای نمایش شده است.»

وی یادآور شد: «در حال حاضر، در بعضی بنادر خواهرخوانده ما مانند بندر کلاتنگ تمام سقف انبارها پنل‌های خورشیدی است و بندر برای استفاده از برق هیچ وابستگی به شهر ندارد؛ اما ما درکی از انرژی خورشیدی و شیوه استفاده از آن یا اساسا توجهی به چنین پدیده‌ها و فناوری‌هایی نداریم. در حالی که باید در همین پیمان‌ها از آنها الگوبرداری می‌کردیم.»

به گفته امرایی؛ امضای این تفاهم‌نامه‌ها و خواهرخوانده شدن به‌تنهایی نمی‌تواند برای بنادر ما مزیتی ایجاد کند. هر کدام از این تفاهم‌نامه‌ها، مواد، مفاد و تبصره‌هایی دارد که طرفین باید به آن عمل کنند و نسبت به اجرای آن تعهد داشته باشند.»

این استاد دانشکده علوم دریایی دانشگاه خلیج فارس افزود: «بنادر خواهرخوانده موظف هستند در شرایط سخت به یکدیگر کمک کنند و در ارتقای فناوری همکاری داشته باشند، باید دوره‌های آموزشی برگزار کنند و ... بنابراین اگر این کارها در مورد بنادر ما انجام نشده، مسئولان باید مفاد تفاهم‌نامه‌ها را اعلام کنند و در این خصوص پاسخگو باشند. با این کار، می‌توانیم بسنجیم که بندر موردنظر نسبت به پیش از پیمان خواهرخواندگی چه تغییراتی کرده است.»

وی با بیان اینکه ما گرفتار روزمرگی شده‌ایم، اظهار کرد: «گرفتاری‌های روزمره اجازه نمی‌دهد که ما به کارهای مهم دیگر بپردازیم. کارهای واجب فرصت انجام مستحبات مانند اجرای خواهرخواندگی بنادر را به ما نمی‌دهد. باید با روی کار آوردن مفاد تفاهم‌نامه‌ها، این موضوع را دوباره پررنگ کنیم و در اولویت قرار دهیم تا از حالت شعار خارج و عملیاتی شود.»

خواهرخواندگی می‌توانست آثار تحریم‌ها را کاهش دهد

امرایی با اشاره به تحریم‌های دریایی گفت: «زمانی که محدود نبودیم و باید کارها و اقداماتی انجام می‌دادیم دست روی دست

این استاد دانشکده علوم دریایی دانشگاه خلیج فارس بوشهر تصریح کرد: «با این وجود، ما در بنادر خود به پیمان‌های خواهرخواندگی عمل نکرده‌ایم، زیرا نه رفت‌وآمد و تبادل اطلاعات و تجربیات داریم و نه سال به سال همدیگر را می‌بینیم. در نتیجه نتوانسته‌ایم از مزایا و تجربیات بنادر خواهرخوانده خود بهره‌مند شویم.»

او افزود: «پیمان خواهرخواندگی فقط روی کاغذ منعقد و پس از آن از جانب طرفین رها شده است، زیرا با یکدیگر مرادده نداریم، از تجارب آنها درس نمی‌گیریم و الگوبرداری نمی‌کنیم، راه‌های توسعه‌ای آنها را در پیش نمی‌گیریم و شیوه‌های خود را اصلاح نمی‌کنیم، فقط اسم خواهرخواندگی را یدک می‌کشیم. در حالی که ما باید از بنادر خواهرخوانده خود بخواهیم که به ما در جهت اصلاح ساختار و عملکرد کمک کنند، زیرا فلسفه خواهرخواندگی همین است؛ اما ما نخواستیم و مطالبه نکرده‌ایم و آنها هم اقدامی انجام ندادند.»

دکتر امرائی خاطر نشان کرد: «رفت‌وآمدها و مذاکرات ما با بنادر خواهرخوانده همان است که قبل از انعقاد پیمان خواهرخواندگی وجود داشته است. تفاهم‌نامه خواهرخواندگی را می‌بندیم و آرشو می‌کنیم، در حالی که تفاهم‌نامه امضا کرده‌ایم تا به همدیگر کمک کنیم.»

وی تصریح کرد: «وقتی بندر خواهرخوانده ما بندری هوشمند و دارای تجارت الکترونیک است و از همه مزایای الکترونیک در قرن ۲۱ بهره‌مند است، ما باید از آنها برای گام برداشتن در مسیر هوشمندی راهکار بخواهیم، اما چنین نکرده‌ایم. این گونه است که با یکدیگر از لحاظ توسعه بندر، زیرساخت‌ها و شیوه عملکردی هیچ سنخیتی نداریم.»

شروط بهره‌مندی از پیمان خواهرخواندگی

این کارشناس بندری با بیان اینکه باید اراده‌ای پشت این تفاهم‌نامه‌ها و پیمان‌ها باشد که الگوبرداری را آغاز و طرف مقابل را به ارائه راهکار و کمک ملزم کند، تاکید کرد: «اما متأسفانه مسئولان ما اراده‌ای برای بهره‌مندی از

مدیرکل توافقنامه‌های سازمان بنادر: طرح‌های عملیاتی تفاهم‌نامه‌های خواهرخواندگی تهیه و نهایی شده است و ادارات مربوطه آنها را پیگیری می‌کنند. آخرین نمونه چنین طرح‌های عملیاتی مربوط به تفاهم‌نامه خواهرخواندگی بندر تریسته ایتالیا با بندر شهید رجایی است

تفاهمات خواهرخواندگی مانند قراردادهای عمرانی نیستند که پیشرفت فیزیکی قابل مشاهده داشته باشند، بلکه ابزاری هستند برای توسعه بندر؛ مثلاً معاهده سه‌جانبه توسعه بندر شهید بهشتی با هند و افغانستان را می‌توان یکی از نتایج برقراری ارتباط چندجانبه دانست که خروجی آن برای فعالان حوزه دریایی قابل مشاهده است

گذشتیم. اگر آن زمان با بنادر خواهرخوانده خود مراودات مستمر و نزدیک برقرار می‌کردیم، اکنون تحریم‌ها مانند امروز نمی‌توانست بر روابط ما و همچنین عملکرد بنادر تأثیر بگذارد.»

وی تأکید کرد: «زمانی که دو بندر با یکدیگر مرادده و همکاری گسترده و ریشه‌دار دارند، به‌سادگی نمی‌توان در این ارتباطات خللی ایجاد کرد، اما زمانی که روابط بین دو بندر تنها محدود به برگزاری یک‌سری جلسات باشد، هر کدام از طرفین می‌توانند از طرف عوامل خارجی به قطع روابط مجبور و یا حتی اقناع شوند.»

استاد دانشکده علوم دریایی بوشهر بیان کرد: «متأسفانه ما دوستان اندکی در دنیا داریم و به‌ندرت با کشوری به‌صورت مستمر و مداوم در ارتباط هستیم. در صورتی که می‌توانستیم همچون بسیاری از بنادر دیگر جهان، با تکیه بر قراردادهای پیمان‌های خواهرخواندگی، مراودات خود را بیشتر، جدی‌تر و محکم‌تر کنیم و کارهای مشترک انجام دهیم؛ مثلاً امارات برای اجرای تجارت الکترونیک در بندر جبل علی از سنگاپوری‌ها کمک می‌گیرد و با پیمانکار سنگاپوری تفاهم‌نامه می‌بندد. سنگاپور این تفاهم‌نامه را به‌صورت کامل اجرا می‌کند تا جبل علی به بندری فول اتوماتیک تبدیل شود و عملکرد ترمینال کانتینری آن بهبود یابد؛ اما متأسفانه ما از این نوع توافقات و یا عملیات اجرایی مشترک با هیچ بندری نداریم. فقط تفاهم‌نامه خواهرخواندگی داریم که آن را هم اجرا نمی‌کنیم.»

او با اشاره به اینکه مشکلات بندری ما تنها ناشی از مدیریت دولتی نیست، می‌افزاید: «بنادری مانند سنگاپور یا جبل علی ۱۰۰ درصد دولتی و اما بندری مانند هنگ‌کنگ، ۱۰۰ درصد خصوصی است، اما همگی در کار خود موفق هستند؛ بنابراین نمی‌توانیم بگوییم چون ساختار اداره بنادر ما دولتی است، به‌درستی اداره نمی‌شوند، مشکل اینجاست که ما از الگوهای موفق دنیا استفاده و یا حداقل آنها را آزمایش نمی‌کنیم.» امرایی با اشاره به اینکه انگلستان مهد فعالیت بخش خصوصی و سرمایه‌داری است، اما

همین کشور با ساختار خصوصی، بعضی امور مانند بهداشت، آموزش و حمل‌ونقل را در ید اختیار دولت نگاه داشته است، گفت: «ما نیز باید پایانه‌ها را به بخش خصوصی واگذار کنیم تا بندر را تجهیز و با دیگران تفاهم‌نامه امضا کنند، خطوط کشتیرانی را تشویق و مجاب به حضور در بندر ما نمایند و بار به بندر بیاورند، در صورتی که اکنون این اجازه را ندارند؛ بنابراین اگر خواهرخواندگی دست بخش خصوصی بود می‌توانست بیشتر مثرتر باشد.»

وی افزود: «باید بین ۱۲ بندر اصلی شمالی و جنوبی، حداقل یک پایانه را از صفر تا ۱۰۰ به بخش خصوصی واگذار می‌کردیم تا خصوصی‌سازی را تجربه کنیم. این نوع برون‌سپاری موجب ایجاد رقابت می‌شود، در حالی که اکنون نه رقابتی وجود دارد و نه انگیزه‌ای.»

سازمان بنادر: برای خواهرخواندگی طرح عملیاتی داریم

درباره پیمان‌های خواهرخواندگی نظر مدیرکل توافقنامه‌ها و توسعه بازار سازمان بنادر و دریانوردی را نیز جویا شدیم. بنا بر توضیحات محمدعلی سعیدی‌پور؛ در تفاهم‌نامه‌های خواهرخواندگی بنادر، بر اساس اصول و مفاد قید شده، طرفین رفتارهای متقابلی را از یکدیگر انتظار دارند و به همین دلیل برنامه‌هایی را با نام طرح‌های عملیاتی برای بهره‌برداری از آن قراردادها تنظیم می‌کنند. به‌عنوان نمونه ممکن است یک طرح عملیاتی برای همکاری‌های آموزشی دو بندر تهیه شود تا نشان دهد هر کدام از دو بندر چه وظایفی در مقابل یکدیگر دارند.

او می‌گوید طرح‌های عملیاتی تفاهم‌نامه‌های امضا شده، تهیه و نهایی شده است و ادارات مربوطه آنها را پیگیری می‌کنند. سعیدی‌پور خاطر نشان کرد: «آخرین نمونه برای تهیه این طرح‌های عملیاتی به تفاهم‌نامه خواهرخواندگی بندر تریسته ایتالیا با بندر شهیدرجایی مربوط می‌شود. به صورتی که مدیر بندر تریسته از بندر شهیدرجایی بازدید کرد و پس از بررسی

بازدید میدانی، برگزاری دوره‌های آموزشی، انجام تحقیقات، بحث‌های عملیاتی، توسعه IT و تکنولوژی‌های هوشمند، خرید و تبادل تجهیزات و... که به مقتضای بندر و نیازمندی‌ها بوده، منجر شده است.»

او با اشاره به این نکته که تفاهم‌نامه‌های خواهرخواندگی نقش تسهیل‌کننده دارند و تنش‌ها را کاهش می‌دهند، افزود: «این تفاهمات ابزارهای متقابل نیز برای ما ایجاد می‌کنند؛ مثلاً اگر این تفاهم‌نامه را با بمبئی منعقد کنیم، علاوه بر استفاده از پتانسیل‌های بندری آنها، انتظار داریم کالایی که ایران را دور می‌زند تا به هند برسد و یا از هند به کشور دیگر صادر شود، از آن به بعد، مسیر ایران را برای این انتقال انتخاب کند.»

مدیرکل توسعه بازار سازمان بنادر افزود: «ما ایتالیا را به عنوان خواهرخوانده انتخاب کردیم، چون کمترین معامله مشترک را با آمریکا دارد و احتمالاً کمتر تحت تاثیر تحریم‌ها قرار خواهد گرفت؛ اما نمی‌توانیم هلند را انتخاب کنیم، زیرا با آمریکا مبادلات و مراودات تجاری زیادی دارد. به بیان دیگر، ما از امتیازاتی که در این تفاهم‌نامه‌ها و معاهدات است به نفع اقتصاد کشور بهره‌برداری می‌کنیم.»

سعیدی‌پور در پایان خاطر نشان کرد: «یقیناً تفاهم‌نامه‌های دیگری با کشورهای CIS، اروپایی و آسیای شرقی در راه خواهد بود اما هنوز با بندر خاصی مذاکره نکرده‌ایم. خوشبختانه در یک سال اخیر، ما به بهترین شکل ممکن از طریق اجلاس‌های مشترک و دیدوبازدید، از مراودات بین‌المللی برای توسعه روابط اقتصادی استفاده کردیم.»

سه‌جانبه توسعه بندر شهید بهشتی با هند و افغانستان را می‌توان یکی از نتایج برقراری ارتباط چندجانبه دانست که خروجی آن نیز برای افراد فعال در حوزه بندری قابل مشاهده است و با ارائه تخفیفات بندری موجب جذب خطوط کشتیرانی مختلف به بندر، جذب کالاهای کشورهای مختلف، علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران به این حوزه و... شده است، اما برای افرادی که در حوزه بندر نیستند، خروجی این همکاری هنوز قابل لمس نیست.»

مدیرکل توافق‌نامه‌ها و توسعه بازار سازمان بنادر افزود: «گاهی معاهدات و تفاهم‌نامه‌های ما به صورت عمدی، با هدف کاهش تنش‌های احتمالی و یاری جستن از پتانسیل روابطمان با کشورهای دیگر است؛ مثلاً وقتی با بندر تریسته ایتالیا تفاهم خواهرخواندگی می‌بندیم می‌دانیم که آن بندر در حد خودش بندر خوبی است، اما ما از خواهرخواندگی با بندر ایتالیایی به منظور حفظ خط کشتیرانی آن کشور در بندر ایران با وجود چالش‌های سیاسی و تحریم‌ها بهره می‌بریم. بدین صورت اکنون ایتالیا با وجود تحریم‌ها، همچنان اصرار دارد که با بندر ایران ارتباط داشته باشد.»

او افزود: «نمونه دیگر بندر آنتورپ بلژیک است که در قلب اروپا قرار دارد و ما از توان و قدرت سیاسی آن کشور در منطقه اروپا، استفاده می‌کنیم.»

سعیدی‌پور درباره اقداماتی که در بندر بر اساس این تفاهم‌نامه‌ها انجام شده، یادآور شد: «تاکنون معاهدات خواهرخواندگی به

موقعیت، پتانسیل و نیازمندی‌های بندر، پیش‌نویس طرح عملیاتی تهیه و نهایی شد که آن طرح را به ایتالیا بردیم و پس از جمع‌بندی مشترک و حصول توافقات، آن را برای توسعه همکاری‌ها به بخش‌های مختلف ابلاغ کردیم.»

او درباره مفاد این گونه تفاهم‌نامه‌ها گفت: «مفاد تفاهم‌نامه‌ها و زمینه‌های همکاری، به کشور مقابل و نوع بندر آن کشور بستگی دارد که با توجه به آن، طرفین نیازمندی‌های بندر خود را احصا می‌کنند و پس از مذاکرات مختلف به توافق می‌رسند. اصولاً این توافقات با توجه به وضعیت اقتصادی و سیاسی بندر طرفین در زمینه راه‌اندازی خط کشتیرانی نزدیک به ساحل، خطوط کشتیرانی متردد در بندر، شناسایی گواهی‌نامه‌های دریانوردی، تعیین کانال‌های مشترک، تعیین مسیرهای حرکت کالا، تعیین مسیرهای ترانزیتی و... نوشته می‌شوند.»

به گفته سعیدی‌پور؛ یکی از بندهای مشترک در اغلب چنین تفاهم‌نامه‌هایی، استفاده از توانمندی‌های خواهرخواندگی برای توسعه پایدار و هوشمندسازی بندر است.

وی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه چرا با وجود گذشت چند سال از امضای برخی از این تفاهم‌نامه‌ها، هنوز نمود عینی بهره‌برداری از آنها در بندر دیده نمی‌شود، اظهار کرد: «این تصور درست نیست؛ زیرا این تفاهم‌نامه‌ها مانند قراردادهای عمرانی نیستند که پیشرفت فیزیکی قابل مشاهده داشته باشند، بلکه ابزاری هستند برای توسعه و پیشرفت بندر؛ مثلاً معاهده



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

۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۳۴

@Bimezendegypasargad



بعدی آن و نیز آیین‌نامه معاملاتی سازمان بنادر و دریانوردی، نسبت به انعقاد قرارداد حداکثر به مدت ۵ سال با همان سرمایه‌گذار اقدام خواهد شد.»

وی افزود: «در صورت عدم تمایل سرمایه‌گذار به ادامه همکاری در قالب پروژه همکاری جدید و یا عدم کسب امتیاز، اداره کل بندر ذی‌ربط از طریق فراخوان عمومی و برگزاری مزایده نسبت به انتخاب مستاجر یا سرمایه‌گذار واجد شرایط و انعقاد قرارداد به مدت حداکثر ۵ سال اقدام می‌شود.»

مدیرکل مناطق ویژه بندری سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام کرد: «در صورت عدم اقبال ذی‌نفعان به مزایده، ادارات کل بندر نسبت به انعقاد قرارداد با ترمینال اپراتورهای مرتبط و فعال در آن بندر از طریق ماده ۳۱ آیین‌نامه معاملاتی سازمان بنادر و دریانوردی حداکثر متناسب با مدت قرارداد اپراتورها اقدام خواهند کرد.»

شاخص‌های ارزیابی برای واگذاری مجدد قراردادهای سرمایه‌گذاری خاتمه یافته به شرح جدول روبه‌رو است:

مدیرکل مناطق ویژه بندری و اقتصادی سازمان بنادر اعلام کرد

رویه واگذاری تاسیسات بندری

ماه گذشته، مدیرکل مناطق ویژه بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: شاخص‌های ارزیابی کیفی سرمایه‌گذار اولیه برای کسب حق بهره‌برداری مجدد از «پروژه‌های سرمایه‌گذاری خاتمه یافته» به متقاضیان ابلاغ شده است.

سرمایه‌گذار اولیه برای اعطای مجوز حق بهره‌برداری مجدد از پروژه تدوین شد که اگر سرمایه‌گذار اولیه از ۱۴ شاخص اصلی ارزیابی کیفی سرمایه‌گذار اولیه برای کسب حق بهره‌برداری مجدد از پروژه، امتیاز ۷۵ از ۱۰۰ را کسب کند، بر اساس بند ۴ قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر مصوب سال ۱۳۹۵ و اصلاحیه‌های

حسین صادقی‌نژاد در گفت‌وگو با پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به اینکه تاکنون رویه‌ای در مورد پروژه‌ای که به‌طور مثال پس از ۱۵ سال به اتمام رسیده است، وجود نداشت و مشخص نبود فرآیند بعدی آن باید به چه صورتی راهبری و مدیریت شود، خاطرنشان کرد: «در ابتدای امر، ۱۴ شاخص اصلی ارزیابی کیفی

شاخص اصلی	شاخص فرعی	ثقل شاخص
کیفیت تاسیسات و مستحقات انتهای دوره قرارداد (با لحاظ استهلاك متعارف) (ضریب شاخص: ۹)	استفاده از مصالح و روش‌های اجرایی مناسب در دوره ساخت و نگهداری	۳۰٪
	به‌کارگیری عوامل اجرایی دارای صلاحیت فنی (مشاور، پیمانکار و...)	۲۰٪
	مدیریت دانش (مستندسازی، ارائه فیلم آموزشی، ارائه مقاله در محافل علمی)	۲۰٪
	بهره‌گیری از ماشین‌آلات و تجهیزات مناسب و حفظ آمادگی کاری	۱۵٪
	بهره‌گیری از نرم‌افزارهای به‌روز در امور مرتبط با نگهداری مستحقات و تجهیزات	۱۵٪
	اجرای تعهدات بدون تاخیر و مطابق برنامه زمان‌بندی مصوب	۱۰۰٪
انطباق مدت ساخت و ساز نسبت به مدت مندرج در قرارداد با لحاظ تاخیرات مجاز و اعمال شده در قرارداد (ضریب شاخص: ۴)	انحراف از برنامه زمان‌بندی مصوب پروژه تا ۵٪	۹۰٪
	انحراف از برنامه زمان‌بندی مصوب پروژه از ۵٪ تا ۱۰٪	۸۰٪
	انحراف از برنامه زمان‌بندی مصوب پروژه از ۱۰٪ تا ۲۰٪	۷۰٪
	انحراف از برنامه زمان‌بندی مصوب پروژه از ۲۰٪ تا ۲۵٪	۶۰٪
	انحراف از برنامه زمان‌بندی مصوب پروژه از ۲۰٪ تا ۳۰٪	۵۰٪
	انحراف از برنامه زمان‌بندی مصوب پروژه بیش از ۳۰٪	بدون امتیاز
انطباق میزان اشتغال پروژه نسبت به طرح اولیه در طول ۳ سال آخر قرارداد مطابق لیست بیمه (ضریب شاخص: ۴)	عدم انحراف نسبت به طرح اولیه براساس لیست بیمه	۱۰۰٪
	انحراف از طرح اولیه براساس لیست بیمه تا ۲۰٪	۷۰٪
	انحراف از طرح اولیه براساس لیست بیمه تا ۴۰٪	۳۰٪
	انحراف از طرح اولیه براساس لیست بیمه تا ۵۰٪	بدون امتیاز
خوش‌حسابی (ضریب شاخص: ۱۰)	تسویه بدهی هر ساله در طول همان سال	۱۰۰٪
	تسویه تا پایان ماه بعد از ایجاد بدهی	۸۰٪
	عدم وجود بدهی در پایان ۳ سال اخیر	۷۰٪
	وجود بدهی معوق	بدون امتیاز
انطباق آموزش کارکنان شرکت با دستورالعمل‌های ابلاغی (در طول ۳ سال پایانی) (ضریب شاخص: ۶)	به‌ازای هر عدم انطباق در هر مورد در سطح مدیریت کلان	۵۰٪
	به‌ازای هر عدم انطباق در هر مورد در سطح مدیریت میانی	۳۰٪
	به‌ازای هر عدم انطباق در هر مورد در سطوح کارگری و اپراتوری	۲۰٪
تعداد اخطارها و تذکرات کتبی از سوی دستگاه نظارتی مطابق مفاد قرارداد در طول یک‌سوم پایانی مدت قرارداد (ضریب شاخص: ۱۰)	۱- در صورت عدم وجود اخطار	۱۰۰٪
	۲- تا پنج بار اخطار	۸۰٪
	۳- پنج تا ده بار اخطار	۵۰٪
	۴- ده تا پانزده بار اخطار	٪
	۵- بیش از پانزده اخطار	بدون امتیاز

٪۱۰۰	به ازای هر ۱۰ درصد عدم انطباق (تحقق ترافیک) نسبت به طرح اولیه در هر سال ۱۰ امتیاز کسر می‌شود	انطباق مجموع شاخص عملکردی (تناز، TEU، مترمکعب و ...) ترافیک سه‌ساله انتهای قرارداد نسبت سه سال انتهای مندرج در طرح اولیه (ضریب شاخص: ۱۰)
٪۱۰۰	پرداخت به‌موقع حقوق و مزایای کارکنان و عدم ثبت اعتراض و اعتصاب	عدم وجود چالش‌های اجتماعی (از جمله اعتصابات کارگری، عدم پرداخت دستمزد طی سه ماه مستمر در طول مدت قرارداد) (ضریب شاخص: ۳)
٪۵۰	تاخیر در پرداخت حقوق و مزایای کارکنان جمعا ۴ ماه متناوب در ۳ سال پایانی	
٪۰	تاخیر در پرداخت حقوق و مزایای کارکنان به مدت ۸ ماه متناوب در ۳ سال پایانی	
٪۲۵	عدم ارتکاب تخلفی که موجب خدشه‌دار شدن اعتبار شرکت گردد، سوابق قضایی (کلاهبرداری و...)، قاچاق کالا و ارز، سوخت و...	
٪۲۵	رعایت ماده ۹۱ قانون مدیریت خدمات کشوری و تبصره‌های ذیل آن	
٪۵۰	به ازای هر اعتراض یا اعتصاب در ۳ سال پایانی ۱۰ امتیاز کسر می‌شود	
٪۱۰۰	به ازای هر مورد عدم رضایت از عملکرد (ذینفعان از جمله ترخیص‌کاران، صاحبان کالا و...) ۵ امتیاز منفی لحاظ می‌شود	ارزیابی فرم‌های رضایت مشتریان در سه سال پایانی قرارداد (ضریب شاخص: ۷)
٪۵۰	تعداد حوادث وقوع یافته در مدت زمان معین	تعداد حوادث به وقوع پیوسته به متوسط ساعت کار در زمان معین در سه سال انتهای قرارداد (ضریب شاخص: ۹)
٪۵۰	تعداد روزهای از دست رفته به علت وقوع حادثه در یک زمان معین	
٪۱۰	قرارداد منعقد با شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای برای کوتاه‌مدت تا یکسال (به ازای هر قرارداد ۱۰ امتیاز و حداکثر ۳۵)	هماهنگی و انجام عملیات حمل‌ونقل چندوجهی (دریایی جاده‌ای/ریلی/خطوط لوله‌ای)، نگهداری، پردازش و توزیع در طول سه سال پایان قرارداد (ضریب شاخص: ۳)
٪۳۰	قرارداد منعقد با شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای برای بیش از یکسال تا دو سال (به ازای هر قرارداد ۳۰ امتیاز و حداکثر ۶۰ امتیاز)	
٪۶۰	قرارداد منعقد با شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای برای بیش از دو سال (به ازای هر قرارداد ۵۰ امتیاز و حداکثر ۱۰۰ امتیاز)	
٪۱۰	قرارداد منعقد با شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای کوتاه‌مدت تا یکسال (به ازای هر قرارداد ۱۰ امتیاز و حداکثر ۳۵)	
٪۳۰	قرارداد منعقد با شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای بیش از یکسال تا دو سال (به ازای هر قرارداد ۳۰ امتیاز و حداکثر ۶۰ امتیاز)	
٪۶۰	قرارداد منعقد با شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای بیش از دو سال (به ازای هر قرارداد ۵۰ امتیاز و حداکثر ۱۰۰ امتیاز)	
٪۳۰	تبادل اطلاعات الکترونیکی شرکت سرمایه‌گذار با بندر	ارائه خدمات اسنادی در قالب سیستم‌های الکترونیکی (نرم‌افزار، اتوماسیون عملیاتی و غیره) (ضریب شاخص: ۱۰)
٪۷۰	مکانیزه نمودن فرآیندهای کاری	
٪۱۰۰	بررسی تجهیزات مورد استفاده ملکی در طول ۳ سال پایانی قرارداد در راستای بهره‌گیری از تجهیزات نوین (انجام بررسی از سوی کارگروه و محاسبه امتیاز)	به‌کارگیری تجهیزات نوین با نوآوری در روش‌های عملیاتی به منظور افزایش نرم‌های عملیاتی (ضریب شاخص: ۹)

توان مالی برای پروژه‌های سرمایه‌گذاری به صورت زیر امتیازدهی می‌گردد:

- ۱- پنج برابر درآمد سالانه مستند به صورت‌های مالی حسابرسی شده یا اظهارنامه مالیاتی تا سقف هزینه سرمایه‌گذاری پروژه
- ۲- سه برابر دارایی‌های غیرجاری مستند به صورت‌های مالی یا اظهارنامه مالیاتی تا سقف هزینه سرمایه‌گذاری پروژه
- ۳- پنج برابر دارایی‌های جاری مستند به صورت‌های مالی یا اظهارنامه مالیاتی تا سقف هزینه سرمایه‌گذاری پروژه
- ۴- معدل موجودی یک ساله حساب‌های بانکی فعال شرکت تا سقف هزینه‌های جاری سه‌ماهه پروژه

کاهش ۶۵ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بنادر

در دی ماه امسال ۸۷ هزار و ۹۷۸ TEU کانتینر در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۶۴/۶ درصد کاهش داشت.



با آغاز فصل زمستان، فعالیت کانتینری بنادر ایران نیز به خواب زمستانی رفت، زیرا از جابه‌جایی ۲۴۸ هزار و ۲۶۶ TEU کانتینر در دی ماه سال ۹۶ به جابه‌جایی ۸۷ هزار و ۹۷۸ TEU کانتینر در دی ماه امسال کاهش یافت. در این بازه زمانی بندر شهیدرجایی که رتبه نخست فعالیت کانتینری را در بین دیگر بنادر دارد با کاهش ۶۸ درصدی موفق به ثبت آمار تخلیه و بارگیری ۶۶ هزار و ۷۶۴ TEU کانتینر شد.

در همان بازه زمانی بندر امام خمینی به عنوان دومین بندر از لحاظ حجم عملیات کانتینری افزایش ۱۳/۱ درصدی را برای تخلیه و بارگیری ۹ هزار و ۱۸۹ TEU کانتینر در کارنامه خود ثبت کرد. بندر چابهار نیز، با افزایش ۱۱۷/۱ درصدی، محل تخلیه و بارگیری ۳۱۰۹ TEU کانتینر بوده است.

همانطور که مشاهده می‌کنید عملکرد منفی بندر شهیدرجایی به واسطه سهم ۸۰ درصدی در فعالیت کانتینری بنادر، شیب کاهش و یا افزایش این شاخص را تندتر می‌کند تا جایی که افزایش بالغ بر ۱۳ درصدی بندر امام خمینی و ۱۱۷ درصدی بندر چابهار توان جبران کاهش فعالیت بندر شهیدرجایی را ندارد. بنابراین با توجه به مستثنا بودن بندر چابهار از تحریم، ضروری است بازاریابی برای این بندر را در اولویت قرار دهیم.

در دی ماه امسال، عملکرد کانتینری بندر شهید باهنر ۲۳۷۵ TEU با افزایش ۳۳۸/۴ درصدی، بوشهر ۱۷۹۱ TEU با کاهش ۸۹/۸ درصدی، بندر دیر ۱۵۸۰ TEU با افزایش ۱۷۱/۵ درصدی، بندر قشم ۱۵۶۶ TEU با افزایش ۴۹/۳ درصدی، بندر خرمشهر ۹۷۸ TEU با کاهش ۸۷/۷ درصدی، امیرآباد ۲۷۴ TEU با افزایش ۱۱۱/۶ درصدی، بندر انزلی ۲۳۹ TEU با کاهش ۴۲/۸ درصدی، گناوه ۸۱ TEU با کاهش ۹۰/۲ درصدی و بندر لنگه ۳۲ TEU کانتینر با کاهش ۸۵/۸ درصدی بود.

بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، در دی ماه امسال، فرآورده‌های نفتی سهمی بالغ بر ۲ میلیون و ۸۹۷ هزار و ۸۶۲ تن در عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر داشت که کاهش ۲۰/۸ درصدی را در کارنامه خود به ثبت رساند.

بر اساس این آمار، یک میلیون و ۷۳ هزار و ۴۶۰ تن کالای اساسی در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته ۴۲/۷ درصد افت داشت. علاوه بر این، تخلیه و بارگیری کالاهای فلزی با ۲۹/۳ درصد کاهش، کالاهای ساختمانی و مواد معدنی با ۲۷/۴ درصد کاهش، ماشین‌آلات، وسایل نقلیه و قطعات یدکی با ۱۰/۷ درصد کاهش، کود و مواد شیمیایی با ۴۳۰ درصد کاهش و منسوجات چرم، پوشاک، لیاف، کاغذ و چوب نیز با ۶۹ درصد کاهش ثبت شده است.

افزایش هزینه خدمات پورت اپراتورها به دلیل رشد نرخ ارز

معاون امور بندری سازمان بنادر گفت: «تعرفه‌های بندری افزایش نیافته، اما رشد نرخ ارز سبب شده هزینه خدمات شرکت‌های اپراتوری افزایش یابد.»

محمدعلی حسن‌زاده افزود: «به دلیل آنکه هزینه‌های بندر با ارز محاسبه می‌شود، طبیعی است با افزایش قیمت ارز، هزینه‌های بندری نیز افزایش یابد.» او با بیان اینکه بخشی از خطوط دریایی خارجی تردد خود را به بنادر ایران متوقف کرده‌اند و این در افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی موثر بوده است، گفت: «در این شرایط برخی از کرایه‌های حمل‌ونقل دریایی از ۱۰۰۰ دلار به ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دلار رسیده است.»

عضو هیات‌عامل سازمان بنادر تاکید کرد: «این سازمان جزو دستگاه‌های دریافت‌کننده ارز دولتی نیست، در حالی که ۵۰ تا ۶۰ درصد خدمات بندری به صورت ارزی محاسبه می‌شود؛ بنابراین برای تامین هزینه‌های بندری، سازمان بنادر طبق ضوابط و مقررات قانونی سقف تعرفه‌های بندری را ۸۰۰۰ تومان تعیین کرده تا هزینه‌های زیادی به صاحبان کالا تحمیل نشود.»



دریچه نوسازی ناوگان هواپیمایی بسته شده است

چند چاله تازه هوایی!

گفت‌وگو با رئیس هیئت‌مدیره یکی از شرکت‌های تازه تاسیس هواپیمایی

در ادامه سلسله گزارش‌های مربوط به اقتصاد هوانوردی در کشور و دلایل پیدا و پنهان تمایل به ایجاد شرکت‌های هواپیمایی علی‌رغم گلایه‌های مداوم از عدم سودآوری، تصمیم گرفتیم به سراغ یکی از نوسرمایه‌گذاران صنعت هوانوردی برویم. حمید عزت‌آبادی، رئیس هیئت‌مدیره شرکت هواپیمایی هرمز است. او می‌گوید: تحریم‌ها و قوانین داخلی که متناسب با شرایط جدید سیاسی و اقتصادی کشور تغییر نکرده، آنها را در همین ابتدای راه، دچار مشکل کرده است. اشاره عزت‌آبادی به تعداد هواپیماهای ملکی و شرط ریجستر آنها در ایران است. ماه گذشته رئیس سازمان هواپیمایی، ضمن تایید صدور موافقت اصولی برای ۲۰ شرکت توسط این سازمان، تاکید کرد در گذشته مجوز EOS ارزش کاذبی پیدا کرده و حتی در مقاطعی به فروش می‌رسید، بنابراین اکنون تنها وقتی مجوز فعالیت صادر می‌شود که شرکت موردنظر هواپیمای خود را به ایران بیاورد.



با توجه به نگرانی‌هایی که در خصوص تامین قطعات و تعمیرات هواپیما وجود داشت، یکی از شروط ما برای خرید ناوگان این بود که سازندگان هواپیما قطعات موردنیاز را در کمتر از ۴۸ ساعت ارسال کنند و برای تعمیر و اورهال نیز تعمیرکار مقیم وجود داشته باشد، اما در حین مذاکرات، با تحریم‌های مجدد مواجه شدیم و آنها از توافق خارج شدند

متأسفانه صنعت هوایی کشور نتوانست از موقعیت مناسبی که بعد از برجام ایجاد شده بود و فروشندگان مختلف براساس نیاز بازار ایران پکیج‌های متفاوتی برای فروش هواپیما ارائه می‌کردند بهره‌برداری لازم را داشته باشد

این، روی حمل و نقل ریلی متمرکز بوده‌ایم تا اینکه با توجه به این پیشنهاد و با نگاه به توسعه حمل و نقل هوایی جنوب کشور، تصمیم گرفته شد به حوزه حمل و نقل هوایی ورود پیدا کنیم.

در آن مقطع توجه دولت معطوف به تاسیس شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای بود تا پروازها در هر منطقه با انسجام و تمرکز بیشتری صورت بگیرد؛ بنابراین از آنجا که ما هم قصد داشته و داریم که با راه‌اندازی هواپیمایی "هرمزایر" مراکز استان‌ها را به هم وصل کنیم و معتقدیم جای خالی ارائه این نوع از خدمات حمل در کشور به شدت احساس می‌شود، به سراغ هواپیماهای کم‌سرنشین ۵۰ تا ۷۰ نفره رفتیم و مذاکره با شرکت‌های سازنده هواپیما به خصوص امبرائر برزیل را آغاز کردیم.

با توجه به نگرانی‌هایی که در خصوص تامین قطعات و تعمیرات این هواپیما وجود داشت، یکی از شروط ما این بود که آنها قطعات موردنیاز را در کمتر از ۴۸ ساعت ارسال کنند و برای تعمیر و اورهال نیز تعمیرکار مقیم وجود داشته باشد. حتی قرار شد تعمیر بعضی از قطعات را به پرسنل ما آموزش بدهند، اما متأسفانه در حین پیشرفت در مذاکرات، با تحریم‌های مجدد آمریکا مواجه شدیم. در نتیجه شرکت‌های خارجی هم دچار تردید شده و حتی از توافقات قبلی خارج شدند. به همین جهت در فرآیند تامین هواپیما با تاخیر مواجه شدیم، اما اکنون با سایر فروشندگان در حال مذاکره هستیم و قرار است هواپیماهایی با ظرفیتی بالاتر در حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ نفره تامین کنیم.

حتما می‌دانید که مهم، نو یا کهنه بودن هواپیما نیست و بیشتر بحث نگهداری هواپیما مطرح است. در دنیا هواپیماها را از یک سن مشخصی به بعد نوسازی می‌کنند که این سن معمولاً بین ۱۵ تا ۱۸ سال است. البته هواپیماهایی با عمر بیشتر را از رده خارج نمی‌کنند، بلکه هواپیماهای قدیمی خود را یا به شرکتی که پروازهای داخلی دارد می‌فروشند و یا به شرکت‌های هوایی در کشورهای دیگر. خریداران این نوع هواپیماها هم اغلب آنهایی هستند که یا



ترابری: چه دلایل و انگیزه‌ای باعث شد تشویق به راه‌اندازی یک شرکت هواپیمایی شوید؟ شرکت‌های هواپیمایی موجود به طور مداوم از وضعیت نامناسب مالی و بدهی‌های انباشته گلابه دارند و ظاهراً حاشیه سود این صنعت حتی در نرم بین‌المللی نیز بسیار پایین است، پس انگیزه‌های تجاری در این حرفه چندان ترغیب‌کننده نیست...

■ ایده راه‌اندازی شرکت هواپیمایی هرگز از سال ۱۳۹۵ و براساس تدابیری که دولت برای توسعه ظرفیت‌های ناوگان هوایی کشور مدنظر داشت، شکل گرفت و در موافقت اصولی آن هم، بندرعباس به عنوان دفتر مرکزی انتخاب شد.

دوستانی که آن موافقت اصولی را گرفته بودند به مجموعه ما یعنی هلدینگ «توسعه طلوع تجارت خلیج فارس» پیشنهاد مشارکت و همکاری دادند. همانطور که می‌دانید مجموعه ما سال‌هاست در زمینه حمل و نقل فعالیت می‌کند، ولی تا پیش از

در شرایط کنونی حتی خرید یک هواپیما به نام یک فرد یا ایرلاین ایرانی کاری بسیار سخت است. این نکته هم که هواپیما حتما باید ریجستر ایران شود، کار را پیچیده تر کرده است، ما موانع بیرونی به اندازه کافی داریم، بنابراین امیدوارم موانع درونی رفع شود

رعایت مقررات صندوق توسعه ملی در زمینه پرداخت تسهیلات با وجود تحریمها امکان پذیر نیست. سازمان هواپیمایی باید بر امور خرید نظارت کند و اگر تایید کرد، اجازه دهند که این کار بدون ثبت سفارش و باز کردن LC انجام شود. ما حتی ریسک خرید به صورت نقد و با اسکناس را هم می پذیریم

پروازهای چارتری دارند یا می خواهند با هزینه کمتر، خدمات پروازی ارائه دهند.

به هر حال، با آن شرکتها در حال مذاکره هستیم، اما با وجود وضعیت سخت تحریمها بهتر است درباره نام فروشندگان هواپیما صحبت نکنیم. با وجود تحریمها موضوع تامین قطعات در کشور در حال انجام است و امیدواریم در صورت حل شدن موانع و مشکلات بتوانیم خیلی زود هواپیماهایمان را وارد کشور کنیم.

ترابران: هواپیماها چند فروند هستند و طی چه مدتی وارد کشور خواهند شد؟

■ شرط سازمان هواپیمایی کشوری برای راه اندازی و شروع به کار خطوط هوایی، داشتن سه فروند هواپیمای ملکی است. متاسفانه قوانین و مقررات داخلی، هم زمان و متناسب با تحریمها تغییر نمی کنند.

در شرایطی که خرید قطعه و هواپیما به صورت خاص و علنی تحریم شد، متاسفانه دستورالعمل های سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص خرید سه فروند هواپیمای ملکی که باید ریجستر ایران نیز بشود تغییر نکرده و برای ما مشکل ساز شده است.

در شرایط کنونی حتی خرید یک هواپیما به نام یک فرد ایرانی یا ایرلاین ایرانی کاری بسیار سخت است. این نکته هم که هواپیما حتما باید ریجستر ایران شود، کار را سخت تر و پیچیده تر می کند.

ما موانع بیرونی به اندازه کافی داریم، بنابراین امیدوارم موانع درونی رفع شود.

این مشکلات در حالی است که در خیلی از کشورهای دنیا ضرورتی ندارد که یک خط هوایی حتما هواپیمای ملکی داشته باشد و می تواند به صورت اجاره ای، هواپیمای مورد نیاز خود را تامین کند. حداقل در این شرایط یک انعطافی به وجود بیاید که اگر مالکیت هواپیماها به نوعی برای سازمان هواپیمایی محرز شد، بحث ریجستر شدن هواپیماها در این دوران ضروری نباشد تا ایرلاین های جدید نیز بتوانند فعالیت خود را آغاز کنند.

شرکت های هواپیمایی که از گذشته به فعالیت می پردازند و از قبل مجوز AOC دارند ضرورت ندارد حتما هواپیمای جدید

را ریجستر ایران کنند و می توانند به صورت قراردادهای اجاره (ACMI) آنها را وارد کشور کنند، اما چنین تسهیلاتی برای ایرلاین های جدید وجود ندارد، بنابراین امیدواریم سازمان هواپیمایی موانع داخلی را متناسب با مشکلات بیرونی تسهیل کند.

اگر این اتفاق بیفتد احتمالا می توانیم طی سال ۱۳۹۸ هواپیماها را وارد کشور کنیم.

ترابران: برآورد می کنید هواپیمایی هرمز با چه تعداد هواپیما ادامه فعالیت دهد؟

■ شروع فعالیت حتما با سه فروند خواهد بود که سازمان هواپیمایی الزامی کرده است. قطعا بعد از این مرحله به صورت اجاره به ناوگان شرکت خواهیم افزود و حتی ممکن است تعداد هواپیماهای ملکی را افزایش دهیم. البته همه اینها بستگی به حمایت ها و شیوه های تامین مالی دارد که در حال حاضر با مشکلات خاص خود روبه رو است.

جای تعجب است در زمانی که تحریم می شویم به جای حمایت بیشتر با کم لطفی بیشتر مواجه می شویم! امیدواریم در سال آینده به برنامه پیش بینی شده برسیم. از آنجا که موافقت اصولی هواپیمایی هرمز، فول AOC است، امیدواریم هواپیماهایی برای کشور خریداری کنیم که توانایی ارائه تمام خدمات مورد نیاز را داشته باشند.

غیر از موضوع هواپیمای مسافری، بحث حمل بار را نیز در دست مطالعه داریم، چون فرودگاه جنوب کشور از جمله بندرعباس امکاناتی دارد که می تواند در زمینه صادرات محصولات کشاورزی به کشورهای آسیای میانه از جمله روسیه و قزاقستان به قطب حمل هوایی تبدیل شود.

ترابران: چنین برنامه ای را کشور امارات هم در نظر دارد و تا حدی هم آن را عملی کرده است...

■ ظرفیت ما بسیار متفاوت تر از امارات است. کشور روسیه محصولاتی مانند خیار، گوجه و صیفی جات را با قیمت بسیار بالا خریداری می کند، در حالی که ما به دلیل تولید بالای این محصولات در استان هرمزگان می توانیم با قیمتی مناسب تر اقدام به صادرات آنها کنیم و از آن طرف بحث واردات گوشت به کشور را انجام دهیم.

وارد کشور می‌شوند باید زیر ۲۰ سال سن داشته باشند؛ اما حتی در ایالات متحده هم هواپیماهایی متعلق به ده ۸۰ میلادی همچنان پرواز می‌کنند. ضمن اینکه در آمریکا یا بسیاری از کشورهای اروپایی، شرط سنی برای ریجستری وجود ندارد. البته برخی کشورها برای هواپیماها شرط سنی دارند، اما اغلب وضعیت فنی و امکان ادامه ارائه خدمات ایمن را ملاک قرار می‌دهند.

در مقطعی که امکان ورود ده‌ها فروند هواپیمای مسافری با کیفیت مناسب به داخل کشور وجود داشت، به علت همین تصمیمات نادرست (که من آن را ناشی از جو اجتماعی و رسانه‌ای می‌دانم) این اتفاق نیفتاد و با توجه به اینکه شرایط فعلی بدتر از قبل است، آن امکان گذشته هم دیگر وجود ندارد. به نظر من، شرط سنی برای هواپیما هیچ‌گونه منطقی ندارد، اما ما مرعوب افکار عمومی شدیم.

اگر الان از ایرلاین‌های داخلی پرسید که بین هواپیماهای دست‌دوم، مایل هستند چه هواپیمایی خریداری کنید، قطعا می‌گویند بوئینگ ۷۳۷ بهترین هواپیما برای شهرها، مراکز استان‌ها و کشورهای هم‌جوار است. حتی تعمیر بوئینگ ۷۳۷ کلاسیک نیز با توجه به امکانات داخلی، برای ما راحت‌تر است، اما در ۲۰ سال اخیر شاید تنها ۴۰ تا ۵۰ فروند از این نوع هواپیما تولید شده باشد، در حالی که با سن ۲۵ تا ۳۰ سال، فراوانی بیشتری وجود دارد و می‌توانیم براساس شرایط فنی و انتخاب‌های بیشتر، خریداری کنیم. با این وجود، قوانین ما اصرار دارد که این سن را تغییر ندهیم. کاش سازمان هواپیمایی به جای اینکه شرط سنی بگذارد، سلامت فنی هواپیما را شرط ورود تعیین می‌کرد.

چند ماه پیش یک هواپیمای ۷۳۷ نسل جدید در اندونزی سقوط کرد، در حالی که اگر اشتباه نکنم کمتر از یک سال پرواز داشته و نو بوده است. پس سانحه هوایی ارتباطی به سن هواپیما ندارد و سازمان هواپیمایی هم این موضوع را خیلی بهتر از ما می‌داند. در نتیجه از همین جا می‌خواهم از مسئولان خواهش کنم اگر نگاه؛ نگاه خدمت است که ان‌شالله همگی

همه این موارد، انگیزه اولیه ما را شکل داد تا به عنوان فعال بخش خصوصی تصمیم بگیریم شرکت هواپیمایی تاسیس کنیم و در مقیاس کوچک و منطقه‌ای وارد عرصه شویم، اما خب! اگر آن زمان، شرایط مثل امروز بود و شرکتی ثبت و یا سرمایه‌گذاری نکرده بودیم، کمی تحمل می‌کردیم تا اوضاع کمی ثبات پیدا کند و بعد وارد این حوزه می‌شدیم.

متأسفانه صنعت هوایی کشور نتوانست از موقعیت مناسبی که بعد از برجام ایجاد شده بود و فروشنندگان مختلف بر اساس نیاز بازار ایران پکیج‌های متفاوتی برای فروش هواپیما ارائه می‌کردند بهره‌برداری لازم را داشته باشد. این سوال مطرح است که چرا در زمانی که امکان خرید هواپیما وجود داشت و می‌دانستیم خیلی از شرکت‌ها به دلیل مشکل اقتصادی قادر به خرید نیستند، برنامه مالی تعریف نکردیم تا شرکت‌ها از بازار خرید هواپیما سود ببرند؟!

این کار را که نکردیم هیچ، دقیقا در آن مقطع، شرط سنی هواپیما را گذاشتیم و هنوز هم که تحریم هستیم، این محدودیت پابرجا است. سازمان مصوب کرده است هواپیماهایی که به صورت اجاره یا ملکی

ترابران: در حوزه حمل‌ونقل هوایی چه مسیرهایی را بیشتر مدنظر قرار داده‌اید؟
 در گام اول قصد داریم بندرعباس را به مراکز استان‌هایی که جمعیت بیشتری دارند از جمله تهران، مشهد، تبریز و برخی از شهرهای شمالی از جمله رشت وصل کنیم و همچنین برای شروع، پوشش پروازی حوزه خلیج فارس را مدنظر داریم.

ترابران: مسلما سال گذشته که تصمیم گرفتید در این حوزه سرمایه‌گذاری کنید، بازگشت تحریم‌ها را پیش‌بینی نمی‌کردید؛ با وجود مشکلات فعلی، چه انگیزه‌هایی باعث شده تا همچنان مایل به سرمایه‌گذاری در این زمینه باشید؟

بله تصمیمات ما زمانی گرفته شد که مشکلات امروز وجود نداشت. ۱۸ ماه پیش که این تصمیم را گرفتیم نیاز بازار و کشور به ارائه خدمات متفاوت بود و این نیازها ما را ترغیب به ورود به این صنعت کرد. ما هم یکی از مصرف‌کنندگان صنعت هوایی بودیم، اما متأسفانه ایرلاین‌های ما عمدتا دولتی یا مرتبط با نهادهای عمومی هستند و به عنوان یک شهروند ایرانی می‌توانم بگویم شرکت‌هایی که سرویس متعارف یا مطلوب ارائه می‌کنند، انگشت‌شمارند. از طرف دیگر اکثر شرکت‌های هواپیمایی ایران به دلایل مختلف تلاش چندانی نمی‌کنند تا با ارائه خدمات متنوع سهم بیشتری از بازار را تصاحب کنند و این باعث می‌شود پاسخ مناسبی برای تقاضاهای حمل وجود نداشته باشد.

نکته دیگر اینکه ما معتقد بوده و هستیم که در حق بندرعباس - با وجود پتانسیل‌هایی که دارد - کم‌لطفی شده و هیچ شرکتی این شهر را به عنوان مرکزیت فعالیت خود انتخاب نکرده است. اگر امروز کسی بخواهد از تهران به این شهر برود دیرتر از ساعت ۷ یا ۸ شب نمی‌تواند پروازی داشته باشد و برعکس از بندرعباس به تهران هم زودتر از ۹ صبح نمی‌تواند بازگردد. در صورتی که اگر در دنیا نام ایران را بیاورید، قطعا دو شهر این کشور را می‌شناسند، یکی تهران و دیگری بندرعباس که آن هم به دلیل اهمیت تجاری این شهر است.

چرا در زمانی که امکان خرید هواپیما وجود داشت، اما می‌دانستیم خیلی از شرکت‌ها به دلیل مشکل اقتصادی قادر به خرید نیستند، برنامه مالی تعریف نکردیم تا شرکت‌ها از بازار خرید هواپیما سود ببرند؟! این کار را که نکردیم هیچ، دقیقا در آن مقطع، شرط سنی هواپیما را گذاشتیم و هنوز هم که تحریم هستیم، این محدودیت پابرجا است

به نظر من، شرط سنی برای هواپیما هیچ‌گونه منطقی ندارد. ما تنها مرعوب افکار عمومی شدیم. کاش سازمان هواپیمایی به جای شرط سنی، سلامت فنی هواپیماها را ملاک قرار می‌داد. هم اکنون، هواپیمایی که پنج میلیون دلار می‌ارزد، قیمتی حدود هشت میلیون دلار پیدا کرده، چون بازار و تعداد انتخاب‌ها را کاهش داده‌ایم

این نگاه را دارند، ما باید به واقعیت‌های کشورمان هم توجه داشته باشیم. تسهیلات مناسبی هم که به ایرلاین‌ها اختصاص نمی‌دهیم. هم اکنون، هواپیمایی که پنج میلیون دلار می‌ارزد، به علت همین محدودیت‌ها قیمتی حدود هشت میلیون دلار پیدا کرده، چون بازار و تعداد انتخاب‌ها را کاهش داده‌ایم. از وزیر راه و شهرسازی خواهش می‌کنم بر اساس شرایط جدید کشور، ملاک خرید هواپیما را بر اساس سلامت فنی بگذارند تا بتوانیم به مردم ارائه خدمات کنیم.

ترابران: با توجه به اینکه می‌گویید تسهیلاتی در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار نمی‌گیرد، نحوه تامین مالی هر مزایر چگونه بوده است؟

■ نمی‌گویم هیچ حمایت مالی از ایرلاین‌ها صورت نمی‌گیرد. در حال حاضر صندوق توسعه ملی برای خرید ناوگان هوایی کمک

می‌کند، اما یک سری مقررات و آیین‌نامه در زمینه پرداخت این تسهیلات وجود دارد که رعایت آن آنها با وجود شرایط تحریمی امکان‌پذیر نیست.

باید متناسب با تحریم‌ها، بسته‌های جدید تعریف کنیم. به عنوان نمونه، سازمان هواپیمایی کشوری بر امور خرید نظارت کند و اگر تایید کرد، اجازه دهند که این کار بدون باز کردن LC انجام شود. ما حتی این ریسک را می‌پذیریم که خرید به صورت نقد و با اسکناس انجام شود، چون هواپیما باید از طریق کشورهای متعددی وارد ایران شود، چون اگر آمریکایی‌ها متوجه شوند در حال خرید هواپیما هستیم، جلوی فروش آنها را می‌گیرند.

به نظر من، با توجه به گستردگی ایران و نیازی که به خصوص استان‌های جنوبی و مرزی کشور به بحث توسعه حمل‌ونقل هوایی دارند، سازمان هواپیمایی تصمیم خوبی گرفت و موافقت‌اصولی‌های متعددی صادر کرد، اما باید کمک کنند که این موافقت‌نامه‌ها تبدیل به ایرلاین‌هایی شوند که خدمات پروازی ارائه می‌کنند. اگر بین بخش خصوصی، دولتی و شبه‌دولتی رقابت به وجود بیاید می‌تواند برای صنعت هوایی کشور مفید باشد. چرا امروز یک ایرلاین قدیمی می‌تواند هواپیمای قدیمی و کارکرده را وارد و از آن استفاده کند، اما یک ایرلاین جدید نمی‌تواند این کار را انجام دهد؟!

ترابران: چقدر طول کشید تا Business Plan شرکت شما مورد موافقت قرار گرفت؟ آیا ایراداتی به آن گرفته شد (از نظر مسیرها، ناوگان، نرخ بلیت و ...)

■ در خصوص مراحل دریافت موافقت اصولی با توجه به اینکه از ابتدا درگیر این کار نبودیم و بعد از اخذ این مجوز از ما دعوت به همکاری شد، اطلاعات کافی ندارم.

ترابران: یکی از انتقاداتی که همواره درباره نحوه فعالیت ایرلاین‌های ایرانی مطرح می‌شود، این است که شرکت‌های موجود یا در حال تاسیس، برنامه‌هایی مبتنی بر اصول مدون بازاریابی ندارند و نهایتاً بخش بازرگانی خود را به آژانس‌های

هواپیمایی و چارترکننده‌ها می‌سپارند. نظر شما در این خصوص چیست؟

■ بله حق با شماست. شرکت‌های هواپیمایی تنها راه بازاریابی که می‌شناسند همین است، در حالی که هرچقدر بیشتر به سمت چارترکننده رفته‌اند، وضعیت اقتصادی آنها بدتر شده است. وقتی ایرلاینی چارترکننده بیشتری دارد به ورشکستگی نزدیک‌تر می‌شود! قاعدتا در این بازار ایرلاین‌ها زحمت زیادی به خود نمی‌دهند که بسته‌های جدید خدمات برای جذب مسافر داشته باشند، اما شرکت هر مزایر نگاه متفاوتی دارد. به صورت کلی باید بگویم، برنامه‌های «مشتری‌محور» داریم نه «چارتر‌محور» و یا «فروش‌محور».

می‌خواهیم به سمتی پیش برویم که بر اساس نیاز مسافران پکیج خدماتی معرفی کنیم. اجازه بدهید موضوع و برنامه‌ها را زیاد باز نکنم، اما می‌توانم بگویم تمام برنامه‌ها را از ایرلاین‌های خارجی بررسی و استخراج کرده‌ایم و چیزی نیست که نسخه بومی‌سازی باشد.

ترابران: در گفت‌وگوهایی که با فعالان صنعت هوایی کشور داشتیم، برخی از آنها معتقد بودند سرمایه‌گذارانی که به دنبال تاسیس شرکت هواپیمایی هستند بیشتر از اینکه دنبال پشتوانه اقتصادی باشند به دنبال پشتوانه سیاسی هستند، به همین دلیل در ابتدا به سراغ استاندارها و نمایندگان مجلس می‌روند و یا از مقامات سابق هواپیمایی کشور به عنوان اعضای هیات‌مدیره استفاده می‌کنند...

■ این موضوع غیرمرسوم نیست. اساساً چه ایرادی دارد که در جهت رسیدن به آن هدف از امکانات سیاسی دولتی یا مدیران استانی یا دولتمردان بهره ببریم. قطعاً با همکاری آنها کار بهتر پیش می‌رود. البته ما در مقطعی مشارکت کردیم که مجوزها گرفته شده بود، بنابراین شخصا تنها یک یا دو بار خدمت استاندار هرمزگان رفتیم؛ اما اگر احتیاج باشد، چرا که نه؟! شاید هم ملاقاتی با نمایندگان هرمزگان در مجلس داشته باشیم و اگر لازم بود در جهت توسعه و آبادانی استان هرمزگان حتماً از کمک آنها بدون هیچ نگرانی استفاده خواهیم کرد.

مسیر هوایی ایران و آلمان دچار اختلال شد

پس از تعلیق پروازهای ماهان ایر از سوی دولت آلمان، سخنگوی وزارت امور خارجه ایران در جمع خبرنگاران به این موضوع واکنش نشان داد و آن را بهای مبارزه ایران با تروریسم بیان کرد. او گفت: «اقدام دولت آلمان یک اقدام نابه‌جا، شتابزده، غیرقابل توجیه و مخالف روح حاکم بر روابط فی‌مابین است که امیدوارم هر چه زودتر این اشتباه جبران شود.»

سازمان هواپیمایی کشوری نیز در اطلاعیه خود، این تصمیم را در راستای جنگ اقتصادی با ملت ایران دانست!



بهرام قاسمی در نشست هفتگی با رسانه‌ها افزود: «در این خصوص تفسیرهای مختلفی وجود دارد، اما در هر حال این اتفاق، بها و هزینه‌ای است که ایران در مبارزه با تروریسم پرداخت کرده است. امیدوارم دولت آلمان با توجه به نقش اساسی ایران در مبارزه با داعش و تروریسم در سوریه، عراق و مجموعه منطقه؛ فضایی را ایجاد نکند که ایران و نهادهایی که در این مبارزه اساسی (که سود زیادی برای آنها و دیگر کشورهای اروپایی در تامین امنیت و منافعتشان دارد) نقش دارند، متحمل هزینه شوند.»

او افزود: «امیدواریم دولت آلمان با بررسی حقایق و بازنگری مجدد داده‌های اطلاعاتی خود نسبت به تجدیدنظر در این تصمیم ناصواب و نامطلوب اقدام کند، ضمن اینکه مرور چگونگی همکاری‌های این شرکت با طرف‌های آلمانی خود، گویای نبود هیچ گونه نقطه منفی در کارنامه این همکاری‌های متقابل است.»

پیش از این کریستوفر بورگر، سخنگوی وزیر خارجه آلمان در جمع خبرنگاران در برلین، دلیل اتخاذ این تصمیم را «دفاع از آلمان» در جهت «سیاست خارجی و امنیتی» این کشور اعلام کرده بود. مایک پومپئو وزیر خارجه ایالات متحده آمریکا، ساعاتی پس از اعلام تعلیق پروازهای ماهان ایر به آلمان با انتشار توییتی از این مسئله استقبال کرد.

بیزن جیرسرای، سخنگوی روابط خارجی فراکسیون دموکرات‌های آزاد آلمان (FDP) نیز در مصاحبه‌ای با دویچه‌وله گفته است تصمیم آلمان برای لغو مجوز پروازهای ماهان ایر در پی فشارهای دولت آمریکا اتخاذ شده است.

به دنبال این تصمیم، روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری با انتشار بیانیه‌ای، تحریم هواپیمایی ماهان توسط آلمان را ناشی از فشارهای خارجی به این کشور دانست و از برنامه این سازمان برای افزایش پروازهای خارجی ایرلاین‌های ایرانی خبر داد.

شرکت هواپیمایی ماهان ایر که پس از «ایران ایر» دومین خط هوایی بزرگ ایرانی است، در هفته چهار بار میان تهران و شهرهای دوسلدورف و مونیخ پرواز داشته است.

در همین خصوص، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی اعلام کرده ایران ایر و لوفت‌هانزا نیز از ایران به آلمان و بالعکس پرواز دارند و این پروازها همچنان ادامه دارد.

آمریکا در سال ۲۰۱۱ شرکت ماهان ایر را در فهرست تحریمی خود قرار داد و بر این اساس، اموال و دارایی‌های شرکت در قلمرو آمریکا توقیف و مسدود شد.

درخواست شرکت‌های هواپیمایی

تعیین تکلیف خسارت ناشی از زمین‌گیری توپولف‌ها

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی از درخواست تخصیص بودجه خسارت ناشی از زمین‌گیری هواپیماهای توپولف در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، به عنوان تبصره الحاقی به لایحه بودجه خبر داد.

اسعدی سامانی اظهار کرد: توقف بی‌برنامه هواپیماهای توپولف که دارای مجوز پرواز معتبر (CofA) از سازمان هواپیمایی کشوری و طبق اعلام کارخانه سازنده هواپیماهای توپولف تا سال ۲۰۲۰ میلادی قادر به پرواز بودند سبب شد تا سرمایه‌گذاری‌های سنگین نیروی انسانی و تجهیزاتی بلااستفاده و شرکت‌های هواپیمایی سهم بازار خود را از دست دهند و به دلیل زیان انباشته ناشی از دریافت وام ارزی برای خرید هواپیماهای مذکور خسارت شدیدی متحمل شوند. این اقدام دولت بدون هیچ تصمیمی برای جبران خسارت شرکت‌های هواپیمایی ایران ایرتور، تابان، کاسپین و کیش ایر که دارنده این هواپیماها بودند، صورت گرفت.»

او با تأکید بر این که این چهار شرکت هواپیمایی زیان زیادی متحمل شده‌اند، بیان کرد: «از سال ۱۳۸۹ دولت اقدامی برای پرداخت خسارت شرکت‌های هواپیمایی مذکور انجام نداده است و در حال حاضر باید با تعیین قیمت کارشناسی، خسارت‌هایی که شرکت‌های هواپیمایی مربوطه متحمل شده‌اند، پرداخت شود.»

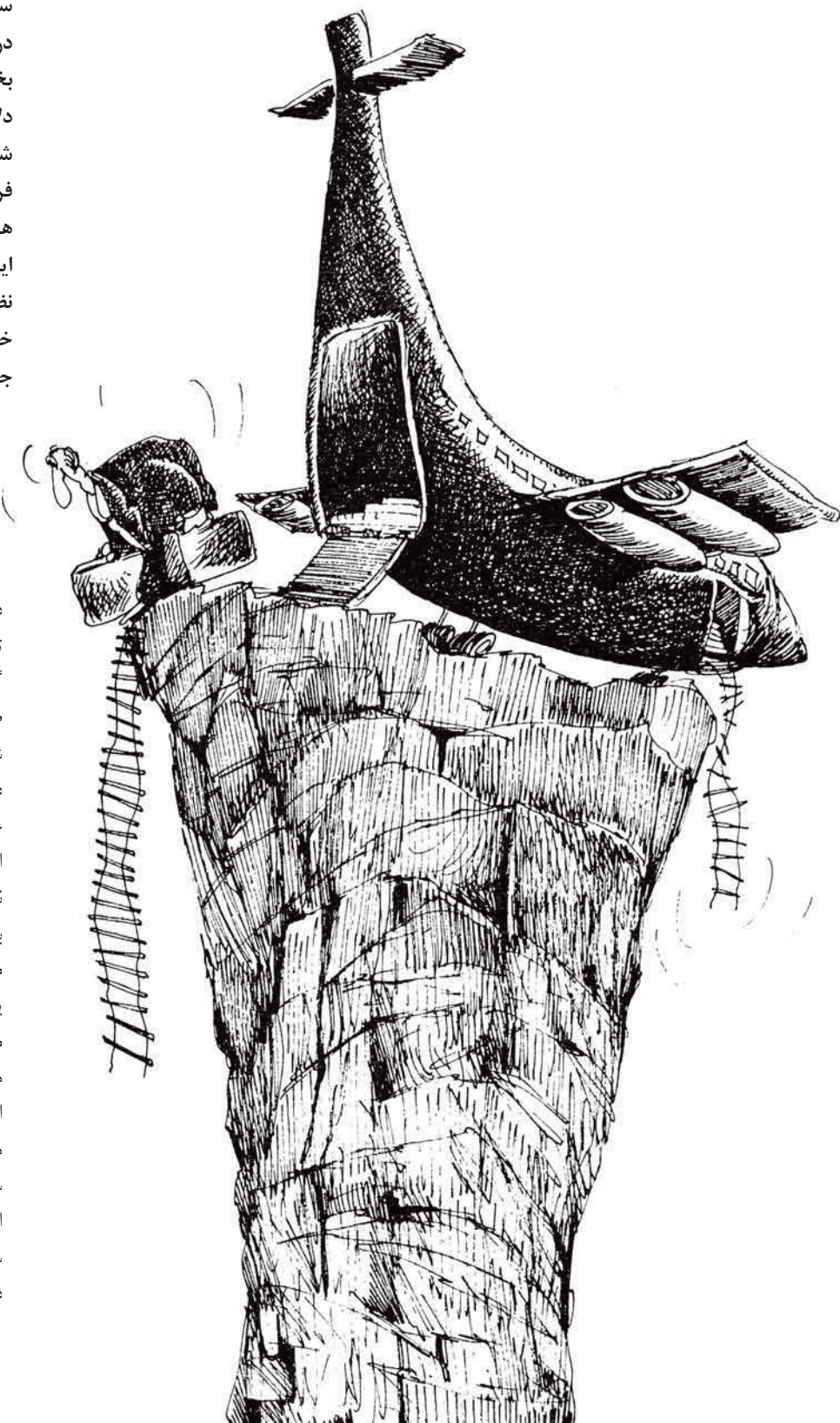
اسعدی سامانی ادامه داد: «از نمایندگان مجلس درخواست داریم طی تبصره الحاقی به لایحه بودجه ۱۳۹۸ جبران خسارت وارد شده را با نظر سازمان حسابرسی مورد توجه قرار دهند.»

کنکاشی در موانع سرمایه‌گذاری در صنعت هوانوردی ایران

بدون نقشه پرواز!

🗨️ ماه گذشته تعدادی از صاحب‌نظران صنعت هوانوردی کشور در یکی از گروه‌های تخصصی به نام «گروه تحلیلی خلبان عیسی‌خان اشتوداخ» به بررسی الزامات سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل هوایی و موانع آن در ایران، علل عدم سرمایه‌گذاری شرکت‌های سرمایه‌گذاری داخلی و یا بانک‌های داخلی در پروژه‌های هوانوردی کشور، نقش دولت و بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری خارجی، دلایل عدم موفقیت پروژه‌های سرمایه‌گذاری شرکت‌هایی مانند تاو ترکیه، ونسی و ADP فرانسه در ایران، ناکامی در تامین مالی خارجی هواپیماهای برجامی و نقش قوانین داخلی در این زمینه پرداختند.

نظر به اهمیت موضوعات مطرح شده، توجه خوانندگان را به خلاصه‌ای از این مباحث جلب می‌کنیم.



دکتر علی دادپی، پرفسور دانشگاه سنت ادواردز تگزاس یکی از اساتیدی بود که در این گفت‌وگوی مجازی شرکت کرد. او با بیان اینکه صنعت هواپیمایی در ایران در دهه‌های ۴۰ تا ۵۰ شمسی توسعه اصلی خود را تجربه کرد، گفت: «در این دوره، عموم مردم و حتی فعالان صنعت، غیر از گروه مرکزی یعنی خلبانان و مدیران ارشد، نه با استراتژی توسعه هوایی آشنا بودند و نه درک چندانی از تقاضا یا درآمدزایی داشتند. برای آنها و برای افرادی که بعد آنها متولی و مسئول این حوزه شدند (نه فعال در صنعت) این یک صنعت دولتی بود که باید با پول نفت اداره می‌شد، هیچکس درآمد را نمی‌دید، همه روی هزینه و انشانویسی دولتی تاکید داشتند.»

این استاد حوزه مطالعات اقتصاد حمل‌ونقل هوایی خاطر نشان کرد: «از ۱۹۷۸ - ۱۹۸۰ میلادی، ساختار هواپیمایی ما از نظر فرهنگ مدیریتی و استانداردهای مدیریتی منزوی شد و برعکس سایرین، نه به دنبال رقابت جهانی رفت و نه دنبال درآمدزایی و سود آفرینی. ورود شرکت‌های

دکتر علی دادپی: صنعت هوانوردی ما نه به دنبال بازارهای جهانی است و نه به دنبال بازارهای منطقه‌ای و نه حتی متحول کردن ذهنیت مقامات و مسئولان. برای همین است که اولویت‌های ما دیگر اولویت‌های معمول در بازار جهانی نیست

واقعیت‌های صنعت هواپیمایی ما متناسب با پتانسیل‌هایش نیست. دخالت‌های دولت از یک سو و هزینه‌های انباشت شده از سوی دیگر، فقدان حسابرسی شفاف و عدم تعریف روشن از نظام مالکیت در کشور باعث شد پس از برجام، در حالی که صنعت وعده فعالیت گسترده می‌داد، نتواند بازگشت سرمایه و نرخ بازگشت آن را تضمین کند

سوق‌الجیشی و دسترسی هم‌زمان به بازارهای اروپا و آسیا در مدل هاب‌های منطقه‌ای؛ اما در عمل، واقعیت‌های صنعت هواپیمایی ایرانی متناسب با پتانسیل‌هایش نیست. دخالت‌های دولت از یک سو، هزینه‌های انباشت شده از سوی دیگر، فقدان حسابرسی شفاف و عدم تعریف واضح و روشن نظام مالکیت در کشور و فساد گسترده باعث شد درحالی‌که صنعت وعده فعالیت گسترده می‌داد، نتواند بازگشت سرمایه و نرخ بازگشت را تضمین کند. در کنار این‌ها فقدان اطلاعات و داده‌های آماری به این معنا بود که شرکت‌ها و بانک‌های بین‌المللی نمی‌توانند رتبه واقعی اعتباری شرکت‌های هواپیمایی ایران را محاسبه کنند.»

پرفسور دانشگاه سنت ادوارز نگراس افزود: «به‌عنوان مثال، شرکت ماهان در نگاه اول، یک شرکت موفق به نظر می‌رسد، ولی وقتی دارایی‌های نقدی و غیرنقدی آن را با بدهی‌های انباشته‌شده مقایسه کنید و نظام قیمت‌گذاری را در نظر بگیرید، اعتبار چندانی برای سرمایه‌گذاری ایجاد نمی‌کند. ضمن اینکه وقتی پای ایران‌ایر در میان باشد، باید هزینه سنگین تعهدات مالی، اولویت سیاسی در تصمیم‌گیری و ارائه خدمات هوایی و مازاد نیروی کار را هم به این مشکلات اضافه کرد.»

دادپی در خصوص علل شکست تامین مالی خارجی هواپیماهای برجامی، با اشاره به اینکه براساس استانداردهای بین‌المللی، شرکت‌های هواپیمایی ایران بنگاه‌هایی ورشکسته و فاقد اعتبار مالی و بانکی مناسب بودند، خاطر نشان کرد: «از طرف دیگر، به دلیل حجم بالای سفارش‌ها، هیچ بانکی بدون داشتن یک کرسی در هیئت مدیره و دسترسی بی‌چون‌وچرا به روند مدیریت مالی و حسابرسی وارد این سرمایه‌گذاری نمی‌شد، اما شرکت‌های هواپیمایی ایرانی هم این پیش‌نیازها را دست‌کم گرفته بودند و هم به اهمیت مدیریت مالی و مدیریت دارایی‌های فیزیکی توجهی نشان ندادند. به نظر می‌رسد افراد زیادی در صنعت انتظار داشتند هواپیما به تهران بیاید و تحویل داده شود و بعد تولیدکننده و سرمایه‌گذار آنها را به حال خود بگذارند!»

خصوصی و افراد کارآفرینی مانند مرحوم دادپی، عبدالله‌پور و موسوی تا حدی جنبه درآمدزایی را تقویت کرد، ولی باز هم تفکر دولتی و انحصاری نسبت اداره و ارائه خدمات هوایی وجود دارد؛ ضمن اینکه دولت و سازمان هواپیمایی هم بیشتر به دنبال تحمیل هزینه به بخش خصوصی است تا تسهیل کار.»

دادپی با تاکید بر اینکه ورود سرمایه‌گذاران تنها به پروژه‌های موردی (از چارتر تا خریدهای بسیار کوچک) منحصر می‌شود، افزود: «حتی اینها هم در چارچوب مدیریت مالی و دارایی انجام نمی‌شود که یک سابقه اعتباری برای صنعت ایجاد کند. صنعت نه به دنبال بازارهای جهانی است و نه به دنبال بازارهای منطقه‌ای و نه حتی متحول کردن ذهنیت مقامات و مسئولان. برای همین است که دیگر اولویت‌هایی این صنعت برای ما، اولویت‌های معمول در بازار جهانی نیست؛ در حالی که امارات یا قطر ایرویز یا ترکیش ایرلاین استراتژی جهانی دارند و می‌دانند که در دنیا می‌خواهند چه کار کنند. آنها واقعیت‌های بازار را پذیرفته‌اند، و از داخل کابین مسافر تا ترمینال، آماده خدمت هستند»

او توضیح داد: «در دنیای امروز سرمایه‌گذاری براساس نرخ بازگشت و ریسک صورت می‌گیرد و این هر دو، با استفاده از داده‌ها و راستی‌آزمایی اطلاعات موجود، سنجیده می‌شوند. از این رو، دیگر سرمایه‌گذاری به معنای تامین مبلغ پروژه مورد نیاز شرکت و سپس رها کردن آن نیست، بلکه بانک‌ها و مؤسسات مالی به این پروژه‌ها به‌عنوان شراکت نگاه می‌کنند. آنها همیشه در حال سنجیدن هزینه‌ها و تخمین ریسک و احتمال بازگشت سرمایه هستند که خود مستلزم جمع‌آوری اطلاعات و شفافیت در حساب‌ها و نظام‌های مدیریت مالی است.»

وی ادامه داد: «برای آنها مهم نیست که شما چند فروند هواپیما می‌خرید، موضوعی که اهمیت دارد، آن است که با این هواپیماها چقدر درآمد تولید می‌کنید. صنعت هواپیمایی ایران در ابتدا توانست پتانسیل خود را نشان بدهد؛ پتانسیل یک بازار داخلی قوی، موقعیت

سازمان‌هایی که فقط آرزو دارند،

بدون هیچ اراده‌ای

رامین کاشف‌آذر، معاون اداره کل سرمایه‌گذاری و بازاریابی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران معتقد است: «در یک پروژه سرمایه‌گذاری، باید به موارد مختلفی از جمله ظرفیت‌های مدیریت و ارزیابی ریسک، چگونگی بازگشت سرمایه و رسیدن به بازده مورد نظر سرمایه‌گذار، شفافیت‌های مالی و حسابداری، تضمین‌های محکم و کافی توجه داشت؛ اما سوالی که من می‌خواهم مطرح کنم این است که به عنوان مثال، چرا در اجرای پروژه توسعه فرودگاهی با همکاری شرکت وینسی که می‌شود گفت همه این موارد در یک جریان فنی دو سالانه تا حد قابل قبولی حل شده بود، باز هم نتوانستیم موفق شویم. این پروژه ساختارهای مبتنی بر PPP، مدل مالی مناسب، نرخ‌های بازده و ارزیابی‌های ریسک قابل قبول، ساختار فسخ مناسب و تضامین دقیقی داشت و محصول بیش از ۲۴ ماه کار مشترک بود، پس چرا به نتیجه نرسید؟»

او خود به این سوال چنین پاسخ داد: «رعایت مسائل فنی و حقوقی، شرط موفقیت پروژه‌های سرمایه‌گذاری به‌ویژه پروژه‌های زیرساختی است، اما علت اصلی توقف پروژه‌های اینچنینی به‌هیچ‌وجه مبتنی بر مسائل فنی نیست، بلکه ریشه در شخصیت سازمانی نهادهای ما دارد. سرمایه‌گذاری در قالب PPP و توافق در خصوص سازوکارهای مالی و عملیات مشترک مثلاً با شرکت‌های فرودگاهی تراز اول و نهادهای مالی و بانکی حرفه‌ای، یک کار حرفه‌ای و در سطح جهانی است و طبعاً نیاز به ساختار حرفه‌ای در نهادهای تصمیم‌گیر کشور دارد، در حالی که به نظر نمی‌رسد شرکت‌ها و حتی نهادهای حاکمیتی فعلی ما در این سطح از خبرگی و تجربه فعالیت کنند و اصلاً ذهنیت انجام چنین کارهای بزرگ در سطح وزارتخانه وجود ندارد.»

کاشف‌آذر ادامه داد: «شخصیت سازمانی را می‌توان مجموعه انگاره‌ها، پیش‌فرض‌ها، پارادایم‌های حاکم بر ذهنیت‌ها و سطح نظری دانست که منجر به اتخاذ رویکردها، تصمیمات و در نهایت عادت‌های سازمانی

می‌شود. واقعیت این است که مدیریت در دهه دوم هزاره جدید، پیچیدگی‌های خاص خودش را دارد و الزامات و برنامه خاص خودش را می‌طلبد، اما جای تعجب است که هنوز در صنعت فرودگاهی در باب الزام و فلسفه برنامه‌ریزی تشکیک هست.»

معاون سرمایه‌گذاری شرکت فرودگاه‌ها با بیان اینکه یکی از شاخصه‌های دولت مدرن این است که تصمیمات در هسته‌های تخصصی گرفته و اجرا می‌شود، افزود: «در گذشته در سازمان‌های ما تصمیم‌گیری در سطوح بالایی مدیریت صورت می‌گرفت و توسط بدنه تخصصی اجرا می‌شد که تبلور یک نظام الیگارش بود، اما کم‌کم این جمعیت الیگارش به مونوگارش تبدیل شده و خودش می‌گوید و خودش هم اجرا می‌کند. طبیعی است که این نگاه نسبت به قبل از ظرفیت اجرایی بسیار کمتری برخوردار است و باعث می‌شود که سازمان دچار عارضه عدم تصمیم‌گیری و در نهایت مرگ شود. این سازمان‌ها فقط آرزو دارند، اما هیچ اراده‌ای در کار نیست.»

کاشف‌آذر تاکید کرد: «فرآیند توسعه در صنعت هوایی ناگزیر از توسعه زیرساخت‌ها در قالب مشارکت با بهترین‌های دنیا خواهد بود، فارغ از حجم آن، اما این مهم بدون تغییر در شخصیت سازمانی امکان‌پذیر نخواهد شد چراکه میزان موفقیت سازمان‌ها و افراد از سطح شخصیت سازمانی و فردی فراتر نخواهد رفت.»

قوانینی برای نمایش، نه اجرا

رجب مهرجویی، مدیرکل اسبق سرمایه‌گذاری و بازاریابی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران نیز با تاکید بر اینکه امنیت سرمایه‌گذاری در صنعت هوانوردی داخلی وجود ندارد، توضیح داد: «نرخ بازگشت سرمایه در صنعت هوانوردی نسبت به بخش‌های دیگر بسیار طولانی است. دولت ایران هیچ‌گونه ضمانتی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی قائل نمی‌شود و قوانین شفاف، مترقی و به‌روز برای سرمایه‌گذاری وجود ندارد. ضمناً سرمایه‌گذار خارجی قبل از انتخاب پروژه به رتبه‌بندی‌های اعتباری کشورها حساس است؛ یعنی میزان سوددهی در رتبه آخر و شفافیت مالی در رتبه

سرمایه‌گذاری در قالب PPP و توافق درباره سازوکارهای مالی مشترک مثلاً با شرکت‌های فرودگاهی تراز اول و نهادهای مالی و بانکی حرفه‌ای، یک کار حرفه‌ای و در سطح جهانی است و طبعاً نیاز به ساختار حرفه‌ای در نهادهای تصمیم‌گیر کشور دارد، در حالی که به نظر نمی‌رسد شرکت‌ها و حتی نهادهای حاکمیتی فعلی ما در این سطح از خبرگی و تجربه باشند

فرآیند توسعه در صنعت هوایی ناگزیر از توسعه زیرساخت‌ها در قالب مشارکت با بهترین‌های دنیا خواهد بود، اما این مهم بدون تغییر در شخصیت سازمانی امکان‌پذیر نخواهد شد چراکه میزان موفقیت سازمان‌ها و افراد، از سطح شخصیت سازمانی و فردی فراتر نخواهد رفت

در کشور ما قوانین بالاسری جذابی برای سرمایه‌گذاری وجود ندارد. قوانین فعلی بیشتر برای نمایش روی کاغذ هستند تا اجرا. فرآیند سرمایه‌گذاری نیز سلیقه‌ای است تا سیستمی، ضمن اینکه بخش‌های نظارتی به دلیل حساسیت‌های امنیتی درباره حضور خارجی‌ها، از همان ابتدا، یک پرونده قضایی برای موضوع ایجاد می‌کنند و مجریان دولتی نیز توان دفاع ندارد

در نتیجه باید منتظر زمین‌گیر شدن این شیوه حمل‌ونقل باشیم. باید از آزادی‌های مطروحه در قانون هواپیمایی کشوری استفاده کنیم تا شاهد تعطیلی آن نباشیم زیرا دور زدن تحریم‌ها در این شرایط بسیار سخت خواهد بود.»

آینده غیر قابل پیش‌بینی سرمایه‌گذاری در ایران

بهروز حیدریان، کارشناس ارشد مدیریت حمل‌ونقل هوایی نیز به ثبات سیاسی و دور بودن از مناقشات و جنگ‌ها و تحریم‌ها به عنوان سنگین‌ترین وزنه در رابطه با سرمایه‌گذاری در ایران اشاره کرد.

او با بیان اینکه در بخش اقتصادی، سیاست پولی و نرخ بهره بانکی نامناسب است، افزود: «در بحث سیاست‌های مالی دولت نیز با وجود وابستگی شدید به نفت، ساختار مالیات‌دهی ناکارآمد و عوارض بالا، مشکلات بودجه‌ای نیز وجود دارد که باعث سرعت کند توسعه و رشد چاپ پول و تورم شده است. علاوه بر این، مشکلات نرخ ارز، تراز منفی تجاری با بسیاری از کشورها، سیاست‌های به شدت حمایتی از تولیدات داخلی و فساد نسبتاً گسترده، همه و همه شرایط را برای سرمایه‌گذاری نامساعد کرده است.»

عضو انستیتو چارترد لجستیک و حمل‌ونقل بریتانیا با بیان اینکه قوانین داخلی و عدم انطباق آنها با الزامات بین‌المللی و جهانی، احتمالاً یکی از مشکلات بزرگ ایران هستند، اضافه کرد: «قوانین تجارت در ایران ساده نیستند، پیچیده و مخصوص شهروندان و شرکت‌های ایرانی هستند، برای بسیاری از فعالیت‌ها اساساً قانونی وجود ندارد و قوانین موجود هم اغلب بسیار قدیمی و ضد رقابتی هستند مانند قوانین مربوط به سازمان هواپیمایی کشوری و گمرک.»

او در مجموع، نمره ایران برای سرمایه‌گذاری بلندمدت را اصلاً مناسب ندانست و خاطر نشان کرد: «آینده سرمایه‌گذاری در ایران چندان قابل پیش‌بینی نیست؛ به همین دلیل ایران نه یک بازار سرمایه‌گذاری، بلکه یک بازار مصرفی بزرگ است و شرکت‌های خارجی تمایل به فروش و توزیع محصولات خود دارند، نه تولید همان محصولات در ایران.»

اول توجه است، اما در کشور ما جای این دو شاخص جابه‌جا شده است.»

او درباره مشکلات جذب سرمایه‌گذاری فرودگاه‌ها تصریح کرد: «متأسفانه قوانین بالاسری جذاب و به‌روز برای سرمایه‌گذاری وجود ندارد. قوانین موجود بیشتر برای نمایش روی کاغذ است تا اجرا. فرآیند سرمایه‌گذاری سلیقه‌ای است تا سیستمی، به عبارت دیگر، اعتقادی به رابطه برد-برد وجود ندارد. بخش‌های نظارتی از همان ابتدای فرآیند سرمایه‌گذاری، یک پرونده قضایی (به دلیل حساسیت‌های امنیتی نسبت به حضور خارجی) ایجاد می‌کنند، درحالی‌که مجریان دولتی توان دفاع ندارند.»

مهرجویی یادآور شد: «مشکل سرمایه‌گذاری در فرودگاه‌ها وقتی حل می‌شود که رابطه مسئولیت و اختیارات در سازمان نهادینه شود. جدای از ریسک‌پذیری سرمایه‌گذار، مدیران سازمان سرمایه‌پذیر باید توان و تخصص لازم را برای انجام یک قرارداد سرمایه‌گذاری که شامل مراحل بسیار زیادی است، داشته باشند؛ مثلاً در مورد همکاری با شرکت‌های وینسی و ADP که از آخرین نمونه‌ها هستند (و قبل از این‌ها هم چندین شرکت دیگر متقاضی سرمایه‌گذاری بودند) یک وجه اشتراک وجود دارد: عدم وجود اراده، مغایرت در قوانین داخلی و خارجی، عدم توان مذاکره برای قرارداد بزرگ خارجی و تهیه یک قرارداد حقوقی قابل قبول طرفین و ظرفیت محدود قوانین داخلی برای داوری قراردادهای خارجی. در نتیجه در طول ۱۴ سال همچنان منتظر توسعه فرودگاه امام هستیم.»

مدیرکل سابق سرمایه‌گذاری شرکت فرودگاه‌ها، راه‌حل‌های پیشنهادی خود را چنین تشریح کرد: «استفاده از قوانین سرمایه‌گذاری کشور سرمایه‌گذار به‌جای کشور میزبان و همچنین قانون حمایت از سرمایه‌گذاری کشور به‌جای قوانین قدیمی داخلی سازمانی، انتخاب مشاوران ذی‌صلاح به جای منابع درون‌سازمانی ناکارآمد سنتی و منفی‌نگر.»

او با اظهار تأسف از اینکه در دایره تحریم‌ها بخش هوایی مورد تهاجم قرار گرفت، گفت: «عدم تصویب FATF هم بیشترین خسارت و محدودیت را به این صنعت وارد خواهد کرد،

اثر ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی بر مسافران و فرودگاه‌ها
(مطالعه تطبیقی ایالات متحده و اتحادیه اروپا)

فرود اجباری

میلاذ سلطانی



واکنش شرکت‌های هواپیمایی به ناتوانی در پرداخت دیون متفاوت است. شرکت‌های بزرگ به دنبال بازسازی خود برمی‌آیند و شرکت‌های کوچک در ابتدا تلاش می‌کنند تا با جذب یک سرمایه‌دار برای خرید اموال و گواهینامه شرکت را زنده نگه دارند و در صورتی که در جذب یک تامین‌کننده مالی ناموفق باشند، به احتمال زیاد باید منتظر اعلام ورشکستگی شرکت خود باشند. یکی دیگر از اقدامات این شرکت‌ها، ادغام شدن، است. در تاریخ صنعت هوایی، چندین ادغام میان شرکت‌های هواپیمایی به‌عنوان راهکار مقاومتی این شرکت‌ها در مقابل پدیده ورشکستگی دیده شده است.

در ایالات متحده برای اجتناب از آثار بد انحلال شرکت‌ها، مطابق فصل ۱۱ قانون ورشکستگی این کشور، به شرکت بدهکار فرصت تنفس برای بازسازی شرکت داده می‌شود؛ چراکه اگر شرکت مطابق فصل ۷ این قانون، مجبور به تسویه شود، آثاری ناخوشایند همچون فروش هواپیما و دیگر دارایی‌های شرکت، خسارت به مسافران، قطع خدمات هوایی در برخی شهرها و بیکاری به همراه خواهد داشت.

این مهم که تا جای ممکن باید از ورشکستگی این شرکت‌ها جلوگیری شود، در آمارها نمایان است. از سال ۱۹۷۸ تا ۲۰۰۴ حدود ۱۴۴ شرکت هواپیمایی تحت حمایت فصل یازده قرار گرفتند (با هدف بازسازی و بقای شرکت‌های هواپیمایی) اما تنها ۱۴ شرکت مشمول فصل ۷ (انحلال شرکت) شدند. در آمریکا از سال ۱۹۷۸ به‌طور میانگین، ۶ ورشکستگی برای شرکت‌های هواپیمایی ثبت شده است.

تأثیر این ورشکستگی‌ها در کشورهای پیشرفته آن قدر زیاد است که محملی برای مجادلات سیاسی می‌شود؛ زیرا گفته شده با ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی در حدود ۴۰ هزار نفر بیکار می‌شوند.

در آمریکای لاتین تا پایان سال ۲۰۰۸، شش شرکت دچار ورشکستگی شدند. یکی از این ورشکستگی‌ها، ورشکستگی شرکت ملی آرژانتین در سال ۲۰۰۱ بود. در سال ۲۰۰۲ طرح بازسازی این شرکت مورد موافقت قرار

شرکت‌های هواپیمایی به علت حساسیت‌های خاص این صنعت نسبت به مسائل اقتصادی همچون گرانی قیمت سوخت، جنگ‌های منطقه‌ای، عدم تقاضای فصلی از سوی مسافران، تحریم‌های سیاسی و حوادث تروریستی دچار ورشکستگی می‌شوند. مضاف بر این موارد، صنعت هوایی، یک صنعت گران‌تلفی می‌شود که خود عامل اصلی حساسیت و دشواری اداره این شرکت‌ها محسوب می‌شود.

از این رو، با بررسی تاریخ صنعت هوایی، شاهد ورشکستگی‌های عدیده‌ای هستیم که آثار آن بر دو عنصر اساسی صنعت هوایی یعنی مسافران به‌عنوان مصرف‌کنندگان اصلی خدمت حمل‌ونقل هوایی و نیز فرودگاه‌ها به‌عنوان رکن زیربنایی حمل‌ونقل هوایی باید با حساسیت مورد سنجش قرار گیرد.

با توجه به اینکه، تب تاسیس شرکت هواپیمایی در ایران هنوز به عرق ننشسته است، لازم است متصدیان امر به آثار فراگیر و ناخوشایند ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی در سایر ابعاد صنعت هوایی توجه بیشتری داشته باشند. این مقاله چنین هدفی را دنبال می‌کند.

در آمریکا مطابق فصل ۱۱ قانون ورشکستگی این کشور، به شرکت بدهکار فرصت بازسازی داده می‌شود؛ چون اگر شرکت مطابق فصل ۷ این قانون، مجبور به تسویه شود، آثاری ناخوشایندی مانند فروش دارایی‌ها، قطع خدمات هوایی در برخی شهرها و بیکاری به همراه خواهد داشت. از سال ۱۹۷۸ تا ۲۰۰۴ حدود ۱۴۴ ایرلاین تحت حمایت فصل ۱۱ قرار گرفتند، اما تنها ۱۴ شرکت مشمول فصل ۷ قانون شدند

در اروپا نهاد بازسازی شبیه آمریکا دیده نمی‌شود، اما در این کشورها نیز راهکارهایی در این خصوص با هدف اینکه حداقل قسمتی از شرکت به فعالیت خود ادامه دهد (حتی به قیمت فروش برخی اموال) وجود دارد

تجدید نظر می‌کنند.

به عنوان یک نمونه شرکت هواپیمایی بین‌المللی ترانس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین متصدیان کشور آمریکا که در سال ۱۹۳۰ تاسیس و حتی در سال ۱۹۹۰ به‌عنوان هفتمین شرکت هواپیمایی بزرگ کشور آمریکا معرفی شده بود، پس از ۷۱ سال فعالیت در سال ۲۰۰۱ به علت ورشکستگی منحل شد. اما پیش از آن یک بار در سال ۱۹۹۲ و بار دیگر در سال ۱۹۹۵ به استناد فصل یازده از قانون ورشکستگی کشور آمریکا، درخواست حمایت دولتی کرد و برای بقاء، ۲۸۰۰۰ نفر از کارمندان خود را مجبور به کاهش ۱۵ درصدی حقوق و وقفه در کار آنها نمود. هرچند این روند بدهکاری ادامه پیدا کرد تا اینکه در سال ۲۰۰۱ بالاخره در یک شرکت هواپیمایی دیگر ادغام شد. حال سوال این است که چرا با وجود رشد ایرلاین‌های آمریکایی در آن سال‌ها، این شرکت دچار مشکلات مالی و بدهکاری شد؛ در حالی که شرکت امریکن ایرلاینز هم‌زمان با شرکت ترانس در سال ۱۹۳۰ تاسیس شد و اکنون به‌عنوان دومین شرکت هواپیمایی بزرگ آمریکا محسوب می‌شود.

اسباب ورشکستگی

شرکت‌های هواپیمایی

از صنعت هواپیمایی برای مدت طولانی با عنوان یک «صنعت پرخطر» یاد می‌شده است. بخش عمده‌ای از خطرات این صنعت از ماهیت ذاتی هوانوردی، آسیب‌پذیری حمل‌ونقل هوایی از برخی حوادث و جریانات اقتصادی-اجتماعی و سایر موارد ناشی می‌شود که در ادامه به مهم‌ترین آنها اشاره می‌شود.

اول- تاثیرپذیری صنعت هوایی از حملات تروریستی: تحت تاثیر حملات تروریستی یازده سپتامبر ۲۰۰۱ و متعاقب آن، شرکت‌های هواپیمایی تدابیر امنیتی را تشدید بخشیده که نه تنها هزینه زیادی را بر آنان تحمیل کرده است بلکه دشواری قابل توجهی در تحصیل بیمه خطر جنگ و خطرات مشابه به همراه داشته است. افزون بر آن به خاطر مشکلات ناشی از سخت‌گیری‌های امنیتی، بخشی از

گرفت و در پایان سال ۲۰۰۴ با خرید ۴۵ درصد سهام توسط یک شرکت هواپیمایی اسپانیایی از ورشکستگی رهایی یافت. در اروپا نهاد بازسازی شبیه آنچه در کشور آمریکا موجود است، دیده نمی‌شود، اما این کشورها به راهکارهایی در این خصوص با هدف اینکه حداقل قسمتی از شرکت باقی‌مانده حتی با فروش برخی اموال دست زدند. در اغلب موارد سهامداران شرکت‌های هواپیمایی، بانک‌های تجاری مهم کشور هستند. در آلمان شرکت Aero Lloyd که ۶۶ درصد آن متعلق به بانک بایریشر بود. در سال ۲۰۰۲ با توقف سرمایه‌گذاری این بانک، ورشکست شد.

در مقابل این ورشکستگی‌ها در آمریکا و اروپا، احتمال ورشکستگی اکثر متصدیان هوایی در آسیا و اقیانوسیه، به دلیل دولتی بودن، بسیار کم است. با این وجود چند ورشکستگی قابل مشاهده است. شرکت هواپیمایی فیلیپین (PAL) از جمله موارد محدود این ورشکستگی‌ها است. ورشکستگی شرکت آست در استرالیا در سال ۲۰۰۲ هم از جمله ورشکستگی‌های در این کشور محسوب می‌شود.

البته دوران ورشکستگی شاید لزوماً برای این شرکت‌ها ناخوشایند هم نباشد. با این توضیح که می‌توانند به اقداماتی دست بزنند که در دوران غیرورشکستگی ناممکن یا غیرقانونی است. برای مثال مطابق کنوانسیون کیپ‌تاون یا قوانین کشوری همچون ماده ۱۱۱۰ فصل ۱۱ قانون ورشکستگی آمریکا، در صورت نقض قرارداد برای پرداخت اجاره به تامین‌کننده مالی هواپیما از سوی شرکت هواپیمایی، این شرکت ۶۰ روز مهلت دارد تا عدم اجرای قرارداد خود را جبران نماید و در غیر این صورت، تامین‌کننده مالی یا همان موجر هواپیما می‌تواند هواپیما را بازپس گیرد؛ اما در این زمان به علت آنکه تامین‌کنندگان مالی با فسخ این قرارداد و انعقاد قرارداد دیگر، ضرر مضاعفی متحمل خواهند شد، در پی توافق دیگر با شرکت ورشکسته برمی‌آیند. همچنین کارمندان این شرکت از ترس بیکاری به علت انحلال، در قراردادهای کار خود به نفع شرکت

مسافران و درآمد مربوطه از دست می‌رود.

دوم- تاثیر پذیری از بیماری‌های مسری: در سال ۲۰۰۳ «بیماری سارس» به مسافرت‌های هوایی نسبت داده شد که به دنبال کاهش تعداد مسافران، لغو بسیاری از رزروهای بلیت هواپیما، لغو بسیاری از پروازها و مرخصی خدمه شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها، خسارت قابل توجهی به صنعت هوایی وارد شد.

سوم- تاثیر پذیری از بحران‌های مالی: در سال‌های اخیر به خصوص از سال ۲۰۰۵ صنعت هواپیمایی تاکنون تحت تاثیر رکود جهانی و نابسامانی‌های مالی شاهد اتحاد اجباری و ورشکستگی برخی از شرکت‌های هواپیمایی بوده است.

چهارم- تاثیر گذاری حمل و نقل هوایی بر آلودگی زیست محیطی: تلاش شرکت‌های هواپیمایی برای تطابق با استانداردهای زیست محیطی، هزینه زیادی بر دوش آنها گذارده و در مواردی به زمین گیر شدن برخی از هواپیماهای آنها منجر شده است.

پنجم- تحمیل هزینه‌ها جهت تطبیق با مقررات ایمنی: عدم رعایت الزامات و استانداردهای مربوط به الزامات ایمنی نیز به تحمیل جرایم مالی منجر می‌شود.

ششم- تغییرات فصلی: تغییر در تقاضا ناشی از تغییرات فصلی می‌تواند سبب عدم تناسب عرضه و تقاضا شود. در نظریات مشهور است که «شرکت‌های هواپیمایی در یک محیط رقابتی توانایی نامحدودی برای کنترل عرضه (ظرفیت) و تقاضا (ترافیک) دارند. از این رو این عدم تناسب عرضه و تقاضا و تغییرات فصلی می‌تواند سبب ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی شود.

اثر ورشکستگی بر مسافران حمل و نقل هوایی با عارض شدن ورشکستگی بر یک شرکت هواپیمایی، ممکن است پروازهای این شرکت دچار تأخیر یا لغو شود. از این رو حالت‌های مختلفی بر مسافران قابل تصور است.

گاهی یک مسافر، پروازی را با یک شرکت آغاز کرده، اما برای اجرای کامل پرواز به علت ورشکستگی ایرلاین امکان‌پذیر نیست. در اصطلاح به این مسافران، مسافران در راه مانده اطلاق می‌شود. در این مرحله

مسافر متحمل خسارت‌هایی همچون هزینه تهیه بلیت دیگر، اسکان، هزینه حمل و نقل و سایر هزینه‌ها و سرویس‌ها شامل غذا و ارتباطات تلفنی می‌شود. میزان خسارت در این حالت در حدود ۱۱۰۹ یورو برای یک شرکت گران قیمت و ۳۳۵ یورو برای یک شرکت ارزان قیمت تخمین زده شده است.

گاهی قبل از شروع پرواز، شرکت ورشکسته قادر به اجرای پرواز نیست. در این مرحله براساس تصمیم مسافر و شرایط پرواز جایگزین، خسارت تحمیلی متفاوت خواهد بود. در مواقعی شرکت ورشکسته، امکان تهیه بلیت دیگر برای اجرای پرواز را دارد و مسافر هم قصد پرواز از طریق شرکت دیگر را دارد. در مقابل گاهی مسافر، با وجود امکان سفر از طریق پرواز دیگر، از انجام آن امتناع می‌کند یا اصلاً چنین پروازی وجود ندارد. در حالت اول هزینه تحمیلی نسبت به حالت دوم بسیار کمتر و محدود هزینه تهیه بلیت دیگر است در حالی که در فرض دوم، مسافر مجبور به تحمل هزینه‌های بیشتر خواهد بود.

فرض سوم هم شامل زمانی است که پرواز نهایتاً با تأخیر انجام می‌شود در این مرحله

در مقایسه با آمریکا و قاره اروپا، احتمال ورشکست شدن اکثر متصدیان هوایی در آسیا و اقیانوسیه، به دلیل دولتی بودن، بسیار کم است. با این حال، چند ورشکستگی قابل مشاهده است. ورشکستگی شرکت هواپیمایی فیلیپین و شرکت استرالیاپی انست در سال ۲۰۰۲ از جمله آنهاست

براساس مدت زمان تأخیر شرکت‌های هواپیمایی ملزم به تهیه برخی سرویس‌ها هستند. مضاف بر این ممکن است این تأخیر سبب خسارتی همچون از دست دادن پرواز دیگر به علت عدم رسیدن به موقع آن پرواز شود.

به هر رو، در جهت حمایت از مسافر دو نوع حمایت پیشنهاد می‌شود.

اول- حمایت احتیاطی: منظور از حمایت احتیاطی و یا پیشگیرانه، مسئولیت دولت در صدور مجوز راه‌اندازی شرکت‌های هواپیمایی با در نظر گرفتن کفایت مالی در ابتدای تاسیس و نظارت مستمر بر وضعیت مالی آنها است. در کشورهای مختلف با توجه به شناسایی اهمیت ورشکستگی و خسارات وارده بر مسافران به نظارت‌های مالی بر این شرکت‌ها پرداخته‌اند. به عنوان مثال در کشور دانمارک شرکت‌های هواپیمایی ملزم می‌شوند تا گزارش سالانه خود را ارائه دهند. این گزارش شامل نسبت نقدینگی به بدهی است.

همین نظارت در کشور فرانسه از طریق بررسی منظم پرداخت مالیات، بدهی‌ها و حقوق کارمندان صورت می‌گیرد. در واقع در این کشور علاوه بر بازنگری سالانه در صورت بروز و شناسایی وضعیت نامناسب مالی، ساعات پروازی به صورت ماهانه بررسی می‌شود. همین نظارت به صورت ماهانه یا فصلی در کشور ایرلند وجود دارد. در کشور ایتالیا ترازنامه شش ماهه شامل هزینه عملیاتی و سود بررسی می‌شود. در کشور لهستان اصل نظارت به صورت سالانه انجام می‌گیرد، اما در صورت شناسایی مشکلات مالی این نظارت به صورت فصلی یا ماهانه تحقق می‌یابد. در اسپانیا پس از یک سال از اخذ گواهینامه، کفایت مالی شرکت بررسی می‌شود.

در کشورمان هم همین رویکرد البته با ایراداتی در دستورالعمل تاسیس شرکت‌های هواپیمایی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری مصوب سال ۱۳۹۳ دیده می‌شود. البته این حمایت زمانی کامل می‌شود که وظیفه نهاد دولتی با پشتوانه ضمانت اجرایی باشد و این نهاد به جبران خسارت مسافران ملزم گردد.

دوم- حمایت مساعدتی: این حمایت

فرودگاه‌ها از شرکت‌های هواپیمایی شامل هزینه فرود، پارک هواپیما و خدمات ترمینال و بار و برقراری امنیت می‌شود.

برای اثبات اهمیت فعالیت شرکت‌های هواپیمایی برای فرودگاه تنها کافی است بدانید در حدود ۶۰ درصد درآمد فرودگاه‌ها ناشی از فعالیت این شرکت‌ها است.

حال چه گام‌هایی جهت حمایت از فرودگاه‌ها می‌توان برداشت و آیا در کشورهای مختلف جهت حمایت از فرودگاه‌ها تدابیری اندیشیده شده است. با بررسی قوانین کشورهای مختلف به این نتیجه می‌رسیم که حمایت‌های قانونی چندانی در این زمینه وجود ندارد.

به‌عنوان مثال، ماده ۱۱۱۰ در جهت حمایت تامین‌کنندگان هواپیما پیش‌بینی شده است، اما امکان بهره‌گیری از آن به علت محدود بودن دایره شمول آن به تامین‌کنندگان مالی هواپیما فراهم نیست و با ورشکست شدن شرکت‌های هواپیمایی، امکان وصول بدهی ناشی از اجاره تسهیلات فرودگاهی به شرکت‌های هواپیمایی برای فرودگاه‌ها وجود ندارد. همچنین در مرحله تصفیه، اولویت با طلبکاران رهنی و طلبکاران ممتاز است. از این رو در صورتی که فرودگاه‌ها در دسته طلبکاران بالا قرار نگیرند به سختی طلب خود را وصول می‌کنند.

به نظر می‌رسد تاسیس صندوق ترمیمی برای زمان ورشکستگی می‌تواند راهکار مفیدی برای کاهش تبعات ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی باشد. به این صورت که شرکت‌های هواپیمایی که با فرودگاه دارای رابطه قراردادی هستند ملزم به پرداخت درصدی از مبلغ قرارداد افزون بر مبلغ کل قرارداد به صندوق ورشکستگی با ذینفعی فرودگاه شوند.

همچنین، فرودگاه‌ها باید خود در قراردادهای منعقد شده با شرکت‌های هواپیمایی به آینده‌نگری بپردازند. فرودگاه‌ها می‌توانند تمام اجاره‌بها را در مرحله انعقاد قرارداد اخذ کنند و یا وثایق مطمئن در اختیار بگیرند تا در صورت بروز ورشکستگی برای شرکت هواپیمایی زیان کمتری بر آنها وارد شود.

* دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق و علوم سیاسی

با توجه به شیوع ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی و تاثیرپذیری درآمد و عملیات فرودگاه‌ها از این شرکت‌ها، لازم است برخی از موضوعات قابل پیش‌بینی مورد مذاکره قرار بگیرد. این موضوع آنقدر اثرگذار بود که در سال ۲۰۰۳ کنگره آمریکا اثر ورشکستگی بر فرودگاه را مورد بررسی قرار داد. ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی در درجه اول به‌واسطه از دست رفتن درآمد فرودگاه‌ها برای آنها مشکل‌ساز می‌شود، به‌طور مثال با ورشکستگی شرکت دلتا، فرودگاه بین‌المللی Hartsfield-Jackson به علت عدم استفاده این شرکت از قسمت تعمیرگاه فرودگاه در حدود ۴/۲ میلیون دلار ضرر کرد. فرودگاه بین‌المللی اوکلند به علت ورشکستگی Sky، ATA Airlines و Aloha Airlines با بیش از ۲ میلیون دلار خسارت (بابت از دست دادن برخی درآمدها) مواجه شد.

دلیل این تاثیر چشمگیر هم روشن است؛ بسیاری از فرودگاه‌ها درآمدی غیر از شرکت‌های هواپیمایی ندارند؛ بنابراین، عدم پرداخت بدهی‌های این شرکت‌ها، بار منفی مهمی بر فرودگاه قلمداد می‌شود. درآمد

زمانی کاربرد دارد که شرکت هواپیمایی ورشکست شده است و مسافران آن دچار خسارت شده‌اند. در این مرحله در کشورهای مختلف، واکنش‌های متفاوتی جهت حمایت از مسافران تدارک دیده شده است.

این راهکارها هرچند از جهت شیوه جبران خسارت متفاوت هستند، اما چون از جهت مبنایی در مرحله بعد از ورشکستگی شرکت هواپیمایی قرار دارند، در یک عنوان قرار می‌گیرند.

از جمله این حمایت‌ها می‌توان به پوشش بیمه‌ای جهت جبران خسارت از مسافران نام برد. این پوشش بیمه‌ای، الزام شرکت‌ها به بیمه خود جهت جبران خسارت ناشی از ورشکستگی یا خرید بیمه داوطلبانه از سوی مسافران است. همچنین در بسیاری از کشورها همچون ایالات متحده در صورتی که مسافر بلیت خود را از طریق کارت‌های اعتباری خریداری کند بانک پشتیبان این کارت اعتباری در صورت عدم اجرای پرواز به هر دلیل از جمله ورشکستگی باید از مسافر جبران خسارت نماید. در کنار این راهکارها، توافقات داخلی شرکت‌های هواپیمایی برای انجام پروازهای یکدیگر علاوه بر آنکه به سود مسافران است برای خود شرکت‌های هواپیمایی از جهات مختلف سودمند است.

اثر ورشکستگی بر فرودگاه‌ها

با توجه به اهمیت درآمد شرکت‌های هواپیمایی در دوام اقتصادی فرودگاه‌ها و احتمال ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها باید در حین توافق با شرکت هواپیمایی و قبل از توقف آنها تمهیدات لازم را اتخاذ کنند. ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی نه تنها به فرودگاه‌ها از جهت درآمد آنها ضربه می‌زند، بهره‌برداری حداکثری از اماکن و تاسیسات فرودگاهی را هم با مشکل مواجه می‌سازد؛ چراکه بسیاری از اراضی و اماکن فرودگاه‌ها تحت اجاره یا حق انتفاع و یا امتیاز بهره‌برداری شرکت‌های هواپیمایی هستند که پس از ورشکستگی مستاجر یا صاحب حق انتفاع و امتیاز بلا تکلیف می‌مانند.

به نظر می‌رسد تاسیس صندوق ترمیمی برای زمان ورشکستگی می‌تواند راهکار مفیدی برای کاهش تبعات ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی باشد. به این صورت که شرکت‌های هواپیمایی که با فرودگاه‌ها دارای رابطه قراردادی هستند ملزم به پرداخت درصدی از مبلغ قرارداد افزون بر مبلغ کل قرارداد به صندوق ورشکستگی با ذینفعی فرودگاه شوند

صنعت هوانوردی جهان در سال‌های اخیر زخم‌های عمیقی را بر پیکر خود دیده است؛ از بحران پس از ۱۱ سپتامبر تا مصائب ناشی از افزایش بهای سوخت، همه و همه این صنعت بزرگ ولی شکننده را بارها و بارها به مرز ورشکستگی کشانده و البته در این میان قربانیان زیادی هم داشته است. اما به نظر می‌رسد شرایط رو به بهبود است؛ چراکه بر اساس گزارش ایکائو، خطوط هوایی جهان در بخش‌های مختلف شاهد افزایش تقاضا برای سفر بوده‌اند و تقریباً در همه‌جا ارقام مثبت است.

علاوه بر این، هرچند همچنان منازعات جهانی یک تهدید برای صنعت هوانوردی به شمار می‌رود، اما امید به بهبود این منازعات از یک‌سو و افزایش شمار توریست‌های بین‌المللی از سوی دیگر، عاملی است که در سال جاری می‌تواند صنعت هوانوردی را امیدوار کند؛ به‌ویژه آنکه این صنعت سال گذشته را با سودآوری مناسب پشت سر گذاشت و توانست بخشی از زخم‌های قدیمی را ترمیم کند.

یک نگاه کلی

پیش از ورود به جزئیات گزارش ایکائو، بهتر است نیم‌نگاهی به وضعیت کلی صنعت هوایی در سال ۲۰۱۸ داشته باشیم، سالی که با وجود مشکلات سیاسی و پیچیدگی‌های اقتصادی در جهان، در مجموع سالی خوب برای صنعت هوایی بود و توانست امیدها را برای این صنعت در سال ۲۰۱۹ زنده کند.

ایکائو گزارش عملکرد صنعت هوانوردی تجاری در سال ۲۰۱۸ را منتشر کرد

اوج‌گیری در آسمان ابری اقتصاد

بابک وفایی

همچون سال‌های قبل و با آغاز سال ۲۰۱۹ میلادی، سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی، گزارش عملکرد صنعت هوانوردی جهان در سال گذشته را منتشر کرد، گزارشی که در مجموع چشم‌انداز امیدبخشی از صنعت هوانوردی تجاری در جهان نشان می‌دهد.

هوانوردی تجاری صنعتی است با تاثیرپذیری بسیار بالا از رویدادهای اطراف خود و به همین دلیل در سال‌های اخیر متحمل آسیب‌های زیادی از مواردی همچون اقدامات تروریستی، منازعات منطقه‌ای و جهانی، بهای سوخت و ... شده است. با این حال، براساس گزارش ایکائو به نظر می‌رسد مشکلات به‌مرور در حال برطرف شدن هستند؛ هرچند همچنان نگرانی‌هایی برای این صنعت وجود دارد و آسمان صنعت هوانوردی کمی ابری است.



طبق گزارش ایکائو در سال گذشته میلادی ۴/۳ میلیارد مسافر در سفرهای هوایی جابجا شدند که رشد ۶/۱ درصدی را نسبت به سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد. در سال ۲۰۱۸ حدود ۳۸ میلیون پرواز انجام شد و شاخص درآمد مسافر-کیلومتر رشد ۶/۷ درصدی را تجربه کرد

در سال ۲۰۱۸ حدود نیمی از ۱/۴ میلیارد توریست در جهان از هواپیما برای سفرهای خود استفاده کردند و صنعت هوایی حدود ۳۵ درصد از ارزش حمل‌ونقل در جهان را در این بخش به خود اختصاص داد

۶۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۷ بود که البته کمتر از رشد ۸/۴ درصدی در سال ۲۰۱۷ است. در این زمینه شاهد کاهش روند رشد در تمام مناطق جهان هستیم و در این میان تنها آمریکای شمالی توانست رشدی بیشتر از سال ۲۰۱۷ را تجربه کند.

اصلی‌ترین دلیل این مسئله رشد اقتصادی آمریکا و ارتقای سطح درآمد و البته امیدواری بیشتر مردم به شرایط اقتصادی و پایداری آن در ایالات متحده است، ضمن آنکه کانادا هم به دلیل برقراری روابط مناسب تجاری و رشد در این بخش، توانست کمک بزرگی به جایگاه آمریکای شمالی کند. آمریکای شمالی به تنهایی ۱۲ درصد از شاخص RPK را در اختیار دارد و رشد ۴/۹ درصدی سال ۲۰۱۷ را به رقم ۵/۲ درصد در سال ۲۰۱۸ رسانده است و پیش‌بینی می‌شود با شرایط فعلی بتواند به این رشد ادامه دهد.

منطقه آسیا / اقیانوسیه به تنهایی سهمی ۳۰ درصدی از شاخص RPK در سال گذشته داشته است و رتبه دوم را در اختیار دارد، هرچند روند رشد این شاخص از ۱۰/۵ درصد در سال ۲۰۱۷ به ۷/۳ درصد در سال گذشته نزول کرده است. در رتبه اول RPK، منطقه اروپا جای دارد، بازاری که به تنهایی ۳۷ درصد از شاخص RPK در جهان را به خود اختصاص داده است و البته با رشد ۶۷ درصدی، دومین بازار با بالاترین نرخ رشد در جهان است. پس از این مناطق و البته با اختلاف زیاد در سهم از بازار جهانی، آمریکای لاتین و آفریقا جای گرفته‌اند که

صنعت هوایی جهان، سال ۲۰۱۷ را با رشد پشت سر گذاشت و توانست هرچند کندتر، ولی همچنان به روند رشد خود در سال ۲۰۱۸ ادامه دهد. بخشی از این مسئله را می‌توان به نزاع‌های سیاسی در جهان نسبت داد و بخشی دیگر ناشی از افزایش هزینه‌ها و افزایش نرخ پروازها در اثر افزایش بهای سوخت بود.

بر اساس گزارش ایکائو در سال ۲۰۱۸ در مجموع ۴/۳ میلیارد مسافر در سفرهای هوایی برنامه‌ریزی شده جابه‌جا شدند که رشد ۶/۱ درصدی را نسبت به سال ۲۰۱۷ نشان می‌دهد. در سال ۲۰۱۸ همچنین شاهد حدود ۳۸ میلیون پرواز بودیم و شاخص RPK یا درآمد مسافر-کیلومتر هم رشد ۶/۷ درصدی را تجربه کرد و به ۸/۲ تریلیون رسید. این رشد البته می‌تواند دنباله‌ای از رشد این شاخص در سال ۲۰۱۷ باشد؛ چراکه در ۲۰۱۷ هم شاخص RPK شاهد ۷/۹ درصد رشد بود و به همین دلیل پیش‌بینی‌ها نشان از ادامه این رشد (شاید با شیبی کمتر) در سال جاری دارد.

در سال گذشته همچنین حدود نیمی از ۱/۴ میلیارد توریست در جهان از هواپیما برای سفرهای خود استفاده کردند و صنعت هوایی حدود ۳۵ درصد از ارزش حمل‌ونقل در جهان را در این بخش از آن خود کرد.

ترافیک هوایی مسافری بین‌المللی

پروازهای برنامه‌ریزی شده هوایی در سال ۲۰۱۸ براساس شاخص RPK شاهد رشد



در سال گذشته میلادی عرضه‌کنندگان پروازهای ارزان‌قیمت در مجموع با جابجایی حدود ۱/۳ میلیارد نفر مسافر، سهمی ۳۱ درصدی در بازار سفرهای هوایی داشته‌اند. نکته جالب، پیشتازی اروپا در این گونه سفرها است. در این قاره، ۳۶ درصد از سفرهای هوایی با خطوط ارزان‌قیمت انجام شده است

در زمینه پروازهای داخلی وضعیت در بازار آسیا و اقیانوسیه بسیار خوب است. این بازار با در اختیار داشتن سهم ۴۲ درصدی در ترافیک هوایی پروازهای داخلی، در سال ۲۰۱۸ شاهد رشد ۱۰/۴ درصد نسبت به سال ۲۰۱۷ بود که بخش قابل توجهی از آن به رشد تقاضا برای سفرهای داخلی در چین بازمی‌گردد

به ترتیب ۶/۶ و ۶/۵ درصد رشد را در شاخص RPK تجربه کرده‌اند.

در این میان وضعیت در خاورمیانه بدتر از سایر نقاط است. خاورمیانه با در اختیار داشتن جمعیت بالا و البته اقتصادهای رو به رشد به تنهایی سهمی ۱۴ درصدی در شاخص RPK دارد اما با رشد ۴/۷ درصدی، آهسته‌ترین رشد را در سال ۲۰۱۸ تجربه کرد. بخشی از کاهش رشد خاورمیانه (در کنار منازعات سیاسی در جهان عرب و درگیری‌های همیشگی در این منطقه که در سال ۲۰۱۸ در بعضی بخش‌ها تشدید شد) ناشی از افزایش جنبه‌های رقابتی در پروازها، تاسیس هاب‌های جدید در منطقه، افزایش پروازهای نقطه به نقطه از سوی خطوط هوایی و کاهش قیمت سوخت نسبت به میانگین چندساله در جهان بوده است. این آخری یکی از مهم‌ترین مزیت‌های خطوط هوایی در خاورمیانه است.

بخش زیادی از خطوط هوایی در این منطقه یا به‌طور مستقیم در مالکیت دولت‌ها قرار دارند و یا غیرمستقیم از یارانه‌های سوخت بهره‌مند می‌شوند و به همین دلیل معمولاً مزیت رقابتی در این زمینه نسبت به دیگر رقبای خود در بازارهای جهانی دارند، اما با کاهش قیمت سوخت نسبت به میانگین ده‌ساله، عملاً بخشی از این مزیت از میان می‌رود و به همین دلیل در سال ۲۰۱۸ شاهد از دست رفتن بخشی از مزیت‌های رقابتی در این بازار بودیم.

ترافیک هوایی مسافری داخلی

در زمینه آمار پروازهای داخلی نیز در سال ۲۰۱۸ همچنان شاهد رشد بودیم هرچند روند این رشد کمی کند بود. پروازهای داخلی هرچند در سال ۲۰۱۸ رشد ۷/۳ درصدی را تجربه کردند، اما وقتی این رشد را با نرخ رشد ۷/۱ درصدی در سال ۲۰۱۷ مقایسه کنیم می‌توان به سرعت آهسته رشد در این بخش پی برد.

موتور محرک رشد در پروازهای داخلی بیش از هر چیز از آمریکای شمالی می‌آید جایی که به‌تنهایی ۴۰ درصد از شاخص RPK برای پروازهای داخلی را در اختیار دارد و رشد ۵/۴

درصدی در این زمینه را در سال گذشته تجربه کرد که رشد مناسبی در مقایسه با رشد ۳/۷ درصدی در سال ۲۰۱۷ است.

بخش زیادی از این رشد به رشد اقتصادی آمریکا بازمی‌گردد و با توجه به شرایط به نظر می‌رسد، در سال جاری نیز همچنان شاهد روند افزایش در این بخش باشیم.

در زمینه پروازهای داخلی وضعیت در بازار آسیا/اقیانوسیه بسیار خوب است. این بازار با در اختیار داشتن سهم ۴۲ درصدی در ترافیک هوایی پروازهای داخلی، در سال ۲۰۱۸ شاهد رشد دورقمی بود و ۱۰/۴ درصد نسبت به سال ۲۰۱۷ رشد کرد که البته بخش قابل توجهی از آن به رشد تقاضا برای سفرهای داخلی در چین بازمی‌گردد.

پروازهای ارزان‌قیمت

هرچند برخی پیش‌بینی می‌کردند با بهبود وضعیت اقتصادی در جهان، اقبال به پروازهای ارزان‌قیمت اندکی کم شود، اما شواهد نشان می‌دهد این بخش از بازار همچنان با قدرت به‌پیش می‌رود و سرعت رشد آن حتی بیش از میانگین سرعت رشد در صنعت هوانوردی مسافری در جهان است و جالب‌تر آنکه این رشد را هم در کشورهای پیشرفته و هم در کشورهای در حال توسعه می‌توان مشاهده کرد، امری که در درازمدت می‌تواند به کسب سهم بازار بالا از سوی این پروازها در بازار رقابتی سفرهای هوایی کمک کند.

در سال ۲۰۱۸ عرضه‌کنندگان پرواز ارزان‌قیمت در مجموع با جابجایی حدود ۱/۳ میلیارد نفر مسافر، سهمی ۳۱ درصدی در بازار سفرهای هوایی برنامه‌ریزی شده داشته‌اند. شاید عنوان «سفر هوایی ارزان‌قیمت» باعث شود دیدگاه‌ها بیشتر به سمت کشورهای در حال توسعه جلب شود، اما نکته جالب توجه، پیشتازی اروپا در این سفرها است.

در منطقه اروپا، ۳۶ درصد از سفرهای هوایی برنامه‌ریزی شده با خطوط هوایی ارزان‌قیمت انجام شده است که بالاترین نسبت در میان بازارهاست. پس از اروپا، بازارهای آمریکای لاتین، آمریکای شمالی و آسیا/اقیانوسیه به ترتیب با سهم ۳۵، ۳۰ و ۲۹ درصدی جای گرفته‌اند.

کنیم نرخ اشغال در این بخش همچنان در رقم پایین ۵۵ درصد قرار دارد که چندان امیدبخش نیست.

در سال ۲۰۱۹ امیدهایی به رفع بخشی از منازعات اقتصادی بین کشورهای بزرگ جهان وجود دارد، اما تا رسیدن به توافقات نهایی راه درازی در پیش است و مهم تر اینکه حتی بدون این منازعات نیز صنعت کارگو با مشکلاتی دست و پنجه نرم می کند.

وضعیت مالی خطوط هوایی

تمام پیشرفت‌ها و افزایش‌هایی که در بالا به آنها اشاره شد، در نهایت باید خود را در صورت‌های مالی خطوط هوایی نشان دهد، جایی که در کنار درخواست برای سفر، هزینه‌ها نیز خودنمایی می کنند و هرگونه تغییر در این هزینه‌ها می تواند این شرکت‌ها را به مرز زیان‌دهی بکشاند. صنعت هوایی با وجود گردش مالی بسیار زیاد، در سال‌های اخیر تحت تاثیر عوامل متعدد شاهد نرخ سودآوری پایینی بوده است و به همین دلیل مدیران این شرکت‌ها حتی شاید بیش از افزایش تقاضا و درآمد، چشم به ستون هزینه‌ها دارند.

در سال ۲۰۱۸ هرچند شاهد افزایش ۳۱ درصدی قیمت سوخت هواپیما نسبت به سال ۲۰۱۷ بودیم، اما نرخ سوخت همچنان نسبت به میانگین ده‌ساله منتهی به سال ۲۰۱۵ (که عملاً بخشی از دوران سخت شرکت‌های هوایی را شامل می شود) به شکل محسوسی پایین تر است. پایین بودن قیمت سوخت (به‌عنوان یکی از اصلی ترین منابع هزینه‌ای خطوط هوایی) نسبت به نرخ میانگین سال‌های قبل از یک سو و افزایش تقاضا برای سفرهای هوایی از سوی دیگر باعث شده است، خطوط هوایی در مجموع سال ۲۰۱۸ را با حاشیه سود مناسبی به پایان برسانند و حتی بعضی از آنها رکورد چند سال اخیر خود را هم شکست‌اند. در مجموع وضعیت بهتر از سال ۲۰۱۷ بوده است.

پیش‌بینی می شود سود خالص شرکت‌های هوایی در سال ۲۰۱۸ رقمی در حدود ۳۴ میلیارد دلار باشد که از این میان حدود نیمی از سود از بازار آمریکای شمالی می آید.

شدیدتر بود، تا آنجا که شاهد کاهش محسوس نرخ رشد در این بخش هستیم.

بخش قابل توجهی از این مسئله به جنگ تجاری میان چین و آمریکا بازمی‌گردد و طبیعتاً یکی از اصلی ترین قربانیان این جنگ، شرکت‌های حمل و نقل هستند. در کنار این، ادامه منازعات سیاسی و اقتصادی با روسیه و البته بحران‌های ادامه‌دار خاورمیانه باعث شده است درخواست‌ها برای خدمات حمل و نقل هوایی تا حدی کاهش داشته باشد.

ترافیک بار هوایی که با شاخص تن-کیلومتر یا FTK سنجیده می شود در سال ۲۰۱۸ شاهد رشد ۴/۵ درصدی بود که هرچند شاید در نگاه اول بتوان آن را یک رشد مثبت ارزیابی کرد، اما وقتی با نرخ رشد سال پیش از آن که معادل ۹/۵ درصد بود مقایسه می شود، می توان وضعیت نه‌چندان مناسب پروازهای کارگو را درک کرد.

در دیگر شاخص‌ها نیز وضعیت خطوط کارگو چندان مطلوب نیست. پروازهای باری بین‌المللی برنامه‌ریزی شده جهان در سال ۲۰۱۸ سهم ۸۷ درصدی را در پروازهای باری در اختیار داشتند، اما رشد آرام ۴/۶ درصدی نشان می‌داد فعلاً سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش با نرخ بسیار کمی در حال بازگشت است. در عین حال، نباید فراموش

رکوردشکنی در نرخ اشغال صندلی

با روند رشد سال‌های اخیر، خطوط هوایی برای افزایش ظرفیت صندلی‌های در دسترس خود اقدام کردند تا بتوانند جوابگوی نیازهای رو به رشد در بخش‌های مختلف باشند.

این شاخص که با صندلی-کیلومتر در دسترس یا ASK سنجیده می شود، نشان‌دهنده تعداد صندلی به ازای هر کیلومتر است که از سوی خطوط هوایی جهان برای مسافرین ارائه می شود. این شاخص در سال ۲۰۱۸، با ورود ناوگان و البته مقاصد جدید، شاهد رشدی ۶ درصدی بوده است.

چنین رشدی باید با افزایش تعداد تقاضا برای پروازهای هوایی همراه شود تا بتواند روند درآمدزایی خطوط هوایی را حفظ کند و بررسی‌های ایکائو نشان می‌دهد تا حد زیادی همین‌گونه هم بوده است؛ چراکه نرخ اشغال صندلی‌ها در سال ۲۰۱۸ به ۸۱/۹ درصد رسیده است که نسبت به سال پیش از آن رشد ۲/۶ درصدی را نشان می‌دهد و رکوردی در این بخش است.

البته پراکندگی شاخص نرخ اشغال صندلی‌ها در نواحی مختلف جهان در سال ۲۰۱۸ یکسان نبوده است و شاهد تغییرات زیادی در مناطق مختلف هستیم تا جایی که در آمریکای لاتین و خاورمیانه به دلیل کاهش درخواست برای سفرهای هوایی، نرخ اشغال صندلی‌ها کاهش داشته است؛ اما در مقابل، این نرخ در آفریقا ۷۱/۸ و در اروپا ۸۴/۵ بوده است.

البته در این میان خطوط هوایی بین‌المللی تلاش کرده‌اند با افزودن مسیرهای جدید هوایی، کاهش در برخی بازارها را جبران کنند و این مسئله به‌ویژه در خطوط هوایی منطقه خاورمیانه به‌خوبی به چشم می‌آید، چرا که خطوط هوایی بزرگ این منطقه توانسته‌اند با وجود کاهش درخواست‌ها در منطقه، عملکرد کم‌وبیش موفق‌تری در پروازهای بین‌المللی داشته باشند.

خدمات کارگو

هرچند منازعات سیاسی و اقتصادی به‌طور کلی بر درخواست برای سفر و به‌ویژه درخواست برای سفرهای هوایی در سال ۲۰۱۸ تاثیر داشت، اما این تاثیر بر درخواست‌های کارگو

ترافیک بار هوایی که با شاخص بار در تن-کیلومتر سنجیده می‌شود در سال ۲۰۱۸ شاهد رشد ۴/۵ درصدی بود که هرچند در نگاه اول یک رشد مثبت ارزیابی می‌شود، اما وقتی با نرخ رشد سال پیش از آن که معادل ۹/۵ درصد بود مقایسه می‌شود، می‌توان وضعیت نه‌چندان مناسب پروازهای کارگو را درک کرد

تداوم بحران هزینه - درآمد در حمل و نقل ریلی

ترمز کشیده قیمت گذاری

گزارشی در خصوص توقف قطارهای ترنست رجا

پویا مهرابی

سال ۹۷، سال سختی برای حمل و نقل کشور و به خصوص حمل و نقل ریلی مسافری بوده است. شرکت‌های ریلی می‌گویند در حالی که پیش از این هم دخل و خرجشان با هم نمی‌خواند، به یکباره با افزایش سرسام‌آور قیمت قطعات و هزینه تمام‌شده مواجه شده‌اند، بدون آنکه متناسب با این تورم، کرایه‌های حمل و قیمت بلیت مسافری افزایش یابد.

در این میان شرکت رجا که در جریان رد دیون دولت به سازمان تامین اجتماعی واگذار شده، شرایط پیچیده‌تری دارد؛ چرا که علاوه بر مشکلاتی که شرکت‌های دیگر با آن مواجه هستند، ملزم به انجام وظایفی است که دولت بر دوشش گذاشته و نرخ مصرف‌کننده آن را هم تعیین می‌کند.

اصرار بر تداوم سیر قطارهای زیان‌ده و تبعات آن که به گفته مدیران رجا، نقشی اساسی در زیان‌دهی و تداوم آن برای سال‌های متمادی داشته، ماه گذشته باعث شد این شرکت اعلام کند از پانزدهم دی ماه ۱۳۹۷ فروش بلیت‌های ترنست را متوقف می‌کند و در آینده نزدیک قطارهای حومه‌ای خود را نیز از چرخه خارج خواهد کرد. هر چند مدیرعامل شرکت رجا گفته بود این توقف حداقل تا زمانی که دولت تصمیمی برای کمک به این شرکت بگیرد ادامه خواهد یافت؛ اما در کمتر از دو هفته، در شرایطی که مدیران شرکت می‌گویند تغییری در شرایط حاصل نشده است، بار دیگر فروش بلیت قطارهای ترنست از سر گرفته شد.

در گفت‌وگو با مدیرعامل و رییس هیئت مدیره شرکت حمل و نقل ریلی رجا در پی آن بودیم که بدانیم چه عواملی بزرگ‌ترین شرکت ریلی مسافری کشور به این نقطه رسانده است.



مدیرعامل شرکت رجا: هزینه تعمیر و نگهداری قطارهای سریع‌السیر به طرز سرسام‌آوری افزایش یافته و ما دیگر قادر به تامین این هزینه‌ها نیستیم. البته این مشکل مربوط به امروز و دیروز نیست، اما اکنون بحرانی شده است

وظایفی که دولت بر دوش رجا گذاشته، به ما فشار می‌آورد. ما وظیفه جابه‌جایی مسافران قطارهای حومه‌ای را بر عهده داریم، اما دولت هیچ حمایتی از این بخش نمی‌کند. قانون صراحتاً می‌گوید اگر دولت خدمات یا کاری را به شرکتی واگذار کرد و هزینه این خدمات و وظایف، مابه‌التفاوتی با درآمد آن داشت، باید این مابه‌التفاوت توسط دولت جبران شود

فرصت تلقی می‌شود.»

او تصریح می‌کند: «طی ماه‌های گذشته فرصت لازم در اختیار شرکت‌های تعمیرکار داخلی قرار گرفته بود تا قطعات مورد نیاز را تولید کنند، اما متأسفانه شرکت‌های داخلی موفق نشدند ساخت قطعات را انجام دهند و تنها این اقدام توسط شرکت آلمانی قابل انجام است.»

رجبی خاطر نشان می‌کند: «با اینکه بیش از ۴۳۰ میلیارد تومان به راه‌آهن ایران بدهکاریم، اما به دلیل مشکلات اقتصادی فعلاً آن را از ما مطالبه نمی‌کنند. این تنها کمک راه‌آهن به ما بوده است. همچنین وزیر راه و وزیر کار و رفاه اجتماعی با معاون رئیس‌جمهوری مکاتبه کرده‌اند. آقای جهانگیری وعده داده بودند که یارانه مربوط به قطارهای تکلیفی در بودجه سال ۱۳۹۶ دیده شود، اما این اتفاق نیفتاد. بعد گفتند در بودجه ۱۳۹۷ پیش‌بینی می‌کنیم که متأسفانه به این وعده هم عمل نکردند. امسال هم گفتند در بودجه ۱۳۹۸ دیده خواهد شد که باز هم خبری نشد. می‌گویند چون شرکت خصوصی است، نمی‌توانیم به آن کمک کنیم. جالب اینکه هر زمان می‌خواهیم حرکت قطارها را متوقف کنیم به ما فشار وارد می‌کنند و حتی نمایندگان مجلس به موضوع ورود و درخواست می‌کنند که فعلاً ادامه دهیم، اما بعد انگار نه انگار.»

او می‌گوید: «قرار بود شرکتی دولتی به اسم قطارهای حومه‌ای تأسیس شود که این شرکت به عنوان نماینده دولت، متولی راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای شود و ما هم به عنوان پیمانکار با آن کار کنیم. ۱۸ ماه است که این پروسه ادامه دارد، اما هنوز این شرکت شکل نگرفته است.»

رجبی بار دیگر تأکید می‌کند: «هزینه تعمیر و نگهداری قطارها بالا است. با توجه به اینکه میانگین هزینه تعمیر و نگهداری این قطارها به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر، معادل ۸ یورو است، پس در مسیر تهران - مشهد هزینه ۷۲ یورویی به شرکت تحمیل می‌شود که اگر براساس ارزش دولتی محاسبه کنیم هزینه بلیت رقمی معادل ۳۸۰ هزار تومان و برحسب ارزش نیمایی ۸۰۰ هزار تومانی خواهد

محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اشاره به نوسانات نرخ ارز می‌گوید: «هزینه تعمیر و نگهداری قطارهای سریع‌السیر به طرز عجیب و غریبی افزایش یافته و ما دیگر قادر به تامین این هزینه‌ها نیستیم. البته این مشکل مربوط به امروز و دیروز نیست، اما الان واقعا شرایط بحرانی شده است. از سوی دیگر، وظایفی هم که دولت بر دوش رجا گذاشته، به ما فشار می‌آورد. به عنوان مثال، وظیفه جابه‌جایی مسافران قطارهای حومه‌ای را بر عهده داریم، اما دولت هیچ حمایتی از این بخش نمی‌کند.»

او با اشاره به اینکه مهم‌ترین حمایت دولت این است که بابت وظیفه‌ای که به رجا محول کرده، یارانه بدهد، افزود: «بعد از انجام مکاتبات متعدد با مسئولان دولتی و با وجود وعده‌های داده شده، هیچ پرداختی صورت نگرفته است. قانون صراحتاً می‌گوید اگر دولت خدمات یا کاری را به شرکتی واگذار کرد و هزینه این خدمات و وظایف، مابه‌التفاوتی با درآمد آن داشت، دولت باید این مابه‌التفاوت را جبران کند.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با بیان اینکه مدتهاست نسبت به وضعیت اورژانسی و نامناسب قطارهای حومه‌ای هشدار می‌دهیم، تأکید می‌کند که این شرکت به ۳۰ میلیون یورو جهت آغاز به کار مجدد فعالیت قطارهای پرسرعت یا همان ترن‌ست‌ها نیاز دارد.

رجبی می‌افزاید: «در حال حاضر صد قطار پرسرعت (۱۶۰ کیلومتر بر ساعت) در کشور فعالیت می‌کنند. رجا از سه سال قبل نسبت به هزینه‌های تعمیر و نگهداری آنها هشدار داده بود، اما متأسفانه اقدامی انجام نگرفت. باید بدانید که بعد از طی کردن یک میلیون و ۲۰۰ هزار کیلومتر، گیربکس ۴۰۰ هزار یورویی این قطارها باید اورهال شود که هزینه‌ای ۱۰۰ هزار یورویی دارد و با توجه به این که کیفیت برخی تست‌ها در داخل کشور پایین است، بهترین حالت این است که اورهال توسط کشور سازنده انجام شود، چرا که پس از تعمیر یک میلیون کیلومتر گارانتی در پی خواهد داشت و این موضوع یک

میانگین هزینه تعمیر و نگهداری ترنست‌ها به ازای هر یکصد کیلومتر، معادل هشت یورو است، پس مسیر تهران - مشهد هزینه ۷۲ یورویی دارد که اگر براساس ارز دولتی محاسبه کنیم هزینه بلیت معادل ۳۸۰ هزار تومان و برحسب ارز نیمایی ۸۰۰ هزار تومانی خواهد بود این در حالی است که قیمت بلیت این مسیر اکنون حدود ۸۰ تا ۹۰ هزار تومان است!

مدیرعامل رجا: مدتهاست نسبت به وضعیت نامناسب قطارهای حومه‌ای هشدار می‌دهیم. قرار بود شرکتی دولتی تاسیس شود که متولی راه‌اندازی قطارهای حومه‌ای شود و ما هم به عنوان پیمانکار با آنها کار کنیم. ۱۸ ماه است این پروسه ادامه دارد، اما هنوز این شرکت شکل نگرفته است

بود. این در حالی است که قیمت بلیت این مسیر اکنون حدود ۸۰ تا ۹۰ هزار تومان است! سوالی که در این رابطه مطرح می‌شود این است که مابه‌التفاوت این قیمت را چه کسی باید پرداخت کند. مدیرعامل رجا می‌گوید: «از مسئولان سه خواسته داریم. یکی؛ تا جایی که بازار کشتش دارد قیمت بلیت را افزایش دهیم. متاسفانه موقع حرف زدن درباره یارانه، شرکت ما خصوصی محسوب می‌شود، اما موقع انجام وظیفه قیمت تکلیفی است و دولت نمی‌گذارد قیمت بلیت‌ها را افزایش بدهیم. خواسته دوم ما این است که ارز مورد نیاز برای تعمیر و خرید خدمات ما به قیمت پایه دولتی، یعنی دلار ۴۲۰۰ تومانی در نظر گرفته شود. خواسته سوم هم این است که بابت امور تکلیفی مثل قطارهای حومه‌ای دولت یارانه پرداخت کند. در واقع این سه خواسته نیازهایی است که برای حفظ و نگهداری این مجموعه لازم است و نه توسعه ناوگان.»

رجبی توضیح می‌دهد: «در دهه ۸۰ به رجا یارانه تعلق می‌گرفت، اما متاسفانه از سال ۱۳۸۸ به بعد یارانه رجا قطع شده است. در دهه ۸۰ اعتباری از محل وجوه اداره شده وجود داشت و علاوه بر این سوبسید، یارانه و وام کم‌بهره هم به رجا تعلق می‌گرفت، اما متاسفانه در حال حاضر دولت نگاه خود را تغییر داده است و طی ۹ سال اخیر هیچ‌یک از این فرصت‌ها در اختیار ما به منظور توسعه شبکه ریلی قرار نگرفته است.» او با انتقاد از رویه نادرست خصوصی‌سازی در کشور می‌گوید: «ظاهراً دولت خواسته با واگذاری رجا، بخش حمل ریلی مسافری را از سر خود باز و در واقع از خود سلب مسئولیت کند. از سوی دیگر شرکت‌های ریلی خواستار دریافت ارز یارانه‌ای بودند که نه تنها این ارز اختصاص نیافت، بلکه دولت در بودجه امسال، بودجه راه‌آهن را کاهش هم داد تا سد بزرگی در جهت توسعه ریلی کشور شکل بگیرد.»

رجبی افزود: «شرکت‌های ریلی معتقد هستند، با این افزایش قیمت‌ها، دیگر قدرت تامین قطعات مصرفی ناوگان را

ندارند، چه برسد به اینکه بخواهند واگن‌های جدید مسافری خریداری کنند.» رجبی درباره قطارهای حومه‌ای نیز گفت: «این قطارها برای مسافت‌های زیر صد کیلومتر طراحی شده‌اند و در مناطقی نظیر گرمسار، پرند، کرج، ورامین، سرخس، بندر امام خمینی (ره)، خرمشهر و غیره فعالیت دارند. این قطارها به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر ۵ یورو هزینه دارند و با احتساب ارز دولتی بلیت آنها معادل ۲۵ هزار تومان می‌شود، اما در حال حاضر قیمت تمام شده برای رجا رقمی معادل ۳۸ هزار تومان است، در حالی که به ازای هر نفر جابه‌جایی هم‌اکنون ۳۰۰۰ تومان اخذ می‌شود! دوست نداریم خدماتمان را متوقف کنیم، اما وقتی بیش از ۴۰۰ مکاتبه ما با مسئولان بی‌نتیجه می‌ماند و عملاً دیگر پولی برای انجام کارها باقی نمی‌ماند، خودبه‌خود فعالیت‌ها متوقف می‌شود.»

او تاکید می‌کند: «حرف ما روشن است؛ ما می‌گوییم مترو برای مسافری که به طور متوسط پنج کیلومتر مسیر را جابه‌جا می‌شود، از دولت یارانه می‌گیرد، پس چرا قطارهای حومه‌ای ما که به طور متوسط ۱۰۶ کیلومتر مسافران را جابه‌جا می‌کنند، هیچ یارانه‌ای از دولت نمی‌گیرند؟!»

انتهای این مسیر، تعدیل و تعطیلی است

رئیس هیئت‌مدیره رجا نیز می‌گوید: «بر اساس نتایج بررسی عوامل منتهی به هزینه‌کرد بلیت قطارهای این شرکت در ۷ ماهه اخیر، هزینه قطارهای معمولی در این ۷ ماه ۱۵۱ درصد رشد و در ترنست‌ها هم ۲۲۳ درصد افزایش یافته است.» علیرضا محمودی با بیان اینکه ترنست‌ها سال ۸۴ یعنی در دوران حاکمیتی رجا، وارد ایران شدند و تنها شرکتی هم که این نوع قطار را در اختیار دارد، شرکت رجا است، اضافه می‌کند: «رجا باید بابت یک سیر در مسیر تهران - مشهد حدود ۷ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان برای تامین دیزل به راه‌آهن پرداخت کند و یارانه‌ای هم به این مورد تخصیص پیدا نکرده است؛ انتهای این مسیر

رئیس هیئت مدیره رجا: نه خواسته‌های ما برآورده شده و نه قول و وعده‌ای گرفتیم. تنها به خاطر مردم این قطارها به سیر بازگشتند. به خصوص در فصل سرما سعی داریم خیلی در کارها وارد نشود، بنابراین فعلا چند رام قطار را مجدداً به چرخه فعالیت بازگردانیم

از مسئولان سه خواسته داریم. اول؛ تا آنجا که بازار کشتش دارد قیمت بلیت را افزایش دهیم. دوم؛ ارز مورد نیاز برای تعمیر و خرید خدمات به قیمت پایه دولتی، یعنی ۴۲۰۰ تومان در نظر گرفته شود. خواسته سوم هم این است که بابت امور تکلیفی مانند قطارهای حومه‌ای یارانه پرداخت شود

کردیم و نه به خاطر قول‌های مجدد، آنها را راه‌اندازی کردیم»

او با بیان اینکه از همین جا اعلام می‌کند که تنها به خاطر مردم این قطارها به سیر بازگشتند، می‌افزاید: «به‌خصوص در فصل سرما سعی داریم خیلی در کارها به وجود نیاید و فعلاً چند رام قطار را مجدد به چرخه بازگردانده‌ایم. پیش از این ۲۰ رام قطار ترنست در مسیرهای مختلف مشغول به سیر بودند که الان تنها سه یا چهار رام قطار به فعالیت برگشته است و سعی داریم در آینده نزدیک حداقل شش تا هفت رام قطار را به سیر بازگردانیم»

محمودی تأکید می‌کند: «این قطارها تنها قطارهای پرسرعت کشور هستند. ما در هیچ شرایطی از استانداردها و ایمنی قطارها عدول نمی‌کنیم و از روز اول هم به این مهم پایبند بوده‌ایم. هر کدام از این رام قطارها ظرفیت جابه‌جایی ۳۵۰ نفر مسافر را دارد و سعی داریم رام‌های بیشتری را به چرخه بازگردانیم و هیچ کوتاهی در کارمان وجود ندارد»

رئیس هیئت مدیره رجا ضمن ابراز امیدواری درباره اینکه مجموعه حاکمیت، به حمل و نقل ریلی مسافری به‌خصوص ترنست‌ها عنایت بیشتری داشته باشد، می‌افزاید: «باید توجه داشته که در بخش ریلی مسافری مشکلات بسیار زیادی وجود دارد، اما برای ترنست‌ها این مشکلات مضاعف است، چون هزینه تعمیر، نگهداری خودکشتش‌ها ۲/۵ برابر دیگر واگن‌ها است و مشکلات و هزینه‌ها در ده ماه گذشته بسیار سرسام‌آور افزایش یافته، اما قیمت بلیت قطار مسافری تنها ده درصد افزایش یافته است»

او می‌گوید: «روزانه حدود ۶۰ سیر قطار حومه در مسیرهای مختلف انجام می‌گیرد و هزینه و زیان ناشی از سیر قطارهای حومه‌ای از قطارهای ترنست بیشتر است، اما با توجه به اینکه ما به راه‌آهن بابت اجاره دیزل بدهی داریم؛ آنها با ما مساعدت و آن را تهاتر می‌کنند، بنابراین تاکنون این قطارها مشغول به خدمت‌رسانی بوده‌اند و تا جایی که بتوانیم همه آنها را فعال نگه می‌داریم»

«تعطیلی و تعدیل» است. زنگ هشدارش هم قبلاً به صدا درآمده و ما فقط بر روی آن تأکید می‌کنیم»

او می‌گوید: «حتماً می‌پرسید که به چه دلیل ترنست‌های رجا مجدد راه‌اندازی شد؟ آیا خواسته‌های ما برآورده شده است یا قول و وعده‌ای گرفتیم؟ باید بگویم هنوز مشکلات پابرجا است و تا این لحظه هیچ کمک مادی به ما پرداخت نشده است؛ به عبارت دیگر، زیان ناشی از سیر واگن‌ها هنوز وجود دارد و هزینه تعمیر و نگهداری ۲/۵ برابر شده است»

محمودی می‌افزاید: «در ماه‌های اخیر طبق گزارش‌های فنی که کارکنان شرکت ارائه کرده بودند، تصمیم گرفتیم ترنست‌ها را متوقف کنیم. تشخیص داده شد که این واگن‌ها باید متوقف شوند تا از نظر فنی مشکلاتشان برطرف و برخی قطعات تغییر داده شود و این کارها در شرایط فعلی زمان‌بر بود؛ اما با کمک و مساعدت شرکت راه‌آهن به صورت موقت قطارها راه‌اندازی شد»

محمودی با اشاره به اینکه قطارهای ترنست به یک باره و یک‌شبه متوقف نشدند، بلکه اعزام‌ها کاهش یافته بود و روزانه تنها شش یا هفت رام اعزام داشتیم، می‌گوید: «به جایی رسیده‌ایم که مسئولان تنها مشکلات را تایید می‌کنند اما کمکی نمی‌شود. الان چند سالی است که قرار است در بودجه، یارانه بخش ریلی در نظر گرفته شود، اما این وعده محقق نمی‌شود. ما انتظار داریم همان‌طور که متروی تهران برای مسیرهای میانگین کمتر از ۵ کیلومتر یارانه دریافت می‌کند ما هم برای مسیر بالای میانگین صد کیلومتر، یارانه دریافت کنیم»

رئیس هیئت مدیره رجا با اشاره به اینکه وزیر کار رفاه و تامین اجتماعی دو مرتبه پیگیر بوده تا مشکلات رجا کاهش یابد، تأکید می‌کند: «اگر بتوانیم تعداد رام بیشتری از قطارها را وارد شبکه کنیم، این کار را انجام خواهیم داد. ما هیچ‌وقت در انجام وظایف محوله کوتاهی نکرده و نخواهیم کرد، اما خواسته‌ها و انتظاراتمان پابرجا است. ده سال است که فقط به رجا قول داده می‌شود، اما ما نه به خاطر قول‌ها قطارها را متوقف



اما گروه دوم، نسل جدیدی از قطارهای مسافری است که واگن‌ها و کشنده تماما در یک سیستم یکپارچه منظور شده است. این نوع از قطارها که با عنوان ترانست در ایران شناخته می‌شوند با سرعت حداکثری ۱۶۰ کیلومتر در ساعت و سطح به‌مراتب بالاتری از فناوری طی یک دهه اخیر در همکاری مشترک شرکت زیمنس و یکی از سازندگان داخلی در کشور تولید شده و مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند.

اگرچه بخشی از ناوگان ترانست‌ها در قالب قرارداد انتقال فناوری در داخل کشور و عمدتاً به‌صورت مونتاژ تولید شده‌اند؛ با این وجود، سهم تولید ادوات و تجهیزات عمومی ترانست‌ها در داخل کشور به مراتب پایین‌تر از واگن‌های گروه اول است و به دلیل تیراژ پایین عملاً شرایط تولید اقتصادی در داخل کشور مهیا نشده است. ضمن اینکه در خصوص ادوات پیشرفته نظیر بوژی، چرخ و محور، سیستم ترمز، کمپرسورها و ... تماماً وابسته به تولیدکنندگان خارجی هستیم.

بنابراین علی‌رغم اینکه بنگاه‌های خصوصی فعال در امر نگهداری و تعمیرات این نوع از قطارها در حال رشد و تسلط بر حوزه دانشی مرتبط هستند، اما همچنان وابستگی به تامین قطعات و حتی ارسال برخی از قطعات به خارج برای تعمیر، به مراتب بالاتر از واگن‌های گروه اول است.

پیام توقف ترانست چیست؟

پایمان را از گلیم‌مان درازتر نکنیم

مجید بابایی

پژوهشگر حوزه مدیریت فناوری و حمل و نقل



انتقال بخشی از فناوری ساخت بدنه، بوژی و تجهیزات داخلی، سیستم‌های برق، تهویه و روشنایی عملاً توان تولید داخل را به دست آورده‌اند. البته همچنان بخشی از ادوات تخصصی نظیر سیستم ترمز، چرخ و محور و ... از تولیدکنندگان خارجی تامین می‌شود.

نظام نگهداری و تعمیرات این دست از واگن‌ها در سطح نسبتاً بالایی داخلی شده و ساختار بنگاه‌های خصوصی فعال در حوزه نت در سطح قابل قبولی نهادینه شده است، بنابراین عملاً این نوع از واگن‌ها نیازی به انتقال فناوری نداشته و لذا از این حیث، نیازی به سطح بالاتری از فناوری کشنده - علاوه بر کشنده‌های رایج در کشور - وجود ندارد.

حمل و نقل ریلی مسافری در کشور از دو گروه عمده فناوری در قطارهای مسافری بهره‌مند است: گروه اول را قطارهایی متشکل از واگن و کشنده (لکوموتیو) تشکیل می‌دهند که واگن‌های مورد استفاده در این گروه، عمدتاً از فناوری‌های نسل اول رایج در دهه ۶۰ تا ۸۰ میلادی بهره می‌برند.

تولیدکنندگان اصلی این واگن‌ها نیز اغلب از کشورهای آلمان، اتریش، دانمارک و فرانسه و در سال‌های اخیر از کشور چین هستند. حداکثر سرعت این دست از واگن‌ها بین ۱۲۰ تا ۱۶۰ کیلومتر در ساعت بسته به نوع واگن‌ها متغیر است.

سازندگان داخلی هم طی سه دهه اخیر با



چرا ترانست‌ها متوقف می‌شوند؟
 دلیل اول، چالشی است که کل بخش مسافری با آن مواجه است؛ یعنی بحران سیاست‌گذاری. اینکه آن را بحران سیاست‌گذاری می‌نامیم به دلیل اعمال یا ادامه سیاست‌های نادرستی است که طی دهه‌های اخیر، جریان توسعه حمل و نقل عمومی را به مخاطره انداخته است.
 این دست از سیاست‌ها معمولاً نقشی دوسویه داشته‌اند. از یک سو تقاضا را به سمت تردد با خودروی شخصی منتقل می‌کنند و از سوی دیگر، جذابیت سرمایه‌گذاری در حمل و نقل عمومی را کاهش می‌دهند. آمارها نشان می‌دهد طی دهه اخیر حمل و نقل عمومی مسافری جاده‌ای به نصف تقلیل یافته و در مقابل، سفر با خودروی شخصی ۳۰۰ میلیون نفر افزایش داشته است. همین رویکرد مانع ورود سرمایه بخش خصوصی به حمل مسافری عمومی به‌ویژه در بخش ریلی شده است. ارزانی نرخ سوخت و عدم سرمایه‌گذاری مناسب در حوزه ناوگان ریلی نیز استفاده از خودرو شخصی را به بهترین گزینه برای مردم تبدیل کرده است و ما به شدت «خودرو محور» شده‌ایم.
 البته به این نابسامانی باید این را هم اضافه کرد که به جای سرمایه‌گذاری در ناوگان مسافری، در سال‌های اخیر دولت منابع خود را عمدتاً صرف توسعه نامتناسب شبکه ریلی کرده است؛ آن هم صرفاً با این استدلال که مراکز استان‌ها باید به ریل

متصل شوند. نتیجه اینکه حالا ما به مراکز جدیدی در استان‌ها متصل هستیم که قطاری در آن تردد نمی‌کند و در مقابل، نه تنها عمر ناوگان مسافری به بالای ۳۵ سال رسیده، بلکه البته تعداد ناوگان نیز مرتباً در حال کاهش است.
 به مجموع این ناکارآمدی‌ها در بخش مسافری باید به انجماد نظام قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری که در دستان حاکمیت قفل و بست شده است اشاره کرد. نه از این جهت که آزادسازی قیمت به تنهایی توان جبران خسارات سیاست‌های ناکارآمد را دارد، بلکه به بنگاه‌های غیردولتی امکان بهتری را حداقل برای مدیریت امور جاری بنگاه‌ها خواهد داد.
 دلیل دوم، به سطح فناوری مورد استفاده در کشور بازمی‌گردد. اینکه ترانست‌ها اولین کاندید شکست در بخش مسافری ریلی هستند، بی‌دلیل نیست. فناوری بالاتر آنها و طبیعتاً سطح وابستگی بالاتر ارزی، آنها را در بحران‌های اقتصادی و ارزی (مانند وضعیت فعلی کشور) آسیب‌پذیرتر از ناوگان سنتی و کمتر تکنولوژیک کرده است. اینکه قیمت تمام‌شده بلیت قطار ترانست ۱۰ برابر نرخ بلیت دریافتی از مسافر باشد، معنی دیگری جز شکست این بخش از بازار ندارد. بدیهی است هرچه سطح فناوری بالاتر رود، رسیدن به نرخ شکست سریع‌تر اتفاق می‌افتد.

اینکه ترانست‌ها اولین کاندید شکست در بخش مسافری ریلی هستند، بی‌دلیل نیست. فناوری بالاتر و طبیعتاً سطح وابستگی بالاتر ارزی، آنها را در بحران‌های اقتصادی و ارزی آسیب‌پذیرتر از ناوگان سنتی کرده است. اینکه قیمت تمام‌شده بلیت قطار ترانست ۱۰ برابر نرخ بلیت دریافتی از مسافر باشد معنی دیگری جز شکست این بخش از بازار ندارد

در اغلب کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه، درآمد سرانه زیر ۱۰ هزار دلار به چشم نمی خورد. از کشوری وابسته به درآمدهای نفتی که درآمد سرانه اش کمتر از ۵۰۰۰ دلار است (آن هم به شرط نبود تهدیدات سیاسی و بین المللی) نمی توان انتظار داشت میزبان خوبی برای بهره برداری از فناوری پیشرفته و سطح بالا باشد

امروز توقف ترنستها آزمایشی است برای کشور که در آینده چگونه می خواهد با مسائل و چالش های فناوری های سطح بالا مانند قطارهای تندرو که فناوری به مراتب بالاتری از ترانستها دارند مواجه شود

اما پیام غیرمستقیم توقف ترانستها چیست؟

اصولا توان استفاده از سطوح بالاتر فناوری در حوزه های مختلف مثل خودرو، بهداشت، آموزش، حمل و نقل، امور دفاعی، صنایع سنگین و ... به تنهایی در اختیار اقتصاد خرد و بنگاهی نیست، بلکه نیاز به آمادگی تکنولوژیک و گذر از نقطه حداقلی توان اقتصادی و ثروت کشورها دارد که معمولا با درآمد سرانه حداقل بالای ۷۵۰۰ دلار سنجیده می شود. در بین اغلب کشورهای توسعه یافته و یا در حال توسعه که به باشگاه توسعه یافته نزدیک شده اند، درآمد سرانه زیر ۱۰ هزار دلار به چشم نمی خورد.

بحث تولید فناوری نیست، چراکه بهره برداری از فناوری های پیشرفته مثل قطارهای سریع نیز کاملا به درآمد و ثروت کشورها وابسته است. از کشوری که با درآمد نفتی (و نه کار و تلاش فناورانه با ارزش افزوده بالا) تازه به شرط نبود تهدیدات سیاسی و بین المللی، درآمد سرانه اش کمتر از ۵۰۰۰ دلار است، نمی توان انتظار داشت میزبان خوبی برای بهره برداری از این دست از فناوری ها باشد.

تا حالا از خود پرسیده ایم چرا ساخت راه آهن سریع تهران اصفهان ۱۵ سال است به طول انجامیده است؟ و یا چرا برقی کردن مسیر تهران مشهد با سرعت ۲۰۰ دو دهه است روی زمین مانده است؟ اما در مقابل کل مراکز استان غرب کشور به ناگاه ریل پایه می شوند، بدون اینکه نقشی جدی در مجموع موبیلیتی بازی کنند. حال با این

سطح از درآمد سرانه و خزانه خالی کشور و وجود هزاران اولویت دیگر، حتی اگر قطار سریعی به بهره برداری برسد، آیا توان بهره برداری ایمن و اقتصادی از آن را داریم؟

راهکار چیست؟

انتخاب فناوری در وهله اول مستلزم بررسی ویژگی های بستر مورد استفاده از منظر اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی است. از منظر اقتصادی فناوری های پیشرفته را نمی توان با مفروضات معمول اقتصادی سنجش کرد. اگر جامعه ای با سطح درآمد سرانه پایین بخواهد مدیریت فناوری های بالا را بر عهده بگیرد، فقط در صورتی که پذیرش اجتماعی و منافع غیرمستقیم بالایی داشته باشد؛ آن هم به شرط حذف بخش دیگری از نیازهای آن جامعه و امکان جذب آن فناوری، باید به آن سو حرکت کرد.

امروز توقف ترانستها آزمایشی است برای کشور که در آینده چگونه با مسائل و چالش های فناوری های سطح بالا مانند قطارهای تندرو که فناوری به مراتب بالاتری از ترانستها دارند مواجه خواهد شد.

و در آخر باید به این سوال پاسخ داده شود که نقش بخش غیردولتی در حوزه فناوری های سطح بالاتر چیست؟ این موضوعی است که باید با تامل به آن پرداخت و نه فقط از سر تمایلات صنفی و سازمانی. پاسخ به این سوال می تواند منجر به تغییر رویکردهای در نظامات انتقال فناوری و سرمایه گذاری در امر تکنولوژی حداقل در حوزه حمل و نقل ریلی باشد.

پورسیدآقایی در ابتدای این مراسم با بیان این که ۲۰۰۰ کسری واگن در مترو عددی بزرگ است، افزود: از این تعداد ۱۰۵۰ دستگاه واگن را وزارت کشور تعهد به تامین کرده است. معاون شهردار تهران ابراز داشت: مناقصه ساخت ۶۳۰ دستگاه برگزار شد و واگن سازی پارس به اتفاق چینی ها برنده این مناقصه شدند. به گفته پورسیدآقایی در انعقاد این تفاهم نامه مقرر شده تا ۳۷۶ واگن در ۴۸ رام قطار تحویل شود. در این قرارداد تامین قطارهای خط ۷ مدنظر است. او اظهار داشت: در سال ۹۵ قرارداد واگن های خط ۷ مترو منعقد شد ولی به دلیل مبلغ بالا، وزارت کشور آن را نپذیرفت؛ چراکه قیمت هر واگن یک میلیون و ۲۵۶ هزار یورو اعلام شده بود، اما در مدیریت فعلی، قرارداد جدیدی با قیمتی مناسب تر با وزارت کشور و سازمان برنامه و بودجه آغاز کردیم و در نهایت با یک شرکت چینی و یک شرکت ایرانی تولید قطارها را با ۸ واگن به قیمت هر واگن ۸۵۲ هزار یورو منعقد کردیم.

امضای توافق نامه با چینی ها برای خرید ۳۷۶ واگن قطار مترو

توافق نامه خرید ۳۷۶ دستگاه واگن برای تامین قطارهای خط هفت متروی تهران با چینی ها به امضا رسید.

در نامه اعضای گروه مالکان واگن‌های مخزن‌دار در انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته آمده است: «این گروه با هفت عضو و مالکیت بیش از ۴۰۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار (حدود هفده درصد از واگن‌های باری کشور) سالانه جابه‌جایی بیش از سه میلیون تن انواع محمولات را برعهده دارد و از نظر شاخص تن کیلومتر سالانه، عملکردی معادل سه میلیارد تن کیلومتر از خود به‌جای می‌گذارد. با عنایت به پتانسیل ناوگان مخزن‌دار موجود و همچنین چشمه‌های بار متصل به شبکه ریلی، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بزرگترین مشتری این گروه محسوب می‌شود. قراردادهای فی‌مابین شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و شرکت‌های عضو گروه مخزن‌داران به‌صورت سالانه منعقد می‌گردد. آخرین افزایش نرخ کرایه حمل محصولات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در تاریخ ۱۳۹۴/۰۴/۰۱ انجام شده و از آن زمان تاکنون نه تنها نرخ کرایه حمل افزایش نداشته است بلکه در مواردی همانند حمل نفت گاز از مبدا بندرعباس به مقصد زاهدان کاهش نیز داشته است. این در حالی است که سالانه تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی و لکوموتیو افزایش داشته است و در نتیجه حق مالکانه شرکت‌های عضو گروه مخزن‌داران از حدود ۴۰ درصد کرایه در سال ۹۴ به کمتر از ۲۰ درصد در حال حاضر رسیده است.»

در ادامه این نامه آمده است: «افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات ناوگان که به‌صورت سالانه رشدی بیش از ۲۰ درصد (و در هشت ماه اخیر به دلیل تلاطمات ارزی و تورم بالا بیش از ۱۷۰ درصد) داشته است و همچنین افزایش هزینه‌های اداری تشکیلاتی، تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی و به‌طور ویژه تعرفه لکوموتیو که از خرداد ماه سال جاری تاکنون رشد ۶۰ درصدی را تجربه کرده است موجب ناتوانی شرکت‌های عضو گروه مخزن‌داران در اداره اقتصادی بنگاه‌های خود شده و این ناتوانی در تحقق حداقل سود مورد انتظار سهامداران شرکت‌های سهامی عام و سهامی خاص علاوه بر دلسردی سهامداران از سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی، سبب غیراقتصادی شدن سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه خرید و تامین واگن‌های مخزن‌دار گردیده است.»

مالکان واگن‌های مخزن‌دار خاطرنشان کرده‌اند: «در مراجعات و مذاکرات مکرر مدیران عامل شرکت‌های عضو گروه مخزن‌داران با شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در خصوص افزایش نرخ کرایه حمل که مدت سه سال است ثابت مانده است، مدیران مربوط علاوه بر اعلام آمادگی برای افزایش نرخ کرایه حمل، مراتب را مشروط به موافقت و تامین اعتبار از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور کرده‌اند که عملاً اقدام موثری تاکنون صورت نگرفته است. لذا با عنایت به مراتب فوق و استیصال شرکت‌های عضو گروه مخزن‌داران به منظور ادامه سیر واگن‌های مخزن‌دار، دستور فرمایید موضوع افزایش نرخ حمل واگن‌های مخزن‌دار از طریق وزرای محترم نفت و راه و شهرسازی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی به سرانجام مناسبی برسد تا امکان حفظ سطح کمی و کیفی خدمات موجود شرکت‌های عضو گروه مخزن‌داران عملی گردد.»

در پایان نامه چنین هشدار داده شده است: «بدیهی است در صورت عدم اصلاح کرایه حمل از سوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، عملاً امکان اداره بنگاه‌ها را نداشته و به دلیل به مخاطره افتادن ایمنی سیر واگن‌ها ناشی از عدم توانایی در تامین قطعات و تعمیرات به موقع، لاجرم مجبور به توقف واگن‌ها و عدم بارگیری مواد سوختی خواهیم بود.»

تقاضای شرکت‌های مالک
واگن‌های مخزن‌دار از دولت

کرایه حمل سوخت را اصلاح کنید!

مالکان واگن‌های مخزن‌دار در نامه‌ای خطاب به وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن خواهان افزایش نرخ حمل واگن‌های مخزن‌دار شدند تا «امکان حفظ سطح کمی و کیفی خدمات موجود این شرکت‌ها» عملی شود.

آنها در این نامه هشدار داده‌اند در صورت عدم اصلاح کرایه حمل از سوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، عملاً امکان اداره بنگاه‌ها را نداشته و به دلیل به مخاطره افتادن ایمنی سیر واگن‌ها ناشی از عدم توانایی در تامین قطعات و تعمیرات به موقع، لاجرم مجبور به توقف واگن‌ها و عدم بارگیری مواد سوختی خواهند بود.





انتشار اخباری پر دامنه از انعقاد قراردادهای تجاری مهم با کشورهای منطقه

آسفالت کردن یک راه شو سه!

نگاه سیاست به مرآده با جهان متحول شده است؟

علی محسنی

اقتصاد ایران از اواسط آبان ماه زیر سایه سنگین تحریم‌های ایالات متحده قرار گرفت، اما بازارها سریع‌تر از آنچه تصور می‌شد نسبت به آن واکنش نشان دادند که اوج این اثر در ماه‌های شهر یور و مهر در بازار ارز دیده شد. با فرارسیدن تحریم‌ها، اگرچه طوفان کمی آرام گرفته و حتی قیمت ارز نسبت به نقطه اوج، عقب‌نشینی کرده، اما برخورد دولت و نظام سیاسی با موج جدید فشار آمریکا همچنان با برنامه و مقتدرانه به نظر نمی‌رسد، هرچند ابتکارهایی نیز در دستور کار قرار گرفته است. موجی از اخبار مربوط به ارتقای روابط اقتصادی با کشورهای منطقه در ماه‌های آذر و دی به رسانه‌ها مخابره شده و سفرهای مسئولین سیاسی و اقتصادی، دستاوردهای مهمی در این حوزه داشته است.

برای کشوری که دو دهه است پشت درهای سازمان تجارت جهانی مانده و حال بزرگ‌ترین اقتصاد بیرون از مناسبات درهم فشرده جهانی محسوب می‌شود، این تلاش‌ها از اهمیت خاصی برخوردار است، حتی اگر هنوز بخشی از جامعه و فعالان اقتصادی نسبت به ایجاد روابط گسترده با جهان بدبین باشند، دولت برای برقراری روابط تجاری ترجیحی و آزاد، مصمم به نظر نرسد و هدف نهایی افزایش اراده جهت ایجاد روابط با دنیای بیرون، بر بسیاری پوشیده باشد.



شروع روابط اقتصادی
 آسان تر بین‌المللی،
 اگرچه از ترکیه کلید
 خورد، اما در سطحی
 گسترده‌تر با همسایگان
 شمالی ادامه پیدا کرد
 و در آذر ماه مهم‌ترین
 توافق تجارت آزاد
 کشور یعنی توافق در
 زمینه ایجاد محدوده
 آزاد تجاری با اتحادیه
 اقتصادی اوراسیا به
 تایید دولت‌های ایران،
 روسیه و اجلاس
 کشورهای عضو این
 پیمان رسید

روابط بانکی آسیب جدی وارد کرده است و مشخص نیست چنین هدف بلندپروازانه‌ای چگونه می‌تواند در شرایط ترس طرف‌های تجاری محقق شود. این ملاحظه اما بخش کم‌اهمیت‌تر مشکلات است و دشواری‌های تحریم زیر سایه ملاحظه‌های جدی‌تر رنگ می‌بازد: خاطره تجارت ترجیحی که چهار سال پیش کلید خورد و حتی موافقان آن نیز بر این باور بودند به نحوی شکل گرفته که منافع کشور را چندان تامین نمی‌کند!

توافق تجارت ترجیحی با ترکیه در دی ماه ۱۳۹۳ منعقد شد. در این توافق، ۱۲۵ قلم کالا از سوی ایران و ۱۴۰ قلم از سوی ترکیه برای کاهش تعرفه یا اعمال تعرفه ترجیحی تعیین شد. کالاهای ایرانی بیشتر از بخش کشاورزی انتخاب شده، اما کالاهای ترک بیشتر جزو تولیدات صنعتی محسوب می‌شدند.

از ابتدای برقراری رژیم تجاری جدید، منتقدان بر این مسئله تمرکز کردند و این توافق را توافقی بد و به زیان تولیدکنندگان ایرانی به‌خصوص صنایع کوچک و متوسط ارزیابی کردند. اگرچه با احتساب صادرات نفت و گاز به ترکیه، تراز تجاری دو کشور به سود ایران است، اما در بخش غیرنفتی،

داستان انعقاد قراردادهای تجاری با همسایگان که این روزها به هندوستان، پاکستان، عراق و کشورهای آسیای میانه کشیده شده، از ترکیه آغاز شد، اما موافقان و مخالفان قراردادهای تجارت ترجیحی و آزاد، از نتایج موافقت‌نامه تجاری با همسایه شمال غربی راضی نبودند ...

در پی ارتقای رابطه‌ای پرانتقاد

حسن روحانی اواخر آذر ماه راهی آنکارا شد تا نشست‌های سیاسی و اقتصادی با دولت‌مردان ترکیه برگزار کند. اگرچه خروج آمریکا از برجام با انتقاد جدی هر دو طرف روبه‌رو شد، اما گفت‌وگوهای اقتصادی، موضوعی بااهمیت‌تر در این نشست جلوه کرد.

رئیس‌جمهور از لزوم حرکت روابط اقتصادی دو کشور به سوی تجارت آزاد گفت و بر تحقق هدف سالانه ۳۰ میلیارد دلاری مبادلات اقتصادی طرفین تاکید کرد. روحانی ایجاد شهرک‌های صنعتی مشترک را در راستای ارتقای روابط تجاری دو طرف برشمرد.

ارتقای روابط به سطح تجارت آزاد در حالی مطرح شد که تحریم‌های شدید آمریکا به زیرساخت‌های روابط اقتصادی کشور در حوزه‌های بیمه، حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری و

صادرکنندگان ایرانی مطابق توافق موقت با اعضای اتحادیه اوراسیا قادرند به مدت سه سال از تعرفه‌های ویژه فعالیت در این منطقه بهره‌مند شوند. در عین حال، موافقت روسیه با عضویت ایران در این پیمان، زمینه صادرات کالاهایی به بازار بزرگ این کشور را فراهم کرده که تا پیش از این، توجیه اقتصادی برای صادرات آنها وجود نداشت

کفه ترازو به سود ترکیه سنگینی می‌کند و به این ترتیب کارشناسان و فعالان اقتصادی از جمله رئیس کنونی اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران در زمره منتقدان توافق بوده‌اند. ضمن اینکه نبود کالاهای صنعت پتروشیمی در لیست تجارت ترجیحی، یکی دیگر از نقاط ضعف این توافق ارزیابی می‌شود.

موافقان نیز این توافق را محل انتقاد می‌دانند، اما به دفاع از اصل آن می‌پردازند و بر این باورند که شکست در استفاده از موقعیت‌های این چنینی، به ضعف‌های آشکار اقتصاد کشور بازمی‌گردد. رضا کامی، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و ترکیه معتقد است حجم تجارت دو کشور به اندازه‌ای قابل توجه نیست که بخواهد تولیدکنندگان داخلی را متضرر کند. وی نیز بر این باور است که توافق به خوبی تنظیم نشده تا منافع بیشتری نصیب ایران کند و نبود زیرساخت‌ها، ماشین‌آلات و فن‌آوری را ضعف بزرگی در مسیر بهره‌گیری از منافع توافق تجارت ترجیحی می‌داند. کامی بده‌وبستان امتیازها در توافقات تجاری را رخدادی طبیعی می‌داند که می‌تواند به زیان یک تولیدکننده داخلی تمام شود.

حال اما در میان ابهام اکثر قریب به اتفاق فعالان اقتصادی در باب نتایج مثبت توافق تجارت ترجیحی با ترکیه، سخن از ارتقای روابط به تجارت آزاد به میان می‌آید: اتفاقی که برای توسعه روابط خارجی ضروری به نظر می‌رسد، اما مشخص نیست شرایط تحریم، اراده ضعیف سیاسی و مقاومت‌های برخی از محافظان اقتصادی اجازه به ثمر نشستن این رویداد را خواهد داد یا خیر؟

این سوال زمانی جدی‌تر به نظر می‌آید که بدانیم قرار بوده از ابتدای امسال مذاکراتی تازه بر سر تکمیل توافق تجارت ترجیحی با ترکیه صورت گیرد و هنوز از نتیجه این سطح از مذاکرات نیز خبر روشنی در دست نیست.

بزرگ‌ترین توافق تجارت آزاد کشور
 شروع روابط اقتصادی آسان‌تر بین‌المللی گرچه از ترکیه کلید خورد، اما در سطحی گسترده‌تر با همسایگان شمالی ادامه پیدا

کرد. ایران در ۲۷ اردیبهشت ماه در آستانه قزاقستان موافقت‌نامه موقت ایجاد محدوده آزاد تجاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا را به امضا رساند. و در آذر ماه، مهم‌ترین توافق تجارت آزاد کشور به تأیید دولت‌های ایران، روسیه و اجلاس کشورهای عضو اتحادیه رسید. پوتین نیز در هشتم آذر توافق ایجاد محدوده آزاد تجاری ایران با اوراسیا را امضا و برای اجرا ابلاغ کرد.

در اواسط آذر ماه، اجلاس سران کشورهای عضو اتحادیه در سن پترزبورگ برگزار شد و بسته‌ای از اسناد در این اجلاس به امضا رسید که توافق با ایران در میان آنها بود. هیئت دولت ایران نیز با قید یک فوریت در ۱۸ آذرماه موافقت‌نامه موقت با اتحادیه اوراسیا را به تصویب رساند.

اما دولت لایحه این موافقت‌نامه مهم را تا اواخر دی ماه به مجلس ارسال نکرد و بنابراین توافق با اوراسیا هنوز وارد فاز اجرایی نشده که این موضوع مورد انتقاد گسترده بازرگانان و تولیدکنندگان است. اهمیت برقراری چنین ارتباط اقتصادی در هنگامه تحریم‌ها، دوچندان است و خاطره پیمان منطقه‌ای اکو این نگرانی را به وجود آورده که ممکن است این توافق بزرگ نیز به سرانجام نرسد. پیمان اکو که از کشورهای تاجیکستان، آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، پاکستان، افغانستان، ازبکستان، ترکمنستان، ترکیه و ایران تشکیل شده، به این تصمیم رسید که توافق تجارت ترجیحی میان اعضا برقرار کند، اما این تنها ایران بود که لیست کالاهای خود را ارائه نداد و از منافع توافق اکو چشم پوشید.

حال اما در بحبوحه تحریم‌ها، ایران در آستانه پیوستن به توافق تجاری آزاد موقت با اعضای اتحادیه اوراسیا قرار گرفته است. روسیه، قزاقستان، بلاروس، ارمنستان و قرقیزستان اعضای قطعی کنونی اوراسیا با بازاری به وسعت ۱۸۰ میلیون نفر هستند که ایران می‌تواند با بهره‌گیری از مزایایی چون کاهش پرداخت‌های گمرکی، عرضه کالا با قیمت‌های مناسب‌تر به بازارهای هدف و افزایش قدرت رقابت‌پذیری از این رویداد مهم بهره بگیرد. صادرکنندگان ایرانی مطابق توافق موقت فعلی قادرند به مدت سه سال

تجارت در سوم دی ماه خبر از آن داده که مراحل تکمیلی موافقت تجاری ترجیحی با هند تا یک ماه آینده عملیاتی خواهد شد.

براساس مذاکرات صورت گرفته، قرار است ۸۰ تا ۱۰۰ قلم کالا از دو طرف مشمول تخفیف تعرفه‌ای شوند. از برخی کالاهای مشمول موافقت‌نامه نیز رونمایی شده و نگاهی به نام‌ها این‌طور به ذهن متبادر می‌کند که توافقی متعادل‌تر از توافق با ترکیه، در آستانه انعقاد است. ایران به دنبال افزایش حجم مبادلات کمتر از ۵ میلیارد دلاری خود با هند است.

تلاش‌ها برای روابط اقتصادی گسترده‌تر با شریک بزرگی چون عراق نیز در جریان است. در روز ششم آذرماه، سعدالله مسعودیان، سرکنسول ایران در سلیمانیه عراق از تلاش مسئولان برای ایجاد گذرگاه جدید با اقلیم کردستان سخن گفت و احتمال ایجاد منطقه آزاد تجاری را مطرح کرد. برنامه ایجاد منطقه آزاد تجاری میان طرفین به تصویب مجلس ایران رسیده و گرچه طی مراحل قانونی ممکن است یک تا دو سال به طول بینجامد، اما انتظار می‌رود منطقه مرزی میان بانه و مریوان در گذرگاه باشماق به منطقه آزاد بدل شود.

حجم مبادلات تجاری با کردستان عراق هم اکنون ۶۸ میلیارد دلار است که قرار است به ۱۰ میلیارد دلار ارتقا یابد. پیش از این، حسن روحانی در دیدار با «برهم صالح» همتای عراقی خود، از توافق بر سر ایجاد منطقه آزاد تجاری سخن گفته و هدف روابط اقتصادی دو کشور را ارتقای مبادلات دو طرف تا سطح ۲۰ میلیارد دلار عنوان کرده بود.

اما در هجدهمین روز از دی ماه، سرکنسول جمهوری اسلامی ایران در نشستی با سروزیر ایالت بلوچستان پاکستان از افتتاح منطقه آزاد تجاری بین دو کشور تا چند روز دیگر خبر داده بود. این خبر در نشریه پاکستانی تریبون اکسپرس این‌گونه بازتاب یافته بود که منطقه آزاد مشترک بین دو کشور با عنوان «پاک - ایران» راه‌اندازی خواهد شد.

به این ترتیب، سیل اخبار مربوط به گشایش مناطق آزاد تجاری و انعقاد قراردادهای تجارت ترجیحی و آزاد در ماه‌های آذر و دی حیرت‌انگیز به نظر می‌رسد و امید به

بدون دیوار تعرفه‌ها توان پیشروی ندارند و دولت را در برقراری روابط گسترده‌تر با جهان محتاط می‌کند.

سلطانی آرزو کرد توافق با اتحادیه اوراسیا به سرانجامی خوش برسد و بازرگانان ایرانی طعم تجارت آزاد را بچشند.

به هر ترتیب نگاه به روابط خاص سیاسی با روسیه، فعالان اقتصادی را نسبت به فرجام موافقت‌نامه با اتحادیه اوراسیا خوش‌بین می‌کند، اما ملاحظات محافظه‌کارانه همیشگی بخشی از خوش‌بینی را می‌کاهد. گرچه شاید گشوده شدن باب تجارت گسترده با این کشور، طلسم روابط گسترده‌تر با منطقه و جهان را درهم بشکند.

هند، عراق و پاکستان در صف

گویا انعقاد قرارداد تجارت ترجیحی با هند نیز در مسیری مثبت پیش می‌رود. در حالی که اپراتور هندی در بندر چابهار مستقر شده و این قدرت نوظهور اقتصادی جهان موفق به دریافت معافیت واردات نفت از ایران شده، به تازگی از نهایی شدن مذاکرات تجارت ترجیحی نیز سخن به میان آمده است. مدیرکل دفتر آسیا و اقیانوسیه سازمان توسعه

از تعرفه‌های ویژه فعالیت در منطقه اوراسیا بهره‌مند شوند و با موافقت روسیه برای عضویت ایران در این پیمان، زمینه صادرات کالاهایی به بازار بزرگ این کشور را فراهم ببینند که پیش از این، توجیه اقتصادی برای صادرات آنها وجود نداشت.

واردات روسیه بیش از ۲۲۸ میلیارد دلار در بعد سالانه است که تنها سهم ناچیز ۰/۱۶ درصدی آن در اختیار ایران قرار دارد. تولیدکنندگان به تصاحب سهمی مناسب از بازار واردات ۳۶ میلیارد دلاری مواد غذایی روسیه چشم دوخته‌اند.

هادی تابان، رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه، لزوم رعایت استانداردهای خاص صادرات مواد غذایی به این کشور را گوشزد می‌کند و از مشکلات حمل‌ونقل برای مراده گسترده اقتصادی با همسایگان شمالی پرده برمی‌دارد. به گفته او، علی‌رغم شرایط مناسب حمل دریایی در این منطقه، زیرساخت‌های مناسبی برای صادرات ریلی و جاده‌ای وجود ندارد. ایران هنوز راه‌آهن رشت را به آستارا متصل نکرده و در حوزه جاده نیز ناوگان فرسوده‌ای دارد که وابستگی کشور به ناوگان خارجی را ناگزیر می‌کند و مشکلاتی مانند افزایش هزینه‌ها و کاهش قدرت رقابت را به دنبال دارد.

عدم آشنایی فعالان اقتصادی با شرایط تبادل اقتصادی با جهان، معضل مهمی است که در تجارت ترجیحی با ترکیه به چشم آمد و اتاق بازرگانی گام‌هایی برای رفع آن در مسیر تجارت با اوراسیا برداشته است. به همین منظور، اعضای هیئت‌رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و روسیه نشستی در اواخر دی ماه برگزار کردند و از کتاب «مجموعه قوانین و مقررات تجاری اوراسیا» رونمایی کردند. پدram سلطانی، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران در این نشست از بی‌اعتنایی دولت‌ها نسبت به نظرات بخش خصوصی در انعقاد موافقت‌نامه‌های تجاری گلایه کرد و نگاه احتیاط‌آمیز به انعقاد قراردادهای تجاری ترجیحی و آزاد را مایه نگرانی فعالان بخش خصوصی دانست.

وی از تصور دولت‌ها مبنی بر آسیب‌پذیری صنعت و کشاورزی کشور سخن گفت که

روسیه، قزاقستان، بلاروس،
ارمنستان و قرقیزستان
اعضای کنونی پیمان اوراسیا
با بازاری به وسعت ۱۸۰
میلیون نفر هستند که
ایران می‌تواند با توجه به
مزایایی مانند کاهش
پرداخت‌های گمرکی،
عرضه کالا با قیمت‌های
مناسب‌تر به بازارهای هدف،
افزایش قدرت رقابت‌پذیری
و ... از مزایای پیوستن
به این اتحادیه بهره بگیرد

در حالی که اپراتور هندی در بندر چابهار مستقر و این قدرت نوظهور اقتصادی جهان موفق به دریافت معافیت واردات نفت از ایران شده است، مدیرکل دفتر آسیا و اقیانوسیه سازمان توسعه تجارت در سوم دی ماه خبر از آن داده که مراحل تکمیلی موافقت تجاری ترجیحی با هند تا یک ماه آینده عملیاتی خواهد شد. بر اساس مذاکرات صورت گرفته قرار است ۸۰ تا ۱۰۰ قلم کالا از دو طرف مشمول تخفیف‌های تعرفه‌ای شوند

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه نگران مشکلات جدی حمل‌ونقل برای مرادده گسترده اقتصادی با همسایگان شمالی است. ایران هنوز راه‌آهن رشت را به آستارا متصل نکرده و در حوزه جاده نیز از ناوگان فرسوده‌ای برخوردار است که وابستگی کشور به ناوگان خارجی را ناگزیر می‌کند

گشایش درهای بسته اقتصاد ایران به جهان را تقویت می‌کند؛ اما چالش‌های خرد و کلان بر سر راه ارتباط گسترده اقتصادی با جهان چیست؟

اراده‌ای ضعیف در دولت و فعالان اقتصادی

در حالی که فشار تحریم‌ها بر کشور سنگینی می‌کند و ترامپ و وزارتخانه‌های خارجه و خزانهداری‌اش هرروز در پی شناسایی منافذ مبادلات اقتصادی ایران با جهان هستند تا با مسدودسازی آنها بر موفقیت تحریم‌ها بیفزایند، تلاش‌ها برای برقراری روابط اقتصادی با همسایگان پرشمار قابل‌تحسین است. محیط اقتصادی و سیاسی کشور اما کماکان درگیر چالش‌هایی است که نه تنها روند امور را کند می‌کند که بعضاً از به ثمر نشستن این تلاش‌ها نیز در هراس فرو می‌رود و به این ترتیب، انگیزه‌هایی جدی برای سنگ‌اندازی در این مسیر ایجاد می‌شود.

کارگزاران دولتی ایران در جذب سرمایه‌ها از آن سوی مرزها و صدور کالاها به آن سوی آب‌ها ضعفی مفرط دارند. با ادبیات روز تجارت در جهان آشنا نیستند و اولویت آنها، بهره‌گیری از فرصت‌های اقتصادی بین‌المللی به سود رشد و توسعه اشتغال کشور نیست. در موارد خاص انعقاد پیمان‌های تجاری و گشایش مناطق آزاد نیز بیم آن می‌رود که این روند با اهمال دولتیان، فرجامی ناخوشایند داشته باشد؛ آن هم در بحبوحه اشباع بازارهای داخلی و فزونی روند عرضه بر تقاضا که نیاز به بازارهای جهانی را بیشتر می‌کند. بیم تاثیر تحریم‌ها بر روابط اقتصادی بین‌المللی اندک کنونی نیز تلاش برای گشایش مسیرهای جدید را ضروری می‌کند.

نقاط ضعف دولتی، بی‌شبهت به نقاط ضعفی نیست که دهه‌ها است بر بخش اعظم محیط اقتصادی کشور به‌ویژه در بخش‌های سنتی‌تر آن سایه افکنده است. تجار و تولیدکنندگان سنتی چندان با اقتصادی با درهای باز همخوانی ندارند و با تمرکز بر ادبیات ملی‌گرا و بیگانه با واقعیات جهانی کنونی، ترس و وحشت از مرادده با جهان را در دل جامعه می‌افکنند. درهای بسته همان‌طور که ایجاد انحصار در

بازارها را آسان‌تر می‌کند، از نیاز به آشنایی با شیوه‌های نوین تجارت و فن‌آوری‌های نوین می‌کاهد. بخش سنتی اقتصاد چندان در پی توسعه روابط با جهان نیست و در عوض تغییر نگاه به تجارت و اقتصاد، تداوم بسته ماندن درها را آرزو می‌کند.

بخش‌های قدرتمندی از محیط سیاسی نیز چنین هراسی را منطبق بر باورهای ذهنی خود می‌داند و استدلال‌های اقتصادی را به سود مطامع سیاسی به کار می‌گیرند.

اما کاهلی و بی‌باوری دولت و فعالان اقتصادی به مسیر تازه تجارت با جهان، شاید رخدادی در حاشیه روند کنونی باشد، چه اینکه در صورت غلبه جدی این دلایل، ظرف مدتی کوتاه شاهد این سطح از توسعه روابط با همسایگان نبودیم. پس شاید بهتر باشد با ارتقای دیدگاه خود به سطحی کلان، در رمز و رموز احتمالی این روند، کنکاشی جدی‌تر داشته باشیم.

اقتصاد در خدمت سیاست می‌ماند؟
 تلاش گسترده دولت برای برقراری انواع آزادتر تجارت با همسایگان، پدیده‌ای نیست که شتاب کوتاه‌مدتش از نگاه‌های سیاسی و اقتصادی پنهان بماند؛ اما آیا باور کشور در باب رابطه سیاست و اقتصاد متحول شده است، یا همسویی بین منافع سیاسی و اقتصادی رخ داده تا اقتصاد بهره‌ای از مناسبات جاری جهانی بگیرد؟ در این خصوص، می‌توان از سه زاویه به موضوع نگریست:

نخست باید به این سوال پاسخ داد سطوح کلان سیاسی کشور که در سال‌های گذشته با تردید به اقتصاد مرتبط با جهان می‌نگریست، تغییری در نگاه خود داده است؟ رهبر انقلاب در روزهای شروع فعالیت دولت دوازدهم، روابط گسترده با جهان را در زمره توصیه‌های بااهمیت خود قرار داده و دولت را به تلاشی جدی در این باب فراخواند. در سخنرانی نوروزی امسال در مشهد نیز رهبری توجهی جدی به مرادودات فرامرز کرده بود: «وسعت و همسایگی با آب‌های بین‌المللی آزاد، از فرصت‌های این کشور است؛ ما از اینها به‌طور کامل استفاده نمی‌کنیم؛ ما با ۱۵ کشور همسایه هستیم. همسایگان متعدد، یک امکان و یک

با وجود تحریم‌ها و اینکه وزارتخانه‌های خارجه و خزانه‌داری آمریکا هر روز در پی شناسایی منافذ مبادلات اقتصادی ما با جهان هستند، تلاش برای تعمیق روابط اقتصادی با همسایگان قابل تحسین است، اما محیط اقتصادی و سیاسی کشور کماکان درگیر چالش‌هایی است که نه تنها روند امور را کند می‌کند که بعضاً از به ثمر رسیدن این تلاش‌ها در هراس فرو می‌رود

پیوندهای منطقه‌ای را در دستور کار معرفی می‌کند. حال شاید پس از این سخنان، ابعاد بیشتری از ماجرا روشن شود. کشور یا از پیوستن به WTO ناامید شده و یا ملاحظه‌ای سیاسی را مدنظر قرار داده که پیوستن به سازمان تجارت جهانی را مفید نمی‌داند. بر همین مبنا است که می‌توان زاویه‌ای از نگاه به تلاش‌های جاری را شکل داد و تصور کرد سیاست این بار توصیه‌ای دال بر شکل دهی به روابط اقتصادی محدودتر داشته است.

با توجه به اینکه به‌جز سنگ‌اندازی‌های بین‌المللی، حرکت ضعیف به‌سوی تنظیم رژیم تجاری مناسب در اقتصاد نیز مانعی بر سر راه پیوستن به سازمان تجارت جهانی بوده، پیمان‌های منطقه‌ای نمی‌تواند گره فرو بسته اقتصاد محدود کشور را باز کند، چه اینکه قوانین تجاری همه کشورهای جهان با این سازمان هماهنگ است و گریزی از مناسب‌سازی محیط اقتصادی نیست. ضمن آنکه باید توجه داشت ورود سرمایه‌ها و فن‌آوری‌های خارجی با پیمان‌های اقتصادی با همسایگان ممکن نمی‌شود و اعتبار پیمان‌ها نزد جهان چندان تناسبی با اعتبار حضور در WTO ندارد؛ بنابراین تجویز سیاست هر چه باشد، نمی‌تواند رویه‌های جاری جهانی را نادیده بگیرد و آن را با ملاحظات داخلی همسو کند.

خوش‌باوری به توافق‌های تجاری منطقه‌ای، با ملاحظه‌ای دیگر نیز کم‌رنگ می‌شود. ایران در بحبوحه تحریم‌های شدیدی است و بنابراین دراز کردن دست دوستی به سوی همسایگان و تلاش برای همکاری با کشورهای دوست برای دور زدن تحریم‌ها اجتناب‌ناپذیر است. سیاست می‌تواند این بار برای فرار از فشار، به بی‌توجهی به مراوده با کشورهای منطقه پایان دهد و مفری برای ورود و خروج کالاها ایجاد کند. این نگاه می‌تواند مقدمه تحولی بزرگ‌تر نبوده و صرفاً تاکتیکی کوتاه‌مدت برای مقابله با آمریکا و هم‌پیمانان منطقه‌ای‌اش باشد. در صورتی که به تلاش‌های عراق برای معافیت از تحریم‌های آمریکا در جهت تامین گاز و برق نگاهی بیندازیم و سخنان سرکنسول ایران در جهت فروش سوخت ارزان به پاکستان در منطقه آزاد تجاری را رصد کنیم، شاید نگاه

ظرفیت بسیار مهم برای کشور است. کشور ما از لحاظ جغرافیایی در جایگاه حساسی قرار گرفته است؛ نقطه اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب است و این از لحاظ جغرافیایی مهم است ... بازاریابی بیرون از کشور و صادرات هم یکی از انواع حمایت از کالای ایرانی است ... اگر ما بتوانیم بیست درصد از تولیدات کشورهای همسایه خودمان را - فقط همسایه - [یعنی] بیست درصد از مجموع مصرف آنها را متعهد بشویم، فلان تعداد شغل [ایجاد می‌شود] - یک عدد خیلی بالا که من الان درست یادم نیست، اما می‌توانم عرض کنم که تأثیرش در ایجاد اشتغال در کشور و ایجاد ثروت ملی بسیار زیاد خواهد بود.»

نگاه جدی رهبری در دو سال اخیر، تأثیری جدی در زمانی کوتاه داشته و قراردادهای تجاری مهمی با همسایگان امضا شده یا در آستانه امضا است و به نظر می‌رسد نوعی همسویی بین دیدگاه‌های کلان و اولویت‌های دولت به‌وجود آمده است. ظاهراً سفرهای مهم مقامات بلندپایه دولت به کشورهای همسایه و اختصاص بخش مهمی از مذاکرات به ایجاد روابط عمیق‌تر اقتصادی، در راستای راهبردی است که از راس سیاسی کشور تجویز شده است. این روند می‌تواند جامعه ایرانی را به این نتیجه برساند که پس از مدت‌ها، سیاست توجهی جدی به اقتصاد داشته و تولید قدرت و ثروت از این مسیر را باور کرده است.

اما دست‌کم از دو زاویه دیگر نیز می‌توان به موضوع نگریست که باور «توجه استراتژیک به تولید قدرت اقتصادی» را به چالش می‌کشد. نخست باید به معمای پیوستن به سازمان تجارت جهانی پرداخت. کشور دو دهه است تلاش برای ورود به WTO را در پیش گرفته و گویا تلاش‌های آمریکا و برخی کشورهای منطقه، سدی در سر راه ورود به این سازمان ایجاد کرده است. اما یک و نیم سال پس از توافق هسته‌ای، مجتبی خسر و تاج، رئیس وقت سازمان تجارت جهانی سخنی بر زبان می‌آورد که تلاش‌ها برای پیوستن به اقتصاد جهان را زیر سوال می‌برد. خسر و تاج در مردادماه ۱۳۹۶ و در هنگامه‌ای که خبری از تحریم‌های تازه آمریکای ترامپ نبود، اولویت کشور را پیوستن به سازمان تجارت جهانی نمی‌داند و توسعه

تاکتیکی کشور به چنین پیمان‌های منطقه‌ای باورپذیرتر شود.

باری، آرزوی فعالان اقتصادی نگاهی عمقی و راهبردی به مراوده با دنیا است، چون مقابله با نرخ بیکاری بالا و رشد اقتصادی سریع اگر بدون ارتباط با جهان میسر بود، در دهه‌های اخیر توفیقی پایدار در این باب کسب شده بود. شاید این آرزوها اکنون نیز تا حدی محقق شده باشد و شاید رخدادهای کنونی مقدمه‌ای برای ورود اقتصاد ایران به محیط جهانی در بلندمدت باشد.

بخشنامه پراکنی بانک مرکزی رشد صادرات را متوقف کرد

کاهش بعد از شدت!

بر اساس آمار منتشره از سوی گمرک ایران، ارزش تجارت کشور در نه ماهه ۱۳۹۷ به ۶۵۹۷۸ میلیون دلار رسید که در مقایسه با سال پیش ۷ درصد کاهش نشان می‌دهد. البته این کاهش مربوط به ایجاد محدودیت‌های وارداتی بوده، زیرا صادرات غیرنفتی افزایش داشته است. از این میزان ارزش تجارت، ۳۳۳۵۸ میلیون دلار مربوط به صادرات غیرنفتی کشور (به وزن ۸۶۹۴۰ هزار تن) بوده که به لحاظ ارزشی ۵/۴ درصد افزایش و به لحاظ وزنی کاهشی ۲ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد. در مقابل با توجه به سیاست‌های کنترل واردات در همین مدت ۳۲۶۲۰ میلیون دلار کالا (به وزن ۲۳۸۷۱ هزار تن) به کشور وارد شده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل حاکی از کاهش ارزش به میزان ۱۵/۹ درصد و کاهش وزن به میزان ۱۳/۲۷ درصد است.



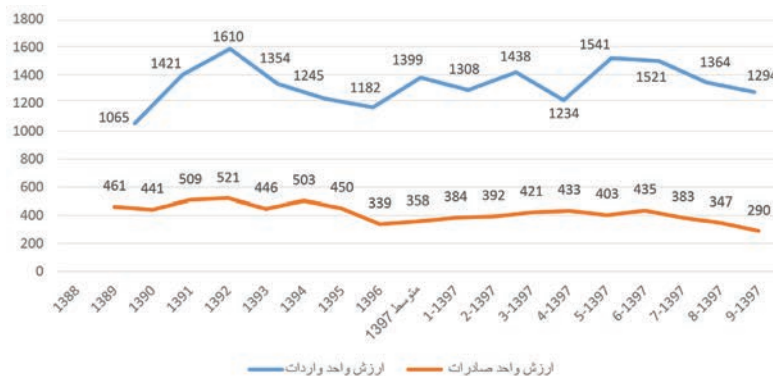
خیزی که صادرات در ماه‌های پیش شروع کرده بود با افت مواجه شده که علت آن را می‌توان در ایجاد موانع صادراتی مانند صدور بخشنامه‌های متعدد بانک مرکزی نظیر پیمان سپاری ارزی و طبقه‌بندی صادرات برای برگشت ارز، افزایش ارزش پایه صادراتی به ۸۳۰۰۰ ریال و کاهش واردات کالاهای سرمایه‌ای و واسطه‌ای دانست

تغییر ترکیب کالاهای صادراتی از مواد خام به کالاهای صنعتی باشد که ارزش افزوده بالاتری نیز برای کشور مورد نظر به همراه دارد. براساس آمارهای گمرک، ارزش واحد صادرات طی سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۹ به‌طور متوسط ۴۴۷ دلار بود که در ۹ ماهه ۱۳۹۷ به ۳۸۴ دلار کاهش یافته است. این آمار نشان می‌دهد که خام فروشی در سال ۱۳۹۷ بیشتر از دوره ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۶ شده است. به عبارت دیگر افزایش نرخ ارز در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۷ به افزایش کالاهای با ارزش افزوده بیشتر کمکی نکرده است. در دوره تحریم‌های سال‌های ۹۰ و ۹۱ ارزش واحد واردات به دلیل افزایش هزینه‌های معاملات افزایش و بعد از امضای برجام کاهش یافت و مجدداً در سال ۹۷ به دلیل محدودیت‌های وارداتی افزایش یافته است. از حاصل تقسیم ارزش واحد صادرات و واردات به رابطه مبادله خواهیم رسید. آمارهای گمرک نشان می‌دهد، طی سال‌های ۱۳۸۸ به بعد به‌طور نسبی با کاهش رابطه مبادله مواجه بوده‌ایم، یعنی با هر دلار صادرات کشور کمتر کالا وارد کشور کرده‌ایم.

تنوع پایین سبد صادراتی کشور

با وجود شعارهای بی‌درپی در خصوص رهایی از اقتصاد تک‌محصولی و اجتناب از خام فروشی، آمار تجمعی آبان ماه نیز حاکی از آن است که سبد صادراتی کشور بسیار متمرکز و سهم فرآورده‌های نفتی در آن چشمگیر است.

ارزش واحد صادرات و واردات (تن/دلار) سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۷



صادرات غیرنفتی کشور در آذر ماه ارزشی معادل ۳۳۹۰ میلیون دلار داشته و ارزش کالاهای وارداتی نیز ۳۰۷۱ میلیون دلار بوده که حاکی از مزاد تراز تجاری معادل ۳۱۹ میلیون دلار است. این آمارها نشان می‌دهد که خیزی که صادرات در ماه‌های پیش شروع کرده بود با افت مواجه شده که عمدتاً می‌توان آن را ناشی از ایجاد موانع صادراتی مثل صدور بخشنامه‌های متعدد بانک مرکزی نظیر پیمان سپاری ارزی و طبقه‌بندی صادرات برای برگشت ارز، افزایش ارزش پایه صادراتی از دلار ۴۲۰۰۰ ریالی به ۸۳۰۰۰ ریالی (دلار نیمایی) و کاهش واردات کالاهای سرمایه‌ای و واسطه‌ای دانست. متوسط ماهانه صادرات غیرنفتی کشور تا آذر ماه در سال ۱۳۹۶ معادل ۳۰۱۹ میلیون دلار بوده که در سال ۱۳۹۷ به ۳۷۰۷ میلیون دلار افزایش یافته است. البته این افزایش عمدتاً متأثر از افزایش نرخ ارز و افزایش قیمت برخی کالاها (فلزات) و فرآورده‌های نفتی است.

ارزش هر تن کالای صادراتی

افزایش ارزش هر واحد کالای صادراتی نشان‌دهنده تعمیق در محصولات صادراتی است. به عبارت دیگر هرچه قدر کالاهای با ارزش‌تر صادر شود، ارزش افزوده بیشتری نصیب کشور خواهد شد و حاکی از تحرک کشور در طول زنجیره ارزش است. براساس اطلاعات منتشره گمرک، ارزش هر تن کالای صادراتی در ۹ ماهه ۱۳۹۷ معادل ۳۸۴ دلار بوده (عمدتاً متأثر از صادرات آذر ماه) که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، ۷/۵ درصد افزایش دارد. این در حالی است که ارزش هر تن کالاهای صادراتی کشور در سال ۱۳۹۶ تنها ۳۵۵ دلار در هر تن بوده است.

بهبود رابطه مبادله

رابطه مبادله که نشان‌دهنده رابطه تجاری بین گروهی از کشورهاست، از نسبت ارزش واحد کالاهای صادراتی به ارزش واحد کالاهای وارداتی به دست می‌آید. این رابطه نشان می‌دهد که به ازای هر واحد کالای صادراتی به چه میزان کالا می‌توان وارد کرد. بهبود این شاخص (بدون تغییر در قیمت جهانی) می‌تواند گویای

صادرات سایر کالاها (صنعتی و کشاورزی، فرش و صنایع دستی) در ۹ ماهه ۱۳۹۷، معادل ۱۹۱۲۷ میلیون دلار سهم ۵۷/۳۴ درصد) بود که رشد ۷/۰ درصدی را نشان می‌دهد. ارزش واحد این گروه محصولات در نه ماهه سال ۱۳۹۶ معادل ۳۳۶ دلار بود که در سال ۱۳۹۷ به ۳۵۷ دلار افزایش یافته است (۹/۳ درصد افزایش).

بخش‌های درآمدزای ایران

فرآورده‌های نفتی اولین بخش درآمدزای اقتصاد ایران است. پلاستیک و مواد شیمیایی در رتبه دوم و سوم؛ و آهن و فولاد، میوه‌های خوراکی، سنگ فلز، جوش و خاکستر، کود و سبزیجات در رتبه‌های بعدی قرار دارند. بدین ترتیب تقریباً ۶۲/۱ درصد ارزش حاصل از صادرات کشور تنها در اختیار چهار گروه اول و ۷۲/۳ درصد صادرات غیرنفتی در اختیار هشت بخش بوده که عمدتاً بخش‌های منبع محور و با ارزش افزوده پایین هستند.

کالاهای برتر صادرات ایران

ارزش پانزده قلم اول صادرات کشور ۱۵/۰۵ میلیارد دلار است که سهمی معادل ۴۵/۱۲ درصد از کل صادرات غیرنفتی را تشکیل می‌دهند. اولین قلم میعانات گازی با کاهش ۴۵

در ترکیب سبد صادراتی در ۹ ماهه سال جاری، با وجود کاهش ۴۵ درصد میعانات گازی، هنوز این محصول بالاترین رتبه صادرات را با ۲۷۷۶ میلیون دلار (سهم ۸/۳۲ درصد) در اختیار دارد؛ هرچند سهم آن به نفع سایر کالاها (صنعتی و کشاورزی، فرش و صنایع دستی) در حال کاهش بوده و از ۱۰ درصد به ۸/۸ درصد رسیده است.

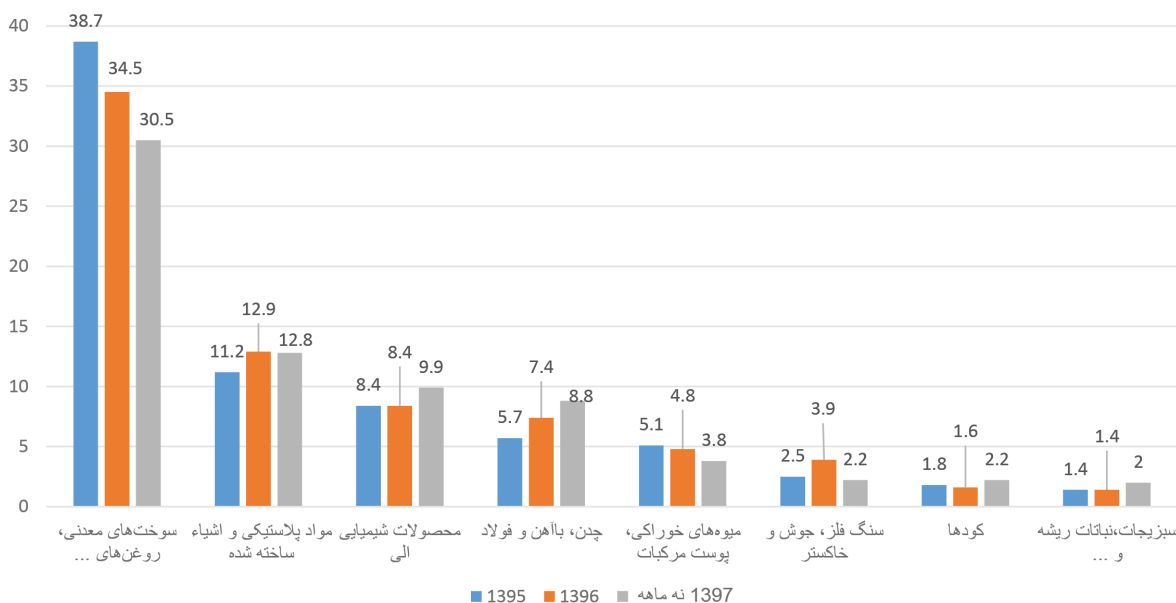
در عین حال، ارزش واحد این محصول نیز از ۳۹۲ دلار در هر تن در ۹ ماهه اول ۱۳۹۶ به ۵۲۱ دلار در ۹ ماهه سال ۱۳۹۷ افزایش یافته که بخش اعظمی از کاهش مقدار را جبران کرده است. مقایسه آمار هفت ماهه و هشت ماهه و ۹ ماهه نشان می‌دهد صادرات این محصول از آبان ماه به بعد به صفر رسیده است.

صادرات محصولات پتروشیمی در ۹ ماهه سال ۱۳۹۷، با ۱۱۴۵۵ میلیون دلار (با سهم ۳۴/۳۴ درصد) مهمترین محصولات صادراتی کشور بوده و نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۱/۱۸ درصد رشد داشته است. این گروه محصولات در نه ماهه سال ۱۳۹۷ نسبت به مدت مشابه سال قبل با کاهش قیمت واحد ۱/۳ درصدی (ارزش هر تن محصولات پتروشیمی در ۹ ماهه ۱۳۹۶ معادل ۴۱۵ دلار و در ۱۳۹۷ معادل ۱۰ دلار بود) مواجه بوده است.

سهم کشورهای پیرامونی در تجارت خارجی کشور در حال افزایش است، به طوری که سهم ۱۳ کشور همسایه، از ۴۷ درصد در ۹ ماهه ۵۷ درصد در ۹ ماهه امسال افزایش یافته است. از نکات مهم دیگر افزایش صادرات به نپال، تونس، مراکش، نیجر، جیبوتی، کلمبیا و صربستان است

از حاصل تقسیم ارزش واحد صادرات و واردات به رابطه مبادله خواهیم رسید. این محاسبه نشان می‌دهد طی سال‌های ۱۳۸۸ به بعد به طور نسبی با کاهش رابطه مبادله مواجه بوده‌ایم، یعنی با هر دلار صادرات کشور کمتر کالا وارد کشور کرده‌ایم

ارزش واحد صادرات و واردات (تن/دلار) سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۷



رشد صادرات نمایان خواهد شد. به دنبال دستور وزیر صنعت، معدن و تجارت در ۸ دی ماه امسال که «صادرات کالاهای وارداتی از محل ارز رسمی گروه یک کالایی و ارز نیمایی از کلیه مرزهای گمرکی و همچنین از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به خارج از کشور ممنوع است» به نظر می‌رسد حلقه صادرات روز به روز در حال تنگ‌تر شدن است. تاکنون کالاهایی که ارزش ۶۲۰۰ تومانی می‌گرفتند ممنوع بودند و محدودیت دیگر که اخیر اضافه شده است مربوط به کالاهایی که می‌شود که برای واردات آنها از ارز نیمایی استفاده می‌گردد. انتظار می‌رود صادرات در ماه‌ها بعد با این محدودیت افت بیشتری داشته باشد. سیاست‌گذار هر چند در این دستور به دنبال مدیریت مصارف داخلی است، لیکن این بخشنامه می‌تواند از طریق کاهش عرضه ارز بر بازار ارز تاثیر بگذارد.

آورده‌اند. پنج کشور اول در حدود ۶۹/۱ درصد و ۱۰ کشور ۸۲/۷ درصد صادرات کشور را به خود اختصاص می‌دهند. نکته مهم تمرکز بیشتر سه کشور اول است، به طوری که سهم سه کشور عراق، چین و امارات از صادرات غیرنفتی که در ۹ ماهه سال ۹۶ معادل ۴۹/۲۰ درصد بود، در سال ۹۷ به ۵۶/۴۲ درصد رسید. نکته دیگر افزایش سهم عراق از ۱۴/۴ درصد در سال ۹۶ به ۲۰/۸ درصد در سال ۱۳۹۷ و امارات از ۱۴/۶ درصد به ۱۵/۴ درصد است.

با توجه به اینکه واردات کالاهای سرمایه‌ای و واسطه‌ای یکی از عوامل موثر بر تولید هستند و از این طریق بر رشد اقتصادی تاثیر دارند، دولت با کنترل و ایجاد محدودیت در واردات، کاهش تولید را از کانال واردات دامن می‌زند و به رکود، عمق بیشتری خواهد بخشید. این محدودیت‌ها اثر خود را بر صادرات کالاها و خدمات خواهد گذاشت که آثار آن در کاهش

درصدی مواجه شده و بقیه اقلام با افزایش همراه بوده‌اند. در ۹ ماهه ۹۷ به میزان ۱۷۰۸ میلیون دلار کالا بیشتر از ۹ ماهه ۹۶ صادرات داشته‌ایم که بخش مهمی از این افزایش توسط کاهش صادرات میعانات گازی جبران شده است. این قلم کالا تقریباً ۳۶/۸ درصد کل صادرات کشور را نیز شامل می‌شوند.

جغرافیای صادرات کشور

در میان ده شریک تجاری اول کشورهای عراق، چین، امارات، افغانستان، ترکیه، تایلند، پاکستان و عمان، مانند ماه گذشته، از رشدی چشمگیری برخوردار هستند. ضمن اینکه کشورهای پیرامونی رفته رفته سهم بیشتری از صادرات را به خود اختصاص می‌دهند. احتمالاً این افزایش صادرات به کشورهای پیرامونی به این دلیل است که صادرکنندگان در شرایط تحریم یکی از مفرهای صادراتی را همین کشورها یافته‌اند و مجدداً به آنها روی

سهم صادرات ایران به کشورهای منطقه

وزن به هزار تن / ارزش به میلیون دلار											
رتبه	کشور مقصد	نه ماهه سال ۱۳۹۷				نه ماهه سال ۱۳۹۶				درصد تغییرات	
		ارزش	سهم وزن	سهم ارزش	وزن	ارزش	سهم وزن	سهم ارزش	وزن	ارزش	وزن
۱	عراق	۱۵,۴۸۵	۱۷,۸۱	۲۰,۷۷	۹,۷۲۹	۴,۶۵۹	۱۰,۹۷	۱۴,۷۲	۵۹,۱۷	۴۸,۷۰	
۳	امارات	۱۱,۶۰۲	۱۳,۳۴	۱۵,۳۹	۱۳,۲۸۸	۴,۶۱۲	۱۴,۹۸	۱۴,۵۷	۱۲,۶۹-	۱۱,۳۱	
۴	افغانستان	۴,۴۲۶	۵,۰۹	۷,۰۰	۴,۳۰۰	۲,۰۲۲	۴,۸۵	۶,۳۹	۲,۹۲	۱۵,۵۴	
۵	ترکیه	۶,۳۵	۶,۹۴	۵,۷۳	۳,۹۱۳	۱,۵۶۳	۴,۴۱	۴,۹۴	۵۴,۲۵	۲۲,۳۲	
۷	پاکستان	۱,۸۸۹	۲,۱۷	۲,۶۹	۱,۵۰۲	۶۱۹	۱,۶۹	۱,۹۶	۲۵,۷۶	۴۴,۷۵	
۹	عمان	۱,۶۰۸	۱,۸۵	۱,۷۸	۱,۳۷۷	۳۹۹	۱,۵۵	۱,۲۶	۱۶,۷۸	۴۸,۵۲	
۱۳	ترکمنستان	۵۲۴	۰,۶۰	۰,۹۱	۷۰۳	۳۲۸	۰,۷۹	۱,۰۴	۲۵,۴۱-	۷,۱۸-	
۱۹	کویت	۲,۶۰۲	۲,۹۹	۰,۵۹	۱,۸۹۰	۱۶۴	۲,۱۳	۰,۵۲	۳۷,۶۸	۲۱,۱۱	
۲۱	روسیه	۳۲۷	۰,۳۸	۰,۵۸	۳۳۶	۱۷۷	۰,۳۷	۰,۵۶	۰,۳۹	۹,۰۴	
۲۲	قطر	۱,۰۴۶	۱,۲۰	۰,۵۵	۱,۳۰۷	۱۶۲	۱,۴۷	۰,۵۱	۱۹,۹۹-	۱۴,۳۴	
۲۶	ارمنستان	۴۴۲	۰,۵۱	۰,۳۸	۲۲۱	۸۷	۰,۲۵	۰,۲۸	۱۰۰,۰۰	۴۴,۸۳	
۲۹	قزاقستان	۳۷۷	۰,۴۳	۰,۳۰	۲۶۱	۱۱۷	۰,۲۹	۰,۳۷	۴۴,۶۸	-۱۴,۸۲	
۶۶	بحرین	۵	۰,۰۱	۰,۰۳	۶	۸	۰,۰۱	۰,۰۳	-۷,۳۶	۸,۵۹	
	جمع کشورهای فوق	۴۶,۳۶۸	۵۳	۵۷	۳۸,۸۲۱	۱۴,۹۱۹	۴۴	۴۷	۱۹	۳۷	
	جمع کل	۸۶,۹۴۰	۱۰۰	۱۰۰	۸۸,۷۱۹	۳۱,۶۵۰	۱۰۰	۱۰۰	-۲	۵	

سیاست‌گذاری‌های لجستیک در اقتصادهای ملی

فصلی از یک کتاب درباره دغدغه‌های کلان برنامه‌ریزی‌های حمل‌ونقل

در شرایطی که می‌گوییم سند جامع آمایش مراکز لجستیکی کشور را تدوین کرده‌ایم، اما هنوز وزارت راه درگیر آن است که به فرهنگستان زبان فارسی بقبولاند از همان کلمه «لجستیک» و نه «آماد» یا «پشتیبانی» و یا ... در نام شرکت‌ها و متون رسمی استفاده شود تا اداره کل ثبت شرکت‌ها مانعی بر سر راه تاسیس شرکت‌هایی با این عنوان، به وجود نیارد، بد نیست نگاهی هم داشته باشیم به سازوکارهای هماهنگی برای توسعه لجستیک در کشورهای دیگر.

آنچه می‌خوانید بخش‌هایی از کتاب «مراکز لجستیکی در بندر و خشکی» تألیف همایون اسدی، از پژوهشگران و مدرسان لجستیک و حمل‌ونقل بین‌المللی است.



اگرچه پیشرفت برنامه‌ها و راهبردهای ملی لجستیک، وابسته به اتفاق نظر ملی بین تمامی دست‌اندرکاران خرد و کلان است؛ اما پیروزی به دست نمی‌آید مگر اینکه این رایزنی‌ها در طول زمان پیاده کردن راهبردها ادامه یابد. به همین دلیل، وجود یک نهاد رایزنی و هماهنگی در سطح ملی برای تصمیم‌گیری‌ها ضروری است

این کمیته پیگیری می‌شود، اینها هستند:

- سیاست‌های دربرگیرنده افزایش بهره‌وری سامانه لجستیک ملی؛
- توسعه زیربنایها و پایانه‌های لجستیکی
- سیاست‌های مربوط به توسعه صنعت لجستیک و هر اقدام دیگری که براساس قانون به نظر رئیس کمیته، قابلیت طرح کردن داشته باشد و سودمندی آن به صنعت لجستیک برسد. کمیته شامل بیست عضو است و ریاست آن را شخص وزیر برعهده دارد. مقامات ارشد از سایر نهادهای دولتی هم که به هر ترتیبی با موضوع لجستیک مربوط باشند، از جمله وزارت راهبرد و تامین مالی، وزارت آموزش، علوم و فن‌آوری، وزارت خارجه و تجارت، وزارت خوراک، جنگل‌داری و شیلات، وزارت اقتصاد دانش‌محور، وزارت

دانشگاهیان تشکیل شده است.

این شورا هفت گماشتگی (ماموریت) دارد:

- ارزیابی و پایش اوضاع و احوال جهانی که می‌تواند در صنعت لجستیک ملی رد پای باقی گذارد.
- ارزیابی و پایش اوضاع و احوال داخلی و ایفای نقش میانجی برای حل مناقشات بین گروه‌های ذی‌نفع
- برپایی یک پایگاه از داده‌های الکترونیک درباره خواسته‌های صنعت ترابری و زنجیره تامین در سطوح ملی و فرامرزی
- آموزش و تامین مالی برای افزودن به گنجایش‌های حرفه‌ای نیروی انسانی
- گسترش پژوهش در حوزه لجستیک به‌ویژه در مورد ترابری فرآورده‌های ویژه، شرکت‌های کوچک و میانه و فناوری داده‌ها و مخابرات
- بازنگری فراگیر درباره سیاست کشتیرانی ساحلی، مقررات و کارسازی دوسویه و دادوستد بین آن و صنعت کشتیرانی بومی
- انگیزش جامعه تجاری مالزی به دادوستدهای فرامرزی و فروش بر مبنای CIF به جای FOB افزون بر این، یک نهاد آموزش و پژوهش زنجیره تامین و لجستیک زیر نظر شورا راه‌اندازی شده که باید به کار پژوهش سرگرم شود.
- این نهاد، هم در اختیار دولت و هم بخش خصوصی قرار دارد، ولی بیشتر منابع مالی را دولت فراهم می‌کند.
- برنامه ملی چندجستار درباره ترابری و لجستیک را پوشش می‌دهد:
- جستارهای زیربنایی (شامل دوخطه کردن سرتاسری شبکه ریلی، پشتیبانی از شبکه‌های بین‌وجهی، گسترش دالان‌های ملی ترابری و توسعه باراندازها در گره‌های محل برخورد شاهراهها)
- توسعه منابع انسانی
- توسعه نهادها و مقررات یا اصلاح آنها

■ **کره جنوبی** - قانونی با عنوان «چارچوبی برای سیاست‌های لجستیکی» الزامات لجستیک ملی و سیاست‌های آن را گردآوری می‌کند. این قانون یک کمیته ملی سیاست‌های لجستیک را پیش‌بینی کرده که زیر نظر وزارت سرزمین، ترابری و امور دریایی فعالیت می‌کند. اقداماتی که توسط

درست است که پیشرفت راهبردهای ملی لجستیک، وابسته به اتفاق نظر ملی بین تمامی دست‌اندرکاران خرد و کلان است، اما پیروزی به دست نمی‌آید، مگر اینکه این رایزنی‌ها در طول زمان پیاده کردن راهبردها ادامه یابد. این است که وجود یک نهاد رایزنی و هماهنگی ملی برای تصمیم‌گیری ضروری است.

نمونه‌هایی از سازوکارهای هماهنگ

■ **اندونزی** - اجرای آیین‌نامه لجستیک ملی در این کشور به هفت سطح تقسیم شده است. در حالی که وزیر اقتصاد بر کرسی مشابه سازمان برنامه و بودجه ما می‌نشیند، برای به انجام رساندن راهبردها سه دفتر طراحی شده است. یکی از این سه دفتر مسئول پیوستگی ملی است که رئیس آن، معاون وزیر امور برنامه‌ریزی است.

این دفتر تمامی گماشتگی‌های مربوط به لجستیک، ترابری و فن‌آوری اطلاعات و مخابرات را به عهده دارد. یک گروه لجستیک ملی نیز زیر نظر این دفتر کار می‌کند که تحت امر معاون وزیر، هماهنگ‌کننده صنعت و تجارت است. این تیم به‌طور ویژه مسئول تحقق برنامه لجستیک ملی است و دستیاران و مشاورانی نیز از دست‌اندرکاران عملی و دانشگاهیان دارد.

این تیم یک دبیرکل دارد که دبیرخانه را اداره می‌کند. زیر نظر این تیم، شش گروه کارشناسی فعالیت و هرکدام یکی از پیشران‌های کارساز را دنبال می‌کنند: منابع انسانی، فن‌آوری اطلاعات و مخابرات، ارائه‌کنندگان خدمات لجستیک، هماهنگ‌کنندگان مقررات و کالاهای کلیدی. اعضای این گروه‌ها را نیز نمایندگان وزارتخانه‌ها و نهادهای دولتی، دانشگاهیان و دست‌اندرکاران عملی این صنعت تشکیل می‌دهند.

■ **مالزی** - شورای ملی توسعه لجستیک مالزی در سال ۲۰۰۷ تشکیل شده است و نقش نهاد هماهنگ‌کننده را برای راهبردها، سیاست‌ها، مقررات و قواعد و همچنین رهبری کلیه کارها به‌صورت بین‌نهادی و همسو کردن آنها با برنامه‌های صنعت ایفا می‌کند. این شورا از نمایندگان وزارتخانه‌های مرتبط، سازمان‌ها و نهادها و نیز انجمن‌های صنعتی و تجاری و

کار، وزارت سرزمین، ترابری و امور دریایی، گمرک، سازمان شرکت‌های کوچک و میانه در این کمیته عضویت دارند.

کمیته دارای سه کمیته فرعی است که جستارها سیاست‌های لجستیک، پایانه‌های لجستیک و لجستیک فرامرزی را پی می‌گیرند.

این کمیته‌های فرعی، بررسی‌های نخستین را برای کمیته اصلی انجام می‌دهند. قانون، برخی وظایف را مستقیماً به کمیته‌های فرعی سپرده و در زمان کمیته اصلی، افزونی ایجاد کرده است، مانند بررسی ساختار شبکه داده‌های لجستیک که در این خصوص کمیته فرعی مستقیماً به وزارتخانه پاسخگو خواهد بود.

پیش‌بینی شده است که کمیته‌هایی نیز در سطح سیاست‌گذاری زیر نظر شهرداران، فرمانداران و استانداران برپا شود.

■ تایلند - تایلند نیز یک شورای ملی لجستیک

پیش‌بینی کرده است. شورایی که هم طرف رایزنی دولت است، هم نهاد انجام‌دهنده و فرجام‌دهنده سیاست‌های لجستیک. این شورا از دو سو سازمان گرفته است؛ یکی کمیته راهبردی در توسعه لجستیک که نخست‌وزیر بر کرسی ریاست آن می‌نشیند و دیگری شورای پیشرفت لجستیک. زیر نظر این شورا، شش کارگروه در زمینه‌های زیربنای لجستیک، قانون‌گذاری، زیربنای سایبری و فن‌آوری داده‌ها و مخابرات، نیروی انسانی و آموزش، گسترش بازار و پشتیبانی از شرکت‌های کوچک و میانه کار می‌کنند. شورای پیشرفت لجستیک اعضای کارگروه‌ها را برمی‌گزیند و راهبردی و ارزیابی کارشان را هم‌سنجی می‌کند.

کمیته بالادستی راهبردی در توسعه لجستیک نیز گزارش کارگروه‌ها را دریافت و بررسی می‌کند و در صورت لزوم دوباره آنها را برای پردازش بیشتر به شورا ارجاع می‌دهد.

کمیته بالادستی اعضای ۴۰ تا ۵۰ نفری شورای لجستیک را انتخاب می‌کند.

کمیته لجستیک ملی در سال ۲۰۰۷ بنیان نهاد شد. ریاست آن با نخست‌وزیر است و چندین وزارتخانه در آن عضو هستند از جمله بازرگانی، ترابری، صنعت، دارایی، آموزش، کشاورزی، فن‌آوری داده‌ها و مخابرات، کار و دفتر توسعه اقتصادی و اجتماعی ملی.

بخش خصوصی هم در شکل چند انجمن صنعتی و فدراسیون از جمله شورای ملی فرستندگان و صاحبان کالای تایلند، اتاق بازرگانی تایلند، فدراسیون صنعت، انجمن بانکداران تایلند با این کمیته همکاری می‌کند. افزون بر این، هیات دولت هفت کارشناس برجسته را عضویت به این کمیته می‌گمارد. سه کمیته فرعی یا زیرکمیته در زمینه‌های پیشرفت لجستیک صنعتی، پیشرفت لجستیک کشاورزی و هماهنگی داده‌ها با کمیته اصلی کار می‌کنند.

کمیته، نقش برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و پیش‌را را دارد و می‌تواند در همه زمینه‌ها مثل فراهم آوردن پول، بازاریابی، پژوهش، آموزش نیروی انسانی، سیاست‌گذاری‌های مالیاتی، سیاست‌های حفظ مشتریان، تغییر و اصلاح قوانین و حتی تغییرات در چارچوب‌های اداری و نهادی وارد شود.

جنبه‌هایی از فعالیت کمیته‌ها یا شوراهای ملی لجستیک

آنچه در بخش اول این جستار رفت، حکایت از برپایی نهادهایی در کشورهای آسیای جنوب شرقی و شمال شرق و شرق دور آسیا داشت که گرچه هرکدام به اسمی دیگرگونه نامیده

در کشورهای آسیای جنوب شرقی، شمال شرق و شرق دور آسیا، نهادهایی وجود دارند که با وجود اسامی مختلف، هدف و ساختار همه آنها کم‌وبیش یکسان است: به عنوان یک کانون میانه در زمینه سیاست‌گذاری اجرایی، راهبردی کلیت سیستم و نیل به هماهنگی بین‌نهادی و سازگاری بین‌سیاستی توسط کنشگران لجستیکی را برعهده دارند

شدند ولی هدف و ساختار همه آنها کم‌وبیش یکی است. همه آنها به عنوان یک کانون میانه برای سیاست‌گذاری اجرایی در زمینه لجستیک عمل می‌کنند. یک جنبه دیگر از فعالیت آنها، راهبردی کلیت سیستم و پایش تحولات درونی و فرامرزی صنعت لجستیک است. نقش دیگر، پیشبرد و نیل به هماهنگی بین‌نهادی و سازگاری بین‌سیاستی توسط کنشگران دارای سود و زیان مستقیم در زمینه لجستیک است.

به جز اینها زمینه‌های دیگر کار این کمیته یا شوراهای عبارتند از:

- توسعه و برپایی پایانه‌های لجستیک.

- اقداماتی که می‌بایست به پیشرفت صنعت لجستیک بینجامد.

- نوآوری‌هایی که می‌بایست به کارایی و ارزانی سامانه لجستیک بینجامد.

- گسترش گنجایش و زمینه‌های ارتقای نیروی انسانی در لجستیک.

شکی نیست که فعالیت این کمیته‌ها و شوراهای به شکلی تنگاتنگ با راهبردها و نقشه‌های راه جامع کشورها ارتباط دارند و زیرمجموعه چارچوب‌های سیاسی کلان همچون برنامه‌های اقتصادی چند ساله دولت‌ها محسوب می‌شوند. به همین خاطر است که این کمیته‌ها می‌توانند به عنوان نهادهای پیش‌ملی نیز به کار روند. البته برای اینکه چنین پایش‌هایی امکان‌پذیر شود، لازم است که چگونگی فرآیند اجرای فرمان‌ها روشن باشد.

معمول است که دبیرخانه چنین کمیته‌هایی پایدار و همواره برقرار باشد، اما نشست‌های کمیته هرچند وقت یک‌بار و به‌طوری‌سامانمند برگزار می‌شود. دبیرخانه نقش فراهم آوردن منابع مالی بسنده برای انجام امور را برعهده دارد. کمیته‌ها ممکن است به فراخور حال از برخی شرکت‌های بزرگ و کارآمد که در زمینه لجستیک شخص سوم فعالیت می‌کنند نیز جهت شرکت در جلسات دعوت کنند تا میزان هماوردی (رقابت‌پذیری) کربهای ملی یا شرکت‌های لجستیکی عمومی را محک بزنند. از این‌رو سفارش شده که نهادهای دولتی در بالاترین سطوح در این جلسات شرکت کنند. اگر این چنین شود، یک پیام روشن و قوی از میزان اهمیت چنین

آموزش‌ها باید استاندارد و توسط شرکای خارجی شناخته‌شده باشد، بهتر این است که دولت مقادیری از تامین مالی دوره‌ها را به عهده گیرد. هرگاه محتوی آموزش توسط طرفین بازشناسی شود، آنگاه رد و بدل کردن کارشناسان بین دو کشور و نیز پر کردن شکاف نیروی انسانی آسان‌تر خواهد شد.

ج) پیش‌برنده استاندارد صنعت

کار دیگری که انجمن‌ها باید انجام دهند تا اعتبار کسب کنند، این است که شرایط استاندارد قراردادی و قواعد حداقلی را به طوری مستمر مورد پیش‌قرار دهند و در آنها بازنگری کنند. هرگاه در کمیسیون‌های حل اختلاف انجمن‌ها، پدیده‌های جدیدی پیش می‌آید که در شرایط استاندارد پیش‌بینی نشده است، پیشنهاد می‌شود که این قواعد مورد بازنگری قرار گیرد تا روش‌های تازه را دربرگیرند. همین‌طور است تغییرات و تحولاتی که در بازار بین‌المللی پیش می‌آید که باید در استانداردها منعکس شود.

علاوه بر این، انجمن‌ها باید راهنمایی از بهترین کارکرد شرکت‌ها و بهترین نمونه‌ها را برای گسترش این‌گونه عملکرد در کل بخش ارائه دهند؛ مانند بهترین نمونه‌ها از جهت چانه‌زنی منتج به عقد قرارداد، زمان‌بندی تحویل، چگونگی پیش‌قرارداد با پیمانکاران خرد، بهترین پوشش‌های بیمه مسئولیت و هر جستاری دیگری که سودمندی صنعت لجستیک در آن باشد.

باز پیشنهاد می‌شود که انجمن‌ها درهای خود را برای اعضا جدید محکم نبندند و روزه‌ها را سد نکنند؛ چراکه خود رقابت و هم‌اوردی در پیشه به اندازه کافی سخت و سهمگین هست و از این رو هر شرکتی که وارد گود شود، چاره‌ای جز رعایت استانداردهای کمیته ندارد.

البته انجمن‌ها باید شرایط سخت‌تری را برای رعایت اعضا جدید در نظر گیرند تا ایشان از خامی به پختگی برسند. در زمینه لجستیک، دامنه و گوناگونی خدمات مورد قرارداد به قدری گسترده است که خواهی‌نخواهی تنها شرکت‌هایی در بازار رقابت باقی خواهند ماند که عملکرد خوبی را از خود نشان دهند.

انجمن‌ها چالشی پیش‌رو باشد.

وقتی چندین انجمن وجود داشته باشند باید اطمینان حاصل کرد که نگاه و صدای همه آنها به نحوی در پرسش و پاسخ آخرین منعکس شده است. این احتمال وجود دارد که یک انجمن به خاطر رسالت دفاع از منافع اعضای خود، نگاه ویژه‌ای را ارائه دهد که با سودمندی عمومی و ملی منافات داشته باشد. برخی انجمن‌ها نیز همه شاخه‌های پیشه خود را نمایندگی نمی‌کنند. بنابراین ممکن است ناخواسته مشورت‌های نادرستی ارائه دهند.

ب) گنجایش‌سازی

در خصوص آموزش و نیز گنجایش‌سازی، انجمن‌های ملی می‌توانند نقش مهمی ایفا کنند. آنها نسبت به دولت در موقعیت بهتری برای پیش‌نیازها و تحولات هستند. می‌توانند نیازهای آموزشی را بازشناسی کرده و راسا یا از طریق کمیته یا شورای ملی، دوره‌هایی را به اجرا گذارند، می‌توانند با دانشگاه‌ها برای نگاشتن یک برنامه درسی مناسب که مورد نیاز صنعت لجستیک باشد همکاری کنند.

از آنجا که لجستیک، صنعتی بین‌المللی است و هر روز بیش از دیروز احساس می‌شود که

انجمن‌های ملی از چند جنبه می‌توانند نقشی کلیدی در پیشبرد سیاست‌های لجستیک ملی ایفا کنند. البته به بازی گرفتن آنها مشروط به این است که برای خود برند حرفه‌ای مناسبی تدارک دیده باشند، تعهد خود را به گفت‌وگو نشان داده باشند، در رایزنی‌ها نقش کنش‌گرانه و سازنده‌ای ایفا و از اختیار مواضع صرفاً مخالف خودداری کنند

کمیته‌هایی به افکار عمومی داخلی و خارجی منتقل می‌شود. شرکت در بالاترین سطوح تصمیم‌گیری، هم‌چنین کمک می‌کند که درگیری‌ها و تداخل وظایف و حوزه‌ها بین نهادهای دولتی و خصوصی به چالاک‌ترین و بهترین روش حل و فصل شود.

نقش انجمن‌های ملی

انجمن‌های ملی از چند جنبه می‌توانند نقش بسیار کلیدی و کارسازی را در پیشبرد راهبردها و سیاست‌های لجستیک ملی ایفا کنند. انجمن ملی می‌تواند پشتیبان یا مخالف کلیدی برای هر فرآیندی باشد. به انجمن‌های ملی هم پیشنهاد قوی شده که حتما در فرآیندهایی اینچنین، فعالانه شرکت کنند تا شاید بتوانند در سیاست‌گذاران تاثیر بگذارند. البته به بازی گرفتن انجمن‌های ملی مشروط به این است که این انجمن‌ها برای خود برندی و آوازه حرفه‌ای مناسبی تدارک دیده باشند، تعهد خود را به گفت‌وگو نشان داده باشند، در رایزنی‌ها نقش کنش‌گرانه، فعال و سازنده‌ای را ایفا و از نقد صرف و اختیار کردن موضع مخالف خودداری کنند.

برای اینکه یک انجمن توانایی برندسازی و رفتار مسئولانه و حرفه‌ای را از خود نشان دهد، می‌بایست پیش از این استانداردها و الگوهای رفتار حرفه‌ای را تعریف کرده باشد، شرایط عمومی قراردادی را بیرون داده باشد و رفتار شایسته حرفه‌ای را برای اعضای خود بازشناسانده باشد. با این روش‌ها یک انجمن دارای هویت قابل اتکا و قابل اعتماد در سطح داخلی و بین‌المللی می‌شود.

الف) انجمن به‌عنوان یاری‌رسان به سیاست‌های پیشبرد لجستیک ملی

تنها با همیاری و هم‌انبازی است که یک انجمن می‌تواند مطمئن شود اولویت‌ها و کش‌وقوس‌ها و مخاطراتی که شرکت‌ها هرروزه با آنها دست‌وپنجه نرم می‌کنند به‌درستی در برنامه ملی نقش بسته است. همین‌طور نمایندگان انجمن‌ها باید اطمینان حاصل کنند که الزامات منظور شده در برنامه، کارسازترین و کم‌هزینه‌ترین برای دلگرم کردن صنعت لجستیک در راه پیش‌رو است. ممکن است در فراخواندن انجمن یا

BAYANDOR Digital Magazine

شماره ۱۲ نیمه دوم دی ۱۳۹۷

نایب رئیس اتاق ایران: دولت یکبار برای همیشه، امورا به بخش خصوصی واگذار کند

گزارش یک جشن

مراسم بزرگداشت شصت و پنجمین سال تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با حضور پرشور جامعه دریایی کشور برگزار شد

دانشگاه حمل و نقل دریایی
 در ماه مهر سال ۱۳۴۴ شمسی میزبان ایجاد یک شکل صنعتی در حوزه دریایی و بندری شد که طی گذشت چند دهه شامل آموزش و به دست آمدن و بهای پررنگ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران شد و به انجمن و بنیادگر تاسیس خود را در کنار اعطاء فعالیت صنعت حمل و نقل و دریایی و بندری و مسئولان دولتی و بخش خصوصی فعالیت گرفت. این گزارشی است از آنچه که در جشن انجمن کشتیرانی گذشت.

با حضور خبرنگاران و اصحاب رسانه های سراسری کشور
کنفرانس خبری انجمن کشتیرانی برگزار شد

شرکت آمازون امکانات حمل و نقلی اش را گسترش می دهد
کامپون، هواپیما و حالا کشتی!

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

برگزاری جلسات کمیته های تخصصی

انجمن کشتیرانی دارای ۸ کمیته تخصصی ۱. کانتینر، ۲. امور گمرکی و ترانزیت، ۳. امور بندری و ترمینال داران بنادر، ۴. امور حقوقی و بیمه، ۵. آموزش، مطالعات و تحقیقات، ۶. روابط عمومی و امور بین الملل، ۷. مواد نفتی و شیمیایی و ۸. کمیته حل اختلاف بوده است. شکل گیری کمیته ها در اجرای تبصره ۴ ماده ۲۱ اساسنامه انجمن، مصوب ۲۵ تیرماه ۱۳۷۲ بوده و جلسات آن حداقل یکبار در ماه برگزار می شود.

برگزاری دوره های آموزشی تخصصی

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی با تعاملی که با موسسات و مراکز آموزشی معتبر داخلی و خارجی همچون موسسه بین المللی ICT، دانشگاه آزاد اسلامی، سازمان فنی و حرفه ای کشور و اداره آموزش سازمان بنادر و دریانوردی دارد، با حضور استادان برتر کشور توانسته دوره های آموزشی حرفه ای حوزه جدیدترین کتاب های تخصصی حوزه دریایی و بندری، برگزاری آزمون های تخصصی و ارائه گواهینامه های معتبر بین المللی از جمله دیگر خدمات متنوع این مرکز به شمار می رود.

ارائه مشاوره تخصصی در حوزه دریایی و بندری

حضور کارشناسان خبره و باتجربه که دانش و تجربه بالایی در حوزه دریایی و بندری دارند این فرصت را در اختیار اعضای انجمن و دیگر فعالان حمل و نقلی قرار داده تا از مشاوره های آنها بهره مند شوند. مشاوران امین انجمن همه روزه در ساعت های اداری به صورت حضوری و تلفنی آماده ارائه مشاوره هستند.

یک انجمن با خدمات متنوع

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در شصت و پنجمین سال تاسیس خود منشا تحولات سازنده در عرصه حمل و نقل دریایی بوده است. بخشی از این اتفاقات مثبت به واسطه ارائه خدمات جامع و متنوع به جامعه دریایی کشور روی داده است. در این اینفوگرافیک، نگاهی گذرا به مهم ترین خدمات ارائه شده از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران انداخته ایم.

اطلاع رسانی خبری

واحد روابط عمومی انجمن کشتیرانی با ۳ رسانه تخصصی در حوزه دریایی و بندری، قدمی سازنده در راه خبررسانی صحیح و مستقیم به مخاطبان خود برداشته است. پایگاه خبری «بخار دریا» دارای مجوز رسمی از وزارت فرهنگ و اسلامی، نشریه مکتوب «پیام انجمن» و نشریه الکترونیکی «بایندر» مهم ترین رسانه های تخصصی دریایی و بندری وابسته به انجمن به شمار می روند.



تعیین تعرفه های دریایی و بندری

تعیین تعرفه های دریایی و بندری نیز از جمله خدمات مهم انجمن کشتیرانی محسوب می شود. تعرفه هایی همچون هزینه های محلی کالاهای کانتینری و غیر کانتینری، هزینه های دیرکرد و عودت کانتینر از این جمله است. همچنین اطلاع رسانی تعرفه هایی که از سوی نهادهای دولتی ارائه می شود نیز از دیگر خدمات این بخش محسوب می شود.

شورای حل اختلاف دریایی و بندری

ضرورت وجود یک نهاد ذیصلاح برای رسیدگی به شکایات و دعاوی تخصصی در حوزه دریایی و بندری باعث شد تا شعبه ویژه شورای حل اختلاف دریایی و بندری در سال ۱۳۹۶ در انجمن کشتیرانی ایجاد شود. شعبه ویژه ۲۶۲۹ حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری مستقر در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خلاء ای بود که با توجه ویژه مسئولان انجمن پس از ۳ سال پیگیری افتتاح شد.

تأمین سازنده و مستمر با نیازهای فوری

اعضای هیئت مدیره انجمن به منظور پیگیری امور صنفی و تشکلی و تأثیر گذاری در حوزه دریایی و بندری کشور از یک سو و پیگیری امور مربوط به اعضای انجمن، تعامل سازنده ای با نهادهای ذیربط از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، اتاق بازرگانی ایران و تهران، انجمن های حمل و نقلی، بانک مرکزی، دادگستری، مراکز آموزشی و پژوهشی، نمایندگان بنادر، فعالان بخش خصوصی و نهادهای جهانی داشته است.

برنامه ریزی، مدیریت و هدایت فعالیت های دریایی و بندری

فعالیت به منظور ایجاد زمینه جذب و هدایت سرمایه گذاری های داخلی و خارجی در جهت توسعه صنعت بندری و دریایی و سایر امور مرتبط به منظور ارتقای کیفیت خدمات در بنادر بازرگانی کشور و افزایش کمی و کیفی ناوگان تجاری و خدماتی کشور برای تولید و اشتغال و توجه به بخش خصوصی از اهداف انجمن کشتیرانی است.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

راهنمای ترابران

صفحه	حفل و نقل بین المللی	حافظ	۱۲۱	نارین شرق کالا	۱۲۲	پرستوهای مهاجر	۱۱۵	ستاره	۱۱۰
۱۲۱	آتا پارسا سیر	حامل	۱۲۷	نامداران ترابر	۱۰۸	توکا	۱۳۳	ستاره اقیانوس آبی	۱۲۴
۱۱۴	آتشیا	خزر ترابر	۱۰۸	ناویان	۱۰۹	ترکیب حمل و نقل	۱۳۷	سبزکارک	۱۲۶
۱۰۸	آتیبه	خط سفید خزر	۱۱۶	نیک تک	۱۰۹	جهش ترابر جنوب	۱۲۲	سیراف دریا لیان	۱۲۷
۱۰۸	آرش تیر زمین	خلیج فارس	۱۲۰	نیلگون آبی ایرانیان	۱۱۳	ساسان ترابر پارس	۱۳۶	شاخص صدف دریا	۱۲۶
۱۱۳	آرمان دریا زمین	خیام ترابر	۱۰۸	ودود ترابر	۱۱۲	ساحل ترابر پارس	۱۳۶	فرناک دریا آرام	۱۲۶
۱۲۹	آرین ترابر امیر	دالاهو ترابر شایان	۱۱۲	وفاراه	۱۱۵	سعادت ترابر	۱۳۷	فرشته اقیانوس آبی	۱۲۷
۱۱۴	اسفند ترابر	دانیال ترابر	۱۱۰	ویسمان	۱۲۲	شیاهنگ بروجن	۱۳۷	کسری افق دریا	۱۲۳
۱۱۲	اسکان پرودت پارس	دریا یویان امید	۱۲۲	هاگ بار	۱۱۴	فردوس بار تبریز	۱۳۲	گذرگاه دریا پارس	۱۲۵
۱۰۸	اسرع ترابر	دریا زمین اروند	۱۱۴	هویار ترابر	۱۱۱	ممتاز	۱۳۵	ماروس ترابر	۱۲۳
۱۱۱	افلاک ترابر شایان	دلفین ارغوانی کرانه	۱۱۸	یونیبیک	۱۲۱			مدیریت بار و دریا	۱۲۷
۱۱۹	آنسو	دلنا بار	۱۰۹					هفت دریا	۱۲۷
۱۱۱	آیدین ترابر جهان	دنیا بار	۱۱۴					هماهنگ دریای پارس	۱۲۴
۱۰۹	الیت آریا جم	دی ترابر	۱۰۸						
۱۲۹	آماج تارون	دی ترانس صبا	۱۱۶						
۱۱۰	امید اندیش	راگا ترابر پاسارگاد	۱۱۹						
۱۰۹	امین ترابر	رادمان ترابر	۱۲۲						
۱۱۰	ایران سریع	راهبران پیام	۱۲۵						
۱۱۲	ایران ترکمن	راه ترابر	۱۲۷						
۱۱۶	ایران پرودت بار	راه گستر فارس	۱۱۸						
۱۰۹	باربران ایران	راه وند	۱۱۰						
۱۱۲	باربد	روانسر ترابر	۱۲۵						
۱۲۷	بار فرابر	روشن تیر	۱۱۰						
۱۲۱	بارفرابری آراز	ره انجام	۱۲۳						
۱۱۰	بارفرابری راهیان	رهام ترابر آریا	۱۲۵						
۱۱۹	باریستا توان ترابر	رهپاد ابریشم	۱۱۹						
۱۱۲	بارفرابری کامیاران	رهزاد ترابر	۱۱۲						
۱۱۵	بارمان ره تفتیس	زمره ترابر نوین	۱۱۵						
۱۱۸	یوتان ران	سپهران ترابر	۱۱۸						
۱۲۲	پهپود کالا ایرانیان	ستاره آبی دریا	۱۲۰						
۱۱۱	به نام ترابر	سرعت ترابر ایرانیان	۱۱۵						
۱۰۸	بی تا ترابر	سندیاد بحری	۱۱۷						
۱۱۵	پارسا ترابر پرشیا	سورچی ترابر	۱۰۹						
۱۱۵	پارسا ترابر کاسمین	سینا صدر	۱۱۵						
۱۲۳	پارس ترابر	سی بن ترابر	۱۱۸						
۱۱۳	پارس ترابر یاس	سیروان ترابر ماد	۱۱۶						
۱۱۳	پارس سما کالا	سکان رانان	۱۱۹						
۱۱۲	پارس گیلتا	شاران	۱۱۱						
۱۱۳	پارسیان زمین دریا	شامخ فرابر	۱۱۷						
۱۲۱	پارس سووین الیت	شاهو ترابر پارس	۱۱۸						
۱۲۸	پریشیا راد	شاهین ترابر	۱۲۰						
۱۱۲	پریشیا سپید ترابر	شهاب ترابر آریا	۱۰۸						
۱۱۴	پژوهش	شهاب ثاقب	۱۰۹						
۱۱۲	پل	شهام ترابر	۱۱۷						
۱۲۱	پل وان ترابر	صحرا ترابر	۱۱۰						
۱۱۷	پنج اقلیم	کاسمین	۱۰۸						
۱۱۲	پیروز رانان جهان	کارگو اطلس	۱۱۶						
۱۲۲	پیشرو حمل کالا	کالابر	۱۰۹						
۱۱۷	پیشرو ناوگان سیراف	کالا تندیر	۱۱۳						
۱۱۵	پیشتازان	کیان مهر ترابر	۱۲۰						
۱۱۸	تات فرابر ایرانیان	گروه شرکت های آریا	۱۲۶						
۱۱۴	ترابری بین المللی T.B.T	گروه شرکت های حامل	۱۲۷						
۱۱۷	توشه بر	گروه شرکت های راهبران	۱۲۵						
۱۱۲	تیزکاران	گیتی پارس آسیا	۱۱۳						
۱۲۵	تهران تیر	لاینر ترانسپورت کیش	۱۱۱						
۱۲۲	تهران راهوار	ماکو سیر	۱۱۳						
۱۱۳	تهران مارین	ماهان تجارت لیمارک	۱۲۶						
۱۱۵	جاده ابریشم	مینا آسیا فرابر	۱۱۱						
۱۱۵	جاده ابریشم فرابر	مژده ترابر	۱۰۹						
۱۱۳	جاده طلایی	ملک ترابر	۱۱۰						
۱۲۰	جهان دنیز کالا	مهرداد ناوگان	۱۱۹						
۱۲۰	جهان جاده	مهیار ایران	۱۲۵						
۱۱۴	جهان یخچال بار	میهن ترابر	۱۱۳						

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس
• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)
فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹
info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران
* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بندر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی
* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بندر و مرزهای زمینی به سایر کشورها
* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم
* انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)
* حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

TURKEY OFFICE

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. 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 ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تارابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳

فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

www.bitatarabar.com

info@bitatarabar.com



نامداران ترابر

حمل و نقل بین المللی و لجستیکی
Namdaran Tarabar

کریر - فورواردر

هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۲۲۸۵۴۱۲۷ - ۳۱
فکس: ۲۲۸۵۴۱۲۹
info@namdaranlogistic.com



کاسپین CASPIAN

حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر

تهران: یوسف آباد، بالاتر از میدان کلاهدری، پلاک ۴۴۹، ساختمان پارسا، طبقه ۳، واحد ۳۰۲

تلفن: ۸۸۶۱۶۶۳۷-۹

فکس: ۸۸۶۱۶۶۴۰

caspian@caspian-transport.ir

www.caspian-transport.ir



دی ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

آدرس: خیابان سمیه، جنب برج سپهر، ساختمان خاقانی، شماره ۸۳
ورودی شرقی، طبقه سوم، پلاک های ۱۸ و ۲۰
تلفن: ۸۸۸۴۷۹۲۱ - ۴
فکس: ۸۸۸۴۷۹۲۴
daytarabar@daytarabar.com



آرش تیر زرین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کابوتاز جهت حمل سوخت

آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵

۴۴۳۸۷۶۶۵

arashtirzarrin@gmail.com



سرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایر، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
تلفکس: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹ / ۳۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۶۵۲
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com



شرکت خیام ترابر

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD

Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بندر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری
دورس در امارات متحده عربی

نمایندگی انحصاری خطوط:

نمایندگی خط کانتینری لسر لاین
نمایندگی خط کشتیرانی سی آی کون
نمایندگی خط کشتیرانی سان استار
نمایندگی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون
نمایندگی شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE
D & D 7 SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰ / کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴ - ۵

۸۸۷۰۰۲۶۵ - ۶ / ۸۸۱۰۲۹۱۰ - ۱۵

فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ ، (۱۰ خط) ۲۰۷ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳
فکس: ۸۸۹۶ ۱۷۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابار
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (پادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی
سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵
تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸
sinasadr@neda.net.ir



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی کالا
• سرویس های هوایی و زمینی و دریایی
از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
• ترانزیت داخلی و خارجی
• ترخیص کالا • امور نمایشگاهی
• بازرگانی و خرید کالا از مبادی اروپایی
و آسیایی

تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، برج طوبی،
طبقه ۱۴، واحد ۳
تلفن: (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 مفتاح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳
تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمبر: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

شهاب ثاقب

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹
تلفن: ۸۸۸۱۰۰۱۱-۲ / ۸۸۸۲۲۷۱۹
فکس: ۸۸۳۰۵۹۶۸

E-mail: info@shahabsagheb.com
www.shahabsagheb.com

- حمل هوایی، دریایی، زمینی، ریلی، ترکیبی
- خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- مدیریت پروژه های خاص • خدمات امور نمایشگاهی
- انبارداری و توزیع • مشاوره لجستیک
- سیستم های یکپارچه لجستیک و تامین
- ترانزیت (داخلی و خارجی)

تهران، بزرگراه کردستان، بالاتر از خیابان ملاصدرا، خیابان عطار، پلاک ۴۸
تلفن: ۸۸۸۷۷۵۳۰، فکس: ۸۸۷۸۴۹۴۲، بندرعباس: ۰۷۶-۳۲۲۴۷۵۸۹
info@niktak.com
www.niktak.com



حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی



شرکت حمل و نقل بین المللی

رهپاد ابریشم

فورواردر - کریر

♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی
و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا
به ایران و آسیای میانه و بالعکس
♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و
امور گمرکی در کلیه گمرکات
تهران: خیابان مطهری، نبش سلیمان
خاطر، شماره ۱۴۸، طبقه سوم
تلفن: ۸۸۸۴۶۶۶۴-۶۵
فکس: ۸۸۳۰۷۵۸۵
ecmelan2003@yahoo.com



ستاره
(با مسئولیت محدود)

STAR MARINE Services Co.LTD.

مدیر عامل:

محمد مهدی عسگری بهبهانی

زمینه فعالیت:

• نمایندگی خطوط کشتیرانی

و چارترینگ

• نماینده انحصاری خط

عربستان سعودی Bahri

Mitsui O.S.K.Line (MOL) •

شعبات: بندر امام خمینی، بندر عباس

بندر بوشهر، خرمشهر، چابهار،

خارک و کیش

تهران: خیابان شهید بهشتی، بین قائم مقام و میرزای شیرازی، پلاک ۴۴۶، ساختمان پارسه،

طبقه سوم، واحد ۱۲

کد پستی: ۱۵۸۶۷۶۴۶۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمبر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی
راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی

بار فرابری راهیان

نماینده خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴ - ۸۸۸۹۴۷۰۴ (خط ۱۵)

نمبر: ۸۸۹۱۳۵۶۸ - ۰۲۱

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.com



SAHRA TARABAR Co.

Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق العملکاری، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲ - ۸۸۳۱۸۸۵۰

فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲ - ۳۳۸۱۶۰۱۰ - ۰۴۵

www.stcotransport.com

info@stcotransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

امید اندیش

کریر، فورواردر

به مدیریت غلامرضا حنفی

• حمل و ترخیص و ترانزیت کلیه

محموله های گروپاژ، 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 - ۸۸۳۱۲۴۰۰

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: ۶۶۴۶۸۰۶۶ - ۶۶۴۰۳۳۳۹

فکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com



نمایندگی آلمان

info@ariangmbh.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی

ترانزیت و ترخیص کالا

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر

، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان

ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱ - ۴

۰۲۱ - ۸۸۸۰۶۸۶۰ - ۲

نمبر: ۸۸۸۱۰۲۱۹ - ۰۲۱



شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

◀ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای

صادراتی، وارداتی و ترانزیت

◀ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی

و خروجی کشور

◀ دارای نمایندگی در کشورهای چین،

ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،

ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱

تلفکس: ۶۶۹۲۳۷۹۶ / ۶۶۹۲۳۳۵۶

۶۶۹۲۰۲۷۴ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴

۶۶۹۲۳۶۷۸ / ۶۶۹۲۳۳۶۲

www.danieltarabar.com

info@danieltrabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport &

Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (خط ۵)

فکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، تریلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (خط ۱۰) فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هويار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فرواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی
موال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۱۷۱۰۱۰
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: ۰۲۱-۴۴۹۶۹۸۶۴ - ۴۴۹۶۹۷۴۳ - ۴۴۹۶۹۰۵۲ - ۴۴۹۶۹۰۴۹
۴۴۹۷۴۰۷۲ - ۴۴۹۶۹۰۵۴ - ۴۴۹۷۵۴۷۲ - ۴۴۰۳۳۱۴۰
نمبر: ۰۲۱-۴۴۹۶۹۸۶۷

Info@afaktarabarsharanco.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: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۶۶۱ / ۰۷۶-۳۲۲۵۰۶۶۴
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 (۲۱) 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.



شرکت نوید راسا آذر

NAVID RASA AZAR
Export & Import

- ◆ حمل کالاهای صادراتی توسط کامیونهای ترک و ایرانی به کشورهای ترکیه - سوریه - لبنان - اردن و گرجستان
- ◆ ارایه کامیونهای یخچالی به کشورهای فوق الذکر و کل اروپا و بالعکس
- ◆ این شرکت دارای پارکینگ اختصاصی و لیفتراک جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری به مساحت ۶۰ هزار متر مربع جنب گمرک شهرداری می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸ فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷
مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)
Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@Gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی

تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، نرسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲،

طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۰۷۲

info@pishrohaml.com

www.pishrohaml.com

ایران ترکمن



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریبر - 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

کریبر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه

شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱

تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷

فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹

info@pol-co.com

www.pol-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارس گیتا

تهران: خیابان قائم مقام فرحانی، بالاتر از میدان شعاع، نرسیده به مطهری، کوچه الوند،

پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶

کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۷

تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۸۵-۶ / ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۸۵-۳

نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳



E-mail: info@parsgita.com

www.parsgita.com



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی

و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس

و آسیای میانه به ایران و بالعکس

تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان

سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰

info@piroozranan.com

www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابر

کریبر - 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



ودود ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریبر، فورواردر

زمینی، دریایی

تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری،

پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹

نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷

vadudetarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی دالاهو ترابر شایان

کریبر - فورواردر - ترانزیت

• حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین

• حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی

• مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی

• دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور

تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴

تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸

نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴

dalahoo@tarabar@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

حمل تخصصی

کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴

فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵

info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: 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



ماکوسیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،

پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲

کدپستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲
فکس: ۸۸۷۴۸۱۰۲ / ۸۸۷۴۷۷۸۳
ms_makuseir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران مارین

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان
ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،

پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲

تلفن: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲ - ۸۸۹۴۰۹۲۲
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت هیمن تارا بار
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: ۸۸۸۲۰۷۳۳
info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



شرکت جاده طلایی حمل و نقل بین المللی

کریر-فورواردر

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
خدمات گمرکی ترانزیت و ترخیص کالا
دارای دفتر نمایندگی در کلیه بندر و گمرکات
کشور به ویژه بندرعباس، بوشهر، دیلم، آبادان،
خرمشهر، بندرانزلی، امیرآباد و گمرکات تهران
دارای دفتر نمایندگی در حمربه 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: ۵۷-۵۵۰۸۹۸۵ / شماره: ۵۵۰۸۹۸۰
www.avayenikpars.com
www.jadehtalaei.com
info@jadehtalaei.com



گیتی پارس آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی
زمینی - دریایی - هوایی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی
خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم
تلفن: ۸۸۷۵۶۸۶۴ - ۸۸۷۵۷۸۳۰
نمابر: 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
بلغارستان - یونان - رومانی و آلمان

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۳۸۰
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۴۸۴۱۳
۰۹۱۹۵۹۳۳۲۸۶

www.aslline.com
info@aslline.com



شرکت حمل و نقل بین المللی پارس سما کالا

(با مسئولیت محدود)

زمینی، دریایی، هوایی

تهران: خیابان بهشتی، پلاک ۲۳۷
طبقه دوم، واحد ۸
کد پستی: ۱۵۳۱۶۱۵۶۷۳
تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com



بارفربری پارسین زمین دریا Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



کالا تجریر

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 تارا بار یاس
PARS TARABAR YAS

حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳ تلفن: ۰۲۲۶۸۰۸۲
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



آتشیآ

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 بندر عباس: 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



Since 1955
ترابری بین المللی تهران
(شرکت سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و
کلیه گمرکات مرزی کشور

نشانی: تهران، خیابان شهید قرنی، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵
فاکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtc.ir



Esfand Tarabar

International Transport co., Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، 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 بارفربری و حمل و نقل بین المللی
دریا زمین اروند
(سهامی خاص)

- ♦ خدمات چارترینگ و مشاوره
و حمل کالای فله
- ♦ حمل و نقل بین المللی کلیه کالاهای
کانتینری وارداتی و صادراتی
- ♦ نمایندگی در کلیه نقاط جهان و
کشورهای همسایه، از جمله ترکیه،
امارات و عراق

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمدقصر،
خیابان هجدهم، پلاک ۱۰، طبقه ۳، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۱۴۸۳۴۴۱۷
تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۰
نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۵۲۷۲۳۱

www.arvandsealand.com
info@arvandsealand.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
پژوهش

کریر - فورواردر
(زمینی، دریایی، ریلی)

- ♦ حمل انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیت
به کشورهای اروپایی، آسیای میانه و 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 - ۰۲۶
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 نوبخت، 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 ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب، مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸
نمابر: ۶۶۹۷۲۸۴۰

Silk Road

Freight Forwarders and Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir 34758 Istanbul, Turkey
Tell: +90 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



پیشتازان

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

PISHTAZAN INT'L TRANSPORT CO.LTD

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی، شماره ۲۶۵، طبقه سوم

کدپستی: ۱۶۱۳۹۲۵۶۲۴

تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲

۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲

فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

تکلس: ۲۳۳۰۱۵ PTZN IR

۲۲۶۰۸۱ PISH IR

www.pishtazan.net

E-mail: info@pishtazan.net



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

فکس: ۲۱۸۸۶۶۱۲۲۳

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: ۰۷۲۳۳۶۷۰۷۰ - فکس: ۰۲۱۴۳۸۵۰۲۹۸

پارسیان: محور پارسیان به عسلویه کیلومتر ۳، تلفن: ۰۹۱۷۳۴۴۲۰۲۷

بوشهر: محور بوشهر برازجان روبروی پلیس راه احمدی، تلفن: ۰۹۱۷۲۳۵۹۴۱۴

بندر امام: پایانه حمل و نقل کالا، غرفه ۷۵، تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۵۳۷۰۹ - ۰۹۱۶۶۵۱۰۰۷۶

parastoohayemohajer.com

pmm.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، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



بارمان ره تئیس

حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تئیس

• 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 - ۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۰۲۱ - نمابر: 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 کروپاژ از اقصی نقاط اروپا به ایران

تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)، طبقه دوم، واحد ۲۱

تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳

نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴

cargoatlas@yahoo.com
www.cargoatlas.ir



شرکت خدمات سمپاشی و ضد عفونی مازند شیمی ایران

متخصص قرنطینه نباتی و ضد عفونی کالاهای صادراتی در زمینه بسته بندی و صادرات کالاهای تجاری، لوازم منزل در تمامی گمرکات کشور

همکاری با برخی از کارفرمایان

- شرکت حمل و نقل بین المللی آرامکس
- شرکت پترو سازه بین الملل آرام
- شرکت بازرگانی گلزار
- شرکت حمل و نقل بین المللی گیتی رسان کالا
- شرکت حمل و نقل بین المللی پرشین کارگو

تهران، خیابان میرداماد، خیابان آقازاده فرد، پلاک ۳۱

تلفن: ۲۶۴۰۷۶۱۴ همراه: ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ مهندس تقی زاده



حمل و نقل بین المللی

خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای،

ریلی، هوایی و دریایی
واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص
از مبدأ تا مقصد نهایی
در بالاترین کیفیت
علی الخصوص کشور چین
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



ایران بروودت بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BOROUDAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

نمبر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۰۳-۴

info@ibbitc.com

www.ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سیروان ترا بر 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@sirwantarabar.maad.com
www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
 در زمینه حمل دریایی
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی
 ▲ خدمات حمل Door to Door
 ▲ خدمات حمل پروژه های

آدرس: خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد
 شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳
 شماره: ۸۸۷۵۷۸۸۱

www.5continents.ir info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران 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 ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

شماره: ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehrun.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری

■ با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

■ خدمات زنجیره تامین و بارفراوری دریائی، زمینی و هوائی

■ تحویل درب کارخانه

■ واردات، صادرات و ترانزیت به آسیای میانه، خاور دور، اروپا آفریقا و آمریکای لاتین

با خدمات ما، چالش های حمل و نقل را به برتری واقعی
 زنجیره تامین خود تبدیل کنید

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

تلفن: ۴۸-۴۲-۸۸۶۴۳۳۴۲-۲۱ شماره: ۲۱-۳۲۷-۸۸۶۴۳۳۲۷ sit@sindbadlogistics.com / 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



Int. Freight Forwarding & Logistics Co.

شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل
 اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و
 تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر،

پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰
 تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶

info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com

شاهام ترابر

(سهامی خاص)
 شرکت حمل و نقل بین المللی
 شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،
 خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره
 ۲۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۲۴۴۲-۷۷۵۲ - ۲۶۶۹-۷۷۵۲

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۳۴۷۱-۷۷۵۲

info@shahamtarabar.com
www.shahamtarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)

- دوددهه سابقه به پشتوانه اعتبار ۶۲ ساله شرکت بوتان (بنیانگذار صنعت گاز مایع در کشور)
- ارائه خدمات حمل چندوجهی، زنجیره تامین و لجستیک
- حمل فرآورده های گازی تحت فشار، مواد شیمیایی، پتروشیمی و سوختی
- دارای ۲۴ منطقه عملیاتی، ۱۰ نمایندگی مرزی و بیش از ۱۸۰ نمایندگی فوروردی در سراسر دنیا
- حمل و نقل سراسری جاده ای کالا (شرکت توانمند)
- حمل و نقل بین المللی (کریبری و فوروردی)
- امکان صدور بارنامه داخلی در شهرهای تهران، کرمانشاه، اراک، خرم آباد، شیراز، آبادان، عسلویه، مشهد، اصفهان و بندرامام



حمل و نقل بین المللی و داخلی بوتان ران

تلفکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۹۸۹۴
۰۲۱-۸۸۵۰۰۸۹۰

گواهینامه ها

www.butanerun.com info@butanerun.com

عضویت ها



شرکت حمل و نقل بین المللی تات فرابر ایرانیان

(کریبر - فورواردر)

حمل و نقل کالا به صورت دربست و گروپاژ از اتحادیه اروپا، انگلیس، ترکیه، روسیه، کشورهای CIS.

چین و خاور دور به صورت دریایی، هوایی و زمینی

تهران: خیابان ویلا، نرسیده به کریم خان، نبش کوچه جرج جرداق، پلاک ۲۶۹، ساختمان پردیس ویلا، طبقه اول، واحد ۱۰۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۲۵۸۳۹ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۴۴

فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲ همراه: ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans_shams



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارسی (سهامی خاص)

کریبر - فورواردر

- ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
- حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
- دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
- دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان

تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸ / ۸۸۹۴۳۵۳۹ / ۸۸۹۴۳۵۴۰

www.rgfcenet

info@rgfcenet



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: ۸۸۸۴۷۶۴۲

www.seabonetarabar.com

info@seabonetarabar.com



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: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۲۱۵ / ۶۶۳۸۱۲۱۸ / ۶۶۳۸۱۲۱۸

صفاجو ۰۹۱۴۴۳۶۷۵۱

www.transdak.com

info@transdak.com



به مدیریت حاج غلام صیادی

شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوترابر پارس

• ترانزیت کالا و سوخت به آسیای میانه، عراق، باکو، افغانستان، اروپا و روسیه توسط کامیونهای چادری و یخچال دار جدید و روز دنیا

• حمل محمولات ترافیکی و تخصص در تنازهای فوق سنگین و حساس • لجستیک و انبارداری

• 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، ساختمان تجارت جهانی اربیل، شرکت گرند رود با مدیریت آقای فرزاد افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)

• دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن - تلگرام: +۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱

• مشاوره جهت خرید و ترانزیت و حمل قیر

حمل محمولات به سوریه، ترکیه و لبنان با سرویس اختصاصی

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۷۶۳۵۹۰ / ۸۸۷۶۳۵۹۰

www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی



سکان رانان آریا
شرکت حمل و نقل بین المللی
SOKAN RANAN ARYA
International Transportation Co.

♦ خدمات حمل و نقل بین المللی به صورت هوایی، دریایی، جاده ای،

ریلی و انجام ترانزیت داخلی و خارجی از/به کلیه گمرکات

♦ ارائه خدمات حمل محمولات به صورت BULK, BREAK BULK, LTL, FCL, FTL

و سرویس Door To Door از به اروپا، چین و کلیه نقاط جهان به ایران و بالعکس

♦ ارائه کیه خدمات تجاری در کشور چین و همراهی مشتریان از زمان سفارش و خرید تا ارسال محمولات به مقصد مورد نظر

♦ خدمات بازرگانی خارجی و بیمه باربری برای کلیه محمولات وارداتی و صادراتی

♦ خدمات امور گمرکی اعم از واردات، صادرات و ترخیص کلیه کالاها از تمامی گمرکات کشور

دفتر مرکزی: تهران، امیر آباد شمالی، ساختمان امیر، طبقه ۴، واحد ۴۰۳، تلفن: ۸۸۲۲۱۴۹۲ - ۸۸۲۲۵۳۰۱ - ۸۸۲۲۴۱۰۵

دفتر چین: ایوو، مقابل مرکز تجاری فوتین، مجتمع تجاری اداری گوموداشا، طبقه ۲، واحد ۲۷۸

www.sokanran.com

Email: info@sokanran.com

بار ایستا توان ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

ایران - ایتالیا کریر - فورواردر



ارائه دهنده سرویس حمل و نقل جاده ای با ناوگان تحت مالکیت

تهران - خیابان سمیه نیش خیابان موسوی (فرست) ساختمان سعید بلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳

کد پستی: ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۲۳

www.baristatrans.com info@baristatrans.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مهرداد ناوگان

۱- حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادهای ورودی به کشورهای آسیای میانه و

اروپا و بالعکس

۲- حمل کالاهای وارداتی و صادراتی به سراسر دنیا توسط کامیونهای چادری

۳- حمل خودرو جهت محمولات ترانزیت داخلی و خارجی

۴- عضو MehrGroup

تهران، خیابان مطهری، خیابان علی اکبری، نیش صحافزاده، پلاک ۶۸، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۵۰۰۰

www.mehrrad.com

info@mehrrad.com



شرکت

راگا ترابر پاسارگاد

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژههای کالاهای سنگین و خدمات حمل Door To Door
- ۴- انجام فریت بار جهت محمولات مسافری و دانشجویان
- ۵- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸، کد پستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵

تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ نامبر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com



شرکت

مهرا لینک لجستیک امارات

- ۱- نمایندگی خط کشتیرانی
- ۲- ارائه سرویسهای منظم بارفربری محمولات هوایی و دریایی
- ۳- ارائه سرویسهای انبارداری و گمرکی در امارات
- ۴- ارائه کلیه سرویسهای تجاری و بازرگانی
- ۵- ارائه سرویسهای Switch BL و Cross stuffing عضو MehrGroup

Postal Cod: 42327 Dubai, United Arab Emirates.

تلفن: +۹۷۱-۴۳۴۲۴۳۲۷

www.mehr-link.com

info@mehr-link.com

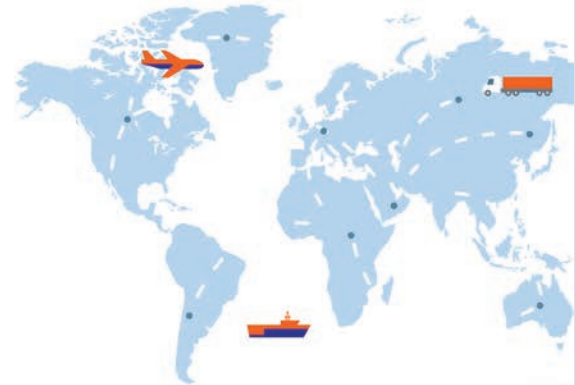
آن بیوند
BEYOND GROUP
شرکت توسعه حمل و نقل بین المللی آن سو

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



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



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



KIAN MEHR
TARABAR Co.(L.L.d.)
INTL FORWARDING & SHIPPING

شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲

تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰ - ۰۲۱

trans043@neda.net



ستاره آبی دریا

B.S.L.
EXPRESS

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: ۸۸۹۱۴۵۸۰ - ۰۲۱ - ۸۸۸۹۹۶۸۹ - ۰۲۱

info@jahan-jadeh.com

www.jahan-jadeh.com



(سهامی عام)

خلیج فارس

شرکت حمل و نقل بین المللی

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 جاده‌ای 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: ۷ - ۸۸۹۷۸۲۸۴

www.pgctco.ir

info@pgctco.ir



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 نرمل ، 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 ، 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 الیت

♦ حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی

♦ انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

♦ متخصص در حمل محمولات پروژه های و سنگین

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان پاکستان،
خیابان ساوچی نیا، پلاک ۹، طبقه ۲

تلفن: ۸۸۱۷۵۷۱۵ - ۸۸۱۷۵۱۵۳ - ۸۸۱۷۵۲۴۰ - ۸۸۱۷۵۷۳۲ - ۲۱-۰۲۱
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 با در بست
- حمل زمینی کالاهای غیر استاندارد و پروژه ای بوسیله کامیون های ویژه
- حمل محمولات سنگین و فوق سنگین از کلیه مبادی داخلی و خارجی
- اخذ ثبت سفارش و استاندارد برای کالاهای شرکت های تجاری در اسرع وقت
- ترخیص کالا در اسرع وقت از کلیه گمرکات و مناطق آزاد

تهران: خیابان سهروردی شمالی، بالاتر از بهشتی، خیابان شهرتاش، پلاک ۷۴، طبقه دوم، واحد ۷
تلفن: ۸۸۷۳۷۸۷۳ / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ / ۰۲۱ - 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 مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا،نجف،بصره،و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد .
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بنادر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری ، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۲

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

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: ۹۲-۰۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹ www.wiseman-cargo.org
دفتر فرودگاه: تلفن: ۷۰-۰۵۱۶۹-۵۱۰۰۵۱۶۹ فکس: wiesman@wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهروز 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 محصولات 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

فکس: ۶۶۴۱۲۵۹۲ تلگرام، واتس اپ: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱

www.bki-co.ir

info@bki-co.ir



شرکت تهران راهوار (ب.م.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریر - فورواردر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

نارین شرق کالا

تهران: خیابان مطهری، روبروی سلیمان خاطر، پلاک ۱۴۱، ساختمان طاووس

تلفن: ۸۸۷۷۶۵۸۶-۹ نمابر: ۸۸۷۸۴۴۹۳

Email: NIECIR.info@timnet.ch



تامین قطعات و حمل و نقل ریلی



شرکت حمل و نقل سراسری جهش ترابری جنوب

اجرای پروژه های بزرگ حمل و نقل (جاده ای - ریلی)

- دارای دفتر نمایندگی صدور بارنامه در
- تهران، چابهار، خواف
- امکان حمل بار از کلیه نقاط کشور
- دارای انواع کامیون ملکی (کفی، لبه دار،
- یخچالی و فوق سنگین، بونکر سیمان)
- تامین قطعات بوزی و اتاق واگن
- تهران، خیابان آزادی، خیابان شهیدصادقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۶۶۰۱۰۷۵۲-۶۶۰۴۸۲۸۷-۶۶۰۰۶۰۴۷-۶۶۰۰۶۶۴۷ فاکس: ۶۶۰۰۷۸۹۷

www.jaheshrail.com

jaheshrail@yahoo.com

www.jaheshstarabar.ir

jaheshstarabar@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

دریاپویان

با مسؤلیت محدود



خدمات فورواردری و حمل و نقل بین المللی کالا

تهران: خیابان ولیعصر بالاتر از پارک ساعی بن بست گل

ساختمان گل طبقه اول واحد ۱۰۴

تلفن: ۸۸۶۵۲۲۹۱-۸۸۶۵۲۲۹۰ نمابر: ۸۸۶۵۲۱۷۵

Info@daryapouyan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ره انجام (کریر - فورواردر)

- ♦ دارای نمایندگی در تمامی گمرکات، بنادر و مرزهای خروجی و ورودی ایران
 - ♦ سرویس حمل زمینی توسط 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
 نمابر: 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) نمابر: 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 نمابر:

www.maroos.net

maroos@maroos.net



شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

- تخلیه و بارگیری، بارنویسی، انبارداری • استریپ و استافینگ کانیتینر
- 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:
 مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ / مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



شرکت کشتیرانی

دریاپیمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجابی، ساختمان آذر،

پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ / ۰۲۱-۷۵۲۶۴ / فکس: ۲۶۴۰۹۶۰۷

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
 بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ / ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴

es@daryapeymayaminpars.com



IRSA MARINE SHIPPING Co.

شرکت کشتیرانی ایرسا مارین (سهامی خاص)

حمل و نقل هوایی زمینی و دریایی

انجام انواع خدمات حمل به صورت Door To Door

حمل ترانزیت داخلی و خارجی و ترانسشپ

چارترینگ انواع هواپیما

خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ / 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 خط) ۰۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۶ / ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ - ۸۸۷۳۳۳۱۳ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۳۳۱۳

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



شرکت خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

- نماینده انحصاری خط کانتینری
- ارائه MUSKAN در ایران
- عضویت در گروه نمایندگی های Millennium و Cooperative در کلیه کشورهای جهان
- ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL
- انجام خدمات حمل Door to Door
- عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بنادر حوزه خلیج فارس
- اجاره کشتی و قبول نمایندگی کشتی های 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 حمل و نقل بین المللی

رهام ترابر آریا

دارای نمایندگی فعال
در آستارا و بندر عباس

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان
خاطر، کوچه مسجد، پلاک ۱۷، واحد ۱
تلفن: ۱۷ - ۸۸۳۱۵۷۱۶
نمابر: ۸۸۳۱۲۰۷۲
همراه: ۰۹۱۲۶۷۱۷۰۴۸
۰۹۱۲۵۲۴۲۳۸۵

rohamtarabararia2017@gmail.com



حمل و نقل بین المللی،
کشتیرانی و خدمات دریائی
گروه راهبران
RAHBARAN GROUP
International Transport, Shipping



مغیاریان ایران
حمل و نقل بین المللی کالا (فورواردر - کریر)
MAHYAR IRAN Intl Transport Co.



راهبران پیام
حمل و نقل بین المللی کالا
RAHBARAN PAYAM Intl Transport Co.



ترمینال اختصاصی تهران
PAYAM TERMINAL



یامی لاین جلوبال

للتجارة العامة ش.ذ.م.م
YAMI LINE GLOBAL General Trading L.L.C

مجید یامی لتجارة الملابس الجاهزة ش.ذ.م.م

MAJID YAMI READYMADE GARMENTS TRADING L.L.C

- حمل دریایی کانتینر و کالا از بنادر جنوب شرق آسیا، چین و امارات متحده عربی به بنادر ایران و بالعکس
- ترانزیت کانتینر و کالا از بنادر ایران به کشورهای مشترک المنافع (CIS)، ترکیه، اروپا و بالعکس
- دارای ترمینال اختصاصی در تهران با امکانات تخلیه و بارگیری
- دارای نمایندگی های فعال در چین، دوی، جمهوری آذربایجان، بندرعباس، تبریز و کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور
- تهران، خیابان مطهری، خیابان فتح شمالی، چهارراه زهره، زهره غربی، پلاک ۷
- تلفن: ۸۸۳۱۴۳۷۲ - ۸۸۳۱۴۹۴۱ - ۸۸۳۰۶۴۴۹ - ۸۸۳۴۷۱۸۷
- Fax: ۸۸۳۰۶۴۴۹
- 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 الاهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶
طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۴ - ۸۸۸۴۹۰۲۱ - ۸۸۸۴۹۰۲۵ فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روانسر ترابر

(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۸۸۷۴۶۵۵۰
همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۹۲
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲
نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳
سلیمانیه: (+۹۶۴۷۷۰۷۷۰۲۰۴۰)
jafarsouri@yahoo.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا
PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.

- انجام امور چارترینگ، بروکرینگ
- حمل محمولات سنگین و ترافیکی
- حمل محمولات فله خشک و مایعات
- حمل میعانات گازی
- انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور
- دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان
- تلفن: ۱۴ - ۶۶۵۷۲۹۰۷ - ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۳ و ۰۶ - ۶۶۵۷۲۹۰۳
- نمابر: ۰۲۱ - ۶۶۵۷۲۹۰۳

info@petroasia.net



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس

Pars Sea Passage

نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی CFI - TACHYON - AXL

- خدمات حمل DOOR TO DOOR
- ارائه سرویس کانتینری ۲۰ فوت ۴۰ فوت و یخچالی صادراتی و وارداتی
- ارائه سرویس های فورواردری
- حمل کالاهای خطرناک

تهران- میدان کاج- کوچه علی اکبر- پلاک ۲۰- واحد ۱۰۴
تلفن: ۲۲۳۸۵۰۵۴ - ۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۲۲۳۸۶۰۴۶

Sarah.tn@psp-shipping.com



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
 - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فرورادرهای بین المللی
 - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
 - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصر،
کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳
www.iranatarabar.com



فرتاک دریای آرام

- 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



دلفین

نمایندگی کشتیرانی و
خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعی، بعد از خیابان
ملک، خیابان شهید کشاور، پلاک ۳
واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۴۸۶۳۳
- دفاتر نمایندگی:
- بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی،
بندر لنگه، جزیره خارک، جزیره کیش
- info@dolphinshipping.net
www.dolphinshipping.net



All Around The Globe...

خدمات کشتیرانی و بارفراوری

حمل و نقل دریایی، (هوایی، هوایی و ریلی)
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی

Web: www.ariantrans.com
email: info@ariantrans.com



آرین ترانس

ARIAN TRANS



جهان سیر فروغ

JSF

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی فعال بار از فرودگاه های امام خمینی و
مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس

Web: www.jsfair.ir
email: info@jsfair.ir

حمل و نقل دریایی

پارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر
خدمات کار گزاران ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



آرین سپهر آرون

ARIAN Sepehr



ایده کالای تابان

TCIS

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی، صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیک

مشاوره ای، گواهی های استاندارد ISO 9001 و PSI 9001

Web: www.tcisiran.com
email: info@tcisiran.com



021-42867 (30 Lines)

www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



شاخص صدف دریا

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی
(صادرات و واردات و ترخیص کالا)
ارائه خدمات گمرکی و تریمینالی، 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@SHAKHSSD.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 تحریمی به تمام نقاط دنیا

تهران: میدان نونینیا، 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
 فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱ / ۸۹۷۷۵۳۳۸
www.absshopping.com
info@absshopping.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 جفرا، طبقه اول، واحد ۱

تلفن: ۲۳۳۳۳۲۲۲-۰۷۷

فکس: ۲۳۳۳۶۰۴۴-۰۷۷

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: ۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)

فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸

دارای شعبه و نمایندگی در:

بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،

بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،

جلفا، سرخس، بازرگان، دوغانرون

و کلیه شهرهای ایران

general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com

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 / ۲۱-۸۸۷۳۳۶۱۰-۰۲۱

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 / ۲۱-۸۸۷۳۱۵۵۸-۰۲۱

info@hameltransportco.com



بارفرابر شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا

BARFRABAR International Transport co.

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه ۳

تلفن: ۷۱-۸۸۷۵۹۸۷۰-۰۲۱ / ۲۱-۸۸۷۳۳۶۰۸-۰۲۱



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 / ۲۱-۳۳۳۶۴۵۲۲-۰۴۱

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱،

طبقه ۲ تلفن: ۲۱-۸۸۷۵۷۳۰۲ / ۲۱-۸۸۷۵۷۴۰۳-۰۲۱

info@saraym.com



سفربر شرکت مسافرت هوایی و جهانگردی و زیارتی



SAFARBAR Tour & Travel & pilgrimage Agency co.

♦ نمایندگی هواپیمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی

♦ رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هواپیمایی داخلی و خارجی

♦ نمایندگی فروش بلیت قطارهای مسافری رجا (راه آهن جمهوری اسلامی)

♦ تورهای سیاحتی - زیارتی (سوریه، عتبات عالیات و عمره)

♦ نمایندگی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی جمهوری اسلامی ایران

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱، طبقه همکف

کد پستی: ۱۵۸۶۸۶۷۱۱۱

تلفن: ۲-۸۸۷۵۹۷۵۰ / ۸-۸۸۷۵۹۰۵۶-۰۲۱ / ۲۱-۸۸۷۵۹۰۵۹-۰۲۱

www.safarbar.com

info@safarbar.com

www.Hameltransportco.com

www.Hamletransport.com

شرکت

مدیریت بار و دریا

نمایندگی: Sun Logistics

St. John Lines

Trans liner a sia pacific line

قبول کلیه محمولات کانتینری به مقصد

شبه قاره هند، سنگاپور، مالزی

تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک

ملت، خیابان ارمغان غربی،

پ ۳ و ۳، ۶۶، ۳

تلفن: ۲۲۰۲۸۷۷۷-۸

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

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن) کوچه ایرج،

پلاک ۳۰/۳۲ طبقه سوم تلفکس: ۷۵۳۰۱۰۰۰

sales@seaspeedgroup.com

www.seaspeedgroup.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی

پرشیاراد
PERSIARAD
International Transport Co.Ltd.
شرکت حمل و نقل بین المللی
کریب - فورواردر
زمینی، هوایی، دریایی
• دارای کامیون های یخچال دار، چادری و
تانکر مجهز به دستگاه های GPS
• دارای نمایندگی در کلیه کشورهای آلمان،
فرانسه، هلند، اتریش و سوئد
تهران: میدان فاطمی، خیابان شهید گمنام،
برج گلپا، پلاک ۳۵، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفن: ۸-۸۸۹۷۷۶۲۷-۸۸۹۷۷۶۲۷-۰۲۱
نمابر: ۸-۸۸۹۷۷۶۲۹-۰۲۱
همراه: ۰۹۱۲۷۹۹۵۵۷۵
pershiarad@yahoo.com
www.persiaraad.com

تاجران دریا کالا
CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder
نمایندگی خطوط کشتیرانی
نماینده خطوط کشتیرانی RSLF و METRO
سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می نماید:
• سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین
خاوردور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
• حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
• حمل کالا به صورت EX Work
• سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI
تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ نمابر: ۸۸۱۹۷۵۴۵
www.cargoseatradrs.com

رایکا دریا تجارت
Raika Sea Trade (co.ltd)
نمایندگی کشتیرانی
تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان
۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲
تلفن: ۸۸۷۷۷۸۹۴
نمابر: ۸۸۷۷۴۶۵۱
www.raikaseatrade.com
management@raikaseatrade.com

شرکت کشتیرانی دریا محور تیراژه
TIRAJEH SHIPPING
• حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال،
پروژه‌ای، آهن آلات و فله خشک
• نماینده شرکت Spica Logistics در کشور
بلژیک دارای شبکه بین المللی
• انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط
شرکت های زیر گروه
• عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
• دارای نمایندگی های فعال در بندر شمالی و
جنوبی ایران
دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب
خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹-۲۲۲۶۲۸۶۹
نمابر: ۲۲۹۱۲۶۸۵
www.tirajehshipping.com
info@tirajehshipping.com

راهیان تجارت مارین
RTM
نمایندگی خطوط کشتیرانی
* حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند و اروپا
* انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات و مالزی
* ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند و چین
* حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس
تهران، خیابان جنت آباد شمالی، نبش خیابان علیپور، پلاک ۳۰۴
طبقه ۴ واحد ۷
تلفن: ۴۴۸۳۲۲۸۳
www.rtmmarine.co

پیوند دریا
PEYVAND DARYA
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

ایرانیان غلات پارسه
I.G.P
کشتیرانی بازرگانی بین المللی
• بارگیری و حمل کالا از مبادی
بنادر 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@saedjamshidian-co.com

PASARGAD LINE
خط کشتیرانی پاسارگاد لاین
بنیانگذار اولین خط کانتینری در بنادر گناوه، لنگه و دیر
یکی از فیدرهای مطرح خلیج فارس
دفتر مرکزی: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۹۰۰
دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴
شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۴۵۴۱۹۱-۲۳۴۵۴۱۹۱
شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۲۴۱۱۳-۴۴۲۴۱۱۳
دفتر امارات: ۰۹۷۱۵۰۸۵۲۴۱۸۵-۲۴۱۸۵۰۸۵۲۴۱۸۵
www.pasargadline.com
info@pasargadline.com

سینا
SINA PORT & MARINE CO.
کلیه عملیات خدمات بندری و ترمینالی کالاهای
عمومی، یخچالی، کانتینری و پایانه مواد نفتی
در بندر امام خمینی، بندر شهید رجایی، بندر
بوشهر، بندر نوشهر با در اختیار داشتن بهترین و
مدرن ترین ماشین آلات و تجهیزات
با فن آوری روز دنیا
مدیرعامل: مجتبی دلگشایی
دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی،
کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۰۹۰۸۴۳۰۹-۸۴۳۰۹۰۸۴۳۰۹
فکس: ۸۸۷۷۹۲۳
بندر امام خمینی: فاز ۳، نبش خیابان حافظ ۶،
شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
تلفن: ۰۷۶-۵۲۲۸۴۴۳۸-۵۲۲۸۴۴۳۸
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲-۳۲۱۲۳۹۲۲
بندرعباس: بلوار پاسداران، ترسیده به هتل هما،
کوچه دلاوران ۳، مجتمع ساحل
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۶۱۴-۳۳۵۲۴۶۱۴
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲-۳۲۱۲۳۹۲۲
بندر بوشهر: اداره کل بندر و دریا نوردی استان
بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی
و بندری سینا
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳-۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴-۳۱۶۶۱۷۰۴
بندر نوشهر: اداره بندر و دریا نوردی استان
مازندران، ساختمان اداره امور بندری
تلفن: ۰۱۱-۵۲۳۳۹۰۶۶-۵۲۳۳۹۰۶۶
www.spmco.co
public@spmco.co

شرکت دریای آبی خلیج فارس
(عملیات تخلیه و بارگیری)
• عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
• تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
• رضایتمندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
• تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
• تقدیر نامه از سازمان بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
• کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی،
بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
مدیران: کریم فر، شریفات
بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵
تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱/۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی سراسر کشور

شرکت خدمات کشتیرانی دریای قره 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: ۰۱۳-۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۳۷۲۸
info@caspianilversea.com
www.caspianilversea.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آماج تارون

صادرات، واردات، ترانزیت به کلیه کشورهای اروپایی، دارای نمایندگیهای معتبر در سراسر کشور و کشورهای اروپایی

تهران، میدان انقلاب، اول خیابان آزادی، کوچه مهرناز، ساختمان ۱۱۰، طبقه اول، واحد ۱۵

تلفن: ۰۲۱۶۶۹۱۲۳۸۵ - ۶۶۹۲۵۴۰۴
amajtaroun1376@gmail.com

شرکت خدمات دریایی و بندری آهنگ دریا

نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاه بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۲۲۹
نمابر: ۰۶۱-۵۲۲۴۲۰۵۰

دفتر تهران: خیابان وحید دستگردی، پلاک ۲۵۹، طبقه ۶ واحد ۱۳

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۴۲۰۱-۲
نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۶۵۳۳۵

دفتر بندر عباس:

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۳۶۸۰۱
نمابر: ۰۷۶-۳۴۲۱۲۷۱۲

دفتر عسلویه:

تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net

شبگیر بار طوس

حمل و نقل بین المللی

سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام

نقاط آسیای میانه و بالعکس

مشهد: بلوار سجاد، خیابان بزرگمهر شمالی

۲ ساختمان شمس، طبقه ۵

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱

نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶

www.shabgirbaratoos.com

E-mail: shabgirbaratoos@gmail.com



روان تراب نگوین 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: سواره سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۳۲۲۲۷۸۶۰

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



آرنگ نگین

شرکت حمل و نقل بین المللی

(سهامی خاص)

کریر - فورواردر

◆ حمل و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان

◆ دارای دفاتر و نمایندگی در کلیه مبادی ورودی و خروجی کشور

◆ دارای نمایندگی و شعب در کشورهای عراق، اربیل، آذربایجان

ایاکو، گرجستان / تفلیس

ارومیه: کیلومتر ۲ جاده سلماس تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۰۰۷۴-۵

دفتر خوی: خوی جنب گمرک خوی تلفن: ۰۴۴-۳۶۲۶۸۵۴۳-۴۶

latifbeiramy@yahoo.com

www.lbeg.ir info@lbeg.ir



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، کمرشکن و بوزی به تمام نقاط کشور
- مشاوره در امور گمرکی با کادری مجرب جهت انجام امور ترخیص کالاهای داخلی و ترانزیت
- دارای انبار و محوطه جهت سبک سازی، استریپ نگهداری کالا و حمل شهری

بندرعباس: بلوار پاسداران، نبش خیابان مالک اشتر، طبقه دوم، کتاب فروشی بهزاد

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ - ۳۳۵۱۴۷۶۴ - ۴۱ / ۳۳۵۱۴۷۳۷ - ۳۳۵۱۴۷۳۶ / ۰۷۶-۳۳۵۱۴۷۶۵ - 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 اباذر، نبش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.com



شرکت حمل و نقل داخلی و بین المللی

ارم ترابر

(زمینی - دریایی)

ارائه کلیه امور حمل و نقل

(داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش

چهارراه راهنمایی

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۲۸۳۷ - ۳۲۲۲۳۹۷۶

فاکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۵۸۲

دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴

تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱ - ۳۲۴۲۳۰۱۱

info@eram-t.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

آرین تراب امیر

(مستقر محدود)

* کریر - فورواردر

* ارائه دهنده خدمات لجستیک و وزنچیره

تامین در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت

* ارائه سرویس های ترخیصی، خدمات بیمه

بازرگانی و ترخیص کالا

* دفاتر شرکت: لندن، دوسلدورف

سلیمانیه، کرمانشاه

تهران، سعادت آباد، سرو شرقی، خیابان رشادت،

کوی اقبال ملی، ساختمان فرهنگ، شماره یک،

طبقه ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۲۲۱۳۵۸۱۴-۱۷

فاکس: ۲۲۳۶۷۷۰۹

info@ariantarabar.com

www.ariantarabar.com



بارپچان

شرکت حمل و نقل بین المللی

Barpichan

International Transport Co. Ltd

Carrier - Forwarder

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام (ره)

جنب ساختمان شماره ۲ منطقه آزاد ماکو،

مجتمع یاس، طبقه ۵، واحد شمالی

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۵۱۷ - ۳۴۳۷۵۰۲۵

فاکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۵۰۲۴

barpichan623@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

دوررو

کریر - فورواردر

دارای شعب در کلیه بنادر و گمرکات

ورودی و خروجی کشور

◀ مجهز به کامیون های چادری و یخچالی

استاندارد اروپا - کفی و کمرشکن

◀ حمل کالاهای صادراتی و وارداتی و

چندوجهی به وسیله کامیون، کشتی، هواپیما

◀ ارائه خدمات چارترینگ کشتی و واگن

دفتر مرکزی: مرز بازرگان، بلوار امام، روبروی پمپ

بنزین، نبش کوچه معلم، ساختمان شرکت دور-رو

تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۳۳۵۹ - ۳۴۳۷۲۸۹۵

۳۴۳۷۲۷۴۸ - ۳۴۳۷۵۰۶۸-۹

فاکس: ۳۴۳۷۳۳۶۵ - ۳۴۳۷۵۰۷۰ (۰۴۴)

همراه: ۰۹۱۲۱۲۱۵۴۰

www.dourro.com

info@dourro.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 اتراک 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: ۰۵۱-۳۷۶۶۳۴۵۲

www.atrakharkhorasan.com

msh-office@atrakharkhorasan.com



کالا سپید ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport.Co (LTD)

شرکت حمل و نقل بین المللی کالا سپید ترابر

(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: ۹۱۸۶۹۳۴۳۳
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



(کریر - فورورادر)

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

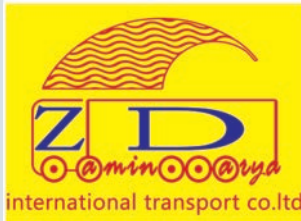
Add: 14, 10th, floor of Marmar Complex,
Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.

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



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: ۵۱۷۸۹۳۷۷۶۸
* بندر عباس - خیابان سیدجمالالدین اسدآبادی جنب مسجد اسدآبادی - ساختمان زمین دریا کدپستی: ۹۱۷۶۹۱۱۱۵۱ همراه ۹۱۳۷۷۶۷۱

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



پارت ترابار خراسان

شرکت حمل و نقل بین المللی

♦ حمل کالاهای صادراتی - وارداتی و یا ترانزیتی

به کشورهای آسیای میانه و افغانستان

مشهد: خیابان سنا باد، بین سنا باد ۴۲ و ۴۴، ساختمان ۴۴۰، واحد ۴

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳ - شماره: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱

m.parttarabar@gmail.com



سدنا آسیا بار فرابر (مسئولیت محدود)

• تخصص در حمل و نقل ریلی از ایران به کشورهای مستقل مشترک المنافع، ترکیه، افغانستان و بالعکس

• تخصص در حمل پروژه های ترکیبی بصورت درب در درب

• خدمات ترابری بین المللی و ترانزیت کالا (فله، کانتنری)

• خدمات گمرکی و ترخیص کالا

Sedna Asia Forwarder
International Transportation Co., Ltd
No 30 , Unit 6 , 4th Gelayol Street , 10th
South Khayyam Blvd, Mashhad , Iran

سدنا آسیا بار فرابر
شرکت حمل و نقل بین المللی با مسئولیت محدود
ایران، مشهد، بلوار خیام جنوبی ۱۰
نبش گلایل ۴، پلاک ۳۰، طبقه ۳، واحد ۳۰

+98 - 51 - 37 66 69 58 - 59
+98 - 51 - 37 65 04 26
info@sednaasiaforwarder.com
www.sednaasiaforwarder.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

دشت نوردان

گرگان

کریر - فورواردر

حمل انواع کالاهای وارداتی و صادراتی

و ترافیکی و ترانزیتی به کشورهای

آسیایی: ترکمنستان، قزاقستان،

پاکستان، افغانستان، ازبکستان و

تاجیکستان و بالعکس

گرگان، خیابان شهید بهشتی،

ابتدای خیابان بهشت ۱۱

تلفن: ۰۱۷-۳۲۲۲۷۱۳۵

۳۲۲۲۵۰۰۵

۳۲۲۲۲۰۸۵

تلفکس: ۰۱۷-۳۲۲۳۰۱۴۶

dasht_navardan@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

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

شماره: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۳۷

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

شماره: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

شماره: 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

شماره: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸

بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۳۵۱-۲

شماره: 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

شماره: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹

info@stk-shipping.com

ceo@stk-shipping.com

www.stk-shipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی



حمل و نقل بین المللی آسا ترابار شرق (کریر - فورواردر)

* ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی

* مشاوره و حمل محموله های کانتنری، چادری، یخچالی و سوخت

* سرویس منظم از بندرعباس به تمامی کشورهای CIS، افغانستان و عراق

* حمل کالاهای خطرناک، یخچالی و فسادپذیر، سنگین وزن، ترافیکی و LPG

* حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه بنادر چین و کشورهای حوزه خلیج فارس به ایران و بالعکس

* دارای دفاتر نمایندگی فعال در کشورهای چین، هند، قزاقستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان

www.asatarabar.ir info@asatarabar.ir

Add: Apt. No. 2, 5th Floor, Qatar Airways Bldg.,
North Janbaz Blvd., Mashhad, Iran
Phone: +985137664131-4 Fax: +985137664130

آدرس: مشهد، بلوار جانباز شمالی، بین جانباز ۲ و ۴
ساختمان هواپیمایی قطر، طبقه ۵، واحد ۲
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۰ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۱۳۱-۴



شرکت حمل و نقل بین المللی

ترنم تبریز

کریو - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی، وارداتی و

ترانزیت

حمل مواد سوختی، قیر به کشورهای

آسیای میانه

ترخیص کالا از گمرکات و بنادر کشور

دارای دفاتر نمایندگی در کلیه بنادر و

مرزها

حمل و ترانزیت سواری به کشورهای

همسایه و روسیه

تبریز: چهارراه آبرسان، ساختمان اسکان

طبقه هفتم، واحد D7

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۵۳۱۵-۷

۳۳۳۷۰۱۳۳-۴

فکس: ۰۴۱-۳۳۳۷۰۱۳۵/۳۳۳۵۵۳۱۸

E-mail: info@taranomtabriz.ir



تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری
رسالت، ساختمان مرکزی،
طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود

کریو - فورواردر

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱

نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

E-mail: sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابر

فورواردر - کریو

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

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۳۹۲۹۶

دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد

جنب گاراژ مدرن

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۵۷۱۷-۸

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۶۰۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.

کریو - فورواردر

تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G

تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۳۱۱/۳۳۳۵۸۸۱۴/۳۳۳۵۸۸۴۱

نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹

www.sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.com

info@sarafraztarabar.com

ferdousialireza@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و خدمات بار هوایی

کالجار

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

کریو - 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: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۳۳۰ و ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

تسریع در امور حمل و نقل

مجهز به کامیون های سبک و سنگین

و تریلرهای سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳

تلفکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴

دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک

سهلان، غرفه شماره ۸

تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶

مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱

نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷

ferdosbar_tabriz@yahoo.com



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران ویدج

دفتر مرکزی: سنندج

صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵

تلفن: ۰۸۷-۳۳۲۹۰۶۷۸

نمابر: ۰۸۷-۳۳۲۹۱۱۶۹

همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان،

سوسن، شماره ۴ طبقه ۴

تلفن: ۸۸۹۰۶۷۶۹

نمابر: ۸۸۹۱۶۹۲۰/۸۸۹۱۱۰۵۹

واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

iranvichco@yahoo.com



گروه شرکت های حمل و نقل بین المللی تریوه (تریوه، آتا ترانس آذر، ساقه ترابر، پرداد کامه صنعت)

• حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL)

• خدمات زمینی / هوایی / دریایی / ریلی • ترانزیت - کریو - فورواردر

• ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش کالا و ترخیص کالا

• حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر

• حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، عراق و ترکیه

• واردات، ساخت، تهیه و توزیع تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و فولاد



www.tarivehco.com

دفتر مرکزی: تبریز، خیابان رسالت، مجتمع کوثر، طبقه ۱، پلاک ۵۵۲

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۰۴۵۰ - فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۳۷۸۹



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: ۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۶ /
تلفن: ۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا
تلفکس: ۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفکس: ۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۲۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳ /
تلفکس: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۲۱-۳۳۴۲۵۱۴۷ /
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

پایانه انزلی: تلفکس: ۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴ /
تلفکس: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱ /
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

تهران: تلفن: ۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹ /
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵

www.tukatrans.com
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 - ۳۳۴۴۶۲۴۰ - نمابر: ۰۷۶ - ۳۳۴۴۶۲۴۰

مدیریت: ۰۷۶ - ۳۳۴۴۶۵۶۶

دفتر عملیات:

۰۷۶ - ۳۳۵۳۲۵۸۴ / ۳۳۵۳۲۵۸۲ / ۳۳۵۳۲۵۸۳ / ۳۳۵۳۲۵۴۲

همراه: ۰۹۱۷۳۶۰۳۴۱۰

www.niktarabarebandar.com

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: ۰۷۶۱ - ۴۳۷۰۰۹۸ /
نمابر: ۰۷۶ - ۳۲۲۵۰۵۸۲

www.rashidbar.ir
rashidbar_company2006@yahoo.com

شرکت حمل و نقل آرمین بازرگان

شماره ثبت: ۲۸۲
Armin Bazargan
Transportation Co
بازرگانی - حمل و نقل داخلی و بین المللی

صادرات - واردات

دفتر مرکزی: بازرگان، بلوار امام،

روبروی بانک ملی

تلفن: ۳۴۳۷۴۰۶۶ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

فکس: ۳۴۳۷۴۰۴۴ - ۳۴۳۷۴۳۱۶

دفتر پایانه: بازرگان، تیرپارک، غرفه ۴

تلفن: ۰۴۴ - ۳۴۳۷۳۲۲۱

همراه: ۰۹۰۳۴۳۷۴۳۱۶

۰۹۱۳۴۳۷۴۳۱۶

تلگرام: ۰۹۱۰۳۲۲۱۳۴۶

Bazargan_armin@yahoo.com

info@arminbazargan.com

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 حنا 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 - ۰۵۴

فکس: ۰۵۴ - ۳۳۲۳۹۱۱۳

همراه: ۰۹۱۵ ۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵ ۱۴۱۸۳۷۸



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



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



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



بازرگانی کیان ترخیص

(کارگزار رسمی گمرک)

تخصص ما کوتاه نمودن زمان عملیات گمرکی و بازرگانی می باشد

- ◆ مشاوره تخصصی ترخیص کالا از گمرکات
- ◆ گشایش اعتبار اسنادی (L/C) / ارز مبادله ای
- ◆ اخذ گواهی بازرسی کالا در مبداء و مقصد
- ◆ حل اختلافات گمرکی کسر دریافتی / اضافه پرداختی (تعرفه - ارزش)
- ◆ اخذ معافیت های گمرکی / حمل یکسره بدون توقف کالا در گمرک
- ◆ خرید و ترخیص خودروهای وارداتی تا مرحله شماره گذاری

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، پایین تر از پارک ساعی، برج سپهر ساعی، طبقه ۳، واحد ۳۰۴

تلفن: ۴ - ۸۸۴۸۲۱۶۱ - ۰۲۱ شماره: ۸۸۴۸۲۱۶۵ - ۰۲۱

بندرعباس: خیابان سیدجمال الدین اسد آبادی، چهارراه مرادی، کوچه مهیار یک، ساختمان آرتمیس، طبقه ۵، واحد ۴

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۸۳۵۴ شماره: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۸۳۵۵

www.KianTarkhis.ir kiantarkhis93@gmail.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، کلینکر و ...
- حمل و نقل چند وجهی مواد معدنی و شیمیایی با استفاده از کانتینرهای سقف باز (اپن تاپ) و ایزوتانک
- حمل و نقل ریلی بین المللی محمولات صادراتی، وارداتی و ترانزیتی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید ستاری، نبش جنوب شرقی بلوار فردوس ساختمان سینا، طبقه ۴ تلفکس: ۹ - ۴۶۱۰۰۹۸۰

info@srpt.ir



راه آهن حمل و نقل (سهامی عام)

- ◀ حمل و نقل انواع مواد معدنی به مقاصد داخلی و بنادر در پایانه های مرزی
- ◀ حمل و نقل انواع مواد سوختی با واگن مخزن دار، تخلیه و بارگیری و حمل شهری محمولات نفتی ترانزیتی با استفاده از امکانات و تجهیزات در پایانه نفتی بندرعباس
- ◀ ارائه سرویس های منظم حمل و نقل انواع محمولات از کلیه بنادر و مبادی به مقاصد داخلی کشور و بالعکس
- ◀ انعقاد قرارداد فورورادی با شرکت KTZ-Express دارنده واگن های باری راه آهن قزاقستان
- ◀ حمل و نقل ریلی انواع کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی
- ◀ ارائه کلیه خدمات جانبی حمل و نقل از جمله انجام تشریفات گمرکی، عملیات تخلیه و بارگیری، باربندی انواع محمولات.
- ◀ حمل توشه و خرده بار به صورت درب به درب با استفاده از سرویس های روزانه واگن های توشه در کلیه ایستگاه های راه آهن کشور
- ◀ حمل و نقل انواع اتومبیل با واگن های مخصوص حمل خودرو
- ◀ انجام کلیه خدمات 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: ۶۶۴۲۱۲۱۶

نماینده: بندرعباس: خیابان رسالت شمالی، کوچه شهریار، ساختمان آرمان، طبقه اول کدپستی: ۷۹۱۹۷۰۷۲۳۷۷ تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۷۵۶۸۲۱-۲ شماره: 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



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

تلفن: ۰۳۳۵۵۷۹۰۲ / ۰۳۳۵۵۲۲۰۵-۰۷۶

www.pardis-hn.com

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 کانینتر 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

TARKHIS JOHN DERE



شرکت ترخیص جاندر

ایلام، مرز مهرا
همراه: ۰۹۱۸۷۳۴۴۸۱۶
۰۹۱۸۷۴۷۳۹۹۵

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

بازرگانی عبدی

- واردات، صادرات، ترانزیت
ترخیص کالا از گمرک کشور
- مشاور امور گمرکی

جلفا، پایانه مرزی نوردوز، دفتر بازرگانی

تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۱۹۱۸۷

نمابر: ۰۹۱۴۴۱۱۳۵۱۲

۰۹۱۴۴۹۲۸۸۸۶

شرکت فراتجارت هخامنش
با ۱۲ سال سابقه بعنوان کارگزار گمرک
افقی روشن به آینده ای متمایز



فرا تجارت هخامنش
FARA TEJARAT HAKHAMANESH

کارگزار گمرکی جهت واردات و صادرات و ترخیص کالا از

گمرکات جنوب کشور شامل: گمرک شهید رجایی بندرعباس و گمرکات بوشهر و بندر امام

گمرکات تهران شامل گمرکات غرب و گمرک شهریار و فرودگاه بین المللی امام خمینی

گمرکات شمال کشور

دفتر مرکزی: تهران، جردن، برج تجارت ایران (برج مشکی)، طبقه ۱۴ واحد ۴

تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۲۳۲۴ / ۲۶۲۱۲۳۶۵-۸

دفتر بندرعباس: رسالت شمالی، ۱۳ هکتاری، جنب بانک مهر، ساختمان دلسا، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۹۹۹ / ۳۳۷۵۸۰۰۰

www.HakhamaneshTrading.com

info@HakhamaneshTrading.com



موسسه حمل و نقل و باربری ممتاز

قبول حمل کالا به تمام نقاط کشور
(تحت پوشش بیمه)

تهران، خیابان فدائیان اسلام،
ایستگاه ممتاز

تلفن: ۰۳۰۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)

فاکس: ۰۳۳۷۴۲۹۲۸

تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:

۰۳-۵۵۲۹۶۰۰۰، ۵۵۲۹۶۲۱۷

ثبات تایر آریا
STA

نمایندگی میلر



کیفیت - استقامت - مسافت بیشتر

تهران، خیابان مصطفی خمینی، بعد از

چهارراه سرچشمه، کوچه قوام الحضور،

پلاک ۶، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۲۲۲۳۹ - ۳۳۵۲۲۹۳۷

نمابر: ۳۳۵۲۴۰۸۲

sobattirearia@gmail.com



حامل و نقل ریلی کالا

مدیرعامل: مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۶۶۰۹۱۳ و ۸۸۸۸۹۰۲۶

فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

آدرس: تهران، انتهای خیابان گاندی

شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰

واحد ۱۵ و ۱۶

کدپستی: ۱۹۶۹۵۳۷۶۸

www.parto-bf.com

info@parto-bf.com

بازرگانی رحیم ابشی

- مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا
- کارگزار (حق العمل کار) رسمی گمرک ایران
- صادرات - واردات و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

بندر انزلی - تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵

نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴

همراه: ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰

rahimabshi@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل داخلی، مسافربری و کشتیرانی

 <p>ایران پیما پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری</p> <p>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</p>	 <p>شرکت مسافربری پیک صبا تهران (تعاونی ۱۷)</p> <p>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</p>	 <p>شرکت تعاونی مسافربری میهن نور آریا زاهدان</p> <p>شماره ثبت: ۲۱۵۹ مدیریت: عبدالله گمشادزهی زاهدان، خیابان امام خمینی غربی، پایانه مسافربری انقلاب، غرفه شماره ۱۳ تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳ تلفن دفتر دانشگاه: ۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸ mihannoorarya2015@gmail.com</p>	<p>ترمینال تهران شماره ثبت: ۲۷۷۰۰ (پی.ام.تی)</p>  <p>شرکت تعاونی مسافربری شماره (۲) مدیرعامل: منصور ملاصالحی تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴ پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴ ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶ پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱ ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱ pmt.t2co@gmail.com www.pmtco.ir</p>
--	---	--	---



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- ♦ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ♦ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بندر جنوبی کشور به بندر حوزه خلیج فارس
- ♦ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ♦ خدمات بندری: مدیریت و بهره برداری بندر صیادی شیلات بوشهر به مدت ۳ سال
- ♦ خدمات صیادی: صید، فرآوری و توزیع انواع آبزبان 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 ۵ و ۶ تلفن: ۰۷۷ ۳۳۳۲۵۲۰۸-۹

www.tpg.org.ir

tandis_persiangulf@yahoo.com

گروه حمل و نقل پارس

<p>شرکت حمل و نقل داخلی</p> <p>ساسان ترابر پارس</p> <p>دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار، تلفن: ۰۸۳-۳۴۳۲۹۵۲۰ - ۳۴۳۲۹۵۲۹ - ۳۴۳۲۹۵۱۲</p>	 <p>شرکت حمل و نقل داخلی</p> <p>ساحل ترابر پارس</p> <p>دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا، نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵</p>
<p>♦ حمل تخصصی کود شیمیایی ♦ حمل محمولات سبک و سنگین ♦ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی</p> <p>♦ حمل محمولات تانکری و مایعات ♦ انجام پروژه های ترکیبی تخلیه، بارگیری و حمل در منطقه</p>	
<p>دفتر گروه تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به مطهری، کوچه حسینی راد، پلاک ۳۹، طبقه اول، واحد ۳ تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۸۶۰۳۷۲۵۱ - ۸۶۰۳۷۳۳۹ همراه: ۰۲۱ ۱۴۴۱ ۳۲۴ ۰۹۱۲</p>	
<p>info@sasantarabar.com</p>	<p>info@sahelfarabar.com</p>

شرکت های خدمات بیمه ای و حمل و نقل سنگین و جاده ای

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابار

شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای فتنی شقایق، شماره ۲۰

ساختمان شقایق، واحد ۲ فاکس: ۸۸۷۲۱۵۲۶

تلفن: ۸۸۷۰۵۶۵۶ (۱۰ خط)

www.sangintarabar.com

E-mail: info@sangintarabar.com



خدمات بیمه ای بوبه رز (سهامی خاص)

کد: ۱۰۲۱

نماینده برتر

صدور انواع بیمه نامه:

♦ باربری و مسئولیت متصدیان حمل و نقل داخلی، CMR و ...

ISO 9001:2008

تهران، خیابان طالقانی، خیابان ایرانشهر، نرسیده به خیابان سمیه، پلاک ۱۰۲

طبقه ۴، واحد ۱۷ همراه: ۰۹۱۲۳۸۶۷۱۹۵

تلفکس: ۸۸۳۱۷۹۷۳ - ۸۸۳۴۰۱۸۳ - ۸۸۳۰۳۴۹۷

Email: bobehreja@gmail.com



حمل و نقل وزین ترابار 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

تلفاکس: ۸۸۸۷۴۴۱۸ - ۱۹ - ۸۸۸۷۰۶۲۴ - ۲۵ - ۸۸۷۸۰۰۵۵

www.tehranitransport.com info@tehranitransport.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 قالیسویی
ساختمان میلاد

ترمينال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر
بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهر آهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۰-۱۲ - ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۴ - نمایر:

همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com



شرکت ترکیب بار و نقل

(سهامی خاص)

- حمل و نقل داخلی از طریق ریل و جاده
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت از طریق راه آهن به کشورهای آسیای میانه و بالعکس.
- حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و کانتینری به بنادر کشور و بالعکس
- از طریق ریل و جاده • حمل بار جاده ای از تهران به تمام نقاط کشور
- دارای نمایندگی در گمرک غرب و شهریار، بندرعباس، اصفهان، اهواز، سرخس و سیرجان و سایر نقاط کشور.
- نماینده ایران در کریدور بین المللی شمال - جنوب

دفتر مرکزی، تهران: میدان توحید، خیابان نصرت غربی، پلاک ۱۵۸

تلفن: (۶ خط) ۶۶۹۱۳۹۲۹ - ۵ - ۶۶۹۱۵۱۸۳ - ۵ - ۶۶۹۱۳۹۲۴ فاکس:

info@tarkibtrans.ir www.tarkibtrans.ir

ترکیب بار

شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین

عضو دائم انجمن بوژی داران ایران

TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل جاده ای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین: کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین
غرفه ترکیب بار

تلفن: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ - ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶ فاکس:

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 - ۳۴۲۲۱۶۵۰

همراه: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰۰ / ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰



سعادت ترابار

Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنده، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۶۸۲۴

زرنده: 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

E-mail: info@poleone.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD

Carrier & Forwarder



Add: Unit 4, No.8, Varzandeh St., South Mofateh Ave.,
7th Tir Sq., TEHRAN-IRAN

Tel: (+9821) 88322297

Fax: (+9821) 88322296

www.shaahintrans.com

E-mail: info@shaahintrans.com



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit13 , Floor 3 , Blog 111 , No 83, Forsat-e-Shirazi
Cross , Qarib Ave , Tehran / Iran

Tel: (+9821) 41632000

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.com



BITA TARABAR
INT L TRANSPORT CO. Ltd.

(Carrier - Forwarder)
Export - Import - Transit
Specially to IRAQ

Head office: No.310, Keshavarz Blvd., 2nd Flr, Apt5

Zip code: 14188 Tehran- Iran

Tel: (+9821) 6643 97 88 -9, 6693 49 62

Fax: (+9821) 6643 97 87

Kermanshah: (+9883) 38390053 Fax: (+9883) 38366872

Khosravi: (+9883) 42420668

bita.tarabar.int@yahoo.com

Marine Samin Pars

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



No. 12 Unit 7 , East 14 th st. , Beihaghi st. ,
Argentina sq. , Tehran-Iran

Phone: (+9821) 88178330

Direct: (+9821) 88177949

Fax: (+9821) 88178339

postal code: 1515654818

Email: babak@msp-co.com



Int'l Transport Logistics Services

add: No1, 8th Alley, Sarafraz(Daryai-e-Noor)ST,
Motahari Ave, Tehran,Iran

Tell: (+98 21)88759051-55

Fax: (+98 21)88733610

info@saraym.com

www.hameltransportco.com

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

WEB : ROYALTRANSPORT.NET

**Abdis Marine
Shipping Co**



Tel: +98 (21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

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



بیمه پاسارگاد

طرح بیمه تامین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قبال گمرک در رویه‌های عبور (ترانزیت) داخلی و خارجی کالا

آیا می‌دانید به عنوان یک بار فرابر (فورواردر) در طول اجرای فرآیند ترانزیت از خاک ایران چه خطراتی شما را تهدید می‌کند؟ در چه شرایطی ممکن است گمرک برای فعالیت شما محدودیت ایجاد نماید؟ چه زمانی به همراهی شرکت بیمه نیاز خواهید داشت؟ مزایای یک طرح بیمه خوب در این رشته چیست؟

شرکت بیمه پاسارگاد با سابقه ۴ ساله در ارائه بدون وقفه خدمات بیمه در طرح بیمه تامین تعهدات شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در قبال گمرک، مزایا و خدمات شاخصی را در اختیار متقاضیان قرار می‌دهد. برخی از این مزایا و خدمات عبارتند از:

- ◀ اجرای طرح به صورت مشارکتی از شرکت‌های بیمه (دارای سطح یک توانگری مالی) و بیمه‌گران اتکایی با مجموع ظرفیت مجاز نگهداری ریسک بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد تومان جهت ایجاد اطمینان در شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و گمرک ج.ا. ایران از توانایی شرکت بیمه در پرداخت تعهدات و رویارویی با فجایع احتمالی؛
- ◀ بهره‌گیری از سامانه نرم‌افزاری کارآمد تحت وب، دارای امکانات متنوع مدیریت صدور، مدیریت اعلام وصول، مدیریت نمایندگان مرزی و ...؛
- ◀ اتصال سامانه بیمه با سامانه پنجره واحد تجارت فرامرزی و سرعت و دقت بالای صدور گواهی‌های بیمه؛
- ◀ پیگیری و همراهی با شرکت حمل و نقل در دریافت اعلام وصول پروانه‌های ترانزیت تحت پوشش؛
- ◀ ارائه مشاوره عملیاتی و حقوقی به شرکت‌های حمل و نقل در هنگام بروز حادثه؛
- ◀ پوشش کامل ریسک توسط شرکت بیمه و عدم وجود فرانشیز (سهم بیمه‌گذار از خسارت)؛
- ◀ پرداخت هزینه‌های دفاع از شرکت حمل و نقل در دادگاه‌های صالحه مشروط بر تبرئه شرکت حمل و نقل؛
- ◀ ماهیت تأمین‌کننده طرح و بازافت خسارت از شرکت حمل و نقل تنها در صورت محکومیت قطعی در دادگاه.



مدیریت بیمه‌های باربری و مسئولیت حمل و نقل

۰ ۲ ۱ - ۴ ۳ ۴ ۸ ۳ ۲ ۲ ۱

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
WWW: sapratarabar.com

تهران، خیابان دکتر فریب تقاطع فرست شیرازی پلاک ۸۳، ساختمان ۱۱۱، طبقه سوم، واحد ۱۳