

نگارخانه

۱۶۶

۲۵۰۰۰ تومان

اردیبهشت ماه ۱۳۹۸ / ۱۴۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد تراز

- « بحران و میراث بحران! »
- « خواب در گذر سیل »
- « آسیب‌شناسی زیرساخت »
- « بر آب رفته! »
- « درس انگلیسی »
- « زیر چکمه حاکمیت »
- « بیم و امید در کرانه‌های عمان »
- « ارتفاع پست »
- « انقلاب «بیت کوین» در حمل‌ونقل »



چرخش



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 Evergreen Line container ship, the "EVERGREEN LAMBERT", is shown from a high-angle perspective, sailing on a blue sea. The ship's deck is visible, showing various equipment and structures. The ship's name "EVERGREEN LAMBERT" is written on the hull. The ship is moving towards the viewer, leaving a white wake.

Evergreen Line Sets Sail with *OCEAN Alliance*

Our Extensive Network Delivers Unbeatable Service

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



EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

آریا فرین جام

ARIA FARIN JAAM

CARRIER - FORWARDER

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی آریا فرین جام با بیش از ۷ سال سابقه درخشان

- ◀ ارائه سرویس های LTL / FTL با کامیون های معمولی و یخچالی از کشور های اروپایی، CIS، افغانستان، عراق به ایران و بالعکس به صورت کریری و فورواردری
- ◀ ارائه سرویس های ترانزیت داخلی و خارجی



+98 21 41 48 2000 +98 21 88 48 15 32
www.ariafarin.com transit@ariafarin.com
Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Abdis Marine Shipping Co

GP ,Flat Rack, Open Top , Reefer

Tel: +98(21)41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

شرکت کشتیرانی

آبدیس مارین

Abdis Marine Shipping Co





شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

VIP www.iranpeyma.info

شماره پیامک: ۳۰۰۰۸۹۵۷

انتخاب اول



سفرهای به یادماندنی

با اتوبوس‌های جدید VIP

شرکت تعاونی مسافربری شماره یک

گسترده‌ترین شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور

شرکت بازرگانی فرزنان تجارت زنجان

نماینده‌گی انحصاری عثمان کوچ، هیدروماس، BPW در ایران

قطعات هیدرولیک کمپرسی و زیربندی انواع تریلر



GALIPOĞLU®

HIDROMAS



زنجان، میدان هنرستان، خیابان سیلو، شماره ۶۱

+۹۸ ۲۴ ۳۳۷۷ ۱۲۶۵ / +۹۸ ۲۴ ۳۳۷۷ ۶۳۶۴

www.farzantejaratltd.ir / farzan.tejaratltd@gmail.com



سلامتی، تنهانگرانی خانواده‌های محک در شب‌های رمضان

توی این شبا که بیشتر از قبل به نگرانی‌ها و خواسته‌ها مون فکر می‌کنیم، هر کدوم مون یه خواسته‌هایی داریم که برامون مهم و پررنگه. اما وقتی پای بیماری و از دست دادن سلامتی به میون میاد، هر دغدغه‌ای برامون کمرنگ و بی‌معنی می‌شه. در محک هم تمام نگرانی‌ها به سلامتی کودکان مبتلا به سرطان برمی‌گرده. دغدغه‌ای که هر روز با اضافه شدن کودکان جدید، بزرگ و بزرگ‌تر می‌شه. پس کمک کنین خانواده کودکان محک این شبای سخت رو با نگرانی کمتری به صبح برسونن.

روش‌های حمایت از کودکان محک:

شماره کارت: ۶۰۳۷-۹۹۱۱-۹۹۵۰-۰۵۹۰

* ۷۳۳ * ۲۳۵۴۰ #

کد USSD:



محک

مؤسسه خیریه حمایت از کودکان مبتلا به سرطان

mahak-charity.org

از اینکه به پیام ما توجه می‌کنید، سپاسگزاریم.



شرکت رهیاب رایانه گستر

عرضه کننده راه کارهای نوین اطلاعاتی در صنعت حمل و نقل

راه کار یکپارچه برای ترمینال های کانتینری

پوشش کامل عملیات ترمینال های دریایی، خشک و ریلی
برنامه ریزی خودکار ترمینال کانتینری
تخصیص فضای هوشمند
امکان ثبت آنلاین عملیات به وسیله رانندگان تجهیزات
ابزارهای پر قدرت پایش و کنترل عملیات
امکان رهگیری درخواست های مشتریان و اولویت بندی آنها

راه کار یکپارچه ی ترمینال کالای متفرقه

راه کارهای مناسب برای شرکت های نمایندگی خطوط کشتیرانی و فورواردرها
۹ سال سابقه ی تولید و پشتیبانی سامانه ی ملی عملیات کالای متفرقه
ارائه ی روشی نوین و یکپارچه در انبارداری الکترونیک و ارائه ی خدمات گمرکی در
انبارهای عمومی و گمرکی کشور



۰۲۱-۴۳۴۹۴۰۰۰

۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

Consol@rahyab.ir

www.rahyab.ir

تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)

خیابان ۳۳ - پلاک ۲۵ - طبقه سوم



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندگی حرکت





ARIAN TRANS



BEST WORLDWIDE SHIPPING

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



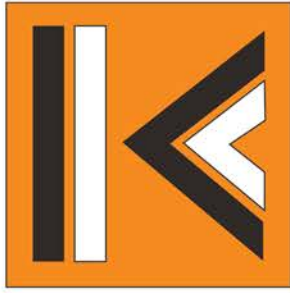
+021 42867



/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 هوایی 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



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



هفتمین نمایشگاه بین المللی

RAILEXPO 2019
TEHRAN/IRAN

حمل و نقل ریل

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

THE 7th INTERNATIONAL EXHIBITION OF

RAIL

TRANSPORTATION & RELATED INDUSTRIES EQUIPMENT



همزمان با: ششمین کنفرانس بین المللی پیشرفت های اخیر در مهندسی راه آهن

The 6th Int'l Conference on Recent Advances in Railway Engineering

9-12 JUNE, 2019

Tehran International

Permanent Fairground

زمان: ۱۹ لغایت ۲۲ خرداد ماه ۱۳۹۸

تهران محل دائمی

نمایشگاههای بین المللی

برگزار کننده



میلاد نور
MILAD EXPO
Tel: (+98) 41 984
www.miladfair.com
commercialdept@miladfair.com



Co-Organizer

SELECT EXHIBITIONS

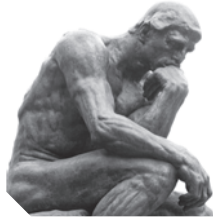
www.selectexhibitions.com
selectexhibitions@gmail.com
Tel: +44 (0)20 7565 2869



گزارش اصلی

۱۷

بحران و میراث بحران!



.. وقتی در میانه محاصره سوسنگرد با دریایی از آب، مقامات محلی اعلام کردند باید ۴۰۰ هزار نفر از منطقه تخلیه شوند، کسی از مقامات پیدا نشد که بگوید جابه‌جایی این تعداد، به حداقل ۸۰۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز دارد و در آن موقعیت حتی ۸۰ دستگاه هم در دسترس نیست. این ناتوانی‌های عملیاتی ریشه در مطالعه‌نشده‌گی «لجستیک در وضعیت بحران» دارد.

۲۰

غیبت لجستیک بحران!

مروزی بر حوادث طبیعی طی چند دهه اخیر، بیانگر آن است که متأسفانه در حین و پس از بحران از جمله سیل‌های ویرانگر اخیر نیز همچون تجربه بحران‌های گذشته در کشور، کاستی‌های فراوانی به چشم خورد که بخش زیادی از آن به دلیل عدم کسب آمادگی برای مقابله با بحران در زمان قبل از وقوع بحران است. در این یادداشت در پی پرداختن به اهمیت «مدیریت لجستیک بحران» بوده‌ایم.



۲۴

سیلی سیل!



اواخر فروردین ماه، در «میزگرد بررسی و تحلیل سیلاب‌های اخیر کشور» که در پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی برگزار شد، دکتر راضیه لک، رئیس پژوهشگاه سازمان زمین‌شناسی بیش از هر چیزی، بر گزارش‌های زیست‌محیطی و فنی بسیار ناقص و ضعیف برای انتخاب سایت پروژه‌های کلان کشور و نادیده گرفته شدن نقش سازمان زمین‌شناسی کشور در این زمینه تأکید داشت...

۲۹

خواب در گذر سیل

آیا دستگاه‌های متولی با بی‌توجهی به وظایف خود در نگهداری و لایروبی رودخانه‌ها و ... موجب شدند تا چند ساعت بارش به سیلابی سهمگین بدل شود یا سیلاب با سیلی خود بر صورت مردم، تاوان دخل و تصرف انسان‌ها در بستر و حریم رودخانه‌ها را گرفت؟ برای یافتن پاسخ این پرسش‌ها به دیدار مدیرکل دفتر مهندسی رودخانه‌ها و سواحل شرکت سهامی آب منطقه‌ای تهران رفتیم. جایی که پهنای بستر و حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها را تعیین می‌کنند و لایروبی آنها را در خارج از شهرها بر عهده دارند.



۳۴

چه کسی در را برای سیل باز کرد؟



... ایران سال ۹۸ را با سیل در استان‌های گیلان و گلستان آغاز کرد که راه خود را تا لرستان و شیراز ادامه داد و به خوزستان و کرمان رسید و درحالی که روزهای پایانی دومین ماه سال را پشت سر می‌گذاریم، هنوز استان‌های سیل‌زده، با آب و گل و لای برجای مانده از سیل دست‌وپنجه نرم می‌کنند و سرگردان زندگی‌های از دست رفته‌شان هستند...

گزارش اصلی

۴۰

آسیب‌شناسی زیرساخت

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها معتقد است: «آزادراه‌های کشور از سیل ۹۸ سربلند بیرون آمدند. به عنوان مثال، اگر آزادراه خرم‌آباد-پل زال نبود، باتوجه به قطع ارتباط ریلی جنوب و از بین رفتن قسمت قابل توجهی از جاده قدیم، معلوم نبود چگونه امکان دسترسی به خوزستان و شهرهای آسیب‌دیده برقرار می‌شد.»
خدایار خاشع تاکید داشت که اگر از گذشته درس بگیریم و اشتباه‌های پیشین را تکرار نکنیم، می‌توان تمام خسارات و هزینه‌های وارد شده به راه‌های کشور را جبران کرد.

ترابری دریایی

۷۰

«یافت می‌نشود»

شمارش معکوس برای الزام کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور آغاز شده است با این حال علیرغم اینکه بالغ بر ۹۰ درصد تجارت کشورمان از راه حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود و در تحریم هم به سر می‌بریم، اما به گفته نماینده مالکان کشتی در ایران، هنوز برنامه مشخصی برای اجرای این قانون وجود ندارد؛ از یک سو، وزارت نفت تولید سوخت کم‌سولفور را اقتصادی نمی‌داند و تولید نمی‌کند و از سوی دیگر، برای خرید و واردات آن از کشورهای دیگر هم تدبیری اندیشیده نشده است.

بر آب رفته

۴۵



با مدیرکل دفتر مدیریت بحران و تجهیز ماشین‌آلات سازمان راهداری گفت‌وگویی داشتیم تا آمار و اطلاعات دقیق‌تری از میزان خسارات وارد شده به راه‌های کشور به دست آوریم. رودباری با بیان گزارش عملکرد این دفتر، به مشکلات ناوگان و تجهیزات فرسوده، خسته و محدود راهداری اشاره کرد و از تشکیل اکیپ‌های «اقدام واکنش سریع» تا شش ماه آینده خبر داد.

ترابری هوایی

۷۶

ارتفاع پست

گفته می‌شود در ۳ ماه پایانی سال ۹۷ بیش از صد نفر از خلبانان کشور درخواست مهاجرت داده‌اند. ترابران با یکی از ممیزان سازمان هواپیمایی به گفت‌وگو نشست تا از دلایل این امر جو یا شود. این کارشناس معتقد است مهاجرت این خلبانان، کنشی برای بیان اعتراض و اعلام نارضایتی آنها است.



اقتصاد کلان

۵۴

زیر چکمه حاکمیت

گوش سنگین دولت برای شنیدن دغدغه‌های بخش خصوصی و فریادهای بی‌ثمر سرمایه‌گذارانی که کسب‌وکار خود را در خطر نابودی می‌بینند، داستان تازه‌ای نیست، با این حال، در آستانه فعالیت نهمین هیئت نمایندگان اتاق‌های بازرگانی سراسر کشور، با دکتر فرهاد فزونی، از بنیان‌گذاران انجمن‌های مختلف تخصصی در کشور و حسن فروزان‌فرد، رئیس کمیسیون رقابت و خصوصی‌سازی اتاق ایران گفت‌وگوهایی داشتیم تا نقشه راهی برای تعامل مؤثر میان بخش خصوصی و بخش دولتی به دست آوریم.

دنیای فن‌آوری

۸۴

انقلاب «بیت کوین» در حمل‌ونقل؟

«بیت کوین» از مقاله نویسنده‌ای با نام مستعار «ساتوشی ناکاموتو» در اکتبر ۲۰۰۸ متولد شد که کمتر کسی با خواندن آن مقاله تصور می‌کرد یکی از انقلاب‌های فن‌آوری در یک دهه آینده متولد شده است.
با موفقیت بیت کوین، ده‌ها ارز دیجیتال دیگر متولد شدند و سخن از پایان عمر واحدهای پولی کلاسیک به میان آمد. انقلاب بیت کوین اما محققان را متوجه به قابلیت‌های عظیم فن‌آوری زیرساختی آن کرد: «بلاک‌چین»!

گیجی

۶۰

در عصر حاضر تمدن‌های مختلف با گفتمانی واحد، مرزهای جغرافیایی را کمرنگ و اقتصادهای فرامرزی را خلق کردند، اما اوضاع در کشور ما متفاوت است، گفتمان ایران در تعامل با جهان پیرامون همواره در تضاد آشکار با منافع اقتصادی خود بوده است که ...



چالش‌های یک رویای ۱۰۰ میلیارد دلاری!

۸۸



این روزها بازارهای مالی شاهد حضور سه شرکت دنیای فن‌آوری بوده‌اند که با استقبال نیز روبه‌رو شده‌اند. دسته‌ای عطش سرمایه‌گذاران برای خرید سهام این شرکت‌ها را بهانه‌ای برای ورود شرکت‌های بزرگ‌تر می‌داند و دسته‌ای نگران هستند شرکت‌های کم‌بازده زیان بسیاری متوجه سرمایه‌گذاران هیجان‌زده خود کنند.

ترابری دریایی

۶۴

بیم و امید در کرانه‌های عمان

اوایل امسال، خبر رسید عمان توافقی را با ایالات متحده امضا کرده که به‌موجب آن، علاوه بر گسترش فعالیت تجاری دو کشور، ارتش آمریکا اجازه خواهد داشت از برخی بنادر مهم و فرودگاه‌های عمان برای کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی خود استفاده کند. بدین ترتیب، آیا عمان که تاکنون برای سرمایه‌گذاران ایرانی محل امن تجارت محسوب می‌شد، از این پس به لانه زنبورها تبدیل خواهد شد؟ ترابران در گفت‌وگو با کارشناسان نتایج و تاثیرات این اقدام را بررسی کرده است.

صنعت خودرو

۹۴

خوره بر تن خودروسازان

مهم‌ترین دلیل زیان‌انباشته صنعت خودروسازی کشور به ساختار مدیریتی و مالکیتی آن برمی‌گردد. در این گزارش تلاش شده وضعیت موجود این صنعت با تکیه بر میزان تولید خودرو، صنعت قطعه‌سازی و واردات قطعات منفصله، بررسی قیمت تمام‌شده و مبالغ فروش در ایران خودرو و سایپا مورد تحلیل قرار گیرد.





شرکت حمل و نقل داخلی ایران تیر

شرکت حمل و نقل داخلی
ایران تیر



شرکت حمل و نقل بین المللی
زنجیره طلایی سرعت

شرکت حمل و نقل بین المللی
زنجیره طلایی سرعت

تنها شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی مستقر در انبارهای عمومی و خدمات گمرکی کشور

◀ عملیات لجستیک و انبارداری

دارای دفاتر فعال در گمرکات تهران «شهریار»، غرب، فرودگاه امام خمینی

◀ عملیات حمل و نقل چند وجهی بین المللی

دریایی، هوایی، زمینی، ترانزیت

◀ امور حمل و نقل چند وجهی داخل کشور

دارای ناوگان ملکی بالغ بر ۵۰ دستگاه انواع تریلی چادری، کفی و خودرو بر



دفتر مرکزی: ۱۰ جاده فتح، بلوار شهید سامانی پور، ساختمان اداری شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی

info@zanjirets.ir

تلفن: ۶۶۱۸۷۲۹۶ - ۶۶۱۸۴۹۳۲ - ۶۶۱۸۹۳۸۶ - ۶۶۱۸۴۴۸۳ شماره: ۶۶۱۸۴۴۸۳

چرخش!

«... زلزله شدیدی رخ داد. به دنبال آن، چند نفر از آنجا به ما نامه نوشتند که این زلزله نبوده، بلکه انفجار مربوط به زباله‌های اتمی بوده که آمریکایی‌ها و شاید اسرائیل آنها را در حوالی شهر دهن می‌کردند. نحوه تخریب شهر شباهتی به زلزله نداشت و صدای زیاد و شعله ایجاد کرده بود. علاوه بر آن عده‌ای آمریکایی آنجا مقیم شده بودند و محموله‌هایی را می‌آوردند و در فلان محل در طبس دفن می‌کردند. به احتمال قوی، این محموله‌ها زباله‌ها و زائده‌های اتمی بوده که منشا انفجار شد. اعمال و قراین دیگری هم بود از جمله سوختگی‌هایی که به برخی افراد در روز حادثه عارض شده بود و می‌گفتند از آثار رادیواکتیو است. موضوع زلزله موضوع خوبی بود و می‌شد با دستاویز قرار دادن آن اقداماتی انجام داد. عده‌ای از دوستان را جمع کردیم و درباره موضوع به شور نشستیم. پرسیدم آیا بین ما کسی هست که موضوع را به لحاظ فنی و مهندسی تایید کند؟ به یکی از اعضای نهضت آزادی که بعدها در دوره انقلاب وزیر کشور شد، گفتم به یکی از کسانی که کارشناس زلزله هستند بگویند آزمایشی در محل انجام دهد و موضوع را تایید کند. این کارشناس یک مهندس معروفی بود که در ظاهر هم خیلی تظاهر به مبارزه داشت ولی باید امتحان صداقت می‌داد. وقتی این موضوع را از وی خواستند به طرفداری از دولت به شدت مخالفت کرده و گفته بود این مسخره‌بازی‌ها و این چرندیات چیست. او با این حرف موضوع را لوث کرد. ما می‌خواستیم این موضوع را جنجالی کرده به روزنامه‌ها بکشانیم و شکایت کنیم و پای آمریکایی‌ها را وسط بکشیم که نشد. البته آرام آرام در افکار عمومی مسائلی مطرح شد از جمله اینکه زلزله طبس حاصل انفجار زباله‌های اتمی آمریکایی‌ها بوده، اما خیلی دوام نیاورد...»

خاطرات سیدمحمد خامنه‌ای. انتشارات مرکز اسناد انقلاب اسلامی

جست‌وجوی دلایل رخدادهای فاجعه‌آمیز طبیعی پس از هر فاجعه، بدیهی‌ترین کاری است که همیشه خواه‌ناخواه رخ می‌دهد. این جست‌وجوها البته همیشه به اغراض غیرعلمی آغشته‌اند و اگر ترابران در این شماره تلاش کرده به جای علل سماوی و دلایل بعید به طرح شرایط فنی و مهندسی و دلایل اجتماعی و علل ناگزیر پرهزینه شدن سیل فروردین امسال پردازد، با پیشرانه دغدغه‌های همیشگی تحریریه‌اش بوده است: بخش راه از غفلت‌های مهندسی و صرفه‌جویی‌های غیرمسئولانه مدیریتی و ملاحظات نابخردانه سیاستمداران چقدر آسیب می‌بیند؟

حالا البته سیاستمداران ایران آنقدر ریش سفید کرده‌اند که علت تخریب‌های سیلابی را باران فراوان و علت فراوانی باران را بارور کردن و گسیل ابرها توسط عربستان و به عنوان یک توطئه عربی آمریکایی نپذیرند و آن را فرصت مناسب برای بسیج توده‌ها در راهپیمایی علیه استکبار جهانی قرار ندهند. این روزها، حکومت بیشتر در پی آن است که گرفتاری‌های بزرگ‌تری را به پای آمریکای جهان‌خوار بگذارد. اگر حکومت تا همین چند ماه پیش سر میز قمار لبنانی و شرط‌بندی یمنی و بخت‌آزمایی سوری نشسته بود، حالا دسته چک به دست آنها داده تا به میل خود به حساب ایران بازی کنند و آمریکا، این شرخر گردن‌کلفت بین‌المللی برای وصول صورتحساب به در خانه بیاید.

برخلاف زلزله طبس، این بار آمریکا اهرم خلق زلزله را در دست دارد. اگر چهل سال پیش دولت کارتر کنار نشست تا ایرانی‌ها حکومت مورد علاقه خود را سر کار بیاورند، امروز ترامپ چماق به دست از آن حکومت می‌خواهد ماهیت خود را تغییر دهد. به پیچ تعیین‌کننده‌ای در مسیر دشمنی چهل ساله رسیده‌ایم: راه پس از دست رفته و از راه پیش، فقط جهت آن را می‌دانیم؛ پای در گل، دست حسرت بر دامن و متحیر در تصمیم برای چرخش. جهت را می‌دانیم، اما برای اینکه چه هنگام و در کجا فرمان را بچرخانیم در حیرتی مضاعفیم. این حیرت، به تصادمی مرگبار ختم می‌شود و سیل همه چیز را با خود خواهد برد.

ذکر سیل

روز شنبه نهم ماه رجب، میان دو نماز، بارانکی خردخرد می‌بارید؛ چندان که زمین را تر گونه می‌کرد و گروهی از گله‌داران در میان رود غزنین فرود آمده و گاوها بدانجا بداشته، هرچه گفتند از آنجا برخیزید که محال بود در گذر سیل بودن، فرمان نمی‌بردند تا باران قوی تر شد. کاهل‌وار برخاستند و خویشتن را به پای دیوارهایی افکندند که به کوی آهنگران پیوسته است و نهفتی جستند که آن هم خطا بود، اما آرامیدند. بر آن جانب رود که سوی افغان شال است، بسیار استران سلطانی بسته بودند در میان درختان، آخورها کنار هم ساخته و خرپشته زده و ایمن نشسته؛ آن هم خطا بود؛ که بر راه گذر سیل بودند.

پل بامیان در آن روزگار بر این جمله نبود، پلی بود قوی با ستون‌های استوار، اندکی کوتاه و پشت آن دو رسته دکان در برابر یکدیگر چنانکه اکنون است؛ باران در پسینگاهان چنان شد که همانندش را به یاد نداشتند و تا دیری پس از نماز خفتن پیوسته می‌بارید. پاسی از شب گذشته، سیلی در رسید که اقرار دادند پیران کهن که بر آن جمله یاد ندارند و درختان بسیار از بیخ برکنده، می‌آورد. گله‌داران بجستند و جان به در بردند و نیز استرداران و سیل‌گاو و استران را در ربود و به پل رسید و گذر تنگ. چون ممکن شدی که چندان گل‌ولای و درخت و چارپای به یک‌بار بتوانستی گذشت؟

طاق‌های پل را بگرفت، چنان که آب را گذر نبود و بر روی پل افتاد و دنباله سیل، چون لشکر آشفته می‌در رسید و آب از فراز رودخانه آهنگ بالا داد و در بازارها افتاد، چنانکه به صرافان رسید و بسیار زیان کرد و بزرگ‌تر هنر آن بود که پل را با دکان‌ها از جا بر کند و راه خود را دریافت و بسیار کاروانسراهایی که بر رسته آن بود، ویران کرد و بازارها همه ناچیز شد و آب تا زیر باروی قلعه آمد؛ چنان که در قدیم بود پیش از روزگار یعقوب لیث.

و این سیل بزرگ مردمان را چنان زیان کرد که در حساب هیچ شمارگیر نیاید. دیگر روز، از دو جانب رود مردم استاده بودن به نظاره. نزدیک نماز پیشین، مدد سیل بنشست و مردمان زر و سیم و جامه تباہ شده می‌یافتند که سیل آنجا افکنده بود...

بخش‌هایی از کتاب تاریخ بیهقی در باب سیل غزنین
خواجه ابوالفضل محمدبن حسین بیهقی



جست‌وجوی ریشه نارسایی یک سیستم سیاسی
در اعماق یک رخداد اقلیمی

بحران و میراث بحران!

وقتی در میانه سیل خوزستان و محاصره سوسنگرد با دریایی از آب، مقامات محلی اعلام کردند باید ۴۰۰ هزار نفر از منطقه تخلیه شوند، کس دیگری از میان مقامات پیدا نشد که حساب سرش بشود و بگوید بهتر است فکر دیگری بکنند چراکه جابه‌جایی فوری و تحت استرس این تعداد از نفرات، به حداقل ۸۰۰۰ دستگاه اتوبوس نیازمند است و در آن موقعیت حتی ۸۰ دستگاه هم در دسترس نیست. جای تعجب نبود از این بی‌حساب و کتابی؛ ماهی پیش از آن، همان دستگاه‌هایی که نیاز به مشورت نمی‌بینند، خط هوایی بین‌المللی انتقال گوسفند زنده و کشته توسط هواپیما به راه انداخته بودند.

این ناتوانی‌های عملیاتی و توانایی‌های هزینه‌بر ریشه در فقدان‌هایی دارند که در این مورد خاص، مطالعه‌نشده‌گی «لجستیک در وضعیت بحران» است.

روزی که فرمانده سپاه در استان گلستان گفت همین‌جا می‌ایستم تا راه‌آهن منفجر شود و آب عبور کند و یا در استان خوزستان دستور انفجار در هفت نقطه را داد تا آب به جای سوسنگرد به هورالعظیم بریزد، احتمالاً کسی این کار را یک اقدام لجستیکی تلقی نمی‌کرد (درباره درستی یا نادرستی آن حرف نمی‌زنیم)، اما همین اقدام خیلی دور از ذهن و ظاهراً بی‌ارتباط با لجستیک، اصالتاً در حوزه لجستیک می‌گنجد.

می‌توان باز هم مثال بعیدتری به میان آورد که ظاهرش در حوزه مالی است، اما ماهیت لجستیکی هم دارد: بیمه. در سیل اخیر مشخص شد میزان سکونتگاه‌های بیمه شده در مقابل حوادث، کمتر از ۵ درصد است و بنابراین میزان خسارت حاصل از نابودی حدود ۲۷ هزار واحد مسکونی (تاکنون) امکان انتقال از یک بخش به بخش دیگر (از بخش فقیر کشاورزی به بخش فریه مالی) را ندارد؛ درست مثل عدم امکان یک‌باره

جابه‌جایی موجودی را به دلیل ایجاد مقیاس کاهش می‌دهد؛ بنابراین وجود مراکزی که این‌گونه خدمات را ارائه کنند با ایجاد تمرکز، صرفه ناشی از مقیاس و ارائه تخصصی خدمات باکیفیت، می‌تواند دغدغه کاهش هزینه صاحبان کالا را کاهش دهد. این مراکز در نوع عمومی خود، مراکز لجستیک نامیده می‌شوند.»

به علت همین مشکل شناختی، ردی از اینکه لجستیک اساساً مفهومی متعلق به شرایط غیرعادی باشد، در ادبیات و علوم حمل‌ونقلی ما وجود ندارد، هرچند نخستین کاربردهای این مفهوم در کشور ما توسط نهادهای نظامی و موضوع حمل‌آلات معمولاً سنگین و نامتوازن جنگی بوده است که طبعاً در شرایط بحرانی ناشی از تاکتیک‌های جنگ و گریز رخ می‌دهند.

با وجود مطرح بودن در دانشگاه، مفهوم لجستیک در شرایط بحران و یا برای مقابله با شرایط بحرانی به‌کلی برای ما ناشناخته ماند.

در تعریف نهاد رسمی برنامه‌ریز و ناظر حمل‌ونقل کشور از لجستیک، حتی جمله‌ای که عبارت لجستیک در شرایط بحران در آن ذکر شده باشد، وجود ندارد.

تعریف و برداشت ما از لجستیک، خیلی نرم و در حد یک جامعه نگران از کمبود کالا در قفسه فروشگاه‌هاست: «لجستیک، فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر خدمات و اطلاعات مرتبط با حمل و نگهداری کالا از مبدا تا محل مصرف است که با هدف تامین نیاز مشتری، شامل جریان‌های درونی و بیرونی، درون‌سو و برون‌سو انجام می‌گیرد.

مهم‌ترین مسئله برای صاحبان کالا و فعالان زنجیره تامین در حوزه لجستیک، کاهش هزینه‌های مترتب بر فعالیت‌های لجستیک و به تبع آن کاهش هزینه‌های زنجیره تامین است. امروزه در جهان بهترین نوع زنجیره تامین از نظر هزینه، تمرکز فعالیت‌های مرتبط با تجمیع و توزیع در یک محل است که هزینه‌های حمل‌ونقل، انبارداری و کنترل و

سیل اخیر مجموعه وسیعی از ناتوانی‌های کشور در حوزه نگاه کلان به توسعه پایدار، برنامه‌ریزی آمایشی، مدیریت بحران و چگونگی واکنش‌های لجستیکی در شرایط غیرعادی را به نمایش گذاشت و لزوم بازآرایی سازمانی حکومت و تعیین روند شناخت جامعه و پیچیدگی‌های زیستی آن را هم از نظر مادی و هم معنوی نشان داد

نمی‌خواهیم همه چیز را از پنجره سیاست ببینیم، اما افق پیش‌رو و مسیر پشت‌سر آنقدر زیر آوار انحصار در سیاست‌ورزی است که جز دیدن قدرت سیاسی به عنوان پیش‌رانه و مسئول همه تحولات یا عدم تحرک اقتصادی و اجتماعی چاره‌ای باقی نمی‌گذارد

لجستیک ۲۵۰ دستگاه ماشین‌آلات راهسازی موظف به بازسازی جاده ۶۰ کیلومتری خرم‌آباد - پل دختر که به کلی نابود شده است.

ولی فقدان آمادگی لجستیکی مقطع بحران تنها مشکل و نارسایی آسیب‌زای حاصل از ضربات کاری سیل اخیر نبوده است. وقتی به موضوع از جنبه آمایشی و طراحی زیرساخت توجه کنیم، مساله لجستیک موقعیت بحرانی به عنوان یک پدیده ثانوی و معلولی اهمیت رده دوم پیدا می‌کند.

اینکه چرا پل دختر در آن نقطه مستعد بحران ساخته شده قابل پرسش نیست، زیرا این یک موضوع تاریخی حاصل الگوی معیشت و تولید در قرن‌ها پیش و انتخابی طبیعی بوده است؛ اما اینکه چرا شهرها در دوران جدید، مستعد چنین رخدادهای فاجعه‌باری شده‌اند، موضوع بحث‌های آکادمیک بسیار در آینده خواهد بود.

اشتباهات فاحشی در طرح آمایش سرزمین و توسعه زیرساخت‌ها رخ داده: در یک مقاله آکادمیک که پس از سیل استان گلستان مورد توجه قرار گرفت، دو تن از اساتید دانشگاه، با بررسی توپوگرافی منطقه آق‌قلا و گمیش تپه، امکان آب‌گرفتگی مناطقی را که در این دو نقطه در دهه‌های اخیر توسعه یافته‌اند (روند تبدیل روستاهایی معیشتی به شهرهای خدماتی بزرگ) قطعی اعلام کرده بودند. کسی فرصت توجه به حرف آنها را نیافته بود، یا اینکه مدیریت اداره کلان کشور بساطی گسترده پهن کرده که چنین ملاحظاتی زیر سفره آن گم شده است؟

واقعیت این است که تفکر حاکم بر کشور، به مقوله توسعه پایدار و استحکام زیرساخت برای ماندگاری تاریخی بی‌باور است و نگره قضا و قدر آن را به سهل‌گیری‌هایی آلوده که به بدنه کارشناسی هم رسوخ کرده است: همه چیز، فعلا کار کند، کافی و راضی‌کننده است. «فکر برای بعد» هزینه‌زا و کاهنده سرعت است.

این رهاشدگی جامعه و مدیریت آن برای توسعه، در غیاب مطالعات پیشینی آمایشی، بخش اعظم خسارات سیل را سبب شد: از مجاز شمردن کشت و کار در بستر و حریم رودخانه‌ها و ایجاد مزارع دائمی توسط مردم در حریم رود گرفته تا ایجاد بلوار

ساحلی (مدل جدید زیباسازی فضای شهری) از سوی شهرداران کم‌دانش و بی‌اطلاع؛ اما این کجروی‌ها با وجود حجم بالا کماکان معلول‌هایی فرعی محسوب می‌شوند. تخریب کامل ۷۲۵ پل، آسیب‌دیدگی ۱۴ هزار کیلومتر راه و وجود ۸۷۰۰ نقطه آسیب‌دیده در راه‌ها (آمار روز حضور وزیر راه در مجلس) حاکی از سستی زیرساخت‌های فیزیکی هستند.

استحکام زیرساخت‌ها چندان محسوس نیستند و برخلاف آسفالت که به جای ۲۰ سال حدود ۳ سال دوام دارد، بی‌مقاومتی و استعداد فروپاشی خود را عیان نمی‌سازد این هم معلول مدیریت کلان مسئول در زمینه استحکام زیرساخت‌هاست که ارزان‌سازی و یا اعتماد بلاشرط به پیمانکاران وابسته به سیستم، خط‌مشی آن است.

در چنین رویه حکومت‌داری، نیروی کارشناسی صاحب‌نظری که بر یافته‌های خود ایستادگی کند، از چرخه حذف می‌شود. به گفته برخی مقامات در هنگام اعلام انفجار خط آهن شمال برای باز کردن راه خروج آب، در طراحی این خط آهن پل‌هایی به روی مسیل‌های قدیمی و مسیل‌های محتمل در نظر گرفته شده بود که معلوم نیست به چه علت حذف شده‌اند.

سستی حکومت در زمینه توسعه فیزیکی سنجیده، روی دیگر استحکام آن در اداره فرهنگی و امنیتی امور جامعه است. بین اینها باید ترافیکی تعادل‌بخش وجود داشته باشد تا هم هزینه‌ها کاهش یابد و هم اعتماد برقرار بماند. نباید تیم تحقیقاتی دانشگاه اهواز در بررسی وضعیت استحکام تاسیسات نفتی ایجاد شده در هورالهویزه به این نتیجه برسد که «...عدم اقدامات حفاظتی، این شائبه را ایجاد می‌کند که یا شرکت نفت از بالا نیامدن ارتفاع آب اطمینان دارد و یا در صورت افزایش ارتفاع و احساس خطر جدی، ممکن است تغییراتی در انتقال آب بین مخازن ایجاد نماید...»

سیل اخیر مجموعه وسیعی از ناتوانی‌های کشور را در حوزه نگاه کلان به توسعه، برنامه‌ریزی‌های آمایشی، توسعه زیرساخت، مدیریت بحران و چگونگی واکنش‌های لجستیکی در شرایط غیرعادی به نمایش

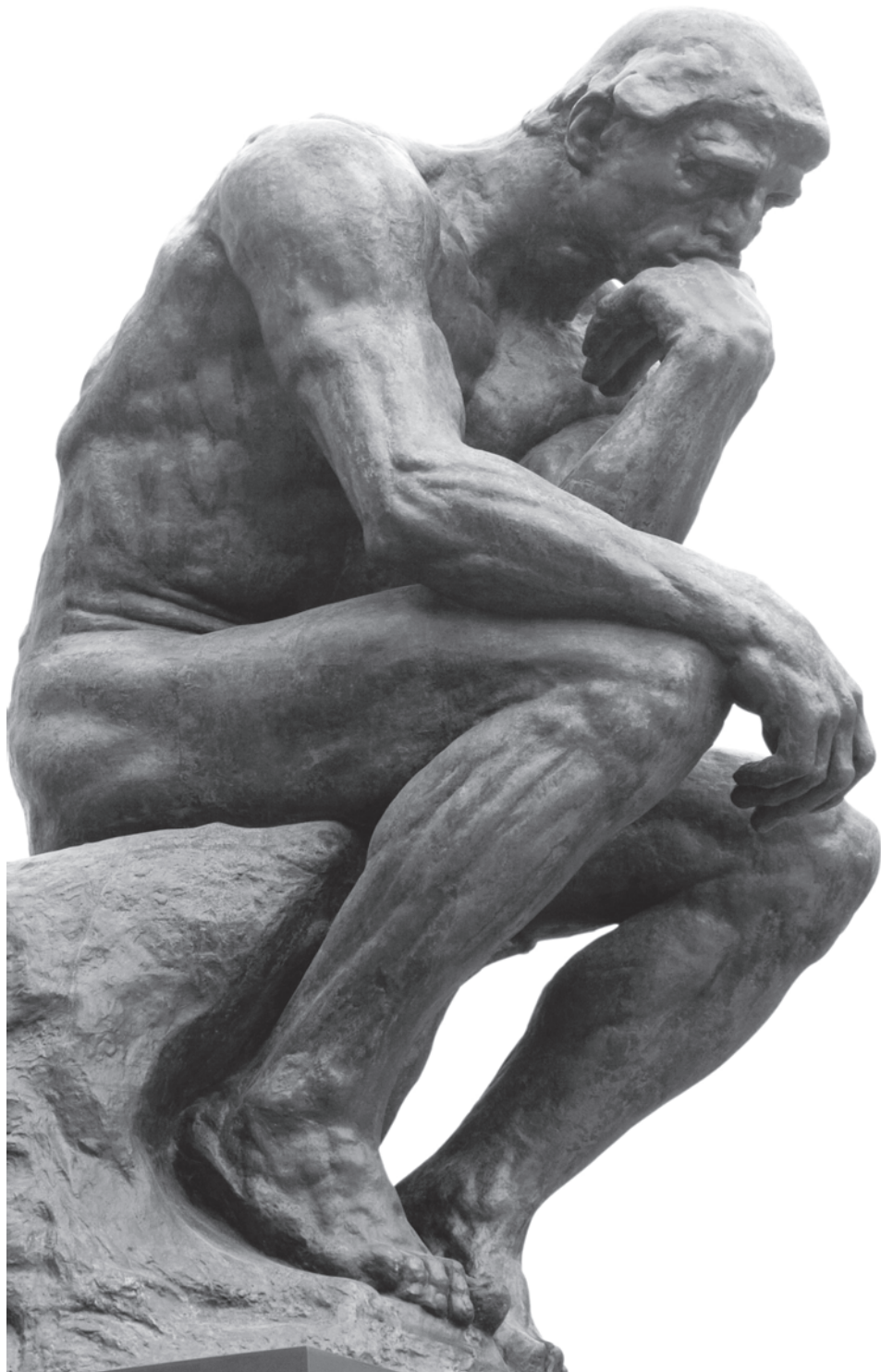
تفکر حاکم بر کشور به توسعه پایدار و استحکام زیرساخت
برای ماندگاری تاریخی بی‌باور است و نگره قضا و قدری،
آن را به سهل‌گیری‌هایی آلوده که بدنه کارشناسی
کشور هم از سرایت آن در امان نمانده است:
همه چیز فعلا کار کند، کافی و راضی‌کننده است.
«تفکر برای بعد» هزینه‌زا و
کاهنده سرعت است

گذشت و لزوم بازآرایی سازمانی حکومت و
تعیین روند شناخت جامعه و تشخیص
پیچیدگی‌های زیستی آن را - هم از نظر مادی
و هم معنوی - نشان داد.

در همان روزی که مقامات دولتی ناآگاه از
الگوهای معیشتی منطقه و فرآیندهای
لجستیکی فرمان غیرقابل اجرای خود مبنی
بر تخلیه ۴۰۰ هزار نفر از منطقه محاصره
شده سوسنگرد را دادند، کشاورز ساده‌ای از
اهالی منطقه رو به دوربین گزارشگر شبکه
خبر گفت: ما نمی‌توانیم برویم. نمی‌توانیم
گاو میش‌های خودمان را در اینجا رها کنیم.
این دولتی‌ها نمی‌توانند بفهمند...

نمی‌خواهیم همه چیز را با عینک و از پنجره
سیاست ببینیم، اما افق پیش‌رو و مسیر پشت سر
آنقدر زیر آوار انحصار در سیاست‌ورزی است
که جز دیدن قدرت سیاسی به عنوان پیش‌رانه و
مسئول همه تحولات یا عدم تحرک اقتصادی
و اجتماعی چاره‌ای نمی‌گذارد. مسئول این
آمیختگی، جز انحصاری شدن قدرت سیاسی
نیست؛ چگونه می‌توان همه چیز را حاصل
عمل سیاسی ندانست؛ در حالی که حتی امکان
انجام معاملات خارجی، واردات و حمل آنها
توسط نیروهای نظامی با خطوط هوایی تحت
پوشش را مجاز کرده‌ایم؛ یا خودروسازها را
و ادار به سرمایه‌گذاری در سایت‌های تولید
خودرو در سوریه و ونزوئلا کرده‌ایم؛ یا مالکیت
واحدهای اقتصادی را به صورتی تغییر داده‌ایم
که از نظارت عمومی خارج شده یا...

واقعیت آن است که ریشه مشکلات اقتصادی
و اجتماعی، تمرکز قدرت سیاسی است. چنان
قدرتی که اگر قانونی تصویب شود و حضور
یک نفر از اعضای اتاق‌های بازرگانی را در
شورای پول و اعتبار بانک مرکزی برای دادن
نظر مشورتی مفید بداند، قانون را به مجلس
پس می‌فرستد. نه فقط صدایی متفاوت و غیر
حکومتی، بلکه به دلایلی آشکار صدایی متفاوت
حتی از دل سیستم حکومتی شنیده نخواهد شد
و در بر همین پائنه خواهد چرخید. سازنده‌ها
نه اعتنایی به گنبد‌های نمکی گچساران در
حاشیه کارون و گتوند خواهند کرد و نه به
وجود پل در نقشه‌های ساخت جاده آق‌قلا. همه
اینها، خطای کارشناسی و مهندسی نیست.



علمی که دستگاه اجرایی هنوز از دانشگاه تحویل نگرفته است

غیبت لجستیک بحران!

مجتبی سلیمانی سدهی

مدیرعامل موسسه مدیریت زنجیره تامین آمادگران

مروری بر حوادث طبیعی که طی چند دهه اخیر، کشورمان بدان گرفتار شده است بیانگر آن است که ایران، کشوری با فراوانی بالا در بحران‌های طبیعی است. در کنار این بحران‌های طبیعی، کشورمان به طور مستمر دچار بحران‌های غیرطبیعی مختلف مانند آتش‌سوزی‌ها و انفجارات تصادفی (حادثه پلاسکو)، برخورد نظامی با دیگر کشورها مانند جنگ ایران و عراق و نبرد با منافقین، عملیات خرابکارانه و همچنین تحریم بوده است.

زلزله مصیبت‌بار کرمانشاه در سال ۹۶ و حوادث سیل‌های نوروز ۹۸ که منجر به ویرانی و تلفات انسانی زیادی شد؛ بار دیگر ضرورت مدیریت بحران در کشور و آمادگی‌هایی که لازم است برای مقابله و مواجهه با بحران ایجاد شود را نمایان ساخت. اما متأسفانه در حین و پس از بحران سیل‌های ویرانگر اخیر نیز همچون تجربه بحران‌های گذشته در کشور، ضعف‌ها و کاستی‌های فراوانی به چشم خورد که بخش زیادی از آن به دلیل عدم کسب آمادگی برای مقابله با بحران در زمان قبل از وقوع بحران است.

از آنجا که شاید بتوان اصلی‌ترین چالش شرایط بحران را مدیریت لجستیک دانست؛ در این یادداشت در پی پرداختن به اهمیت «مدیریت لجستیک بحران» خواهیم بود.





موضوع «مدیریت لجستیک بحران» یکی از اساسی‌ترین اقداماتی است که دولت‌ها برای ایجاد آمادگی و مقابله با بحران‌های طبیعی انجام می‌دهند؛ اما در کشور بحران خیز ایران، این موضوع فقط در حوزه‌های آکادمیک مورد توجه کارشناسان است

چنانچه نهادهای مسئول این اهتمام را می‌داشتند که از مطالعات و تحقیقات کاربردی انجام شده تجربه‌اندوزی کرده و آمادگی لازم برای مواجهه با بحران را کسب کنند؛ شاید در مواجهه با بحران اخیر، تا این حد گیج، دست‌خالی و درمانده نمی‌بودند

با واحدهای پشتیبانی در این پروژه مشخص گردد.

– در راستای رسیدن به هدف مکان مناسب، علاوه بر مورد فوق، تلاش می‌شود تا اقلام موردنیاز در محل‌های واقعا ضروری تحویل داده شوند.

گاهی به دلیل اینکه برخی امکانات در محلی دورتر فراهم می‌شوند، لازم است تا به منطقه بحران حمل شده و تحویل گردند؛ در این صورت یکی از مخاطرات اصلی، ضایع شدن اقلام موردنیاز به دلایلی همچون فاسد شدن، امکان ربوده شدن و مانند اینها است که تحویل اقلام در محل‌های ضروری، از این مخاطرات خواهد کاست.

۳- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «زمان مناسب»

– زمان‌بندی ارسال اقلام در زمان مناسب از تامین‌کنندگان اقلام به مراکز مدیریت بحران پیش از وقوع بحران

– زمان‌بندی ارسال اقلام در زمان مناسب از تامین‌کنندگان اقلام به مراکز مدیریت بحران و از این مراکز به مناطق آسیب‌دیده در حین وقوع بحران

– زمان‌بندی برای رساندن اقلام موردنیاز به دست افراد بحران‌زده در همان زمانی که واقعا موردنیاز هستند (نه زودتر و نه دیرتر)

۴- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «مقدار مناسب»

– تعیین مقدار بهینه محصولات نگهداری شده در مراکز مختلف، پیش از وقوع بحران با توجه به پیش‌بینی‌های وقوع زلزله و حجم مصرف آن محصولات.

– تعیین مقادیر بهینه ارسالی هر یک از اقلام بین مراکز امدادسانی و بخش‌های آسیب‌دیده در زمان وقوع بحران و پس از آن، با توجه به امکانات حمل و نقل و شرایط محیطی.

– ارسال اقلام تا حدی که در مناطق بحران‌زده موردنیاز است (نه بیشتر و نه کمتر).

۵- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «کیفیت مناسب»

با توجه به امکان عدم وقوع بحران برای مدتی طولانی در منطقه‌ای خاص از یک سو و امکان مصرف سریع و ناگهانی حجم زیادی از اقلام در منطقه‌ای دیگر از سوی دیگر، تعیین کیفیت

موضوع «مدیریت لجستیک بحران» یکی از موضوعات داغ پژوهش و تحقیقات دانشگاهی طی یکی دو دهه اخیر در کشورمان بوده است و پایان‌نامه‌های زیادی در دانشگاه‌های معتبر کشورمان به این موضوع پرداخته‌اند. همچنین در مراکز و سازمان‌های عملیاتی و مرتبط با مدیریت بحران نیز بعضا طرح‌های کاربردی خوبی در این خصوص انجام شده است، ولی متأسفانه می‌توان ادعا کرد که هیچگاه از نتایج آنها در عمل استفاده نشده است! حال آنکه اگر نهادهای مسئول این اهتمام را می‌داشتند که از مطالعات و تحقیقات کاربردی صورت گرفته تجربه‌اندوزی و برای مواجهه با بحران، آمادگی لازم را کسب کنند؛ شاید در مواجهه با بحران اخیر، اینچنین مستاصل، دست‌خالی، درمانده و گیج نمی‌بودند.

در «مدیریت لجستیک بحران»، مدت زمان شروع واکنش و امدادسانی، هزینه عملیات آمادگی، امدادسانی و بازسازی و مدت زمان عملیات امدادسانی و بازسازی باید کاهش یابد. از طرف دیگر، میزان و کیفیت عملیات آمادگی، امدادسانی و بازسازی، سطح آمادگی مقابله و حجم اقدامات بازسازی و عادی‌سازی باید افزایش یابد.

می‌توان اهداف کلی «مدیریت لجستیک بحران» را می‌توان براساس تعریف کاربردی لجستیک (تهیه محصول مناسب، در مکان مناسب، در زمان مناسب، به مقدار مناسب، باکیفیت مناسب، برای مشتری مناسب و با هزینه مناسب) به صورت زیر تعریف کرد:

۱- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «محصول مناسب»

– اقلام موردنیاز افراد بحران‌زده اعم از مواد خوراکی و پوشاکی، لوازم بهداشتی و پزشکی، سرپناه‌ها و... با توجه به شرایط منطقه‌ای مانند وضعیت آب و هوایی، سهولت دسترسی و مانند آنها، به‌درستی شناسایی شده و در اختیار افراد بحران‌زده قرار گیرد.

۲- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «مکان مناسب»

– مراکز امداد از نظر نزدیکی به موقعیت وقوع بحران در محل‌های مناسب مکان‌یابی شده و نحوه ارتباط این مراکز با یکدیگر و تبادلات امکانات امدادی و افراد آسیب‌دیده

در جهت آمادگی برای برخورد آگاهانه با شرایط بحران، داشتن اطلاعات پایه از جمله ظرفیت مبادلات (ریلی، هوایی و یا بندری)، مسیرهای جاده‌ای ضروری، تعیین محدودیت‌های بالقوه در مسیر کامیون‌ها (مانند ظرفیت پل‌ها و گذرگاه‌ها) یا نقاطی که در زمان وقوع حادثه امکان تخریب دارند، ضروری است

بهینه هر یک از اقلام مصرفی و غیرمصرفی ضروری به نظر می‌رسد.

لذا باید با استفاده از مکانیزم‌هایی که توسط این پروژه تدوین می‌شود، اقلام با کیفیت مطلوب به دست افراد بحران‌زده برسد.

۶- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «مشتری مناسب»

طراحی مکانیزم‌هایی برای امکان شناسایی افراد بحران‌زده واقعی و دسته‌بندی‌های لازم برای سرویس‌دهی بهتر

۷- اهداف «مدیریت لجستیک بحران» طبق اصل «هزینه مناسب»

- کاهش هزینه‌های استقرار و مکان‌یابی مراکز امدادسانی در سطح بلندمدت
- کاهش هزینه‌های تامین، نگهداری (مانند هزینه‌های موجودی) و توزیع اقلام در سطح میان‌مدت و کوتاه‌مدت

- کاهش هزینه‌های جمع‌آوری و نقل و انتقالات مجروحین و تلفات انسانی

با توجه به اهداف اصلی تعریف شده برای مدیریت لجستیک بحران، چک‌لیستی ارائه می‌شود که ضروری است قبل از وقوع بحران و در جهت آمادگی برای برخورد آگاهانه با شرایط بحران (از جمله زلزله و سیل)، اطلاعات آن تهیه شود.

این چک‌لیست براساس چک‌لیست اطلاعات پایه‌ای مورد نیاز تیم مدیریت بحران سازمان ملل متحد (UN-DMT) تهیه شده و سرفصل اطلاعات موردنیاز سیستم‌ها و نیز امکانات لجستیکی به شرح زیر است:

جاده‌ها

- کپی از بهترین نقشه‌های در دسترس
- شناسایی اتصالات جاده‌ای ضروری و سایر مسیرها

- مشخص کردن محدودیت‌های بالقوه در مسیرهای کامیون‌ها (از قبیل ظرفیت بار پل‌ها، ظرفیت گذرگاه‌ها) و هر نقطه‌ای که در زمان وقوع حوادثی مثل سیل و ریزش سنگ امکان آسیب دیدن دارد.

ظرفیت مبادلات

- ناوگان دولتی: تعداد، ظرفیت و محل کامیون‌ها از انواع خاص که برای انتقال

تجهیزات امدادی در دسترس هستند.

- بخش خصوصی: پیمانکاران خصوصی بخش حمل و نقل که قادر به انجام عملیات در مناطق مورد نظر هستند. شامل جزئیات مربوط به ناوگان و مکان دفاتر و تسهیلات تعمیری و نرخ کاری‌شان.

راه‌آهن

- اندازه مسیرها، ظرفیت واگن‌ها و هر نوع محدودیت بارگذاری روی خطوط مختلف.
- ظرفیت انتقال خطوط مختلف و تعداد لوکوموتیوها و واگن‌هایی که ممکن است در فصول مختلف در دسترس باشند.
- محدودیت‌های عملیاتی و اعتباری، شامل هر اقدام ممکن برای اصلاح عملکرد.

بنادر، رودخانه‌ها و دریاها

- عمق بنادر، طول اسکله و تجهیزات جابه‌جایی محموله‌های دریایی.
- ظرفیت تخلیه و بارگیری روزانه و الگوهای فصلی صادرات و واردات.
- اندازه انبارهای سرپوشیده و باز و ظرفیت در دسترس انبارها در فصول مختلف.

صنعت دریایی و ساحلی

- صنایع دولتی: تعداد و شرایط قایق‌ها، یدک‌کش‌ها و بارج‌ها (انواع و ظرفیت‌ها) در مکان‌های مختلف که ممکن است در عملیات نجات یا انتقال تجهیزات امدادی در دسترس باشند.

- بخش خصوصی: ارتباط با پیمانکاران خصوصی بخش حمل دریایی که قادر به انجام عملیات در موارد مورد نظر هستند، شامل جزئیات ناوگان و نرخ خدمات.

هوایپماها و فرودگاه‌ها

- مکان، طول، عرض، سطح و رده‌بندی بار فرودگاه‌ها
- بزرگ‌ترین نوع هوایپمایی که قادر به انجام عملیات هستند.

- میزان دسترس پذیری سوخت (بنزین هوایپما و سوخت جت)

- ساعات مجاز پرواز
- ظرفیت انبار و تجهیزات جابه‌جایی بار

- تعیین اقدامات مدیریت لجستیک در بحران (پیش، حین و پس از بحران)
- تعیین حدود و ثغور فعالیت‌ها و وظایف سازمان‌ها و نهادهای مختلف درگیر مدیریت لجستیک در بحران
- تعیین و مکان‌یابی نقاط مناسب برای استقرار نیازمندی‌ها در شرایط بحران
- تعیین نیازمندی‌های شرایط بحران برای افراد بحران‌زده و محاسبه میزان و حجم موردنیاز شامل اقلام خوراکی، پوشاکی، اسکان، امدادی و درمانی، بهداشتی و از این قبیل
- تعیین نحوه مدیریت نیازمندی‌های شرایط بحران از مرحله تهیه و سفارش نیازمندی‌ها تا مرحله توزیع نیازمندی‌ها
- تحلیل و طراحی نرم‌افزارهای موردنیاز برای مدیریت لجستیک در بحران
- پیاده‌سازی نظام طراحی شده در استان‌های بحران‌خیز
- جرتفیل و شرایط کارمندان و سیستم ثبت.
- **انبارهای خصوصی:** مانند شرایط بالا برای انبارهایی که ممکن است اجاره داده شوند.
- تامین سوخت (دیزل و بنزین)**
- مکان، ظرفیت و سطح موجودی معمولی مخازن دولتی و خصوصی و اینکه چه سوختی را می‌توان در این انبارها ذخیره کرد.
- ***
- در پایان به این امید که گوش شنوایی در بین دولتمردان و سیاست‌گذاران کشورمان بر این یادداشت وجود داشته باشد؛ فازهای کلانی که در به‌کارگیری و پیاده‌سازی «مدیریت لجستیک بحران» باید مورد توجه قرار گیرد، اشاره می‌شود:
- تحلیل و طراحی سطح صفر نظام مدیریت لجستیک در بحران
- تحلیل و طراحی سطح یک نظام مدیریت لجستیک در بحران

انتقال هوایی

- **بخش دولتی:** تعداد و انواع هواپیماها و هلیکوپترهایی که برای انتقال افراد و تجهیزات امدادی در دسترس هستند، هزینه‌های تقریبی عملیات هواپیماها و هلیکوپترهای نظامی و دولتی.

- **خطوط هوایی داخلی و دیگر شرکت‌ها:** تعداد و انواع هواپیماها و هلیکوپترهایی که برای انتقال افراد و تجهیزات امدادی در دسترس هستند، هزینه‌های تقریبی کرایه.

ذخیره و جابه‌جایی

- **انبارهای دولتی:** مکان، اندازه و انواع انبارها در مکان‌های مختلف که ممکن است برای تجهیزات امدادی در دسترس باشند. شرایط عمومی انبارها، شامل سطح امنیت، دسترسی به جاده و راه‌آهن، دسترسی به لیفتراک‌های دستی و برقی، پالت‌ها،

پروژه Smart Tunnel کوالالامپور مالزی به لحاظ واقع شدن در منطقه استوایی همیشه با باران‌های شدید مواجه است که به قول معروف ناگهان درب آسمان باز شده و باران‌های سیل‌آسایی شروع به بارش می‌کند. برای مقابله با این چالش دولت مالزی در سال ۲۰۰۳ ساخت پروژه عظیمی با عنوان Smart Tunnel را در کوالالامپور با کمک فنی و عملیاتی شرکت‌هایی از انگلستان و آلمان آغاز کرد و در سال ۲۰۰۷ به بهره‌برداری رساند.

یکی از شاهکارهای مهندسی ساخت‌وساز دنیا در شهر کوالالامپور قرار دارد که تونل زیرزمینی به طول ۱۰ کیلومتر و قطر ۱۳ متر با نام Smart Tunnel است که در ۳ طبقه ساخته شده است. طبقه زیرین این تونل برای انتقال آب‌های سطحی و دو طبقه دیگر جهت تردد خودروها بوده و در هنگام بارندگی شدید و احتمال سیل گرفتگی شهر، به صورت خودکار طبقات زیرین آن به کانال آب تبدیل شده و سیلاب در آن مسیر هدایت می‌گردد. به محض قطع باران و رفع خطر سیلاب، مجدداً تردد خودروها به صورت خودکار در آن مسیرها امکان‌پذیر می‌شود.

در طول اجرای این پروژه عظیم که هزینه سنگینی معادل ۵۱۵ میلیون دربر داشت، برخی انتقاداتی را به دولت جهت هزینه هنگفت این پروژه وارد کردند، ولی دولت پس از اتمام این پروژه اعلام نمود که حال مالزی تجربه، علم، مهارت و به طور کلی Know How ساخت چنین پروژه عظیمی (TMB ماشین حفاری تونل بر مبنای شیلد دوغاب) را تا حدود زیادی فرا گرفته و خود می‌تواند این گونه پروژه‌ها را در دیگر مناطق کشور اجرا کند. در حقیقت مالزی با پرداخت هزینه زیادی هم بر چالش سیل غلبه کرد و هم علم و تجربه ساخت چنین ساخت‌وسازهای عظیمی را تا حد زیادی فرا گرفت. به نظر می‌رسد با توجه به بروز چالش سیل در برخی از شهرهای کشورمان تجربه مالزی می‌تواند در کشورمان به‌کار گرفته شود.

بخش‌هایی از کتاب «مالزی و استراتژی رشد، ایران و چشم‌انداز توسعه»

تالیف بهزاد الصفی

راهکار مالزی برای کاهش خسارت سیل





برای انجام پروژه‌های زیرساختی
نیازی به مشاوره با مراکز تحقیقاتی احساس نمی‌شود

سیلی سیل

ترابران: با توجه به اینکه ایران جزو ۱۰ کشور نخست دنیا به لحاظ میزان وقوع بلایای طبیعی است، آیا آمادگی‌ها و پیش‌بینی‌های لازم برای مواجهه با این پدیده‌ها در کشور وجود دارد؟

■ به‌طور کلی در دنیا ۴۰ نوع مخاطره طبیعی یا مخاطره زمین‌شناختی وجود دارد که ما در ایران با ۳۰ نوع از این مخاطرات مواجه هستیم؛ چراکه در کمر بند فعال زمین‌شناختی آلپ-همالیایا قرار گرفته‌ایم. البته این فعال بودن زمین محاسنی هم دارد؛ ما از نظر زمین‌شناسی، کشور جوانی هستیم و پتانسیل مواد معدنی بسیاری داریم. در عین حال، ما سالانه حدود ده درصد از

اواخر فروردین ماه، برای بررسی علل وقوع بارش‌های کم‌سابقه و سیل آسای امسال «میزگرد بررسی و تحلیل سیلاب‌های اخیر کشور و اثرات آن بر محیط‌زیست دریایی» در پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی با حضور جمعی از پژوهشگران و کارشناسان دستگاه‌های اجرایی برگزار شد. یکی از سخنرانان این جلسه، دکتر راضیه لک، رئیس پژوهشگاه سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی کشور بود که سخنان هشدار آمیز او بسیار مورد توجه حاضران قرار گرفت. دکتر لک در سخنرانی خود، بیش از هر چیز، بر دستکاری حساب‌نشده و خطرناک در طبیعت، گزارش‌های زیست‌محیطی و فنی بسیار ناقص و ضعیف برای انتخاب سایت پروژه‌های کلان کشور و نادیده گرفته شدن نقش سازمان زمین‌شناسی در این زمینه تاکید داشت.

ترابران برای گفت‌وگوی اختصاصی درباره دلایل شدت خسارات ناشی از سیل اخیر، به طبقه دوم ساختمان پژوهشگاه زمین‌شناسی و دیدار دکتر لک رفت.

اغلب گزارش‌های زیست‌محیطی و فنی مربوط به سازه‌های بزرگ از قبیل احداث جاده، راه‌آهن، سد و نیروگاه به شکل ناقص و ضعیف تهیه شده و پروژه بلافاصله وارد فاز اجرایی می‌شود. مانند سد گتوند که اساساً جانمایی اشتباه داشته یا مثلاً نیروگاه همدان؛ در هیچ کشور توسعه‌یافته‌ای برج خنک‌کننده یک نیروگاه از منابع محدود آب شیرین تغذیه نمی‌کند!

سالانه حدود ۱۰ درصد از درآمد ناخالص ملی صرف جبران خسارات مخاطرات طبیعی می‌شود در حالی که بسیار کمتر از این میزان را به مطالعات جامع‌تر قبل از اجرای پروژه‌های توسعه‌ای کشور اختصاص می‌دهیم

برج خنک‌کننده آن با منطقه سازگار نیست. شما در هیچ کشور توسعه‌یافته‌ای نمی‌بینید که برج خنک‌کننده یک نیروگاه از منابع آب شیرین محدود زیرزمینی تغذیه کند که حاصل اجرای آن کاهش و افت شدید سطح آبخوان‌ها و فرونشست‌های عظیم دشت فامنین در اطراف نیروگاه است! دور از ذهن نیست که روزی خود سازه این نیروگاه هم در فروچاله زمین فرو رود. این مثال‌ها را زدم تا ببینید چقدر در انتخاب سایت پروژه‌های کلان کشور اشتباه می‌کنیم.

ترابران: این اشتباهات ناشی از چیست؟ آیا مسئولان پروژه‌ها از اهمیت مطالعات پایه‌ای آگاهی ندارند؟

■ به نظر من، به عنوان یک زمین‌شناس، وظیفه سازمان زمین‌شناسی تولید اطلاعات پایه است تا مورد استفاده کاربران و سازندگان پروژه‌های سنگین قرار بگیرد. وقتی اهمیت سازمان زمین‌شناسی به درستی شناخته نشده، معلوم است که در اجرای یک پروژه کلان از سازمان زمین‌شناسی استعلام نمی‌کنند و گاه یک تیم کوچک و کم‌تجربه مطالعات زمین‌شناسی یک سایت مهم را انجام می‌دهند؛ این در حالی است که تمام نیروی متخصص زمین‌شناسی در این سازمان جمع شده‌اند.

طی یک سالی که ریاست سازمان زمین‌شناسی بر عهده داشتیم، به دنبال تصویب تبصره‌ای در مجلس بودم مبنی بر اینکه در تعیین و جانمایی سایت پروژه‌های بزرگ، استعلام از سازمان زمین‌شناسی الزام قانونی داشته باشد.

ترابران: اکنون چنین الزامی وجود ندارد؟

■ خیر، الزامی وجود ندارد و عمدتاً هم به سراغ سازمان زمین‌شناسی نمی‌آیند. ما هیچوقت خبردار نمی‌شویم، تنها زمانی اطلاع پیدا می‌کنیم که استارت پروژه خورده، منابع مالی آن فراهم شده و کلنگ ساخت زده شده است. وقتی تصمیم می‌گیرند مثلاً اتوبانی را بسازند یا مسیر انتقال نیرو تعیین می‌کنند، الزامی به اینکه سازمان زمین‌شناسی را مطلع و از کارشناسان و نقشه‌های آن استفاده کنند، ندارند. بنابراین یکی از مشکلات این است که نقش سازمان زمین‌شناسی نادیده گرفته شده است.

به نظر می‌رسد برای سیاست‌گذاران کشور، اهمیت این رشته روزبه‌روز کمتر می‌شود، در



درآمد ناخالص ملی را صرف جبران خسارات مخاطرات طبیعی می‌کنیم، در حالی که بسیار کمتر از این میزان را می‌توانستیم به انجام مطالعات جامع‌تر قبل از اجرای پروژه‌های توسعه‌ای در کشور اختصاص دهیم.

به عبارت بهتر، تاکنون در ایران کمتر به توسعه پایدار توجه نشان داده‌ایم و اغلب گزارش‌های زیست‌محیطی و فنی مربوط به سازه‌های بزرگ از قبیل احداث جاده، راه‌آهن، سد و نیروگاه به شکل بسیار ناقص و ضعیف تهیه شده و پروژه بلافاصله وارد فاز اجرایی می‌شود.

نمونه‌های بسیاری از این موارد وجود دارد، مانند سد گتوند که اساساً جانمایی اشتباهی داشته است یا مثلاً نیروگاه همدان که نوع

یک سری اشتباهات گذشته باید متوقف شود، به عنوان نمونه ما برای ساماندهی رود دره، کانال رودخانه را آسفالت می‌کنیم و با این کار سرعت آب را افزایش داده و به آن امکان نمی‌دهیم در بستر نفوذ کند بنابراین پتانسیل سیل در پایین دست افزایش می‌یابد

در صورت آسفالت رودخانه، باید این کار تا انتهای مسیر و عبور از شهر ادامه یابد؛ نه اینکه فقط بخشی از مسیر در بالادست آسفالت شود که سرعت آب افزایش پیدا کند! با این کار خطر سیل برای بقیه مسیر، افزایش می‌یابد

حالی که رشته زمین‌شناسی جزو علوم پایه است و در همه دنیا برای آن اهمیت بسیاری قائل می‌شوند و نیروهایی هم که در این رشته مشغول تحصیل می‌شوند، معمولاً جزو فارغ‌التحصیلان خوب دبیرستان هستند؛ با این حال، چند سالی است که وزارت علوم، ضریب درس زمین‌شناسی را از آزمون کنکور حذف کرده و باعث شده دانش‌آموزان خوب دبیرستان توجهی به این درس نداشته باشند.

به این ترتیب، عملاً دانش‌آموزان روی سایر دروس متمرکز می‌شوند و تنها کسانی که برای رشته‌های بالاتر رتبه‌ای نمی‌آورند، زمین‌شناسی می‌خوانند.

پس خودبه‌خود دانشجویان زمین‌شناسی به نسبت گذشته دانش پایه کمتری دارند و این موضوع سبب می‌شود رشته زمین‌شناسی کیفیت علمی خود را از دست بدهد.

حالا همین فارغ‌التحصیلان در آینده باید موضوعات و مشکلات زمین‌شناسی کشور را با دو هدف کلان یعنی کمک به تولید ثروت در شناسایی مواد معدنی و جلوگیری از هدررفت ثروت با مطالعات مخاطرات زمین‌شناختی انجام دهند!

توسعه پایدار در کشور نیازمند مطالعات و تولید اطلاعات پایه زمین‌شناسی است. باید به این موضوع بسیار توجه شود، چون اگر چنین بلایی سر رشته زمین‌شناسی بیاید، محیط‌زیست ایران از بین می‌رود و باید هزینه بیشتری برای جبران خسارت ناشی از آن داشته باشیم.

ترابریان: برویم سراغ موضوع سیل، علت بارش‌های سیل‌آسای اخیر در کشور از نظر زمین‌شناختی چه بود؟

■ بارش‌های اخیر، ما زمین‌شناسان را دچار تعجب نمی‌کند. اگر چند سال است که ما چنین بارش‌هایی نداشته‌ایم، اصلاً چیز عجیبی نیست. ما دریاچه ارومیه، دریاچه مهارلو، دریاچه‌های داخلی، سواحل و تالاب‌ها را مورد مطالعه قرار داده‌ایم. همه این مناطق به کرات دوره‌های بسیار پربارش و کم‌بارش داشته‌اند. اگر ما در دوره کم‌بارش هستیم و تصور می‌کنیم که همیشه همین‌طور خواهد بود، از کم‌دانشی ماست.

امروزه با تغییر اقلیم و یا نوسانات اقلیمی، پدیده‌های حدی بیشتر و بیشتر خواهند شد.

خشکسالی، سیل، توفان و غیره شدیدتر از گذشته عمل خواهند کرد و باید خود را آماده چنین رفتارهایی کنیم.

گاه مدیران ما براساس تجربیات سال‌های فعالیت خود تصمیم می‌گیرند. اکثراً فرصت مطالعه ندارند و گاه مطالعات انجام شده قبلی را بررسی نمی‌کنند و اطلاعات کافی از کارشناسان خود در اختیار ندارند.

اگر قدری ماهیت یک رودخانه را مطالعه یا از اطلاعات متخصصان استفاده کنند، متوجه می‌شوند در چه مناطقی از حاشیه رودخانه نباید ساخت‌وساز صورت بگیرد. مدیریت شهری به‌ویژه در کلان‌شهرهایی مانند تهران که در مسیر رودخانه قرار گرفته‌اند، باید به این مسائل توجه کند.

ما زمین‌شناسان، گذشته مناطق را می‌دانیم و نسبت به شرایط ترسالی و خشکسالی آنها آگاهی داریم. رسوبات اطراف رودخانه نشان از شدت و ضعف بارش‌ها در زمان‌های گذشته دارد؛ مثلاً همه سنگ‌های بزرگی را که در شمال تهران می‌بینید و یا در مسیر تهران - لواسان و یا تهران به دماوند لابه‌لای رسوبات گلی دیده می‌شود، با سیلاب به آن نقطه آمده‌اند. زمین‌شناس می‌داند که یک کانال کوچک نمی‌تواند در دوره بازگشت، جوابگوی آبی باشد که این سنگ‌ها را از بالادست رودخانه آورده است.

یک سری اشتباهات قبلی باید متوقف شود، به عنوان نمونه به‌منظور ساماندهی رود دره، کانال رودخانه را آسفالت می‌کنیم؛ با این کار، زبری بستر کاهش و سرعت آب را افزایش می‌دهیم و به رودخانه اجازه نمی‌دهیم در بستر نفوذ کند. به این ترتیب، پتانسیل سیل در پایین دست افزایش می‌یابد.

علاوه بر آن، اطراف رودخانه‌ها متشکل از رسوبات متخلخل متعلق به کانال قدیمی رودخانه است که در اثر مهاجرت رودخانه در فواصل طولانی گسترش یافته است. این رسوبات دارای پتانسیل بالای نفوذپذیری است. وقتی یک کانال با ابعاد محدود برای رودخانه در نظر می‌گیرند و رودخانه را به این کانال مشخص هدایت می‌کنند، امکان جذب بهینه آب از رودخانه سلب می‌شود.

زمانی که شما به تصور ساماندهی دره‌ها،



وقتی اهمیت سازمان زمین‌شناسی به درستی شناخته نشده، معلوم است که در اجرای یک پروژه کلان از این سازمان استعلام نمی‌کنند و گاه یک تیم کوچک و کم تجربه مطالعات زمین‌شناسی یک سایت مهم را انجام می‌دهند

وقتی تصمیم می‌گیرند مثلاً اتوبانی را بسازند یا مسیر انتقال نیرو تعیین می‌کنند، الزامی به اینکه سازمان زمین‌شناسی مطلع و از کارشناسان و نقشه‌های آن استفاده کنند ندارند؛ بنابراین یکی از مشکلات این است که نقش سازمان زمین‌شناسی نادیده گرفته شده است

اهمیت می‌دادیم، بخش زیادی از تخریب‌های ناشی از سیلاب اخیر وجود نداشت. تغییرات اقلیمی به ما اجازه نمی‌دهد مثل گذشته فکر کنیم. باید زمین را بشناسیم و رفتار مناسب با آن داشته باشیم. اگر رفتار مناسب نداشته باشیم زمین سیلی سختی به صورت ما خواهد زد.

صحبت از حریم رودخانه‌ها سال‌ها است که انجام شده، اما در زمان‌های مختلف فراموش می‌شود مثلاً زمانی که دریای خزر بالا می‌آمد به دنبال آن بودند که با بالا آمدن دریا برای آن حریم تعیین کنند، اما به محض اینکه دریا عقب رفت همه فراموش کردند که دریا هم حریمی دارد و ممکن است دوباره بالا بیاید.

یکی از دلایل فراموشی‌ها این است که اغلب سیاست‌ها و برنامه‌ها کوتاه‌مدت هستند. **ترابران: اگر بخواهیم اشتباهات انسانی را در رقم خوردن این سیلاب‌ها نام ببریم، به چه نکاتی می‌رسیم؟**

■ در شیراز بدیهی بود که مسیل رود خشک در کنار دروازه قرآن (که به دریاچه مهارلو ختم می‌شد) اهمیت زمین‌شناختی دارد. درست است که این رودخانه سال‌ها بود با بارش شدیدی مواجه نشده و کم‌آب بود، اما ما هرگز نباید در مسیلی که به‌طور طبیعی در آن کانال با آن عرض و مقطع وجود داشته، دستکاری و دخل و تصرف می‌کردیم. مسیل ایجاد شده طی هزاران سال براساس رفتار رود ایجاد شده است. اگر در این رودخانه دوره‌های پربابی وجود نداشت، خودبه‌خود با رسوبات مربوط به فرسایش زمین‌های بالادست پر می‌شد. پر نشدن دره ثابت می‌کند که سیلاب می‌آمده و به این مسیل نیاز بوده است.

عدم توجه به دانش زمین‌شناسی باعث می‌شود جاده‌ای احداث و برای مهار آب رود حوضچه‌ای احداث و در داخل آن حوضچه، لوله‌ای به قطر یک متر برای عبور آب در نظر گرفته شود که اصلاً جوابگوی چنین رودخانه‌ای نیست! با یک مطالعه دقیق زمین‌شناسی قبل از احداث جاده می‌شد جلوی این حادثه عظیم را آن هم در روزهای آغازین سال گرفت.

باید دو موضوع برای بازسازی مجدد مناطق سیل‌زده جدی گرفته شود؛ اول اینکه اگر ما در دشت‌های سیلابی چنین رودخانه‌هایی،

آنها را آسفالت و یا سنگ‌چین می‌کنید که اغلب سیمان هم لابه‌لای آن وجود دارد، قابلیت نفوذپذیری را از آنها می‌گیرید و این یعنی کاهش میزان نفوذپذیری و تغذیه آبخوان و همچنین افزایش احتمال خطر سیل است.

حتی در صورت آسفالت کردن رودخانه، باید این کار تا انتهای مسیر و عبور از شهر ادامه داشته باشد؛ نه اینکه فقط بخشی از مسیر آنهم در بالادست شهر آسفالت شود که سرعت آب افزایش پیدا کند! پس بقیه مسیر چه می‌شود؟ با این کار برای بقیه مسیر، خطر سیل افزایش می‌یابد.

درباره رودخانه‌های پریچ‌وخم هم نکات متعددی مطرح است، وقتی رودی می‌خواهد به سطح اساس خود که دریا، دریاچه یا یک حوضه رسوبی داخلی است، برسد، شیب آن کم شده و مجبور می‌شود با افزایش سینوسیته و پیچش‌های خود به حرکت ادامه دهد. این حرکت مارپیچی در قسمت مقعر توام با حفر و در بخش محدب همراه با رسوب‌گذاری است؛ منظورم از این توضیحات این است که تاکید کنم، نمی‌توان بدون توجه به مورفولوژی (ریخت‌شناسی) رودخانه، برای زمین‌های کنار و حریم آن برنامه‌ریزی کرد زیرا حریم‌ها در سمت مقعر و محدب رود، متفاوت می‌شود.

علاوه بر آن، در رودخانه پریچ‌وخم باید به محدوده دشت سیلابی نیز توجه داشت (دشت سیلابی همان محدوده‌ای است که در سیلاب‌های اخیر پر از گل شد) هرگونه ساخت‌وسازی که در دشت سیلابی انجام شده باشد، ممکن است در دوره بازگشت سیلاب زیر آب رود، آن هم نه آب شفاف و تمیز بلکه آبی که با خود گل می‌آورد؛ همان‌طور که در سیلاب‌های اخیر گل وارد خانه‌ها شده بود.

به بیان دیگر؛ گلی که به مناطق سیل‌زده رفته بود، رسوبات دشت سیلابی بود و تخریبی که در برخی مناطق صورت گرفت در مسیر کانال قدیمی رودها صورت گرفت.

ما فراموش کرده‌ایم اصول علمی پایه را برای کارهای مهندسی خود در نظر بگیریم. اگر به مورفولوژی، فعالیت و رسوب‌گذاری رودخانه

اگر به مورفولوژی، فعالیت و رسوب گذاری رودخانه‌ها اهمیت می‌دادیم، بخش زیادی از تخریب‌های اخیر رخ نمی‌داد. تغییرات اقلیمی دیگر به ما اجازه نمی‌دهد مثل گذشته فکر کنیم. باید زمین را شناخت و رفتار مناسب با آن داشت؛ وگرنه سیلی سختی به صورت ما خواهد زد

عدم توجه به علم زمین‌شناسی است که باعث می‌شود جاده‌ای احداث و برای مهار آب رود، حوضچه‌ای ساخته و در داخل حوضچه، لوله‌ای به قطر یک متر برای عبور آب در نظر گرفته شود که اصلاً جوابگوی چنین رودخانه‌ای نیست!

ساخت‌وساز و مناطق صنعتی و شهری داشته و مجدد در حال بازسازی آن هستیم باید با امکانات پیشرفته نرخ رسوب وارده به دشت‌های سیلابی در دوره‌های بازگشت سیل محاسبه و برنامه لایروبی رودخانه‌ها تا دریا اجرا شود. این در حالی است که در کشورهای توسعه‌یافته عمدتاً برای برنامه توسعه‌ای رودخانه‌هایی که کانال پرپیچ‌وخم دارند و عمق کانال کم است و قادر نیست سیلاب را به راحتی هدایت کند، چند حریم و محدوده در نظر می‌گیرند که در هر حریم و محدوده، اجازه یک‌سری کارها وجود دارد. از همه مهم‌تر اینکه ساخت‌وساز و توسعه مناطق شهری در حریم آنها تا فواصل بسیار زیاد صورت نمی‌گیرد.

بنابراین برای چنین محیط‌های رسوبی باید با مدیریت صحیح، حریم رودخانه‌ها را آزاد کنیم و بدون دستکاری و با شکل طبیعی خود برای گردشگری آزاد بگذاریم و در زمان سیلابی مناطق گردشگری را ممنوعه اعلام کنیم تا بتواند سیلاب را هرچه سریع‌تر و با حداقل خسارت تخلیه کند. در غیر این صورت سرمایه‌گذاری برای ساخت‌وساز مجدد این شهرها و روستاهای آسیب‌دیده ناموفق خواهد بود.

ادامه رویه فعلی، علاوه بر افزایش خطر سیلاب، موضوع زمین‌لغزش منطقه را هم رقم می‌زند. در اغلب مناطق واقع در حریم و دره رودخانه‌ها که ساخت‌وساز هم در آنجا صورت گرفته، احتمال زمین‌لغزش وجود دارد؛ مثلاً در بارش‌های امسال در طالقان و حسین‌آباد کپور به شدت با خسارات ناشی از زمین‌لغزش مواجه شدیم.

ترابران: آیا می‌توان عدم لایروبی رودخانه‌ها را نیز از دلایل شدت خسارات دانست؟

■ بله. برنامه لایروبی رودخانه‌ها اگر منظم نباشد مشکل‌آفرین می‌شود. چند سال بود که بارش‌ها در کشور ما کم بود به همین خاطر برخی مسئولان از لایروبی غافل شده بودند و برنامه لایروبی منظم رودخانه‌ها را اجرایی نکردند. برای سال آبی ۹۷-۹۸ سال پربابی پیش‌بینی شده بود.

پاییز سال ۹۷ بارش‌ها خوب بود و باید این احتمال داده می‌شد که بهار هم بارش‌ها

به‌مراتب شدیدتر از گذشته باشد. بنابراین اگر کمی فکر می‌شد و برنامه لایروبی در پاییز و زمستان انجام می‌شد این اتفاق یا رخ نمی‌داد و یا خیلی ضعیف‌تر رخ می‌داد.

ترابران: نحوه تعامل سازمان‌های مختلف مانند هواشناسی، راهداری و زمین‌شناسی با یکدیگر به چه صورت است؟

■ ارگان‌هایی که نام بردید، هرکدام زیرمجموعه یک وزارتخانه هستند و ارتباطات و زارتخانه‌ای برای کارهای کارشناسی ضعیف است، البته اشکالی ندارد که هر ارگانی وظایف خود را انجام دهد و داده‌هایی که وظیفه حاکمیتی خودش هست را تولید کند؛ اما در این مرحله ما به یک کمیته راهبری با حضور متخصصان هر ارگان نیاز داریم تا تصمیمات کلان اخذ و به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شود؛ مثلاً درباره دریاچه ارومیه، کار درست دولت این بود که یک کارگروه ملی متشکل از کارشناسان، دستگاه‌های اجرایی و ذی‌نفعان و... ایجاد کرد. در جلسات متعدد همه حرف‌ها روی یک میز آمد و یک برنامه برای احیای دریاچه ارومیه پیش‌بینی شد.

من در اینجا کار آن کارگروه را تحلیل نمی‌کنم، اما این روش یعنی جمع کردن متخصصان مختلفی که ارتباط سازمانی به هم ندارند، کار درستی بود و باید از همان روش برای چنین مخاطراتی مانند سیلاب استفاده گردد.

خوشبختانه با تصمیم اخیر دولت مبنی بر آنکه ریاست دانشگاه تهران مسئولیت تولید گزارش ملی سیلاب را عهده‌دار باشد، می‌توان به مشکل پراکندگی دانش موجود و استفاده بهینه از دانش و تجربیات افراد مختلف و هم‌افزایی آنها غلبه کرد. البته به شرط آنکه دانشگاه تهران بتواند علاوه بر ارگان‌های معرفی شده عضو کارگروه، از همه پتانسیل‌های موجود کشور استفاده کند. می‌توان کمیته‌ای به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور تشکیل داد و از نیروهای متخصص و دانش علمی موجود استفاده کرد. اگر کمیته علمی مخاطرات تغییر اقلیم با حضور همه تشکیل شود، بهتر از صرف منابع برای جبران خسارت است. البته این کمیته باید برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشد تا پیش‌بینی کند که تغییرات اقلیمی، اکوسیستم‌ها را چگونه تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

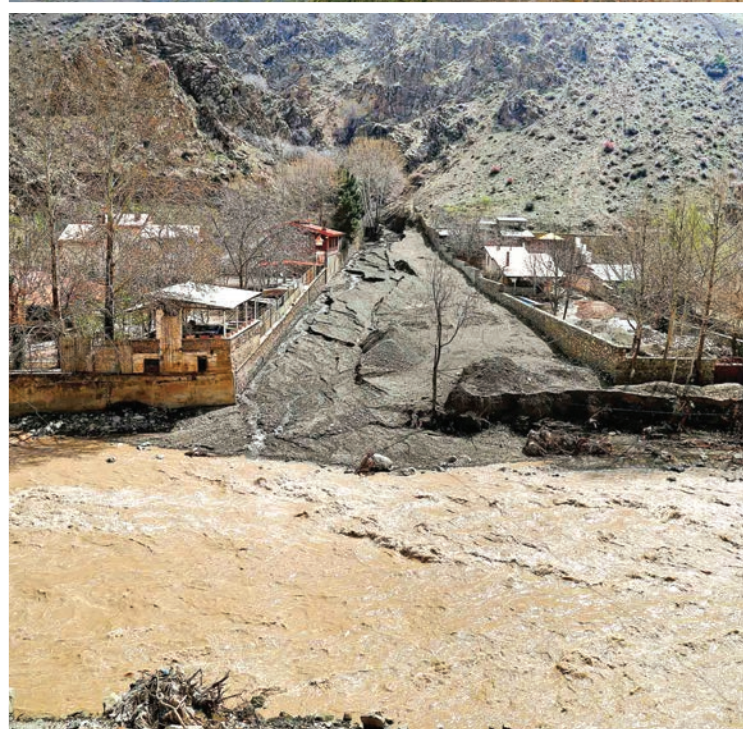
بستر و حریم رودخانه‌ها را اشغال کرده‌اند

خواب در گذر سیل!

مونا روشندل

به قول احمد شاملو؛ مجال، بی‌رحمانه اندک بود و واقعه، سخت نامنتظر. چند ساعت بارش شدید باران، سیلابی مهیب را به جان و مال و خانمان مردم انداخت که اگر پیش‌بینی‌ها به‌موقع بود و تدابیر پیش از سیل به‌درستی اندیشیده شده بود، نه تنها خسارت جانی نداشتیم بلکه خسارت مالی هم به کمینه‌اندازه خود می‌رسید. آیا دستگاه‌های متولی با بی‌توجهی به وظایف خود در نگهداری و لایروبی رودخانه‌ها، مسیل‌ها، تالاب‌ها، نهرها، برکه‌ها و... موجب شدند تا چند ساعت بارش به سیلابی سهمگین بدل شود یا سیلاب با سیلی خود بر صورت مردم، تاوان دخل و تصرف انسان‌ها در بستر و حریم رودخانه‌ها را به تمام و کمال گرفت؟ برای یافتن پاسخ این پرسش‌ها به دیدار مهندس حسین زنگویی، مدیرکل دفتر مهندسی رودخانه‌ها و سواحل شرکت سهامی آب منطقه‌ای تهران رفتیم. جایی که پهنای بستر و حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها را تعیین می‌کنند و لایروبی آنها را در خارج از شهرها بر عهده دارند.

ترابران: تعیین پهنای بستر و حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها بر عهده چه دستگاهی است و بر چه اساس تعریف و تعیین می‌شود؟
■ مطابق با قانون توزیع عادلانه آب، وزارت نیرو متولی تعیین پهنای بستر و حریم هر رودخانه، نهر طبیعی، مسیل، مرداب و برکه طبیعی در هر محل است و ما براساس سیلاب و دبی حداقل ۲۵ ساله‌ای که ممکن است برای آن رودخانه، مسیل و... رخ دهد و همچنین با توجه به آمار هیدرولوژی رودخانه‌ها، انهار و داغاب در بستر طبیعی آنها، پهنای بستر و حریم آن را تعیین می‌کنیم. طبیعتاً این بستر ۲۵ ساله باید آزاد باشد تا بتواند آب و یا سیلاب را در دوره بازگشت، به‌راحتی و آزادانه از مسیر و مجرای خود عبور دهد. همچنین براساس شرایط اجتماعی، محلی و دبی رودخانه از منتهی‌الیه بستر، حریمی در نظر می‌گیرند که آن‌هم باید آزاد باشد و هیچ‌گونه ساخت‌وساز و دخل و تصرفی در آن صورت نگیرد.



بستر رودخانه در طول مسیر متفاوت است و متناسب با نوع هندسه رودخانه، توپوگرافی، وضعیت زمین‌شناسی، تنگ شدن و عریض شدن رودخانه تغییر می‌کند، اما حریم رودخانه معمولاً عدد ثابت‌تری است که از یک تا ۲۰ متر بعد از پایان بستر حریم آغاز می‌شود؛ مثلاً در مورد رودخانه‌های تهران حریم از ۶ تا ۱۴ متر و... متغیر است.

به هر حال، وزارت نیرو پهنای بستر و حریم را تعیین کرده و اطلاع می‌دهد و در روزنامه‌های کثیرالانتشار هم آگهی می‌کند تا مردم و ذینفعانی که در مجاورت رودخانه قرار دارند مطلع شوند که وضعیت بستر در رودخانه مجاور چگونه است که مسائل و موارد مرتبط با آن رودخانه و مسیل را رعایت کنند.

ترابران: نگهداری و لایروبی رودخانه‌های برون‌شهری و درون‌شهری وظیفه کدام دستگاه است؟

■ نگهداری و لایروبی رودخانه‌ها و مسیل‌ها در محدوده خارج از شهر نیز جزو اختیارات وزارت نیرو در قالب طرح مهندسی رودخانه است که لایروبی را برحسب ضرورت و اعتبارات انجام می‌دهد، اما در داخل شهرها معمولاً با توجه به ضوابط شهری، لایروبی دهانه پل‌ها، تاسیسات و سازه‌های تقاطعی روی رودخانه توسط شهرداری‌ها مدیریت می‌شود.

ترابران: نهاد ناظر بر اجرای قوانین مرتبط با بستر و حریم رودخانه‌ها چه دستگاهی است و چگونه علی‌رغم تعیین پهنای بستر و حریم رودخانه‌ها و مسیل‌ها، گاه ساخت‌وسازهایی در حریم و حتی در بستر رودها انجام می‌شود؟

■ نهاد ناظر بر رعایت پهنای بستر و حریم رودخانه و مسیل‌ها وزارت نیرو (شرکت آب منطقه‌ای) است، اما بسیاری از مسئولان و دستگاه‌های ذینفع در کنار این رودخانه و مسیر، ضوابط را رعایت نمی‌کنند و موجب پر کردن مسیر، دخل و تصرف در مسیر و حتی در داخل رودخانه می‌شوند.

در این مواقع مسائل قضایی-حقوقی بین وزارت نیرو (شرکت آب منطقه‌ای) و آن دستگاه پیش می‌آید و منجر به تشکیل پرونده قضایی می‌شود که بخشی از آن پرونده‌ها به

نتیجه می‌رسد و بخشی بدون نتیجه باقی می‌ماند. همین پرونده‌های بلا تکلیف در زمان جاری شدن سیل مشکل‌آفرین می‌شوند.

ترابران: اگر طبق گفته‌های شما، بخشی از پرونده‌های ساخت‌وسازهای غیرمجاز در بستر و حریم رودخانه‌ها حتی با شکایت به قوه قضاییه به نتیجه نمی‌رسد، آیا می‌توانیم بگوییم که وزارت نیرو یک بازوی اجرایی قدرتمند در این زمینه ندارد؟

■ بازوی اجرایی داریم. در واقع براساس ماده ۱۳ آیین‌نامه تعیین بستر و حریم رودخانه‌های مصوب دولت، وزارتخانه‌ها، موسسات و شرکت‌های دولتی، شهرداری‌ها و همچنین سازمان‌ها و نهادهای وابسته به دولت (وزارت راه و شهرسازی و اداره‌های کل، راه‌آهن، شرکت نفت، شرکت گاز، شرکت مخابرات و...) مکلفند قبل از اجرای طرح‌های مربوطه و صدور پروانه لازم، بستر و حریم رودخانه‌ها، انهار، مسیل‌ها، مرداب‌ها و برکه‌های طبیعی را استعمال کنند. همچنین هر نوع تصرف در بستر و حریم مستلزم موافقت کتبی و قبلی وزارت نیرو است و متخلفان از این ماده طبق مقررات موضوعه تعقیب و مجازات خواهند شد؛ اما همانطور که پیش‌تر گفتم، گاهی چنین استعلامی صورت نمی‌گیرد و بدون در نظر گرفتن بستر و حریم رودخانه مجوز و پروانه صادر می‌شود.

ما بستر و حریم رودخانه‌ها را هم به سازمان ثبت اسناد و املاک اعلام و هم در نقشه‌های کاداستر جانمایی کرده‌ایم. شهرداری هم قاعدتاً باید در طرح‌های تفصیلی و توسعه‌ای اینها را رعایت می‌کرد که در مواردی رعایت نکرده و مغایرت وجود دارد

رعایت بستر و حریم رودخانه و مسیل، گام نخست در مهندسی رودخانه‌ها است. اگر ساخت‌وساز و یا هر نوع پروژه عمرانی، ضوابط حریم و بستر را رعایت نکند، بدون شک گام دوم مهندسی رودخانه یعنی مدیریت سیلاب را هم نمی‌تواند رعایت کند. به بیان دیگر، اگر برای مدیریت سیلاب، بستر و حریم رودخانه را برای دبی ۲۵ ساله تعیین می‌کنیم، در مناطق مسکونی و حائز اهمیت باید مدیریت سیلاب به ۵۰ سال و یا ۱۰۰ سال برسد.

حالا اگر ما مطلع شویم که پروژه‌ای مغایر با این اصول در حال ساخت‌وساز است، با آن موضوع برخورد می‌کنیم و برای آن قانون مشخص داریم؛ به گونه‌ای که براساس تبصره ۴ قانون توزیع عادلانه آب، در مواجهه با ساخت‌وساز غیرمجاز، می‌توانیم در صورتی که مزاحم گذر آب باشد نسبت به تخریب اقدام کنیم، اما این کار سخت و پیچیده‌ای است، زیرا هم کار حقوقی و قانونی طولانی لازم دارد تا بخش قضایی را مجاب کنیم که رای صادر کند و هم برای اجرای آن رای، نیاز به حضور نماینده دادستانی، نیروی انتظامی و پلیس امنیت داریم تا در برابر مقاومت صاحب پروژه برای اجرای رای حضور داشته باشند و کمک کنند.

طبیعی است که همه این کارها نیازمند زمان و هزینه است، زیرا علاوه بر هماهنگی‌های انجام شده، به پیمانکار و ماشین‌آلات برای تخریب هم نیاز داریم. از همه این موضوعات سخت‌تر، دردناک‌تر و بدتر این است که یکی از دستگاه‌های دولتی ما برای ساخت آنجا هزینه کرده است اما ما لاجرم ما باید آن را تخریب کنیم.

گاهی ممکن است از زمان شکایت تا زمان اجرای رای، ساخت‌وسازی انجام شود که تخریب را به تاخیر بیندازد و گاهی این پروسه چند سال طول بکشد، اما ما تلاش می‌کنیم همیشه در ابتدای کار وارد شویم و اقدامات حقوقی و قضایی را آغاز کنیم. با این وجود مواردی هست که پروژه‌ای اجرا شده و با بارندگی شدید، شاهد آبگرفتگی در این نقاط بوده‌ایم، مثلاً در جاده امام رضا به‌صورت خاص در محدوده قیام‌دشت و خاورشهر



شهرداری، بخشرداری و مراجع صدور پروانه ملزم هستند قبل از صدور مجوز، از وزارت نیرو حدود بستر و حریم رودخانه را استعلام کنند اما گاهی به این موضوع بی توجهی شده و بدون در نظر گرفتن بستر و حریم رودخانه، مجوز و پروانه صادر می شود

طبق تبصره ۴ قانون توزیع عادلانه آب، در مواجهه با ساخت و ساز غیرمجاز، می توانیم نسبت به تخریب اقدام کنیم، اما این کار سخت و پیچیده‌ای است، زیرا هم اقدامات قانونی طولانی لازم دارد و هم برای اجرای رای، نیاز به حضور نماینده دادستانی و نیروی انتظامی داریم تا در برابر مقاومت صاحبان پروژه کمک کنند

موضوع دیگر به طرح جامع شهرداری در زمینه دفع آب‌های شهر تهران مربوط می شود. ما ۲۷۰ کیلومتر رودخانه داریم اما شهرداری می گوید من ۵۰۰ کیلومتر کانال رو سطحی و زیرزمینی (دو برابر رودخانه‌ها) دارم که در صورت وقوع سیلاب، حتی اگر یکی از این رودخانه‌ها ظرفیت آب‌گذری نداشته باشد، از مجاری دیگر می توان اثرات سیلاب را به حداقل رساند و این دفع آب را انجام داد.

ما این گونه چالش‌ها را به کرات به خصوص در بسیاری از طرح‌های بزرگ با شهرداری تهران داشتیم که به همین منظور کمیته‌ها و کارگروه‌های مشترک متعددی تشکیل شده و به موجب آن در بعضی پروژه‌ها مانند اتوبان همت که از بالا رودخانه کن را قطع می کند تاییدیه ما را گرفتند، اما در بعضی پروژه‌های دیگر مانند بوستان نهج‌البلاغه این کار را نکردند و همین امر موجب شده است که هنوز اختلاف نظر بین شهرداری و شرکت آب منطقه‌ای تهران وجود داشته باشد.

ترابران: آیا وزارت نیرو با شهرداری یا دیگر دستگاه‌های مرتبط، برای رعایت بهتر قوانین مربوط به بستر و حریم رودخانه‌ها همکاری مشترک دارد؟

از سال ۸۷ یک توافقنامه سه‌جانبه بین وزارت نیرو (شرکت آب منطقه‌ای تهران) شهرداری تهران و شورای اسلامی شهر تهران امضا و براساس آن برای مدیریت سیلاب ۴ کارگروه تعیین شد. مطابق این توافقنامه، یکی از مهم‌ترین وظایف شهرداری بعد از تعیین بستر و حریم رودخانه، ساماندهی و یا اصلاح رودخانه و مسیل‌های شهر به روش مهندسی است. ما ۲۷۰ کیلومتر رودخانه را در اختیار شهرداری گذاشتیم تا آنها کل شبکه جامع را کنترل کنند. علاوه بر آن، شهرداری با کمک آب منطقه‌ای، نقاط حادثه‌خیز و سیل‌خیز را احصا کرد و در تلاش هستند تا با اقداماتی مشکلات را به حداقل برسانند.

با این وجود، دور از ذهن نیست که گاهی شهرداری‌های مناطق و یا شهرداری محلی نسبت به بعضی پروژه‌های غیرمصوب و مقطعی کارهای عمرانی انجام داده و حتی مثلا بستر رودخانه را آسفالت کرده باشد، اما کار به اندازه‌ای بزرگ و ارزش‌افزوده آن ملک بالا

تهران اگر بارندگی سیل‌آسا بیاید و سیلاب جاری شود، جاده در چند نقطه بسته می شود، زیرا آبگذرها و آبراه‌هایی که باید بالادست جاده را به پایین دست اتوبان وصل می کرد، احداث نشده است. همین جا متوجه می شویم که راه و شهرسازی و یا متولی احداث آن بزرگراه به این موضوع توجه نکرده و آن زیرگذرها در نقاط مناسب تعبیه و طراحی نشده است.

ترابران: وضعیت رودخانه‌های تهران و ساخت و ساز در حریم آنها چگونه است؟
 در شهر تهران ۲۷۰ کیلومتر رودخانه داریم که متأسفانه در مجاورت آنها شهرداری عملیات عمرانی و ساختمانی هم انجام داده است؛ مثلا در بخشی از اتوبان امام علی قسمتی از رودخانه دارآباد کانالیزه شده است. در کانال ابوذر که مسیل جایگزین رودخانه اصلی سرخه حصار است (این رودخانه از اتوبان یاسینی و شرق تهران با نام رودخانه طبیعی سرخه حصار به افسریه و شهرری می آمده است) این رودخانه طبیعی در طول سالیان از بین رفته و شهرداری این خط را به عنوان کانال ابوذر تعریف کرده است.

با این وجود؛ ما بستر و حریم این رودخانه‌ها را هم به سازمان ثبت اسناد و املاک اعلام و هم در نقشه‌های کاداستر جانمایی کرده‌ایم. شهرداری هم باید در طرح‌های تفصیلی و توسعه‌ای اینها را رعایت می کرد که در بعضی موارد رعایت نکرده است و مغایرت وجود دارد.

ترابران: به چه دلیل با وجود پیگیری‌های وزارت نیرو و به تبع آن شرکت آب منطقه‌ای تهران، حجم بالایی از ساخت و ساز در حریم رودخانه‌ها و حتی تصرف بستر رودخانه‌ها دیده می شود؟

دو دلیل برای این موضوع وجود دارد؛ اولاً بعضی از اقداماتی که مربوط به طرح‌های جامع بلندمدت است، قبل از تصویب قوانین فعلی بوده است که سیل برگردان غرب و بلوار ابوذر نمونه‌ای از این پروژه‌ها است. حتی بعضی از طرح‌ها قبل از انقلاب اجرا شده بود و در سال‌های بعد که ما این طرح‌ها را در اختیار شهرداری گذاشتیم، لاجرم شهرداری نمی توانسته آن بستر و حریم را رعایت کند.

گاهی شهرداری‌ها در مورد بعضی پروژه‌های غیرمصوب و مقطعی کارهای عمرانی انجام می‌دهند، اما کار آنقدر بزرگ و ارزش افزوده ملک به اندازه‌ای بالا بوده که وزارت نیرو حتی با شکایت هم نتوانسته کاری از پیش ببرد. یکی از این نمونه‌ها رودخانه فرحزاد تهران است

در تهران ۲۷۰ کیلومتر رودخانه داریم که شهرداری در مجاورت آنها عملیات ساختمانی انجام داده است؛ مثلاً در اتوبان امام علی، قسمتی از رودخانه دارآباد کانالیزه شده است یا در کانال ابوذر که مسیل جایگزین رودخانه سرخه حصار است، رودخانه در طول سالیان از بین رفته و شهرداری هم آن را به عنوان کانال ابوذر تعریف کرده است

بوده است که وزارت نیرو حتی با شکایت هم نتوانسته کاری انجام دهد. یکی از این نمونه‌ها رودخانه فرحزاد است که از مرزداران عبور می‌کند و قطعاً به اصلاح و ساماندهی نیاز دارد، زیرا برج‌سازی‌های مختلفی انجام شده و نه تنها حریم رعایت نشده، بلکه مهندسی سیلاب هم در نظر گرفته نشده است

این موضوعات را بارها به شهرداری منعکس کردیم. آنها هم خودشان واقف هستند، اما به دلیل محدودیت‌های مالی و مسائل پروژه‌ای بخشی از آنها اصلاح شده اما بخش دیگر هنوز نیاز به ساماندهی دارد.

ترابران: آیا در شرکت آب منطقه‌ای تهران ممکن است برای تایید پروژه‌ها، امضای طلایی وجود داشته باشد؟

■ وزارت نیرو و شرکت آب منطقه‌ای مرجع صدور پروانه و مجوز نیست، بنابراین از این نظر، وجود امضای طلایی غیرممکن است؛ اما طبیعی است که وقتی زمینی کنار رودخانه باشد و بخواهد مجوز ساخت بگیرد، هر قدر سریع‌تر و درست‌تر بتوانیم نقشه‌های بستر و حریم را کامل کنیم و در اختیار مراجع ذیربط مانند سازمان ثبت اسناد و املاک، شهرداری و مردم بگذاریم، ریسک تخلفات کمتر می‌شود و کارشناس ما هم نمی‌تواند به شکل سلیقه‌ای اظهار نظر کنند. سعی کردیم برای جلوگیری از اظهار نظر سلیقه‌ای کارشناسان، نقشه مصوب داشته باشیم تا کارشناس با مراجعه به نقشه، پلاک خاص را جانمایی کند و نظر دهد و اختیار نداشته باشد که سلیقه‌ای رفتار کند تا به عبارتی قلم آن طلایی شود.

در همین رابطه، در دو سال گذشته سامانه کشوری بانک اطلاعات رودخانه‌ها (سامیر) را به صورت پایلوت در تهران و بعد در کل کشور با ۳۷ لایه اطلاعات پیاده‌سازی کردیم تا برای همه قابل دسترس باشد و از اعمال سلیقه جلوگیری کند. سامانه سامیر در کاداستر قفل می‌شود و غیرقابل تغییر است، بنابراین محدوده تخلف تنگ‌تر می‌شود و اگر شخصی به اداره ثبت اسناد و املاک مراجعه کند، نقشه اصلی نشان می‌دهد که ملک واقعی آن فرد چقدر است و اضافه آن به چه مترژی است و بدین ترتیب به محدوده اضافه شده به ملک اصلی سند داده نمی‌شود (Cadastre به معنی

فهرست نقشه برداری ثبتی است، به عبارت بهتر، نقشه برداری که ارزش حقوقی داشته و بتوان بر اساس مرزهای آن سند مالکیت صادر کرد).

ترابران: آیا برای نظارت و شناسایی مداوم و منسجم پروژه‌های ساخت و ساز در حریم رودخانه‌ها مکانیسمی وجود دارد و یا به صورت مقطعی نظارت صورت می‌گیرد؟

■ مکانیسمی که وزارت نیرو برای کل کشور در نظر دارد، مکانیسم نظارت و پایش مستمر و فنی روی این موضوع است. در حوزه‌های عملیاتی کل استان تهران بیش از ۴۰ اکیپ و گروه «گشت و بازرسی و نظارت منابع آب» متشکل از کارشناس فنی و متخصص، راننده ماهر و خودروی کمکی وظیفه دارند بر اساس نقشه‌هایی که از قبل تعیین شده است مسیر رودخانه‌ها را پایش کنند. در وهله اول نباید اجازه دهند اتفاقی رخ دهد و در وهله دوم اگر کسی ساخت و سازی انجام داده و یا دیوارکشی کرده، باید مستندسازی شود.

به این صورت، تخلفات به حداقل می‌رسد، ولی باز هم ممکن است مواردی از دید پنهان بماند که در مرحله بازدید بعدی کارشناسان گزارش می‌دهند و مستندسازی می‌کنند. مرحله بعد که کار قضایی و دستور دادستانی است اندکی زمان‌بر خواهد بود که دامنه تخلف در این زمان بیشتر می‌شود. البته اگر دستور مقامات قضایی هم صادر شود، باید نیروی انتظامی و پول باشد تا با تخلفات مقابله کرده و تاسیساتی را که ساخته شده است، تخریب کند.

به تازگی قرار بر این است که پایش‌ها با پهپاد انجام و دخل و تصرفات ثبت شود.

ترابران: خروجی فعالیت این ۴۰ اکیپ چه بوده است؟

■ خروجی آنها این بود که در سال ۹۷ در استان تهران در همین حریم رودخانه‌ها ۳۷۸ مورد توقف عملیات و قلع و قمع داشتیم که ۳۵۵ مورد از آنها تخریب و بر اساس آن ۸۰ هکتار آزادسازی شد. این بدان معنی نیست که دیگر تصرف وجود ندارد. خیر؛ باز هم تصرفات وجود دارد، زیرا بعضی از این بناها بسیار قدیمی هستند و پروانه ساخت آنها مربوط به گذشته است، بعضی از آنها ممکن

دالبی داشته باشند تا لایروبی به موقع انجام و درست بهره‌برداری شود. متولیان پل‌ها و تاسیسات تقاطعی پایش مداوم داشته باشند و به موقع کانال‌ها تعبیه شود؛ مثلاً در همین سیل اخیر دهانه بزرگ پل طالب‌آباد جاده ورامین با ضایعات و آشغال مسدود شده و کل جاده را سیل گرفته بود که وزارت نیرو، آب منطقه تهران و امور آب شهری به سرعت دهانه پل را بازگشایی کردند و آب گذر کرد، در حالی که باید پیش از اینها، چنین اقداماتی انجام می‌شد.

در خارج از شهر، خود وزارت نیرو نیز باید پایش را انجام دهد و نقاطی که ممکن است در معرض خطر سیل باشد، لایروبی و در بعضی نقاط از مشارکت مردم برای نگهداری و لایروبی استفاده کند. در داخل شهر هم شهرداری باید ضوابط فنی را رعایت کند و بر رعایت استانداردهای فنی، آمادگی دهانه پل‌ها برای سیل، نیاز به لایروبی و ... نظارت داشته باشد.

ترابران: وزارت نیرو منابع مالی مورد نیاز برای لایروبی رودخانه‌ها را از چه محلی تامین می‌کند؟ آیا بودجه‌های دولتی کفاف چنین موضوعی را می‌دهد؟

■ قطعاً بودجه‌ای که تخصیص می‌یابد محدود است. در استان تهران با محاسبه مسیل‌ها و سرشاخه‌های دور رودخانه‌ها حدود ۵ هزار کیلومتر رودخانه داریم اگر بخواهیم برای آنها اکیپ پایش بگذاریم و لایروبی کنیم میلیاردها تومان باید هزینه کنیم که تامین این بودجه برایمان مقدور نیست.

ما با کمبود بودجه مواجه هستیم، اما با مدیریت مهندسی و مشارکت مردم و دستگاه‌های دیگر، آبخیزداری درست، رها نکردن زیاله در حریم رودخانه و... می‌توانیم ضرورت لایروبی رودخانه‌ها را کاهش دهیم.

ممکن است چند سال خشکسالی شود و طمع ایجاد کند که در داخل رودخانه کارهای عمرانی انجام دهند؛ اما باید بدانیم این کار معامله با طبیعت است و در آینده جان شهروندان را به خطر می‌اندازد. رعایت قوانین و مقررات، ضوابط فنی و چارچوب‌های قانونی خسارات را به حداقل می‌رساند و شهری ایمن برای ما ایجاد می‌کند.

کناره رودخانه‌ها است که سیل با خود شسته است؛ بنابراین اگر آبخیزداری درست انجام شود هم می‌تواند از سرعت وقوع سیل بکاهد و هم فرسایش خاک را به حداقل برساند.

پس از آبخیزداری، هم مردم و هم دستگاه‌های دولتی باید به رودخانه یعنی خانه رود احترام بگذارند. گاهی نیاز نیست که حتماً برای تشخیص حریم رودخانه به قوانین و نقشه‌ها مراجعه کرد، چون رد داغاب نمایانگر بستر رودخانه است، بنابراین حتی یک کشاورز هم می‌تواند متوجه شود که حریم رودخانه تا کجاست.

همچنین دستگاه‌ها نباید مجوز و پروانه ساخت و بهره‌برداری از حریم رودخانه را صادر کنند و خانه رود را فدای طماعی خود کنند، زیرا طبیعت راه خود را می‌شناسد و اگر زمانی بارش سیل آسا رخ دهد همه آن سازه‌ها را از بین می‌برد.

حال اگر از روی ناچاری در رودخانه اتوبان احداث و یا سازه‌های مختلفی ساخته و بهره‌برداری‌های گوناگونی انجام می‌شود باید ضوابط مهندسی بر آنها حاکم باشد و به درستی از آنها نگهداری و بهره‌برداری شود؛ مثلاً جاده دماوند چند پل اصلی دارد که روی رودخانه زده شده است و ممکن است سیل ظرف چند دقیقه آنها را تخریب کند و ببرد، بنابراین باید مسئولان و وزارت راه و شهرسازی پایش

است کار حقوقی‌شان در دست اقدام باشد و... در هر صورت هر کدام داستانی دارد، اما این طور نیست که کاملاً از دید ما پنهان باشد.

گاهی هم ممکن است صاحب پروژه به دیوان عدالت اداری رفته و حکم توقف اجرای دستور قضایی را گرفته باشد بنابراین وقتی ما به محل می‌رویم نمی‌توانیم تخریب کنیم و می‌بینیم در همان مدت آن بنای غیرمجاز رشد کرده و طبقاتش اضافه و استحکام بنا بیشتر شده است.

ترابران: از لحاظ علمی و کارشناسی، ما چه اقداماتی را می‌توانستیم قبل از وقوع سیلاب‌های فروردین ماه ایران انجام دهیم تا خسارات سیلاب کاهش یابد؟

■ بحث سیل و بارندگی بحثی است که در حوضه آبریز اتفاق می‌افتد، به صورتی که یک بارندگی در خطالرأس و یا در دامنه یک کوه و تپه رخ می‌دهد و تبدیل به سیل می‌شود. سیل وارد آبراه رودخانه می‌شود و در طول مسیر خسارت وارد می‌کند تا از آن منطقه خارج شود؛ بنابراین اگر ما می‌خواهیم خسارات را در زمان سیل کاهش دهیم باید مدیریت یکپارچه داشته باشیم، به این مفهوم که هم دستگاه‌ها و هم مردم وظیفه خود را رعایت کنند.

نخستین اقدامی که باید انجام شود این است که آبخیزداری را در دامنه‌ها جدی بگیریم یعنی تا می‌توانیم کاری کنیم که آب در دامنه نفوذ کند یا درختان آب را نگاه دارند تا بتوانیم زمان تمرکز را بالا ببریم؛ مثلاً اگر بارندگی در دریند و گلابدره رخ می‌دهد و ظرف نیم ساعت به تجریش می‌رسد ما باید بتوانیم با آبخیزداری این حرکت را به ۴۰ تا ۵۰ دقیقه برسانیم. پس مهمترین مساله این است که آبخیزداری بتواند بارندگی را به‌طور مهندسی و درست در دامنه‌ها نگاه دارد تا هم نفوذ صورت گیرد، هم کاهش تخریب داشته باشیم و هم از فرسایش خاک جلوگیری کنیم.

همانطور که در سیلاب‌های اخیر دیدیم یکی از اثرات تخریبی سیل، بار رسوبی آن است. زمانی که سیل می‌آید و آریزه‌های بسیار سنگینی با خود می‌آورد و قدرت آب مهیب می‌شود. وقتی سیل می‌آید مردم یک گل‌ولای سنگین می‌بینند که ناشی از فرسایش خاک و

جاده دماوند چند پل اصلی دارد که روی رودخانه احداث شده و ممکن است سیل ظرف چند دقیقه آنها را تخریب کند، بنابراین باید لایروبی آنها به موقع انجام شود. در همین سیل اخیر دهانه بزرگ پل طالب‌آباد جاده ورامین با ضایعات و آشغال مسدود شده بود و کل جاده را سیل گرفت

تخریب کلی و جزئی بیش از ۱۲ هزار کیلومتر راه در سیل ۹۸

چه کسی در راه برای سیل باز کرد؟

اکرم امینی

تا پیش از آن روز سیل برایش فقط یک تصویر مبهم بود که توی فیلم‌ها دیده و در کتاب‌ها درباره‌اش خوانده بود. اصطلاح «سیل بنیان‌کن» را شنیده بود اما درکی از آن نداشت تا آن روز که آب آمد و پدرش را برد و هم معنای «سیل بنیان‌کن» را فهمید؛ هم «سیل غم» را. تا آن روز، خیلی‌های دیگر هم سیل را ندیده بودند و اصلاً یادشان نبود که ممکن است سیل، روزی روزگاری بخواهد سری به شیراز بزند و باید راهش همیشه باز باشد تا عصبانی نشود و آدم‌ها و خودروها را برای باز کردن راهش، نبلعد. ایران سال ۹۸ را با سیل در استان‌های گیلان و گلستان آغاز کرد که راه خود را تا لرستان و شیراز ادامه داد و به خوزستان و کرمان رسید و در حالی که دو ماه از سال را نیز پشت سر گذاشته‌ایم، هنوز استان‌های سیل‌زده، با آب و گل‌ولای برجای مانده، دست‌وپنجه نرم می‌کنند و سرگردان زندگی‌های از دست رفته هستند.



رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی می‌گوید در سیل اخیر یکی از دلایل تشدید خسارات وارد شده به راه‌ها، غفلت از موضوع نگهداری است. او سیل را آزمونی می‌داند که مهندسان در آن چندان سربلند نبوده‌اند

شکرچی‌زاده: به جای ساخت‌وساز جدید باید به فکر نگهداری از سرمایه‌های موجود باشیم. در حوزه راه و ساختمان، تاکنون بیشتر دستورالعمل‌های ما مربوط به اجرای پروژه‌های جدید است و نقایص بسیاری در دستورالعمل‌های نگهداری یا مدیریت دارایی وجود دارد

دکتر شکرچی‌زاده در گفت‌وگو با ترابران، در تحلیل خسارت‌های سیل ۱۳۹۸ به راه‌ها و پل‌های کشور گفت: «نکته مهم درباره سیل اخیر این است که به ما نشان داد اهمیت موضوع سیل را آن‌طور که لازم بود، در طراحی و اجرای پروژه‌ها مورد توجه قرار ندادیم. ما پیش از سیل اخیر نیز آسیب‌های زیادی از سیل دیده‌ایم و اگر به آمار مراجعه کنید، مشاهده می‌کنید که در گذشته نیز استان‌های شمالی، آسیب‌های قابل ملاحظه‌ای از سیل دیده‌اند. به عنوان مثال سال گذشته، سیل گیلان و مازندران به ۱۳ پل آسیب زد و رقمی بیش از ۱۵۰۰ میلیارد تومان خسارت به جا گذاشت، اما امسال به دلیل تغییرات اقلیمی، شاهد وقوع سیل‌هایی با دوره‌های بازگشت ۱۰۰ ساله بودیم. حتی گفته می‌شود سیل خوزستان با دوره بازگشت ۵۰۰ ساله بوده است. اما دوره بازگشتی که ما برای طراحی پروژه‌های عمرانی در نظر می‌گیریم، معمولاً ۵۰ ساله است.»

براساس آخرین آمار، سیل ۹۸ در مجموع ۷۶ کشته برجای گذاشت و ۴۵ هزار میلیارد تومان به کشور خسارت زد که بیش از ۳ هزار میلیارد تومان مربوط به ۱۲ هزار کیلومتر راهی است که در این سیل به صورت جزئی یا کلی آسیب دیدند. در این میان راه‌های روستایی سهم بیشتری از آسیب و تخریب داشتند؛ جاده‌های بیش از ۵ هزار روستا آسیب دیدند و مسیر دسترسی برخی از آنها به‌طور کل قطع شد. رانش و ریزش زمین در ۷ هزار نقطه، از دیگر مشکلاتی است که سیل برای شهرها و روستاهای بیش از ۲۴ استان درگیر این حادثه به وجود آورد.

نگهداری؛ مهم‌تر از ساخت

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی معتقد است یکی از مسائلی که موجب تشدید خسارت‌های سیل به راه‌ها شده، غفلت از مسئله نگهداری است. او سیل را آزمونی می‌داند که مهندسان در آن چندان موفق نبوده‌اند.

شکرچی‌زاده با تأکید بر اینکه بررسی علت‌های سیل همچنان ادامه دارد و در حال حاضر همه تحلیل‌ها بر اساس ارزیابی‌های اولیه است، گفت: «لازم است برای رسیدن به دلایل دقیق‌تر تخریب راه‌ها، مفروضات مهندسی را مورد ارزیابی دوباره قرار دهیم؛ یعنی مسائلی مانند خط پروژه، دوره بازگشت، نحوه تعامل با دستگاه طراحی، اجرایی و پیمانکار، با این حال، در مجموع به نظر می‌رسد روالی که تاکنون در پروژه‌های مهندسی و ساخت‌وساز مرسوم بوده و براساس آن عمل کرده‌ایم، نیازمند بازنگری جدی است تا خسارت‌های حوادث احتمالی آینده را کاهش دهیم. قطعاً اگر طرح‌ها را به نحو مناسبی اجرا می‌کردیم، چه در حوزه شهرسازی، چه ساخت راه‌ها و پل‌ها و... خسارت‌های سیل به نحو قابل ملاحظه‌ای کمتر بود.»

رئیس مرکز تحقیقات راه، شهرسازی با اشاره به تخریب یک پل ۲ ساله در کنار پل تاریخی که آسیبی از سیل ندیده، افزود: «در بسیاری مواقع در طراحی‌ها و محاسبه‌ها، جریان آب آرام و صاف و زلال را در نظر می‌گیریم در حالی که وقتی آب تبدیل به سیلاب می‌شود، مشخصات آن متفاوت است و همراه



خود، اشیای بزرگ مانند تنه درختان، سنگ و... را جابه‌جا می‌کند. بنابراین سیل اخیر نشان داد در این زمینه ضعیف عمل کرده‌ایم. همچنین شاید لازم باشد برای برخی پل‌ها ارتفاع بیشتری در نظر گرفته شود. البته مسائل جانبی مانند ایمنی و هزینه‌های پروژه را نیز نباید فراموش کرد، زیرا وقتی خط پروژه را بالا ببریم، حجم عملیات خاکریزی و در نتیجه هزینه‌های پروژه را افزایش داده‌ایم که در این زمینه باید مهندسی ارزش انجام شود.»

او یادآوری کرد: «به هر حال نمی‌توانیم همه پل‌ها را برای سیل‌هایی با دوره بازگشت زیاد طراحی کنیم چون پروژه غیراقتصادی می‌شود و مهندسی هم به نوعی، بهینه کردن ریسک موجود با توجه به امکاناتی است که داریم. مجموع این مسائل نشان می‌دهد هم مدیریت شهری و هم مدیریت در عرصه‌های مختلف باید نگاهی دوباره به عملکرد خود داشته باشد؛ تجربه‌ای که در زمینه زلزله زیاد داشته‌ایم.»

بنا به گفته رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، وقتی در نقطه‌ای زلزله رخ می‌دهد، انرژی مترکم در زمین آزاد می‌شود، بنابراین بعد از یک زلزله بزرگ در یک منطقه، می‌توانیم بگوییم حداقل تا چند سال زلزله بزرگ دیگری در آن منطقه نخواهیم داشت اما درباره وقوع سیل نمی‌توان چنین چیزی گفت، همانطور که برخی کشورها مانند سریلانکا و بنگلادش هر سال با سیل‌های بزرگ و بارندگی‌های شدید روبه‌رو هستند. بنابراین باید فرض را بر این بگذاریم که با دوره‌های بازگشت کوتاه سیل روبه‌رو هستیم و ملاحظات مربوط به سیل را در طراحی و اجرا و به‌ویژه نگهداری مدنظر قرار دهیم.

شکرچی‌زاده با اشاره به مسئله رانش زمین در سیل اخیر در برخی مناطق گفت: «پیش از این بارها گفته بودیم که در شیب‌هایی که به راه‌های ما منتهی می‌شوند و در مجاورت راه‌ها، زون‌های ناپایدار بسیاری داریم. این سیل موجب شد این زون‌های ناپایدار با رانش و زمین‌لرزه روبه‌رو شوند. فقط در لرستان ۱۱۷ روستا دچار رانش شد و این مسئله هم سکونتگاه‌ها و هم راه‌های دسترسی را دچار مشکل کرد. بنابراین برای انجام پروژه‌ها، مجموع حوادثی که متکی به زمین است و

شرایط کاملاً شناخته شده‌ای ندارد، باید در ارزیابی ریسک قبل از ساخت و سازها و نیز در نگهداری‌ها مدنظر قرار گیرد.»

رئیس مرکز تحقیقات راه، شهرسازی نگهداری راه‌ها و پل‌ها را از مهم‌ترین مسائلی دانست که برای کاهش آسیب‌های ناشی از سیل و زلزله باید در دستور کار باشد و اضافه کرد: «به جای اینکه دنبال ساخت و سازهای جدید باشیم باید به فکر نگهداری سرمایه‌های موجود باشیم. موضوع مدیریت دارایی مسئله مهمی است. به جای اینکه ساخت و ساز را گسترش دهیم بر این مسئله تمرکز کنیم که سطح ایمنی، کیفیت آنچه را که داریم، حفظ کنیم. مجموعه‌های تخصصی و مجریان و مسئولان پروژه‌ها در مورد حفظ سرمایه‌های موجود غفلت کرده‌اند و حتی در دستورالعمل‌های مهندسی ما نیز این مساله نادیده گرفته شده است؛ تا آنجا که در حال حاضر، اغلب دستورالعمل‌ها در حوزه راه و ساختمان، به اجرای ساخت و سازهای جدید مربوط می‌شود و درباره نگهداری و مدیریت سرمایه و دارایی‌ها، دستورالعمل‌ها جای کار بسیاری دارد.»

شکرچی‌زاده با تاکید بر اینکه نگهداری و حفظ سرمایه‌های موجود، هزینه‌های کمتری دارد، اما نیازمند دقت و تجربه بالاتری است، افزود: «در دانشگاه‌ها بیشتر مهندسان را برای

ساخت و سازهای جدید تربیت می‌کنیم، اما مسائلی مانند اینکه چگونه سطح بهره‌برداری ساختمان و سازه موجود را حفظ کنند و سطح ایمنی را افزایش دهند یا چگونه مقاومت سازه را در برابر آتش و زلزله افزایش دهند یا حفظ کنند، آموزش داده نمی‌شود. این‌ها نکات کوچکی است که از نظر قوانین مهندسی، در برخی موارد حتی سخت‌تر از ساخت و سازهای جدید است.»

او با اشاره به مسئله بیمه راه‌ها در کشورهای پیشرفته خاطر نشان کرد: «در برخی کشورهای پیشرفته در خسارت‌های ناشی از حوادثی مانند توفان‌های دریایی، زلزله و... شاید دولت تنها حدود ۵ تا ۱۰ درصد خسارت‌ها را جبران کند و بقیه خسارت‌ها توسط بیمه‌ها پرداخت می‌شود. این بیمه‌ها حتی ممکن است بیمه‌های بین‌المللی و فراتر از محلی و ملی باشند. متأسفانه چون صنعت بیمه ما در این زمینه وارد نشده، همه بار مالی چنین حوادثی روی دوش دولت است در حالی که دولت هم از نظر تامین مالی و هم از نظر اجرایی و ساخت و ساز توان محدودی دارد.»

او تصریح کرد: «البته بیمه‌ها هم با توجه به سطح خطرپذیری سازه، آن را بیمه می‌کنند و اگر بخواهند تخصصی کار کنند، در چنین مواردی پرداختی‌شان بسیار زیاد خواهد بود، مگر اینکه ما وضعیت ایمنی ساختمان و سازه‌هایمان را افزایش دهیم.»

رودخانه‌اش را پس می‌گیرد

اگرچه رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، سیل ۹۸ را آزمون مهندسی و مهندسان کشور را ناکامان این آزمون می‌داند، دبیرانجمن شرکت‌های راه‌سازی معتقد است بی‌توجهی سراسری به توسعه پایدار که در هماهنگی با محیط‌زیست کشور و منطقه باشد، از عوامل اصلی حجم بالای آسیب‌های بالای این سیل است و در زمینه میزان بالای خسارت‌های آن، نباید شخص یا گروه خاصی را مقصر دانست.

علی‌آزاد در گفت‌وگو با ترابریان با تاکید بر اینکه توجه به رودخانه‌ها و حریم آنها، از نمادهای رعایت مسائل محیط‌زیستی و توسعه پایدار است، افزود: «در ارزیابی علت خسارت سیل

دکتر تی‌تی‌دژ: جاده جدید هراز یک نمونه بد در زمینه طراحی راه است. در این راه، در بیشتر بخش‌ها از بستر رودخانه استفاده کرده‌اند که یکی از وزیران دولت‌های گذشته، بانی آن بود و شرکت زیرمجموعه‌اش این ایده را داد که به جای مسیر مناسب‌تر، این جاده را از بستر رودخانه عبور دهند تا ارزان‌تر تمام شود

شکرچی زاده: در برخی کشورهای پیشرفته در خسارت‌های ناشی از حوادثی مانند توفان‌های دریایی، زلزله و... شاید دولت تنها حدود ۵ تا ۱۰ درصد خسارت‌ها را جبران کند و بقیه خسارت‌ها توسط بیمه پرداخت می‌شود

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی: گاهی در برخی پروژه‌ها، بودجه تخصیصی متناسب با حجم کار نیست. مثلا برای ساختن یک پل، باید ۱۰ دهانه ۳۰ متری ساخته شود، اما پول پروژه در حدی است که فقط می‌توان ۵ دهانه ساخت. همه اینها روی کیفیت سازه تاثیر دارد

ناشی از تجاوز به بستر و حریم رودخانه بوده است؛ مانند سیل شیراز که به نظر می‌رسد یک عمل مهندسی غیراصولی در بالادست موجب این اتفاق شد.»

دبیر انجمن شرکت‌های راهسازی در پاسخ به این پرسش که آیا می‌توان گفت بیشتر خسارت سیل اخیر به ابنه جاده‌ای و راه‌ها، مربوط به اشتباهات مهندسی بوده، گفت: «خیر؛ کسانی این ادعا را مطرح می‌کنند که خودشان تجربه و تخصص این کار را ندارند. همانطور که قوه قضاییه، تا پایان بررسی یک پرونده قضایی و ثابت نشدن جرم، از اعلام نام فرد خودداری می‌کند، مردم هم باید یاد بگیرند بدون داشتن اطلاعات و آگاهی لازم، صحبت نکنند. دولت چند وزیر را مسئول پیگیری علت سیل کرده و باید منتظر نتایج نهایی بررسی‌ها باشیم. البته حتی اگر یک مهندس هم اشتباه کرده باشد، باید تاوان دهد و جریمه شود.»

علی آزاد گفت: «سال ۱۳۳۸ در دانشکده فنی دانشگاه تهران در حال تحصیل بودم. مهندس عبدالله ریاضی که از علاقه‌مندان به این خاک و آب بود و بعد از تحصیل در خارج، به ایران برگشته بود، در امتحان درس حساب عددی، ۴ مسئله مطرح کرده بود. اگر یک دانشجوی ۲ مسئله را درست حل می‌کرد و ۲ تا را اشتباه، به او نمره صفر می‌داد، اما اگر ۲ مسئله را حل نمی‌کرد، به او نمره ۱۰ می‌داد، زیرا معتقد بود یک مهندس اگر توان محاسبه صحیح ندارد، باید کنار برود و اعلام کند که مسئله را نفهمیده و راه‌حل آن را نمی‌داند.»

او تاکید کرد: «این تفکری است که باید در کل جامعه فنی و مهندسی کشور اشاعه پیدا کند و افراد در جایی که چیزی نمی‌دانند، به دنبال پاسخ درست بروند و تحقیق و مطالعه کنند، زیرا اگر برای یک ساختمان، اشتباه محاسباتی داشته باشیم، در صورت سانحه، یک سرمایه اجتماعی مهم یعنی اعتماد به جامعه مهندسی را از بین برده‌ایم.»

دبیر انجمن راهسازی با اشاره به تاثیر کمبود بودجه در پایین آمدن کیفیت ساخت وسازها با بیان اینکه «هرچه پول بدهی؛ آش می‌خوری!» افزود: «گاهی در برخی پروژه‌ها، بودجه‌ای که داده می‌شود متناسب با حجم کار نیست. مثلا برای ساختن یک پل، باید ۱۰ دهانه ۳۰ متری

اخیر، باید قبول کرد که نباید به حریم رودخانه‌ها تجاوز می‌کردیم. هر چند سیل و بارش‌های اخیر هم در ۵۰ سال گذشته کشور بی سابقه بوده است.»

او معتقد است: «همه اشتباه‌هایی که از سوی مهندسان و مسئولان در زمینه تجاوز به حریم رودخانه‌ها رخ داده، تحت تاثیر خشکسالی‌های سال‌های گذشته بوده؛ مثلا می‌بینیم که در خرم‌آباد، کف رودخانه خرم‌رود بتن‌ریزی شده و پارکینگ ساخته‌اند. در تهران نیز در زمان بارش‌ها نسبت به حضور در پارک نهج‌البلاغه که در مسیر واقع است، هشدار داده می‌شد. همه این‌ها نمونه‌هایی از ساخت‌وساز در مسیر آب و تجاوز به حریم رودخانه‌هاست. ضمن ابراز تاسف نسبت به بلاهایی که این سیل بر سر مردم آورده، باید گفت همه ما در زمینه این خسارت‌ها مسئولیت داریم؛ چه مسئولانی که مجوز ساخت‌وساز در حریم رودها را داده‌اند، چه کسانی که با مجوز یا بدون مجوز، در بستر رودخانه‌ها ساخت‌وساز کرده‌اند.»

آزاد در تشریح علت تخریب گسترده برخی راه‌ها و پل‌های کشور در سیل گفت: «این مسئله را قبول می‌کنم که ممکن است ما هم در هر کاری، اشتباه‌هایی داشته باشیم. ممکن است مهندس مشاور در طراحی یک پل اشتباه کند؛ مثلا تعداد دهانه‌هایی که برای پل در نظر گرفته، کم بوده و این کار موجب شده در سیل، پل تخریب یا دو طرف آن دچار آب‌بردگی شود. مهندسان نیز انسان هستند و ممکن است اشتباهاتی داشته و این حجم از بارندگی را در نظر نگرفته باشند. وقتی شرکت نفت در محدوده خشک اطراف هورالعظیم، تاسیسات نفتی ایجاد کرده، قصد خدمت داشته و نمی‌دانسته که ممکن است چنین وضعیتی پیش آید. البته دیدیم که نهایت همکاری را انجام دادند و آب را وارد هورالعظیم کردند تا هواز از آسیب‌های سیل مصون بماند.»

این مهندس پیشکسوت با بیان اینکه بیشتر راه‌های تخریب شده در سیل اخیر، راه‌های روستایی بوده‌اند، افزود: «امیدواریم راه‌های روستایی، از این به بعد طبق اصول مهندسی ساخته شود. شاید بخشی از آنها براساس اصول مهندسی نبوده یا فقط آسفالت‌ریزی بوده است. در برخی جاده‌ها نیز تخریب سیل

عضو هیات‌مدیره انجمن راهسازی: به دلیل مشکل مالی، مهندسان مشاور در ضعف کامل به سر می‌برند؛ نه می‌توانند کارشناسان قوی برای بخش طراحی بگیرند، نه قدرت نظارت خوبی دارند. در حال حاضر افراد مختلف از نماینده مجلس تا کارفرماها و پیمانکاران، هر کدام به انحای مختلف در کار مشاور دخالت می‌کنند

عضو هیات‌علمی دانشگاه شمال: در سرفصل دروس دانشجویان کارشناسی ارشد و دکترای راه و حمل‌ونقل، درسی وجود دارد در زمینه اصول طراحی راه که مربوط به نحوه طراحی راه و پل‌ها برای ایجاد پایداری و مقاوم‌سازی در برابر حوادثی مانند سیل است، اما متأسفانه این واحد درسی به‌ندرت در دانشگاه‌های کشور ارائه می‌شود!

ساخته شود اما پول پروژه در حدی است که فقط می‌توانیم ۵ دهانه بسازیم. همه این مسائل روی کیفیت کار اثرگذار است و تک تک این مسائل باید در ارزیابی علت خسارت‌های سیل بررسی شود.»

مهندس آزاد با تاکید بر اینکه از این به بعد، برای جلوگیری از اتفاق‌های مشابه، باید به دنبال توسعه پایدار باشیم، گفت: «گفته می‌شود در هر ثانیه ۳۵۰ متر مربع جنگل‌ها و مراتع کشور از بین می‌رود. باید جلو این نوع کارها را بگیریم. یعنی این مسائل نیز در کنار مسائل مهندسی باید در نظر گرفته شود. مهندسی عمران و محیط‌زیست برای توسعه کشور لازم و ملزوم یکدیگر هستند و هر دو باید رعایت شوند.»

طراحی بد؛ طراحی خوب

یکی از متخصصان عمران کشورمان معتقد است عبور دادن راه‌ها از کنار رودخانه‌ها که با هدف کاهش هزینه‌ها انجام می‌شود، از مسائلی است که موجب شدت یافتن سیل و آسیب بیشتر به محیط زیست می‌شود.

دکتر امید تی تی دژ، عضو هیات علمی گروه مهندسی عمران دانشگاه شمال و استاد مهمان دانشگاه کلگری کانادا در گفت‌وگو با ترابری، با اشاره به مزیت‌هایی که راه‌آهن می‌تواند در مواجهه با سیل داشته باشد، گفت: «با اینکه راه‌های منتهی به شمال کشور مانند جاده‌های هراز، فیروزکوه و چالوس، بارها در فصل‌های مختلف سال بسته می‌شود، اما درباره راه‌آهن تهران-شمال که به قائم‌شهر وصل می‌شود، چنین اتفاقی نمی‌افتد و بسته نمی‌شود. این به دلیل آن است که طراحی راه‌آهن تهران-شمال اصولی بوده است.»

او توضیح داد: «در عبور از مسیر فیروزکوه متوجه خواهید شد که بسیاری از مناطقی که خط‌آهن از آنها عبور می‌کند، مسائل مربوط به آبخیزداری به خوبی رعایت شده، تثبیت‌ها را به درستی انجام داده‌اند و از مسیرهایی عبور کرده‌اند که لزوماً ساده‌ترین و راحت‌ترین راه نبوده، اما امن‌ترین مسیر از نظر مقابله با خطراتی مانند سیل است؛ ضمن اینکه از نظر زیست‌محیطی، طراحی درستی دارد. بنابراین چه راه‌آهن و چه جاده اگر خوب و اصولی

طراحی و ساخته شده باشد، می‌تواند در برابر حوادث و آسیب‌ها، مقاوم‌تر باشد.»

تی تی دژ ادامه داد: «در مقابل، جاده جدید هراز یک نمونه بد در زمینه طراحی راه است. در این راه، در بیشتر بخش‌ها از بستر رودخانه استفاده کرده‌اند که یکی از وزیران دولت‌های گذشته، بانی آن بود و شرکت زیرمجموعه‌اش این ایده را داد که به جای مسیر مناسب‌تر، این جاده را از بستر رودخانه عبور دهند تا ارزان‌تر تمام شود. نمی‌خواهم بگویم سیل این جاده را در آینده خراب خواهد کرد، اما به هر حال وقتی به بستر رودخانه آسیب می‌زنید و بخش زیادی از آن را تصرف می‌کنید یا با سدهای بزرگ می‌بندید، راه عبور آب را از همه سو بسته‌اید. وقتی آب و سیل می‌آید، از یک سو سد زده شده و امکان عبور ندارد، بنابراین به سوی دیگر می‌رود و در عمل باعث آسیب سایر بخش‌های رودخانه می‌شود.»

او خاطر نشان کرد: «ممکن است گفته شود ساخت و ساز در بستر رودخانه، مسکونی نبوده و از این نظر آسیبی به مردم و دارایی‌هایشان وارد نمی‌شود، اما این مسئله باعث می‌شود بخش‌هایی از رودخانه و کناره تخریب شده و سیل، گل و لای را حرکت دهد و به این ترتیب، سیل شدیدتر شود.»

مدیر همکاری‌های بین‌المللی دانشگاه شمال در تشریح علت همراه شدن گل و لای با سیل اخیر، با توضیح مثالی گفت: «حدود ۲۰ یا ۲۵ سال پیش در ماسوله سیل شدیدی آمد. این در حالی است که بارش‌هایی که موجب آن سیل شد قبل از آن نیز در ماسوله وجود داشت، اما موجب سیل نمی‌شد. به نظر من، در پاسخ به این پرسش که چرا در آن مقطع بارش‌ها تبدیل به سیل شد باید گفت به خاطر جاده‌سازی‌های اشتباه! در برخی پروژه‌های راهسازی سعی می‌کنند برای ارزان‌تر تمام شدن، جاده را کنار رودخانه بسازند و خاک‌هایی که برای ساخت جاده برداشت کرده‌اند را در رودخانه و کنارش بریزند. در ماسوله نیز در آن مقطع همین اتفاق افتاد و یک بارش معمولی برای آن منطقه، این گل‌ها را شست و تبدیل به سیل کرد.»

تی تی دژ تاکید کرد: «برخلاف تصویری که از سیل وجود دارد، بیشترین بخش سیل را آب تشکیل نمی‌دهد بلکه ممکن است تا

برابر حوادثی مانند سیل عنوان کرد. شاهرودی فریبا در گفت‌وگو با ترابران در توضیح این اظهار نظر خود گفت: «طرح خوب طرحی است که مهندسان مشاور، با قدرت و استقلال کامل بتوانند آن را تهیه کنند، در طول اجرا پیمانکار به خوبی آن را اجرا کند، مشاور به خوبی و درستی بر آن نظارت داشته باشد و در نهایت وقتی کار به پایان رسید، در دوران بهره‌برداری نیز به درستی نگهداری شود. به عنوان مثال نگهداری درست به این معناست که دهانه پل‌ها تخلیه و به طور مرتب تمیز شود و اگر آسفالت یا بخش دیگری از پل مشکل دارد، به سرعت ترمیم شده و جلو نفوذ آب و یخ و... گرفته شود.»

عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های راهسازی افزود: «متأسفانه به دلیل مشکلات مالی، مهندسان مشاور ما در ضعف کامل به سر می‌برند؛ نه می‌توانند کارشناسان قوی برای بخش طراحی بگیرند، نه قدرت نظارت خوبی دارند. پیمانکاران نیز همین مشکلات را دارند. حقوق پرسنل بسیاری از پروژه‌ها عقب افتاده است و همین موجب می‌شود نیروی انسانی نتواند به خوبی کار کند. در واقع پروژه‌ها از ضعف مشاوره و پیمانکاری رنج می‌برند. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌های کشور نیز به خاطر مشکلات مالی نمی‌تواند نگهداری درستی از راه‌ها و پل‌ها داشته باشند و همه این مسائل در تشدید خسارت‌های ناشی از سیل نقش داشته است.»

این فعال پروژه‌های عمرانی با اشاره به نقش کمبود بودجه بر کاهش کیفیت ساخت و سازها گفت: «باید که برای تامین منابع مالی پروژه‌ها فکری شود و در غیر این صورت پروژه را تعطیل کنند، زیرا پیامدهای کمبود منابع مالی در پروژه‌های مهندسی، سال‌های بعد خودش را نشان می‌دهد؛ مانند بخشی از خسارت‌هایی که در سیل اخیر می‌بینیم. از سوی دیگر مهندسان مشاور باید تقویت شوند. مشاوران باید قوی و مستقل باشند و در کارشان دخالت نشود. در حال حاضر افراد مختلف از نماینده مجلس گرفته تا کارفرماها و پیمانکاران، هر کدام به نحای مختلف در کار مشاور دخالت می‌کنند.»

راه‌آهن است.»

وی ادامه داد: «به عنوان مثال اگر به جای اتوبان تهران-شمال، راه‌آهن می‌ساختیم، هم از نظر اقتصادی به صرفه‌تر بود، هم از نظر مسائل ایمنی و زیست محیطی و هم از نظر راحتی مسافر. ضرورتی نداشت ۶ خط جاده برای خودرو در این مسیر بسازیم و شاید با حداکثر دو خط راه‌آهن می‌توانستیم در این مسیر به اهداف مورد نظر برسیم. این نکته از این جهت اهمیت دارد که ساخت راه‌آهن، نیاز کمتری به تخریب مسیر دارد و این تخریب کمتر، باعث خاکریزی و خاکبرداری کمتر می‌شود، آسیب کمتری به طبیعت وارد می‌کند و کمتر شاهد خاکریزی در رودخانه‌ها خواهیم بود.»

پروژه‌ای که پول ندارد، تعطیل شود

بعد از بروز سیل اخیر و تخریب گسترده راه‌های کشور، یکی از اهالی جامعه مهندسی در نامه‌ای به رئیس انجمن صنفی شرکت‌های راهسازی، با انتقاد از بی‌توجهی سال‌های اخیر به پروژه‌های عمرانی و عدم تامین مالی مناسب و به موقع برای این پروژه‌ها، این مساله را عامل تضعیف جایگاه مهندسان مشاور و پیمانکار و عاملی برای کاهش کیفیت طراحی و ساخت و سازها و افزایش آسیب‌پذیری در


۷۰ درصد حجم سیل را رسوب و گل‌ولای تشکیل دهد. درواقع با ریختن خاک در رودخانه به راحتی می‌توان دبی و حجم آبی که همیشه به راحتی از آن عبور می‌کرده را دو برابر و بیشتر کرد و همین مسئله موجب وقوع سیل می‌شود. تعریف سیل هم همین است. درواقع به دبی خیلی زیاد سیل نمی‌گوییم بلکه به دبی یا حجمی از آب که از حالت طبیعی خارج شود، سیل گفته می‌شود و افزایش حجم سیل نیز مربوط به گل‌ولای است که بخش زیادی از این گل‌ولای، به خاطر همین دستکاری‌ها مانند ریختن خاک داخل رودخانه است. به‌ویژه اکنون که به خاطر آبخیزداری نامناسب یا برداشت بی‌رویه از مراتع و جنگل‌ها، شاهد کاهش پوشش گیاهی هستیم، این مسائل در کنار خشک بودن زمین موجب می‌شود رسوبات و گل‌ولای بیشتری همراه سیل بیاید و در عمل، آسیب جدی به بستر رودخانه و اطراف آن وارد شود.»

این استاد دانشگاه افزود: «در سرفصل‌های دانشجویان کارشناسی ارشد و دکترای راه و حمل‌ونقل، درسی در زمینه اصول طراحی راه تدریس می‌کنم که در آن، نحوه طراحی راه و پل‌ها برای مقاوم شدن در برابر حوادثی مانند سیل مطرح می‌شود. اما متأسفانه این واحد درسی به ندرت در دانشگاه‌های کشور ارائه می‌شود، در حالی که لازم است کسانی که در زمینه طراحی راه و پل فعالیت می‌کنند حتماً این نکته‌ها را بدانند و آموزش دیده باشند.»

به گفته این کارشناس، در طراحی و ساخت راه‌ها، در بسیاری مواقع به ارزان‌ترین مسیرها فکر می‌کنیم، یعنی اینکه راه از کنار رودخانه عبور کند یا تعداد کمتری زیرگذر و تونل برای عبور آب طراحی و ساخته شود.

دکتر تی‌تی‌دی در پاسخ به این پرسش که توسعه ریلی چقدر می‌تواند ما را در کاهش تخریب راه‌ها بعد از سیل یاری دهد، خاطر نشان کرد: «نمی‌توان نظر قطعی داد که ریل می‌تواند از نظر مقاومت در برابر سیل، بهتر از جاده باشد اما نکته مهم این است که تخریب و آسیب‌هایی که راهسازی برای طبیعت و منطقه به دنبال دارد، خیلی بیشتر از

دکتر تی‌تی‌دی: در طراحی و ساخت راه‌ها، در بسیاری مواقع فقط به ارزان‌ترین مسیرها فکر می‌کنیم، در برخی پروژه‌های راهسازی سعی می‌کنند برای ارزان‌تر تمام شدن جاده را کنار رودخانه بسازند و خاک‌هایی که برای جاده‌سازی برداشت شده در داخل رودخانه یا حریم آن تخلیه کنند



در کشور ما هزینه مهندسی دادن، سخت تر از باقی چیزهاست

آسیب شناسی زیرساخت

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها معتقد است: «آزادراه‌های کشور از سیل ۹۸ سربلند بیرون آمدند. به عنوان مثال، اگر آزادراه خرم‌آباد-پل زال نبود، باتوجه به قطع ارتباط ریلی جنوب و از بین رفتن قسمت قابل توجهی از جاده قدیم خرم‌آباد-اندیمشک، معلوم نبود چگونه امکان دسترسی به خوزستان و شهرهای آسیب‌دیده معمولان و پل دختر برقرار می‌شد.»

بر اساس آمار، حادثه سیل اخیر، حدود ۴ هزار میلیارد تومان به راه‌های کشور خسارت وارد کرده و اکنون باید دید این حجم وسیع خسارات تا چه حد مربوط به کاستی‌های روند راهسازی در کشور بوده است. در گفت‌وگویی که با خدایار خاشع، داشتیم، او تاکید داشت که اگر از گذشته برای آینده درس بگیریم و اشتباه‌های پیشین را تکرار نکنیم، می‌توان تمام خسارات و هزینه‌های وارد شده به راه‌های کشور را جبران کرد.



تاسف‌بارتر از میزان خسارت، نحوه برخورد با موضوع است؛ در مملکت ما تمام مسائل سیاسی شده است. هروقت اتفاقی می‌افتد، ابتدا دنبال این هستیم که تصفیه حساب‌های شخصی خود را با گروه‌های مختلف داشته باشیم، مدتی سروصدا می‌کنند، اما به تدریج جو آرام می‌شود و مجدداً به همان زندگی قبلی بازمی‌گردیم

این سیل باید نقطه عطفی در نگرش‌های مربوط به راهسازی ما باشد. به نظرم، ابعاد برخی اتفاقات در حدی است که فرهنگ زندگی مان را بابت آن تغییر دهیم و در ساخت راه، خانه‌ها و جانمایی آنها بهبود ایجاد کنیم. اگر بتوانیم چنین درسی از سیل اخیر بگیریم، خسارات آن جبران می‌شود

سطح بالایی ندارد، اما ترجیح دادیم به جای حل مسئله، صورت مسئله را پاک کنیم. مطابق گزارش‌های موجود، ساختمان‌هایی مانند پلاسکو کم نیستند، اما هنوز هم عکس‌العملی ندیدیم، همه به همان شکل سابق کار می‌کنند تا آتش‌سوزی بعدی رقم نخورد.

تمام اتفاقاتی که در کشور ما رخ می‌دهد به همین صورت است، وقتی سیل رخ می‌دهد یا زلزله می‌آید، مدتی جوی درست می‌شود، اما از حادثه درس نمی‌گیریم و باز هم با همان روش‌های قدیمی کار می‌کنیم. در حالی که باید بررسی کرد که در کشورهای دیگر چطور با این داستان‌ها برخورد می‌شود. به عنوان مثال در سال ۱۹۴۰ یکی از بزرگ‌ترین پل‌ها در آمریکا با نام «تاکوما» با هزینه بسیار زیاد ساخته شد، اما ۴۰ روز بعد مانند یک ورق کاغذ فرو ریخت. با این حال نگفتند که بیابید با پیمانکار و مشاور آن برخورد کنیم. پیش از هر کاری، با تمام آن آدم‌ها و کارشناسان، تیم‌هایی تشکیل شد تا ببینند که چرا این اتفاق رخ داده است و چه می‌توان کرد که بعدها شاهد چنین اتفاقی نباشند.

درسی که از «تاکوما» گرفتند ارزش آن به مراتب بالاتر از قیمت آن پل بود، این درس راهگشای ساخت هزاران پل بزرگ بعدی در تاریخ شد، در همان محل هم بعداً پل دیگری با همین تجربه ساخته شد و هنوز هم پایدار است. حال فرض کنید که یک هفته بگیر و ببند راه می‌انداختند و پیمانکار و مشاور را زندانی یا حتی اعدام می‌کردند، آیا مشکل حل می‌شد؟ مسلم است که پل‌های بعد و بعد و بعد هم فرو می‌ریخت.

قصدم این نیست که بگویم اگر کسی کوتاهی می‌کند برخورد نکنیم، اما بهتر است ببینیم مشکل چه بوده، چرا چنین اتفاقی رخ داده و برای آینده چه می‌توان کرد. باید بررسی کرد که در بازسازی اتفاقات اخیر چه کاری می‌توان کرد و برای ۵ یا ۱۰ سال بعد یا حتی سیل بعد چه راهکارهایی می‌توان داشت. ما نمی‌دانیم که سیل بعدی با چه ابعادی خواهد آمد. با توجه به پدیده‌های آب و هوایی احتمالاً در آینده با پدیده‌های جدیدی روبه‌رو خواهیم شد که دور از انتظار نیست، اما مهم این است که از این اتفاقات تجربه کسب کنیم.

ترابران: ما در گزارش اصلی این شماره مسئله سیل اخیر و علل و عواقب آن را در حوزه‌های مختلف بررسی می‌کنیم. می‌خواهیم بدانیم تحلیل شما به عنوان دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها، از تجربه سیل اخیر چیست؟ به نظر شما تخریب وسیع راه‌ها و این‌به‌فنی بیشتر مربوط به بزرگی واقعه بوده یا زیرساخت و رویه راه‌های تخریب شده در کشور مقاومت لازم را در برابر حوادث طبیعی نداشته‌اند؟

■ علت اصلی آسیب وارده به زیرساخت‌های در سیل اخیر، به نظر اکثر کارشناسان این بود که دوره بازگشت سیل رخ داده، از دوره بازگشت در نظر گرفته شده برای طراحی سازه‌های مربوطه بیشتر بوده است؛ با این حال، وجود مشکلات دیگر را هم نمی‌توان نادیده گرفت.

وزیر راه و شهرسازی گفته‌اند که ۳۵۰۰ تا ۴۰۰۰ میلیارد تومان به زیرساخت‌های راه آسیب رسیده است که فایده‌های مستند آن موجود است. البته از نظر من، میزان خسارت بیشتر است. در راه‌های روستایی مناطقی همچنان زیر آب است و احتمالاً آسیب‌های بسیار بیشتری وارد شده، خیلی از سازه‌هایی که در ظاهر بدون تخریب به نظر می‌رسند، در واقع آسیب دیده‌اند و به احتمال زیاد قسمت‌هایی از آنها دیگر قابل استفاده نیست. بنابراین، فکر می‌کنم میزان خسارت در راه‌سازی بیش از ۴ هزار میلیارد تومان باشد. در کل کشور هم برآورد خسارت بین ۳۵ تا ۵۰ هزار میلیارد تومان است.

اما به نظر من، تاسف‌بارتر از میزان خسارت، نحوه برخورد با موضوع است؛ متأسفانه در مملکت ما تمام مسائل سیاسی شده است.

هروقت اتفاقی می‌افتد، ابتدا دنبال این هستیم که تصفیه حساب‌های شخصی خود را با گروه‌های مختلف داشته باشیم، بعد هم کسی را پیدا می‌کنیم که مقصر جلوه دهیم، مدتی سروصدا می‌کنیم، اما کم‌کم جو آرام می‌شود و مجدداً به همان زندگی قبلی بازمی‌گردیم و از این تجربه استفاده‌ای نمی‌کنیم.

درست مانند حادثه پلاسکو که از پیش می‌دانستیم این ساختمان در مقابل آتش ایمنی

آزادراه قزوین - رشت
 را در بخش رودبار،
 با فشار ساکنان منطقه
 با طولانی‌تر کردن مسیر
 سه بار از روی رودخانه
 عبور دادند یعنی قسمت
 عمده آن در حاشیه
 رودخانه افتاد (۷۰۰ متر
 آن عملاً روی رودخانه
 است) حال اگر ۵ یا
 ۱۰ سال بعد، اتفاقی
 رخ دهد مسئول آن
 چه کسی است؟!

آزادراه خرم‌آباد - پل زال
 مسیر ۱۸۰ کیلومتری را
 به کمتر از ۱۲۰ کیلومتر
 کاهش داد، اما به دفعات
 اعتراض می‌کردند که
 چرا این کریدور از
 پل دختر رد نشده که
 مردم بتوانند از ترافیک
 عبوری ارتزاق کنند.
 بارها در روند ساخت
 اخلال به وجود آوردند.
 در حالی که در سیل
 اخیر، همین آزادراه
 تنها راه ارتباطی
 ما با خوزستان شد

به نظر من، ابعاد برخی از اتفاقات در حدی است که فرهنگ زندگی‌مان را بابت آن تغییر دهیم و در ساخت راه، خانه‌ها و جانمایی آنها بهبود ایجاد کنیم. اگر بتوانیم از این سیل چنین نتیجه‌ای بگیریم هزینه‌ها و خسارات سیل جبران می‌شود، اما اگر روش‌های پیشین را ادامه بدهیم، مطمئناً در آینده هم باید هزینه‌های خیلی بیشتری صرف کنیم. این سیل باید نقطه عطفی در نگرش راهسازی ما باشد.

به قول رئیس مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی، ما از این موضوع سربلند بیرون نیامدیم و اکنون فرصت استیضاح مهندسی کشور است. معنای لغوی استیضاح، طلب وضوح کردن و توضیح خواستن است. وظیفه ما این است که توضیح بدهیم و هیچ جای گله‌ای نیست، نباید نگران بشویم. باید مشکل را پیدا کنیم و ببینیم چه کوتاهی‌هایی داشته‌ایم، باید چیزی را می‌دیدیم که ندیدیم. باید از چه چیزی درس می‌گرفتیم که نگرفتیم. آیا مشکلی داشتیم یا برای ما ممانعت‌هایی ایجاد شده بود و بعضی جاها ناچار شده‌ایم به یکسری مسائل غیرفنی تن بدهیم. اتفاق بدی که الان در جامعه ما رخ داده، این است که مشاورانمان را در حد یک مباشر و پیمانکارانمان را در حد یک کارگزار تقلیل داده‌ایم. به مشاوره که طراحی می‌کند می‌گوییم این کم است و زیادش کنید یا آن زیاد است و کمش کنید...

می‌توانم در این رابطه برای شما سه مثال را بیان کنم؛ آزادراه قزوین - رشت بین سال‌های ۸۵ تا ۸۸ ساخته شد و به بهره‌برداری رسید، قطعه رودبار آن که در واقع اولین مسیر عبور آزادراهی از البرز بود، از سمت راست رودخانه و با فاصله از رودخانه طراحی شده بود، اما اهالی و نمایندگان رودبار اصرار داشتند که این مسیر حتماً باید از داخل شهر و کنار رودخانه عبور کند.

به هر حال این اتفاق نیفتاد و عملاً در زمان بهره‌برداری، حدود ۱۰، ۱۱ کیلومتر آزادراه ساخته نشد و آن قسمت به صورت گلوگاه باقی ماند تا اینکه چند سال بعد توانستند حرف خود را به کرسی بنشانند و این کریدور را با طولانی‌تر کردن مسیر آن، سه بار از روی رودخانه عبور دادند، یعنی قسمت عمده آن در حاشیه رودخانه افتاد و

سه بار از روی رودخانه رد شد (۷۰۰ متر آن عملاً روی رودخانه است) حال اگر ۵ سال یا ۱۰ سال بعد اتفاقی رخ دهد چه می‌توان کرد؛ ما عموماً لایروبی مناسبی نداریم، وضعیت سد سفیدرود هم مشخص است و شاید به دلیلی سرریز بکند، اگر فردا این آزادراه مشکل پیدا کند چه کسی مقصر است؟ پیمانکار، مشاور یا کسانی که الزام کردند این راه از آنجا عبور کند؟

مثال دوم آزادراه خرم‌آباد - پل زال که یکی از سخت‌ترین آزادراه‌های ماست و امروز شاید نتوانیم با قیمت ۶،۵ هزار میلیارد تومان نمونه آن را بسازیم. این آزادراه بابت اینکه مسیر ۱۸۰ کیلومتری خرم‌آباد تا پل زال را به کمتر از ۱۲۰ کیلومتر کاهش داد و مسافتی که شاید قبلاً در ۳، ۴ ساعت طی می‌شد، در یک ساعت و ربع طی می‌کنند، اما بارها مورد اعتراض قرار گرفتیم که چرا از پل دختر رد نشده است. مردم پل دختر و معمولان از ترافیک عبوری ارتزاق می‌کردند و در واقع بخشی از مردم کار و حرفه خود را از دست دادند.

بارها معترض این آزادراه شدند و حتی بعضی گفتند که باید این آزادراه را ببندید. در حالی که همین آزادراه باعث نجات پل دختر و معمولان و تنها راه ارتباطی ما با خوزستان شد، راه‌آهن جنوب زیر آب رفت و درصد زیادی از جاده قدیم را آب برد، این آزادراه حتی با جاده فرعی ۶۰، ۷۰ کیلومتری هم به معمولان و هم به پل دختر سرویس داد و کم‌کسانی کرد، اما همان‌طور که گفتیم اعتراض می‌کردند که چرا این آزادراه از این مسیر رد شده و از پل دختر و معمولان عبور نکرده است.

مورد سوم پل قشم است؛ که با تصمیمات و فشارهای سیاسی نمایندگان مجلس مرتباً بین ساخت پل و تونل در نوسان بوده است.

به هر حال موضوع این است که ما مسائل فنی را سیاسی کرده‌ایم، یعنی با فشار نمایندگان، فشارهای محلی، فشارهای کانون‌های قدرت و... مسائل فنی‌مان را کنار می‌گذاریم. بعد که آسیب‌هایی پدید می‌آید، این جامعه مهندسی است که باید پاسخگو باشد، اما ما باید به یکسری قواعد و اصول تمکین کنیم تا بتوانیم جوابگو باشیم، وقتی مسائل را از کانال‌های دیگر پیش می‌بریم، از مهندسی کاری ساخته

بسیاری از راه‌های اصلی و حتی بزرگراه‌های فعلی کشور، ادامه راه‌های مال‌روی قدیم هستند اما زمانی که این مسیرها طراحی می‌شد، به دلیل فشار جوامع محلی جرات تغییر مسیر آنها وجود نداشت و مجدداً از همان مسیر استفاده کردیم، با این تفاوت که مشخصات را بهتر و عرض را بیشتر کردیم

اگر بخواهیم یک بزرگراه یا آزادراه طراحی کنیم، مطالعات زمین‌شناسی منطقه را در اختیار نداریم. حتی در بسیاری موارد، مطالعات زمین‌شناسی در حد بازدید همان مهندسان زمین‌شناس مشاور است و غیر از یک یا دو آزمایش، مطالعات جامعی انجام نمی‌شود

ترابران: در زمان انجام پروژه‌های عمرانی، تا چه حد روی مطالعات اولیه زمین‌شناختی تاکید می‌شود؟

■ اگر خاطرتان باشد در بحث فرونشست هم این نکته را مطرح کردیم که هزینه‌هایی که ما بابت طراحی صرف می‌کنیم، چندان قابل توجه نیست، یعنی اگر می‌خواهیم یک بزرگراه یا آزادراه طراحی کنیم، مطالعات زمین‌شناسی آن مناطق را در دست نداریم. حتی شاید در بسیاری از موارد، مطالعات زمین‌شناسی در حد بازدید همان مهندسان زمین‌شناس مشاور باشد و غیر از یک یا دو آزمایش، مطالعات عمیق و جامعی صورت نگیرد، خصوصاً در زمینه ساخت راه‌های اصلی، بزرگراه‌ها یا آزادراه‌ها.

کاش دولت از محل این ۴۰ یا ۵۰ هزار میلیارد تومان که برای جبران خسارت سیل تامین کند، هزار یا ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار اختصاص دهد تا اطلاعات مهندسی در این رابطه جمع‌آوری شود. نمی‌دانم چرا در کشور ما هزینه مهندسی دادن سخت‌تر از باقی چیزهاست، یعنی ما کمتر حاضریم برای مسائل نرم‌افزاری پول بدهیم.

می‌پذیریم که یک راه را چند بار بسازیم، اما حاضر نیستیم چند درصد آن را بدهیم تا مطالعات دقیق‌تری داشته باشیم.

ترابران: شما برای تامین هزینه‌های جبران خسارت چه پیشنهادی دارید؟ موضوع این است که سازمان راهداری همواره مشکل بودجه دارد و با توجه به میزان خسارت، مطمئناً از پس هزینه‌های آن بر نخواهد آمد، آیا بخش خصوصی می‌تواند به این حوزه وارد شود؟

■ متأسفانه دولت در گذشته با سرمایه‌گذاران برخوردارهای مناسبی نداشته است، ما انجمن سرمایه‌گذاران آزادراه‌ها هستیم و شاهد بوده‌ایم که دولت هیچ‌یک از تعهدات خود را در مقابل ما انجام نداده است، در قراردادهای ما تعهدات مشخصی برای دولت وجود دارد، اما الان شاهد هستید که نرخ آزادراه‌ها دستوری است، هر سال همه چیز، چندین برابر افزایش می‌یابد، اما برای ۱۰ یا ۱۵ درصد نرخ عوارض آزادراه‌ها هزاران مخالف وجود دارد.

نخواهد بود.

در اتفاقات اخیر و مناطقی که سیل آمد، راه‌های قدیم عموماً آسیب دیدند، راه‌آهن‌های مسیر آبادان، خرم‌شهر و... زیر آب رفتند، جاده قدیم زیر آب رفت، اما آزادراه اهواز- بندر امام با اینکه از دو طرف داخل آب بود، متوقف نشد. راه‌های لرستان آسیب جدی دیدند، اما آزادراه خرم‌آباد- پل‌زال- اندیمشک آسیب چندانی ندید و کاملاً در این دوره سرویس‌دهی انجام داد. علت این است که چنین مسیرهایی طراحی‌های مهندسی شده‌اند و کریدورهای خودشان را انتخاب کرده‌اند.

خیلی از راه‌های اصلی و حتی بزرگراه‌های ما ادامه راه‌های مال‌روی قدیم است، اما زمانی که این مسیرها را طراحی می‌کردیم، جرات اینکه مسیر این کریدورها را تغییر بدهیم، نداشتیم و مجدداً از همان مسیر استفاده کردیم، با این تفاوت که مشخصات را بهتر کردیم و عرض را بیشتر کردیم.

اکنون ۶۰ تا ۷۰ کیلومتر از مسیر جاده خرم‌آباد یعنی معمولان و پل‌دختر را به‌طور کامل آب برده است. ما این راه‌ها را چگونه ساختیم؟ راه‌هایی بود که کنار رودخانه ساخته شده بود و وقتی ما قصد داشتیم آن را تبدیل به راه اصلی کنیم، در کناره رودخانه یک دیواره ساختیم، عرض رودخانه را حدود ۸،۷ متر در نظر گرفتیم و آن را تبدیل به راه اصلی کردیم. جالب است که الان راه‌های موردنظر را آب گرفته، اما دیواره‌ها باقی مانده‌اند. معلوم است که سه بار عرض این راه تعریض شده و وارد حریم رودخانه شده‌ایم. به مهندسی رودخانه توجه نداشتیم. به قول استاد حامی، رودخانه، خانه رود است، اگر خانه‌اش را خراب کردی، خانه‌ات را خراب می‌کند.

اگر ما دوباره از این سیل تجربه کسب نکنیم در آینده نتیجه‌ای بدتر از این را شاهد خواهیم بود. واقعیت این است که این راه‌ها در حال حاضر در حال استفاده هستند، یعنی مجدداً خاکریزی و باز شده‌اند، اما ما نمی‌توانیم زیر بار ترافیک، این مسیرها را با مشخصات لازم بسازیم.

مسیری هم برای انحراف ترافیک وجود ندارد، بنابراین شاید راه‌هایی با کیفیت مناسب ساخته نشوند و آسیب‌پذیری‌شان بیشتر باشد.

اگر کسی پول خود را در بانک بگذارد، سودی که به او می‌دهند معاف از مالیات است، اما از کسی که پول خود را صرف ساخت آزادراه کرده و هزاران ریسک متحمل شده، ۲۵ درصد مالیات می‌گیرند! اگر در افغانستان پروژه‌های را اجرا کنیم، از مالیات معاف خواهیم شد، اما در سیستان و بلوچستان مجبورم مالیات بدهم!

یکی از نگرانی‌های ما این است که دولت برای جبران خسارت سیل، اول به سراغ بودجه پروژه‌های در دست ساخت برود که در این صورت عده زیادی بیکار می‌شوند؛ ضمن اینکه این پروژه‌ها عمر مفیدی دارند و اگر دوران ساخت طولانی شود، کارایی خود را از دست می‌دهند

شما می‌گویید سرمایه‌گذار بیاید، خب گذشته چراغ راه آینده است، مسلم است برای ورود به این حوزه اول نحوه برخورد با سرمایه‌گذاران قبلی را سوال می‌کند.

در کدام کشور دنیا باید برای سرمایه‌گذاری تحت عنوان مالیات ارزش افزوده، مالیات تکلیفی بیمه و... به دولت پول داد؟! سازمان معادن برخلاف قانون بابت خاک می‌خواهد از ما پول بگیرد، منابع طبیعی، سازمان آب و دیگران می‌خواهند پول بگیرند. فکر می‌کنید تحت این شرایط چه جذاییتی وجود دارد که سرمایه‌گذار به این حوزه ورود کند، آن هم با تعدد بازارهای جذاب دیگری مانند ارز، طلا و ...

برای سرمایه‌گذاری موظف به ایجاد امنیت هستیم. ما بیش از ۳۰۰ شرکت‌های پایه یک راهسازی داریم که ۹۰ درصدشان بیکار هستند، ماشین و پرسنل دارند و تمایل به ورود در این حوزه دارند، اما همان‌طور که گفتم مهم‌ترین موضوع انجام تعهدات دولت است و بعد اینکه هزینه تامین مالی را پرداخت کنند.

اگر کسی پول خود را در بانک بگذارد، سودی که به او می‌دهند معاف از مالیات است، اما از کسی که پول خود را صرف ساخت آزادراه کند و هزاران ریسک را متحمل شود، ۲۵ درصد مالیات می‌گیرند!

فکر می‌کنید که با این شرایط چرا باید بخش خصوصی حضور پیدا کند؟ من اگر بروم در افغانستان ساخت‌وساز انجام بدهم، از مالیات معاف هستم، اما در سیستان و بلوچستان باید مالیات بدهم! خب چرا باید در اینجا این کار را انجام بدهم؟

یکی از مسائلی که من بعد از سیل در گزارش‌های تهیه شده عنوان کردم و بارها هم قبلا آن را گوشزد کرده‌ام، این است که برای سرمایه‌گذاری اولین اولویت بحث ریسک و بیمه است. من شخصا برای پوشش ریسک و بیمه پروژه‌های آزادراهی جداول مختلفی طراحی کرده‌ام و آن را به وزارت راه داده‌ام، اما متأسفانه وقتی بحث سرمایه‌گذار داخلی به میان می‌آید، هیچ توجهی به پوشش ریسک نمی‌شود و هنوز در هیچ کدام از قراردادهای جدید ما چیزی

تحت این عنوان وجود ندارد.

ما دوره ساخت را بیمه می‌کنیم و هزینه آن دیده می‌شود، اما بحث من این است که دوره بهره‌برداری چه خواهد شد؟

من بارها نوشته‌ام که هزینه بیمه در دوران بهره‌برداری را به عنوان یکی از هزینه‌ها بپذیرید، اما قبول نمی‌کنند، دولت می‌گوید که من ۲۲۰ هزار کیلومتر راه - اعم از آزادراه تا راه روستایی - دارم، اگر هزینه بیمه اینها را پرداخت کنم، مبلغ خیلی زیادتری می‌شود نسبت به زمانی که یکی از آنها آسیب ببیند و من پول بازسازی آن را بدهم.

شاید هم درست باشد، یعنی اگر برای بیمه اینها نرخی بگذاریم و همه را بیمه کنیم، احتمالاً مبلغ آن به قدری زیاد است که قابل قبول نیست، اما برای من سرمایه‌گذار چه اتفاقی می‌افتد؟!

اگر ۶۰، ۷۰ کیلومتر راه خرم‌آباد به اندیمشک را آب ببرد، دولت از جیب ملت بازسازی می‌کند، اما سرمایه‌گذار بخش خصوصی از کجا بیاورد و آن را جبران کند؟ هزینه ساخت آزادراه خرم‌آباد - پل زال بیش از ۵ هزار میلیارد تومان است، اگر ۱۰ درصد آن آسیب می‌دید که معادل ۵۰۰ میلیارد تومان است، دیگر نه دولت برای بازسازی به آن پول می‌داد و نه سرمایه‌گذار توان ساخت دوباره آن را داشت.

ترابران: آیا امکان استفاده از صندوق توسعه ملی برای هزینه ساخت و بازسازی راه‌ها وجود دارد؟

■ دولت پیشنهادش را داده و به صورت مشروط هم موافقت شده است، اما یکی از موارد نگران‌کننده این است که دولت اول از همه به سراغ بودجه پروژه‌های در دست ساخت برود.

به نظر می‌رسد امسال اعتبارات آن را صرف جبران خسارت سیل کنند که خود یک آفت است چون عده‌ای زیادی به واسطه آن بیکار می‌شوند، بالاخره عدم بهره‌برداری این پروژه‌ها مشکلاتی را ایجاد خواهد کرد، به‌رحال این پروژه‌ها عمر مفیدی دارند و وقتی دوران ساخت آن‌ها طولانی می‌شود عملاً کارایی خود را از دست می‌دهند.

نگاهی به خسارات وارد شده به ابنیه فنی و زیرساخت‌های جاده‌ای

بر آب رفته!

با محمد رودباری، مدیرکل دفتر مدیریت بحران و تجهیز ماشین‌آلات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور گفت‌وگویی داشتیم تا آمار و اطلاعات دقیق‌تری از میزان خسارات وارد شده به راه‌های کشور به دست آوریم.

رودباری با بیان گزارش عملکرد این دفتر، به مشکلات ناوگان و تجهیزات فرسوده، خسته و محدود راهداری اشاره کرد و از تشکیل اکیپ‌های «اقدام واکنش سریع» تا شش ماه آینده خبر داد.

او توضیح داد که این نیروها آموزش خواهند دید و در نقاط مختلف مستقر خواهند شد تا در صورت وقوع چنین حوادثی، از صفر تا صد کار را انجام دهند «... برای اینها بهترین ماشین‌آلات و امکانات را اختصاص خواهیم داد...»



ترابران: کدام استان‌های کشور بیشترین خسارات را در سیلاب‌هایی که همزمان با روزهای آغازین سال رخ داد، متحمل شدند؟

■ بر اساس آمار، سیلی که از اواخر اسفندماه آغاز شد گریبانگیر ۲۴ استان کشور شده است. مهم‌ترین استان‌هایی که بیشترین خسارات به زیرساخت‌های آنها از جمله راه‌ها و پل‌ها وارد شد استان‌های لرستان، کرمانشاه، خوزستان، کهگیلویه و بویراحمد، گلستان و مازندران هستند

البته استان‌های دیگر هم متحمل خسارات قابل توجهی شدند. به عبارت دیگر، می‌توان گفت سیل به‌طور تقریبی همه استان‌های کشور را درگیر کرده است.

ترابران: مجموعه خسارات وارد شده به راه‌ها و ابنیه چه میزان است؟

■ آخرین اعداد و ارقامی که همکاران ما براساس بازدیدهای میدانی و محلی از راه‌ها به دست آورده‌اند، نشان می‌دهد بیش از ۳۵۰۰ میلیارد تومان خسارت به زیرساخت‌ها وارد شده است که حدود ۳۰۰۰ میلیارد تومان از این میزان به راه‌ها، رویه، زیرسازی و مابقی نیز به ابنیه و پل‌ها مربوط می‌شود.

براساس آخرین بررسی‌های انجام شده توسط همکاران، حدود ۷۸۰ دستگاه پل، آبرو و آب‌نما تخریب شده و به بیش از ۱۰ هزار ابنیه خسارت وارد شده است. همچنین طول راه‌های آسیب‌دیده به بیش از ۱۲ هزار کیلومتر می‌رسد که عدد بزرگی است. این آمار مجموعه خسارات وارد شده به راه‌ها، ابنیه و تأسیسات حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تا زمان اواسط اردیبهشت ماه است.

ترابران: دفتر مدیریت بحران در زمان پیش از وقوع سیل و بعد از آن چه اقداماتی انجام داده است؟

■ اقدامات ما به پیش از سیل، در حین سیل و بعد از سیل مربوط می‌شود. با توجه به بخشی از ماهیت کار سازمان که وظیفه نگهداری راه‌های کشور را برعهده دارید، پیش از سیل، تمهیداتی را برای راهداری زمستانی و نوروز فراهم کرده بودیم. به گونه‌ای که ۸۷۰ پایگاه راهداری در کشور تجهیز و بیش از ۹ هزار دستگاه ماشین‌آلات در این پایگاه‌ها مستقر

شده بود. علاوه بر آن، بیش از ۱۲ هزار نیرو در راهدارخانه‌ها، مراکز ادارات و ستادها آماده و مستقر بودند و به صورت شیفتی کار می‌کردند. همچنین پاکسازی دهانه پل‌ها، تنقیه آبروها و پل‌ها و هدایت آب‌ها به دهانه پل‌ها را از پیش انجام داده بودیم.

همزمان با اعلام اطلاعیه‌های هواشناسی درباره بارندگی، قبل، حین و بعد از سیل، بیش از ۹۰۰ جلسه در کل کشور، ادارات کل و ستاد در خصوص مدیریت بحران تشکیل شد. همکاران ما در استان‌ها با پیمانکاران و بخش خصوصی جلساتی را برگزار کردند تا بتوانیم از امکانات، تجهیزات و ماشین‌آلات آنها نیز استفاده کنیم؛ بنابراین علاوه بر ۹ هزار دستگاه ماشین‌آلات خودمان ۱۶۱۵ دستگاه نیز از ماشین‌آلات بخش خصوصی، پیمانکاران یا مردم اجاره کردیم. ما از این دستگاه‌ها استفاده کردیم تا رفت‌وآمدهای در سطح راه‌های کشور را بهتر مدیریت کنیم.

با توجه به اینکه در اسفندماه هم در استان‌هایی مانند سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی و تا حدی در کرمان سیل داشتیم، راه‌هایی را که حالت شنی و خاکی داشت با همان امکانات و تجهیزات مستقر در آنجا مدیریت کردیم.

حتی پیش از سال مقداری از امکانات را از استان‌های دیگر به سیستان و بلوچستان اعزام کردیم و توانستیم بیش از ۷ هزار کیلومتر از

محورهای روستایی، شنی و خاکی را بازسازی و ترمیم کنیم. اکنون هم نیروهای ما به ترمیم، بازسازی، رانش یا ریزش‌برداری در سطح راه‌ها مشغول هستند.

در استان گلستان هم با بالا آمدن سطح آب، از استان‌های همجوار مانند خراسان رضوی، خراسان شمالی، مازندران، سمنان و... امکانات و تجهیزات اعزام کردیم.

ترابران: چند محور به دلیل بارندگی شدید مسدود شد؟ کدام استان‌ها بیشترین سهم را داشتند و سازمان راهداری چه تعداد از این محورها را بازگشایی کرد؟

■ با توجه به بارندگی‌های شدید امسال، حدود ۳۲۴ محور شریانی و غیرشریانی کشور به دلیل آب‌گرفتگی، ریزش، رانش و... مسدود شده بود. همچنین ۲۳۴۶ راه روستایی به خاطر بارندگی، لغزش و رانش مسدود شده بود. علاوه بر این، در بعضی محورها، جاده به طول ۳۰۰ متر و تا عمق ۲۰ متر نشست داشت که موفق شدیم با همین تجهیزات و امکانات راهداری دوباره ارتباط را برقرار کنیم.

استان لرستان در این قسمت متحمل بیشترین خسارات شد و اعداد و رقم بسیار قابل توجهی را به خود اختصاص داد؛ به صورتی که حدود یک هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان، مربوط به لرستان است. ما برای بازگشایی راه‌های شمال لرستان از ۱۷ استان کشور کمک گرفتیم و بخشی از امکانات و تجهیزات این استان‌ها را به لرستان ارسال کردیم.

ترابران: امکانات و تجهیزات ارسالی از ۱۷ استان چگونه در لرستان مدیریت شد؟

■ لرستان ۱۱ شهرستان دارد که هر شهرستان را متناسب با میزان تخریب بین یک استان تا دو استان معین تقسیم کردیم. برای استان‌های معین وظایفی تعریف شد. اولویت اول آنها به منظور ایجاد حداقل راه دسترسی بازگشایی راه‌ها بود.

لازم به ذکر است سرپرست اکیپ‌هایی که از استان‌های معین آمدند در سطح معاون و مدیرکل بودند که به آنها اعلام شده بود کاملاً خودکفا و خودگردان باشند، یعنی همه امکانات و تجهیزات مورد نیازشان را با خود بیاورند تا در لرستان برای تأمین امکانات منتظر نمانند. تنها چیزی که استان لرستان

آخرین اطلاعات همکاران ما براساس بازدیدهای میدانی، نشان می‌دهد بیش از ۳۵۰۰ میلیارد تومان خسارت به زیرساخت‌های جاده‌ای کشور وارد شده است که حدود ۳۰۰۰ میلیارد تومان از این میزان به راه‌ها، رویه، زیرسازی و مابقی به ابنیه و پل‌ها مربوط می‌شود



همکاران ما در استان‌ها با پیمانکاران و بخش خصوصی جلساتی را برگزار کردند تا بتوانیم از امکانات، تجهیزات و ماشین‌آلات آنها نیز استفاده کنیم؛ بنابراین علاوه بر ۹ هزار دستگاه ماشین‌آلات خودمان، ۱۶۱۵ دستگاه از ماشین‌آلات بخش خصوصی و پیمانکاران یا مردم اجاره شد

با توجه به بارندگی‌های شدید امسال، حدود ۳۲۴ راه شریانی و غیرشریانی و ۲۳۴۶ راه روستایی به دلیل آب‌گرفتگی، ریزش، رانش و ... مسدود شده بود. علاوه بر این در بعضی محورها جاده به طول ۳۰۰ متر و تا عمق حدود ۲۰ متر نشست داشت که توانستیم با همین تجهیزات و امکانات دوباره ارتباط را برقرار کنیم

که خوشبختانه عمده آسیب‌ها تعمیر شد. بیش از ۳۱ هزار مورد ریزش‌برداری داشتیم.

ترابران: آیا بر اساس آمارها می‌توان گفت که کدام استان‌ها در چه بخشی آسیب بیشتری دیده‌اند؟

■ بله، در بحث تعداد آب‌روها، پل‌ها و آب‌نماهای تخریب شده از نظر تعداد، گلستان و پس از آن لرستان بیشترین خسارت را داشته‌اند، اما از نظر میزان خسارت لرستان و بعد از آن ایلام بیشترین خسارت را متحمل شده است.

تعداد ابنیه فنی آسیب‌دیده مازندران بیشتر از دیگر استان‌ها و عدد قابل توجهی است، اما از نظر میزان خسارت ابنیه فنی (نه تخریب شده، فقط خسارت) کرمانشاه خسارت بسیاری دیده است. در مجموع، بیشترین خسارت وارده بر راه‌ها از نظر آسیب رویه و زیرسازی؛ به ترتیب مربوط به لرستان، خوزستان و ... است، اما در مورد خسارت وارده به زیرساخت‌ها که شامل راه‌ها و ابنیه کشور می‌شود به ترتیب لرستان، خوزستان، کرمانشاه، گلستان، مازندران و ایلام جزو استان‌هایی بودند که بیشترین خسارت متوجه آنها شده است.

ترابران: شما درباره ماشین‌آلات و تجهیزاتی که در اختیار داشتید توضیحاتی دادید، لطفا بگویید چه کمبودهایی در این زمینه وجود دارد؟

■ متوسط عمر ماشین‌آلات سنگین ما ۲۳ سال است که عمر بالایی است، اما تلاش می‌کنیم این ماشین‌آلات را سرپا نگاه داریم، زیرا به آنها نیاز مبرم داریم. همانطور که می‌دانید نگهداری و آماده‌سازی این ماشین‌آلات هزینه گزافی دارد، زیرا با متوسط عمر بالا، مصرف سوخت و هزینه نگهداری آنها بسیار بیشتر از حد معمول است؛ بنابراین همانطور که گفتم، نیاز شدیدی به نوسازی وجود دارد. نکته مهم‌تر این است که در مواقع بحران یکی از مهم‌ترین دستگاه‌های دولتی از نظر تعداد ماشین‌آلات و تجهیزات هستیم، بنابراین نوسازی ماشین‌آلات ما می‌تواند موجب شود که در مواقع بحران، سیل و حوادث غیرمترقبه بسیار کارآمدتر باشیم. البته سازمان‌های دیگری هستند که ماشین‌آلات دارند، اما هیچ‌یک از دستگاه‌های دولتی به اندازه ما تجهیزات و ماشین‌آلات

می‌توانست برای آنها تامین کند گازوئیل بود، حتی تانکرهای سوخت‌رسان را از سایر استان‌ها به لرستان اعزام کردیم تا بتوانند سوخت را برای کمک‌رسانان تامین کنند.

روزانه ۴۸۰ دستگاه ماشین‌آلات در لرستان کار می‌کردند، ما توانستیم برای استان لرستان به جز ۱۸۰ دستگاه ماشین‌آلات موجود، بیش از ۳۰۰ دستگاه ماشین‌آلات سنگین راهداری از استان‌های دیگر تجهیز کنیم که به کمک ۶۰۰ نفر نیروی انسانی در استان لرستان فعالیت داشتند.

با توجه به وضعیتی که در استان خوزستان رخ داد ۱۵۰ دستگاه ماشین‌آلات مختلف از استان‌های دیگر برای خوزستان اعزام کردیم که در آنجا مستقر شدند و کار می‌کنند. حجم ماشین‌آلاتی که به خوزستان فرستادیم کمتر از لرستان بود، زیرا در آنجا سطح آب بالا آمده بود و خسارت وارده به راه‌ها کمتر از لرستان بود.

ما بیش از ۳۱۶ لوله و باکس بتنی به لرستان اعزام کردیم و نزدیک به ۸۹۰ هزار مترمکعب خاکریز «جهت انحراف مسیر سیل» یا «جهت احداث سیل‌بند» انجام دادیم. ۵ هزار و ۲۲۳ اکیپ برای بازدید از پل‌ها و بررسی آنها قبل، بعد و در حین سیل اعزام کردیم. دیگر اقدامات راهداران عبارت بودند از کمک به ۸ هزار خودرو گرفتار در جاده به دلیل سیل، کولاک و رفع آبگرفتگی ۸ هزار و ۵۰۰ مورد به کمک امکانات و تجهیزات بود که اگر انجام نمی‌شد بدون شک تخریب پل‌ها بسیار شدیدتر می‌شد زیرا سیلاب، درخت‌ها، چوب‌ها و ... را به ورودی و دهانه پل‌ها رسانده و مسیر را سد کرده بود، اما همکاران ما این‌ها را پاکسازی کردند و همین موجب شد که آب از داخل آبرو پل عبور کند.

علاوه بر آن، ما ۱۴ هزار مسافر را در ۸۷۰ پایگاه راهداری در محورهای استان‌ها موقتا اسکان دادیم تا شرایط عادی‌تر شود و بتوانند به راه خود ادامه دهند. حدود ۳ هزار ماشین به شهرها و روستاهایی که در خطر سیل بودند یا سیل‌گرفتگی داشتند، ارسال کردیم تا به آنها برای ایجاد سیل‌بند، انحراف مسیر آب، ایجاد کانال و ... کمک کند.

یک‌هزار و ۱۵۵ مورد در محورهای رانش داشتیم

لرستان و خوزستان
 بیشترین آسیب را از
 نظر رویه و زیرسازی
 راه متحمل شده‌اند؛ اما
 در خصوص خسارت
 وارده به زیرساخت‌ها
 شامل راه‌ها و ابنیه،
 استان‌های لرستان،
 خوزستان، کرمانشاه،
 گلستان، مازندران و
 ایلام جزو استان‌هایی
 بودند که بیشترین
 خسارت متوجه
 آنها شده است

ترابران: آیا این ماشین‌آلات وارداتی هستند؟

■ از آنجا که خرید خارجی ممنوع بوده است، عمدتاً ماشین‌آلات داخلی تامین کرده‌ایم و این دستگاه‌ها ساخت داخل است.

ترابران: این موضوع به تحریم‌های خارجی مرتبط می‌شود؟

■ دستورالعمل مقام معظم رهبری و دولت تامین مایحتاج از محل تولید داخل است بنابراین ما در حال حاضر مجاز به خرید ماشین‌آلات و کالاهای داخلی هستیم.

ترابران: آیا ماشین‌آلاتی که مورد نیاز راهداری است، در کشور ساخته می‌شود؟

■ عمده ماشین‌آلاتی که به آنها نیاز داریم بیل مکانیکی، لودر، گریدر، کامیون و... هستند که عمدتاً در داخل کشور تولید می‌شوند.

ما نگذاشتیم چیزی با نام کمبود احساس شود. نیاز هر استانی را از استان‌های دیگر تامین کردیم. سعی کردیم ماشین‌آلات و تجهیزاتی که به لرستان یا گلستان اعزام می‌کنیم جزو بهترین‌ها باشند، حتی بیل مکانیکی جدیدی که در یک استان خریداری شده بود نخستین بار در لرستان استفاده شد.

ترابران: نحوه تعامل شما با دفتر مدیریت بحران وزارت راه چگونه است؟

■ ما مرتباً تمامی اطلاعات و آمار را از استان‌ها می‌گرفتیم، گزارش‌های لازم را آماده می‌کردیم و در اختیار دفتر مذکور قرار می‌دادیم.

سعی می‌کردیم فعالیتی یکپارچه انجام دهیم و پراکنده‌کاری جلوگیری کنیم. طبیعی است که مدیران ما در استان‌ها در صف اول اجرایی هستند؛ منتها ضمن کار اجرایی، گزارش‌ها آماده و جمع‌آوری می‌شود و در اختیار دفتر مذکور قرار می‌گرفت تا آنها از این اطلاعات در هر جلسه‌ای که لازم است استفاده کنند.

ترابران: آسیب‌های وارد شده بیشتر به راه‌های فرعی و روستایی است؟

■ طبق بررسی‌های انجام شده از نظر طولی بیشترین آسیب به راه‌های روستایی بوده و بعد راه‌های فرعی و...
ترابران: چطور از تجربیات شما در مدیریت بحران استفاده می‌شود که این بحران‌ها کمتر تکرار شود و بهتر بتوان در دفعات بعدی آنها را مدیریت کرد؟

■ تمام اقدامات انجام شده اعم از بحث

تقسیم کار، سرپرستی، استان‌های معین برای شهرستان و... به شکل مستند وجود دارد، حتی دنبال این هستیم که دوره‌های آموزشی برگزار کنیم و نامه آن را به مرکز آموزش نوشته‌ایم که دوره آموزشی برای رؤسای شهرستان‌ها و کارشناسان مختلف برگزار شود و این تجربیات به شکلی منتقل شود.

برنامه‌ای که ما پیش‌بینی کرده‌ایم و صحبتی که ریاست سازمان راهداری داشتند، این است که یک اکیپ یا چند اکیپ با نام اقدام واکنش سریع یا هر نام دیگری تشکیل بدهیم.

ریاست سازمان می‌خواهند که حتماً تا شش ماه آینده این اکیپ‌ها تشکیل شوند. این نیروها آموزش خواهند دید و در نقاط مختلف مستقر خواهند شد.

برنامه این است که این اکیپ‌ها از صفر تا صد کار را انجام بدهند. وقتی اتفاقی رخ داد، این اکیپ‌ها را اعزام می‌کنیم تا عملیات را شروع کنند و خیلی به دنبال آن نباشیم که از استان‌های دیگر امکانات و تجهیزات بگیریم.

برای اینها بهترین ماشین‌آلات و امکانات خواهیم گذاشت، راننده‌ها و سرپرست اکیپ‌ها را آموزش می‌دهیم و اگر نام آن را «اقدام واکنش سریع» بگذاریم فکر می‌کنم مناسب باشد. وقتی در جایی مشکلی پیش بیاید این اکیپ مستقر خواهند شد و عملیات اجرایی خود را آغاز می‌کنند، این روند می‌تواند در بازسازی به ما کمک کند.

ترابران: برای جمع‌بندی، فکر می‌کنید چقدر توانسته‌اید براساس استانداردها و نقشی که برای ماشین‌آلات تعریف شده است، در حادثه اخیر عمل کنید؟

■ در بحث استانداردها که آن را در کشورهای مختلف هم در بحث ماشین‌آلات مشاهده کرده‌ایم این است که به ازای هر ۱۵۰ کیلومتر باید یک گریدر داشته باشید، به ازای هر مقدار کیلومتر مشخص یک بیل مکانیکی یا لودر داشته باشید. مطمئناً شرایط ما چندان با استانداردها فاصله ندارد، اما باید تلاش کنیم ماشین‌آلات نوسازی شوند، اکنون بحث عمر بالای ماشین‌آلات ما مطرح است، ما به محض اینکه ماشین‌آلات جدید خریداری کنیم اینها را خارج از رده اعلام خواهیم کرد که مطمئناً سبب بالاتر رفتن کارآمدی ما خواهد شد.

ندارند، حتی در استان‌ها هم بیشترین امکانات و تجهیزات دولت در اختیار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است. بنابراین سازمان با جدیت به دنبال نوسازی است. امیدواریم با کمک و پیگیری وزیر راه و شهرسازی این مشکل مرتفع شود.

ترابران: آخرین نوسازی ماشین‌آلات متعلق به چه زمانی است؟

■ سال گذشته حدود ۱۳۰ دستگاه ماشین‌آلات نو خریداری کردیم.



در ماه‌های اخیر پس از سیل در استان‌های گلستان، لرستان و خوزستان مطالب زیادی در مورد نحوه پیشگیری از وقوع سیل، کم کردن خسارات سیل و همچنین اداره کردن بحران پس از وقوع سیل منتشر شده است. این مطالب بعضاً همراه با عکس و فیلم از کشورهای دیگر و به‌ویژه کشورهای دارای سیستم‌های پیشرفته مقابله با سیل بوده است. این نوشته‌ها در موارد زیادی با این پیغام همراه بوده که به‌طور مثال کشورهای دیگر در امر جلوگیری و اداره بحران از ما جلوترند و ما عقب‌مانده هستیم و مقصر این و یا آن مقام و یا اداره است. مطالبی از این دست در فضای مجازی و حتی در مطبوعات کم نبوده است. در بیشتر این مقالات و نوشته‌ها حقایق و اطلاعات بسیار جالب و آموزنده‌ای وجود دارد، ولی به‌نظر نگارنده این سطور، این اطلاعات قبل از آنکه موجب مقایسه و خودکم‌بینی ما بشود باید مشوق و محرکی باشد جهت فراگیری و کسب تجربه از این حوادث. هدف از این نوشته یادگیری از تجربیات سیل در کشور انگلستان است.

چه آموزه‌هایی از سیل سال ۲۰۰۷ بریتانیا وجود دارد؟

درس انگلیسی

مجید اقتصادی
مشاور در حوزه آب

از آنجا که انگلستان جزو کشورهای باران خیز دنیا محسوب می‌شود، شاید عجیب به نظر برسد که بررسی‌های انجام شده پس از سیل سال ۲۰۰۷ این کشور نشان داد سیستم پیشگیری و جلوگیری از سیل در این کشور اروپایی پیشرفته، دارای نواقص اساسی بوده است

مقامات محلی انگلستان اطلاعات لازم در مورد ظرفیت سیستم دفع آب‌های سطحی شهرها را در اختیار نداشتند. ضمن اینکه در بسیاری مناطق، برنامه‌ای جهت هماهنگی گروه‌ها یا ستادهای مختلف بحران وجود نداشت و معلوم نبود چه کسی باید وظیفه رهبری را به‌عهده بگیرد

در سال ۲۰۰۷ سیل بزرگی در مناطقی از انگلستان جاری شد که خسارات و تلفات زیادی به بار آورد (۱۳ نفر کشته، تخریب حدود ۴۸۰۰۰ واحد مسکونی و ۷۰۰۰ واحد تجاری و خسارت مالی حدود ۳ میلیارد پوند). از آنجا که انگلستان جزو کشورهای باران خیز دنیا محسوب می‌شود، شاید به‌نظر عجیب بیاید که بررسی‌های به‌عمل آمده پس از این سیل نشان داد که سیستم پیشگیری و جلوگیری از سیل در این کشور اروپایی - و از خیلی جهات پیشرفته - دارای نواقص اساسی بوده است. کمیته بررسی در گزارش نهایی، پیشنهادهای مهمی در جهت رفع این نواقص ارائه کرده که مطالعه و بررسی آنها می‌تواند کمک و راهنمای مهمی در جهت بهینه‌سازی سیستم جلوگیری و مقابله با خسارات وارده از سیل در کشور ما و یا هر کشور دیگری باشد.

البته انگلستان در هنگام وقوع سیل برنامه و سیستمی جهت جلوگیری از سیل و همچنین اخطار به شهروندان در معرض سیل داشته است، ولی این سیستم شامل تمامی انواع مختلف سیل نبوده است.

جهت روشن شدن مطلب بد نیست اشاره‌ای داشته باشیم به انواع مختلف سیل. طبق نظر برخی از کارشناسان می‌توان سیل‌ها را از نظر منشأ پیدایش به چهار دسته کلی تقسیم کرد:

۱- سیل‌های ناشی از طغیان رودخانه‌ها یا river flooding

۲- سیل‌های ناشی از طغیان دریاها و از جمله سونامی Coastal flooding

۳- سیل‌های ناشی از جریان آب‌های سطحی یا surface water flooding

۴- سیل‌های ناشی از جریان آب‌های زیرزمینی یا Groundwater flooding

البته این عوامل چهارگانه تاثیر مستقیم و متقابل بر یکدیگر دارند و در اغلب موارد ترکیبی از آنها در پیدایش سیل نقش بازی می‌کنند؛ به‌طور مثال ارتفاع آب بالا آمده در رودخانه، بر سیستم دفع آب‌های سطحی تاثیر منفی می‌گذارد و همچنین یک سیستم دفع آب‌های سطحی موثر و کارآمد که آب‌های سطحی را با سرعت به رودخانه تخلیه می‌کند، می‌تواند در تسریع طغیان رودخانه در پایین دست تاثیرگذار باشد. ولی

معمولاً یکی از عوامل نقش عمده و اصلی را در ایجاد سیل به‌عهده دارد. سوال این است که سیل‌های سال ۲۰۰۷ انگلیس از کدام نوع بود و چرا سیستم پیش‌بینی و اخطار موجود درست کار نکرد؟

آمارها نشان می‌دهد میزان بارندگی در سه ماه متوالی می، ژوئن و جولای ۲۰۰۷ بسیار زیاد و بین ۱۹۰ - ۱۷۵ درصد بیش از حد متوسط و یا معمول بارندگی این ماه‌ها بوده است. بدین ترتیب بالاترین میزان بارندگی در این سه ماه (مجموعاً) در تاریخ بارندگی کشور انگلیس به ثبت رسید (آمار ثبت شده میزان بارندگی در انگلیس از سال ۱۷۷۹ موجود است).

این بار، عامل اصلی بروز سیل، اشباع شدن زمین و عدم توانایی سیستم دفع آب‌های سطحی بود که آن هم به‌علت بارندگی زیاد و متداوم اتفاق افتاد. البته رودخانه‌ها نیز بعداً طغیان کردند و موجب خسارات زیادی هم شدند، ولی سیل با تجمع آب‌های سطحی در شهرها، حتی شهرهای دور از رودخانه‌ها شروع شد. اداره هواشناسی وقوع بارندگی‌های شدید را پیش‌بینی کرده بود، ولی ریزش باران و شدیدتر و طولانی‌تر از پیش‌بینی‌ها اتفاق افتاد. نکته مهم‌تر اینکه سیستم اخطار به شهروندان که براساس ارتفاع آب در رودخانه‌ها و سواحل تنظیم شده بود، به‌کار نیفتاد و بسیاری از مردم که در منازل مانده و شاهد بالا آمدن آب و نفوذ آن به داخل منازل خود بودند هیچ اخطاری مبنی بر خطر سیل دریافت نکردند.

هنگامی که این شهروندان با ارگان مسئول اعلام اخطار (یعنی EA = Environmental Agency) تماس گرفته و دلیل عدم اعلام اخطار را می‌پرسیدند، جواب می‌شنیدند که ارتفاع آب هنوز به سطح بحرانی نرسیده و دیوارها و ابنیه محافظ کناری رودها مانع از سرریز و هجوم آب به داخل شهر خواهند بود و در نتیجه احتیاجی به اعلام خطر سیل نیست! که البته طبق دستورالعمل موجود درست هم بود، چون مبنای صدور اخطار بالا آمدن سطح آب در رودها و سواحل بود و نه در شهرها و منازل مردم!

از طرف دیگر مقامات محلی اطلاعات لازم در مورد ظرفیت سیستم دفع آب‌های سطحی شهرها را نداشتند و مثلاً نمی‌دانستند کدامیک

در سال ۲۰۰۷ در انگلستان سیستم اخطار به شهروندان که براساس ارتفاع آب در رودخانه‌ها و سواحل تنظیم شده بود، به کار نیفتاد و بسیاری از مردم هیچ اخطاری مبنی بر خطر وقوع سیل دریافت نکردند

هنگامی که شهروندان بریتانیایی، از ارگان مسئول اعلام اخطار، دلیل عدم اخطار را می‌پرسیدند، جواب می‌شنیدند که ارتفاع آب به سطح بحرانی نرسیده و دیوارها ابنیه محافظ کنار رودها مانع از سرریز شدن آب به داخل شهر هستند و احتیاجی به اعلام خطر نیست!

می‌تواند در ایران و یا هر کشور دیگری مورد استفاده قرار گیرد، به‌طور خلاصه به شرح زیر است:

۱- **شناسایی حوزه‌های ریسک:** براساس بررسی‌های قبلی در انگلیس، سواحل و محدوده رودها از مناطق اصلی در معرض خطر سیل بودند. اکنون می‌بایست سایر مناطقی که ظرفیت تخلیه سیل را ندارند و یا می‌توانند بر اثر بارش طولانی اشباع شده و منشأ سیل شوند نیز شناسایی و به‌عنوان حوزه خطر در نظر گرفت. مناطق پست و بدون شیب و یا با شیب کم به‌ویژه در معرض خطر سیل قرار دارند.

۲- **هماهنگی و مدیریت:** لازم است که هم در سطوح منطقه‌ای و هم کشوری بهینه‌سازی در امر پیش‌بینی، شناسایی و اعلام خطر سیل صورت گیرد. به طور نمونه، اعلام خطر در سطوح مختلف ۱، ۲، ۳ و یا سبز، زرد، قرمز و مشابه ایجاد، مسئولان اعلام خطر در سطوح محلی و کشوری مشخص شده و به پرسنل آموزش و تمرینات لازم داده شود.

۳- **میزان بارندگی:** تغییرات آب و هوایی باعث تغییرات در میزان بارندگی شده است و امکان بارندگی‌های شدیدتر و به طبع آن سیل‌های شدیدتر و با تواتر بالاتر افزایش یافته است.

از طرف دیگر هدایت مسیل‌های طبیعی به کانال‌ها، ساختمان‌سازی در محدوده رودها، از بین بردن جنگل‌ها و پوشش زمین با مصالحی مثل آسفالت و بتن نیز مزید بر علت شده است. هم‌اکنون در بسیاری از کشورها به‌ویژه در اروپا ضریب اطمینان ویژه‌ای در محاسبه میزان بارندگی وارد شده است (در بعضی کشورها با عنوان climate factor نامیده شده و می‌تواند مثلاً بر حسب مورد بین ۱/۲۵-۱/۱ باشد).

۴- **ابنیه محافظ در مقابل سیل:** نیمی از دیوارهای حائل کنار رودهای در مسیر سیل در انگلیس به زیر آب رفتند. این خود نشانه بارزی است از اینکه محاسبات مربوط به حداکثر ارتفاع آب رودخانه‌ها باید مورد تجدیدنظر قرار گیرد که در ارتباط مستقیم با مورد ۳ بالا است.

۵- **سیستم دفع آب‌های سطحی:** شهروندان

از خیابان‌ها و محلات زودتر از بقیه دچار آب‌گرفتگی خواهند شد. ضمناً مسئولی جهت اعلام خطر به شهروندان در اینگونه مناطق وجود نداشت. علاوه بر این نقص بزرگ اشکالات دیگری هم وجود داشت.

در بسیاری از مناطق، برنامه‌ای جهت هماهنگی گروه‌ها یا ستادهای مختلف بحران که در محل حاضر بودند، وجود نداشت و مشخص نبود چه کسی باید رهبری و هماهنگی را به‌عهده بگیرد؟ آتش‌نشانی و گارد ساحلی و ارگان‌های دیگر به منظور کمک وارد مناطقی شدند (مثل حریم رودخانه‌ها) که در حالت عادی مجوز قانونی ورود نداشتند.

کار پلیس نیز به علت عدم وجود بعضی مجوزهای قانونی مشکل شده بود، به‌طور مثال پلیس نمی‌توانست کسی را مجبور به ترک محل کند و یا از ورود وی به بعضی از مناطق مورد هجوم سیل ممانعت به‌عمل آورد. البته پلیس می‌توانست از ورود وسایل نقلیه به مناطق سیل‌زده ممانعت کند.

در این میان بخش خصوصی (غیردولتی) نقش بارزی ایفا کرد. به‌طور مثال در حالی که سیستم لوله‌کشی آب آشامیدنی شهر ۳۵۰ هزار نفره Gloucestershire از کار افتاده بود، کارخانجات تولید آب معدنی و سایر نوشیدنی‌ها توانستند آب آشامیدنی مردم را تامین کنند.

در مورد غذا، پتو، شمع، چراغ قوه و ... نیز وضع به همین شکل بود. هتل‌ها، مسافرخانه‌ها و اماکن مشابه به‌زودی از مردم تخلیه شده از منازل آسیب‌دیده پر شد.

طبق گزارش ویژه بررسی اثرات سیل، تنها حدود ۲۰ هزار از کل ۵۵ هزار بنای آسیب‌دیده در اثر طغیان رودخانه‌ها بوده و بقیه یعنی حدود ۳۵۰۰۰ واحد در اثر سیلاب‌های ایجاد شده توسط آب‌های سطحی آسیب دیدند. تجربه سیل ۲۰۰۷ مساله تشکیلات و تقسیم مسئولیت‌های مربوط به مدیریت سیل در انگلستان را مجدداً مطرح کرد همچنین لزوم توجه بیشتر به سیل‌های نشأت گرفته از آب‌های سطحی از نتایج مهم این بررسی است.

تجرباتی که انگلیسی‌ها از بررسی سیل و در زمینه‌های مختلف به‌دست آوردند و بعضاً

تضاد بین نیاز به ساخت مسکن از یک سو و خطر ساخت و ساز در زمین‌های پست و کم‌شیب از سوی دیگر در اکثر جوامع وجود دارد. در انگلستان ساخت و ساز در این مناطق تنها وقتی مجاز است که سازندگان نشان دهند ریسک آسیب‌های ناشی از سیل را به حداقل رسانده‌اند

سیل زده معتقد بودند که دلیل تجمع آب، گرفتگی مجاری دفع آب‌های سطحی به علت عدم لایروبی بوده است. بررسی‌های بعد از سیل نشان داد که دلیل اصلی گرفتگی مجاری، مقدار آب بیش از ظرفیت مجاری بوده، ضمن اینکه انواع و اقسام اشیاء حمل شده توسط سیل، مجاری را مسدود کرده بود.

علاوه بر لایروبی و نگهداری از سیستم دفع آب‌های سطحی لازم است مسئولان اطلاعات کافی از ظرفیت و نقاط ضعف سیستم داشته و بدانند چه اقداماتی در رفع این نواقص قبل از سیل قابل اجرا است و همچنین چه اقداماتی در مواقع بحران می‌توان انجام داد.

۶- زمین‌های زیرساخت: تضاد بین نیاز به ساخت مسکن از یک سو و خطر ساخت و ساز در زمین‌های پست و کم‌شیب از سوی دیگر در اکثر جوامع وجود دارد.

به نظر می‌آید که راه‌حل میانه در انگلیس بدین شکل است که ساخت و ساز در این مناطق به‌طور مشروط مجاز باشد. سازندگان باید نشان دهند که ریسک آسیب‌های ناشی از سیل را به حداقل رسانده‌اند؛ به‌طور مثال با نصب پنجره‌ها

در ارتفاع معینی از زمین، درهای بدون منفذ و یا دیوارهای غیرقابل نفوذ.

۷- کسب و کار، بیمه: شرکت‌های بسیاری در سیل آسیب دیدند. بسیاری از آنها به‌ویژه شرکت‌های کوچک و خانوادگی نتوانستند دوباره به فعالیت خود بازگردند.

تقریباً ۹۰ درصد شرکت‌های کوچک فاقد بیمه مناسب جهت پوشش خسارات ناشی از سیل بودند و حتی آنهایی هم که بیمه داشتند با مشکلات دیگری مواجه شدند، از جمله اینکه مدارک بیمه در سیل از بین رفته بود و این خود باعث طولانی شدن مراحل دریافت خسارت شده بود. البته بعضی از فعالیت‌ها رونق گرفت مانند هتل‌ها، تعمیرکاران، رستوران‌های ویژه take away و شرکت‌های ساختمانی،

۸- نیروهای داوطلب: نیروهای داوطلب در انگلیس در مناطق مختلف به درجات گوناگون و بیشتر در زمینه کمک‌های انسانی همکاری کردند. فعالیت بعضی از این نیروها بر اقدامات خارج از کشور متمرکز شده است. با هماهنگی قبلی می‌توان از این نیروها در مواقع ضروری جهت کمک به داخل کشور نیز بهره گرفت.

کشورهای دیگر برای مدیریت سیلاب چه می‌کنند؟

رئیس بخش لجستیک مدیریت و سیستم‌ها و بحران مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با نگاهی به تجارب جهانی در مدیریت سیلاب می‌گوید: «ژاپنی‌ها در سال ۱۹۶۴ به این نتیجه رسیدند که سیلاب نباید کنترل شود بلکه باید مورد بهره‌برداری قرار گیرد و در سال ۱۹۹۷ دریافتند که ذخیره‌سازی آب‌های سرگردان ناشی از سیلاب در فضاهای عمومی کافی نیست بلکه باید کنترل سیلاب توأم با محیط‌زیست باشد؛ بنابراین محیط‌زیست را هم اضافه کردند.»

دکتر مقصود پوریایی تصریح می‌کند: «این اتفاق در آمریکا در سال ۱۹۳۰ رخ داد و آنها هم یک بازه زمانی ۴۰ ساله را به نیازسنجی، یک بازه زمانی ۳۰ ساله را به بهبود و بازه زمانی ۲۰ ساله را به سیاست‌گذاری در امر مدیریت بحران سیلاب اختصاص دادند.» او با بیان اینکه ۵۱ درصد جمعیت کشور ژاپن (حدود ۶۵ میلیون نفر) به انضمام ۷۰ درصد تاسیسات و امکانات شهری در ترازای پایین‌تر از رودخانه هستند، تصریح می‌کند: «در ژاپن قسمتی از رودخانه‌ها که از بالادست شروع می‌شود یک متولی به نام وزارت زمین، زیرساخت‌ها و حمل و نقل (همتای وزارت راه و شهرسازی در ایران) دارد که در این قسمت رودخانه‌ها را کنترل می‌کند. در صورتی که ما ۵ متولی به نام‌های وزارت راه و شهرسازی، وزارت نیرو، وزارت کشور، جهاد کشاورزی و سازمان حفاظت محیط‌زیست داریم. فراتر از آن اینکه در قسمت‌های مختلف وزارت راه و شهرسازی هماهنگی و انسجام رویه نداریم.»

به گفته دکتر پوریایی، رودخانه‌ها وقتی با تولیت استان نگهداری شوند واقعا آسیب‌پذیر هستند، بنابراین باید در سطح ستاد برای آنها تصمیم‌گیری شود. او می‌افزاید: «بخشی از اقدامات مربوط به مدیریت سیلاب در کشور ژاپن به انتقال ماشین‌آلات در زمان انسداد راه دسترسی به محل حادثه و بخش‌های دیگر به پایش روزانه بارش - سیل و جریان و اریزه و سدسازی (در ژاپن ۲۶۷۵ سد و در ایران فقط ۶۴۷) سازه‌های کنترل سیلاب و جریان و اریزه‌ای، سازه‌های کنترل جریان سیلاب و رانش، افزایش ظرفیت گذر آب رودخانه، تامین ارتفاع خاکریز، پایدارسازی ساحل رودخانه در قسمت محدب، حفاظت پایه پل‌ها، تثبیت بستر و دیوارسازی رودخانه، پایدارسازی شیب و هدایت آب‌های سطحی و... مربوط می‌شود.»

«رودخانه، خانه رود است»

مهرداد خواجه‌نوری

دبیر انجمن شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها، جمله تیترا را نقل می‌کند از استاد حامی و ادامه می‌دهد که «اگر خانه‌اش را خراب کردی، خانه‌ات را خراب می‌کند.» در بحبوحه «چه کنم‌های سیاسی با آینده برجام»، مدیر دفتر مدیریت بحران و تجهیز ماشین‌آلات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، با تایید مشکلات ناوگان و تجهیزات فرسوده، خسته و محدود راهداری در ارتباط با خسارات وارده به «ابنیه فنی و زیرساخت‌های جاده‌ای بر آب رفته» وعده تشکیل اکیپ‌های «اقدام واکنش سریع» تا ۶ ماه آینده را می‌دهد!

وقتی برادران باقیمانده افغان را تشویق به رفتن از ایران می‌کنیم، در شرایطی هستیم که اگر شرکت‌های سرمایه‌گذار ایرانی در افغانستان ساخت‌وساز انجام بدهند از مالیات معافند و اما در سیستان و بلوچستان باید ۲۵ درصد مالیات بدهند؟ مدیرکل دفتر مهندسی رودخانه‌ها و سواحل شرکت آب منطقه‌ای تهران خبر از آسفالت کردن بستر رودخانه می‌دهد (مثل رودخانه فرحزاد) که قدرتی عظیم‌تر از این وزارتخانه می‌خواهد، جلوی آن را گرفتن.

«وقتی اهمیت سازمان زمین‌شناسی، به درستی شناخته نشده است» سوال این که «چرا سیل می‌آید؟» طبیعی می‌شود.

و در چنین «هلاک عمل به وقت اندیشیدن» (نام مجموعه مقالات دکتر یداله رویایی) در باب «غیبت لجستیک بحران!» چه می‌شود گفت؟ پلاسکو؟ حالا هم آتش‌سوزی در بازار تاریخی «ایکی قاپیلی» نمونه‌های کوچک‌تری از ماجرای سیل. از شاعر متوفی به یاد دارم:

آب در جریان خود باقی است

ابتدا و انتها، چون جمله مجهول ناپیداست

اردیبهشت ۱۳۹۸



گوش سنگین دولت برای شنیدن دغدغه‌های بخش خصوصی و فریادهای بی‌ثمر سرمایه‌گذارانی که کسب‌وکار خود را در خطر نابودی می‌بینند، داستان تازه‌ای نیست، چه بسا واگویی‌اش ملال آور شده است. با این حال، در آستانه فعالیت نهمین هیئت نمایندگان اتاق‌های بازرگانی، صنایع و معادن سراسر کشور، با دکتر فرهاد فزونی، از بنیان‌گذاران انجمن‌های مختلف تخصصی در کشور و دکتر حسن فروزان‌فرد، رئیس کمیسیون رقابت، خصوصی‌سازی و سلامت اداری اتاق ایران گفت‌وگوی صریح و شفاف‌ی داشتیم تا بر اساس شرایط دشوار کنونی کشور، نقشه راهی برای تعامل مؤثر میان بخش خصوصی و بخش دولتی به دست آوریم.

آنچه مسلم است توان مالی و عملیاتی بخش خصوصی کشور بسیار فراتر از ظرفیت‌هایی است که در اختیار دارد و اگر دولت به معنی واقعی فعالیت مستقل بخش خصوصی را به رسمیت بشناسد و دست از مداخله‌گری در همه امور بردارد، اغلب مشکلات و کمبودهای تجاری، صنعتی و خدماتی کشور برطرف خواهد شد.

دست بخش خصوصی و گوش دولت کاملاً بسته است

زیر چکمه حاکمیت

بهاره بوذری





دکتر فزونی: اگر دولت می‌خواهد تمام مراحل را کنترل کند پس خودش هم تولید کند ولی از آنجا که دولت تولیدکننده و اقتصاددان خوبی نیست، مجبور شده بخشی از این کارها را به بخش خصوصی واگذار کند البته زیر چکمه خود

در مواد ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار صراحتاً ذکر شده که دولت «مکلف» است برای تصویب هر بخشنامه یا رویه اقتصادی، نظر اتاق‌های بازرگانی را کتبا جویا شود، اما مطلقاً این کار را انجام نمی‌دهند و راه خود را می‌روند

صرفاً توقع داشته باشیم که دولت یک‌طرفه تمام امکانات را در اختیار ما قرار دهد، مثلاً مرتب تقاضای وام با بهره پایین، سوخت ارزان و ... داشته باشیم. بخش خصوصی باید بداند نمی‌تواند همیشه از دولت انتظار یاری داشته باشد. البته دولت‌ها هم سعی کرده‌اند که بخش خصوصی را محتاج خود نگاه دارند تا بتوانند بر آن‌ها حکومت کنند.»

عضو هیئت نمایندگان اتاق تهران می‌افزاید: «از طرف دیگر، دولت هم نمی‌تواند توقع داشته باشد که بخش خصوصی همه چیز را در اختیار دولت قرار دهد و بر اساس خواسته‌های دولت عمل کند. اکنون یکی از مشکلات ما در کشور این است که دولت می‌خواهد حاکمیت خود را در کار و رفتار بخش خصوصی هم دخالت دهد. به عنوان مثال، کارمزد کارگر را دولت تعیین می‌کند و میزان نرخ افزایش سالانه آن را مشخص می‌کند.»

فزونی درباره مداخله همه‌جانبه دولت در فعالیت بخش خصوصی می‌گوید: «نمی‌شود که دولت از بخش خصوصی هم مالیات بگیرد، هم بیمه ۲۷ یا ۳۰ درصدی کارگر را بگیرد و هم توقع داشته باشد که مجموعه‌ای از انتظارات دولت را برآورده کند یا مثلاً می‌گوید شما باید برای انجام هر کاری مجوز بگیرید، یعنی اگر خواستم مجوز می‌دهم و اگر نخواستم مجوز نمی‌دهم. دولت قیمت فروش کالا، تعرفه‌های وارداتی و صادراتی را کنترل می‌کند. اگر دولت می‌خواهد تمام مراحل را کنترل کند پس خودش هم تولید کند، ولی از آنجا که دولت تولیدکننده و اقتصاددان خوبی نیست، مجبور شده بخشی از این کارها را به بخش خصوصی واگذار کند اما زیر چکمه حاکمیتی خود که تاکنون مشکل‌گشا هم نبوده است.»

او خاطر نشان می‌کند: «ما به این نتیجه رسیده‌ایم که سیاست‌های اقتصادی دولت عملاً کارساز نیست. چهل سال یک کاری تکرار شده و به نتیجه نرسیده است اما باز دولت می‌خواهد به راهش ادامه دهد مانند مبارزه با گرانی. چهل سال است با بازرسی و بگیرو ببند سعی کرده با گرانی مبارزه کند ولی هرگز موفق نبوده است. بنابراین تلاش کرده همه مشکلات را به گردن بخش خصوصی بیندازد. در صورتی که درست

دکتر فرهاد فزونی درباره نقش و تاثیر فعالیت بخش خصوصی در پیشبرد اهداف اقتصاد ملی کشور می‌گوید: «واقعیت این است که اهداف اقتصادی بخش دولتی با بخش خصوصی اگر چه در نهایت در راستای اعتدالی سطوح مادی و معنوی اقشار مختلف مردم است، اما راه‌های متفاوتی را طی می‌کنند. اهداف بخش دولتی با به‌کارگیری درآمدهای عمومی به مسائل جمعی ملت مربوط می‌شود، مانند راه و دیگر زیرساخت‌ها، آموزش و پرورش، بهداشت عمومی و کمک به طبقات پایین جامعه، در حالی که بخش خصوصی با اتکا به توانمندی‌های خود بیشتر به تولید چه در بخش کشاورزی و چه در بخش‌های ساختمانی، تجاری و صنعتی توجه دارد.»

او ادامه می‌دهد: «به همین دلیل اهداف خرد بخش دولتی و خصوصی در جاهایی از هم دور می‌شوند، اما بخش دولتی نه تنها از درآمدهای عمومی بهره می‌گیرد، بلکه با استفاده از امکانات بخش خصوصی (البته نه توان فکری و عملیاتی، بلکه توان مالی مانند گرفتن مالیات) می‌خواهد به اهداف خود برسد. بخش خصوصی اگر بخواهد اهداف خود را دنبال کند، باید در جایی مسیرش را از بخش دولتی جدا کند؛ بنابراین اولین کار این است که ببینیم از اهداف اقتصادی مملکت کدام بخش را دولت و کدام قسمت را بخش خصوصی باید دنبال کند.»

فزونی تأکید می‌کند: «البته این تفکیک باید به‌واقع صورت بگیرد، نه اینکه جملات کلیشه‌ای و انشا مانند و نخ‌نما شده گذشته را تکرار کنیم و بر اساس آن فعالیت‌هایی را تنظیم کنیم، چون در این حالات نمایشی، معمولاً به نتیجه نمی‌رسیم و تا به حال هم نرسیده‌ایم؛ بنابراین در نقطه‌ای باید بایستیم و به عقب برگردیم، بیشتر با هم صحبت کنیم و نکات مهم را بیشتر تبیین کنیم تا ببینیم چطور می‌توانیم به نتیجه درستی برسیم.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا در شرایط حاضر، فضایی وجود دارد که بخش خصوصی بتواند راه خود را از دولت جدا کند، می‌گوید: «بسیار کم. ولی به هر حال، بخش خصوصی باید راه خودش را از دولت جدا کند. نمی‌توانیم

بخش دولتی + ۴
 سال است هر کاری دوست داشته انجام داده و هر جا کم آورده گردن بخش خصوصی انداخته؛ سلطان سکه و شکر و قیر درست کردند و جراید هم از این سلطان بازی‌ها خوشش آمد. همه را هم به نام بخش خصوصی تمام کردند! یعنی دولتی‌ها هیچ گناهی نداشته‌اند؟

بخش خصوصی نباید فکر کند که می‌تواند دولت را وارد کارهایش کند اما دولتی‌ها از او توقع نداشته باشند. دولت اگر وام ارزان دهد، بعد می‌خواهد در قیمت‌گذاری دخالت کند. اگر سوخت ارزان دهد، بعد می‌خواهد در قیمت‌گذاری و در فروش آن دخالت کند. نباید بگذاریم به این نقطه برسد

خلاف این است؛ دولت نمی‌خواهد گناهان خود را در این مورد بپذیرد، لذا می‌خواهد ملت همه کم‌کاری‌ها و ندانم‌کاری‌ها را از چشم بخش خصوصی ببیند.»

فزونی با اظهار تاسف از اینکه دولت حضور بخش خصوصی را در تصمیم‌سازی اقتصادی بر نمی‌تابد، توضیح می‌دهد: «دولت حتی قانون مصوب کشور را رعایت نمی‌کند. در مواد ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار صراحتاً ذکر شده است که دولت مکلف است (نه اینکه می‌تواند) برای تصویب هر بخشنامه یا رویه اقتصادی، نظر اتاق‌های بازرگانی را کتبا جویا شود، اما مطلقاً این کار را انجام نمی‌دهد و راه خود را می‌رود. حتی مجلس نیز در اجرای همین قانونی که خودشان تصویب کرده‌اند واداده؛ کافی است رئیس مجلس دستورالعمل ساده‌ای را به کمیسیون‌های مجلس ابلاغ کند که هیچ لایحه یا طرح اقتصادی بدون نظر کتبی اتاق‌های بازرگانی قابل بررسی و مطالعه نیست. من نمی‌دانم چطور می‌شود به دولت فهماند که یک شبه نمی‌شود قوانین و دستورالعمل‌های اقتصادی را زیرو رو کرد.»

او برای تبیین این مطلب که تغییرات قانونی نیاز به مرور زمان دارد، از کشورهای اروپایی مثال می‌زند: «در اروپا می‌خواهند کنترل سرعت را در اولویت کارهای خود قرار دهند. قانونش را به نحوی تصویب کرده‌اند که از سال ۲۰۲۲ اجرا شود، یعنی از حدود چهار سال پیش، خبر آن را اطلاع داده‌اند. ما شب می‌خوابیم صبح بیدار می‌شویم، می‌بینیم که دولت دلار را از ۳ هزار تومان به ۱۳ هزار تومان رسانده است و در به در هم دنبال مقصر می‌گردد و چه مقصری هم بهتر از بخش خصوصی. بعد هم انتظار دارند که با چنین رویه‌ای بخش خصوصی سرمایه‌اش را در اختیار دولت قرار دهد تا بگوید کجا سرمایه‌گذاری کند، چقدر حقوق بدهد، قیمت فروش کالاها چقدر باشد و ... واقعا این کار تبدیل به یک شوخی می‌شود.»

فزونی تصریح می‌کند: «من چرا باید کنترل مال را در اختیار دولت بگذارم. دولتی که در انجام عملیات اقتصادی خودش ناموفق بوده و تمامی مشکلات اقتصادی فعلی را به وجود آورده است؛ اگر بخش خصوصی را آزاد بگذارند و

اجازه دهند بخش خصوصی فعالیت‌های خود را به درستی انجام دهد، مسلم بدانید که وضعیت اقتصادی مملکت به مراتب بهتر خواهد شد.» او درباره جایگاه نظرات و خواسته‌های بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها می‌گوید: «دولت آن‌قدر به تکروری خود ادامه داد که مقام معظم رهبری در جلسه چهارم، پنج ماه پیش با دولت، اعلام کردند گزارشی از سوی شورای عالی امنیت ملی به ایشان داده شده که خواسته‌ها، نظرات و توانمندی‌های بخش خصوصی در آن گنجانده شده است و راهکارهای ارائه شده از سوی بخش خصوصی را بسیار مفید و قابل اعتنا دانستند و بنا بر آن، از دولتی‌ها خواستند که به نظرات بخش خصوصی توجه کنند و ببینند بخش خصوصی چه می‌گوید و درددل‌هایش چیست. دیگر صریح‌تر از این رهبر مملکت نمی‌توانستند حرف بزنند. به صراحت گفتند که شما به نظرات بخش خصوصی توجه نمی‌کنید و شما باید نظرات بخش خصوصی را لحاظ کنید ولی این صحبت‌ها به خرج بخش دولتی نمی‌رود. قانون را هم که گفتیم رعایت نمی‌کنند. پس چه می‌ماند؟»

فزونی با بیان اینکه رفتار بخش خصوصی با خواسته‌هایش هم‌خوانی ندارد، خاطر نشان می‌کند: «اگر قرار باشد که ما دائماً بخواهیم بخشی از نظرات دولت را مورد توجه قرار دهیم یا به خاطر منافع شخصی هر آنچه که دولتمردان می‌گویند، اطاعت کنیم این روند تمامی نخواهد داشت. بخش خصوصی نباید فکر کند که می‌تواند دولت را وارد کارهایش کند اما دولتی‌ها از او توقع نداشته باشند. دولتی‌ها اگر وام ارزان بدهند، بعد می‌خواهند در قیمت‌گذاری دخالت کنند. اگر سوخت ارزان بدهند، بعد می‌خواهند در قیمت‌گذاری و در تولید و فروش دخالت کنند. نباید بگذاریم به این نقطه برسند.»

او به عنوان یکی از اعضای هیئت نمایندگان اتاق تهران می‌گوید: «ما در دوره گذشته اتاق بازرگانی، بارها و بارها تقاضا کردیم که دولت یارانه حامل‌های انرژی را از سر راه بردارد و بر اساس دلایل و محاسبات، نظرات خود را توضیح دادیم. بخش خصوصی می‌گوید من یارانه نمی‌خواهم و به دنبال کمک‌های دولت نیستم؛ پس دولت نمی‌تواند بخش خصوصی



دکتر فروزان فرد: یکی از وظایف اتاق‌های بازرگانی رفع موانع کسب‌وکار و توسعه در کشور است؛ اما ورود به عرصه صدور کارت بازرگانی، عملاً به یکی از حلقه‌های زنجیره کند کردن فعالیت‌های اقتصادی بین‌المللی در اقتصاد تبدیل شده است

در قوه قضاییه، قوه مجریه و قوه مقننه و تمامی اجزای آنها آن قدر ناکارآمدی، رفتار غیراصولی و نامتجانس وجود دارد که همان حرکت طبیعی مردم و بخش خصوصی اقتصاد را هم از تکاپو می‌اندازد و متوقف می‌کند

رانت‌ساز بروید، نه رانت‌خوار. باید کسی را که در بخش دولتی رانت را در اختیار عده‌ای می‌گذارد پیدا کرد؛ اما چون رانت‌ساز به بخش دولتی مربوط می‌شود، همیشه فقط صحبت از رانت‌خواری است.»

مکانیزم‌های درآمدزایی اتاق باید تغییر کند

حسن فروزان‌فرد با تأکید بر اینکه اساساً آنچه که وضعیت عمومی اقتصاد بین‌المللی را ساخته، فعالیت فعالان بخش خصوصی است، خاطرنشان می‌کند: «ما یک دهه طلایی در زمینه نقش‌آفرینی فعالان بخش خصوصی در توسعه اقتصادی و پایداری اقتصاد ایران داریم که به دهه ۴۰ تا سال ۵۲ برمی‌گردد. در این دوره، بخش خصوصی ایران، زمینه توسعه صنعتی، توسعه برندهای معتبر ملی و همکاری حرفه‌ای بین‌المللی برای تولید و صادرات را بیشتر فراهم کرده است. در سال‌های پایانی حکومت پهلوی، با قوی‌تر شدن دولت مرکزی و درآمدهای سرشار نفتی، زمینه‌هایی برای مداخلات دولت در حوزه توسعه آغاز می‌شود و از همینجا گرفتاری‌های تورمی، نابرابری‌های اجتماعی و مشکلات مختلف به وجود می‌آید تا انقلاب اسلامی اتفاق می‌افتد.»

او می‌گوید: «بعد از انقلاب، اندیشه‌های ابتدایی دولت‌محور بوده و آثار و اندیشه‌های انقلاب در شکل‌گیری اصل ۴۴ قانون اساسی و سایر اصول و نحوه حکومت‌داری ظهور داشت و زمینه را برای کاهش سهم بخش خصوصی در اقتصاد ایران و از دست رفتن سرمایه‌های بخش خصوصی که در طول پانزده سال گذشته ایجاد شده بود فراهم کرد.»

فروزان‌فرد با بیان اینکه اقتصاد ایران در فاصله بعد از جنگ و شروع فعالیت‌های توسعه‌ای تلاش کرد از ظرفیت‌های بخش خصوصی تا حدی بهره بگیرد اما همچنان اندازه سهم بخش خصوصی و شکل حرکتش به نحو مطلوب نیست، می‌گوید: «امروز نمی‌توانیم بگوییم که بخش خصوصی سهم قابل توجهی در اقتصاد ایران دارد. البته تفاوت برداشت وجود دارد (بین ۳۰ تا ۴۰ درصد نسبت به کل اقتصاد) اما هر در صدی هم که باشد، کاملاً روشن است که

را متهم کند که به فکر جیب خودش است. بخش خصوصی می‌گوید امتیازی را که می‌خواهی در اختیار من بگذاری به من نده و در اختیار طبقات فرودست جامعه قرار بده.» دکتر فروزی با اشاره به مقالات متعددی که در روزنامه‌ها چاپ کرده، اما دولت توجه نمی‌کند، یادآوری می‌کند: «در چند سال اخیر، همواره مجلس می‌گوید دولت مجاز است بنزین را گران کند و دولت هم می‌گوید مجلس باید قیمت بنزین را تعیین کند؛ یعنی هیچ‌کدام حاضر نیستند زیر بار این مسئله سیاسی بروند و تغییر قیمت بدهند، برای اینکه چهار سال دیگر که انتخابات شود، رای مردم را از دست ندهند؛ یعنی بیشتر از منافع ملی دنبال منافع رأی خود از مردم هستند. ما چند دفعه باید بگوییم. ما ۲۳ نامه در اتاق تهران در مورد یکسان‌سازی نرخ ارز برای دولت نوشتیم، تمام این تغییراتی که در نرخ ارز اتفاق افتاد، پیش‌تر اتاق بازرگانی تهران به دولت گوشزد کرده بود، اما دولت هیچ توجهی نکرد.»

او ادامه می‌دهد: «با این حال، دولت انتظار دارد بخش خصوصی به حرف‌های دولت اطمینان کند. وقتی دولت به تمام نامه‌هایی توجهی نشان می‌دهد، نباید انتظار داشته باشد که بخش خصوصی هم به حرف‌هایشان توجه کند، مگر اینکه از بد حادثه مجبور شود که به دولت پناه ببرد. ما بارها در اتاق به دولتی‌ها گفته‌ایم که شما عملاً حاضر نیستید که اقتصاد مملکت را به ما بسپارید.»

فروزی در پاسخ به این پرسش که آیا بخش خصوصی اهرم فشاری در برابر دولت دارد که بتواند آن‌ها را برای تکرار نشدن اشتباه‌های گذشته مجاب کند، تصریح می‌کند: «به هیچ عنوان. بخش دولتی چهل سال است که هر کاری دوست داشته انجام داده و هر جا هم کم آورده، گردن بخش خصوصی انداخته؛ مثلاً سلطان سکه، سلطان شکر و سلطان قیر درست کردند و متأسفانه جراید مملکت هم از این سلطان بازی خوشش آمد؛ همه را به نام بخش خصوصی تمام کردند. آیا واقعا این‌طور است؟ همه این کارها را بخش خصوصی انجام داده و دولتی‌ها هیچ گناهی نداشته‌اند؟»

عضو هیئت نمایندگان اتاق تهران در پایان تأکید می‌کند: «من ۳۰ سال است که می‌گویم به دنبال

اقتصاد ایران از ظرفیت‌های بخش اقتصادی نتوانسته به حد کافی استفاده کند، در حالی که سوابق نشان می‌دهد که بخش خصوصی توانایی لازم را برای نقش‌آفرینی در توسعه ملی دارد. مهم‌ترین کاری که دولت و حاکمیت می‌تواند برای اصلاح شرایط فعلی انجام دهد همان مطالبه‌ای است که اتاق بازرگانی ظرف دو دوره اخیر داشته است، یعنی بهبود مستمر فضای کسب‌وکار. در چنین شرایطی بخش خصوصی هم نقش‌آفرینی خواهد کرد، هم مسئولیت‌پذیری خواهد داشت، هم می‌تواند زمینه‌های توسعه پایدار را فراهم کند.»

او در پاسخ به این سوال که چرا حجم بالای نقدینگی در کشور که به سرعت در حال رشد است، هنوز نزد بانک‌ها باقی مانده است، توضیح می‌دهد: «این حجم از نقدینگی تبدیل به سرمایه‌گذاری نمی‌شود برای اینکه بخش خصوصی اعتماد و امیدواری لازم را به آینده توسعه اقتصادی ایران ندارد؛ بنابراین ترجیح می‌دهد که از منابع خود به صورت نقدینگی حفاظت و از منافع نقدینگی که راحت‌تر، بی‌دردتر هست استفاده کند. این حجم از نقدینگی، بیماری موجود اقتصاد کشور است که حاصل نحوه اداره اقتصاد کشور و پیام‌هایی است که پیروی از چنین روش‌هایی، به فعالان بخش خصوصی و دارندگان خرده‌سرمایه‌ها می‌دهد. من معتقدم به مجرد اینکه زمینه‌های امیدواری نسبت به آینده برای عموم فعالان اقتصادی بخش خصوصی اتفاق بیفتد، بسیاری از مبالغ نقدینگی می‌تواند توسط خود فعالان اقتصادی از بانک‌ها خارج شود و به صورت مستقیم سرمایه‌گذاری شود.»

او تاکید می‌کند: «در حال حاضر، ما با مشکل نقدینگی برای فعالیت‌های تولیدی و صنعتی یا کشاورزی مواجه هستیم، چون سودی که از مابه‌ازای تولید، خدمت، خروجی‌های حرفه‌ای کسب‌وکار حاصل می‌شود، بسیار پایین‌تر، پردسترس‌تر و غیرقابل اطمینان‌تر از نگهداری منابع نقدینگی در بانک‌ها است.»

رئیس کمیسیون رقابت، خصوصی‌سازی و سلامت اداری اتاق ایران درباره نحوه ایجاد امیدواری برای فعالیت بخش خصوصی، با توجه به تحریم‌ها و فشارهای بین‌المللی روزافزون خاطرنشان می‌کند: «گسترده‌گی

دامنه، بدنه بزرگ و لخت و با بهره‌وری بسیار پایین دولت و دیوان‌سالاری آن که عادت کرده با تزریق منابع نفتی زنده بماند و توسعه پیدا کند، بیشترین گرفتاری‌ها را برای توسعه اقتصاد ملی در شرایط فعلی فراهم کرده است. درست است که فعالان اقتصادی به واسطه عدم قطعیت‌ها و نگرانی‌هایی که نسبت به آینده دارند و تجربیات نامطلوبی که در به‌کارگیری منابع و سرمایه‌های خودشان در حوزه‌های تولیدی و خدماتی در طول سال‌های گذشته داشته‌اند، میل لازم را برای توسعه فعالیت‌های خود ندارند؛ اما مهم‌تر از آن، رفتار غیرمسئولانه، غیرحرفه‌ای با کیفیت پایین در حوزه‌های مختلف اداره کشور است و مصداق عرض بنده فقط دولت نیست.»

او می‌افزاید: «ما داریم در مورد شهرداری‌ها، ارگان‌های غیردولتی، نیروهای نظامی، بخش عمومی غیردولتی که فقط اسمی است و هیچ ماهیت رسمی قانون اساسی ندارد، صحبت می‌کنیم. در قوه قضاییه، قوه مجریه و قوه مقننه و همه اجزای آن‌ها آن‌قدر ناکارآمدی، رفتار غیراصولی و نامتجانس بین اجزا وجود دارد که همان حرکت معمول و طبیعی مردم و بخش خصوصی اقتصاد را هم از تکاپو می‌اندازد و متوقف می‌کند.»

فروزان‌فرد با بیان اینکه برای مواجهه با مشکلات بین‌المللی، تصمیماتی در سطح دولت، مجلس و قوه قضاییه و سایر ارگان‌های مربوطه گرفته

اینکه فکر کنیم عده‌ای که از دولت حقوق می‌گیرند و به صورت مستقیم از منابع مالیاتی و ارزی برای ادامه حیات اقتصادی خود بهره‌مند می‌شوند، لزوماً به موفقیت‌های اقتصادی، آینده ایران و به تصمیم‌گیری‌ها پایبندتر هستند، درست نیست

می‌شود که پیچیدگی مشکلات را نه تنها کم نمی‌کند بلکه به آن‌ها دامن می‌زند، خاطرنشان می‌کند: «نمونه‌ای که پارسال اتفاق افتاد و ما در اتاق بازرگانی بارها نسبت به آن هشدار داده بودیم و بعد از یک سال مشکلات بسیار، فساد و نارضایتی عمومی، امسال دولت به آن اقرار می‌کند موضوع ارز چند نرخ است.»

او می‌افزاید: «ما به عنوان نمایندگان بخش خصوصی، همان موقع گفتیم که اگر می‌خواهید ما به فعالیت خود ادامه دهیم و اقتصاد از آسیب در امان بماند، با توجه به ناکارآمدی مکانیزم‌های دیوان‌سالاری دولتی، به هیچ عنوان به سمت ارز سه نرخ و چهار نرخ پیش نروید، اما متأسفانه پافشاری برای نگهداری چنین رژیم ارزی نامتجانس و غیرقابل فهمی، زمینه‌های توسعه فساد در بخش دولتی را در تعامل با گروهی از دلال‌مسلك‌ها و فعالان اقتصادی غیرشناسنامه‌دار که به دنبال سودجویی از فرصت‌ها در تعامل با ریشه‌های خود در دولت هستند، فراهم کرده است.»

دکتر فروزان‌فرد تصریح می‌کند: «اینها همه ضعف حاکمیتی و مدیریتی است و لزوماً ارتباطی به محدودیت‌های بین‌المللی ما ندارد. در سطح ملی اینکه دولت و مجموعه حاکمیت واقعیت‌های اقتصاد را در شرایط فعلی بپذیرد و تلاش نکند که با دستکاری غیرحرفه‌ای و بدون توجه به واقعیت‌های اقتصادی کنترل‌هایی را برای بهبود وضعیت ترتیب دهد نکته اصلی است و خود می‌تواند موجب نوعی امیدواری برای فعالان بخش خصوصی و تلاش بیشتر آن‌ها در سال ۹۸ باشد.»

او درباره میزان مشورت و نظرخواهی دولت از بخش خصوصی می‌گوید: «البته پیشرفت‌هایی در زمینه‌هایی مشاهده شده اما همچنان بدنه عمومی دولت فارغ از شعارهایی که ممکن است سردمداران دولتی بیان کنند، همچنان به دنبال حرمت قیم‌آبانه برای تصمیم‌گیری‌ها هستند و در زمان و شکل مناسب، حاضر به گفت‌وگو با فعالان بخش خصوصی نیستند. اینکه ما فکر کنیم عده‌ای که از دولت حقوق می‌گیرند و به صورت مستقیم از منابع مالیاتی و ارزی کشور برای ادامه حیات اقتصادی خود بهره‌مند می‌شوند، لزوماً به موفقیت اقتصادی و

فروزان فرد: مهم‌ترین کاری که دولت و حاکمیت می‌تواند برای اصلاح شرایط انجام دهد همان مطالبه‌ای است که اتاق بازرگانی ظرف دو دوره اخیر داشته، یعنی بهبود فضای کسب و کار. در چنین شرایطی بخش خصوصی هم نقش آفرینی می‌کند هم مسئولیت‌پذیری خواهد داشت، هم زمینه توسعه پایدار فراهم می‌شود

بازرگانی، عملاً به یکی از حلقه‌های زنجیره کند کردن فعالیت‌های اقتصادی در ایران تبدیل شده و مهم‌ترین دلیلی است که توجه آنها را نسبت به عضوگیری‌های وسیع از فعالان اقتصادی کشور دور کرده است.»

فروزان فرد با بیان اینکه اتاق‌های بازرگانی نیازمند نگاه منطقی به منابع مالی خود هستند، توضیح می‌دهد: «خطاهای مدیریتی اتاق بازرگانی و خطاهای طراحی و تصمیم‌گیری در آن، با اصلاح منابع درآمدی کاهش پیدا کرد. اگر نحوه تامین درآمد اتاق‌ها اصلاح شود و صرفاً مبتنی بر حق عضویت و ارائه خدمات ارزش‌افزا برای مشتریان باشد، زاویه نگاه و مدیریت اتاق‌ها، به سمت مدیریت بخش خصوصی و بنگاه‌داری تغییر خواهد کرد؛ نه اینکه مانند جزئی از بدنه دولت و به عبارتی بودجه‌محور عمل کرده و منابع بودجه‌ای خود را از به کمک صدور کارت بازرگانی تامین کنند.»

بازرگانی، عقیده دارد: «مکانیزم‌های درآمدسازی و درآمدزایی اتاق‌های بازرگانی نیاز به بهبود دارد. در دوره‌ای دولت تصمیم گرفته است برای اتاق‌ها کارکردی ایجاد کند به نام صدور کارت بازرگانی؛ در حالی که در هیچ کدام از کشورهای توسعه‌یافته یا در حال توسعه چنین قاعده‌ای برای فعالیت‌های بین‌المللی وجود ندارد که نمایندگان بخش خصوصی برای فعالیت‌های بازرگانی برون‌مرزی مجوز صادر کنند. نحوه درآمدزایی حاصل از این نوع مجوزها که هیچ پایه عددی مشخصی برای هر مجوز ندارد، مکانیزم رفتاری اتاق‌ها را از تمرکز بر جلب اعضای بیشتر و موفقیت‌های مالی از طریق افزایش تعدادی اعضا و دریافت حق عضویت و ارائه خدمات ویژه دور کرده است.»

او می‌افزاید: «اتاق‌ها خودشان در طول سال‌ها، صاحب امضای طلایی شدند که بر اساس آن مجوز صادر کردند و این به نوعی نقض غرض است. یکی از وظایف اتاق‌ها برداشتن موانع فعالیت‌های کسب و کار و توسعه در کشور است؛ اما ورود به عرصه صدور کارت

آینده ایران و به تصمیم‌گیری‌ها پایبندتر هستند، درست نیست.»

او با پذیرش نواقصی در نحوه اداره و اعلام نظر تشکل‌ها می‌افزاید: «سطح تعاملات منطقی و حرفه‌ای دولت با تشکل‌ها، زمینه فعالیت‌های حرفه‌ای‌تر آنها را هم فراهم می‌کند. برای اینکه بخش خصوصی به صورت به موقع، با کیفیت و مبتنی بر تحلیل‌های به‌روز در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت داشته باشد، باید به بازی گرفته شود. اگر با پیش‌فرض اینکه تشکل ناتوان است و نمی‌تواند جمع‌بندی درستی از همه واقعیت‌ها ارائه دهد و منفعت‌طلبانه و بدون توجه به منافع ملی مسائل را بررسی می‌کند، زمینه قانونی برای تعامل با تشکل‌های مورد تایید اتاق بازرگانی را دور بزیم، بی‌تردید هیچگاه شاهد توسعه واقعی در نظام تصمیم‌گیری‌های کلان کشور نخواهیم بود.»

او با بیان اینکه اگر با وجود همه مشکلات، اتاق‌های بازرگانی موفق شوند در دوره نهم در تعامل بهتری با اعضای خود باشند و نمایندگی کاملتری از بخش داشته باشند، زمینه‌های

بیشتری برای بخش خصوصی در تعامل با حاکمیت به وجود خواهد آمد، توضیح می‌دهد: «البته حاکمیت باید نقش اتاق‌ها را حداقل به اندازه واقعی آنها بپذیرد. اتاق‌های بازرگانی در ایران هنوز به خاطر تعداد اندک اعضا رسمی، به جایگاه اصلی خود نرسیده‌اند. حتی نزدیک به یک‌دهم از فعالان اقتصادی هنوز عضو اتاق‌ها نیستند. این تعداد کم، روند کاری اتاق‌ها را ضعیف و کند می‌کند و قدرت تصمیم‌گیری را کاهش می‌دهد؛ اما حتی اگر از همین ظرفیت موجود و نظام دموکراتیکی که بر اتاق‌ها حاکم است، به‌خوبی بهره بگیریم، می‌توانیم به اندازه کافی تعاملات خود با حاکمیت را بهبود دهیم.»

دکتر فروزان فرد در مورد علت مشارکت پایین فعالان اقتصادی بخش خصوصی در تشکل‌های

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

اقتصاد ایران، گفتمان و استراتژی عمل

گیجی

تقابل نظری از نوع موز و گوشت!

آنوش رحام

استراتژی عمل دولت‌ها در معادلات جهانی متأثر از شیوه گفتمان و جهت‌گیری آنهاست. در عصر حاضر تمدن‌های مختلف با گفتمانی واحد، مرزهای جغرافیایی را کمرنگ و اقتصادهای فرامرزی را خلق کردند. گفتمان جهانی از میانه دهه نود استارت‌آپ‌ها را به ابرشرکت‌هایی تبدیل کرد که امروزه ارزش آنها از بسیاری کشورهای نفتی بیشتر است. کمپانی‌هایی مانند اپل و گوگل بر بستر فناوری و آمازون بر بستر لجستیک پیشرفته، در صدر ارزشمندترین بنگاه‌های اقتصادی عصر حاضر متولد شدند و گفتمان جهانی، با تمرکز بر حقوق مالکیت، کاهش دیوار تعرفه‌ای، رقابت‌پذیری، تولید ارزش افزوده و سهام شدن در زنجیره تامین جهانی سطح رفاه کشورهای در حال توسعه را بهبود بخشید.

اما اوضاع در ایران متفاوت است، گفتمان ایران در تعامل با جهان پیرامون همواره در تضاد آشکار با منافع اقتصادی خود بوده است؛ گفتمانی که در داخل به بسته‌تر شدن فضای اقتصادی دامن زده و مانع رشد و مشارکت بخش خصوصی بوده در سطح منطقه‌ای نیز موجب تحکیم روابط اقتصادی با همسایگان خود نشده و عمدتاً این اقتصاد بوده که به سیاست سوبسید داده است.

اقتصاد ایران امروز بیش از هر زمانی نیازمند تداوم رشد اقتصادی است و این در حالی است که استراتژی عمل و اقتصاد نفتی چهار دهه گذشته قادر به تامین چنین رشدی نبوده؛ چراکه برای ایجاد چنین رشدی در درجه اول باید گفتمان ایران تغییر ماهوی کند؛ گفتمانی که از درون آن ثبات، رقابت، قانون‌گرایی، شفافیت و توسعه متوازن بیرون می‌آید.

شروع عارضه

بی‌اهمیت دانستن توسعه در پس تفکر حاکمیت از یک طرف و نگاه صرفاً سودمندانه به اقتصاد، اثرات منفی بسیاری بر نظام حکمرانی داشته است. مدیران و حتی نمایندگان مردم برای فراهم





در دو دهه اخیر، رشد درآمد سرانه ۵ درصدی کشورهای آسیایی در ۱۰ ساله اول و ۷/۵ درصدی در دهه دوم، در مقابل رشد منفی ۵/۵ درصدی درآمد سرانه ایران در ۱۰ ساله اول و متوسط رشد ۴/۲ درصدی در ۱۰ ساله دوم، نتیجه پیروی از گفتمانی است که تضعیف موقعیت اقتصادی کشور در سطح فراملی را به دنبال داشته است

منطقه پر کرده که عمدتاً تنش‌زا و موجب تقابل‌های نیابتی با رقبای منطقه‌ای ایران شده و کمترین آورده اقتصادی را برای کشور دربر نداشته است.

به عبارت دیگر، دکترین دفاعی و امنیتی کشور، ایران را به یکی از امن‌ترین کریدورهای منطقه تبدیل کرده است اما بخش اقتصادی نتوانسته پا به پای تحولات منطقه از این مزیت رقابتی بهره‌برداری کند.

رویکرد اقتصادی

عدم توجه دولت‌ها به بدیهی‌ترین اصول علم اقتصاد، انتشار بی‌رویه پول و خلق نقدینگی از یک طرف و افزایش جایگاه پول به کالایی که انباشت آن سودآورتر از سرمایه‌گذاری و تولید آن است، اقتصاد ایران را دچار رکود بی‌سابقه کرده است.

افزایش پرمخاطره نقدینگی، خطای فاحش سیاست‌گذاری پولی همه دولت‌ها در نیم قرن اخیر بوده که در دو سال گذشته به بیشترین سطح خود رسیده است. عدم توجه دولت‌ها به تجویزهای راهبردی خبرگان علم اقتصاد نیز به عبارتی خلوص تصمیمات غیراصولی دولت‌ها افزوده است.

سیاست‌های ناکارآمد کاهش دستوری نرخ ارز و تخصیص ارز یارانه‌ای نیز نمونه بارز تصمیمات اشتباه و عافیت‌طلبانه دولت‌هاست که یکی پس از دیگری همان اشتباهات را تکرار کرده و با تجمیع فنر جهش قیمت ارز در ادوار مختلف تکانه‌های شدید را بر اقتصاد ایران تحمیل کردند.

پدیده بی‌دولتی

پدیده بی‌دولتی از مهم‌ترین عوارض حکمرانی است. اساساً دولت‌ها حاصل کثرت‌گرایی و تجمیع هستند که در کلان‌ترین سطح خود یک سیستم را ایجاد می‌کنند. حال تصور کنید سیستمی در سطح سخت‌افزاری شاهد ارتقاء، اما فاقد یک سیستم‌عامل و نرم‌افزار باشد. فقدان سیستم یکپارچه حکمرانی در ایران نمونه بارزی از همین عارضه است.

عدم دسترسی آزاد به اطلاعات، نظام پیچیده و بوروکراتیک و فرآیندهای متعدد فیزیکی و غیرقابل نظارت، مجوزهای تخصیصی و

کردن بستر توسعه و پیشرفت رای نگرفته‌اند و عمدتاً اهمیتی به ضرورت آن نمی‌دهند. در ایران دولت بازیگر اصلی اقتصاد و نفت محصول صادراتی اصلی کشور است، در رده بعدی صادرات میعانات گازی و پتروشیمی و محصولات صدر جدول صادرات، در اختیار بنگاه‌های عمومی و خصوصی است و بخش خصوصی کمترین سهم را از صادرات و تولید دارد. طبیعی است در چنین اقتصادی گفتمان دولت غالب بوده و صدای بخش خصوصی نه در داخل و نه در مناسبات بین‌المللی شنیده نمی‌شود؛ برخلاف اقتصادهای توسعه‌یافته که گفتمان غالب متعلق به بخش خصوصی است. تجربه تحریم‌های جدید آمریکا و مخالفت دولت‌های اروپایی، بیانگر سطح اثرگذاری بخش خصوصی در اقتصادهای توسعه‌یافته است؛ چراکه شرکت‌های اروپایی علیرغم حمایت دولت‌های متبوعشان از برجام، از بازار ایران خارج شدند.

در دو دهه اخیر، عمیق‌ترین تحولات اقتصادی در سطح جهانی اتفاق افتاده، در حالی که رشد درآمد سرانه ۵ درصدی کشورهای آسیایی در ده ساله اول و ۷/۵ درصدی در دهه دوم، در مقابل رشد منفی ۵/۵ درصدی درآمد سرانه کشورمان در ۱۰ ساله اول و متوسط رشد ۴/۲ درصدی در ۱۰ ساله دوم، نتیجه گفتمانی بوده که موجب تضعیف موقعیت اقتصادی کشور در سطح فراملی شده است.

در خوش‌بینانه‌ترین حالت با میانگین رشد درآمد سرانه ۴/۲ درصدی، دست‌کم ۳۰ سال طول می‌کشد تا درآمد سرانه کشور دو برابر شود، در شرایطی که درآمد سرانه کشورهای آسیایی در طول همین مدت حدود ۵/۴ برابر خواهد بود، اقتصادهای موفق آسیایی توانستند به کمک تولید ارزش افزوده و گفتمان جهانی، آزادسازی اقتصادی و مشارکت خصوصی، از مازاد انبوه سرمایه جهانی به میزان قابل توجهی بهره‌برند.

در عین حال، برخلاف کارنامه موفق در ایجاد امنیت و مزیت جغرافیایی ترانزیتی که کمتر کشوری در منطقه از آن برخوردار است، ایران در باب مبادلات تجاری، ضعف دیپلماسی اقتصادی و خلاء گفتمان را غالباً با پیوندهای ایدئولوژیک با کشورهای کمتر توسعه‌یافته

برخلاف کارنامه موفق در ایجاد امنیت و مزیت‌های جغرافیایی ترانزیتی، ایران در باب مبادلات تجاری، ضعف دیپلماسی اقتصادی و خلاء گفت‌وگو با پیوندهای ایدئولوژیک با کشورهای کمتر توسعه یافته منطقه پر کرده است که عمدتاً تنش‌زا بوده و کمترین آورده اقتصادی را برای کشور داشته است

افزایش پرمخاطره نقدینگی، خطای فاحش سیاست‌گذاری پولی همه دولت‌ها در نیم قرن اخیر بوده که در دو سال گذشته به بیشترین حد رسیده است. عدم توجه به تجویزهای راهبردی خبرگان علم اقتصاد نیز به عبار خلوص تصمیمات غیراصولی دولت‌ها افزوده است

رانت‌زا، گلوگاه‌های فساد متعددی را پدید آورده است؛ گلوگاه‌هایی که به تجربه با تشدید نظارت تعزیراتی و دخالت دولت در مکانیزم بازار و سطوح قیمت‌گذاری قابل کنترل نبوده و موجب ابتلا به نوعی عارضه آرتریت روماتوئید اقتصادی شده، بیماری که علائم سیستماتیک دارد. عرضه گوشت بارانه‌ای و گم شدن آن در زنجیره توزیع نمود همین بیماری سیستمی در دولت است که طبیعتاً از مازول مهم نظام لجستیک نیز بی‌بهره است.

یکی از دلایل شفاف نبودن فعالیت اقتصادی، مالیات‌گریزی و قاچاق گسترده در کشور، فقدان بازوهای کنترل لجستیکی در زنجیره تامین است، اگرچه لجستیک در معنی عام خود به مفهوم مدیریت جریان کالا است، اما در زنجیره تامین جهانی سهم مهمی از GDP به کیفیت لجستیک تعلق دارد و به موازات توسعه فناوری‌های نوینی مانند IOT و یا بلاک‌چین، اقتصادهای بزرگ در حال برنامه‌ریزی و تدارک روش‌های کم‌هزینه و نیز توزیع هموار کالا و خدمات در زنجیره تامین جهانی هستند.

براساس آخرین یافته‌ها، مهم‌ترین تأثیر بهبود لجستیک بر تراز تجاری، کاهش هزینه تولید، توزیع و افزایش گستره صادرات در بازارهای فرامرزی و سهم بالای اشتغال آن است. امروزه لجستیک کارآمد و سیال، از بسیاری از هزینه‌های غیرضروری زنجیره تامین کاسته و قیمت تمام‌شده محصول را به شدت کاهش داده است.

لجستیک پیشرفته مدت زمان جابه‌جایی کالا در کریدورهای بین‌المللی، ترافیک زائد کالا در بنادر و حمل‌ونقل را کاهش داده و از هزینه‌های انبارش و ذخیره‌سازی طولانی‌مدت محصول در زنجیره تامین کاسته است.

هزینه‌های بازرسی، تعرفه‌ها و معضل فساد و رشوه و هزینه‌های بازگشت کانتینر خالی و جابه‌جایی کشتی‌های خالی به مبدا با مدیریت لجستیک کاسته شده و در مجموع موجب کاهش چشمگیر هزینه مبادله، قیمت نهایی، ارزانی و فروانی محصولات شده است.

همه چیز از موز تا گوشت

برای درک بهتر اثر مدیریت لجستیک و شفافیت نظام بازرگانی از یک مثال ساده

استفاده می‌کنیم:

در بازار جهانی نسبت قیمت هر کیلو موز و گوشت ۴/۵ است. به بیان ساده قیمت هر کیلو موز ۱۰۰ دلار و قیمت گوشت ۴/۵ تا ۵ دلار است. در ایران روش و هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک هر دو محصول موز و گوشت تقریباً مشابه است؛ با این تفاوت که محصول موز به صورت رقابتی، بدون دخالت دولت در توزیع و تعیین قیمت از مبدا تا سطح مصرف با مدیریت لجستیکی بخش خصوصی وارد می‌شود، اما گوشت به شکل غیررقابتی (مجوز) وارد می‌شود و توزیع و قیمت‌گذاری آن تحت نظارت دولت است. موز در دسترس همگان است و با نوسانات بازار ارز شاهد کمبود آن نبودیم، اما گوشت به مدد اقتصاد غیرشفاف دولتی و واسطه‌ای کیمیا شد.

قیمت موز در هر کیلو ۶۰ سنت تا ۱۰۰ دلار است. به واردات آن ارز ۴۲۰۰ تومانی نیز تعلق نمی‌گیرد و بهای آن با ارز نیمایی ۸۶۰۰ تومان است که با احتساب حقوق ورودی، هزینه‌های حمل و لجستیک و حاشیه سود نهایتاً به دست مصرف‌کننده ۱۳ تا ۱۶ هزار تومان می‌رسد.

اختلاف قیمت: ۵۹۰۰ تومان

قیمت گوشت ۴/۵ تا ۵ دلار است. قیمت گوشت با ارز دولتی هر کیلو نهایتاً ۲۵ تا ۳۰ هزار تومان است و با احتساب حقوق ورودی و هزینه لجستیک به دست مصرف‌کننده از ۸۵ هزار تا ۱۰۰ هزار تومان می‌رسد!

اختلاف قیمت: ۶۰ تا ۷۰ هزار تومان

در نتیجه: در جایی که اختلاف قیمت دو محصول موز و گوشت در بازار جهان ۴/۵ برابر است؛ در داخل کشور این اختلاف نزدیک به ۸ برابر یا ۸۰۰ درصد می‌رسد.

این اختلاف فاحش، حاشیه سود واسطه‌ها، و ناشی از فساد و فقدان نظام لجستیک رقابتی است؛ در حالی که موز بدون دخالت ارکان دولتی در همین شرایط وارد کشور می‌شود و از شیوه‌های تنظیم بازار دولت بدون لجستیک در امان مانده است.

به باور اکثر کارشناسان سال ۹۸ سال بسیار مهمی برای اقتصاد ایران است و عبور سلامت از تحریم‌های فلج‌کننده اثر مستقیم در تعمیق چالش‌های اقتصاد ایران دارد. به باور نگارنده با

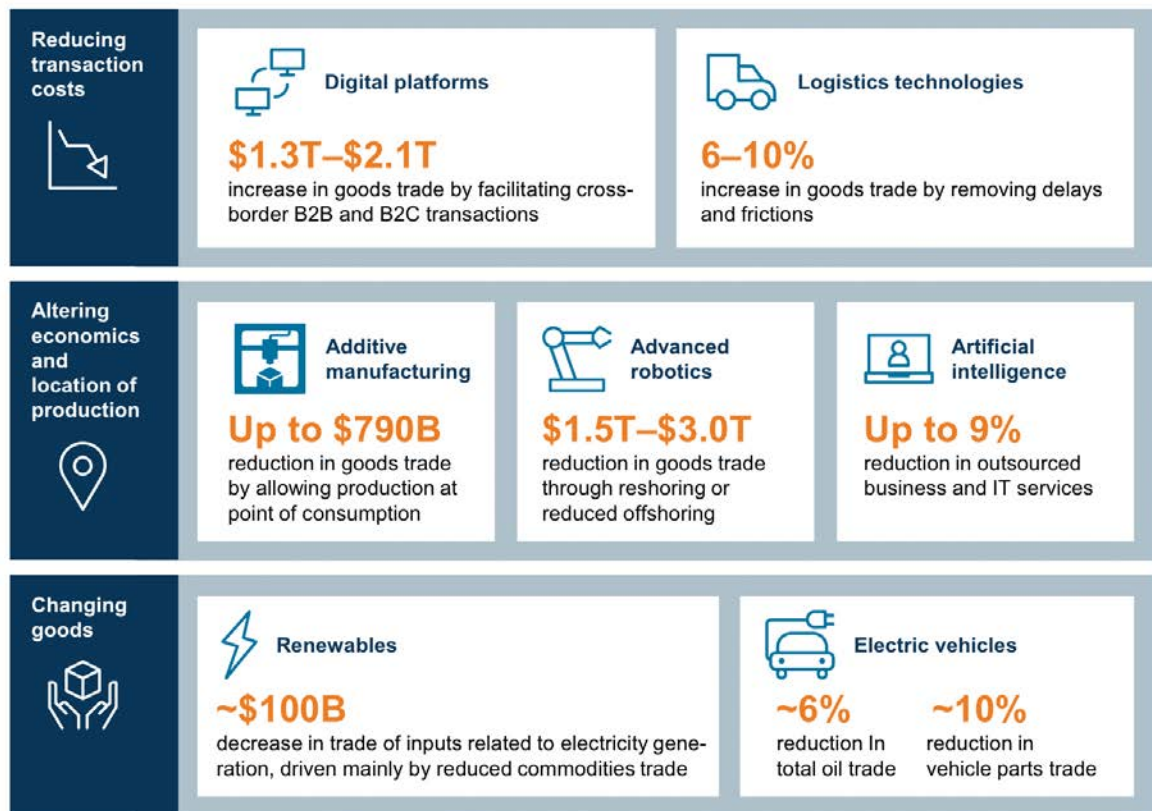
عدم دسترسی آزاد به اطلاعات، نظام‌های پیچیده و بوروکراتیک، فرآیندهای فیزیکی متعدد و غیرقابل نظارت، مجوزهای رانت‌زا و ...
 گلگاه‌های فساد متعددی را پدید آورده است که با تشدید نظارت‌های تعزیراتی و دخالت دستوری دولت در مکانیزم بازار و نظام قیمت‌گذاری قابل کنترل نیست

کشورهای عضو سازمان تجارت جهانی و وضع تعرفه بر واردات است. در حالی که کافی است دولت تنها فضای فعالیت بخش خصوصی به‌ویژه کانال‌های نقل و انتقال ارزی و مقررات ورود کالاهای موردنیاز را از طریق استقرار نظام تسهیل تجارت و لجستیک سیال روان‌سازی کند تا عبور از تحریم‌ها با اثرات کمتری برای کشور همراه باشد.
 امیدوار هستیم دولت در سال پیش‌رو با درک ضرورت اصلاحات عمیق ساختاری به جای راهکارهای مقطعی، فسادزا و روش‌های رانتی توزیع منابع، بدون مصلحت‌اندیشی توسعه درون‌زا مبتنی بر بهبود فضای کسب‌وکار و افزایش سهم بخش خصوصی را از یک‌سو و توسعه برونگر مبتنی بر تغییر رویکرد و گفتمان ارتقای تعاملات خارجی را به‌عنوان عوامل کلیدی توسعه در رؤس برنامه‌های خود قرار دهد و یک‌بار برای همیشه با اصلاح شیوه حکمرانی، در رویکرد و گفتمان خود تغییر ایجاد کند.

هر درجه افزایش فشارهای تحریمی، دولت باید از فشارهای داخلی کاسته و فضای کسب‌وکار را تسهیل نماید؛ چراکه رونق تولید نیازمند برنامه‌ریزی و تسهیل تجارت خارجی و ورود دانش، مواد اولیه مورد نیاز و تامین خطوط تولید بنگاه‌های تولیدی و جنبش تولید ارزش افزوده است. استفاده از تمام ظرفیت‌های پشتیبانی و تدارک زنجیره تامین ملی با توجه به استهلاك و افزایش هزینه‌های تولید در زمان تحریم بسیار مهم است.
 بخش جالب تحریم‌ها اینجاست که شالوده اصلی تحریم ایران محدود ساختن تجارت ایران با سایر کشورها و انسداد جریان‌های مالی و لجستیکی ورود کالا به ایران است. فراموش نکنیم همین محدودیت در آمریکا به‌عنوان یکی از راهبردهای ایجاد رونق در دستور کار دولت ترامپ قرار گرفته است.
 به بیان ساده‌تر نسخه‌ای که برای اشتغال و رشد اقتصادی در آمریکا تجویز می‌شود، راهبرد افزایش تولید داخل، کاهش تراز تجاری با

New technologies have the potential to alter global trade.

Projected impact by 2030



SOURCE: IMF; WTO; OECD; UNCTAD; McKinsey Global Institute analysis



دو دیدگاه درباره امکانات و همراهی همسایه خوش اخلاق

بیم و امید در کرانه‌های عمان

شاید عمان تنها کشور عربی حاشیه خلیج فارس باشد که با سیاست مماشات‌گونه و بیطرفانه خود در حوزه‌های مختلف، از قبل از انقلاب تا به امروز، همواره روابط خوب و مستمر خود را با ایران حفظ کرده است. حتی در بحبوحه جنگ هشت‌ساله که رژیم عراق بر طبل اتحاد کشورهای عرب می‌کوبید، عمان با پاپس کشیدن از این معرکه، ریسمان ارتباطی خود را با ایران حفظ کرد. همین تاریخچه همکاری‌های نزدیک، بخش خصوصی کشور را بر آن داشت تا در دور جدید تحریم‌های آمریکا، بیش از پیش در اندیشه توسعه همکاری‌های دوجانبه باشند که خبر رسید این سلطان‌نشین توافقی را با ایالات متحده امضا کرده که به‌موجب آن، علاوه بر گسترش فعالیت تجاری دو کشور، ارتش آمریکا اجازه خواهد داشت از برخی بنادر مهم و فرودگاه‌های عمان برای کشتی‌ها و هواپیماهای جنگی خود استفاده کند. این پیمان نیاز نیروهای آمریکایی را به تردد از تنگه هرمز کاهش داده و این امکان را فراهم می‌کند که دسترسی آسان‌تری به خلیج فارس داشته باشند. بدین ترتیب، آیا عمان که تاکنون برای سرمایه‌گذاران ایرانی محل امن تجارت و سرمایه‌گذاری برای تولید و صادرات به کشورهای ثالث محسوب می‌شد، از این پس به لانه زنبورها تبدیل خواهد شد؟

در گفت‌وگویی که ترابران با یکی از کارشناسان ارشد حمل‌ونقل دریایی داشت، گفته شد که با وجود علاقه‌مندی عمانی‌ها به تجارت با ایران، به دلیل حضور شرکت‌های فراملیتی در عمان و همچنین حضور نظامی آمریکا در آنجا پرونده عمان برای ایران بسته خواهد شد. این در حالی است که رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عمان این توافقنامه را هم مانند ده‌ها توافقنامه دیگر می‌داند که خللی در رابطه دو کشور وارد نمی‌کند.



علیرضا چشم جهان:
همیشه تصور می شد اگر تحریم های آمریکا جدی شود (که شد) ایران می تواند از طریق بنادر عمان مبادلات تجاری خود را انجام دهد اما واقعیت این است که توسعه دهندگان و بهره برداران بنادر عمان شرکت های فراملیتی هستند که با آمریکا مرادوات تجاری بالایی دارند، در نتیجه اهداف آرمان گرایانه ایران درباره این کشور محقق نمی شود

... باید بپذیریم اکثر تفاهم نامه هایی که با طرف عمانی و خیلی از کشورهای دیگر در طول سالین اخیر به ویژه در رابطه با موضوعات بندری امضا شده است، تشریفات بوده و نتیجه درخشانی نداشته است

دعوت از تانیا هو برای سفر به مسقط سعی در به دست آوردن بیشتر دل آمریکا داشته است. در چنین شرایطی آمریکایی ها معتقدند که از نظر لجستیکی، دسترسی به بندر الدقم تا حدود زیادی نیاز آمریکا به تنگه هرمز را در صورت بروز هرگونه مواجهه نظامی در منطقه تقلیل می دهد و بندر صلاله هم در نزدیکی خلیج عدن و قلمرو یمن قرار دارد که به آمریکا کمک می کند تا بر فعالیت های دریایی و حتی خشکی آن منطقه نظارت وسیعی داشته باشد.»

او در ادامه اظهار داشت: «در توافقنامه عمان با آمریکا آمده، ناوها، کشتی ها و هواپیماهای نظامی آمریکا با سهولت بیشتری می توانند از امکانات فرودگاه ها و بنادر عمان به ویژه در بندر الدقم و صلاله استفاده کنند. بنابراین به سادگی می شود نتیجه گرفت که در چنین شرایطی مقوله حضور ایران و سرمایه گذاران ایرانی در بنادر مذکور دیگر نمی تواند امکان پذیر باشد.»

عضو پیشین هیات مدیره انجمن کشتیرانی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه در دو سال گذشته مسئولان عمانی مزایای متعددی برای سرمایه گذاری شرکت های ایرانی به ویژه در منطقه آزاد الدقم قائل شده بودند، آیا قصوری از جانب ایران و یا سرمایه گذاران ایرانی در بهره برداری از این موقعیت رخ داده که اکنون عمان در همان منطقه آزاد، با آمریکا توافقنامه منعقد می کند، گفت: «نمی توانم بگویم همه آن تسهیلات متعددی که درباره آنها صحبت می شود، واقعی و شدنی بوده اند. باید بپذیریم خیلی از تفاهم نامه هایی که با طرف عمانی و خیلی از کشورهای دیگر در طول سالین اخیر به ویژه در رابطه با موضوعات بندری و کشتیرانی ردوبدل شده حالت تشریفات داشته و اهدافی که در آنها تعیین می شده ضمانت اجرایی لازم برای طرفین نداشته و استعدادی هم برای تحقق اکثر آنها نبوده و به همین دلیل نتیجه درخشانی نیز از آنها حاصل نشده است.»

چشم جهان یادآور شد: «در مقایسه با عمان باید گفت با وجود مسائل سیاسی مختلف و دیدگاه های متضاد، نگاه تجاری اماراتی ها قوی تر و کاسبکارانه تر است، زیرا آنها حتی

علیرضا چشم جهان درباره چشم انداز روابط تجاری ایران و عمان که قدمتی تاریخی دارد به ترابران گفت: «تا سال گذشته سلطان نشین عمان به عنوان یک کشور میانجی و بی طرف در منطقه شناخته شده و به همین دلیل نیز همواره ایران نسبت به تداوم روابط سیاسی و تجاری با آن کشور دیدگاه مثبت و خوبی داشت. بدین ترتیب تصور می شد اگر تحریم های آمریکا جدی شود (که شد) و بر وابستگی بخشی از مبادلات تجاری ایران از طریق امارات و به خصوص بندر جبل علی تأثیر گذارد، ایران می تواند از طریق بنادر عمان مانند بندر صحار، صلاله، خصب، الدقم، السویق، شیناس مبادلات تجاری خود را انجام دهد و از آسیب های احتمالی ناشی از کارشکنی های احتمالی در بنادر امارات در امان بماند.»

این کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل تأکید کرد: «اما واقعیت این است که توسعه دهندگان و بهره برداران بنادر عمان به ویژه در صلاله، الدقم و صحار شرکت های فراملیتی هستند که یا با آمریکا مرادوات تجاری بسیاری دارند یا در این کشور سرمایه گذاری و مشارکت های مختلفی دارند و به طور فراگیر از سیستم های بانکی بین المللی استفاده می کنند، بنابراین طبیعی است که با هدف حفظ منافع خودشان درباره مرادوات با شرکت های ایرانی اعم از شرکت های کشتیرانی، حمل و نقل، فرورادری و صاحبان کالا روی خوش نشان نمی دهند؛ و در نتیجه اهداف آرمان گرایانه ایران درباره بنادر عمان در شرایط فعلی که تحریم های اقتصادی آمریکا مجدداً بر ایران تحمیل شده و از سویی با توجه به توافقنامه اخیر آمریکا و عمان، امکان تحقق چندانی ندارد.»

چشم جهان افزود: «در اوایل فروردین امسال آمریکا توافقنامه ای را با عمان امضا کرد که به ایالت متحده اجازه استفاده راهبردی از بنادر الدقم و صلاله را می دهد. عمان که تا پیش از این توافق برای ایران دروازه های منحصر به فرد برای تعامل با غرب به شمار می رفت؛ با چرخشی آشکار، سیاست خارجی خود را با بیشتر با عربستان سعودی و امارات هماهنگ کرده و به "ئاتو عربی" ملحق شده و با

چشم‌جهان: در قیاس با عمان، نگاه تجاری اماراتی‌ها کاسبکارانه‌تر است و آنها حتی در شرایط سخت فعلی نیز بازار سنتی خودشان را در مورد مبادلات کالاهای غیر تحریمی با ایران حفظ کرده‌اند اما عمانی‌ها به محض اعمال مجدد تحریم‌ها محدودیت‌های جدید را رعایت کردند

.... من معتقدم با وجود همه مشکلات، اشتیاق سنتی مردم دو کشور به مبادله تجاری با یکدیگر از بین نخواهد رفت و همچنان به قوت خود باقی است، اما در حال حاضر روزه‌های اندکی برای بالفعل کردن این علاقه‌مندی به چشم می‌خورد

در شرایط سخت فعلی نیز همچنان بازار سنتی خودشان را در مورد مبادلات تجاری کالاهای غیر تحریمی با ایران حفظ کرده‌اند، اما داستان ایران و عمان فرق می‌کند. عمانی‌ها خیلی از محدودیت‌ها را به محض اعمال مجدد تحریم‌های غیرمنصفانه آمریکا علیه کشورمان درباره کشتی‌ها و محمولاتی که به هر شکل مربوط به ایران یا از مبدا و به مقصد ایران بود پیاده کردند ولی برای حفظ ظاهر اکثر محدودیت‌های وضع شده را تکذیب می‌کنند.

چشم‌جهان تصریح کرد: «البته من معتقدم با وجود همه این موضوعات، اشتیاق سنتی مردم دو کشور به مبادله تجاری با یکدیگر از بین نخواهد رفت و همچنان به قوت خود باقی است، اما در حال حاضر روزه‌های اندکی برای بالفعل ساختن این علاقه‌مندی وجود دارد.»

این کارشناس بندری درباره تأثیر توافقنامه همکاری عمان با آمریکا بر موضوع تردد در تنگه هرمز گفت: «تنگه هرمز جایگاهی استراتژیک دارد و کشورمان هم به خوبی بر این نقطه مهم احاطه دارد و همه قدرت‌های جهانی و کشورهای منطقه هم کاملاً بر تأثیر تصمیمات ایران بر روند عبور و مرور در تنگه هرمز واقف هستند. به اعتقاد من و همان‌طور که قبلاً هم اشاره کردم، آمریکا در پی توافق با دولت عمان در جهت ایجاد پایگاهی برای پشتیبانی لجستیکی از ناوگان نظامی دریایی و هوایی ایالات متحده در منطقه است تا از سایه تسلط مستقیم ایران دورتر قرار گیرد، چون کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس چنین امتیازی برای آمریکایی‌ها ندارند.»

وی افزود: «در حوزه اقتصادی و حمل‌ونقل نیز از سال‌ها قبل و حتی قبل از تشدید تحریم‌ها، کشورهای منطقه همواره به دنبال گریز از سایه و تسلط کشورمان بر تنگه هرمز بوده‌اند که احداث خط ریلی لندبریج عربستان و خطوط ریلی ایجاد شده در عمان و امارات از مصادیق آن است و بارها در مورد آن مطلب منتشر شده است. به بیان دیگر، با توسعه شبکه‌های ریلی ذکر شده، کم‌کم این قابلیت برای کل شبه‌جزیره عربستان، امارات، قطر، بحرین و کویت و...

فراهم می‌شود که مسیر جایگزینی هرچند با ظرفیت کمتر برای ارتباط با دریای سرخ و اقیانوس هند از طریق مجراهایی خارج از تنگه هرمز داشته باشند.»

چشم‌جهان با یادآوری اینکه عربستان در حال تکمیل و توسعه خط ریلی جدّه - دمام است، افزود: «با وجود اینکه بسیاری از کارشناسان معتقدند خطوط ریلی نمی‌توانند جایگزین حمل‌ونقل دریایی و خط لوله برای جابه‌جایی نفت خام و سایر محمولات تجاری شوند، اما باید هوشیار بود که بالاخره خط ریلی جدّه - دمام در شرایط اضطراری یک گزینه جایگزین برای کاهش وابستگی سعودی‌ها به تنگه هرمز است.»

او خاطر نشان کرد: «تلاش قوای نظامی بیگانه و کشورهای حاشیه خلیج فارس واقع در شبه‌جزیره عربستان این است که از زیر سایه تسلط ایران در تنگه هرمز به هر شکل ممکن بیرون آیند، اما این به معنی کم‌اهمیت شدن تنگه هرمز نیست. همه می‌دانند که این تنگه می‌تواند در هر شرایطی، تقویم و تاریخ متفاوتی را نه فقط در منطقه بلکه در سطح بین‌المللی و جهانی رقم بزند.»

توسعه بندر السویق برای تسهیل در صادرات ایران

برخلاف چشم‌جهان، محسن ضرابی که رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان است، با اطمینان درباره بی‌تأثیر بودن تفاهم‌نامه همکاری دو جانبه آمریکا و عمان بر روابط عمان و ایران صحبت می‌کند و دستاوردهای حمل‌ونقلی و زیرساخت‌های تجاری و به وجود آمده بین دو کشور را قوی می‌داند.

او امکان حضور سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان ایرانی را در عمان فراهم می‌بیند: «... زمانی که ایرانی‌ها در عمان سرمایه‌گذاری و شرکت خود را در آنجا راه‌اندازی می‌کنند، دیگر به‌عنوان شرکت ایرانی شناخته نمی‌شوند، بلکه یک شرکت عمانی هستند که از تیررس مشکلاتی که ممکن است آمریکایی‌ها و یا حتی شرکت‌های دیگر در آنجا برای ایرانی‌ها فراهم سازند، به دور می‌مانند.»

ضرابی با اشاره به اینکه در چند سال گذشته با پیگیری‌های اتاق مشترک و سفارتخانه‌های دو



محسن ضرابی: عمان هیچگاه در تعریف روابط خود با ایران تحت فشار کشورهای دیگر قرار نگرفته و به عنوان یک کشور مستقل همه تصمیماتش بر پایه منافع ملی است، پس ممکن است با بعضی کشورهایایی که ایران با آنها رابطه خوبی ندارد ارتباط برقرار کند، اما این بدان معنا نیست که از رابطه با ما چشم‌پوشی می‌کند

این ترتیب هم این محصولات که اغلب مواد غذایی، محصولات کشاورزی و خوراکی هستند به صورت تازه‌تر به دست مصرف‌کننده می‌رسد و هم هزینه‌های حمل‌ونقل (به دلیل استفاده از کشتی‌های کوچک‌تر در این مسیر) کاهش می‌یابد.»

او گفت: «در همان جلسه یوسف بن علوی، وزیر امور خارجه عمان موافقت نمود که بندر السویق که تا آن زمان یک بندر ماهیگیری بود به بندر تجاری تبدیل کنند و کالاهای صادراتی ایرانی از طریق آن بندر صادر شود و دستور این کار صادر شد و در نتیجه از شهریور ماه سال ۹۷ بندر السویق تجهیز و به بندر تجاری تبدیل شد و عملاً کالاهای ایرانی از طریق این بندر به عمان صادر می‌شود.»

ضرابی با بیان اینکه عمانی‌ها علیرغم آنکه کاربری بندر السویق را از ماهیگیری به بندر تجاری تغییر دادند، اما اپراتوری این بندر را به جای بخش خصوصی به بخش دولتی واگذار کرده‌اند، خاطر نشان کرد: «عمانی‌ها به دلیل آنکه از یک طرف باور نداشتند که صادرات کالاهای ایرانی مورد مصرف آنها در حجم قابل قبولی انجام شود و از طرف دیگر در سالیان گذشته تفاهم‌نامه‌های بسیاری بین دو کشور امضا شده بود که اجرایی نشده، نسبت به توسعه بندر اقدامی نکردند که اکنون به جهت همین استقبال خوب، کشتی‌های ما برای تخلیه بار خود در بندر السویق چند شبانه‌روز در نوبت می‌مانند.» او خبر داد که به‌تازگی عمانی‌ها قول داده‌اند ظرف چند ماه آینده طول اسکله را افزایش دهند و تجهیزات مناسبی را در این بندر مستقر کنند تا امکان پهلوگیری چند کشتی به صورت همزمان فراهم آید. همچنین به منظور ایجاد سرعت در تخلیه کشتی‌ها، اپراتوری را به بخش خصوصی قابل قبول واگذار کنند.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان اعلام کرد: «در سال ۹۲، حجم مبادلات دو کشور ۲۲۰ میلیون دلار بود که در سال ۱۳۹۶ به ۵۹۷ میلیون دلار و در ۱۱ ماهه ۱۳۹۷ نیز علی‌رغم تحریم‌های آمریکا به ۱ میلیارد و ۱۱۴ میلیون دلار رسید و امیدواریم در آمار یک‌ساله پیش‌بینی ۱/۲ میلیارد دلاری محقق شود. این بدان معنی است که رشد روابط اقتصادی سال ۹۷ به ۹۶، به بیش از ۲ برابر و سال ۹۷ به ۹۲

کشور به‌خصوص سفیر ایران، زیرساخت‌های خوبی برای توسعه روابط تجاری ایجاد شد، گفت: «با وجود اینکه حمل‌ونقل فاکتور بسیار مهمی در مقوله بازرگانی و گردشگری است، در سال‌های گذشته زیرساخت‌های مناسبی در حوزه حمل‌ونقل هوایی و دریایی با عمان نداشتیم و تجار به‌صورت غیرمستقیم به کشور مقابل سفر می‌کردند؛ اما خوشبختانه اکنون ۹ خط هوایی از شهرهای مختلف ایران مانند تهران، شیراز، مشهد، کیش، چابهار و اصفهان به عمان پرواز مستقیم دارند.»

ضرابی با اشاره به تمایل دو طرف برای افزودن خطوط پروازی مستقیم به شهرهای مختلف ایران اظهار کرد: «علاوه بر سهولت دسترسی تجار ایرانی و عمانی به کشور مقابل، یکی از نتایج برقراری خطوط پروازی مستقیم، افزایش تعداد توریست‌های عمانی است که در حوزه مذهبی به قم و مشهد سفر می‌کنند. در حوزه سلامت از قدیم به‌صورت سنتی به شهر شیراز مراجعه می‌کردند که اکنون این موج در حال گسترش به شهرهای دیگر است.»

رئیس اتاق مشترک ایران و عمان خاطر نشان کرد: «در حوزه حمل‌ونقل دریایی اولویت ما حمل کالا بود، به همین دلیل نخستین خط کشتیرانی مستقیم قبل از امضای توافقنامه برجام بین بندرعباس و بندر صحار برقرار شد. به دنبال آن خط کشتیرانی خرمشهر- صحار راه‌اندازی شد و در حال حاضر از بنادر شهید رجایی، شهید باهنر، خرمشهر و جاسک به بنادر السویق و شناس و صحار خط مستقیم کشتیرانی داریم. ضمن اینکه، به صورت چارتر به بندر دقم و به‌صورت محدود به بندر سلطان قابوس مسقط نیز تردد داریم.»

او که برشماری زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بین دو کشور را مقدمه پاسخ به پرسشی درباره سرنوشت واگذاری یکی از بنادر عمان به ایران قرار می‌دهد، در رابطه با این موضوع تصریح کرد: «در جلسه اتاق مشترک ایران و عمان با حضور وزیر امور خارجه عمان در بهمن ماه سال ۹۴ که در اتاق ایران برگزار شد، این اتاق مشترک پیشنهاد نمود که بندر السویق از بندر ماهیگیری به بندر تجاری تبدیل و به ایران اختصاص یابد تا بخشی از کالاهای صادراتی ایران از طریق آن بندر به عمان منتقل شود؛ به

ضرابی: منطقه آزاد دقم و بندر دقم ۱۰۰ درصد با سرمایه‌گذاری دولت عمان در حال توسعه است، بنابراین هیچ نگرانی برای تجارت ایران در آن منطقه وجود ندارد. ۳۰ درصد بندر صلاله نیز متعلق به مرسک است که مهر سال گذشته با مدیرعامل آن جلسه داشتیم و به شدت از حضور ایرانی‌ها استقبال کردند

... اگر ضوابط عمان را رعایت و در چارچوب قانون حرکت کنیم کسی مخالف فعالیت ایرانی‌ها در آنجا نیست بنابراین دو تفاهم‌نامه که هیچ، اگر ۵۰۰ تفاهم‌نامه هم امضا شود، نمی‌توانند کاری علیه شرکت‌هایی که براساس ضوابط رفتار می‌کنند انجام دهند

(۵ سال قبل) به ۶ برابر خواهد رسید.» او گفت: «حجم صادرات ما از ۱۴۶ میلیون دلار در سال ۹۲ به ۵۲۰ میلیون دلار در سال ۹۶ و ۷۰۱ میلیون دلار در ۱۱ ماهه ۹۷ رسید که یکی از دستاوردهای ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بوده است. همچنین گفتنی است که ۴۰۰ میلیون دلار واردات ایران از عمان مربوط به بنادر صلاله و صحراست، زیرا بندر السویق فقط صادراتی است و پایانه کانتینری بند الدقم هم هنوز راه‌اندازی نشده است.»

ضرابی با تاکید بر اینکه ایران در اندیشه صادرات مجدد کالاهای ایرانی از عمان به کشورهای دیگر است، بیان کرد: «عمان کشور مناسبی برای صادرات مجدد کالاهایمان است، زیرا این کشور با ۱۶ کشور آفریقایی، سنگاپور، آمریکا و به‌تازگی با ۴ کشور اروپایی قرارداد تجارت آزاد دارد لازمه این تجارت آزاد آن است که بر اساس توافقنامه دو کشور بتوانند مرادوات کالایی را با تعرفه گمرکی صفر انجام دهند و برای تحقق این شرط باید حداقل ۳۰ درصد ارزش افزوده نهایی کالا در خاک عمان ایجاد شود.»

او با بیان اینکه تعدادی از شرکت‌های ایرانی برای بهره‌مندی از این موقعیت در عمان حضور یافتند تا با احداث کارخانه، بخشی از فرآیند تولید خود را در آن کشور انجام دهند، اظهار کرد: «این کار دو مزیت برای ما به همراه دارد که یکی از آنها صادرات کالاهای ایرانی با نرخ رقابتی به کشورهای ثالث و نیز بازگشت ارزش افزوده و سود سرمایه‌گذاری به ایران است. با این کار، شرکت‌های ایرانی مستقر در این کشور به عنوان شرکت عمانی شناخته خواهند شد و برای گشایش اعتبار، مرادوات بانکی و صادرات کالاهایشان به کشورهایی که با آنها روابط سیاسی مناسبی نداریم و یا امکان انتقال پول از مسیر بانکی وجود ندارد، مشکلی نخواهند داشت.»

ضرابی تصریح کرد: «اکنون بیش از یک سال است که در اتاق مشترک به دنبال حصول توافق برای این کار هستیم.»

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه برخی از سرمایه‌گذاران بیم آن دارند که واگذاری توسعه بنادر عمان به شرکت‌های بین‌المللی زمینه حضور ایران را در آن بنادر به دلیل تحریم‌های

آمریکا از بین ببرد، گفت: «بنده به‌عنوان رئیس اتاق مشترک و یک فعال تجاری که بالغ بر ۱۲ سال در عمان فعالیت داشته‌ام باید بگویم هیچ مشکلی در این زمینه نداشتیم. اتاق مشترک و سفارت ایران ارتباط بسیار نزدیکی با عمانی‌ها دارد و آنها به ما اطمینان داده‌اند که مشکلی در این زمینه ایجاد نخواهد شد.»

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان با تاکید بر اینکه عمان از قبل از انقلاب تا به امروز، تنها دولتی در منطقه بوده که همواره رویکردی مثبت نسبت به ایران داشته، تصریح کرد: «عمان هیچگاه در تعریف روابط خود با ایران تحت فشار و تاثیر کشورهای دیگر قرار نگرفته است و به‌عنوان یک کشور مستقل همه تصمیماتش بر پایه منافع ملی است، بنابراین ممکن است با بعضی کشورهایی که ایران با آنها رابطه خوبی ندارد ارتباط برقرار کند، اما این بدان معنا نیست که از روابط تجاری با ما چشم‌پوشی می‌کند.»

امکان حضور ایرانی‌ها در الدقم، صحار و صلاله

ضرابی درباره امکان فعالیت ایرانی‌ها در عمان با وجود سرمایه‌گذاران بین‌المللی و همچنین تفاهم‌نامه آمریکا با عمان گفت: «منطقه آزاد الدقم و بندر الدقم ۱۰۰ درصد با سرمایه‌گذاری دولت عمان در حال توسعه است و مالکیت آن متعلق به دولت است، بنابراین هیچ نگرانی برای تجارت ایرانی در آن منطقه وجود ندارد و اینکه شنیده می‌شود عمان با آمریکا تفاهم‌نامه همکاری در این بندر و منطقه آزاد امضا کرده و آمریکایی‌ها در آنجا سرمایه‌گذاری خواهند کرد، موضوع عجیب و غیرمترقبه‌ای نیست، بلکه مانند سرمایه‌گذاری چین و سایر کشورها در آن منطقه است. در نتیجه در محدوده‌ای که مالکیت اصلی با خود دولت عمان است، تا این لحظه برای ما اثبات شده است که مساله‌ای سرمایه‌گذاران کشورمان را تهدید نمی‌کند و چه‌بسا با آغوشی باز از آنها بی‌گناهی که در فهرست تحریم نیستند، استقبال کرده است.»

به عقیده ضرابی؛ تفاهم‌نامه دولت عمان با ایالات متحده هیچ نقش موثری در رابطه ایران با عمان و فعالیت سرمایه‌گذاران و تجارت ایرانی در این منطقه ندارد.

ضرابی: نمی‌شود برای هیچ موضوعی ضمانت داد، گفته‌های ما طبق تجربه‌های خودمان و سوابق ۴۰ ساله روابط دو کشور است. عمان در رابطه با ایران تغییر رویه نداشته و برایشان تعجب‌آور است که ما نسبت به روابط آنها با مثلا اسرائیل یا آمریکا حساس هستیم

هیچ موضوعی ضمانت دهد، گفته‌های ما بر اساس تجربه خودمان به‌علاوه سوابق بیش از ۴۰ سال روابط بین دو کشور است. عمانی‌ها در استراتژی‌های خودشان با ایران تغییر رویه نداشتند و تفاهم‌نامه خود را با آمریکا عادی می‌دانند و می‌گویند هیچ رویدادی ایرانی‌ها را در عمان تهدید نمی‌کند.

در چارچوب قانون حرکت کنیم کسی مخالف فعالیت ایرانی‌ها در عمان نیست، بنابراین امضا شدن چنین تفاهم‌نامه‌هایی میان عمان با سایر کشورها نمی‌تواند خطری علیه شرکت‌هایی که طبق ضوابط و قوانین رفتار می‌کنند ایجاد کند، زیرا زمانی که شخصی به آنجا می‌رود و سرمایه‌گذاری می‌کند به‌عنوان یک شرکت عمانی شناخته می‌شود بنابراین برخورد آنها هم با آن شرکت مانند برخورد با یک شرکت عمانی است.»

او خاطر نشان کرد: «اگر نگاهی به کشورهای همسایه مانند عراق که روابط مختلفی با آنها داشته‌ایم بیندازیم، می‌بینیم که هم هیات‌های ایرانی به آنجا رفت‌وآمد داشته و دارند و هم کشورهایی که با ایران رابطه دیپلماتیک ندارند، بنابراین حضور آمریکایی‌ها در عمان بدین معنا نیست که عمانی‌ها دیگر به همکاری با ایران تمایل ندارند، چراکه روابط سیاسی حکایت خود را دارد. آنچه بنده به آن اطمینان دارم این است که مراد تجاری با عمان نسبت به دیگر کشورهای منطقه برای ما درصد ریسک پایین‌تری دارد.»

ضرابی با بیان اینکه ما همچنان نشست‌هایی با دولتمردان و بخش خصوصی عمان داریم، افزود: «برای عمان مهم است که ما ضوابط آنها را رعایت کنیم. شرکت‌های ایرانی که در بازار عمان فعالیت دارند دوره تحریم‌های گذشته را بدون ایجاد مشکل پشت سر گذاشته‌اند... او در پایان اظهار کرد: «هیچ‌کس نمی‌تواند در

او یادآور شد: «در بندر صحار، بندر روتردام هلند سرمایه‌گذاری کرده است و به‌موجب آن بهره‌برداری از بندر صحار تا سال ۲۰۴۰ طی قراردادی با حق سهامداری ۵۰ درصدی به هلند واگذار شده است، به همین دلیل در سال گذشته هم‌زمان با تحریم‌های مجدد آمریکا، بسیار شفاف، پذیرش کشتی‌هایی که در لیست تحریم بودند را به بندر صحار متوقف کردند و اعلام کردند که باید از لحاظ حقوقی بررسی کنند و دریابند که ارتباط با ایران چه پیامدهایی را برای آنها دارد. خوشبختانه پس از پیگیری‌های اتاق مشترک در شهریور ماه سال گذشته، توافق و اعلام کردند که می‌توانند با ایران در مورد کالاهای غیرتحریمی خصوصا در دو حوزه مواد غذایی و دارو همکاری کنند، زیرا این دو حوزه مشکل تحریمی ندارند. بنابراین هم در حوزه سرمایه‌گذاری ایرانی‌ها در صحار و هم برای صادرات مجدد کالاهای ایرانی در دو حوزه، مشکل و مانعی وجود ندارد.»

رئیس اتاق مشترک ایران و عمان افزود: «۳۰ درصد بندر صلاله متعلق به شرکت مرسک است که در مهر ماه سال گذشته با مدیرعامل منطقه آزاد صلاله جلسه داشتیم که به شدت از حضور ایرانی‌ها استقبال کردند و در ماه‌های گذشته شاهد استقبال از شرکت‌های ایرانی در آنجا بودیم.»

جای پای محکم

مشروط به رعایت قانون

ضرابی گفت: «اگر ضوابط عمان را رعایت و

معاونت اقتصادی اتاق

بازرگانی تهران اعلام کرد

نفوذ رقبای ایران

در بازار صادراتی

اتحادیه اروپا

بر اساس آمارهای کمیسیون اروپا، ارزش صادرات کالایی ایران به اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۸ حدود ۹/۵ میلیارد یورو بوده که نسبت به سال ۲۰۱۷ تقریباً شش درصد کاهش یافته است. روند صادرات ایران به اتحادیه اروپا طی سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۸ به‌رغم نوساناتی که داشته، در مجموع با کاهش حدود پنج میلیارد یورویی طی ۱۲ سال همراه بوده است. در حالی که صادرات کالایی عراق به اتحادیه اروپا که در سال ۲۰۰۷ به لحاظ ارزشی کمتر از یک‌دوم صادرات ایران بوده؛ اکنون بیش از ۱/۵ برابر صادرات ایران به اتحادیه اروپاست. تراز بازرگانی عراق با اتحادیه اروپا به طور قابل ملاحظه‌ای بهبود یافته است. در سال ۲۰۱۸، سهم عراق در میزان وارداتی که اتحادیه اروپا از کشورهای خارج از منطقه خود داشته، به حدود ۰/۸ درصد رسیده؛ در حالی رقم مشابه برای صادرات ایران به اتحادیه اروپا با احتساب نفت حدود ۰/۵ درصد است. طی یک دهه گذشته، عراق توانسته در برخی بازارهای اروپایی از جمله یونان به طور قابل توجهی سهم بازار ایران را به دست آورد؛ به طوری که طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۸ کاهش ۱.۲ میلیارد یورویی صادرات ایران به یونان، هم‌زمان با افزایش ۴/۵ میلیون یورویی صادرات عراق به یونان رخ داده است.

فرصت جایگزینی سوخت کم‌سولفور کشتی‌ها تنگ است

«یافت می‌نشود!»

باز هم همان حکایت همیشگی دست روی دست گذاشتن و رها کردن کار تا شاید امدادی غیبی فرارسد و کلید حل معما را به دستمان بدهد. شمارش معکوس برای الزام کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور آغاز شده است با این حال علی‌رغم اینکه بالغ بر ۹۰ درصد تجارت کشورمان از راه حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود و در تحریم هم به سر می‌بریم، اما به گفته نماینده مالکان کشتی در ایران، هنوز برنامه مشخصی برای اجرای این قانون وجود ندارد؛ از یک سو، وزارت نفت تولید سوخت کم‌سولفور را اقتصادی نمی‌داند و تولید نمی‌کند و از سوی دیگر، برای خرید و واردات آن از کشورهای دیگر هم تدبیری اندیشیده نشده است. ظاهراً منتظر وقت اضافه هستیم تا شاید فرجی حاصل شود...

بر اساس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل از سال ۲۰۲۰ یعنی حدود چند ماه دیگر همه کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور (۰/۵ درصد گوگرد) ملزم شده‌اند. ایران نیز از آبان ماه سال ۱۳۸۱ به ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل ملحق شده و ملزم به اجرای مصوبات آن کنوانسیون در راستای کاهش آلودگی‌های دریایی است. با این حال از آنجا که تامین این سوخت برای کشتی‌ها به همکاری فرابخشی نیاز دارد هنوز برای تولید و تامین آن کاری نکرده‌ایم. این در حالی است که حمل‌ونقل دریایی برای کشورمان شاه‌رگ حیاتی است و توقف آن پیامدهای بسیاری دارد؛ آن هم در شرایط ناگوار تحریم که لاین‌های بین‌المللی به بنادر ایران تردد ندارند و همه حجم تجارت از راه دریا در کشورمان با تکیه بر ناوگان داخلی انجام می‌شود.

در انتظار دستور از نهادهای

بالادستی هستند

در همین رابطه، دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران در پاسخ به پرسش ترابریان مبنی بر اینکه مالکان کشتی برای نصب سیستم اسکرابر روی کشتی‌های خود چه اقداماتی انجام داده‌اند، تصریح کرد: «از آنجایی که هزینه نصب اسکرابر بسیار سنگین و تامین آن برای مالکان دشوار است، هنوز



دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی: همه با گفتن اینکه روش‌های مختلفی برای تامین سوخت کم‌سولفور وجود دارد از زیر بار مسئولیت شانه خالی می‌کند، اما وقتی وزارت نفت نمی‌تواند سوخت کم‌سولفور تولید کند، نصب اسکرابر گران و واردات سوخت با وجود تحریم ممکن نیست و کشتی LNG سوز هم نداریم، معلوم می‌شود همه دست روی دست گذاشته‌اند

چند سال است الزام استفاده کشتی‌ها از سوخت کم‌سولفور اعلام شده اما وزارت نفت هیچ اقدام موثری برای تولید و یا تامین این سوخت انجام نداده و سازمان بنادر و وزارت راه هم فقط با برگزاری نشست‌های مختلف نسبت به موضوع ابراز نگرانی کرده‌اند

اجرای آنها را به دقیقه نود و لحظه آخر موکول کرده، درحالی‌که لزوم استفاده از سوخت کم‌سولفور مقوله‌ای نیست که در دقیقه ۹۰ برای آن تصمیم‌گیری کنیم، زیرا به زیرساخت‌های مختلفی نیاز دارد.»

به گفته شریفی؛ بعضی‌ها منتظر نشسته‌اند تا با دستور از نهادهای بالادستی، وزارت نفت به تامین سوخت کم‌سولفور موظف شود ولی ظاهراً این دستورات باید با تاخیر و در لحظه آخر صادر شود.

دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران با ابراز اینکه مشکلات کشورمان در حوزه دریا مزمین شده و حرف جدیدی برای گفتن نداریم، خاطرنشان کرد: «اگر توجه کنید درمی‌یابید که چندین سال است فقط مشکلات عنوان می‌شود و کار مفیدی برای بهبود آنها صورت نمی‌گیرد. مشکلات ناشی از تامین سوخت و قیمت آن به ۵ سال رسیده، مقوله بالا بودن عوارض و تعرفه‌های بندری و همچنین عدم اجرای درست کتابچه تعرفه سازمان بنادر چندین سال است که مطرح شده، بحث تولید سوخت کم‌سولفور هم بحث جدیدی نیست، اما فقط در همایش‌های مختلف ذکر مصیبت می‌شود و راه‌حلی برای آنها اندیشیده نشده است. با این وجود مجالات و خبرگزاری‌های دریایی متناسب به سازمان‌های حاکمیتی را که مطالعه می‌کنید مادام از پیشرفت‌های صنعت دریایی صحبت می‌شود و همه نمودارها و عملکردها مثبت و رو به رشد است. پس ظاهراً در یک کشور زندگی نمی‌کنیم! و یا بخش خصوصی برخلاف شعارهای زیبایی که داده می‌شود اصلاً محلی از اعراب ندارد.»

او در پایان گفت: «صدای اعتراض یک بخش خصوصی را فقط بخش خصوصی دیگر می‌شنود، دولتی‌ها گوش شنوا ندارند. به همین دلیل روزه‌روز فقط بر تعداد مشکلات و گره‌های کار افزوده می‌شود.»

تدبیر سازمان بنادر: استفاده از گازوئیل به جای مازوت

معاون امور دریایی و عضو هیات‌عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز با بیان اینکه موضوع سوخت کم‌سولفور بیش از یک

اقدام موثری انجام نشده است، فراموش نکنیم که ناوگان کشور فقط محدود به یک یا دو شرکت خاص نمی‌شود و وقتی گفته می‌شود اقدام موثری رخ نداده، منظور برای کل ناوگان است.»

علی شریفی که علاوه بر ناامیدی، از مقامات وزارتخانه‌ها، دستگاه‌ها و سازمان‌های دولتی ذیربط گلایه‌مند بود، با تاکید بر اینکه گره اصلی این مشکل به کمک سازمان بنادر و به داستان وزارت نفت باز می‌شود، اظهار کرد: «همه با گفتن اینکه روش‌های گوناگونی برای تامین سوخت کم‌سولفور اعم از تولید در داخل، واردات، نصب اسکرابر و استفاده از سوخت LNG وجود دارد، از بار مسئولیت شانه خالی می‌کنند؛ اما وقتی وزارت نفت نمی‌تواند سوخت کم‌سولفور تولید و تامین کند، نصب اسکرابر نیز بسیار گران است، واردات سوخت در زمان تحریم غیرممکن است و در آخر کشتی LNG سوز نداریم، معلوم می‌شود که راه‌حلی وجود ندارد و همه دست روی دست گذاشته و نظاره‌گر هستند»

وی تصریح کرد: «چند سال است که الزام استفاده کشتی‌ها از سوخت کم‌سولفور اعلام شده اما وزارت نفت هیچ اقدام موثری برای تولید و یا تامین این سوخت انجام نداده است و سازمان بنادر و وزارت راه و شهرسازی هم فقط با برگزاری همایش‌ها و نشست‌های مختلف نسبت به این موضوع ابراز نگرانی کرده‌اند.»

شریفی با بیان اینکه شرکت نفت می‌گوید تولید این سوخت برای ما توجیه اقتصادی ندارد، افزود: «یا عده‌ای به امید آنکه بتوانند لابی کنند تا فرصت دیگری به آنها داده شود منتظر نشسته‌اند تا موعد مقرر فرا رسد که این موضوع غیرممکن است، زیرا این یک مقوله جهانی است، یا اینکه باید سوخت را گران‌تر خریداری کنند که متأسفانه به دلیل تحریم‌ها حتی اکنون هم خیلی از کشورها به کشتی‌های ما سوخت نمی‌دهند چه برسد به آن زمان که مراکز سوخت‌رسان محدودتر هم می‌شود.»

وی یادآور شد: «کشور ایران در کنوانسیون‌های مختلف دریایی عضو است اما همیشه

دبیر اتحادیه مالکان کشتی: یا عده‌ای به امید آنکه بتوانند لابی کنند تا فرصت دیگری به آنها داده شود منتظر نشسته‌اند که غیرممکن است یا باید سوخت را گرانتر بخریم که به دلیل تحریم‌ها اکنون بسیاری از کشورها حتی به کشتی‌های ما سوخت هم نمی‌دهند

... مشکلات ناشی از تامین سوخت و قیمت آن به ۵ سال رسیده، مقوله بالا بودن عوارض و تعرفه بندری چندین سال است که مطرح شده، بحث تولید سوخت کم‌سولفور هم بحث جدیدی نیست و فقط در همایش‌ها ذکر مصیبت می‌شود. با این حال رسانه‌های دریایی متناسب به سازمان‌های حاکمیتی مادام از پیشرفت‌های دریایی صحبت می‌کنند. ظاهراً در یک کشور زندگی نمی‌کنیم!

دهه است که در کنوانسیون‌های دریایی مطرح است و همه شرکت‌ها، وزارتخانه‌های مرتبط و حتی سازمان حفاظت محیط‌زیست مطلع هستند که چه کارهایی برای آن باید انجام دهند، می‌گویند: «برای تامین سوخت کم‌سولفور چند راهکار اعم از تولید در داخل کشور توسط وزارت نفت، استفاده از دستگاه‌های اسکرابر روی کشتی‌ها، واردات سوخت و... وجود دارد که باید بررسی شود کدامیک از آنها در داخل کشور قابلیت اجرا داشته و مورد قبول شرکت‌های کشتیرانی داخلی است.»

هادی حق‌شناس تصریح می‌کند: «بهره‌برداران این سوخت، خطوط کشتیرانی هستند که بدون شک یکی از این راه‌حل‌ها را انتخاب می‌کنند، اما به عهده وزارت نفت بوده، هست و خواهد بود که سوخت کم‌سولفور برای خطوط کشتیرانی تامین کند.»

وی در پاسخ به این سوال که خطوط کشتیرانی اعلام کرده‌اند که با توجه به تحریم‌ها اکنون هم بعضی از کشورها به کشتی‌های ایرانی سوخت نمی‌دهند، بنابراین آیا ممکن است در سال ۲۰۲۰ که مراکز سوخت‌رسان محدودتر خواهد شد، حلقه کشورهایی که به کشتی‌های ایرانی سوخت می‌فروشند تنگ‌تر از قبل شود، اظهار می‌کند: «اینکه می‌گویند بعضی از کشورها به ما سوخت نمی‌دهند صحت ندارد زیرا در حال حاضر هم کشتی‌های ایرانی به همه بنادر دنیا تردد می‌کنند و مشکلی برای تهیه سوخت ندارند، اما یک نکته وجود دارد که اگر هیچ کدام از راه‌حل‌های موجود برای تامین سوخت کم‌سولفور محقق نشود، بدون شک فکر اساسی برای این موضوع خواهد شد.»

عضو هیات‌عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «یکی از این راه‌ها استفاده از نفت‌گاز یا گازوئیل کم‌سولفور است که در ایران تولید می‌شود و برای تامین آن مشکلی وجود ندارد و تنها مشکل استفاده از این سوخت گران بودن و هزینه‌بر بودن نسبت به سوخت مازوت کم‌سولفور است.»

وی درباره بررسی رفتار دیگر نهادهای مرتبط به این موضوع خاطر نشان می‌کند: «شرکت‌های کشتیرانی وظیفه‌ای در این زمینه ندارند. آنها نیاز خود را اعلام کردند و وزارت نفت موظف

به تامین نیاز آنها از راه تولید و یا واردات است. البته مالکان بیش از ۱۰ سال است مکاتبات خود را در این زمینه انجام داده‌اند؛ اما وزارت نفت اولویت‌سنجی می‌کند و از آنجایی که تولید سوخت کم‌سولفور برای کشتی‌ها در اولویت‌های آنها نیست تاکنون تولید نکرده‌اند. البته آنها برای این کار خود بدون شک استدلال دارند، اما خودشان باید اعلام کنند که با وجود نیاز کشتی‌ها به سوخت کم‌سولفور چرا هنوز تولید نکرده‌اند.»

حق‌شناس درباره تاثیر الزام کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور از سال ۲۰۲۰ بر صنعت کشتیرانی ایران، بیان کرد: «از آنجا که بالاخره یک راه‌حلی اندیشیده می‌شود، این قانون بر صنعت کشتیرانی در ایران تاثیر منفی نخواهد داشت. مهم آن است که راه‌حل‌هایی غیر از استفاده از سوخت کم‌سولفور (مازوت) تامین سوخت را گران می‌کند، بنابراین اکنون گران شدن سوخت مقوله اصلی ما است.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «اگر سوخت کم‌سولفور در ایران تولید نشود شرکت‌ها و فعالان صنعت بانکرینگ در کشور نیز با مشکل مواجه می‌شوند.»

اما گفته می‌شود که رویکرد وزارت نفت بر پایه «واردات اقتصادی‌تر از تولید در داخل» استوار است زیرا اگر اندک اعتقادی به تولید در داخل داشتند و یا مقوله هزینه را برای شرکت‌های کشتیرانی در نظر می‌گرفتند به‌خوبی درمی‌یافتند که تولید سوخت کم‌سولفور در داخل می‌تواند به‌صرفه‌ترین و مطمئن‌ترین راهکار برای ایران باشد، زیرا با وجود تحریم (که چندین سال است اقتصاد ایران را در بند کرده) و احتمال تشدید آن در آینده‌ای نزدیک، تامین سوخت گران‌تر، هزینه حمل‌ونقل و در نهایت قیمت تمام‌شده کالاها را به‌شدت افزایش می‌دهد و شرایط را برای افزایش تورم مهیا می‌کند؛ بنابراین اکنون وزارت نفت و شرکت‌های تابعه باید پاسخگوی این پرسش باشند که چرا تولید و تامین سوخت کم‌سولفور برای کشتی‌ها در اولویت آن وزارتخانه قرار ندارد.

آسیبی که به صنعت بانکرینگ وارد می‌شود

در ادامه گفت‌وگو با حق‌شناس، پای سخنان

معاون امور دریایی
سازمان بنادر: فعلا
کشتی‌های ایرانی
به همه بنادر دنیا تردد
می‌کنند و مشکلی برای
تهیه سوخت ندارند
از آنجا که بالاخره
راه‌حلی اندیشیده
می‌شود، قانون
استفاده از سوخت
کم‌سولفور بر صنعت
کشتیرانی ما تاثیر
منفی نخواهد داشت

یکی از راه‌حل‌ها
استفاده از نفت‌گاز یا
گازوئیل کم‌سولفور
است که در ایران
تولید می‌شود و برای
تامین آن مشکلی
وجود ندارد. تنها
مشکل، گران بودن
آن نسبت به مازوت
کم‌سولفور است

حتی گفته شده است که در صورت تعریف بسته‌های حمایتی و مشوق‌های لازم می‌تواند با سرمایه‌گذاران بالقوه وارد مذاکره شود و با انعقاد قرارداد سرمایه‌گذاری مشترک (JV) بستر لازم را به منظور تولید سوخت کم‌سولفور فراهم آورد.»

او در خصوص پرسشی مبنی بر اینکه اگر وزارت نفت نتواند سوخت کم‌سولفور برای کشتی‌ها تامین کند و قرار شود کشتی‌های ایرانی از سوخت گازوئیل کم‌سولفور استفاده کنند، چند درصد از ظرفیت ایجاد شده بانکرینگ در کشور فعال شده و چند درصد غیرفعال می‌ماند؟ به این پاسخ اکتفا کرد که «اساسا به لحاظ پایین بودن کیفیت گازوئیل، این فرآورده به کشتی‌ها آسیب می‌زند و امکان استفاده از آن برای کشتی‌ها وجود ندارد.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ گفت: «صنعت بانکرینگ یک صنعت زیرساختی محسوب می‌شود احداث زیرساخت‌های این صنعت نیاز به حجم بالای سرمایه‌ای دارد بنابراین بخش خصوصی در ایران با سرمایه‌گذاری خود زیرساخت‌های دریایی و بندری آن را بدون تسهیلات و مشوق‌های لازم ایجاد کرده و توقع این است که حداقل در شرایطی که امروز حتی انتقال ارز از کشور ریسک و هزینه‌های سرسام‌آوری دارد قیمت‌گذاری در فرآورده‌های تحویلی به‌گونه‌ای باشد که از این صنعت حمایت شود تا بازگشت سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته توسط فعالان صنعت بانکرینگ تحقق یابد.»

دبیر انجمن صنعت بانکرینگ ایران نشستیم و تاثیر الزام همه کشتی‌ها به استفاده از سوخت کم‌سولفور را بر صنعت بانکرینگ ایران جویا شدیم. محمدرضا راوند گفت: «بدون شک اجرای این قانون به صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در ایران آسیب وارد می‌کند، زیرا در شرایط فعلی نیز کشتی‌های عبوری از خلیج فارس و دریای عمان به لحاظ عدم جذابیت قیمت به سوخت‌گیری در آب‌های ایران تمایلی ندارند.»

او تاکید کرد: «تا جایی که انجمن بانکرینگ می‌داند وزارت نفت برنامه مدونی برای تولید فرآورده کم‌سولفور ارائه نکرده و پالایشگاه‌های کشور نیز از حیث فنی و سرمایه‌ای در این مورد آمادگی لازم ندارند.»

راوند در عین حال خاطرنشان کرد: «صنعت بانکرینگ چالش‌هایی بسیار زیادتر و مهم‌تر از سوخت کم‌سولفور دارد که ضررهای بیشتری به صنعت بانکرینگ وارد کرده است، مانند نقص در شیوه قیمت‌گذاری که ناشی از عدم وجود نگاه راهبردی و توسعه‌ای به این صنعت است. ضمن اینکه نبود انعطاف و فقدان مکانیسم‌های پایدار برای توسعه صنعت بانکرینگ از سوی شرکت ملی نفت نیز این صنعت را تضعیف کرده است.»

او درباره اقدامات انجمن برای رفع مشکلات پیش آمده خاطرنشان کرد: «انجمن از سال‌ها قبل هشدارهای لازم را در خصوص فقدان آمادگی و امکانات لازم برای تامین نفت کوره کم‌سولفور در قالب مکاتبات و مذاکرات عدیده به مسئولان ذیربط اعلام کرده است.»

آخرین وضعیت قیمت سوخت شناورهای مسافری و باری

هادی حق‌شناس با اشاره به اینکه قیمت سوخت شناورهای مسافری و باری از سوی مجموعه وزارت نفت تعیین می‌شود، اظهار کرد: سوخت شناورهای مسافری در آب‌های داخلی به صورت یارانه‌ای و سوخت شناورهای باری در آب‌های بین‌المللی نیز با قیمت آزاد محاسبه می‌شود و تا این لحظه افزایش قیمت سوخت شناورهای مسافری و باری در دستور کار نیست و در این رابطه افزایش قیمتی ابلاغ نشده است.

وی در مورد وضعیت قیمت بلیت شناورهای مسافری در سال جاری نیز بیان کرد: در برخی مسیرها شاهد افزایش قیمت ۲۰ درصدی بلیت شناورهای مسافری برای مسافران غیربومی بودیم و این افزایش مبلغ برای گردشگران لحاظ شد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر دریانوردی افزود: با اتمام ایام نوروز در بازه زمانی ۲۵ اسفندماه سال گذشته تا ۱۵ فروردین ماه سال جاری، شاهد افزایش قیمت بودیم و با اتمام این ایام قیمت‌ها به حالت قبل بازگشت.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی آخرین وضعیت قیمت سوخت شناورهای مسافری و باری و نیز قیمت بلیت شناورهای مسافری را در سال ۱۳۹۸ تشریح کرد.

عملیات بندری روی مدار نزولی

پرونده عملیات بندری تجاری کشور در سال ۱۳۹۷ با تخلیه و بارگیری ۱۳۶ میلیون و ۵۰۱ هزار و ۴۵۷ تن کالاهای غیرنفتی و مواد نفتی و ثبت کاهش ۱۳ درصدی نسبت به سال ۱۳۹۶ بسته شد.

با کاهش ۲۰ میلیون و ۳۲۳ هزار و ۱۵۰ تنی نسبت به سال ۹۶ کاهش ۱۳ درصدی داشت. این در حالی است که تخلیه و بارگیری در بنادر ایران در سال ۹۶ نسبت به سال ۹۵ حدود ۷/۵ درصد و در سال ۹۵ نسبت به سال ۹۴ بالغ بر ۱۰ درصد افزایش یافته بود.

به گزارش ترابری، عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر ایران که با امضای برجام اندک‌اندک جان گرفته بود و در مدار صعودی حرکت می‌کرد، با اعمال دوباره تحریم‌های آمریکا و همچنین نوسان شدید نرخ ارز تغییر مسیر داد و در مدار نزولی افتاد به صورتی که در سال ۹۷

در سال ۹۷، سهم بارگیری از عملیات بندری ۸۱ میلیون و ۶۰۰ هزار و ۴۴۹ تن و سهم تخلیه ۵۴ میلیون و ۹۰۱ هزار و ۸ تن بود که در بین گروه‌های کالایی تنها تخلیه و بارگیری کالاهای اساس بالغ بر ۵ درصد افزایش داشت. تخلیه و بارگیری کالاهای فلزی با ۵/۳ درصد کاهش، کالاهای ساختمانی و معدنی با ۱۴/۶ درصد کاهش، ماشین‌آلات، وسایل نقلیه، قطعات یدکی و ابزارآلات با ۸/۷ درصد کاهش، کود و مواد شیمیایی با ۰/۲ درصد کاهش، منسوجات، چرم، پوشاک، الیاف، کاغذ و چوب با حدود ۱۶/۹ درصد کاهش، خرده‌بار متفرقه با ۲/۱ درصد کاهش، کالاهای کانتینری با ۳۶/۷ درصد کاهش و فرآورده‌های نفتی با ۷/۹ درصد کاهش ثبت شد.

در بین بنادر ایران، بندر شهید رجایی همچنان نقش دروازه اصلی تجارت را بازی می‌کند زیرا با اختصاص ۵۲ درصد از میزان تخلیه و بارگیری بنادر احتمال دسترسی دیگر بنادر را به این آمار دورتر کرده است.

علاوه بر آن بندر امام خمینی نیز ۳۰ درصد از حجم تخلیه و بارگیری بنادر را انجام داده است که قسمت اعظمی از آن به تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی اختصاص داشته است. در عین حال، چند سالی است که سازمان بنادر و دریانوردی با تعریف طرح توسعه‌های بندر شهید رجایی در هشت فاز در نظر دارد تا قسمتی از حجم باری را که در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری می‌شود به سمت بندر شهید بهشتی جذب کند.

بر اساس آمار منتشره سازمان بنادر و دریانوردی، در سال ۹۷ رویه‌های گمرکی در بنادر ایران نسبت به سال ۹۶ فراز و فرودهای مختلفی داشته، به صورتی که برای رویه صادرات ۱۲/۹ درصد، واردات ۲۳ درصد، ترانزیت ۱۸ درصد و برای ترانشیپ ۲۸/۵ درصد کاهش ثبت شده است. در بین رویه‌های گمرکی فقط کاپوتاژ افزایش ۱۰ درصد داشته است.

نمره مردودی سال ۱۳۹۷ برای عملیات کانتینری

در سال ۹۷، عملیات کانتینری در بنادر ایران با ۳۹/۵ درصد کاهش به یک میلیون و ۸۶۱ هزار و ۶۱۴ TEU کانتینر رسید که بندر شهید رجایی





موافقت کمیسیون عمران با خروج سازمان بنادر از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تاکید بر اینکه چارچوب فعالیت سازمان بنادر و دریانوردی باید متفاوت از سایر دستگاه‌ها تعریف شود، گفت: کمیسیون عمران با خروج سازمان بنادر از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری موافق است و آن را موجب افزایش اختیار عمل سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه مالی و اداری می‌داند که موجب ارتقای میزان درآمدهای ملی و شکوفایی بندری و دریایی خواهد شد.

فرج اله رجبی در گفت‌وگو با پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، در خصوص شمولیت سازمان بنادر و دریانوردی ذیل ماده ۵۳ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور در صورت تصویب در مجلس شورای اسلامی، اظهار کرد: «سازمان‌های درآمدزا و توسعه‌ای نظیر سازمان بنادر و دریانوردی طبعاً نیازمند انعطاف بیشتری در روند فعالیت‌های اداری خود هستند تا بتوانند چابک‌تر عمل کرده و بازدهی بیشتری داشته باشند.»

وی ادامه داد: «ماهیت وجودی سازمان‌هایی نظیر سازمان بنادر و دریانوردی این است که با اختیار عمل بیشتر بتوانند ظرفیت‌های اقتصادی کشور را محقق کنند و اگر قرار بود همانند سایر دستگاه‌ها درگیر و در چارچوب‌های اداری و مالی قرار بگیرند دیگر تفاوتی بین آنها وجود نداشت.»

این عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه بعضاً نگرانی‌هایی در مورد عملکرد مالی و اداری سازمان‌هایی که از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری خارج می‌شوند، وجود دارد، تصریح کرد: «به طور حتم با نظارت هرچه بهتر و بیشتر دستگاه‌های نظارتی می‌تواند فعالیت چنین سازمان‌هایی را رصد کرد و این مسئله جای نگرانی ندارد.» رجبی با اشاره به اینکه هدف کمیسیون عمران از موافقت با شمولیت سازمان بنادر و دریانوردی ذیل ماده ۵۳ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، عملکرد هرچه بهتر این سازمان در حوزه مالی و اداری است تا ظرفیت‌های اقتصادی کشور در این بخش را شکوفا کرد، گفت: «این اتفاق را مثبت می‌دانیم و امیدوار هستیم که در مجلس شورای اسلامی نیز رای لازم را کسب کند.»

وی با تاکید بر اینکه باید چارچوب عملکرد اداری و مالی سازمان‌های نظیر سازمان بنادر به عنوان یک مجموعه درآمدزا و دارای پتانسیل برای افزایش میزان درآمدهای ملی باید با چارچوب عملکرد سایر دستگاه‌ها متفاوت باشد، اظهار کرد: «افزایش اختیار عمل سازمان‌های درآمدزا موجب می‌شود تا بروکراسی‌های موجود در نظام اداری مانع از عملکرد هرچه بهتر آنها در حوزه مالی نشود.»

گفتنی است؛ سازمان بنادر و دریانوردی در گذشته بر اساس آیین‌نامه مالی و معاملاتی خود فعالیت می‌کرده اما در گذر زمان مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری شده است. پس از آنکه به دلایل مختلف سازمان بنادر و دریانوردی مشمول ماده ۵ قانون رفع موانع تولید نشد، به دنبال پیگیری‌های صورت گرفته این مسئله مجدداً در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار گرفته و در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی مطرح و به تصویب رسیده است و قرار بر این است که در صحن علنی مجلس به رای گذاشته شود.

با تخلیه و بارگیری یک میلیون و ۱۵۴ هزار و ۸۹۲ TEU کانتینر سهمی بالغ بر ۸۲ درصد از این عملیات را با کاهش ۴۰ درصدی به نام خود کرده است. پس از بندر شهیدرجایی، بندر امام خمینی با تخلیه و بارگیری ۹۷ هزار و ۱۲۷ TEU کانتینر و ریزش ۱۶/۲ درصدی در رتبه دوم بندر کانتینری قرار گرفته است.

بندر بوشهر با تخلیه و بارگیری ۶۲ هزار و ۹۱۹ TEU کانتینر در رتبه سوم، بندر چابهار با تخلیه و بارگیری ۵۴ هزار و ۹۶ TEU کانتینر در رتبه چهارم، بندر شهید باهنر با تخلیه و بارگیری ۴۳ هزار و ۴۳۷ TEU کانتینر در رتبه پنجم، بندر خرمشهر با تخلیه و بارگیری ۲۳ هزار و ۶۳ TEU کانتینر در رتبه ششم، بندر دیر با تخلیه و بارگیری ۱۶ هزار و ۶۶ TEU کانتینر در رتبه هفتم، بندر قشم با تخلیه و بارگیری ۱۱ هزار و ۸۵۶ TEU کانتینر در رتبه هشتم، بندر انزلی با تخلیه و بارگیری ۳ هزار و ۵۷۹ TEU کانتینر در رتبه نهم، بندر لنگه با تخلیه و بارگیری ۳ هزار و ۳۱۵ TEU کانتینر در رتبه دهم و بندر گناوه با تخلیه و بارگیری ۲ هزار و ۸۳۸ TEU کانتینر در رتبه یازدهم بندر کانتینری نشست.

عملکرد مسافری بندر

هم ریزش داشت

بر اساس آمار منتشر شده سازمان بنادر، ۸ میلیون و ۹۴۸ هزار و ۳۵۳ مسافر ورودی و هشت میلیون و ۸۹۶ هزار و ۹۴۳ مسافر خروجی در بندر مسافری ایرانی از راه دریا جابه‌جا شده‌اند که هر کدام از این رویه‌ها نسبت به سال ۹۶ بالغ بر ۸ درصد کاهش داشته است. همچون سال‌های گذشته بندر قشم با جذب حدود ۸۰ درصد از مسافران دریایی مقام فعال‌ترین بندر مسافری ایران را به نام خود کرده است. پس از بندر قشم نیز بندر شهیدرجایی با سهمی بالغ بر ۱۶ درصد دومین بندر مسافری ایران شد.

بندر خرمشهر، چارک، بوشهر، گناوه، بندر لنگه، بندر باهنر و بندر دیر به ترتیب از بندر مسافری فعال در سال ۹۷ بودند. این در حالی است که بندر انزلی با داشتن مجهزترین پایانه مسافری بندری در ایران جایگاهی در بین بندر مسافری ندارد.

خروج خلبانان از کشور سرعت گرفته است

ارتفاع پست

پویا مهرابی

مهاجرت خلبانان ایرانی اگرچه در زمره مهاجرت نیروی کار قرار می‌گیرد، اما به دلیل تعداد زیاد در سال گذشته و موج درخواست‌های مهاجرت این صنف، بازتاب گسترده‌ای داشته و در محافل تخصصی و بعضاً سیاسی، به‌عنوان بحران پیش‌روی صنعت هوایی ایران قلمداد شده است. گفته می‌شود در ۳ ماه پایانی سال ۹۷ بیش از صد نفر از خلبانان کشور درخواست مهاجرت رسمی داده‌اند.

ترابران با محمدعلی حجتی، ممیز هواپیمایی کشوری به گفت‌وگو نشست تا از دلایل موج جدید خروج خلبانان از ایران جویا شود. حجتی معتقد است تاکنون بیشتر مباحث مطرح‌شده در ایران، درباره مهاجرت نخبگان علمی دانشگاهی بوده است و به دلیل وجود نیروی کار مازاد، به خروج نیروی کار حرفه‌ای کمتر پرداخته شده است. او می‌گوید فرار ناشی از نارضایتی این خلبانان که در سال‌های دور با رفتن به یک شرکت هواپیمایی داخلی دیگر التیام می‌یافت، در سال‌های اخیر به یک شرکت هواپیمایی خارجی ختم شده و در نبود امکان بروز سایر نمادهای اعتراض جهانی، کنشی برای بیان اعتراض و اعلام نارضایتی آنها است.



اختلاف درآمد خلبان ایرانی با خلبان خارجی دلیل اصلی مهاجرت آنها نیست. بسیاری عوامل دست به دست هم داده‌اند و خلبانان ما را به این کار ترغیب کرده‌اند

شرکت‌های هواپیمایی ایرانی سعی کرده‌اند به شیوه‌های مختلف، اعم از اخذ تعهدات سنگین و بلندمدت، ممنوع‌الخروجی، عدم صدور تاییدیه یک‌طرفه گواهینامه خلبانی و... از مهاجرت خلبانان جلوگیری کنند

ترغیب کردند تا اینکه کاهش درآمد تیر خلاصی بر تصمیم نهایی آنها بود.»
حجتی افزود: «آنها می‌گفتند تحمل دوری از خانواده برایشان سخت است و با وجود اینکه ایرلاین قبلی را خانه خود می‌دانیم چاره‌ای جز دوری نداریم. ما به خاطر درآمد بیشتر از کشور نرفتم، بلکه به خاطر ناملایمات از کشور رفتیم. به نظر می‌رسید مدیرانمان به بودن ما تمایلی نداشتند و ماندن ما چیزی جز زجر و عذاب نداشت، بنابراین ما هم رفتیم.»

او تاکید کرد: «فشار پروازی هم یکی از عواملی است که شرایط را سخت‌تر می‌کند. متأسفانه معمولاً پروازها روتین نیستند و خرابی‌های غیرعادی و غیرمعمول هواپیما شرایط کاری را پیچیده می‌کند. برخی خرابی‌ها روی تصمیم‌گیری خلبان تأثیر می‌گذارد. نمی‌گویم پروازها ایمن نیستند، اما گاهی مقررات، اختیار انجام پرواز را به عهده خلبان می‌گذارد و وقتی خلبان طبق مقررات تصمیم می‌گیرد پرواز انجام ندهد، به انحای مختلف به او فشار وارد می‌کنند که حتماً باید پرواز را انجام دهد.»

به گفته حجتی؛ خلبانان مهاجر معتقدند که فشار مدیریتی و بالاسری از فشار پروازی بالاتر است.

حجتی افزود: «اگرچه مهاجرت خلبانان ایرانی در زمره مهاجرت نیروی کار قرار می‌گیرد، اما به دلیل تعدد در سال گذشته و موج درخواست‌های مهاجرت این صنف، بازتاب گسترده‌ای داشته و به‌عنوان بحران پیش‌روی صنعت هوایی ایران قلمداد شده است. این موضوع شرکت‌های هواپیمایی را نسبت به آینده نگران کرده و با اعلام وضعیت بحرانی، سعی کرده‌اند به هر شیوه ممکن از خروج خلبانان جلوگیری کنند؛ مثلاً اخذ تعهدات سنگین و بلندمدت از خلبانانی که در شرف استخدام یا در آستانه ارتقا بودند، ممنوع‌الخروجی برخی از خلبانانی که تعهد داشتند، صادر نکردن تاییدیه یک‌طرفه گواهینامه خلبانی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری و در کمال ناباوری تعلیق گواهینامه برخی از خلبانان ایرانی که در شرکت‌های هواپیمایی خارجی پرواز می‌کردند، بخشی از

در خبرها آمده بود که در سه ماه پایانی سال ۱۳۹۷ صد نفر از خلبانان کشور مهاجرت کردند. خلبانان مجربی که در ۲ یا ۳ سال تربیت می‌شوند بلکه سال‌های متمادی آموزش دیدند و حداقل ۱۰ سال کمک خلبان بودند. در همین خصوص محمدعلی حجتی با بیان اینکه نظرات مختلفی درباره دلایل خروج خلبانان از کشور وجود دارد و باید علل این موضوع ریشه‌یابی و بررسی شود، گفت: «امیدوارم این مصاحبه باعث شود که شرکت‌های هواپیمایی، سازمان هواپیمایی کشوری و کارشناسان دور هم بنشینند و علت‌ها را ریشه‌یابی کنند.»

این ممیز هواپیمایی کشوری خاطرنشان کرد: «شاید بتوان دلایلی را که عزم خلبانان را برای مهاجرت جزم کرده است، نام برد، اما نمی‌توان با قطعیت یک یا دو موضوع را علت اصلی این رویداد دانست. به عنوان مثال برخی از خلبانان با توجه به شرایط اقتصاد داخلی، ترجیح می‌دهند در ایرلاین کشورهای همسایه کار کنند که این مسئله وقتی قانونمند و رسمی نباشد به معنای فرار سرمایه از کشور است، زیرا برای تربیت یک خلبان از درجه کمک‌خلبانی به خلبانی بیش از یک میلیارد تومان هزینه می‌شود که این به معنای سرمایه‌گذاری کشور روی افراد متخصص است که باید برای حفظ آنها تلاش دوچندانی کرد.»

حجتی که با تعدادی از خلبانان در خصوص دلایل مهاجرتشان از کشور صحبت کرده است، با اشاره به اینکه آنان یکی از دلایل مهم نارضایتی خود را شیوه برخورد و رفتار ایرلاین‌ها با خلبانان اعلام کردند، یادآور شد: «آنها انتظارات و خواسته‌هایی از سیستم مدیریتی دارند که به آن خواسته‌ها بی‌توجهی شده است. علاوه بر این، اختلاف درآمد و حقوق خلبانان ایرانی با خلبانان دیگر کشورها که ناشی از نوسانات نرخ ارز و کاهش ارزش پول ملی است، نارضایتی آنان را به دنبال داشته است.»

او تاکید کرد: «من نمی‌گویم این دلیل تأثیر کمی در مهاجرت آنها داشته است، اما دلیل اصلی هم نیست. بسیاری از عوامل دست به دست هم داده‌اند و خلبانان را به مهاجرت

به نظر می‌رسد چون خلبانان ایرانی امکانی برای احقاق حقوق خود و بیان مشکلات و نارضایتی‌شان ندارند، پس از پیگیری‌های اداری و حاصل نشدن نتیجه، یا با شرایط موجود کنار آمده و یا رخت مهاجرت بر تن می‌کنند. چنین مهاجرت‌هایی نه تنها اعزاز نیروی کار نیست بلکه بیشتر به «فرار هماهنگ‌نشده جمعی» شبیه است

شرکت‌های هواپیمایی باید رویکرد خود را نسبت به مهاجرت خلبانان تغییر دهند و برای حفظ منابع انسانی خود، به جای استفاده از روش‌های قهری مانند تشکیل پرونده‌های قضایی و بحرانی جلوه دادن موضوع، از روش‌های نوین مدیریت منابع انسانی بهره ببرند

این اقدامات بوده است.»

ممیز هواپیمایی کشوری با اشاره به اینکه تقریباً مهاجرت همه خلبانان ایرانی با درخواست فردی و ارتباط مستقیم آنها با شرکت‌های هواپیمایی خارجی بوده و از سوی شرکت یا نهاد رسمی داخلی اعزام نشده‌اند، گفت: «به نظر می‌رسد چون خلبانان ایرانی مکانی برای احقاق حقوق خود و بیان مشکلات و نارضایتی‌شان ندارند، پس از پیگیری‌های اداری و حاصل نشدن نتیجه، یا با شرایط موجود کنار آمده و یا رخت مهاجرت بر تن می‌کنند. چنین مهاجرت‌هایی نه تنها اعزاز نیروی کار نیست، بلکه به یک "فرار هماهنگ‌نشده جمعی" شبیه است.»

او تصریح کرد: «فرار ناشی از نارضایتی این خلبانان که از سر استیصال بود، در سال‌های دور با رفتن به یک شرکت هواپیمایی داخلی دیگر التیام می‌یافت، اما در سال‌های اخیر به یک شرکت هواپیمایی خارجی ختم شده که شیوه‌ای برای بیان اعتراض و اعلام نارضایتی آنهاست.»

حجتی خاطر نشان کرد: «کمترین هزینه‌ای که یک خلبان ناراضی می‌تواند تحمیل کند، هزینه‌های پنهانی است که با کوچک‌ترین تصمیم او در هدایت هواپیما روی باند فرودگاه یا حتی در حین پرواز با افزایش مصرف سوخت، وقوع تاخیرات پروازی، افزایش استهلاك قطعات مصرفی هواپیما و مانند آنها شکل می‌گیرد. همچنین بدترین واکنش خلبانان، تحت تاثیر قرار گرفتن شرایط ایمن پرواز از طریق رعایت نکردن اصول مدیریت منابع خدمه پروازی است.»

این فعال صنعت هوایی افزود: «برخی از کمک‌خلبانان کمتر از ۱۰ میلیون تومان حقوق می‌گیرند و اگر هر دلار را بین ۱۳ تا ۱۴ هزار تومان در نظر بگیریم کمتر از هزار دلار دریافتی ماهانه دارند؛ اما در ایرلاین‌های خارجی با تعداد پرواز پایین‌تر می‌توانند چهار تا پنج هزار دلار به صورت میانگین درآمد داشته باشند. البته ناگفته نماند در ایرلاین‌های داخلی خلبانان بین ۱۵ تا ۲۰ میلیون تومان و در برخی موارد بیشتر هم دریافتی دارند.»

او تاکید کرد: «خلبانان و کمک‌خلبانان مهاجر از نظر سن و تجربه خیلی متفاوت هستند. حتی کسانی بوده‌اند که بازنشسته شده‌اند! برخی ۲۰ سال و گروهی دیگر دو تا سه هزار ساعت سابقه پرواز داشته‌اند. معمولاً اگر خلبانی تایپ بالای ۵۰۰ ساعت داشته باشد می‌تواند درخواست استخدام ایرلاین خارجی دهد و به فعالیت مشغول شود.»

دو هزار خلبان بیکار در کشور داریم

حجتی با بیان اینکه بعضی رسانه‌ها ادعا می‌کنند که اقبال مردم به آموزش شغل خلبانی کاهش یافته است، اظهار کرد: «بعضی مراکز آموزشی وقت ندارند و دانشجویان برای آموزش پروازشان در صف انتظار این مراکز می‌مانند. این در شرایطی است که دانشجویان هیچ‌گونه یارانه‌ای ندارند و باید همه هزینه‌ها را خودشان بپردازند.»

حجتی توضیح داد: «البته قبلاً شرکت‌های هواپیمایی به صورت بورسیه خلبان می‌گرفتند که برای اعضای خانواده‌های متوسط جامعه یک شانس تلقی می‌شد، اما اکنون هزینه‌های آموزش بسیار بالا است و ایرلاین‌ها شرایطشان را برای استخدام روزبه‌روز سخت‌تر می‌کنند، حتی برای استخدام یکسری تعهدات مالی می‌گیرند. مثلاً هر دانشجو حداقل باید ۱۵۰ ساعت پرواز داشته باشد که هر ساعت پروازی آموزشی بین یک میلیون تا یک میلیون و ۳۰۰ هزار تومان هزینه دارد. پس هر دانشجو برای دوره‌های تئوری، سیمیلاتور و پرواز باید بین ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان پرداخت کند.»

او با اشاره به برخی خبرها مبنی بر اینکه گواهی‌نامه خلبانان ایران در برخی کشورها اعتبار ندارد، تصریح کرد: «مدارک خلبانان ایرانی هیچ مشکلی ندارد و چون عضو پیمان‌های مربوطه هستیم، روند کار هیچ‌گونه مغایرتی با قوانین بین‌المللی ندارد. پس گواهی‌نامه‌هایی که صادر می‌کنند، برای کشورهای عضو ایکائو معتبر است.»

حجتی گفت: «دیدگاه خوبی در جهان نسبت به آموزش و استاندارد خلبانان ایرانی وجود دارد، بنابراین خلبانان ایرانی را به هیچ‌عنوان نمی‌توان با خلبانان هندی و پاکستانی مقایسه کرد. البته ممکن است گاهی به علت تحریم یا

اگر اشتغال خلبانان کشور را در شرکت‌های هواپیمایی خارجی رسمی کنیم تا آنها مجبور نشوند به صورت پنهانی یا قهر از کشور خارج شوند، به نفع صنعت هوایی ماست. بنگاه‌هایی در جهان هستند که چنین جابه‌جایی‌هایی را انجام می‌دهند اما اجازه فعالیت در ایران ندارند

از ایرلاین‌ها یا بنگاه‌های اعزام خلبان به خارج حمایت کرده و از بازار کار غنی خلبانی در جهان از جمله کشورهای همسایه و منطقه استفاده کنند. بدون شک، آورده این خلبانان برای کشور از لحاظ ارزی، تکنولوژی، تعاملات بین‌المللی و حفظ سرمایه، از هزینه‌ای که برای آموزش، ارتقا و انتقالشان می‌شود، به مراتب بیشتر خواهد بود.»

حجتی خاطر نشان کرد: «اگر اشتغال خلبانان ایرانی را در ایرلاین‌های خارجی رسمی کنیم تا آنها به صورت پنهانی، با تندی و قهر نروند، به نفع پیشرفت صنعت هوایی خواهد بود. به عبارت بهتر، اگر به صورت رسمی ایرلاین‌های داخلی با ترکیش، قطر یا امارات قرارداد ببندند و شیوه همکاری خلبانان ایرانی را با آنها مشخص کنند، به نفع همه خواهد بود، همچنین بنگاه‌هایی در جهان فعالیت می‌کنند که چنین جابه‌جایی‌هایی را انجام می‌دهند، اما در ایران چنین بنگاه‌هایی مجوز حضور ندارند.»

او با پیشنهاد اینکه باید تابوهای ذهنی مان را بشکنیم و از سیاسی و امنیتی جلوه دادن چنین موضوعاتی در صنعت هوایی دوری کنیم، تصریح کرد: «شرکت‌های هواپیمایی باید رویکرد خود را نسبت به مهاجرت خلبانان تغییر دهند و برای حفظ منابع انسانی از جمله خلبانان، به جای استفاده از روش‌های قهری مانند تشکیل پرونده‌های متعدد قضایی و بحرانی جلوه دادن مهاجرت آنها، از روش‌های نوین مدیریت منابع انسانی استفاده کنند و اولویت را در تعامل دوسویه قرار دهند.»

حجتی گفت: «از آنجا که اکنون در ایران، با افزایش نیرو در حرفه خلبانی، نارضایتی آنها و رشد منفی مسافرت‌های هوایی روبه‌رو هستیم و در عین حال، منطقه ما با رشد مثبت مسافرت هوایی و کمبود خلبان مواجه است، سازمان هواپیمایی باید به جای ممانعت از مهاجرت خلبانان، با همکاری وزارت کار و امور خارجه،

موارد این چنینی خلبانی که پاسپورت ایران دارد، در برخی کشورها با مشکل روبه‌رو شود، اما هیچ ایرلاینی به علت مسائل فنی خلبانان ایرانی را رد نمی‌کند.»

ممیز هواپیمایی کشوری در پاسخ به این پرسش که خلبانان بیشتر به چه کشورهایی مهاجرت می‌کنند، بیان کرد: «در کشورهای در حال توسعه بازار مناسبی برای استخدام خلبانان وجود دارد. البته این موضوع بستگی به تایپ و تجربه خلبانان دارد که معمولاً به هند، ترکیه، مالزی و کشورهای منطقه می‌روند.»

او افزود: «بازار خلبانی در جهان با کمبود نیرو مواجه است، اما بازار خلبانی ایران مازاد نیرو دارد! بنابراین برخلاف سال‌های گذشته، به نظر می‌رسد با برنامه‌ریزی مناسب می‌توانیم از این بازار جهانی استفاده کنیم و برای کشور ارزآوری داشته باشیم. البته ممکن است خروج خلبان‌ها از کشور تبدیل به بحران شود، اما با نگاه دیگر شاید بتوانیم از این تهدید استفاده کنیم و از کمبود خلبان در بازار جهانی به صورت قانونمند استفاده کنیم. مثلاً اگر یک فوتبالیست ایرانی از باشگاهی داخلی در یک تیم مطرح اروپایی بازی و کسب تجربه کند آیا به ضرر کشور و فوتبال ایران است یا هم بازیکن و هم فوتبال ایران رشد می‌کند؟ بنابراین اگر بگوییم برای بازیکن در ایران هزینه کرده‌ایم و باید در کشور بماند نمود بارز فرصت‌سوزی است.»

ایرلاین‌های ایرانی چقدر ارز دولتی گرفتند؟

شرکت‌های هواپیمایی از ابتدای فروردین تا نیمه دوم دی ماه سال قبل، در مجموع ۱۴۰ میلیون دلار ارز ۴۲۰۰ تومانی و ۱۹۶ میلیون دلار ارز نیمایی دریافت کردند.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، در مورد میزان ارز ۴۲۰۰ تومانی و نیمایی پرداخت شده از سوی بانک مرکزی به شرکت‌های هواپیمایی داخلی از فروردین ماه تا نیمه دوم دی ماه سال گذشته، اظهار کرد: «در مجموع طی مدت مذکور ۱۴۰ میلیون دلار ارز دولتی (۴۲۰۰ تومانی) و ۱۹۶ میلیون دلار ارز نیمایی به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی پرداخت شد که برای برخی از آنها رقم ۶۴۰۰ دلاری و برای برخی نیز مبالغ ۳۰ تا ۴۰ میلیون دلاری بوده است.» مقصود اسعدی سامانی، با بیان این‌که شرکت‌های هواپیمایی به طور میانگین، ماهانه ۵۰ میلیون دلار ارز برای تامین نیازهای خود لازم دارند، اظهار کرد: «این رقم برای شرکت‌های هواپیمایی داخلی در طول سال که شامل هزینه‌های جاری آنها می‌شود ۶۰۰ میلیون دلار است که در صورت عدم تخصیص رقم مورد نظر باید از طریق بازار آزاد نیاز خود را تامین کنند.» او با اشاره به اینکه هر ساعت-سندلی هزینه ۴۵ تا ۵۰ دلاری را دارد، تاکید کرد: «زمان تخصیص ارز از اهمیت بسیار بالایی برای شرکت‌های هواپیمایی برخوردار است و با توجه به گران بودن هزینه قطعات و امکان‌پذیر نبودن دپوی قطعات اگر ارز مورد نیاز در زمان مناسب تخصیص نیابد به طور حتم شرکت‌های هواپیمایی با مشخص مواجه می‌شوند.»



بر اساس شواهد مشابهی که در بررسی اولیه علل سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ لاین ایر و خط هوایی اتیوپی به دست آمده، رفع مشکل عملکرد سیستم نرم‌افزاری، مسئله‌ای است که این شرکت بزرگ هواپیماسازی برای حفظ بازار این محصول خود، با آن مواجه است.

طبق تحقیقات انجام شده، مشکل نرم‌افزاری در «سامانه افزایش مشخصه‌های مانورپذیری» یا MCAS، عدم تطابق بین سیستم آنتی-استال طراحی شده و موتورهای بزرگ‌تر این هواپیما و عدم شناخت کامل خلبانان نسبت به این سیستم جدید، عامل اصلی سقوط هواپیماهای خطوط هوایی اتیوپی و لاین ایر بوده است.

اگر زاویه حمله بسیار زیاد شود، جریان هوا از روی بال‌ها برداشته شده؛ کنترل هواپیما از دست رفته و اصطلاحاً دچار استال یا واماندگی شده و معمولاً باعث افت شدیدی در ارتفاع می‌شود. البته این موضوع به استال کردن موتور ارتباطی ندارد.

در ابتدای طراحی این هواپیما، پس از جابه‌جایی موقعیت قرارگیری موتورهای بزرگ‌تر، شرکت بوئینگ با مشکل کنترل هواپیما در زاویه حمله بالا، به‌خصوص در سرعت کم مواجه شد که می‌توانست موجب

بحرانی که دامن بوئینگ را گرفت...

فروش جهرمی

کارشناسی ارشد مهندسی هوافضا

۵۲ سال است که بوئینگ ۷۳۷ پر فروش‌ترین هواپیمای تجاری جهان بوده و تاکنون بیش از ۱۰ هزار فروند از آن تولید شده است. استراتژی بوئینگ در توسعه این محصول، همواره به‌روز نگه داشتن آن مبتنی بر اصول ساخت اولیه و ارتقای آن براساس نیازهای موجود بازار با ارائه مزایای رقابتی بیشتر بوده است. بی‌دلیل نیست که حدود ۴۰ درصد از سود بوئینگ حاصل از فروش این نوع هواپیماست.

بوئینگ ۷۳۷ مکس آخرین محصول از این نوع است. این هواپیما و رقیب اروپایی آن ایرباس A۳۲۰ نئو، براساس تقاضا برای ایمنی بیشتر، تولید آلودگی صوتی و گازهای گلخانه‌ای کمتر و هزینه‌های ساخت و بهره‌برداری پایین‌تر با موتورهای بزرگ‌تر CFM نسبت به مدل‌های قبلی آنها ساخته شدند. اما اخیراً با سقوط دو فروند هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ مکس در کمتر از ۵ ماه که منجر به کشته شدن ۳۳۹ نفر شد، به نظر می‌رسد این استراتژی، شرکت سازنده آن را در بحران بزرگی قرار داده است.



پلیس آمریکا درباره مجوز فنی هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ تحقیق می‌کند

مقام‌های آمریکایی تحقیقاتی را درباره هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ شروع کردند. کمیته تخصصی مجلس سنا آمریکا برای اولین بار مدیران شرکت هواپیماسازی بوئینگ را احضار می‌کند تا درباره دو مورد سقوط مدل مکس ۸ این هواپیما اظهار نظر کنند.

یک خلبان خطوط هوایی اتیوپی که مایل نبود نام خود را فاش کند، ۲۱ مارس ایرادهای سنگینی را هم به شرکت بوئینگ و هم به کارفرمایان خود وارد کرد. این فرد به خبرگزاری رویترز گفته است که شرکت بوئینگ برای هواپیمایی که فروخته است، کتابچه راهنمای مناسبی تحویل نداده و خلبانان درباره این مدل آموزش و تمرین کافی انجام نداده‌اند.

هنوز تاریخ دعوت از مدیران بوئینگ به مجلس سنا روشن نیست. پیش از آن کمیته سنا قصد دارد با نمایندگان اداره نظارت بر حمل و نقل هوایی گفت‌وگو کند. این اداره باید توضیح دهد چرا و چگونه به بوئینگ ۷۳۷ مجوز پرواز داده شده است.

کارشناسان در شیوه سقوط دو هواپیمای بوئینگ، که هر دو نو بوده‌اند، نکات مشابهی یافته و اعلام کرده‌اند که مدل مکس ۸ این هواپیما دارای نقص فنی است. در تحقیقات بازرسان و پژوهشگران آژانس امنیت ترابری اندونزی درباره هواپیمای خطوط لاین ایر، گفته شد که حین پرواز دماغه هواپیما دایم به سوی زمین متمایل شده و همین سرانجام باعث سقوط هواپیما شده است.

در پرواز هواپیمای اتیوپی نیز مورد مشابهی گزارش شده است. خلبان‌های هر دو هواپیما تقلا کرده‌اند که از متمایل شدن دماغه هواپیما، که درباره آن آموزشی ندیده بودند، جلوگیری کنند. در هواپیمای خطوط لاین ایر اندونزی، خلبان کوشیده است به کمک کتابچه راهنما مشکل را برطرف کند، اما اطلاعات کافی در اختیارش نبوده است.

خطای شرکت‌های هواپیمایی نیز آشکار است، زیرا برای نمونه خلبان شرکت هوایی اتیوپی قرار بوده تازه در اواخر ماه مارس دوره آموزش با این نوع هواپیما را بگذراند. پلیس فدرال آمریکا (FBI) نیز تحقیقاتی درباره چندوچون جواز فنی و پروانه پرواز بوئینگ ۷۳۷ شروع کرده است، اما این موضوع هنوز نه از جانب اف‌بی‌آی تأیید شده است و نه از سوی شرکت بوئینگ.

بعد از اینکه کشورهای بهره‌بردار این هواپیما از جمله چین، مالزی، استرالیا، آلمان و فرانسه و هند تصمیم توقف پروازهای آن را گرفتند، ایران نیز عبور این نوع هواپیما از آسمان کشور را ممنوع اعلام کرد.

گفتنی است این هواپیما برای نخستین بار در دسامبر ۲۰۱۵ رونمایی شد و در اواخر ژانویه ۲۰۱۶ نخستین پرواز خود را انجام داد. بوئینگ ۷۳۷ مکس مجهز به دو موتور توربوفن ساخت شرکت CFM است و گفته می‌شود قادر به پرواز در مسیرهای هفت تا ۹ هزار کیلومتر خواهد بود. بوئینگ ۷۳۷ مکس از ۱۴۹ تا ۲۲۰ صندلی را پوشش می‌دهد. قیمت کوچک‌ترین مدل که مکس هفت است از ۹۰ میلیون دلار آغاز می‌شود و این در حالی است که پایه قیمت مدل مکس ۹ از ۱۱۶ میلیون دلار بوده است.

عدم کنترل هواپیما شود، بنابراین این هواپیماساز آمریکایی برای حل این مشکل MCAS را معرفی کرد.

این سیستم به صورت خودکار در زاویه حمله بالا دماغه هواپیما را به سمت پایین هدایت کرده و آن را از شرایط واماندگی خارج می‌کند؛ اما به نظر می‌رسد این سامانه برای بوئینگ ۷۳۷ لاین ایر مشکلی ایجاد کرد که منجر به سقوط آن در اندونزی شد.

این در حالی است که پس از سوانح رخ داده، بسیاری از خلبانان ادعا کردند که شناختی نسبت به عملکرد این سیستم نداشته‌اند. به گفته آنان تصمیماتی که در برخی شرایط برای کنترل هواپیما گرفته‌اند، بدون در نظر گرفتن عملکرد این سیستم بوده؛ به خصوص زمانی که سیستم ورودی‌های نادرستی را از حسگر زاویه حمله هواپیما دریافت می‌کرده که منجر به پایین آمدن دماغه شده و آن را در خطر شیرجه‌های غیرقابل مهار قرار می‌داده است.

هنوز نتیجه تحقیقات دو سقوط اخیر به اتمام نرسیده، اما شواهدی قوی از عدم شناخت کامل خلبانان این پروازها نسبت به این سیستم خبر می‌دهد؛ به نظر می‌رسد زمانی که خطایی در اطلاعات ورودی به سیستم رخ داده، این سیستم هواپیما را در شیرجه قرار داده و به دلیل عدم آگاهی خلبانان نسبت به عملکرد این سیستم خودکار، نتوانسته‌اند تصمیم درستی را برای نجات هواپیما بگیرند.

بوئینگ تاکنون ۴۰۰ فروند از هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ مکس را تحویل داده و سفارش ساخت ۵۰۰۰ فروند دیگر آن را دریافت کرده است. با این حال پس از وقوع این سوانح، در نیمه مارس سال جاری، از بهره‌برداران آن خواست تا اطلاع ثانوی این هواپیما را زمینگیر کنند. بوئینگ به عنوان یک تولیدکننده و به دلیل بحران فعلی در مورد جدیدترین محصولش که حساب ویژه‌ای روی آن باز کرده بود، قطعا در سال‌های پیش رو با مشکلات اقتصادی زیادی مواجه خواهد شد؛ اما مخاطبان اصلی صنعت، یعنی مسافران، نگرانی بزرگ‌تر بوئینگ و ایرلاین‌های بهره‌بردار این هواپیما خواهند بود؛ بنابراین مدتی زمان خواهد برد تا ثبات مالی به بوئینگ و وفاداری مسافران به ناوگان بوئینگ بهره‌برداران آن بازگردد.

نظرسنجی در مورد ایرلاین‌ها با معیارهای زیر انجام می‌شود:

خدمات مشتری: حل شدن مشکلات به سرعت، نیروی فروش حرفه‌ای و آگاه
عملکرد: اجرای توافقات قراردادی، قابل اعتماد بودن، اجرای جدول زمانی ترانزیت
ارزش: نرخ‌های رقابتی؛ نرخ‌ها با سطح خدمات متناسب هستند.

فناوری اطلاعات: ردیابی محموله‌ها و قابلیت‌های تجارت الکترونیک
نظرسنجی در مورد فرودگاه‌ها با معیارهای زیر انجام می‌شود:

عملکرد: اجرای توافقات قرارداد، قابل اعتماد بودن، خدمات به مشتریان سریع و مودبانه انجام می‌شود.

ارزش: نرخ‌های رقابتی و خدمات متناسب. امکانات: محوطه‌های بارگیری، انبارداری، دسترسی به بزرگراه‌ها.
عملیات نظارتی: گمرک، امنیت.

این نظرسنجی‌ها توسط مشترکین موسسه بار هوایی در سراسر دنیا تکمیل می‌شود. خطوط هوایی توسط مشترکینی که کالایی را با

برترین شرکت‌های حمل بار هوایی در دنیا معرفی شدند

آبروزنه برداران

نظرسنجی برترین‌های بار هوایی در دنیا از سال ۲۰۰۵ آغاز شد و سالانه توسط موسسه بار هوایی دنیا این نظرسنجی انجام می‌شود. این نظرسنجی بر اساس یک سیستم رتبه‌بندی صورت می‌گیرد که خطوط هوایی و فرودگاه‌ها را با توجه به معیارهای خاصی مورد سنجش و ارزیابی قرار داده و سپس آنها را بر اساس شناسایی عملکرد خوب یا بد رتبه‌بندی می‌کنند. دو بررسی، یکی برای خطوط هوایی و دیگری برای فرودگاه‌ها بر اساس عملکرد آنها در طول ۱۲ ماه گذشته انجام می‌گیرد.



در بخش فرودگاه‌های برتر:

یک میلیون تن و بیشتر:

- ۱- فرودگاه شانگهای جایزه الماس
 - ۲- فرودگاه هنگ کنگ جایزه پلاتین
 - ۳- فرودگاه سنگاپور جایزه طلا
- ۴۰۰ هزار تن تا ۹۹۹ هزار تن:

- ۱- فرودگاه هارتسفیلد-جکسون آتلانتای آمریکا جایزه الماس
 - ۲- فرودگاه (فیندیل) لوکزامبورگ جایزه پلاتین
 - ۳- فرودگاه شرمیتیو و مسکو جایزه طلا
- تا ۳۹۹ هزار تن:

- ۱- فرودگاه کیتو اکوادور جایزه الماس
 - ۲- گویاکیول اکوادور جایزه پلاتین
 - ۳- فرودگاه دیترویت متروپلیتن جایزه طلا
- جایزه بار ویژه نیز در بخش فرودگاه‌ها به فرودگاه ماریسیکال سوکره اکوادور رسید.

در بخش منطقه‌ای، در قاره آمریکای شمالی فرودگاه میامی رتبه اول، در اروپا فرودگاه لوکزامبورگ رتبه اول، در قاره آمریکای لاتین فرودگاه ماریسیکال سوکره اکوادور رتبه اول، در منطقه آسیا فرودگاه چانگی سنگاپور و در منطقه آفریقا، هند و خاورمیانه فرودگاه دوی رتبه اول را به خود اختصاص دادند. گفتنی است در این رتبه‌بندی هیچ یک از خطوط هوایی و فرودگاه‌های ایران نتوانستند رتبه‌ای را به خود اختصاص دهند.

هوایی مشخص شدند. این جوایز براساس عملکرد فرودگاه‌ها و خطوط هوایی در سال ۲۰۱۸ اهدا شد.

به گفته فعالان حوزه حمل و نقل هوایی، سال ۲۰۱۸ که همچون یک شیر برای صنعت (پراز فعالیت، رشد تقاضا و خوش‌بینی) پیش‌بینی می‌شد، مثل یک بره وحشت‌زده از بین رفت (سالی با کاهش ترافیک، ترس از جنگ تجاری و سروصدای برگزیت).

سال ۲۰۱۸ برای بسیاری از فعالان در صنعت حمل و نقل هوایی، سالی وارونه بود. بسیاری از بزرگان جایگاه خود را از دست دادند و برخی موقعیت خود را بهتر کردند و پدیده‌های نوظهوری هم پا به عرصه فعالیت گذاشتند. در ادامه، نگاهی به فهرست برترین‌ها بار هوایی در گزارش سال ۲۰۱۹ بنیاد بار هوایی خواهیم داشت.

در بخش خطوط هوایی برتر:

یک میلیون تن و بیشتر:

- ۱- خط هوایی امارات جایزه الماس
- ۲- خط هوایی قطر جایزه پلاتین
- ۳- خط هوایی سنگاپور جایزه طلا

تا ۹۹۹ هزار تن:

- ۱- خط هوایی دلتا جایزه الماس
 - ۲- AirBridge Cargo جایزه پلاتین
 - ۳- خط هوایی اتحاد جایزه طلا
- جایزه بار ویژه نیز به AirBridge Cargo.

آن خط هوایی ارسال کرده‌اند مورد ارزیابی قرار می‌گیرند و فرودگاه‌ها نیز توسط مشترکینی که به عنوان کارگر برای یک شرکت هواپیمایی کار می‌کنند، ارزیابی می‌شوند.

کار به این صورت است که یک ایمیل برای فرد ارسال می‌گردد و از وی در مورد مشارکت در این طرح پرسیده می‌شود. این ایمیل شامل خلاصه‌ای از نظرسنجی، هدف آن و یک لینک برای دسترسی به نظرسنجی آنلاین است. دو ایمیل پیگیری نیز جهت یادآوری برای شرکت در این نظرسنجی برای کاربرانی که برای آنها ایمیل ارسال شده است، ارسال می‌گردد.

این نظرسنجی از شرکت‌کنندگان می‌خواهد تا تنها فرودگاه(ها) و خطوط هوایی را در طول ۱۲ ماه گذشته مورد سنجش قرار دهند. از شرکت‌کنندگان خواسته می‌شود تا آنها را طبق چهار معیار فوق مورد بررسی قرار دهند. سرانجام به سه بازیگر برتر در هر رده، جایزه الماس، پلاتین و طلا اهدا می‌شود.

در مجموع ۱۶ جایزه به ایرلاین‌ها و فرودگاه‌ها اهدا می‌شود که از معتبرترین جوایز در صنعت حمل هوایی محسوب می‌شوند.

برندگان جوایز ماه آوریل هر سال در توئیتر اعلام و در ماه مه توسط موسسه بنیاد بار هوایی به صورت مفصل تر پوشش داده می‌شود.:

در سال ۲۰۱۹ نیز مانند هر سال برترین‌های بار هوایی در دنیا توسط موسسه بنیاد بار

هشدار به ایرلاین‌ها

در مورد پرواز

بر فراز خلیج فارس

در پی تنش آلود شدن فضای سیاسی میان تهران و واشنگتن، دیپلمات‌های آمریکایی به خطوط هوایی که بر فراز خلیج فارس پرواز می‌کنند هشدار داده‌اند، به این هواپیماها ممکن در اثر «اشتباه احتمالی در شناسایی» ممکن است حمله شود.

به گزارش وبسایت خبری ایندپندنت ۱۸ ماه مه دیپلمات‌های مرتبط با اداره هوانوردی فدرال آمریکا اعلام کرده‌اند تنش‌های اخیر صنعت هوایی بین‌المللی را تهدید می‌کند. این هشدار پس از این اعلام شد که یک شرکت بیمه بریتانیایی اعلام کرد کشتیرانی در منطقه خلیج فارس با خطرات رو به افزایشی روبه‌رو شده است.

دیپلمات‌های آمریکایی مستقر در کویت و امارات در این پیام هشدارآمیز درخواست کرده‌اند که هواپیماهای خطوط آمریکایی که بر فراز خلیج فارس و دریای عمان پرواز می‌کنند به دلیل «فعالیت‌های نظامی و افزایش تنش‌های سیاسی» در این منطقه بیش از پیش جانب احتیاط را رعایت کنند.

نگرانی‌ها در مورد درگیری نظامی در منطقه پس از آن بالا گرفت که کاخ سفید کشتی‌های جنگی و بمب‌افکن‌هایی را به منظور مقابله با تهدیدات احتمالی ایران به خلیج فارس اعزام کرد. خروج کارکنان غیرضروری آمریکا از عراق نیز گام دیگری در راه افزایش تنش بود. با این حال، شرکت‌های هواپیمایی امارات اعلام کردند که به پروازهای خود به صورت طبیعی و عادی و بر اساس برنامه‌های تعیین شده ادامه داده و هیچ تغییری در مسیرهای پروازی خود ایجاد نخواهند کرد. شرکت‌های هواپیمایی «امارات»، «الاتحاد» و «فلائی دبی» اعلام کردند که به پروازهای خود براساس برنامه‌های قبلی این شرکت‌ها ادامه می‌دهند.



صنعت حمل و نقل به استقبال فن آوری بلاک چین رفته است

انقلاب «بیت کوین» در حمل و نقل؟

روزبه ساکت

تلاش‌ها در صنعت حمل و نقل برای استفاده از فن آوری بلاک چین تنها دو سالی است که جدی شده است. چه تاریخ تاسیس BiTA در آگوست ۲۰۱۷ و چه تاسیس MOBI در ابتدای سال ۲۰۱۸ را در نظر بگیریم، پیوند بلاک چین و حمل و نقل عمری کوتاه دارد و هنوز زمان زیادی باقی مانده است تا نتایج به کارگیری این فن آوری در عرصه‌های مختلف صنعت حمل و نقل نمایان شود، اگرچه در همین مدت کوتاه نیز دستاوردهایی مانند افزایش امنیت و کاهش زمان در حمل و نقل دریایی و جاده‌ای توسط بزرگان این دو عرصه به نمایش گذاشته شده است.

«بیت کوین» از مقاله نویسنده‌ای با نام مستعار «ساتوشی ناکاموتو» در اکتبر ۲۰۰۸ متولد شد. این مقاله از ایده‌ای سخن می‌گفت که ارسال و دریافت پول میان دو نفر را به صورت مستقیم و ناشناس پیشنهاد می‌کرد. امنیت این واحد پولی با رمزنگاری تامین می‌شد. کمتر کسی با خواندن آن مقاله تصور می‌کرد یکی از انقلاب‌های فن آوری در یک دهه آینده متولد شده است.

بیت کوین اما در کمتر از یک دهه بر سر زبان‌ها افتاد و میلیون‌ها نفر وارد فرآیند استخراج و مبادله آن شدند. تحولی عظیم در صنعت مالی رخ داده بود. با موفقیت بیت کوین، ده‌ها ارز دیجیتال دیگر متولد شدند و سخن از پایان عمر واحدهای پولی کلاسیک به میان آمد.

انقلاب بیت کوین اما محققان را متوجه قابلیت‌های عظیم فن آوری زیرساختی آن کرد: «بلاک چین»! کوشش‌ها برای استفاده از این قابلیت در سایر صنایع شروع شد و نوید تحولات نوینی از جنس سرعت، امنیت و کاهش هزینه‌ها داده شد.

پیوند بلاک چین و حمل و نقل عمری کوتاه دارد و هنوز زمان زیادی باقی مانده تا نتایج به کارگیری این فن آوری در عرصه های مختلف این صنعت نمایان شود، اگرچه در همین مدت کوتاه نیز دستاوردهایی مانند افزایش امنیت و کاهش زمان حمل دریایی و جاده ای توسط بزرگان این دو عرصه به نمایش گذاشته شده است

با بلاک چین امکان دسترسی به تمامی سوابق اطلاعاتی زنجیره حمل فراهم می شود و امکان دستکاری این سوابق به شدت کاهش می یابد. با توجه به آنکه بسیاری از فرآیندهای حمل طولانی هستند، بلاک چین ترکیبی از حفاظت و شفافیت در نگهداری اسناد فراهم می کند

با ظهور فن آوری بلاک چین نگاه ها به سوی کاربرد آن در این صنعت معطوف شد. بلاک چین محققان و فعالان این صنعت را امیدوار کرد که شفافیت بیشتری در فرآیند حمل به خصوص در بخش بار رخ دهد و ده ها و حتی صدها میلیارد دلار صرفه جویی ممکن شود.

با بلاک چین امکان دسترسی به تمامی سوابق اطلاعاتی زنجیره حمل فراهم می شود و امکان دستکاری این سوابق به شدت پایین می آید. با توجه به آنکه بسیاری از فرآیندهای حمل و نقل طولانی هستند، بلاک چین زنجیره ای ترکیبی از حفاظت و شفافیت را در نگهداری تغییرناپذیر اسناد فراهم می کند و بسیاری از چالش های صنعت را مرتفع خواهد کرد.

طولانی ترین فرآیند در صنعت حمل و نقل در بخش دریا است، بنابراین طبیعی است که فعالین این صنعت چه در بخش بندری و چه کشتیرانی استقبال زیادی از فن آوری بلاک چین داشته باشند. بنادر مختلف در حال آزمایش این فن آوری در حذف یا کاهش برخی فرآیندهای اداری و شرکت های کشتیرانی به دنبال ردیابی موثر کالاها در مسیر حمل دریایی هستند، هرچند هنوز کار به مرحله ای نرسیده که بتوان ادعا کرد زیرساخت ها کاملا بر پایه بلاک چین استوار شده اند و فعالیت های تحقیقی در این صنعت در جریان است.

مرسک بزرگ ترین شرکت کشتیرانی کانتینر جهان، یک سالی است وارد عرصه شده و به کارگیری آزمایشی بلاک چین را تجربه می کند. ردیابی کشتی ها در مسیر کنیا به هلند و یا در مسیر کلمبیا به کالیفرنیا آمریکا از جمله فعالیت های آزمایشی مرسک بوده که با کمک غول دنیای فن آوری، شرکت IBM انجام شده است.

حمل و نقل دریایی ساختاری پیچیده از اجزای مختلفی چون هماهنگ کننده ها، واسطه ها، تولیدکنندگان و حمل کنندگان را درون خود جای داده که این ساختار نیاز به حجم فراوانی از مراودات کاغذی دارد. بلاک چین این توان را دارد که ساختاری با امکان به روزرسانی لحظه ای وضعیت اطلاعات در تمام مراحل حمل و نقل را در اختیار بگذارد و

اگرچه بسیاری از دستاوردهای فن آوری ناشی از ابتکار بنیادین و اقدامی زیرساختی است، اما حاصل بلاک چین نسبت به اصل فن آوری، از قدمت و شهرت بیشتری برخوردار است. در حقیقت، این ارزش های دیجیتال بودند که متولد شدند و گسترش یافتند و بعدها زیرساخت خود را به جهان شناساندند.

بلاک چین (Blockchain) این امکان را در اختیار دو سوی یک مبادله قرار می دهد تا بدون واسطه با یکدیگر در ارتباط باشند و تراکنش انجام دهند.

در مثال خدمات مالی، بانک واسطه ای است که مبادله را ممکن می کند، اما مبادله براساس بلاک چین به صورت «همتا به همتا» صورت می گیرد. تفاوت مبادلات بلاک چینی با مبادلات سنتی، در فرآیند غیر متمرکز آن است. برخلاف واسطه ای مانند بانک که عملکردی متمرکز دارد، مرکز داده بلاک چین ها کاملا غیر متمرکز است و پراکندگی حتی در سطح جهان دارد. اطلاعات بلاک چین در یک دفتر کل ثبت شده و هر شخص حاضر در شبکه، امکان مشاهده جزئیات این دفتر کل را دارد. در واقع، زنجیره ای از رایانه ها صحت تراکنش ها را تایید می کنند و امکان فوق العاده ای برای جلوگیری از بروز تقلب در تراکنش ها فراهم می شود.

بلاک چین کاربردهای نامحدودی دارد. نقاط قوت این فن آوری متعدد است و مواردی مانند «امنیت بالا در توزیع اطلاعات در سطح جهان»، «رمزگذاری پیشرفته»، «قراردادهای هوشمند»، «کاهش واسطه ها»، «کاهش فساد و سرقت»، «کاهش هزینه های بیمه» و «امکان ردیابی موثرتر» از جمله مزایای آن به شمار می رود.

در حقیقت، تمامی صنایع و کسب و کارها نیاز به شفافیت بیشتر، کاهش هزینه ها و امنیت بالاتر دارند و به همین سبب، این روزها اقبال گسترده ای نسبت به بلاک چین در جهان دیده می شود.

دریا، هوا و بلاک چین

صنعت حمل و نقل با وجود پیشرفت های چشمگیر اما همچنان از نارسایی هایی رنج می برد که زمان حمل را طولانی و امنیت آن را مخدوش می کند.

مرسک یک سالی است وارد عرصه شده و به کارگیری آزمایشی بلاک چین را تجربه می‌کند. ردیابی کشتی در مسیر کنیا به هلند و یا در مسیر کلمبیا به کالیفرنیا آمریکا از جمله فعالیت‌های آزمایشی آنها بوده که به کمک IBM انجام شده است

شرکتی مانند مرسک، استارت‌آپ‌هایی را به عنوان رقیب خود در صنعت می‌بیند که قصد دارند بلاک چین را برای بهبود امور به کار گیرند. گروه Zim به تازگی وارد این عرصه شده و قصد دارد معادل بلاک چینی بارنامه‌های دریایی را در این صنعت ارائه کند

رهگیری کالاها در دریاها و اقیانوس‌ها را ممکن کند. این اطلاعات امکان تغییر ندارند و شفافیت بالایی را در اختیار می‌گذارند که سبب می‌شود امکان ارسال کالاهای تقلبی و تاخیر در فرآیند را به صفر نزدیک می‌کند.

صنعت حمل‌ونقل دریایی بیش از صنایع دیگر سعی کرده از این فن‌آوری بهره بگیرد. مرسک نه تنها رصد فرآیند با کمک این فن‌آوری را ممکن کرده، بلکه از ماه مه سال ۲۰۱۸ اعلام کرده از پلت‌فرم Insurewave که حاصل فن‌آوری Azure مایکروسافت است، در دو بخش بیمه و پشتیبانی از تراکنش‌ها استفاده خواهد کرد.

مرسک پیش‌بینی کرده بیمه هزار کشتی و پشتیبانی از ۵۰۰ هزار تراکنش، ظرف یک سال با این فن‌آوری مبتنی بر بلاک چین محقق شود و دستاورد بزرگی در صرفه‌جویی هزینه‌ها کسب کند.

با کمک این پلت‌فرم امکان تبدیل بسیاری از فرآیندهای دستی به خودکار فراهم می‌شود و برخی فرآیندهای بی‌مورد در تجارت بیمه دریایی حذف می‌شود. مایکروسافت قصد به کارگیری Insurewave در صنایعی چون انرژی و هوانوردی را هم دارد.

در عین حال، شرکت پرسابقه‌ای مثل مرسک استارت‌آپ‌هایی را هم به عنوان رقیب خود در صنعت می‌بیند که قصد دارند بلاک چین را برای بهبود امور به کار گیرند. گروه Zim (Zim) به تازگی وارد این عرصه شده و قصد دارد معادل بلاک چینی بارنامه‌های دریایی را به صنعت ارائه کند. صنعت به شدت تشنه کاهش زمان حمل است و راهکارهایی برای بهبود فرآیندها در بخش‌های تامین مالی، بیمه و گمرک نیاز است.

برخلاف ورود صنعت حمل‌ونقل دریایی به فازهای آزمایشی به کارگیری بلاک چین در عرصه‌های مختلف فعالیت خود، صنعت هوایی هنوز در حال بررسی راهکارها برای استفاده از این فن‌آوری است.

شرکت ایرباس همکاری‌هایی را با تامین کنندگان خود از جمله رولزرویس آغاز کرده تا زنجیره تامین قطعات و مونتاژ هواپیماها از بلاک چین بهره ببرد.

«ایرباس بیزلب» (Bizlab) نیز از نوآوری‌های

مبتنی بر بلاک چین استقبال می‌کند. بیزلب شتاب‌دهنده جهانی کسب‌وکارها وابسته به این غول هواپیماساز است که به استارت‌آپ‌ها و صاحبان ایده اجازه می‌دهد نوآوری‌ها را به کسب‌وکارهای باارزش بدل کنند. بوئینگ اما نگاهی فراتر از این به بلاک چین دارد و در جولای ۲۰۱۸ اعلام کرده که با همکاری یک شرکت فعال در هوش مصنوعی، قصد دارد چندین پروژه در حوزه بلاک چین را انجام دهد. یکی از مهم‌ترین این پروژه‌ها، ساخت هواپیماهای خودران است.

خیابان، جاده و بلاک چین

موج بلاک چینی کردن به خودروسازان، تاکسی‌داران و کامیون‌داران نیز رسیده است. اتحادهای جهانی برای همکاری بزرگان به منظور به کارگیری قابلیت‌های این فن‌آوری شکل گرفته است. «اتحادیه بلاک چین در حمل‌ونقل» (BiTA) که عمری کمتر از دو سال دارد، رشدی سریع داشته و هم‌اکنون ۵۰۰ عضو از ۲۵ کشور جهان با بیش از هزار میلیارد دلار درآمد سالانه را درون خود جای داده است. BiTA به منظور تعیین استانداردها و هماهنگی صنعت حمل‌ونقل با فن‌آوری بلاک چین تشکیل شده است.

گروه‌های BMW، فورد، جنرال‌موتورز و رنو به همراه برخی شرکت‌های بزرگ فن‌آوری و استارت‌آپ‌ها نیز حاصلی چون تشکیل کنسرسیومی با نام «ابتکار به کارگیری بلاک چین در جابه‌جایی‌ها» (MOBI) را داشته تا دسترسی‌ها به نقل و انتقال آسان‌تر شده، ارتقای استانداردهای زیست‌محیطی محقق شود و امنیت افزایش یابد. در حقیقت MOBI یک کنسرسیوم غیرانتفاعی به منظور مدیریت هوشمند صنعت حمل‌ونقل است و اندکی بیش از یک سال از عمر آن می‌گذرد. این در حالی است که رقابت برای تولید خودروهای برقی و یا خودران‌ها در میان خودروسازان بزرگ و برخی غول‌های فن‌آوری با شدت جریان دارد.

تاکسی‌های اینترنتی نیز از قافله عقب نمانده‌اند و در حالی که بازار آمریکا شاهد رقابت سنگینی Uber و Lyft برای جذب بیشتر مسافران و خدمات جانبی حمل است،

صنعت هوایی هنوز در حال بررسی راهکار استفاده از بلاک چین است. شرکت ایرباس همکاری‌هایی را با تامین کنندگان خود از جمله رولزرویس آغاز کرده است تا در زنجیره تامین قطعات و موتاز هواپیماها از این فن آوری بهره ببرد

اتحادیه بلاک چین در حمل و نقل (BiTA) که عمری کمتر از دو سال دارد، رشدی سریع داشته و اکنون ۵۰۰ عضو از ۲۵ کشور با بیش از هزار میلیارد دلار درآمد سالانه را درون خود جای داده است. BiTA به منظور هماهنگی صنعت حمل و نقل با بلاک چین تشکیل شده است

کامیون‌ها به صورت خالی یا با حداقل بار صورت می‌گیرد.

Winnesota راهکارهای فن آوری بلاک چین برای این مشکلات دو صنعت حمل و نقل و تدارکات را برمی‌شمارد:

- پلتفرم‌های جدید مبتنی بر بلاک چین هماهنگی میان اسناد در مرکز داده‌های غیرمتمرکز و حذف عمده فرآیندهای غیرکاغذی را ممکن می‌کنند.

- با استفاده از قراردادهای هوشمند، ترخیص کالا از گمرکات سریع‌تر و کارآمدتر می‌شود که خود کاهش زمان عبور از این مرحله را ممکن می‌کند.

- شرکت سوئسی Skycell کانتینرهای یخچال دار مجهز به فن آوری بلاک چین را طراحی کرده که نوسان دما در آن‌ها به کمتر از ۰/۱ درصد رسیده است.

- با توجه به نیاز سازمان‌ها به اطلاعات معتبر، به‌روز و امن، بلاک چین اطمینان داده‌ها در سراسر اکوسیستم حمل و نقل و تدارکات را فراهم می‌کند.

- نتایج یک مطالعه نشان می‌دهد حمل یک کالای یخچالی ساده به عبور از ۳۰ سازمان مختلف و انجام ۲۰۰ تراکنش نیاز دارد. هرگونه اختلال در روند می‌تواند به قیمت از دست رفتن کالا بیانجامد. بلاک چین افزایش امنیت را برای این فرآیند فراهم می‌کند.

- با افزایش تقاضا برای تحویل روزانه و سریع کالاها، فن آوری‌های ردیابی سنتی پاسخگوی این حجم از تقاضا نیست، اما بلاک چین راهکار سریع و قابل اندازه‌گیری برای نظارت بر سفارش‌ها و احراز هویت دو طرف مبادله ارائه داده است.

- زنجیره تامین قطعات کامیون‌ها نیز می‌تواند به مرکز داده غیرمتمرکز بلاک چین مجهز شود.

- اعضای BiTA اکنون ۸۵ درصد حمل و نقل جاده‌ای بار در آمریکا را در اختیار دارند و برای حمل بیشتر بار مبتنی بر فن آوری بلاک چین تلاش می‌کنند.

- بلاک چین می‌تواند به کارگیری اینترنت اشیا برای بهبود کارایی را تسهیل کند و ارتباط میان وسایل نقلیه را بهبود بخشد.

بلاک چین نیز امکاناتی تازه در اختیار آنها قرار داده است.

اپلیکیشن DAV یکی از این تلاش‌ها است که بهبود کارایی پرداخت‌ها در این صنعت و دسترسی بهتر به پاسخ نیازهای مختلف راننده و مسافر را هدف‌گذاری کرده است. پلتفرمی با نام Ridecoin نیز به قصد کاهش حداکثری هزینه‌های مسافر و افزایش حداکثری دستمزد رانندگان به وجود آمده است. پروژه‌ای با نام La'zooz نیز قصد دارد با ایده‌ای بلاک چینی به راننده کمک کند تا در مسیر مشخص خود به سوی مقصد، مسافران دیگر مسیر را شناسایی کند و با سوار کردن آن‌ها، ضمن افزایش درآمد خود موجب کاهش کرایه حمل شود.

در بخش حمل و نقل جاده‌ای نیز بلاک چین ورود کرده و برای مسائلی مهم، راهکارهایی تازه و موثر ارائه داده است. Winnesota یک شرکت باربری آمریکایی است که در ایالت‌هایی چون ویسکانسین، مینه‌سوتا، آیووا، داکوتای شمالی، داکوتای جنوبی و شمال ایالت ایلینویز فعال است. این شرکت در وبسایت خود از مسائل مهمی می‌گوید که خسارت‌های مالی قابل توجهی برای صنعت به همراه دارد:

- حجم حساب‌های مورد اختلاف در بخش حمل و نقل در بعد روزانه به طور متوسط ۱۴۰ میلیارد دلار است. هر شرکت به طور متوسط باید ۴۲ روز برای دریافت مطالبات خود انتظار بکشد و بسیاری از کسب‌وکارهای فعال مجبورند میلیون‌ها دلار برای پرداخت‌ها در حساب‌های بانکی خود نگاه دارند.

- در حال حاضر، به علت وابستگی بیش از اندازه به تراکنش‌های کاغذی، حدود ۲۰ درصد هزینه‌های صنعت به هزینه‌های اداری تعلق دارد.

- ۸۵ درصد کالاهای حساس دارویی با نوسان دما در زمان حمل مواجهند و بنابراین نمی‌توانند استانداردهای گمرکی برای ترخیص را پاس کنند.

- ۹۰ درصد شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای کمتر از ۷ کامیون در اختیار دارند که این شرایط، هماهنگی میان حمل کنندگان و متقاضیان حمل بار را دشوار می‌کند. تخمین زده می‌شود سالانه ۲۹ میلیون مایل از تردد

بازار سهام آمریکا در آستانه ورود یک غول استارت‌آپی

چالش‌های یک رویای ۱۰۰ میلیارد دلاری!

علی محسنی

علی‌رغم تمام فراز و نشیب‌های یک سال اخیر اقتصاد جهان، داو جونز در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۹ در نزدیکی سقف‌های تاریخی خود به سر می‌برد. سرمایه‌گذاران گرچه نگران پایان طولانی‌ترین دوره رونق تاریخ اقتصاد آمریکا و جهان هستند، اما گویا اقتصاد کماکان در مسیر رشد به سر می‌برد و هر آمار ناامیدکننده‌ای بلافاصله با آمارهای بهتر در ماه‌های آتی جایگزین می‌شود. در این میان، بازار سهام آمریکا بیش از سال‌های قبل در انتظار ورود شرکت‌های دنیای فن‌آوری به سر می‌برد.

در حقیقت، بازار در ماه‌های مارس و آوریل شاهد حضور سه شرکت دنیای فن‌آوری بوده که با استقبال ویژه‌ای نیز روبه‌رو شده‌اند: لیفت (Lyft)، پینترست (Pinterest) و زوم ویدئو (Zoom Video Communications) در حالی بر تابلو معاملات بورس نیویورک قرار گرفته‌اند که دست‌کم در اولین روزهای عرضه، اقبالی ویژه را به سوی خود جلب کرده‌اند. لیفت که در ماه مارس بر تابلو قیمت خورد، یک ماه بعد را با افت بیش از ۲۰ درصدی قیمت سهام سپری کرد تا تحلیلگران در دو جبهه متفاوت قرار گیرند: دسته‌ای عطش سرمایه‌گذاران برای خرید سهام این شرکت‌های جذاب و نوپا را بهانه‌ای برای ورود شرکت‌های بزرگ‌تر می‌دانند و دسته‌ای دیگر نگران هستند شرکت‌های کم‌بازده دنیای فن‌آوری زبان بسیاری متوجه سرمایه‌گذاران هیجان‌زده خود کنند. این در حالی است که بازار سهام نیویورک در انتظار عرضه سهام یکی از غول‌های بزرگ سیلیکون ولی (Silicon Valley) در ماه مه است: اوبر!



حضور اوپر که ماهانه بیش از ۹۰ میلیون نفر از خدمات آن استفاده می‌کنند، رخدادی جذاب برای بازار سهام آمریکا است و احتمال می‌رود قیمت سهام شرکت بر تابلوی معاملات سهام نیویورک موجب شود ارزش آن از ۱۰۰ میلیارد دلار عبور کند

اوپر دو سالی است که مسیر عرضه عمومی سهام در بازار آمریکا را طی می‌کند و می‌خواهد یکی از غول‌های موفق دنیای فن آوری در بورس باشد، هرچند آمارها و حواشی نشان از آن دارد که کار سختی در پیش‌روی مدیران شرکت است

که یکی از چهره‌های موفق دنیای فن آوری بود و گروه «اکسپدیا» را مدیریت می‌کرد، سال ۲۰۱۷ راهی اوپر شد تا بر صندلی مدیرعامل و مالک جنجالی شرکت تکیه بزند. او در حقیقت شغلی جذاب و پردر دسر را برای خود برگزید تا در آستانه عرضه اولیه سهام تلاش کند نقاط جذاب شرکت را در دید سرمایه‌گذاران پررنگ کرده و نگرانی از در دسر را کاهش دهد.

خسروشاهی خطاب به سرمایه‌گذاران شرکت گفته است قدرت اوپر در پلت‌فرم قوی آن است و پافشاری بر مسیر کارآفرینی و استقبال از ریسک‌هایی که دیگران از آن دوری می‌کنند، موفقیت بزرگ‌ترین شرکت تاکسی اینترنتی جهان را رقم زده است.

بررسی دیدگاه سرمایه‌گذاران اما نشان از بیم و امیدها در باب اوپر است. بیم‌ها در چهار محور، خطر دست نیافتن به اهداف عرضه را برجسته می‌کنند:

۱- **زیان عملیاتی:** سال ۲۰۱۸ حاصلی جز زیان از عملیات اصلی، برای اوپر به همراه نداشت. این غول فن آوری در حالی ۱۱/۳ میلیارد دلار درآمد کسب کرد که هزینه‌ها به ترتیبی پیش رفتند که اندکی بیش از سه میلیارد دلار زیان عملیاتی بر جای ماند تا زیان اوپر در سه سال اخیر از مرز ۱۰ میلیارد دلار عبور کند. در حقیقت، بزرگ‌ترین چالش اوپر و دارا خسروشاهی این است که به سرمایه‌گذاران توضیح دهد چرا علی‌رغم برنامه‌های خوب و پتانسیل‌های بالا، شرکت میلیارد‌ها دلار زیان می‌کند.

البته عدد نهایی اوپر در عملکرد مالی سال ۲۰۱۸ سود خالص ۹۹۷ میلیون دلاری بود، اما فروش دارایی در روسیه و جنوب شرق آسیا به همراه رشد ارزش سهام بزرگ‌ترین تاکسی اینترنتی چین، علت سودآوری بوده است.

بخشی از سهام شرکت Didi Chuxing در اختیار اوپر است و این استارت‌آپ چینی نقش به‌سزایی در درآمدهای غیرعملیاتی حدود ۵ میلیارد دلاری اوپر در ۲۰۱۸ داشته است. (زیان عملیاتی یک شرکت ناشی از تفاضل هزینه‌ها از درآمدهای عملیاتی است، اما پس از افزایش یا کسر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی است که عملکرد نهایی شرکت در قالب سود یا زیان خالص نمود می‌کند. اوپر از کسب‌وکار اصلی،

اوپر به تازگی گام در دهمین سال حیات خود گذاشته است. شرکت در مارس ۲۰۰۹ توسط «تراویس کالانیک» و «گرت کمپ» پایه‌گذاری شده و هم اکنون یکی از غول‌های دنیای جذاب فن آوری به شمار می‌رود. اوپر اکنون در ۱۷۳ کشور و ۷۸۵ منطقه شهری جهان فعال است. بیش از ۲۲ هزار و ۲۰۰ کارمند دارد که حدود ۱۱ هزار و ۵۰۰ نفر در خارج از خاک آمریکا فعال هستند و اوپر بزرگ‌ترین شرکت کرایه اینترنتی وسایل نقلیه در جهان محسوب می‌شود.

این شرکت خدماتی مختلف در حوزه حمل ارائه می‌کند. ارائه تاکسی به مسافران از طریق اپلیکیشن تنها ظاهر ماجرا است و ارائه طیفی از خدمات حمل مسافر از سالخورده‌گان و معلولان تا بیماران و کودکان بر پلت‌فرم این شرکت ممکن شده است. کرایه ریکشا و در هند و پاکستان تاکسی ارزان در شهرهای آفریقایی و تاکسی‌های شناور در شهرهایی با مسیر آبی در جهان، نشان از نفوذ قابل توجه اوپر در مناطق مختلف دارد. اوپر بلندپرواز است و قصد دارد از سال ۲۰۲۰ در سرویس «اوبرایر» به ارائه خدمات پروازی کوتاه در شهرهای دالاس و لس‌آنجلس بپردازد و جابه‌جایی هوایی مسافران شهری را از سال ۲۰۲۳ تجاری کند.

حضور این شرکت که ماهانه بیش از ۹۰ میلیون نفر از خدمات آن استفاده می‌کنند، رخدادی جذاب برای بازار سهام آمریکا است. احتمال می‌رود قیمت سهام شرکت بر تابلوی معاملات سهام نیویورک موجب شود ارزش آن از مرز ۱۰۰ میلیارد دلار عبور کند. اوپر اما برای IPO (عرضه اولیه سهام) با چالش‌های متنوعی نیز روبه‌رو است ...

در دسرهای آقای خسروشاهی

اوپر دو سالی است مسیر عرضه عمومی سهام در بازار آمریکا را طی می‌کند. تلاش‌ها در ماه آوریل به اوج خود رسیده تا عرضه در ماه مه به نقطه نهایی خود برسد. اوپر دوست دارد یکی از غول‌های موفق و باارزش دنیای فن آوری در بورس باشد و سهامداران خود را ثروتمند کند هرچند آمارها و حواشی نشان از آن دارد که کار سختی در پیش روی مدیرعامل و اعضای هیئت‌مدیره شرکت قرار دارد. دارا خسروشاهی

سال ۲۰۱۸ حاصلی جز زیان از عملیات اصلی، برای اوپر به همراه نداشت. این شرکت در حالی ۱۱/۳ میلیارد دلار درآمد در این سال کسب کرد که کمی بیش از سه میلیارد دلار زیان عملیاتی بر جای ماند تا زیان اوپر در سه سال اخیر بیش از ۱۰ میلیارد دلار باشد

عدد نهایی اوپر در عملکرد مالی سال ۲۰۱۸ سود خالص ۹۹۷ میلیون دلاری بود اما فروش دارایی در روسیه و جنوب شرق آسیا همراه با رشد ارزش سهام بزرگترین تاکسی اینترنتی چین، علت اصلی این سودآوری است

زیان و از کسب و کارهای غیراصلی خود سود داشته است). اوپر همچون هر استارت آپ موفق دیگری با رشد خیره کننده درآمد رویه رو بوده، به گونه ای که درآمد کرایه وسایل نقلیه شرکت در سال ۲۰۱۷ برابر با ۹۵ درصد نسبت به سال قبل تر رشد داشته، اما نگرانی عمده آن است که این رشد در سال ۲۰۱۸ تنها به ۳۳ درصد محدود شده است. اوپر می کوشد با ایجاد تنوع در خدمات خود به

جنگ کاهش شتاب رشد بازار اصلی خود برود، اما اطلاعات مالی نشان می دهد در سه ماهه چهارم سال ۲۰۱۸، تنها ۲۳۰ میلیون دلار از درآمدهای عملیاتی ۲/۵۴ میلیارد دلاری شرکت مربوط به فعالیت هایی غیر از کسب و کار اصلی کرایه وسایل نقلیه بوده است. ۲- سرمایه گذاری های سنگین: اوپر نه تنها در سال های گذشته سعی کرده درآمدهای خود را متنوع کند و وارد بازارهای جدید شود که نگاهی جدی به آینده داشته و سعی کرده سهمی از فن آوری های نو را نیز به خود اختصاص دهد. اوپر سعی دارد جایگاهی مهم در بازار استراتژیک «خودروهای خودران» در آینده نزدیک داشته باشد.

اکثر غول های دو جهان فن آوری و خودرو کوششی خستگی ناپذیر دارند تا خودروهایی بدون نیاز به راهبری انسانی را تولید و پس از طی استانداردها، روانه جاده ها کنند.

«خودروهای پرنده» نیز یکی دیگر از رویاهای مدیران شرکت اوپر است. پیگیری این رویاها اما سرمایه گذاری های سنگین می طلبد و اگر چه مردم را هیجان زده دنیای جذاب تر آینده نگاه می دارد، اما سرمایه گذاران رانگران حساب های مالی می کند و از ارزش سهام آن می کاهد.

خسروشاهی اما سعی دارد نگرانی ها را زیر سایه جذابیت ها ببرد. تجربه عرضه غول های فن آوری در بازار سهام نیز نشان داده این حربه تا اندازه بسیاری کارساز است و شرکت های کم بازده این دنیا، سرمایه گذاران شان را بسیار ثروتمند کرده اند. نمونه آن، «آمازون» است که مخاطبان را شیفته مدل جدید کسب و کار خرده فروشی خود کرده تا این شرکت به یکی از دو شرکت با ارزش جهان بدل شود و «جف بزوس» مالک خود را با بیش از ۱۵۰ میلیارد دلار دارایی، به ثروتمندترین انسان کره زمین بدل کند. واقعیت اما آن است که آمازون در ۲۰ سال اخیر کمتر از ۸ میلیارد دلار سود خالص داشته، در حالی که این عدد در این مدت برای شرکت اپل، ۳۲۷ میلیارد دلار بوده است!

خسروشاهی نیز سعی دارد زیان فعالیت اصلی خود را به رخدادی حاشیه ای در برابر پیشرفت فن آوری های سودمند آینده و قدرت این فن آوری ها در ایجاد تغییرات اجتماعی تبدیل کند تا مگر راه آمازون را طی کند.

با این حال، خسروشاهی تنها به قدرت کلام خود وابسته نیست و سعی داشته نشان دهد سرمایه گذاری های شرکت او در فن آوری های نوین ارزش مادی بسیاری نیز در زمان حاضر دارد: در میانه ماه آوریل اعلام شد که سه شرکت ژاپنی «دنسو»، «تویوتا» و صندوق سرمایه گذاری گروه «سافت بانک» یک میلیارد دلار در واحد خودروهای خودران اوپر سرمایه گذاری کرده اند. ارزش این واحد بیش از ۷ میلیارد دلار تخمین زده می شود و اوپر با کسب این مبلغ قدرت آن را یافته تا علاوه بر تاثیر مثبت بر ذهن سرمایه گذاران، بخشی از هزینه های سنگین خود را نیز پوشش دهد.

سرمایه گذاری های بزرگ ترین شرکت تاکسی اینترنتی جهان اما به فن آوری های نو محدود نیست و خرید رقبا در سراسر جهان تا ورود به عرصه های دیگر حمل را نیز شامل می شود. اوپر ماه گذشته اعلام کرد تاکسی اینترنتی «کریم» (Careem) را که در خاورمیانه بازاری گسترده دارد، با ۳/۱ میلیارد دلار تملک کرده است. نفوذ بیشتر در بازارهای سراسر جهان، هدف هر برندی است و اوپر نیز از این اتفاق غافل نیست؛ به خصوص آنکه بازار ثروتمند خاورمیانه می تواند به رشد درآمدها در سال های آتی کمک شایان ذکری کند.

اوپر اما علی رغم کاهش شتاب رشد کرایه وسایل نقلیه، موفقیت خیره کننده ای در پلت فرم UberEats خود داشته است؛ به گونه ای که درآمد فروش این خدمت در سال ۲۰۱۸ به ۱/۵ میلیارد دلار رسیده که ۱۵ برابر بیشتر از درآمد سه سال قبل است. درآمد این خدمت از درآمد بزرگ ترین سرویس حمل غذا در جهان که متعلق به GrubHub's است، پیشی گرفته و نشان می دهد این خدمت اوپر در صورتی که شرکتی مستقل بود، می توانست چه جایگاه مستقلی برای خود فراهم آورد.

اوپر امیدوار است ضعف زیان دهی خود را همانند بسیاری از غول های فن آوری با ترسیم آینده ای درخشان پوشش دهد.

۳- اتهام های متعدد: کنار رفتن تراویس کالانیک از مدیریت اوپر، رخدادی پردردسر بود، چون مدیریت او چالش فراوانی در میان کارکنان شرکت ایجاد کرده بود. اوپر در دوره مدیریت وی، چالش های پرشماری را تجربه

اوبر می‌کوشد با ایجاد تنوع در خدمات خود به جنگ کاهش شتاب رشد بازار اصلی خود برود، اما اطلاعات مالی شرکت نشان از آن دارد که در سه ماهه چهارم سال ۲۰۱۸ تنها ۲۳۰ میلیون دلار از درآمدهای عملیاتی ۲/۵۴ میلیارد دلاری شرکت مربوط به فعالیت‌هایی غیر از کسب‌وکار اصلی کرایه وسایل نقلیه است

در میانه ماه آوریل اعلام شد سه شرکت ژاپنی دنسو، تویوتا و صندوق سرمایه‌گذاری گروه «سافت بانک» یک میلیارد دلار در واحد خودروهای خودران شرکت اوبر سرمایه‌گذاری کردند

دنیای استارت‌آپی هنوز هیچ بحران اقتصادی فراگیری را به خود ندیده است؛ به‌خصوص اوبر که شش ماه پس از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ متولد شده است. دنیا تشنه ایده‌های مردان جوان و جویای نام این شرکت‌های نوپا است، اما ارزش نهایی شرکت‌ها و میزان دارایی صاحبانشان بیشتر به دیدگاه میانسالان و کهنسالان سرد و گرم چشیده بازارهای مالی مرتبط است. بعید است اوبر نیز از این قاعده مستثنی باشد...

درآمد خالص ۲/۲ میلیارد دلاری سال ۲۰۱۸، ۹۱۱ میلیون دلار زیان بر جای مانده است. این زیان را اگر در کنار زیان ۶۸۷ و ۶۸۳ میلیون دلاری در سال‌های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۶ قرار دهیم، متوجه خواهیم شد دو تاکسی اینترنتی بزرگ آمریکایی که تقریباً کل بازار این کشور را در قبضه خود دارند، سال‌هاست که حاصلی جز زیان به خود ندیده‌اند. شتاب رشد درآمذایی و خلق ارزش لیفت نیز در سال ۲۰۱۸ کاهش یافته است.

لیفت ابتکارهایی جالب به کار بسته تا بازار بیشتری را از رقیب بزرگ خود بگیرد. این شرکت تغییری در سامانه خود ایجاد کرده که قیمت ارائه‌شده برای خدمت را تنها به صورت یک پیشنهاد ارائه می‌دهد و فضا را برای چانه‌زنی مسافر و راننده باز نگاه می‌دارد. نتایج نشان می‌دهد این حربه کارساز واقع شده و به عنوان مثال، سهم بازار شرکت در بازار دسامبر گذشته به ۳۹ درصد افزایش یافته که ۲۲ درصد بیش از ماه مشابه سال قبل است! اوبر سعی کرده امکان مشابهی را در سامانه خود ایجاد کند.

لیفت ابتکاری را نیز برای روزهای قبل از عرضه اولیه سهام در نظر گرفت و ۵۰ درصد تخفیف برای ۱۰ سفارش خودرو تا میانه ماه مارس پیشنهاد داد که به معنای کاهش متوسط ۶ دلاری کرایه هر سفر بود. این اقدام جنگ قیمتی با اوبر را تشدید کرد و گرچه مسافران از این ابتکارها استقبال کرده‌اند، اما سرمایه‌گذاران به شدت نگران تأثیر منفی این رقابت‌ها بر افزایش زیان شرکت‌ها هستند. بزرگانی چون «تسلا» و «اسپوتیفای» (سامانه انتشار موسیقی) نیز زیان‌ده هستند، اما هیچ شرکتی به اندازه لیفت، این میزان زیان را در ۱۲ ماه منتهی به عرضه اولیه سهام محقق نکرده است.

به این ترتیب، چالش‌ها برای تحقق رویای اوبر ۱۰۰ میلیارد دلاری فراوان به نظر می‌رسند. هر استارت‌آپی دوست دارد خود و مدیرش را در جایگاه آمازون و جف بزوس ببیند، اما محافظه‌کاری ذاتی بازار سهام و احتمال اتمام رونق اقتصادی طولانی‌مدت، دو چالش پیش‌روی سرمایه‌گذاران هیجان‌زده و استارت‌آپ‌های بلندپرواز است.

کرد و بارها به ارتکاب جرائم گوناگون متهم شد. خسروشاهی نه تنها باید بخش قابل توجهی از انرژي خود را متوجه رفع این اتهام‌ها کند که مجبور است نشان دهد خسارت‌های مالی آنها بر ارزش شرکت اثرگذار نخواهد بود.

ورود اوبر با قیمت‌های رقابتی در بازار تاکسی، چالش با بخش سنتی این کسب‌وکار را ایجاد کرد. این اتفاق نه تنها در آمریکا که در جای جای جهان نیز روی داد و گرچه اوبر و سامانه تاکسی‌های اینترنتی اغلب پیروز این جدال بوده‌اند، اما همچنان رگه‌هایی از دردسر قابل مشاهده است.

هرقدر اوبر در رفع اتهام‌زنی سنتی‌ها موفق بوده، اما اتهام‌های جنسی، کار شرکت را برای دفاع از عملکرد خود سخت و پرداخت هزینه‌هایی سنگین را بعضاً اجتناب‌ناپذیر کرده است. اوبر مجموعه‌ای از اتهام‌ها از وجود تبعیض جنسی میان کارکنان تا انتشار گزارش تجاوز به مسافران و آزار جنسی در محیط کار را متوجه خود می‌بیند. این اتهام‌ها موجب اخراج کارکنان متعدد شرکت شده و ردپایی از این اتهام‌ها حتی در تغییرات مدیریتی نیز دیده می‌شود.

«نشست اطلاعات کاربران» دیگر دردسر بزرگ اوبر است که در این سال‌ها گریبانگیر شرکت بوده است. ایمنی اپلیکیشن در کنار اتهام عدم ایمنی مطلوب سفرها، تهدیدی برای مجموعه کسب‌وکار رو به پیشرفت تاکسی اینترنتی بوده است. اوبر با اتهام‌های مالیاتی نیز دست‌وپنجه نرم کرده است.

مجموعه این اتهام‌ها که بعضاً ده‌ها مورد پرونده قضایی را تشکیل داده، انرژي بسیاری از مدیرانی می‌گیرد که سعی دارند تمام ذهن خود را معطوف رقابت سنگین صنعت و ورود به عرصه‌های نوین دنیای آینده کنند.

۴- **خاطره بد لیفت:** لیفت (Lyft) نسبت به اوبر کوچک‌تر و از شهرت کمتری برخوردار است. بازار فعالیت شرکت نیز عموماً به بازار دو کشور بزرگ آمریکای شمالی محدود می‌شود. سرخوشی مدیران لیفت در عرضه اولیه سهام به سرعت با کابوس افت شدید قیمت سهام روبه‌رو شد و شرکت نتوانست سرمایه‌گذاران را نسبت به آینده خود مطمئن نگاه دارد.

لیفت نیز همچون اوبر زیان‌ده است. در برابر

به فروش رسیدن استارت‌آپ اماراتی کریم با قیمتی بیش از ۳ میلیارد دلار، به استعدادهای برتر منطقه در عرصه کار آفرینی نیز انگیزه مضاعفی بخشیده است تا با قدرت و جسارت بیشتری به تلاش‌های خود ادامه دهند.

شرکت آمریکایی اوپر اخیراً پس از چندین ماه مذاکره و گمانه‌زنی اعلام کرد رقیب اصلی خود در خاورمیانه و شمال آفریقا یعنی شرکت همسفری آنلاین «کریم» امارات را به مبلغ ۳/۱ میلیارد دلار خواهد خرید.

در اختیار گرفتن شرکت اماراتی کریم برای شرکت اوپر که خود را برای عرضه اولیه سهامش در بورس نیویورک آماده می‌کند از اهمیت خاصی برخوردار است. در عین حال نباید از بازار بسیار پررونق شرکت کریم در منطقه که اکنون در اختیار اوپر قرار می‌گیرد نیز غافل شد.

شاید شرکت کریم (Careem) برای خانوارهای آمریکایی نامی آشنا نباشد اما این شرکت در اکوسیستم نوپای کسب‌وکارهای مبتنی بر فناوری در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا جزو شرکت‌های پیشرو محسوب می‌شود. کریم که اولین تک‌شاخ (استارت‌آپی با ارزش بیش از یک میلیارد دلار) در خاورمیانه و شمال آفریقا بوده است، اکنون به اولین شرکت چند میلیارد دلاری منطقه نیز بدل شده است. لحظه توافق ۳/۱ میلیارد دلار مقامات اوپر و کریم را باید یک لحظه واقعا سرنوشت‌ساز برای کسب‌وکارهای منطقه دانست. سرمایه‌گذاری ۳/۱ میلیارد دلاری اوپر برای خرید شرکت کریم بدون شک نقش مهمی در شکوفایی استارت‌آپ‌های منطقه خواهد داشت.

آینده کسب‌وکارهای جدید در خاورمیانه



که فعالیت خود روی بازارهای منطقه متمرکز کرده‌اند، گزینه‌هایی جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی باشند.

بازاری بزرگ و جذاب

منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، منطقه‌ای وسیع و مملو از مصرف‌کنندگان جوان، تحصیل‌کرده و تشنه فناوری است. این منطقه بیش از ۶۰۰ میلیون نفر جمعیت دارد و از این لحاظ با آمریکای لاتین برابری می‌کند. از طرف دیگر، نیمی از جمعیت منطقه را افراد کمتر از ۲۵ سال تشکیل می‌دهند و همچنین نیمی از جمعیت منطقه به اینترنت دسترسی دارند. تولید ناخالص داخلی این منطقه نیز ۱/۵ برابر تولید ناخالص داخلی هند است.

این منطقه با توجه به سرمایه‌گذاری گسترده دولت‌های منطقه در بخش توسعه زیرساخت، استعدادهای در حال رشد، نظام مالی و موقعیت جغرافیایی مناسب برای دسترسی به سایر نقاط مهم جهان می‌تواند پذیرای شرکت‌های برتر جهان در عرصه فناوری باشد.

برخی کشورهای منطقه از لحاظ ضریب نفوذ تلفن‌های همراه هوشمند جزو کشورهای برتر جهان محسوب می‌شوند و این مزیت به شرکت‌هایی مانند کریم فرصت رشد می‌دهد. موفقیت چشمگیر استارت‌آپ‌ها در کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا این واقعیت را به همه یادآوری می‌کند که نوآوری تنها به آمریکا و چین منحصر نمی‌شود و دیگر مناطق جهان به‌ویژه خاورمیانه و شمال آفریقا نیز حرف‌های زیادی برای گفتن دارند.

مدثر شیخا و مگنوس اولسون موسسان شرکت کریم در همان ابتدا اعلام کردند که می‌خواهند شرکتی بزرگ و پایدار بسازند که الهام‌بخش سایر استارت‌آپ‌های منطقه باشد و آنها را به این باور برساند که تبدیل شدن به یک شرکت یک میلیارد دلاری در این بخش از جهان کاملاً امکان‌پذیر است.

به فروش رسیدن شرکت کریم با قیمتی بیش از ۳ میلیارد دلار نه تنها اهداف اولیه موسسان این شرکت را محقق ساخته، بلکه به استعدادهاى برتر منطقه در عرصه کارآفرینی انگیزه مضاعفی بخشیده است تا با قدرت و جسارت بیشتری به تلاش‌های خود ادامه دهند.

از طرف دیگر، موسسان شرکت کریم که اکنون شرکت خود را به قیمت خوبی فروخته و منبع مالی قابل توجهی به دست آورده‌اند، می‌توانند در استارت‌آپ‌های دیگری سرمایه‌گذاری کنند و یا تجربیات خود را در اختیار مدیران آنها قرار دهند. البته مدثر شیخا و مگنوس اولسون حتی قبل از فروش کریم به اوپر نیز حمایت فعال از استارت‌آپ‌هایی در امارات و پاکستان را آغاز کرده‌اند.

شرکت کریم در رقابت با اوپر در منطقه نشان داد، شرکت‌های محلی همواره در منطقه خود از یک مزیت رقابتی برخوردارند که آنها را به یک رقیب جدی برای شرکت‌های بین‌المللی بدل می‌کند. این شرکت‌ها حتی قادرند با تکیه بر شناختی که از جنبه‌های مختلف بازار منطقه دارند، جایگاه شرکت رهبر را در بازار به خود اختصاص دهند.

این مسئله باعث می‌شود که استارت‌آپ‌هایی

این پس می‌توان انتظار داشت که استارت‌آپ‌های دیگری از این منطقه نیز در چنین قیمت‌هایی به فروش برسند.

کریستوفر راجرز و پیتر وید که در کنار یکدیگر شرکت سرمایه‌گذاری جسورانه لومیا کپیتال را در آمریکا اداره می‌کنند و خود جزو اولین سرمایه‌گذاران غیربومی شرکت کریم بوده‌اند، معتقدند خاورمیانه بستر بسیار مناسبی برای رشد استارت‌آپ‌های مبتنی بر فناوری است.

این دو سرمایه‌گذار اخیراً طی یادداشتی در نشریه فوربس، دلایلی را برای امیدواری خود به آینده کسب‌وکارهای جدید در خاورمیانه و شمال آفریقا برشمرده‌اند.

چشم‌انداز متنوع و گسترده برای سرمایه‌گذاری همواره نقش یک کاتالیزور قدرتمند را برای پیشرفت یک اکوسیستم نوظهور در عرصه فناوری ایفا می‌کنند. سرمایه‌گذاری ۵۸۰ میلیون دلاری آمازون برای تملک شرکت اماراتی «سوق» در سال ۲۰۱۷ جایگاه کسب‌وکارهای منطقه را به شدت تقویت کرد و اکنون انتظار می‌رود توافق ۳/۱ میلیارد دلاری اوپر و کریم حتی توجه سرمایه‌گذاران بیشتری را به استارت‌آپ‌های منطقه جلب کند.

ارزش سرمایه‌گذاری جسورانه خارجی‌ها در استارت‌آپ‌های منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا از ۱۲۸ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴ به ۸۹۳ میلیون دلار در سال ۲۰۱۸ رسید که حدود ۶۰۰ درصد رشد نشان می‌دهد؛ اما برای منطقه‌ای که مجموع تولید ناخالص کشورهای آن بیش از ۳ تریلیون دلار است، باید ارقام بالاتری را برای سرمایه‌گذاری جسورانه انتظار داشت.



بیمه یاساگاد

بیمه زندگی

کد نمایندگی: ۶۹۲۶۸

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

میرناصر بوذری
 ۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴
 @Bimezendegypasargad

وضعیت موجود صنعت

الف) تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ با کاهش ۳۵/۴ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۸۱۲,۹۷۹ دستگاه رسیده است. روند کاهش تولید خودرو که از اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۷ شروع شده بود در شهریورماه متوقف و رو به افزایش گذاشت، اما در آبان ماه سال ۱۳۹۷ مجدداً روند کاهشی ادامه پیدا کرد.

میزان تولید خودرو در دی ماه سال ۱۳۹۷ نسبت به آذرماه ۲۱ درصد رشد را نشان می‌دهد. روند تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ در دو خودروساز ایران خودرو و سایپا تقریباً روندی مشابه با روند کلی تولید در کشور دارد.

ب) در زمینه وضعیت صنعت قطعه‌سازی و واردات قطعات منفصله خودرو، ارائه آمارهای دقیق با توجه به وجود دو انجمن مختلف یکی ذیل وزارت صمت و دیگری وزارت کار و رفاه اجتماعی و همچنین زنجیره وابسته به آن هم در حوزه تامین و هم خدمات، کار مشکلی است. نتایج بررسی‌ها براساس مصاحبه‌های حضوری و آمارهای موجود نشان می‌دهد در حال حاضر ۱۵۳۰ واحد قطعه‌سازی اعم از

افزایش قیمت‌ها هم به داد آنها نرسیده است

خوره بر تن خودروسازان

دو خودروساز اصلی بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان زیان نشان داده‌اند

مشکل صنعت خودروسازی و زیان انباشته خودروسازان موضوعی نیست که یک شبهه به وجود آمده باشد و یا تماماً مرتبط با تحریم باشد، بلکه مهم‌ترین ایراد به ساختار مدیریتی و مالکیتی این صنعت و ماهیت اقتصادی و سیاسی بنگاه‌ها برمی‌گردد. هرچند تاخیر معنادار در تصمیم‌گیری دولت در این خصوص برخلاف صنایع دیگر، بیشتر تابع ملاحظات اجتماعی و مصلحت‌اندیشی پرهزینه در این صنعت است، اما باید به این نکته توجه داشت که هر روز تاخیر در اتخاذ تصمیم‌گیری برای ایجاد تعادل در بازار خودرو بر شدت مشکلات و افزایش زیان این واحدهای اقتصادی - سیاسی خواهد افزود.

در این گزارش تلاش می‌شود به‌طور خلاصه وضعیت موجود این صنعت با تکیه بر میزان تولید خودرو، صنعت قطعه‌سازی و واردات قطعات منفصله، بررسی قیمت تمام شده و مبالغ فروش در دو شرکت ایران خودرو و سایپا مورد تحلیل قرار گیرد.



صورت‌های مالی حسابرسی نشده میان دوره‌ای ۹ ماهه سال گذشته نشان می‌دهد زیان انباشته ایران خودرو و سایپا تا ابتدای زمستان، بیش از ۱۰ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان بوده است. مطالبات قطعه‌سازان از مجموع شرکت‌های خودروساز نیز ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود که بخش اعظم آن به ایران خودرو و سایپا مربوط می‌شود

قطعه‌سازان شده است اما ریشه در گذشته و قبل از تحریم نیز دارد. اگرچه آمار ارزش واردات قطعات منفصله خودروهای سواری در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۳۹۷ نشان‌دهنده رتبه اول واردات قطعات خودروهای سواری است، اما واردات این اقلام با کاهش ۱۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۶ به ۲۳۳۷ میلیون دلار رسیده است. عمده مواد اولیه مصرفی در خودرو مواد پلیمری، ورق سرد فولادی، آلومینیوم، مس کاتدی و فولاد آلیاژی است. آمارها نشان می‌دهد بیشترین تغییرات در آلومینیوم با ۱۲۶ درصد افزایش و کمترین مربوط به فولاد آلیاژی با ۵۰ درصد افزایش بوده است.

امکان تامین ورق فولادی، آلومینیوم، مس کاتدی و سرب در کشور وجود دارد و تنها فولاد آلیاژی از خارج کشور وارد می‌شود. البته ذکر این نکته حائز اهمیت است که قطعه‌سازان به دلیل مشکل نقدینگی، هم در تامین مواد اولیه داخلی و هم خارجی با مشکل مواجهند.

تامین مواد اولیه داخلی عمدتاً از طریق بورس انجام می‌شود که نیاز به پرداخت

کوچک، متوسط و بزرگ در کشور وجود دارد که میزان اشتغال ایجاد شده توسط این واحدها که زنجیره تامین مواد را هم شامل می‌شود حدود ۵۵۰ هزار نفر برآورد می‌شود.

رونند بیکاری و یا تعدیل نیرو در واحدهای کوچک و متوسط قطعه‌سازی با واحدهای بزرگ متفاوت است. واحدهای قطعه‌سازی بزرگ با روش‌هایی همچون کاهش شیفت، مرخصی‌های اجباری، حذف اضافه کاری و ... و با امید به تغییر شرایط با دریافت مطالبات و افزایش تولید (افزایش سفارشات جدید قطعه)، نزدیک به ۱۰ درصد تعدیل نیرو داشته‌اند، اما در واحدهای کوچک و متوسط وضعیت بدتر است به گونه‌ای که در ۱۶ واحد قطعه‌سازی مورد بررسی، تقریباً بیش از ۳۰ درصد تعدیل نیرو اتفاق افتاده است که می‌توان تا حدودی آن را به کل واحدهای کوچک و متوسط قطعه‌سازی تعمیم داد.

مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان تا پایان سه ماهه اول سال ۱۳۹۷ حدود ۴۵۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شد که این مقدار به حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان تا پایان دی ماه رسیده است. این موضوع نشان می‌دهد اگرچه تحریم موجب افزایش افسارگسیخته مطالبات



زنگ خطر در صنعت خودروسازی به صدا درآمده و نیازمند چاره‌اندیشی است در غیر این صورت در سال‌های آتی باید منتظر پیامدهایی باشیم شبیه آنچه در سال گذشته در خصوص موسسات مالی و اعتباری کشور شاهد آن بودیم

اگرچه آمار ارزش واردات قطعات منفصله خودروهای سواری در ۹ ماهه ابتدای سال ۹۷ نشان‌دهنده رتبه اول واردات قطعات منفصله خودروی سواری است اما واردات این اقلام با کاهش ۱۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۶ به ۲۳۳۷ میلیون دلار رسیده است

نقدی است و در مورد تامین از خارج هم مشکل نقدینگی و هم پیروسه ثبت سفارش عمده چالش این بخش برای قطعه‌سازان است.

ج) بهای تمام شده تولید و درآمد فروش در ایران خودرو و سایپا - بررسی صورت‌های مالی میان‌دوره‌ای ۹ ماهه سال ۹۷ نشان می‌دهد زیان انباشته ایران خودرو و سایپا بیش از ۱۰ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان است. از طرف دیگر مطالبات قطعه‌سازان از مجموع خودروسازان حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود.

اگرچه شرکت ایران خودرو در ابتدای دوره ۹ ماهه نخست سال گذشته سود انباشته حدود ۴۴۰ میلیارد تومانی داشته، اما در انتهای دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ با زیان انباشته بیش از چهار هزار و ۶۰۰ میلیارد تومانی مواجه شده است. این در حالی است که زیان انباشته شرکت ایران خودرو برای دوره شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ حدود دو هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان بوده است.

نکته حائز اهمیت این است که سهم هزینه‌های مالی از زیان خالص این شرکت در دوره مورد بررسی بیش از ۴۰ درصد است.

همچنین وضعیت سود و زیان شرکت سایپا برای دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ نشان می‌دهد این شرکت در ابتدای دوره ۹ ماهه نخست سال ۱۳۹۷ زیان انباشته بیش از یک میلیارد و ۱۰۰ میلیارد تومانی داشته که در انتهای دوره منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ به زیان انباشته بیش از شش هزار و ۱۰۰ میلیارد تومانی رسیده است. سهم هزینه‌های مالی در دوره مورد بررسی بیش از ۳۲ درصد زیان خالص است.

از سوی دیگر، طی چهار سال منتهی به سال ۱۳۹۶ در شرکت ایران خودرو، همواره مبالغ فروش بیش از بهای تمام شده محصولات بوده است، اما مبالغ فروش در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷، یک هزار میلیارد تومان کمتر از بهای تمام شده بوده است.

این روند در ۹ ماهه نخست سال ۱۳۹۷ ادامه یافته به گونه‌ای که مبالغ فروش، بیش از دو هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان کمتر از بهای تمام شده بوده است. روند فروش و بهای تمام شده محصولات گروه سایپا نیز طی دوره ۱۳۹۲ تا شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد طی

چهار سال و نیم اخیر مبالغ فروش همیشه بیش از بهای تمام شده بوده است. در ۹ ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ مبالغ فروش، بیش از دو هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان کمتر از بهای تمام شده بوده است.

ایران خودرو در سال ۱۳۹۲ چیزی حدود هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان صرف تولید محصولات خود کرده، حال آنکه درآمدی نزدیک به هشت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان از فروش خودروهای موردنظر نصیب این شرکت شده است.

در سال ۱۳۹۳ نیز این شرکت ۱۴ هزار و ۲۵۰ میلیارد تومان صرف تولید محصول کرده و در مقابل، حدود ۱۶ هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان رقم فروش آنها بوده است و به این ترتیب حدود ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان سود از تفاوت‌های فروش و قیمت تمام شده عاید این شرکت شده است. همچنین، در سال‌های ۱۳۹۴، ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ به ترتیب حدود یک هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان، دو هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان و یک هزار و ۸۵۰ میلیارد تومان سود از محل تفاوت قیمت فروش و بهای تمام شده عاید ایران خودرو شده است. این در حالی است که در ۹ ماه نخست سال ۱۳۹۷، مبلغ بهای تمام شده ایران خودرو حدود ۱۷ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان و مبلغ فروش، ۱۵ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان بوده است.

شرکت سایپا هم در سال ۱۳۹۲، بیش از سه هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان بهای تمام شده تولید داشته، حال آنکه مبلغ فروش آنها نزدیک به سه هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان بوده است. در سال ۱۳۹۳ هم سایپا توانسته بیش از شش هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان خودرو بفروشد، حال آنکه مبلغ تمام شده تولید این شرکت کمتر از پنج هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بوده که سودی معادل یک هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان از این محل برای این شرکت به ارمغان آورده است.

همچنین در سال‌های ۱۳۹۴، ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ به ترتیب حدود یک هزار میلیارد تومان، یک هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان و یک هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان سود از محل تفاوت قیمت فروش و بهای تمام شده عاید شرکت سایپا شده است. این شرکت طی ۹ ماه ابتدایی سال

در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ در سایپا به جز در خانواده پراید که به ازای هر خودرو بیش از ۵۰۰ هزار تومان زیان به ثبت رسیده، در بقیه تولیدات، مبلغ فروش بیش از بهای تمام شده بوده است. مبلغ فروش در شرکت ایران خودرو نیز تنها در هایما، سوزوکی و دانگ فنگ، بیش از بهای تمام شده است

هزار تومان و ۱۴ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان به ازای هر خودرو رسیده است.

چالش‌های عمده صنعت خودروسازی

بررسی چالش‌ها و آسیب‌ها نشان می‌دهد که عمده نقاط ضعف در صنعت خودرو شامل نوع مالکیت و نحوه مدیریت در این صنعت و مداخله دولت و نظام حمایتی - تعرفه‌ای غیرهدفمند است.

با توجه به اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، آنچه در خصوص واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی در کشور مشاهده شده، واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی و خرید آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم توسط شرکت‌های اقماری وابسته است.

گرچه براساس صورت‌های مالی حسابرسی شده منتهی به اسفندماه سال ۱۳۹۶، سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور دارای سهام

۱۳۹۷، بیش از پنج هزار میلیارد تومان صرف تولید محصول کرده و در عوض، پنج هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان از ناحیه فروش آنها درآمد به دست آورده است. که موجب شده سودی حدود ۳۰۰ میلیارد تومانی در نیمسال نخست سال ۹۷ از این محل به دست آورند.

این موضوع به وضوح نشان می‌دهد که زیان شرکت سایپا در شش ماهه اول ناشی از محل تولید نبوده است. اما در سه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۹/۳۰ زیان شرکت از محل تولید خود را نشان داده به گونه‌ای که حدود ۹ هزار میلیارد تومان مبلغ بهای تمام شده بوده است و مبلغ فروش حدود ۶ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان بوده که زیان بیش از دو هزار و ۲۰۰ میلیارد تومانی را از این محل نشان می‌دهد.

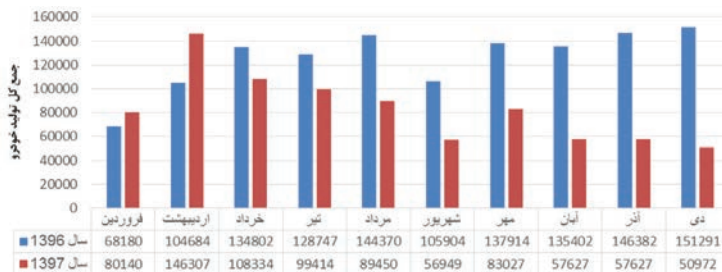
بررسی سود و زیان در دو شرکت ایران خودرو و سایپا به ازای هر خودروی تولیدی براساس مبلغ فروش و بهای تمام شده در ۹ ماهه نخست در مقایسه با شش ماهه نخست سال ۱۳۹۷ نشان می‌دهد در شش ماهه ابتدایی سال ۹۷، در شرکت سایپا به جز در خانواده پراید که به ازای هر خودرو بیش از ۵۰۰ هزار تومان زیانده بوده، در بقیه تولیدات مبلغ فروش بیش از بهای تمام شده بوده است.

حتی در خودروی سراتو این اختلاف به بیش از ۲۳ میلیون تومان رسیده است. اما در بررسی صورت‌های مالی ۹ ماهه ابتدایی سال ۹۷ این روند به کلی تغییر کرده و در تمامی تولیدات به جز برلیانس مبلغ بهای تمام شده بیش از مبلغ فروش است.

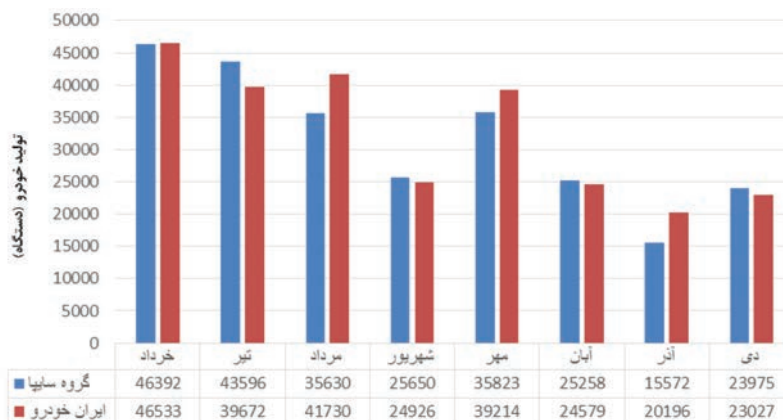
مبلغ فروش در شرکت ایران خودرو در شش ماهه ابتدایی سال جاری، تنها در سه خودروی هایما سوزوکی و دانگ فنگ، بیش از بهای تمام شده بوده و در بقیه تولیدات مبالغ بهای تمام شده بیش از فروش بوده است. در گروه سمند و دنا به ازای هر خودرو به ترتیب بیش از ۱۰ و ۸ میلیون تومان مبلغ فروش کمتر از بهای تمام شده بوده است. در گروه پژو این زیان برای هر خودرو نزدیک به سه میلیون و ۷۰۰ هزار تومان می‌رسد.

در ۹ ماهه ابتدایی سال ۹۷ میزان اختلاف بهای تمام شده و مبلغ فروش بیشتر شده به گونه‌ای که تفاوت بهای تمام شده با مبلغ فروش در گروه پژو و سمند به ترتیب به ۷ میلیون و ۳۰۰

نمودار ۱- وضعیت تولید خودرو در ۱۰ ماهه اول سال ۱۳۹۷ در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۳۹۶



نمودار ۲- وضعیت تولید خودرو تا دی ماه سال ۱۳۹۷ در ایران خودرو و سایپا



با توجه به اصل ۴۴ آنچه در زمینه واگذاری سهام شرکت‌های خودروسازی در کشور مشاهده شده است، واگذاری سهام و خرید آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم توسط شرکت‌های اقماری وابسته است

گرچه طبق صورت‌های مالی حسابرسی شده منتهی به اسفندماه سال ۱۳۹۶، سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور دارای سهام ۱۴/۰۴ درصدی از ایران خودرو و سهام ۱۷/۳۱ درصدی از گروه سایپا است، اما نحوه چیدمان اعضای هیئت مدیره این دو شرکت به نوعی در اختیار دولت است

۱۴/۰۴ درصدی از شرکت ایران خودرو و سهام ۱۷/۳۱ درصدی از گروه سایپا است، اما نحوه چیدمان اعضای هیئت مدیره این دو شرکت به نوعی در اختیار دولت است. از پنج عضو هیئت مدیره شرکت ایران خودرو دو عضو، نماینده سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور و شرکت تعاونی کارکنان این سازمان هستند و سه عضو باقی مانده نیز نماینده شرکت‌های سرمایه‌گذاری سلیم، سازه و ساختمان ایرانیان و پیشگامان بازرگانی گل یار هستند.

همچنین پنج عضو هیئت مدیره گروه سایپا متشکل از نمایندگان سازمان گسترش و نوسازی صنایع کشور، موسسه حمایت و بازنشستگی کارکنان فولاد و شرکت‌های سرمایه‌گذاری رنا، سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا و توسعه سرمایه رادین هستند.

از سوی دیگر، نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد حدود ۴۱ درصد از سهام شرکت سایپا در اختیار شرکت‌های زیرمجموعه این شرکت است. در واقع شرکت خودروسازی سایپا با

استفاده از شرکت‌های اقماری زیرمجموعه خود و از طریق تسلطی که از طریق شرکت گروه صنعتی رنا دارد (شرکت سرمایه‌گذاری سایپا و شرکت گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا به ترتیب ۳۹/۱۴ و ۱۵/۸۸ درصد از سهام شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا را دارا هستند و شرکت سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا نیز ۱۶/۳۳ درصد از سهام گروه سایپا را در اختیار دارد) عملاً عمده سهام خود را در اختیار گرفته است.

از سوی دیگر برخی شرکت‌های قطعه‌سازی هم سهام قابل توجهی در شرکت خودروسازی خریداری کرده‌اند و از این راه موفق شده‌اند یک عضو از پنج عضو هیئت مدیره یکی از شرکت‌های خودروسازی را منصوب کنند که ممکن است با این اهرم فشار، قطعات تولیدی خود را خارج از فضای رقابتی به شرکت خودروساز بفروشند.

این مسئله به صراحت خلاف ماده ۴۷ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی است.

جدول ۱- تغییر متوسط قیمت مواد اولیه مصرفی مورد استفاده در صنعت خودرو

مواد اولیه	اسفند ۱۳۹۶ (ریال)	آبان ۱۳۹۷ (ریال)	درصد تغییر
ورق سرد فولادی	۲۷,۹۷۷	۵۴,۳۲۹	۹۴
شمش آلومینیوم	۱۰۵,۰۲۶	۲۳۷,۳۵۴	۱۲۶
مس کاتدی	۳۲۴,۰۶۴	۵۳۱,۱۸۰	۶۴
سرب	۱۱۵,۲۰۰	۲۴۲,۵۰۰	۱۱۰
قراضه	۱۵,۰۰۰	۲۵,۰۰۰	۶۶
فولاد آلیاژی	۴۱,۶۰۰	۶۳,۰۰۰	۵۰
پلیمر	۵۷,۴۶۰	۱۰۸,۵۵۱	۸۹
دلار به نرخ بازار آزاد		۹۱,۰۰۰	

جدول ۲- صورت سود (زیان) دوره ۹ ماهه منتهی به ۱۳۹۷

نام شرکت	سود (زیان) خالص کل دوره ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۷ (میلیون ریال)	سود (زیان) انباشته ابتدای دوره (میلیون ریال)	سود (زیان) انباشته انتهای دوره (میلیون ریال)	هزینه‌های مالی دوره ۹ ماهه اول سال ۱۳۹۷ (میلیون ریال)
ایران خودرو	۵۱,۱۰۳,۴۱۳	۴,۴۲۰,۴۶۸	۴۶,۷۷۴,۷۴۵	۲۰,۸۱۱,۰۶۸
سایپا	۵۰,۲۹۱,۴۷۵	۱۱,۴۰۶,۴۹۶	۶۱,۶۹۷,۹۷۳	۱۶,۳۴۱,۵۶۲

برخی قطعه‌سازان سهام قابل توجهی از شرکت‌های خودروسازی را خریداری کرده‌اند و از این راه موفق شده‌اند یک عضو از پنج عضو هیئت‌مدیره شرکت‌های خودروسازی را منصوب کنند. به این ترتیب، ممکن است با این اهرم فشار، قطعات تولیدی خود را خارج از فضای رقابتی به شرکت خودروساز بفروشند

فضا را به سمت رقابتی کردن بازار می‌برد، خودروسازان به جای چانه‌زنی بر سر قیمت‌ها به بهبود کیفیت محصولات خود از طریق رقابت می‌پرداختند.

چرایی آسفتگی بازار خودرو

صنعت خودروسازی کشور در اوایل سال ۱۳۹۷ مقرران با خروج طرف‌های غربی به خصوص شرکت‌های رنو و پژو سیتروئن به دلیل تحریم‌های جدید و تبعات خروج آمریکا از برجام و اثرات تبعی افزایش قیمت ارز، وارد مرحله جدیدی شد که عمدتاً در قالب کاهش تولید و نابسامانی بازار خودرو و افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت خودرو در بازار شد.

همزمان با حجم بالای نقدینگی سرگردان و مزید بر آن تلاطمات بازار ارز، سکه، پتروشیمی، مسکن و ... بازار خودرو دچار نوعی سفته‌بازی و تقاضای مازاد شد، به گونه‌ای که قیمت بازاری خودرو به دو برابر

حدود ۲۳ درصد از سهام ایران خودرو نیز در اختیار شرکت‌های زیر مجموعه این شرکت است.

می‌توان گفت از پنج عضو هیئت‌مدیره هر کدام از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا، به ترتیب سه و چهار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم با دخالت دولت منصوب می‌شوند. از این رو، واگذاری سهام متقاطع شرکت‌های خودروسازی و به نوعی ادغام آنها به صورت یک کلاف پیچ‌درپیچ باعث ایجاد فضای رانتی و غیررقابتی در صنعت خودرو کشور شده است.

همه موارد فوق در به وجود آمدن شرایط نابسامان فعلی در صنعت خودرو سهم دارند. نظام قیمت‌گذاری دستوری از جمله پیامدهای مدیریت شبه‌دولتی بر صنعت خودروسازی بوده که موجب کاهش انگیزه شرکت‌ها برای افزایش نوآوری، بهره‌وری و کیفیت محصولات شده است. اگر سیاست‌گذار به جای سرکوب قیمت‌ها،

جدول ۳- میزان تولید و فروش داخلی دو خودروساز بزرگ کشور به تفکیک خودرو در دوره ۹ ماهه منتهی به ۱۳۹۷

نوع کالا	تعداد تولید (دستگاه)	تعداد فروش (دستگاه)	برآورد تعداد فروش در دوره سه ماهه منتهی به ۱۳۹۷/۱۲/۲۹	برآورد تعداد فروش در دوره سه ماهه منتهی به ۱۳۹۸/۰۳/۳۱
سایپا	خانواده پراید	۱۱۲,۹۲۸	۱۰۳,۶۳۷	۵۷,۶۵۲
	خانواده تیبا	۱۰۶,۵۴۳	۱۰۸,۱۷۴	۵۵,۱۵۱
	سراتو	۱۲,۲۶۸	۱۲,۸۰۵	۴۰۰۰
	چاتگان CS۳۵	۸,۸۴۱	۹,۵۱۶	۲,۱۷۶
	آریو	۵,۰۹۱	۶,۸۳۴	۲,۱۷۶
	پرلیانس	۰	۸	۰
ایران خودرو	گروه پژو	۱۹۵,۲۷۳	۱۷۲,۲۹۵	۴۷,۶۰۱
	گروه سمند	۳۴,۱۸۶	۳۴,۰۶۱	۹,۶۱۶
	تندر (L۹۰)	۹,۹۶۲	۱۰,۱۲۵	۵,۱۰۰
	دنا	۲۸,۴۴۸	۲۲,۸۰۴	۷,۹۰۰
	رانا	۲,۷۸۶	۲,۱۶۳	۱۰۰۰
	گروه وانت	۳,۸۳۹	۵,۰۱۱	۳,۱۳۰
	سوزوکی	۲,۴۷۹	۲,۳۹۹	۳۰۰
	هایما	۱۰,۵۷۰	۱۰,۱۱۴	۷,۸۰۰
	داتگ فنتک	۱۵,۹۷۵	۱۴,۹۸۰	۲,۷۰۰

تعداد فروش به دلیل وجود خودروهای قبلی مانده از پایان دوره قبلی که هنوز فروش نرفته بود از تعداد تولید ۹ ماهه بیشتر است.

بنابراین تاخیر در تصمیم‌گیری برای تسویه بازار خودرو به‌رغم شفافیت نسبی در اکثر بازارهای متلاطم از قبیل ارز، پتروشیمی، فولاد و ... ادامه یافته تا این که صورت‌های مالی خودروساز در شش ماهه اول سال ۱۳۹۷ منتشر شد که حکایت از زیان انباشته نزدیک به ۵۰۰۰ میلیارد تومانی دو خودروساز بزرگ کشور داشت.

گفتنی است این زیان انباشته در صورت‌های مالی ۹ ماهه سال گذشته به بیش از ۱۰ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان رسیده است.

براساس یافته‌های موجود می‌توان نتیجه گرفت؛ مشکل فعلی صنعت خودروسازی یک شبه به وجود نیامده است و کل آن مرتبط با تحریم نیست، بلکه مهمترین اشکال به ساختار مدیریتی و مالکیتی صنعت خودرو کشور و ماهیت اقتصادی و سیاسی بنگاه‌ها برمی‌گردد که نیازمند اصلاحات ساختاری است. تثبیت قیمت کارخانه و عدم رشد متناسب با افزایش قیمت مواد اولیه و به تبع آن قیمت قطعات منفرجه موجب بی‌انگیزگی شرکت‌های خودروساز در عرضه خودرو به بازار شد و این خود کاهش بیشتر تولید و عرضه خودرو را موجب شد.

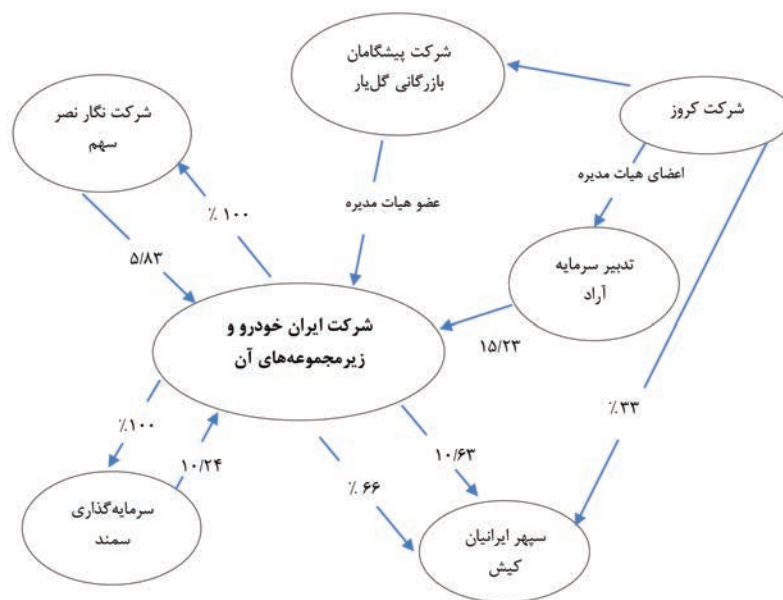
همچنین عدم وجود شفافیت و نظارت کافی هم مزید بر علت شد تا خودروسازان رو به عرضه قطره‌چکانی خودرو حداقل در مورد خودروهای پرتیراژ با میزان ساخت بالایی داخلی به بازار بیاورند.

بنابراین می‌توان گفت سیاست‌های غیرمعتبر دولت در بازار خودرو طی سال ۱۳۹۶ و تشدید آن با بلا تکلیفی این بازار در فرآیند تصمیم‌گیری همزمان با سرایت شوک‌های دیگر بازارها به خصوص بازار ارز، نقدینگی سرگردان و قرار گرفتن خودرو به عنوان کالای سرمایه‌ای در سبد مردم و شکل‌گیری تقاضای سفته‌بازی از یک طرف و تاخیر نامعقول در تسویه این بازار و شدت گرفتن انتظارات قیمتی و نارضایتی خودروسازان از چگونگی قیمت‌گذاری و عرضه نامناسب خودرو از طرف دیگر، همگی موجبات این فراهم‌ساختند.

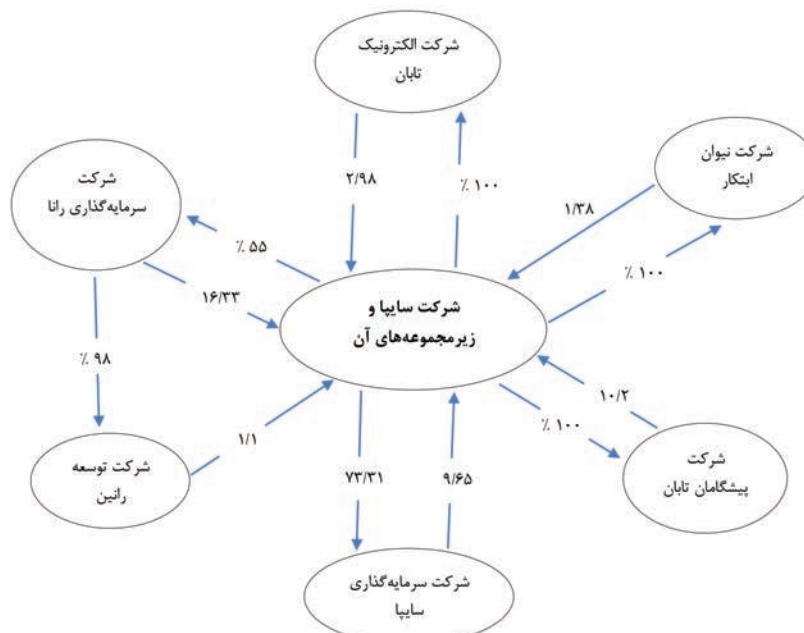
را شفاف‌سازی کند، اما به دلایل مختلف این امر انجام نشد و وظیفه تسویه بازار به سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان واگذار شد، سازمانی که زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت و دارای تناقض کارکردی است.

قیمت کارخانه رسید و تشدید فعالیت‌های رانت‌جویی، موجبات عدم تعادل شدید در این بازار را فراهم ساخت. با توجه به شرایط بازار خودرو، انتظار بر این بود که شورای رقابت بتواند همانند دوره‌های قبل با تعیین دستورالعمل قیمت خودرو، این بازار آشفته

ارتباط شرکت ایران خودرو با شرکت‌های زیرمجموعه سهامدار شرکت اصلی



ارتباط شرکت سایپا با شرکت‌های زیرمجموعه سهامدار شرکت اصلی



در همین خصوص دبیر انجمن واردکنندگان خودرو چنین توضیح داد: «در رابطه با خودروهای موجود در گمرک از سال ۹۷ بالغ بر ۱۵ هزار دستگاه خودرو در گمرکات کشور باقی ماند و هنوز هم در گمرکات موجود است. در شانزدهم دی ماه ۹۷، هیأت دولت مصوبه‌ای مبنی بر فراهم شدن امکان خروج این تعداد خودروی مانده در گمرک را صادر کرد. با وجود این این مصوبه که با نگاه گره‌گشایی از مشکل مردم و ایفای تعهدات واردکنندگان خودرو تصویب شد؛ تا امروز کمتر از ۱۰۰۰ دستگاه خودرو از بابت این مصوبه از گمرکات خارج شده است.»

دادفر تصریح کرد: اعتبار این مصوبه از زمان صدور به مدت چهار ماه بوده و حالا تقاضای ما این است که گروهی برای بررسی این موضوع تعیین شوند و مشخص کنند که چرا مصوبه‌ای که برای حل مشکلات مورد تاکید و مورد پیگیری قرار گرفت؛ بعد از هشت مورد مکاتبه ما با رئیس جمهور، معاون اول رئیس جمهور و ... اجرا نشد؟ دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با بیان اینکه یکی از مسئولان در وزارت صمت طی مصاحبه‌ای اعلام کرده این وزارتخانه بالغ بر ۵۰۰۰ دستگاه خودرو مجوز و ثبت سفارش صادر کرده است؛ گفت: «درست است که ۵۰۰۰ ثبت سفارش انجام شده، اما زمانی که عدم همکاری بین بانک مرکزی و گمرکات وجود دارد که هزاران چالش ایجاد کرده و کارایی و اثربخشی مصوبه را عملاً از بین برده و هیچ‌کس نتیجه‌ای از آن نگرفته است؛ این رافع مسوولیت‌های وزارت صمت، معدن و تجارت نیست.»

او افزود: «هزاران مشتری یک سال و نیم است که معطل دریافت خودروهای خود هستند که در گمرکات در معرض آسیب قرار گرفته است. یک سال و نیم است که عدم ایفای تعهدات واردکنندگان نسبت به مردم و خریداران، بازار خودرویی کشور را مورد تلاطم و تهاجم قرار داده است. اگر در شرایط جنگ اقتصادی قرار گرفته‌ایم؛ تصمیمات هم باید برای شرایط بحران و جنگ اتخاذ شود. نمی‌شود که اقتصاد و مردم در شرایط جنگی باشد اما تصمیمات مسئولان برای این شرایط نباشد.»

دادفر با بیان اینکه کسب و کار واردکنندگان خودرو به کشور به طور کل تعطیل شده است افزود: «۱۵ هزار نفر مستقیماً در شرکت‌های واردکننده خودرو اعم از نمایندگی و غیر نمایندگی مشغول به کار بوده‌اند. در حال حاضر افراد تعداد افراد مشغول در این حوزه به ۲۵۰۰ نفر تبدیل شده است. فعالیت تعطیل شده و سرمایه‌ها همگی از بین رفته است.»

به گفته دادفر «اگر مصوبه‌ای برای گره‌گشایی در کشور صادر می‌شود، باید حداقل مهلت یک‌ساله داشته باشد چرا که سرعت رسیدگی به کارها در کشور به شدت کند است. با توجه به اینکه ۱۵ هزار خودرو در گمرکات دپو شده، با محاسبه نرخ ارز روز حدود هشت هزار میلیارد تومان خودرو در گمرک وجود دارد که همه متعلق به مردم است. بانک مرکزی در مصوبه دی ماه ۹۷ اعلام کرده است که ارز این خودروها، حواله سنا است. به عبارت دیگر چه از ارز ۴۲۰۰ و چه از ارز بازار آزاد استفاده شده باشد، باید برای ترخیص، مابه‌التفاوت به بانک مرکزی از این بابت پرداخت شود. این مابه‌التفاوت خود به خود قیمت را به قیمت فعلی بازار نزدیک می‌کند. این مابه‌التفاوت را باید از مردم گرفته و به دولت بپردازیم.»

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو ادامه داد: «از ۱۵ هزار خودروی موجود در گمرک، ۲۵۰۰ خودرو بر اساس نظر دستگاه قضایی دچار تخلف شده‌اند که این تعداد نیز باید مورد بررسی قرار بگیرند. علاوه بر این از این تعداد خودرو، ۴۷۰۰ دستگاه زیر ۱۵ هزار دلار هستند که اگر این‌ها به تنهایی وارد بازار شوند، می‌توانند کمی در بازار خودروی کشور تعادل ایجاد کنند.»

به دنبال درخواست انجمن
واردکنندگان خودرو صورت گرفت

تمدید مهلت ترخیص خودروهای سواری وارداتی

به دنبال درخواست انجمن واردکنندگان خودرو مبنی بر تمدید مصوبه ترخیص خودروها از گمرکات کشور، براساس مصوبه جدید هیئت دولت، مهلت ترخیص خودروهای سواری وارداتی دو ماه دیگر تمدید شد.





سازمان جهانی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری (OICA) چندی قبل گزارش آمار تولید خودرو (شامل خودروهای سواری و خودروهای تجاری) را برای سال ۲۰۱۸ منتشر کرد. بر اساس این آمار، خودروسازی جهان شاهد کاهش اندک تولید در سال پیش بودند؛ هرچند این روند، تغییری در ترکیب بزرگان بازار ایجاد نکرده است. از سوی دیگر آمار منتشر شده از سوی OICA حکایت از سقوط تلخ صنعت خودروسازی کشورمان دارد، سقوطی که شاید دامنه آن در سال جاری نیز ادامه پیدا کند. در این بخش نگاهی خواهیم داشت به مهم‌ترین بخش‌های آمار تولید در صنعت خودروسازی جهان در سال ۲۰۱۸ میلادی.

ایران در سال ۲۰۱۸ بیشترین میزان افت تولید را در میان تولیدکنندگان خودروی جهان داشته است

سقوط آزاد!

چین همچنان صدرنشین فهرست تولیدکنندگان خودرو است

بابک وفایی

حتی پیش از انتشار آمارهای سال ۲۰۱۸ هم می‌شد پیش‌بینی کرد چینی‌ها باز هم در صدر تولیدکنندگان خودرو در جهان هستند و با اختلاف زیاد، آمریکا، ژاپن و رقبای اروپایی را پشت سر می‌گذارند

در سال ۲۰۱۷ چینی‌ها بیشتر از کل مردم اروپا (۲۱ میلیون دستگاه)، بیشتر از آمریکایی‌ها (حدود ۱۸ میلیون دستگاه) و حتی بیشتر از کل قاره آمریکا با بازارهای بزرگی مانند آمریکا و برزیل (حدود ۲۵ میلیون دستگاه)، خودرو خریده‌اند

میان وضعیت فروش خودرو در بازار چین اندکی مایه نگرانی است و اقتصاد نزدیک به رکود ژاپن هم نگرانی‌ها را بیشتر کرده است. البته از قیمت رو به افزایش نفت نیز نباید غافل شد، امری که در صورت ادامه، کاهش خرید و در نتیجه تولید خودروهای شاسی‌بلند و وانت در بازار آمریکا را به دنبال خواهد داشت. اقتصاد قاره اروپا هم روزهای خوبی را سپری نمی‌کند و روند افزایش فروش در این بازار بسیار کند است.

صدرنشینی چشم‌بادامی‌ها

حتی پیش از انتشار آمار سال ۲۰۱۸ هم می‌شد با اطمینان پیش‌بینی کرد چینی‌ها باز هم در صدر تولیدکنندگان خودرو در جهان هستند و با اختلاف زیاد، آمریکا، ژاپن و رقبای اروپایی را پشت سر گذاشته‌اند.

چینی‌ها در طی سال ۲۰۱۸ بیش از ۲۷ میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید کردند تا با اختلاف زیاد، بار دیگر صدرنشین جدول تولیدکنندگان خودرو در جهان باشند. چین به تنهایی بیش از ۲۸ درصد از تولید خودرو در جهان را در اختیار دارد.

چینی‌ها هرچند جایگاه مستحکمی در صدر جدول دارند اما این مسئله نمی‌تواند مشکلات آنها را مخفی کند. چینی‌ها پس از رشد بیش از ۱۴ درصدی در سال ۲۰۱۶، شاهد نزول بوده‌اند و در سال ۲۰۱۷ رشد ۳ درصدی در تولید را تجربه کردند و سال گذشته هم در ادامه این روند نزولی، شاهد کاهش تولید ۴/۲ درصدی در صنعت خودروسازی چین بودیم و این در حالی است که رقیب، هرچند به‌کندی، روند رو به رشدی داشته‌اند.

بخشی از این مسئله را می‌توان به جنگ تجاری میان آمریکا و چین مربوط دانست، جایی که دو طرف محدودیت‌ها و تعرفه‌های را بر کالاهای وارداتی از سوی طرف دیگر وضع کردند و این مسئله تا حدی بر تولید محصولات آمریکایی در خاک چین تاثیر گذاشت، هرچند توافق‌های دو طرف باعث شده امیدهایی به برطرف شدن مشکلات در سال جاری باشد.

در سال ۲۰۰۹، چینی‌ها با یک خیز بلند نه تنها مرز ۱۰ میلیون دستگاه تولید خودرو را پشت

طبق گزارش OICA، صنعت خودروسازی جهان سال ۲۰۱۸ را با تولید بیش از ۹۵ میلیون دستگاه انواع خودروهای سواری و تجاری و با کاهش ۱/۱ درصدی پشت سر گذاشت و وارد سال ۲۰۱۹ شد.

از دید بسیاری از کارشناسان، این کاهش تولید هرچند کوچک را باید جدی گرفت. نباید فراموش کنیم صنعت خودروسازی جهانی از سال ۲۰۰۹ و پس از کابوسی که صنعت خودرو آمریکا را به نابودی کشید، به‌طور پیوسته در مسیر صعود بوده و این اولین سال در یک دهه اخیر است که شاهد کاهش تولید هستیم. البته خودروسازان جهانی حتی در این دوران کاهش هم در حال فتح قله‌های جدید هستند، اما تجربه‌های پیشین نشان داده است کاهش تولید در صنعت خودرو مانند یک بهمن است که ابتدا با یک گلوله برفی کوچک آغاز می‌شود و در انتهای مسیر به خسارتی خانمان‌برانداز ختم می‌شود.

سال ۲۰۱۸ برای صنعت خودروسازی جهان سال بیم و امید بود، سالی که در آن جنگ تجاری بین چین و آمریکا از یک‌سو و ادامه تهدیدات دونالد ترامپ برای تولید خودروهای آمریکایی در خاک این کشور از سوی دیگر، فضای پیچیده‌ای به وجود آورده بود. جنگ تجاری دو ابرقدرت جهانی کار را به جایی رساند که تولید خودروهای آمریکایی در خاک چین رو به کاهش بود و این یعنی بحران برای صنعت خودروسازی چین و آمریکا. هرچند در اواخر سال ۲۰۱۸ نشانه‌های مثبتی از آشتی آشکار شد و به نظر می‌رسد در نهایت این دو غول اقتصادی جهان، بر سر موضوعات مورد اختلاف به توافق رسیدند.

از سوی دیگر، ترامپ با وجود سخت‌گیری‌های کلامی برای الزام خودروسازان به انتقال تولید خودروهای فروخته شده در آمریکا به خاک این کشور و نگرانی‌هایی که از این تصمیم به وجود آمده بود، تا حد زیادی از عملی کردن تهدیدات خود کوتاه آمده و خودروسازان هم به افزایش ظرفیت تولید در آمریکا (بیشتر برای پاسخ به نیاز رو به افزایش خودرو در این کشور) اکتفا کردند.

مجموع این عوامل باعث شده است امیدها به سال ۲۰۱۹ بیش از نگرانی‌ها باشد. البته در این

آمریکا با تولید ۱۱ میلیون دستگاه خودرو و رشد اندک ۱/۱ درصدی، رتبه دوم تولید خودروی جهان را در اختیار دارد. رتبه سوم با ۹ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در اختیار ژاپن با رشد آهسته ۰/۴ درصدی است

هند در سال ۲۰۱۸ در مجموع بیش از ۵/۱ میلیون دستگاه انواع خودرو (شامل خودروهای سواری و تجاری) تولید کرد. رتبه چهارم هند و قرارگیری آن بالاتر از آلمان به لطف عدم محاسبه خودروهای تجاری در آمارهای مربوط به آلمان است

سر گذاشتند که به رکورد بی نظیر ۱۳ میلیون دستگاه رسیدند و رتبه نخست جدول را از آن خود کردند، جایگاهی که پس از آن به طور پیوسته در اختیار آنها بود.

مرزهای بعدی یکی پس از دیگری فتح شد و در سال ۲۰۱۳ تولید بالای ۲۰ میلیون دستگاه به دست آمد و چینی‌ها با تولید بیش از ۲۲ میلیون دستگاه خودرو، حتی از مجموع آمریکا و ژاپن هم عبور کردند. تنها مرز باقی مانده، تولید سالانه ۳۰ میلیون دستگاه خودرو است، مرزی که در سال ۲۰۱۷ کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه با آن فاصله داشتند اما موفق به فتح نشدند و در سال ۲۰۱۸ هم با کاهش اندک تولید از آن فاصله گرفتند، اما امیدوارند در سال ۲۰۱۹ موفق به شکستن این رکورد نیز بشوند.

البته خودروسازان چینی برای دستیابی به چنین رکورد تولیدی راه چندان دشواری هم ندارند. آمار فروش برای سال ۲۰۱۸ هنوز منتشر نشده، اما اگر آمار سال ۲۰۱۷ را معیار قرار دهیم (که بعید است در سال ۲۰۱۸ هم تغییر جدی در آن ایجاد شود) چین بازاری با حجم ۳۰ میلیون دستگاه خودرو است (این رقم در سال ۲۰۱۷ بیش از ۲۹ میلیون دستگاه بود).

برای مقایسه این عدد شاید بهتر باشد آن را با دیگر بازارها بسنجیم، جایی که چینی‌ها بیشتر از کل مردم قاره اروپا (۲۱ میلیون دستگاه)، بیشتر از آمریکایی‌ها (حدود ۱۸ میلیون دستگاه) و حتی بیشتر از کل قاره آمریکا با بازارهای بزرگی مانند آمریکا و برزیل (حدود ۲۵ میلیون دستگاه)، خودرو خریداری کرده‌اند.

جنگ بر سر رتبه دوم

پس از چین، آمریکا و ژاپن در رتبه دوم و سوم جدول ایستاده‌اند. ترکیب صدرنشینان جدول مدت‌ها است بدون تغییر باقی مانده است و با شرایط فعلی بعید است در سال ۲۰۱۹ هم تغییری در این ترکیب ایجاد شود.

آمریکا با تولید ۱۱ میلیون دستگاه خودرو و رشد اندک ۱/۱ درصدی، رتبه دوم این جدول را در اختیار گرفته است. این رشد شاید چندان قابل توجه به نظر نرسد، اما نباید فراموش کنیم صنعت خودروسازی این کشور، سال پیش از آن را با افت ۸ درصدی پشت سر گذاشت و با این حساب می‌توان عملکرد خودروسازی

در کشور آمریکا را مثبت ارزیابی کرد. بخشی از این مسئله بدون شک به فشارهای ترامپ بازمی‌گردد که خودروسازان آمریکایی و البته خودروسازان شرقی را وادار به تولید خودرو در خاک این کشور کرد. البته همه خودروسازان در نهایت از این درخواست تبعیت نکردند، اما تقریباً تمام آنها برنامه‌هایی برای افزایش تولید در آمریکا ارائه دادند و عمدتاً ظرفیت‌های تولید خود در خاک آمریکا را بالا بردند.

آمریکایی‌ها خود از خریداران بزرگ در جهان هستند و در سال ۲۰۱۷ بیش از ۱۷ میلیون دستگاه خودرو در این کشور به فروش رسید. هرچند بخشی از این خودروها در خارج خاک آمریکا تولید شده‌اند اما سهم خودروهای تولید شده در داخل آمریکا بسیار بالا است. در مقابل، خودروسازان آمریکایی مدت‌هاست بازارهای بین‌المللی خود را از دست داده‌اند و حضورشان در بازارهای جهانی کم‌رنگ است و به همین دلیل بیشتر چشم به بازار داخلی دارند.

رتبه سوم جدول با ۹ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در اختیار ژاپن است که با رشد آهسته ۰/۴ درصدی، در تعقیب آمریکایی‌ها هستند. ژاپنی‌ها پس از سونامی سال ۲۰۱۱ که آسیب‌های زیادی به تاسیسات زیرساختی و صنایع این کشور به‌ویژه در زمینه خودروسازی وارد کرد، توانستند بار دیگر روند رو به رشد خود را آغاز کنند.

آمار تولید خودروسازان ژاپنی البته بیش از این عدد است اما به دلیل حضور گسترده در بازار آمریکا، بخش قابل توجهی از تولیدات مورد نیاز این بازار بزرگ را در خاک آمریکا تولید می‌کنند. بازار ژاپن هم البته بازار نسبتاً بزرگی برای خودروسازان است و در سال ۲۰۱۷ آمار فروش خودرو در این کشور از پنج میلیون دستگاه نیز عبور کرد. ژاپنی‌ها برای ورود خودروی خارجی قوانین محدودکننده ندارند، اما بازار این کشور تا حد زیادی در تسخیر خودروسازان این کشور است و دلیل اصلی آن هم می‌تواند شرایط ویژه حاکم بر بازار باشد. ژاپنی‌ها به دلیل ازدحام بالای شهرها، مشکل فضای پارک، سخت‌گیری‌های زیست‌محیطی، مالیات سنگین بر آلایندگی و مصرف سوخت خودرو و مواردی از این دست، بازاری خاص

دیگر بازیگر جذاب خودروسازی، مکزیکی با تولید بیش از چهار میلیون دستگاه خودرو است. مکزیکی‌ها سال‌هاست به لطف تولید خودروهای آمریکایی در خاک خود، جای ثابتی در میان ۱۰ تولیدکننده بزرگ خودرو دارند و تهدیدهای ترامپ هم باعث نشده آمریکایی‌ها کارگران ارزان قیمت این کشور را رها کنند

جایگاه ایران پایین‌تر از کشورهایمانند اندونزی، چک و ترکیه است و رتبه هجدهم را نیز تنها به دلیل تولید خودروهای تجاری کسب کرده چراکه در زمینه تولید خودروهای سواری آماری کمتر از اسلواکی (در رتبه نوزدهم) دارد

فولکس‌واگن در تولید خودروهای تجاری سبک، از بزرگان این بازی است و با توجه به اختلاف حدود ۵۰ هزار دستگاهی هند و آلمان، در صورت درج این آمار، هندوستان به رتبه پنجم می‌رسید.

دیگر بازیگر این جدول، مکزیکی با تولید بیش از ۴ میلیون دستگاه خودرو است. البته مکزیکی سال‌هاست به مدد تولید خودروهای آمریکایی در خاک خود، جای ثابتی در بین ۱۰ تولیدکننده بزرگ خودرو دارد و حتی تهدیدهای ترامپ مبنی بر تولید خودروهای آمریکایی در خاک آمریکا هم باعث نشده آمریکایی‌ها کارگران ارزان قیمت مکزیکی را رها کنند.

دیگر بازیگر مطرح در این دسته برزیل است؛ بزرگ‌ترین اقتصاد آمریکای جنوبی و البته یکی از غول‌های اقتصادی جهان که سالیانه بیش از ۲ میلیون دستگاه خودرو در آن به فروش می‌رسد و بخش عمده آن خودروهای تولید شده در خاک این کشور است؛ در عین حال برزیل با زیرساخت‌های مناسب در صنعت خودرو، تامین خودروهای دیگر کشورهای منطقه را نیز بر عهده دارد و بخشی از تولید نزدیک به ۲/۹ میلیون دستگاهی در این بازار به دیگر کشورها صادر می‌شود.

در این بین نام تایلند هم به چشم می‌خورد که هرچند بازار بزرگی برای خودروسازان نیست، اما سال‌هاست به مرکز تولید خودرو به‌ویژه برای تولیدکنندگان ژاپنی تبدیل شده است. تایلندی‌ها در سال گذشته بیش از ۲/۱ میلیون دستگاه انواع خودرو تولید کردند که بیش از ۱/۲ میلیون دستگاه آن را خودروهای تجاری (سبک و سنگین) تشکیل می‌داد. تولید خودرو در تایلند به دلیل ثبات سیاسی نسبی حاکم شده بر این کشور و تداوم قوانین حمایتی از سرمایه و تولیدات خارجی، نیروی کار ارزان قیمت و البته به لطف خودروسازان ژاپنی رشد ۹ درصدی را شاهد بوده است.

روسیه دیگر بازیگر این لیست است، کشوری که هرچند در سال‌های اخیر بر سر موضوعات مختلف و به‌ویژه مناقشات شبه‌جزیره کریمه با غرب درافتاده است، اما در عین حال توانسته با جذب خودروسازان جهانی (بیش از همه رنو) وضعیت تولید خودرو خود را سامان دهد و با رشد ۱۴ درصدی، بیش از ۱/۷ میلیون دستگاه

است و خودروهای وارداتی به سختی می‌توانند مشتریانی در آن بیابند.

اقتصادهای نوظهور در جنگ با بزرگان

در آغاز قرن ۲۱ بخش عمده‌ای از تولید خودرو به کشورهایی مانند آمریکا، گول‌های اروپای غربی مانند آلمان و فرانسه و البته ژاپن محدود می‌شد و کشوری مانند کره جنوبی بازیگری تازه‌وارد بود. این روزها اما وضعیت به کلی تغییر کرده است و شاهد اوج‌گیری نام‌هایی هستیم که تا چند سال پیش اصلاً در زمینه تولید خودرو مطرح نبودند.

روند جهانی‌سازی اقتصاد یکی از اصلی‌ترین دلایل این مسئله است؛ شرکت‌های بزرگ به دنبال تولید ارزان‌تر هستند و بر این اساس ساختارهای تولیدی خود را به کشورهای با نیروی کار ارزان‌تر و شرایط تولیدی سهل‌تر منتقل می‌کنند. از سوی دیگر، بازیگران بزرگ اقتصادی جهان در سال‌های اخیر تغییر کرده‌اند و قطب‌های جدید در حال شکل‌گیری است و به دنبال آن و با افزایش رفاه عمومی، تقاضا برای خودروهای شخصی هم در این کشورها افزایش پیدا می‌کند و طبیعی است بزرگان بازی برای دستیابی به فروش در این بازارها، اقدام به سرمایه‌گذاری می‌کنند.

مجموع این دو عامل باعث شده در یک دهه اخیر شاهد حضور نام‌های جدیدی به‌عنوان کشورهای تولیدکننده خودرو در جهان باشیم. یکی از این نام‌ها هندوستان است، کشوری که در رده‌بندی سال ۲۰۱۸ بالاتر از آلمان و در رتبه چهارم ایستاده است. هندوستان در سال گذشته در مجموع بیش از ۵/۱ میلیون دستگاه انواع خودرو (شامل خودروهای سواری و تجاری) تولید کرد که در مقایسه با سال پیش از آن رشد ۸ درصدی را نشان می‌دهد. رتبه چهارم هند و قرارگیری آن بالاتر از آلمان البته به لطف عدم محاسبه خودروهای تجاری در آمار کشور آلمان است.

OICA در دو سال اخیر آمار تولید خودروهای تجاری در آلمان را در لیست خود نمی‌آورد و این در حالی است که آلمان با خودروسازانی همچون MAN و مرسدس بنز در زمینه تولید خودروهای سنگین تجاری و مرسدس بنز و

ایران که پیش از این در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ رتبه سیزدهم را در اختیار داشت، در سال ۲۰۱۸ با تولید کمتر از ۱/۱ میلیون دستگاه انواع خودرو، رتبه هجدهم را به دست آورد که با اختلاف زیاد، بیشترین میزان افت در میان کشورهای حاضر در فهرست خودروسازان جهان به‌شمار می‌رود.

انواع خودرو در این کشور تولید شده است. بازار روسیه هرچند از روزهای اوج خود در سال ۲۰۱۲ با فروش بیش از ۳ میلیون دستگاه فاصله گرفته است و این روزها در محدوده فروش سالیانه ۱/۷ میلیون دستگاه نوسان می‌کند، اما همچنان بازار قدرتمندی است؛ ضمن آنکه می‌تواند تامین‌کننده نیاز کشورهای CIS باشد و به این ترتیب قلمرو بزرگی را در اختیار خودروسازان قرار می‌دهد.

ایران؛ سقوط به قعر چاه

در میان تمام فراز و فرودهای بزرگان بازار، تاسف‌بارتر از همه، وضعیت کشورمان در این رده‌بندی است. ایران که پیش از این و در سال ۲۰۰۹ توانسته بود رتبه دوازدهم را از آن خود کند و در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ نیز رتبه سیزدهم را در اختیار داشت، در سال ۲۰۱۸ با تولید کمتر از ۱/۱ میلیون دستگاه انواع خودرو، رتبه هجدهم را به دست آورده است. ایران در این جدول پایین‌تر از کشورهایمانند اندونزی، جمهوری چک و ترکیه جای گرفته است و رتبه هجدهم را نیز تنها به لطف تولید خودروهای تجاری به دست آورده چراکه در زمینه تولید خودروهای سواری آماری پایین‌تر

از اسلواکی (در رتبه نوزدهم) دارد و به دلیل عدم تولید خودروهای تجاری در اسلواکی و بر اساس مجموع تعداد تولید است که توانسته به جایگاه هجدهم برسد. وضعیت اما با بررسی دقیق‌تر جدول بدتر هم می‌شود، جایی که ایران افتی ۴۰ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال پیش تجربه کرده که با اختلاف زیاد، بیشترین میزان افت در میان تمامی کشورهای حاضر در لیست به شمار می‌رود. صنعت خودروسازی ایران بخش عمده سال گذشته میلادی را در سایه خروج آمریکا از برجام و آغاز تحریم‌های آمریکا بر ضد ایران سپری کرد و عملاً به دلیل اعمال این تحریم‌ها و ممنوعیت و مشکلات موجود بر سر تبادلات بانکی، بسیاری از شرکای تجاری کشورمان بی‌سر و صدا بازار را ترک کردند. در این میان شاید رفتن پژو قابل پیش‌بینی بود و حتی رفتن رنو هم با تشدید تحریم‌ها توجیه داشت، اما بر اساس آمار تولید خودروسازان داخلی و اخبار به دست آمده، در این بین حتی شرکای چینی درجه‌چندم هم دیگر حاضر به همکاری با شرکای ایرانی نیستند و مجموع این عوامل، صنعت خودروسازی ایران را زمین‌گیر کرده است.

دفتر دادستانی کل آلمان ۱۵ آوریل اعلام کرد که به دلیل رسوایی موتورهای دیزلی از پنج نفر از دست‌اندرکاران عالی‌رتبه فولکس واگن به اتهام تقلب، فرار مالیاتی و صدور مدارک دستکاری شده و نادرست شکایت می‌کند.

اکنون سه رسانه‌ها آلمانی (دو شبکه تلویزیونی NDR و WDR و روزنامه زودوویچه) با استناد به اطلاعاتی که به دست آورده‌اند می‌گویند دو نفر از این مدیران متهم شده‌اند که نزدیک به ۷۸ میلیارد یورو به کمپانی فولکس واگن خسارت زده‌اند. این دو نفر متهمند که از ابتدای دستکاری نرم‌افزار موتورهای دیزلی، برای کمتر نشان دادن میزان واقعی گازهای آلاینده، در این ماجرا دخیل بوده‌اند و در دوران فعالیت آنها حدود ۹ میلیون خودرو با این نرم‌افزارها وارد بازار شده است. خودروهای دستکاری شده فولکس واگن در فاصله نوامبر ۲۰۱۴ تا سپتامبر ۲۰۱۵ وارد بازار شده‌اند. دادستانی برانشوایگ می‌گوید مدیرعامل پیشین و برخی دیگر از مدیران ارشد این کمپانی ماه‌ها پیش از فروش این خودروها از این تقلب و تخلف اطلاع داشته‌اند و آگاهانه جلوی این اقدام را نگرفته‌اند.

کمپانی فولکس واگن همواره از پذیرش ارقام نجومی خسارت‌ها خودداری کرده و می‌گوید بسیاری از خودروهای مورد بحث، با نصب نسخه به‌روز شده نرم‌افزار دستکاری شده کار می‌کنند و مشکلی ندارند.

کمپانی خودروسازی فولکس واگن در حدود سه سال و نیمی که از برملا شدن دستکاری نرم‌افزار موتورهای دیزلی می‌گذرد تا کنون ۲۹ میلیارد یورو جریمه و خسارت، به خصوص در آمریکا پرداخت کرده است.

خسارت ۷۸ میلیارد یوروی؛ موضوع پرونده مدیران فولکس واگن

سه رسانه آلمانی می‌گویند دادستانی شماری از مدیران فولکس‌واگن را به وارد کردن ده‌ها میلیارد یورو خسارت متهم کرده است. دادستانی شهر برانشوایگ به تازگی از شکایت علیه چند مدیر، از جمله مدیرعامل پیشین فولکس واگن خبر داد.





Ocean Alliance SHIPPING
L L C

- حمل کالای کانتینری، قله و هوایی از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور و آمریکایی به امارات و ایران.
- انجام کلیه امور حمل صادراتی کالا از امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد و تعویض کانتینر در منطقه آزاد 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 تولیدی ابریشم تاب
 تولید کننده انواع طناب های صنعتی
 و مهار شناور ها و نجات آتش نشانی کتک وی نت و نل روپ

آدرس دفتر مرکزی: بندر انزلی، شنبه بازار، فرسیده به بانک سپه،
 دفتر شرکت ابریشم تاب تلفن دفتر مرکزی: ۰۱۳-۴۴۵۴۷۸۹۲
 آدرس کارخانه: بندر انزلی، انتهای خیابان استاد یوم، ۳۰۰ متری ضلع غربی
 کمربندی، شرکت ابریشم تاب باغبان: ۰۹۱۱۳۸۳۷۹۷۷

شرکت حمل و نقل
 یاشاگران شمال شد ۵۷

**مشغوری دیروز
 سازندگی امروز
 سکونایی فردا**

● دارا بودن انواع مکانیزم های سنگین از جمله کامیون، کمپرسی، تریلی، بوزی، جرثقیل، لودر بیل مکانیکی و لیفتراک

● آماده ارسال محصولات و مواد اولیه کارخانجات، صنایع و ارائه خدمات حمل و نقل

● برش و انبارداری، استریپ کانتینر، مشارکت در عملیات راه سازی، تخلیه و نظافت صنعتی

دفتر مرکزی: اصفهان، مبارکه، بلوار امیر کبیر، پایانه حمل و نقل کالا
 تلفن: ۰۲۱ - ۵۲۴۶۴۰۲۷
 شماره: ۰۲۱ - ۵۲۴۶۴۰۵۰

شعبه تهران - تلفن: ۰۲۱ - ۵۵۲۹۶۰۲۴
 شماره: ۰۲۱ - ۵۵۲۹۶۰۲۷

شعبه هرمزگان - تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۵۸۹۳۸۲
 شماره: ۰۷۶ - ۳۲۵۶۲۸۲۳

www.faalco.ir info@faalco.ir

آینده سازان آسایش فردا

صدور آنلاین بیمه‌های CMR، باربری و بیمه محلی



پشتیبانی ۲۴ ساعته

۰۹۳۹۱۸۸۷۶۴۴

راهنمای ترابریان

صفحه	حفل و نقل بین المللی	حافظ	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۳	آتا پارسا سیر	حامل	۱۲۹	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۶	آتشیا	خزر ترابری	۱۱۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۰	آتیه	خط سفید خزر	۱۱۸	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۳	آرسام بار آریایی	خلیج فارس	۱۲۲	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۰	آرش تیر زمین	خیام ترابری	۱۱۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۵	آرمان دریا زمین	داریس ترابری	۱۳۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۱	آریا فرین جام	دالاهو ترابری شایان	۱۲۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۹	آرین ترابری امیر	دانیال ترابری	۱۱۶	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۷	آسان سیر سبحان	دریا یویان امید	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۶	اسفند ترابری	دریا زمین اروند	۱۱۶	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	اسکان پرودت پارس	دلفین ارغوانی کرانه	۱۲۷	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۰	اسرع ترابری	دلنا بار	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۳	آیدین ترابری جهان	دنیا بار	۱۱۶	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۱	الیت آریا جم	دی ترابری	۱۱۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۲	امید اندیش	دی ترانس صبا	۱۱۸	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۱	امین ترابری	راگا ترابری پاسارگاد	۱۲۳	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۲	ایران سریع	رادمان ترابری	۱۲۴	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	ایران ترکمن	راهبران پیام	۱۳۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۲	ایران پرودت بار	راه ترابری	۱۲۹	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۷	ایستائیس راه پارس	راه گستر فارس	۱۲۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۱	باربران ایران	راه وند	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	باربد	روشن تیر	۱۱۷	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۹	بار فرابر	ره انجام	۱۲۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۳	بارفرابری آراز	رهم ترابری آریا	۱۳۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۲	بارفرابری راهبان	رهباد ایریشم	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۱	باریستا توان ترابری	رهزاد ترابری	۱۱۳	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	بارفرابری کامیاران	زموذ ترابری نوین	۱۱۶	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۷	بارمان ره تنیس	سپهران ترابری	۱۱۹	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۰	بلوچ	ستاره آبی دریا	۱۲۲	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۰	پوتان ران	سرعت ترابری ایرانیان	۱۱۷	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۴	پهپود کالا ایرانیان	سندیاد بحری	۱۱۹	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۳	به نام ترابری	سورچی ترابری	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۰	بی تا ترابری	سینا صدر	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۷	پارسا ترابری پرشیا	سی بن ترابری	۱۲۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۷	پارسا ترابری کاسپین	سیروان ترابری ماد	۱۱۸	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۳۰	پارس پیشرو دریا گوهر	سکان رانان	۱۲۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۵	پارس ترابری	شامخ فرابری	۱۱۹	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۵	پارس ترابری یاس	شاهو ترابری پارس	۱۲۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۵	پارس سما کالا	شاهین ترابری	۱۲۲	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	پارس گیتا	شهاب ترابری آریا	۱۱۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۳	پارسیان زمین دریا	شهاب ثاقب	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	پرشیا سپید ترابری	شهام ترابری	۱۱۳	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۵	پژوهش	فریال	۱۱۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	یل	صحرا ترابری	۱۱۲	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۳	یل وان ترابری	کاسپین	۱۱۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۹	پنج اقلیم	کارگو اتلس	۱۱۸	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	بیروز رانان جهان	کالابر	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	پیشرو حمل کالا	کالا تندبر	۱۱۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۹	پیشرو ناوگان سیراف	کیان مهر ترابری	۱۲۲	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۱	پیشستانان	گروه شرکت‌های آریا	۱۲۷	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۷	تات فرابر ایرانیان	گروه شرکت‌های حامل	۱۲۹	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۶	ترابری بین المللی T.B.T	گروه شرکت‌های راهبران	۱۳۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۱	ترنگ دریا	گیتی پارس آسیا	۱۱۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۹	توشه بر	لایزر ترانسپورت کیش	۱۱۳	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۴	تیرکاران	ماکو سیر	۱۱۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۳۰	تهران تیر	ماهان تجارت لیمارک	۱۲۸	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۴	تهران راهوار	مینا آسیا فرابر	۱۱۳	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۵	تهران مارین	مژده ترابری	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۷	جاده ایریشم	ملک ترابری	۱۱۲	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۷	جاده ایریشم فرابر	مهرداد ناوگان	۱۲۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۵	جاده طلایی	مهباز ایران	۱۳۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۲	جهان دنیز کالا	میهن ترابری	۱۱۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۲۲	جهان جاده	نامداران ترابری	۱۱۰	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۶	جهان یخچال بار	نیک تک	۱۱۱	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳
۱۱۵	نیلگون آبی ایرانیان	نیلگون آبی ایرانیان	۱۱۵	۱۲۴	۱۲۳	۱۲۳	۱۲۳

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

شهاب ترابار آریا

کریر - فورواردر
* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)
* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران
* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی
* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها
* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم
* انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)
* حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

TURKEY OFFICE

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. Sti K.bakkalkoy mah,dudullu boslanici yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey
Tel: 0090216469990-1
Fax:00902164699059
Mob:00905325950949
www.ariyalojistik.com
info@ariyalojistik.com

CHINA OFFICE

U_ELITE LOGISTICS CO.,LTD
.Room #2302, Guidu Building No 3007 Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City Postcode: 518000
Tel: +86-755-25889867

GERMANY OFFICE

HANI TRANS GMBH
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens Germany
TEL: +4963312281010, +4963312281011
FAX: +4963312281012
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹
تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵
www.shtarya.com



شرکت خزر ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس
تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
info@khazartarabar.com



بی تارابار

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳
فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳
نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲
خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸
www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابار

(با مسئولیت محدود)

کشتیرانی - حمل و نقل بین المللی
کریر - فورواردر
خدمات گمرکی - ترخیص کالا

KHAYYAM TARABAR Co.LTD
Shipping & International Transportation
CARRIER-FORWARDER
CUSTOMS SERVICES
CUSTOMS CLEARANCE

دارای نمایندگی در کلیه بنادر و گمرکات کشور

مالکیت شرکت کشتیرانی و کانتینری دوریس در امارات متحده عربی

نماینده انحصاری خطوط:

نماینده خط کانتینری لسر لاین
نماینده خط کشتیرانی سی آی کون
نماینده خط کشتیرانی سان استار
نماینده شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی دی اند دی سون
نماینده شرکت توفکچی

Having Agencies in all ports and customs of country

United Emirates / Doris
Shipping & container owned
Company

shipping company
Exclusive Lines Agency:

LANCER CONTAINER
LINES LTD

SEAIKON SHIPPING
AGENCY PVT.LTD.

SUN STAR SHPPING LINE
D & D 7 SPEDITION GmbH
TUFEKCI FUARCILIK

آدرس: تهران، خیابان وزرا، خیابان سوم، پلاک ۲۸
طبقه ۴، واحد ۱۰ / کدپستی: ۱۵۱۳۶۳۹۳۴

تلفن: ۸۸۷۱۵۷۹۴-۵
۸۸۷۰۰۲۶۵-۶، ۸۸۱۰۲۹۱۰-۱۵
فکس: ۸۸۷۱۰۴۷۵

info@khayyamtarabar.com
www.khayyamtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و لجستیکی

کریر - فورواردر

هوایی، زمینی، دریایی
مجهز به کامیون های یخچال دار
تلفن: ۰۲۱-۹۶۶۴۱
نمابر: ۰۲۱-۹۶۶۴۱۰۰۱

rod@namdaranlogistic.com



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



شرکت 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



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

ارائه خدمات ویزا (عراق و افغانستان)

۱- حمل فرآورده های نفتی و کالا از ایران به عراق و بالعکس
۲- حمل فرآورده های نفتی و کالا به افغانستان
۳- حمل کالا به اروپا بخصوص (آلمان - ایتالیا - هلند - اتریش) و بالعکس
۴- دارای ۲۵ کامیون ملکی و چادری ۱۰۰۰ دستگاه کامیون تحت کابوتاز جهت حمل سوخت
آدرس: تهران، خیابان ستارخان، چهار راه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵
۴۴۳۸۷۶۶۵
arashtirzarrin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابار

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایر، برج افرا، طبقه ۴، واحد ۴۲۷
دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک
تلفن: ۴۴۳۷۵۶۰۷ / ۰۴۴-۳۴۳۷۴۸۷۹
E-mail: info@asratarabar.com
www.asratarabar.com



DELTA BAR SHIPPING SERVICES & International Transport Company

دلتا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی

تهران، خیابان مطهری، خیابان
امیرانایک، شماره ۱۱۶، ساختمان دلتا
تلفن: ۸۸۸۲۰۱۱۸ (خط ۱۲)
۸۸۸۲۰۱۶۲
فکس: ۸۸۸۲۰۱۸۳
www.deltabar.com
deltabar@deltabar.com



باربران ایران
شرکت حمل و نقل بین المللی
نمایندگی کشتیرانی
و خدمات بار هوایی

- متخصص در حمل ترکیبی از هاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ ، (خط ۱۰) ۲۰۷ ۱۱۶۶ ۲۱ ۹۸+
۸۸۹۶ ۱۵۴۲۰۳
فکس: ۸۸۹۶ ۱۷۶۹ ، ۹۸+ ۲۱ ۱۱۶۶ ۴۵۴۹
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابار
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (پادانا)،
پلاک ۲۹، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۸۸۷۵۶۲۴۹، ۸۸۷۴۶۴۸۰
فکس: ۸۸۷۴۶۴۸۱
E-mail: info@soorchitarabar.com
www.soorchitarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی
سینا صدر

آدرس: خیابان سعدی شمالی،
ساختمان ۲۵۰، طبقه ششم،
واحد شماره ۵
تلفن: ۷۷۶۸۶۴۴۵
۷۷۶۲۵۴۱
تلفکس: ۷۷۶۸۵۱۶۸
sinasadr@neda.net.ir



الیت آریا جم

شرکت حمل و نقل بین المللی کالا
• سرویس های هوایی و زمینی و دریایی
از کلیه نقاط دنیا به ایران و بالعکس
• ترانزیت داخلی و خارجی
• ترخیص کالا • امور نمایشگاهی
• بازرگانی و خرید کالا از مبادی اروپایی
و آسیایی

تهران، شهرک غرب، بلوار دامن، برج طوبی،
طبقه ۱۴، واحد ۳
تلفن: ۹۶۶۶۷۳۷۰ (خط ۱۰)
فکس: ۹۶۶۶۷۳۹۰
info@elitemaria.com
www.elitemaria.com



پیشبازان
شرکت حمل و نقل بین المللی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی،
شماره ۲۶۵، طبقه سوم
تلفن: ۷۷۶۰۵۰۱۶ - ۷۷۶۰۴۲۴۲
۷۷۶۰۲۹۲۵ - ۷۷۵۰۲۷۵۲
فکس: ۷۷۵۰۹۵۱۵

www.pishtazan.net
E-mail: info@pishtazan.net



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
تابوان
• دارای ۶۰ دستگاه کامیون یخچالدار
تحت پوشش جهت حمل محمولات
فاسد شدنی به مقصد کشورهای
اروپایی، آسیای میانه و بالعکس
تهران، خیابان طالقانی، نبش بهار
جنوبی، پلاک ۱۶۳، طبقه ۴، واحد ۱۸
تلفن: ۷۷۶۷۱۱۵۶-۹
۷۷۵۳۲۶۲۰
نمبر: ۷۷۶۰۲۶۱۸

نمایندگی ارومیه:
۰۴۴-۳۲۷۵۵۵۱۷ و ۱۹

دفتر بلغارستان:
۰۰۳۵۹۸۸۸۱۱۱۲۴۰
۰۰۳۵۹۸۸۶۸۵۴۰۲۵
www.kalabar.net
info@kalabar.net



حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، بعد از مفتح، نبش
رامسر، پلاک ۱۶۲، طبقه اول، واحد ۳

تلفن: ۸۸۵۹۴۲۰۷-۸
نمبر: ۸۸۳۰۵۹۶۸

Email: info@amintarabar.com
www.amintarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
شهاب ثاقب
کریر - فورواردر
ترخیص کالا

تهران، خیابان سمیه، نبش خیابان رامسر،
شماره ۱۶۲، طبقه ۴، واحد ۹

تلفن: ۸۸۸۱۰۰۰۱-۲، 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: ۱۵۸۶۶۴۶۴۸

تلفن: ۸۸۷۲۵۷۵۸

نمابر: ۸۸۷۰۹۴۵۶-۷

www.starmarine.net

info@starmarine.net



راهیان دریای سعادت بار فرابری راهیان

گروه شرکت های کشتیرانی
راهیان دریای سعادت

حمل و نقل بین المللی

بار فرابری راهیان

نماینده خطوط کشتیرانی
R.D.S & Rashi

◀ حمل کلیه کالاهای کانتینری

صادراتی و وارداتی

◀ ترانزیت داخلی و خارجی

◀ حمل محمولات فله ◀ حمل هوایی

◀ حمل زمینی از اروپا و اروپا

◀ تحویل کالا Door to Door

با شعب و نمایندگی در کلیه بنادر

تهران: خیابان مطهری، نبش خیابان

لارستان، پلاک ۴۱۴، طبقه ۵، واحد ۲۳

تلفن: ۸۸۸۹۴۷۰۴-۰۲۱ (۱۵ خط)

نمابر: ۸۸۹۱۳۵۶۸-۰۲۱

www.rdsshopping.com

info@rdsshopping.com



SAHRA TARABAR Co.

Shipping & International Transport

صحرا ترابر

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

(با مسئولیت محدود)

نمایندگی خطوط کشتیرانی

کریر - فورواردر

◀ حق عملکردی، انبارداری، مشاوره در

امور گمرکی و ترخیص

◀ ترانزیت کالا توسط کامیونهای کفی،

چادری، تانکر، کارکریر، کمرشکن، بوژی

◀ ترخیص کالا از کلیه بنادر و گمرکات معتبر

(شرکت تجارت ترخیص همراهان)

تهران، خیابان ایرانشهر جنوبی، نبش سمیه،

شماره ۱۱۴، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۵۲-۸۸۳۱۸۸۵۰

فکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

شعبه اردبیل: ۳۳۸۱۲۶۶۲-۰۳۳۸۱۶۰۱-۰۴۵

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: ۸۸۳۱۳۴۰۰-۸۸۴۹۴۰۵۱

فکس: ۸۸۳۰۲۰۷۵

info@omidandish.com

www.omidandish.com



ایران سریع

حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل کالا از کلیه بنادر جهان به بنادر

ایران، ترانزیت کالا به آسیای میانه و عراق

سرویس منظم کامیون به اروپا و بالعکس

دارای نمایندگی اختصاصی در آلمان

دفتر مرکزی: تهران، خیابان فلسطین

نبش بزرگمهر، شماره ۱۴۱

تلفن: ۶۶۴۰۳۳۳۹ - ۶۶۴۶۸۰۶۶

فکس: ۶۶۴۰۷۱۸۷

info@iransarie.com



نمایندگی آلمان

info@ariangmbh.com



ایران بروdat بار

شرکت حمل و نقل بین المللی

IRAN BORODAT BAR

INTL TRANSPORT CO. LTD.

کریر - فورواردر - ترخیص کالا

متخصص در حمل کالاهای فاسد شدنی

تهران: خیابان دکتر فاطمی، شماره ۲۲۱، طبقه ۷، واحد ۷۰۲

نمابر: ۸۸۹۹۳۹۲۵

تلفن: ۴-۸۸۹۵۵۰۰۳

info@ibbitc.com

www.ibbitc.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

و کشتیرانی

راهوند

Rahvand

Internation Transport & Shipping Co.

تهران، خیابان استاد نجات الهی

(ویلا) شماره ۲۲۷

تلفن: ۸۸۹۰۱۲۸۰ (۵ خط)

فکس: ۸۸۸۰۱۰۴۸

www.rahvand.com

info@rahvand.com



Malek Tarabar International Transp

شرکت حمل و نقل بین المللی ملک ترابر (با مسئولیت محدود)

متخصص در امور روسیه

ترخیص کالا در روسیه

◀ حمل پروژه های سنگین (حمل کالاهای ترافیکی و فوق سنگین)

◀ ترانزیت داخلی و خارجی و ارائه کلیه امور گمرکی در کلیه گمرکات کشور

◀ مجهز به بوژی، کمرشکن، ترپلر، کفی، کشویی، خودرو، یخچالی، لبه دار، چادری

◀ خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه امام خمینی به تمامی فرودگاه های دنیا و بالعکس

◀ حمل و نقل زمینی با کامیون های ایرانی و خارجی از مبادی مختلف اروپا و آسیای میانه به ایران و بالعکس

◀ حمل محمولات دریایی به صورت فله و کانتینری از آمریکای شمالی، اروپا، خاور دور و خاورمیانه به بنادر جنوبی ایران و بالعکس

◀ حمل کالا به افغانستان و ترکمنستان ◀ حمل مشتقات نفتی

تهران، خیابان آزادی، بین جیحون و آذربایجان، کوی زمانی، شماره ۶، طبقه پنجم، واحد ۷

تلفن: ۶۶۰۸۱۸۲ (۱۰ خط) فکس: ۶۶۰۱۸۰۸۰

www.malektarabar.com

Email: info@malektarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هویار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فرواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی
مودال لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۹۱

info@huyartarabar.com

تهران: خیابان شریعتی، تقاطع طالقانی،
خیابان خواجه نصیرالدین طوسی، شماره
۲۰۸۸، طبقه ۵، واحد ۲۰

تلفن: ۷۷۵۲ ۳۴۴۲ - ۷۷۵۲ ۳۴۶۹

فاکس: «داخلی ۱۰۲» ۷۷۵۲ ۳۴۷۱

info@shahamtarabar.com
www.shahamtarabar.com

شاهام ترابر

(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۱۲۸۳۳۶



Shaham Tarabar
International Transport Co. (PJS)
Reg. No.: 128336



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



بارفربری پارسیان زمین دریا
Persian Land Sea Forwarding

Power Beyond Cargo

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۲۱۰۰

www.pls-co.com

contact@pls-co.com



MABNA ASIA FARABAR
شرکت حمل و نقل بین المللی
مبنا آسیا فرابر
شماره ثبت: ۵۰۲۴۸۳

- ◀ هوایی، زمینی، دریایی
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ متکی بر ۱۵ سال سابقه
حمل و نقل بین المللی

متخصص حمل هوایی و زمینی

تهران: سپهرودی شمالی، بعد از خیابان بهشتی،
کوچه شهر تاش - پلاک ۳۱

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۲۵-۷

نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸

info@mabnasia.com

www.mabnasia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آرسام بار آریایی

کریر - فرواردر

زمینی، دریایی، هوایی، ریلی
اجراکننده پروژه های ترانزیتی

حمل و نقل بین المللی جمهوری اسلامی ایران (ایریت) سابق

دارای نمایندگی های فعال در کشورهای
چین، آلمان، امارات و قزاقستان

تهران، خیابان شهید بهشتی، نبش خیابان داربوش، پ ۱۰۲، طبقه اول

تلفکس: ۸۸ ۴۰ ۶۷ ۱۸ / ۸۸ ۴۲ ۵۶ ۲۵

www.arsamirit.com

info@arsamirit.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 (شهیدا).

ساختمان دهقان، طبقه دوم

تلفکس: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۷۵

info@linertransportkish.com

www.linertransportkish.com

شرکت حمل و نقل بین المللی **آیدین ترابر جهان**

AYDIN TARABAR JAHAN
international transport co.



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 شهریار می باشد.

نماینده شرکت های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی از کشور ترکیه

Tel: (+9821) 66271265 - 6 / 66277006 - 8

تلفن: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۵-۶ / ۶۶۲۷۷۰۰۶-۸

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷ (محمودی) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، ترسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲، طبقه اول و واحد ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۷۲
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، ترسیده به مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۳۵۵۸۵-۶ / ۰۲۱-۸۸۲۳۵۵۸۵-۳
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: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابار

کریبر - فورواردر
تهران: میدان آرژانتین، خیابان بهیقی، 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 ترابار

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

موسسه حسابداری امیر آشنایی و همکاران

* عضو انجمن اقتصاد دانان ایران
* هئیت مدیره عضو انجمن حسابداران خبره ایران و مدیریت خبره
(تهیه صورت مالی و اظهار نامه مالیاتی)
اتبار گردانی، حسابداری مالی، بودجه نویسی، بیمه مشاوره وزارت کار، مالیاتی و حقوقی، تهیه گزارش ارزش افزوده)
تهران، خیابان ویلا، کوچه بیمه، پلاک ۱۲، طبقه اول، واحد یک / نمابر: ۸۸۹۳۶۶۷۳
تلفن: ۸۸۹۳۸۹۴۴ / ۷۶۲۵۱۴۷۷
www.Atashani.ir
Info@Atashani.ir



NIKBAR Co Int'l transport

URMIA, 1583666144 IRAN
TEL & FAX : +98 4432759351-4
Turkey: +90 5380553631 (Davood)
+90 5335058845 (Shiva)
infonikbarco@gmail.com



اسکان بروودت پارس

حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی

کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی نیلگون آبی ایرانیان

کریر-فورواردر

تهران: یوسف آباد، نبش خیابان ششم، پلاک ۵۶، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۰۵۴۰۹

۷۷۵۲۰۵۷۲
info@nilgonabi.com
www.nilgonabi.com



ماکوسیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،

پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲

کدپستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲
فکس: ۸۸۷۴۷۷۸۳
ms_makuseir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران مارین

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،

پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲

تلفن: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲-۸۸۹۴۰۹۲۲
فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت هیمن ترابار حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۳ / ۸۸۸۲۰۷۳۲
فکس: 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 حمزه دبی
سرویس منظم هفتگی کشتی به بندر ایران
با همکاری شرکت خدمات

بازرگانی آوای نیک پارس ترخیص کالا

انجام کلیه امور بازرگانی، گشایش اعتباری و
حواله ارزی اولویت های مجاز
دارای دفتر نمایندگی در شهر ایوو چین (آوای
نیک چین) جهت عملیات کارگویی، انبارداری و
بازرسی و ارسال اجناس به اقصی نقاط دنیا
ترانزیت کالا از مبادی ورودی به گمرکات داخل
کشور و به کشورهای همسایه
ارایه خدمات و تحویل کالا به صورت
Door to Door به تجار محترم
تهران: میدان شوش، خیابان صابونیان، تقاطع
خیابان عابدینی، مجتمع اداری نگین، طبقه دوم،
واحد ۵

تلفن: ۵۵۰۸۹۸۸۰ / ۵۵۰۸۹۸۵۰-۵۷ / نمابر: ۵۵۰۸۹۸۸۰
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
نمبر: ۸۸۷۵۷۰۹۸

www.gitipars.com info@gitipars.com



ARMAN SEA LAND

آرمان دریا زمین

(با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی - ترانزیتی

دارای ۱۶۰ دستگاه کامیون بلغاری
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: ۱۵۳۱۶۱۵۷۳۳
تلفکس: ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

فربال

بازرگانی از ۱۸ سال فعالیت

در زمینه حمل صادراتی

و ترانزیت فرآورده های نفتی

تهران، میدان ونک، خیابان

شهید خدای، کوچه لیلی، پلاک ۳

طبقه دوم، واحد ۳

تلفن: ۸۸۲۰۳۵۷۴ - ۸۸۷۹۱۶۰۸
فکس: ۸۸۷۹۱۶۰۶

Farbalco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل
داخلی و بین المللی

(زمینی - دریایی)

ارائه کلیه امور حمل و نقل

(داخلی و بین المللی)

دفتر مرکزی: شیراز، خیابان تختی، نبش
چهارراه راهنمایی

تلفن: ۰۷۱-۳۲۲۳۲۹۷۶-۳۲۲۳۲۸۳۷
فکس: ۰۷۱-۳۲۲۴۲۵۸۲

دفتر پایانه: پایانه بار شیراز، غرفه ۴
تلفن: ۰۷۱-۳۲۴۲۳۰۱۰-۳۲۴۲۳۰۱۱
info@eram-t.ir



کالا تدجیر

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: ۸۸۸۱۱۷۸-۹ / ۸۸۸۳۴۴۳۶
فکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷

e-mail:y.ebadi@ktb-co.ir

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی
خدمات حمل و نقل هوایی
خدمات حمل و نقل زمینی
ترخیص کالا / سرمایه گذاری و خرید کالا



PARS TARABAR YAS

Marine Navigation and Shipping Services
Air Shipment Services
Land Transportation Services
Investment & International Purchasing

YAS

عمران تجارت یاس
www.yastradingco.com
info@yastradingco.com



پارس ترابار یاس PARS TARABAR YAS

حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳ / تلفکس: ۲۲۶۶۸۰۸۲
www.yaslogistics.com info@yaslogistics.com

yaslogistics

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



هاگ بار

حمل و نقل بین المللی
(شرکت سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل و نقل بین المللی و داخلی
مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،
خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹
تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹

email: info@hbtc.biz



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 بندرعباس: سه راه دلگشا،
ساختمان شهاب، طبقه سوم
دفتر بندر چابهار: منطقه آزاد تجاری
چابهار، بالاتر از مجتمع ابریشم،
مجتمع اداری ولیعصر، طبقه اول،
واحد ۲۰۶



شرکت حمل و نقل بین المللی
زمرد ترابر نوین

کریر - فورواردر

کشتیرانی

تهران: بزرگراه نواب، نبش آذربایجان
شرقی، برج گردون، واحد ۵۰۲ شمالی
تلفن: ۷ - ۶۶۳۸۳۰۹۵
فاکس: ۶۶۳۸۳۰۹۸
www.zomorrodtarabar.com
info@zomorrodtarabar.com



Since 1955
ترابری بین المللی تهران
(شرکت سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل بین المللی

تی بی تی

T.B.T

(کریر - فورواردر)

حمل کلیه کالاهای صادراتی و وارداتی
انجام خدمات گمرکی، ترخیص کالا و ترانزیت
زمینی، دریایی، هوایی و حمل و نقل ترکیبی
دارای نمایندگی فعال در کشورهای خارجی و
کلیه گمرکات مرزی کشور

نشانی: تهران، خیابان سپهبد قرنی، بالاتر از
تقاطع طالقانی، پلاک ۱۰۸، ساختمان تی بی تی
تلفن: ۸۸۹۰۱۰۶۵
فاکس: ۸۸۹۰۶۱۸۰

E-mail: sales@tbtco.ir



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ♦ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ♦ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ♦ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بازرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، باشماق، میرجاوه، آستارا و ...)
- ♦ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ شماره: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



DONYA BAR
International Transport &
Shipping agency CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)
آدرس: تهران، میدان آرژانتین، خیابان لوند،
خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۳ - ۸۸۷۷۴۸۵۳
۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱
فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com
info@donyabar.com



شرکت بازرگانی 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



D.T.I.T

شرکت حمل و نقل بین المللی

دانیال ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ♦ حمل زمینی و دریایی انواع کالاهای
صادراتی، وارداتی و ترانزیت
- ♦ دارای نمایندگی در کلیه مبادی ورودی
و خروجی کشور
- ♦ دارای نمایندگی در کشورهای چین،
ترکیه، کره، ایتالیا، آلمان، فرانسه، اسپانیا

تهران، خیابان آزادی، نبش جمالزاده شمالی،
ساختمان اداری جمالزاده، طبقه ۲، واحد ۱
تلفکس: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶
۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۰۲۱۸ / ۶۶۹۲۰۱۷۴
۶۶۹۳۳۳۶۲ / ۶۶۹۲۳۳۶۲
www.danieltarabar.com
info@danieltarabar.com



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 برادران نوبخت، شماره ۳۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ و ۸۸۸۳۵۱۳۵
فاکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybarco.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پاسا 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: ۶۶۴۷۷۲۸۷، ۶۶۴۷۷۲۵۱
فکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

روشن تیر

زمینی، دریایی، هوایی
ترانزیت و ترخیص کالا
کریر - فورواردر

دارای نمایندگی در کلیه بنادر، مرزها و کشورهای اروپایی

تهران، خیابان سمیه، نرسیده به خیابان ایرانشهر، شماره ۱۹۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۱۴۱۸۴۱-۴

۰۲۱-۸۸۸۰۶۸۶۰-۲

نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۱۰۲۱۹



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: ۰۲۱۸۸۶۶۱۲۳۳

تلفن: ۰۲۱ ۸۸۶۶۱۸۳۶ - ۰۲۱ ۸۸۶۶۳۳۱۰

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 رجایی، جنب انبار حاوی، تلفن: ۰۷۶۳۳۳۷۹۰۱۷ - ۰۷۶۳۳۳۷۹۰۱۶

عسلویه: شهرک حمل و نقل کالا، تلفن: ۰۷۷۳۳۶۷۰۷۰۰ - فکس: ۰۲۱۴۳۸۵۰۲۹۸

پارسیان: محور پارسیان به عسلویه کیلومتر ۳، تلفن: ۰۹۱۷۳۴۴۲۰۲۷

بوشهر: محور بوشهر برازجان روبروی پلیس راه احمدی، تلفن: ۰۹۱۷۳۵۹۴۱۴

بندر امام: پایانه حمل و نقل کالا، غرفه ۷۵، تلفن: ۰۶۱۵۲۲۴۱۵۳۷-۹ - ۰۹۱۶۶۵۱۰۰۷۶

parastoohayemohajer.com

pmm.tco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پاسا 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: ۴۶۰۹۲۳۰۳ - ۴۶۰۹۲۳۰۴ - ۰۲۱ - نمابر: ۴۶۰۹۲۳۰۶

دفتر ازبکستان: ۰۹۹۸۹۷۱۵۵۷۵۷۱

۰۹۹۸۹۷۱۵۵۱۳۱۱

www.vafarah.com

vafarah_co@yahoo.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی کارگو اطللس

کریر - فورواردر
 ♦ حمل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی
 ♦ حمل کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی به ترکمنستان، افغانستان، عراق، ترکیه، ایران
 ♦ حمل محموله کروز از اقصی نقاط اروپا به ایران
 تهران: سعادت آباد، خیابان سرو غربی، خیابان صدف، پلاک ۲۱، (مجمع اداری جامعه)، طبقه دوم، واحد ۲۱
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۱-۳
 شماره: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴
 cargoatlas@yahoo.com
 www.cargoatlas.ir



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
 نمایندگی 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
 شماره: 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

شماره: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



دی ترانس سبا حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر
 با بیش از ۲۵ سال سابقه در حمل و نقل بین المللی (زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)
 حمل کالا به اقصی نقاط جهان در خدمت تجار، بازرگانان و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتاح، پایین تر از خیابان مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۱-۵۰۷
 فکس: ۰۲۱-۸۸۳۴۰۵۰۳
 esmaeili@daytranssaba.com
 Daytranssaba@gmail.com



PETROASIA SHIPPING AGENCY Co. Ltd. شرکت نمایندگی کشتیرانی پترو آسیا PETROASIA SHIPPING AGENCY CO.

- انجام امور چارترینگ، بروکرینگ
 - حمل محمولات سنگین و ترافیکی
 - حمل محمولات فله خشک و مایعات
 - حمل میعانات گازی
 - انجام امور کارگزاری در بنادر جنوبی و شمالی کشور
 - دارای دفاتر اختصاصی در کشورهای ترکیه، مالزی، نروژ و آذربایجان
- تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۷۲۹۰۷-۱۴ شماره: ۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳-۰۲۱

info@petroasia.net



شرکت حمل و نقل بین المللی سیروان ترابر ماد

Sirwan Tarabar Maad
 International Transport co. Ltd

فورواردر-کریر

- ترانزیت کالاهای خشک
- ترانزیت فرآورده های نفتی
- ترانزیت و حمل کالاهای وارداتی
- حمل کالاهای صادراتی

تهران: میدان ونک، خیابان ملاصدرا، بعد از چهارراه شیخ بهایی، پلاک ۲۰۸، طبقه ۴، واحد ۱۴
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۱۸۱-۳ (+۹۸۲۱)
 شماره: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com
 www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا
 دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped**
 در زمینه حمل دریایی
 تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
 پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
 تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹
 ۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
 فاکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی
Door to Door حمل خدمات
 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

سپهران ترابر

متخصص در امور فورواردرینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
 خیابان ارمنان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

شماره: ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سندباد بحری

با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

خدمات زنجیره تامین و بارفربری دریائی، زمینی و هوائی

تحويل 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: ۴۸-۴۲-۸۸۶۴۳۳۴۲-۰۲۱ شماره: ۰۲۱-۳۲۷-۸۸۶۴۳۳۲۷ **www.sinbadlogistics.com** / **www.sindbadlogistics.com** **sit@sindbadlogistics.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: ۸۸۷۳۶۹۷۱



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**



آرین ترابر امیر

(مسئولیت محدود)

کریبر - فورواردر

ارائه دهنده خدمات لجستیک و زنجیره

تامین در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت

ارائه سرویس های ترکیبی، خدمات بیمه

بازرگانی و ترخیص کالا

دفاتر شرکت: لندن، دوسلدورف
 سلیمانیه، کرماتشاه

تهران، سعادت آباد، سرو شرقی،
 خ رشادت، کوی اقبال ملی، ساختمان
 فرهنگ، شماره یک، ط ۴، واحد ۱۲

تلفن: ۱۷-۲۲۱۳۵۸۱۴

فکس: ۲۲۳۶۷۷۰۹

info@ariantarabar.com
www.ariantarabar.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 دالاهو ترابر شایان

کریر - فورواردر - ترانزیت
 • حمل محمولات سبک، سنگین و فوق سنگین
 • حمل تخصصی مایعات، گاز، کالاهای خطرناک و فاسد شدنی
 • مجهز به کامیون های تانکر دار، یخچال دار، چادری و کفی
 • دارای نمایندگی در تمام بنادر و مرزهای کشور
 تهران: خیابان بهشتی، خیابان شهید خلیل حسینی (سورنا)، کوچه فرهاد، پ ۱، ط ۲، واحد ۴
 تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ نمابر: ۸۶۰۳۱۰۵۴
 dalahootarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

راه گستر فارسی (سهامی خاص)

کریر - فورواردر

• ترانزیت کالا و اتومبیل به کشورهای آسیای میانه
 • حمل کانتینر وارداتی از مبدا چین و امارات به گمرکات و مناطق آزاد کشور و مشترک منافع
 • دارای دفاتر مستقل در گمرکات ورودی و خروجی کشور
 • دفاتر فعال در کشورهای چین، امارات، ارمنستان، ترکمنستان جهت تحویل اتومبیل و کانتینر کالا و تحویل در کشور و آدرس مطبوعشان
 تهران، میدان ولیعصر، خیابان فیروزه، مجتمع اداری ولیعصر، طبقه چهارم، واحد ۷۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۶۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۹۴۳۵۳۸
 www.rgfc.net info@rgfc.net



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، هوایی)
 جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
 تهران: میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
 تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فکس: ۸۸۴۷۶۶۴۲
 www.seabonetarabar.com info@seabonetarabar.com



BALUCH INTERNATIONAL TRANSPORT CO. LTD. CARRIER-FORWARDER

شرکت حمل و نقل بین المللی بلوچ

کریر - فورواردر

دارای نمایندگی فعال در تمامی گمرکات کشور
 سرویس منظم جهت حمل تمامی محموله های گروپاژی و فول تراک از کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ترکیه - ترانزیت و حمل کالا به کشورهای مشترک المنافع و عراق صادرات و واردات - ترخیص کالا - مشاور امور گمرکی
 آدرس: تهران، خیابان گاندی، خیابان پنجم، شماره ۲۲، طبقه پنجم، واحد ۵۰۲
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۸۴۴-۴ / ۰۲۱-۸۸۸۷۸۲۱۸۷۸ فکس: ۰۲۱-۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴ (+۹۸)
 آدرس بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱
 تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۸۳-۷ فکس: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۸۸
 e-mail: transport_balooch@yahoo.com



به مدیریت حاج غلام صیادی

شرکت حمل و نقل بین المللی شاهوتراپرس

- ترانزیت کالا و سوخت به آسیای میانه، عراق، باکو، افغانستان، اروپا و روسیه توسط کامیون های 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 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: ۰۲۱-۸۸۷۶۳۹۰ / ۸۸۵۴۹۳۰۶-۱۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳ همراه: ۰۹۱۲۵۱۰۰۴۲۲

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 پلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳

کد پستی: ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ | تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ | فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۲۳

www.baristatrans.com info@baristatrans.com



شرکت خدمات بار هوایی

شرکت ماهان تجارت یاسی هما (ماتیا)

ارسال بار به تمام نقاط دنیا بخصوص

آمریکا، کانادا، استرالیا

تهران، خیابان بهشتی خیابان سرافراز کوچه ۱۱ پلاک ۵ واحد ۳

تلفن: ۸۸۷۳۹۱۸۶ / ۸۸۷۳۹۱۸۵ / ۵۵۶۷۷۸۶۴

www.Matyaco.ir / Info@matyaco.ir

شرکت حمل و نقل بین المللی
اریا فرین جام



CARRIER - FORWARDER

♦ ارائه سرویس های جاده ای به صورت کریری و فورواردری از سراسر دنیا به ایران و سایر کشورها و بالعکس.

♦ ارائه سرویس های ترانزیت از تمامی بنادر به گمرکات ایران و کشورهای CIS، افغانستان، عراق، آذربایجان و اروپا و سایر کشورها

♦ ارائه سرویس های فورواردری دریایی، هوایی، ریلی و ترکیبی

همراه: ۰۹۳۶ ۱۹۷ ۳۴ ۷۶
تلفن: ۰۲۱ ۴۱ ۴۸ ۲۰۰۰
فکس: ۰۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹
ساختمان بهار، طبقه دوم، واحد ۳

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com



تلفن: +۹۸ ۲۱ ۴۲۰ ۳۴ ۰۰۰

فکس: +۹۸ ۲۱ ۸۸ ۴۸ ۱۵ ۳۲

www.torangdarya.com

info@torangdarya.com

تهران، خیابان مطهری، پلاک ۲۵۹، طبقه دوم، واحد ۴



شرکت حمل و نقل بین المللی مهرراد ناوگان

* حمل کلیه کالاهای وارداتی و صادراتی از طریق کلیه روش های متعارف حمل و نقل

(چند وجهی، حمل دریایی، حمل جاده ای، حمل هوایی)

* انجام کلیه خدمات ترانزیت، داخلی و خارجی

* ارائه کلیه خدمات لجستیک shelf to shelf · door to door · کراس استافینگ shop and ship



تهران، خیابان مطهری، خیابان علی اکبری، نیش صحافزاده، پلاک ۶۸، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۴۵۰۰۰

www.mehrrad.com

info@mehrrad.com

Shahin Tarabar
International Transport Co. LTD



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله و مایعات • انجام کلیه عملیات لجستیکی ، تخلیه و بارگیری
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن و کانتینر • انجام کلیه تشریفات گمرکی و ترخیص کالا تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتوح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



جهان دنیز کالا

Jahan Deniz Kala

- ◀ فورواردری
- ◀ حمل کالاهای سنگین
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- ◀ انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



شرکت 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



شرکت حمل و نقل بین المللی خلیج فارس (سهامی عام)

حمل و نقل ایمن ، سریع ، ارزان

- رتبه اول به لحاظ گستردگی شبکه حمل و نقل و تعداد شعب در سطح کشور
- رتبه اول به لحاظ موجودی ناوگان فعال ملکی کشور
- رتبه اول به لحاظ سرمایه و نیروی انسانی
- اولین شرکت حمل و نقل 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: ۸۸۹۷۸۲۸۴ - ۷

www.pgctco.ir

info@pgctco.ir



Pole One Trans
International Trans, Co. LTD

پل وان ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

کریر و فورواردر / Carrier & Forwarder

- حمل کلیه کالاهای 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 لجستیک ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰.۸ واحد ۳

تلفن: ۸۸۸۲۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۳۲۷۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۸۸۳۴۳۷۳۲۲ - 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: خیابان خالد اسلامبولی،
کوچه ۱۶، پلاک ۱۴، طبقه ۱

تلفن: ۵۴۹۲۱

نمابر: ۸۸۵۵۱۸۲۰

info@hafztrans.ir



شرکت

راگا ترابار پاسارگاد

- ۱- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی به صورت گروپاژ و خرده بار
- ۲- حمل کلیه محمولات وارداتی و صادراتی با کامیون دربست و کانتینر دربست
- ۳- خدمات حمل پروژه های کالاهای سنگین و خدمات حمل Door To Door
- ۴- انجام فریت بار جهت محمولات مسافرین و دانشجویان
- ۵- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵
تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۵۱۴۸۸ - نمابر: ۲۲۵۵۱۴۸۷

www.raga-tp.com info@raga-tp.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
به تام ترابار

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
آریا فوروارد
International Carriage Company

- حمل محمولات سوخت از کلیه بنادر به کشورهای آسیایی میانه، عراق و افغانستان
- حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا دربست
- 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 / ۸۸۷۳۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ - ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵ - نمابر: ۰۲۱

arya.forward@gmail.com



UNIPACK S.A.

International Movers &
Freight Forwarders

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

شرکت یونپاک

بسته بندی لوازم منزل و میلمان

بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین الات و انار هنری

ساخت صندوق های جویب

کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار

حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی ، دریایی و زمینی

جابجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه

عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرها در امریکا و اروپا و اسبا



www.unipack.ir

info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای : لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد .
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بنادر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری ، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۲

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

www.ritco.co

info@ritco.co

Wiseman
International
Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

ویسمان



دارای ۱۶ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی
هوایی، زمینی و دریایی

- ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی و دریایی به ایران و بالعکس
- حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای جهانی و انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد (Door To Door)
- حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای

دفتر مرکزی: تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰-۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
www.wiseman-cargo.org
دفتر فرودگاه: تلفن: ۷۰-۵۱۰۰۵۱۶۹ فکس: ۵۱۰۰۵۱۶۹
wiesman@wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهود کالا ایرانیان

کریر - فروداردر

تهران: خیابان ولیعصر چهارراه طالقانی کوچه رحیم زاده پلاک ۱۰

فکس: ۶۶۴۱۲۹۵۶

تلفن: ۶۶۴۶۲۰۰۸ (خط ۷)

همراه: ۰۹۱۲۴۸۸۲۳۴۶ واتس اپ: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱

www.bki-co.ir

info@bki-co.ir



شرکت تهران راهوار (م.ب.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریر - فروداردر

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

Deniz
Seafarer Company (LTD)

شرکت دینیز دری (با مسئولیت محدود)
نماینده کلیه خطوط کشتیرانی



خدمات Door-to-Door

- ♦ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
- ♦ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان
- ♦ ارائه سرویس های switch BL و Cross stuffing

U.A.E. (Dubai) OFFICE:

DENIZ Sea Shipping Lines Agents L.L.C.
Suite #305, 4th Fl. Al Kunooz Business Center,
Old Arab Bank Building, Deira, Port Saeed, Dubai-UAE



دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر،
بن بست راماتیا، پلاک ۲، برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸

کد پستی: ۱۵۱۱۳۴۹۹۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

PAKISTAN OFFICE:

Deniz Seafarer Shipping Line Pakistan
Suite #2407, Sector 8/F Gulshan-e-Zahoor, Karachi-Pakistan

www.denizseafarer.com

Info@denizseafarer.com

JR
JAHESH RAIL

تامین قطعات و حمل و نقل ریلی

JTJ

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 شهید صدیقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳

تلفن: ۶۶۰۱۰۷۵۲ - ۶۶۰۴۸۲۸۷ - ۶۶۰۰۶۰۴۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ فاکس: ۶۶۰۰۷۸۹۷

www.jaheshrail.com

jaheshrail@yahoo.com

www.jaheshtarabar.ir

jaheshtarabar@yahoo.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

دریاپویان
امید



با مسئولیت محدود

خدمات فورواردری و حمل و نقل بین المللی کالا

تهران: خیابان ولیعصر بالاتر از پارک ساعی بن بست گل

ساختمان گل طبقه اول واحد ۱۰۴

تلفن: ۸۸۶۵۲۲۹۱ - ۸۸۶۵۲۲۹۰ - ۸۸۶۵۲۱۷۵ 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، اکرین، 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 ترانسشیپ

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 (نماینده‌گی کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بندر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از بندر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵) ۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۶ / ۸۸۸۸۶۳۶۰ - ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ - فکس: ۸۸۷۷۳۳۱۳ - ۰۲۱

saleh@pashamarine.com



نماینده‌گی خطوط کشتیرانی EMKAY Line

هماهنگ 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 های حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی



شرکت حمل و نقل بین المللی تات فرابر ایرانیان

(کریر - 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: ۸۸۹۲۵۸۴۴ / ۸۸۹۲۵۸۴۱ / ۸۸۹۲۵۸۳۹ - ۰۲۱
فکس: ۸۸۹۲۵۵۳۲ همراه: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴۵
tatarfarabar@yahoo.com ghasemi@tatarfarabar.com
Alipour@tatarfarabar.com S: trans_shams



دلفین ارغوانه کرانه

شرکت حمل و نقل بین المللی

* حمل محمولات زمینی دریایی * حمل محمولات صادراتی وارداتی پروژه ای
* حمل با کامیونهای تحت پوشش * صادرات واردات کالا به ایتالیا ترکیه یونان
بلغارستان رومانی گرجستان صربستان به صورت پروژه گروپاژ ترافیکی سنگین
* حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپایی
تهران، بزرگراه نواب صفوی، ساختمان شهاب یک، طبقه هفتم، واحد ۱۷۱
تلفن: ۱۷-۶۶۳۸۱۲۱۵ (۰۲۱) فکس: ۶۶۳۸۱۲۱۸ - ۶۶۳۸۱۲۱۸ (۰۲۱)
۰۹۱۴۴۶۳۶۷۵۱ صفاچو

www.transdak.com

info@transdak.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایستاتیس راه پارس

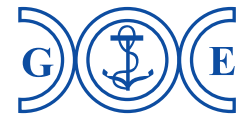
فعالیت: حمل کالا از ایران به ترکیه، گرجستان، آذربایجان، روسیه و اتحادیه اروپا و بالعکس
خدمات: دارای کامیونهای چادری، یخچالی، تانکر فلکسی (مخصوص حمل قیر)
تهران خیابان مطهری، خیابان میرعماد، کوچه ۲، پلاک ۷، واحد ۳
تلفن: ۸۸۷۳۴۷۰۴

www.isatisrp.ir

mehrabani@isatisrp.ir

کالای سریع

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
International Shipping
and Forwarding Co.



کشتیرانی، حمل و نقل بین المللی، تخلیه و بارگیری
ترخیص کالا، حمل شهری، انبارداری، توزیع کالا

تهران: خیابان طالقانی، بین بهار و مفتح، نبش ملک الشعرايي بهار، ساختمان تارا، پلاک ۱۲ طبقه هشتم
تلفن: ۵-۸۸۸۳۶۶۶۴، ۸۸۸۳۴۷۵۸، ۸۸۸۳۴۷۷۱، ۸۸۸۳۴۷۷۰، ۸۸۸۳۴۷۷۱
No 12 Malak ol Shoara Bahar, 8Th Floor, Tehran 15717 15833 Iran
Tel: (+9821) 88824758 , 88827710 , 88825123 , 88836664
Fax: (+9821) 88844572 , 88843176
E-mail : info@kalayesaree.com website : www.kalayesaree.com



ARA BAKHTAR

Int'l Transportation & Shipping Co.

کشتیرانی و ترابری بین المللی آراباکتار

فورواردر - کریر و نماینده خطوط کشتیرانی
دارای شناورهای نفتکش (Oil Tanker) و باری (Cargo Ship)
حمل منظم کانتینری از کلیه بنادر چین - کره و تایوان
حمل جاده ای و ریلی کالا به کشورهای حوزه CIS و افغانستان
حمل هوایی از کلیه نقاط جهان به ایران و بالعکس

تلفن: ۸۸۴۸۰۵۳-۷

فکس: ۸۸۱۰۶۰۸۱

www.arabakhtar.com
info@arabakhtar.com



روان تراب نوین امید

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

* حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی
* واردات، صادرات، ترانزیت و ترخیص
* واردات از کلیه بنادر اروپایی و آسیایی
* حمل زمینی از اروپا
* خدمات گمرکی در کلیه گمرکات سراسر کشور

بندر عباس: سه راه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳

تلفن: ۳۲۲۲۷۸۶۰ - ۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۰۷۶

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



شرکت حمل و نقل بین المللی آسان سیر سبحان

* حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL) * خدمات زمینی / دریایی / ریلی / هوایی
* ارائه کلیه خدمات گمرکی در مبدا و مقصد، ثبت سفارش و ترخیص کالا * بازرگانی و خرید و فروش محمولات سوختی، مشتقات نفتی و قیر
* حمل انواع محموله های نفت و گاز و پتروشیمی و قیر * حمل کالا و ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و کشورهای اروپایی
* حمل محمولات دریایی LCL و FCL از کلیه بنادر خاور دور به مقصد بنادر جنوبی و شمالی ایران

دفتر بندرعباس: سه راه ۲۲ بهمن، ساختمان سحر، بلوک A، طبقه ۲، واحد A4
تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۶۵۳۶ علی درویشی: ۰۹۱۲۷۸۸۵۶۰۸

دفتر مرکزی: تهران، خ انقلاب، خ استاد نجات الهی، خ سلمان پاک، پلاک ۱، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۹۱۴۲۲۷ - ۸۸۹۲۳۲۵۳ - ۸۸۹۲۳۱۰۸ فکس: ۸۸۹۱۴۲۳۸
احمد درخشانی: ۰۹۱۲۱۷۷۰۴۲۱ محمد درخشانی: ۰۹۱۴۱۶۴۹۱۸۳

www.Asanseir.co

Email:Info@asanseir.co



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
 - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فورواردرهای بین المللی
 - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
 - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصر،
کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳
www.iranatarabar.com



فرتاک دریای آرام

- شرکت نمایندگی کشتیرانی
- سرویس مستقیم با کشتی از اروپا و خاور دور به بندر جنوبی ایران و بالعکس
 - حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژه های و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر،
مجتمع تجارت ایران ط ۲، واحد ۱۰۵
تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶-۰۲۱-۸۸۳۴۴۹۸۶
۸۸۳۴۵۶۹۹
۴۰۸۸۰۱۹۶
نمبر: ۸۹۷۸۰۸۴۳-۰۲۱-۸۹۷۸۰۸۴۳
www.fta-co.net
farahdel@fta-co.net



DOLPHIN

دلفین

نمایندگی کشتیرانی و
خدمات فراساحلی

- تهران: خیابان شریعتی، بعد از خیابان ملک، خیابان شهید 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

ARIAN Group™ گروه اربن

All Around The Globe...

خدمات کشتیرانی و بارفراوری

حمل و نقل دریایی، (هوائی، هوایی و ریلی)
حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی

Web: www.ariantrans.com
email: info@ariantrans.com



آربن 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 کارگزاران ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



آربن سپهر آروند

ARIAN Sepehr



ایده کالای تابان

TCIS

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی، صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیک

مشاوران اشد گواهی های استاندارد ISO 9001 و PSI JC PV

Web: www.tcisiran.com
email: info@tcisiran.com



021-42867 (30 Lines)

www.ariantrans.com
info@ariantrans.com



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی
(صادرات و واردات و ترخیص کالا)
ارائه خدمات گمرکی و ترمیالی، کراس استاف در
بندر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس سه راه دلگشا جنب عکاسی فوتو هرمز ساختمان شهاب طبقه ۵ واحد ۵۰۴
تلفن: ۳۲۲۲۳۳۲۶ - ۰۷۶ - ۳۲۲۲۳۳۶۹۷ - ۰۷۶
همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHESSD.COM



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

نماینده خطوط کشتیرانی NVOCC
در ایران

تهران: ونک، خیابان گاندی، خیابان ۲۵،
پلاک ۱۲، طبقه ۵، واحد ۱۵

تلفن: ۸۸۸۸۳۱۱۳ (۱۰ خط)

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
 پوشه: خیابان دهقان، روبروی گمرک،
 ساختمان جفره، طبقه اول، واحد ۱
 تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۲۲۲
 فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۴
info@sdlllogistics.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و
 حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
**Shipping Agency &
 Int'l Transportation Co.Ltd**



نمایندگی انحصاری خط کانتینری
RCL در ایران
 ✓ فورواردر
 ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
 ✓ حمل پروژه
 ✓ ISO TANK
 ✓ انجام امور اجنسی و چارترینگ
 دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد،
 شماره ۱۶۹
 تلفن: ۰۲۲۲۲۵۳۰۳ (۱۲ خط)
 فاکس: ۲۲۲۷۰۶۳۸
 دارای شعبه و نمایندگی در:
 بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر بوشهر،
 بندر چابهار، بندر خرمشهر، بندر انزلی،
 جلفا، سرخس، بازرگان، دوغانرون
 و کلیه شهرهای ایران
general@sevenseasir.com
www.sevenseasir.com

گروه شرکت های حامل

حمل و نقل بین المللی، لجستیک، خدمات بار هوایی، کشتیرانی،
 ترانزیت کالا، بسته بندی و برگزاری کالاهای نمایشگاهی



حامل شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

زمینی، هوایی، دریایی

HAMEL International Transport Logistics services

تهران: خیابان مطهری، خیابان سرافراز (دریای نور)، خیابان هشتم، شماره ۱

تلفن: ۵۵-۸۸۷۵۹۰۵۱-۰۲۱ / 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 / ۲۱-۸۸۷۳۲۹۰۸-۰۲۱



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 هوایمایی جمهوری اسلامی و کلیه خطوط داخلی و بین المللی
- رزرو و صدور بلیت کلیه شرکت های هوایمایی 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.Hamletransportco.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 ط ۶۶،

تلفن: ۸-۲۲۰۲۸۷۷۷

نمابر: ۲۲۰۲۸۷۷۹



FERESHTEH LINER AGENCY

شرکت کشتیرانی

فرشته اقیانوس آبی

* دارای سرویس حمل کالاهای
 صادراتی و وارداتی مستقیم دریایی،
 زمینی و هوایی به آمریکا،
 اروپا، کانادا، چین، هند و
 حاشیه خلیج فارس
 * مجهز به کانتینرهای معمولی،
 یخچالی و ایزو تانک

تهران، مخ سه رودی شمالی،
 کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵
 تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱

Info@fereshtehlineragency.com



دریا سپید
 تاسیس 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 خدمات کشتیرانی
خورشید دریای آبی
(با مسئولیت محدود)
Blue Sea Sun Shipping Service Co. Ltd.

- ◆ نماینده انحصاری خط کانتینری
 - MUSKAN در ایران
 - ◆ عضویت در گروه نمایندگی های
 - Cooperative و Millennium 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: ۸۸۳۱۵۷۱۶ - ۱۷
نمابر: ۸۸۳۱۲۰۷۲
همراه: ۰۹۱۲۶۷۱۷۰۴۸
۰۹۱۲۵۲۴۲۳۸۵

rohamtarabararia2017@gmail.com



Pars Pishro Darya Gohar
International Transport Co. Ltd.

پارس پیشرو دریا گوهر

حمل و نقل بین المللی
(زمینی دریایی هوایی و ریلی)
ترانزیت و امور بازرگانی کالا
(صادرات واردات و ترخیص)
از کلیه مبادی

تهران، میدان ونک و خ ونک ساختمان
آئینه ونک شماره ۱۱۰ واحد ۲۰۱ اداری
تلفن: ۸۸۷۸۶۴۴۱-۴۲-۴۳
فکس: ۸۸۷۹۵۰۰۳

info@pars-pishro.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، دبی، 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
- Email: YLG@EIM.AE YAMI.GLOBAL@gmail.com
- info@rahbaranpayam.com



تهران تیر

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

- ◆ دریایی - زمینی - هوایی
- ◆ صادرات - واردات - ترانزیت
- ◆ حمل کالا به صورت مرکب و مستقیم
- ◆ ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- به صورت موقت و قطعی
- ◆ دارای نمایندگی در کلیه بنادر
- و مرزهای کشور

تهران: خیابان کریم خان زند، خیابان شهید کلاتری،
بین نجات الهی و سپهبد قری، ساختمان ۷۶
طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۴-۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱ 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: ۰۴۰-۰۷۷۰۷۷۰۴۰ (+۹۶۴۷۷)
jafarsouri@yahoo.com



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 از
- ایه بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هندو جنوب شرق آسیا
- ◆ حمل کالاهای خطرناک

تهران-میدان کاج-کوچه علی اکبر-پلاک ۲۰-واحد ۵۰۴

تلفن: ۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۲۲۳۸۶۰۴۶

Sarah.tn@psp-shipping.com

gmr@psp-shipping.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
داریس ترابر پاسارگاد

(با مسئولیت محدود)

- * ارائه دهنده خدمات بارفربری
- جاده ای، دریایی، هوایی
- * حمل انواع کالاهای صادراتی،
- وارداتی، ترانزیت
- * دارای انبار اختصاصی برای حمل محمولات
- گروپاژی از اروپا
- * دارای صرافتی اختصاصی با مجوز
- بانک مرکزی

تهران، خیابان ونک، ساختمان آئینه ونک،
واحد ۳۰۱ همراه: ۰۹۱۲۳۳۳۸۸۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۰۲۴۹۸-۹۹

Info@daristp.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت اسپندان ترابار آتیه
Spandan Tarabar Atieh

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری

تهران، خیابان خرمشهر، کوچه رهبر،
پلاک ۴ واحد ۷

تلفن: ۸۸۷۶۹۶۰۸ - ۸۸۵۰۲۸۶۳ - ۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳

فکس: ۸۸۷۶۴۸۵۸ - ۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

info@sta-co.com

m.bahrani@sta-co.com

CARGO SEA TRADERS Co.Ltd
Shipping Agency & Int'L Freight
Forwarder



تاجران دریا کالا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

نماینده خطوط کشتیرانی METRO و RSLF

سرویسهای ذیل را به صاحبان محترم کالا ارائه می‌نماید:

- سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین خاور دور، 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 - ۸۸۱۹۷۵۴۵ - ۲۱-۸۸۶۷۰۵۳۰
www.cargoseatradrs.com



نمایندگی کشتیرانی

تهران، چهارراه جهان کودک، نبش خیابان
۲۵ گاندی، ساختمان ۲۹ آفریقا، پلاک ۶۲
تلفن: ۸۸۷۷۷۸۹۴
نمبر: ۸۸۷۷۴۶۵۱

www.raikaseatrade.com
management@raikaseatrade.com



شرکت کشتیرانی
دریا محور تیراژه

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژهای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین‌المللی
- انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت‌های زیر گروه
- عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
- دارای نمایندگی‌های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب
خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹ - ۲۲۲۶۲۸۶۹
نمبر: ۲۲۹۱۲۶۸۵
www.tirajehshipping.com
info@tirajehshipping.com

راهیان تجارت مارین

نمایندگی خطوط کشتیرانی



- * حمل کانتینر وارداتی و صادراتی به حوزه خلیج فارس، هند و اروپا
 - * انجام عملیات (CROSS STUFFING) برای بارهای صادراتی و وارداتی در امارات و مالزی
 - * ارائه خدمات (WAREHOUSING) در تمام بنادر هند و چین
 - * حمل تخصصی بارهای کانتینری یخچالی از بنادر اروپا، هند و چین به بندر عباس و بالعکس
- تهران، خیابان جنت آباد شمالی، نبش خیابان علیپور، پلاک ۳۰۴
طبقه ۴ واحد ۷
تلفن: ۴۴۸۳۳۲۸۳

www.rtmmarine.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: ۰۷۶-۳۳۵۴۱۹۱ - شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۲۴۱۱۳ - دفتر امارات: ۰۹۷۱۵۰۸۵۲۴۱۸۵
فکس: ۸۸۷۷۹۲۳۳
www.pasargadline.com
info@pasargadline.com



شرکت دریای آبی خلیج فارس

(عملیات تخلیه و بارگیری)

- عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
 - تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (فله، کارگو)
 - رضایتمندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
 - تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
 - تقدیرنامه از سازمان بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
 - (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
- مدیران: کریم فر، شریفات
بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵
تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com



حمل و نقل ریلی کالا

مدیرعامل: مهرداد نجاتی محرمی
تلفن: ۸۸۶۶۰۹۱۳ - ۸۸۸۸۹۰۲۶
فکس: ۸۸۷۹۱۷۸
آدرس: تهران، انتهای خیابان گاندی
شمالی، خیابان شریفی، پلاک ۱۰
واحد ۱۵ و ۱۶
کد پستی: ۱۹۶۹۹۵۳۷۶۸

www.parto-bf.com
info@parto-bf.com



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: ۸۴۳۰۹۰۸۴۳۰۹ - (خط ۳۰)
فکس: ۸۸۷۷۹۲۳۳

بندر امام خمینی: فاز ۳، نبش خیابان حافظ ۶،
شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
تلفن: ۰۷۶-۵۲۲۸۴۴۳۸
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۳۹۲۳
بندرعباس: بلوار پاسداران، ترسیده به هتل هما،
کوچه دلاوران ۳، مجتمع ساحل
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۱۹۱
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۳۹۲۳
بندر بوشهر: اداره کل بنادر و دریانوردی استان
بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی
و بندری سینا
تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴
بندر نوشهر: اداره بنادر و دریانوردی استان
مازندران، ساختمان اداره امور بندری
تلفن: ۰۱۱-۵۲۳۳۹۰۶۶

www.spmco.co
public@spmco.co



ایرانین غلات پارسه

کشتیرانی بازرگانی بین‌المللی

- بارگیری و حمل کالا از مبادی بندر روسیه به ایران و بالعکس
- ارائه پورفرما برای غلات و تخته از روسیه و قزاقستان
- ترخیص و انجام تمامی امور گمرکی در کمترین زمان
- تهیه غلات از کشورهای CIS

مازندران: نوشهر، بلوار شهید خیریان
میدان ولیعصر، مجتمع کاج، طبقه ۵، واحد ۱۵
تلفن: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۴ - ۷
نمبر: ۰۱۱-۵۲۱۲۶۲۱۳
ساعت جمشیدیان ۰۹۱۱۱۹۱۲۹۶۲

info@saedjamshidian-co.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 غورواردر

- مشاوره در امور گمرکی و حمل و نقل
- ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- دارای ناوگان حمل جاده ای ایرانی، ازبکی، تاجیکی (کفی، چادری، کارکریر)
- حمل محموله های وارداتی و صادراتی (زمینی، ریلی)
- بهترین نرخ کرایه حمل به کشورهای CIS بصورت ریلی و زمینی (ترانزیتی، صادراتی)
- حمل و تهیه انواع مجوز محموله های خاص، محموله های ترافیکی و سنگین بار
- دفتر مرکزی: مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
- تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۳۴۵۲

www.atrakharkhorasan.com

msh-office@atrakharkhorasan.com



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: ۹۱۸۶۹۳۴۴۳
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴-۳ 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 - فورواردر



حمل و ترانزیت گاز LPG با کامیون های
ملکی و تحت پوشش

- حمل و ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور

مشهد: میدان ابوطالب، نیش حر عاملی، ۴۷ ساختمان پمپ بنزین ره پیمان، طبقه اول

تلفن: ۰۵۱-۳۷۰۶۳۱۱۵-۶ موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳ فکس: ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵

Emial: bidel@abanrahtos.com - khavari@abanrahtos.com

www.abanrahtos.com



(کریر - فورواردر)

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, 5th, floor of Marmar Complex,
Imam khomeini 28st, Mashad, Iran.
Mobile: +98915 3141875

info@abtlogistics.ir

مشهد: خیابان امام خمینی، نیش امام خمینی ۲۸، مجتمع مرمر، طبقه ۵، واحد ۱۴ همراه: ۰۹۱۵۳۱۴۱۸۷۵

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸ - ۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۳۸۱۱۴۳۷۹ نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸



**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 ترابر 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، کانتینری)

• 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 ترابر

کریر - فورواردر

حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت
به صورت زمینی، دریایی، ریلی به
کشورهای آسیای میانه و بالعکس
ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر
کشور ایران و ترکمنستان

مشهد، خیابان امام خمینی، سه راه دارایی،
ساختمان اداری مرمر، طبقه ۱۲، واحد ۳

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۲۸۰

شماره: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۳۲۷

kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

جواهر نگار 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 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 ترابر خراسان

کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به

کشورهای آسیای میانه

افغانستان، عراق، پاکستان

مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام

خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر،

طبقه ۶، واحد ۱۱

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،

ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲

شماره: ۰۷۶-۳۳۵۱۷۹۹۹

info@stk-shipping.com

ceo@stk-shipping.com

www.stk-shipping.com



حمل و نقل بین المللی آسا ترابر شرق (کریر - فورواردر)

* ارائه خدمات حمل دریایی، زمینی و ریلی

* مشاوره و حمل محموله های کانتینری، 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

info@sarafraztarabar.com

ferdousi7005@hotmail.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: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۲۳۰ و ۳۱

فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸

idealrah@gmail.com



شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

تسریع در امور حمل و نقل

مجیز 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: ۰۴۱-۳۲۶۶۳۲۶۶

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: ۸۸۹۱۱۰۵۹

واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳

iranichco@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

شرکت های حمل و نقل بین المللی سراسر کشور

شرکت خدمات کشتیرانی دریای نقره ای کاسپین

- ◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
- ◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
- ◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: خیابان رضانی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸
info@caspiansilversea.com
www.caspiansilversea.com



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی مینو دریای خلیج فارس

مدیرعامل: حمیرا علوی

- ◆ نمایندگی شناورهای داخلی و خارجی
 - ◆ حمل و نقل دریایی
 - ◆ صادرات و واردات
- دفتر مرکزی بوشهر: ۰۹۱۷۷۷۳۴۹۳
دیر: ۰۹۱۷۱۷۱۲۰۷۲



شرکت کشتیرانی
دریا وحدت
suscobik@gmail.com

حمل سوخت شناورها
حمل بار متفرقه، فله، کانتینر
صادرات - واردات

بندر امام خمینی،
بلوار آیت... خامنه‌ای، پشت کارواش آبشار
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۴۳۰
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳
۰۹۱۲۳۷۲۳۱۵۹
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

پژوهش

کریو-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 کلبه گمرکات کشور
تهران، دانشگاه تهران، خیابان بزرگمهر، خیابان فریمان، پلاک ۲۷، طبقه سوم شمالی، واحد ۷
تلفن: ۶۶۹۵۶۰۳۴-۳۵، ۶۶۴۲۴۹۸
فاکس: ۶۶۹۵۷۷۳۶
ترمینال کرج: ۰۲۶-۳۴۵۶۷۲۱۱-۱۲
www.pazhoohesh-transport.com
info@pazhoohesh-transport.ir

شرکت کارگزار گمرکی

شی بن کو

با مدیریت: فتحعلی درویش

با بیش از ۳۰ سال سابقه

دارای پروانه کارگزاری گمرکی ۱۵۲۰، سال ۱۳۵۷

- ترخیص کلیه کالاهای تولیدی و تجاری از گمرکات کشور
- مشاور امور گمرکی و بازرگانی
- عضو اتحادیه کارگزاران گمرکی ایران

تهران: خیابان بهشتی، شماره ۲۳۷، طبقه ۳
تلفن: ۸۸۵۱۲۶۷۸-۸۲
۸۸۷۳۵۰۲۳ ۸۸۷۳۷۷۳۶
فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸

shibenco@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

بادپا اردبیل

حمل مواد سوختی صادراتی و ترانزیتی از ایران به کشورهای همجوار و بالعکس
حمل مواد ترانزیتی از بندر عباس با کامیون های کفی و کانتینربر به کشورهای همجوار

جهت اطلاع از محمولات بارگیری و کرایه حمل: ۰۹۱۴۱۶۲۳۲۷۳

تلفن: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۶۹ / ۳۳۸۲۲۲۰۷-۸

نمابر: ۰۴۵-۳۳۸۲۰۷۷۳

badpa_ardabil@yahoo.com



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.shabgirbartoos.com
shabgirbartoos@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

شماره حساب: ۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱ | بانک صادرات

شماره شبا: ۵۱۰۱۹۰۰۰۰۰۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱

شماره کارت: ۶۰۳۷-۶۹۷۴-۶۵۷۴-۹۳۶۱

به نام ماهنامه ترابران (پریوایا عروج‌نیا و شرکا) واریز نمایید.

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

نسخه تک‌فروشی ۲۵۰/۰۰۰ ریال



ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

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



توکا

شرکت حمل و نقل
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده
در بازار بورس اوراق بهادار
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور
بارنامه در کل کشور
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:
جاده ای - دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،
ترخیص و انبارداری در بندر و سایر مناطق کشور
- توانایی اجرای پروژه های متنوع حمل و
نقل داخلی در معادن و مراکز عظیم صنعتی
- نمایندگی مجاز شرکت ایران خودرو
دیزل (گواه) با رتبه درجه یک ممتاز کشوری
- جزء شرکت های برتر کشور با بالاترین
آمار حمل و تعداد سفر
- شرکت برتر صنعت حمل و نقل در استان اصفهان

دفتر مرکزی: اصفهان، پایانه امیرکبیر،
غرفه ۳۶ فکس: ۳۲۸۷۲۵۶۶ / ۰۳۱-۳۲۸۷۲۵۶۵
تلفن: ۲۳۸۷۲۵۶۵ / ۲۳۸۶۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا
تلفکس: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفکس: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳
تلفکس: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

پایانه انزلی: تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴
تلفکس: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵
www.tukatrans.com
info@tukatrans.com

بندر امام خمینی

(سهامی خاص)

* با ارائه خدمات حمل و نقل، تخلیه،
ترخیص، ترانزیت
* با بیش از ۳۴ سال سابقه در امر حمل و نقل
* مجهز به کمرشکن های ۲ تا ۱۱ محور،
و کشویی مخصوص محموله های طویل و
دستگاه های بوزی
* حمل محموله های سبک و سنگین و فله بر
از بندر امام به تمام نقاط ایران

بندر امام خمینی، پایانه بار، طبقه دوم، غرفه ۲۳
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۵
۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۵۹
فکس: ۰۶۱-۵۲۲۴۱۳۸۴
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۵۷۹۴
۰۹۱۶۳۶۱۲۵۳۰



سلمان جنوب

(سهامی خاص)

شرکت حمل و نقل جاده ای داخلی
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 سیمان تاکتر

حمل سریع و مطمئن سیمان تهران
به تمام نقاط ایران

آدرس: تهران، خ کوشک، انتهای ارباب
جمشید شمالی، جنب سیمان تهران،
پلاک ۴، طبقه اول، شماره ۳
تلفن: ۰۶۶۱۷۰۷۱۸ - ۰۶۶۱۷۰۷۲۸
۰۶۶۱۷۰۷۲۵ - ۰۶۶۱۷۰۷۱۲
همراه: ۰۹۱۲۱۲۷۱۸۳۲
۰۹۱۲۱۲۷۱۳۱
mohammadarvarary@yahoo.com



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: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۶۶ - ۳۴۳۷۴۳۳۴
۳۴۳۷۴۳۳۴
فکس: ۰۴۴-۳۴۳۷۴۰۴۴
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
شهاب، 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)

(کرپر - فورواردر - ترخیص کالا)
دفتر مرکزی: زاهدان،
خیابان آزادی ۶، شماره ۲
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۲۸۳۹۳ / ۳۳۲۲۸۳۹۳
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۳۹۱۱۳
همراه: ۰۹۱۵۱۴۳۰۰۲۵ / ۰۹۱۵۱۴۱۸۳۷۸



شرکت حمل و نقل بین المللی ماکاترابر بلوچستان Maka Trans Co.

کرپر - 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)
• کرپر - 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

کرپر - 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: ۰۲۱ - ۸۸۴۸۲۱۶۱ - ۴
 شماره: ۰۲۱ - ۸۸۴۸۲۱۶۵

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 راهبری 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

بازرگانی عبدی

- واردات، صادرات، ترانزیت
ترخیص کالا از گمرک کشور
- مشاور امور گمرکی

جلفا، پایانه مرزی نوردوز، دفتر بازرگانی
تلفن: ۰۴۱-۴۲۰۱۹۱۸۷
نمابر: ۰۹۱۴۴۱۱۳۵۱۲
۰۹۱۴۴۹۲۹۸۸۶



ثبات تیر آریا



نمایندگی میلر

کیفیت - استقامت - مسافت بیشتر
تهران، خیابان مصطفی خمینی، بعد از
چهارراه سرچشمه، کوچه قوام الحضور،
پلاک ۶، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۲۲۲۳۹-۳۳۵۲۲۲۳۷
نمابر: ۳۳۵۲۴۰۸۲
sobattirearia@gmail.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: ۰۲۱-۳۳۳۸۳۰۳۰ (خط ۱۲)
فاکس: ۳۳۷۴۲۹۲۸
تلفن غرفه ۲۳۴ پایانه:
۵۵۲۹۶۲۱۷، ۵۵۲۹۶۰۰۰-۳



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: ۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۰۵ ۳۳۵۵۷۹۰۲

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

بازرگانی قصر ترخیص

انجام کلیه خدمات بازرگانی با کشور عراق

با بیش از یک دهه سابقه کاری در گمرک
خسروی و پرویز خان

در زمینه بارهای (ترانزیتی، مواد سوختی، صادرات، واردات) از گمرک

غرب کشور (خسروی، پرویزخان، باشماق، پیرانشهر)

قبول نمایندگی شرکتهای حمل و نقل بین المللی و اخذ پیمان ارزی

با مدیریت سیامک کرمی واقع در قصر شیرین

همراه: ۰۹۱۲۹۴۲۲۵۵۷ / ۰۹۱۸۴۳۰۴۵۰۰

www.qasrtarkhis.blogfa.com



فرا تجارت هکامنش
FARA TEJARAT HAKHAMANESH

شرکت فراتجارت هکامنش
با ۱۲ سال سابقه بعنوان کارگزار گمرک
افقی روشن به آینده ای متمایز

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 شرق 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: ۰۲۱-۲۶۲۱۲۳۲۴-۵ ۲۶۲۱۲۳۲۴-۸

دفتر بندرعباس: رسالت شمالی، ۱۳ هکتاری، جنب بانک مهر، ساختمان دلسا، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۹۹۹

www.HakhamaneshTrading.com info@HakhamaneshTrading.com

شرکت حمل و نقل

مسلم بار

شماره ثبت: ۱۹۳۲

مدیرعامل: فریدون کاوه

حمل محموله های سبک و سنگین به تمام نقاط کشور

سرعت در حمل، دقت در جا به جایی، امانت داری در تحویل

همراه با بیمه بار

واحد نمونه سال ۸۲ و ۹۳ شرکت نمونه سال ۸۴ لرستان

خرم آباد: کمربندی پایانه بار

تلفن: ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۷-۹ ۴۲۲۶۶۳۹-۰۶۶

همراه: ۰۹۱۶۱۶۱۳۰۱۵ / ۰۹۱۶۳۶۱۱۵۴۵

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

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: ۰۱۳-۴۴۴۱۷۰۵

نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴

همراه: ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰ / ۰۹۱۱۸۱۵۵۶۸

rahimabshi@yahoo.com

 <p>ایران پیمان 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 - ۸۸۵۴۳۴۲۷ 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</p> <p>تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴ پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴ ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶ پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱ ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱ pmt.t2co@gmail.com www.pmt.co.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 آبزیان خلیج فارس و دریای عمان - تهیه و توزیع ادوات و ابزارآلات صیادی به روش صید شناورهای صنعتی و سنتی

نشانی: بوشهر-خیابان حافظ شمالی (نادر)- فرعی بانک قوامین- ساختمان نادر- طبقه ۳- واحد 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 ساسان ترابار پارس</p> <p>دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار، تلفن: ۰۸۳-۳۴۳۲۹۵۲۰ - ۳۴۳۲۹۵۲۹ - ۳۴۳۲۹۵۱۲</p>	 <p>شرکت حمل و نقل داخلی ساحل ترابار پارس</p> <p>دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵ تلفن: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۶ - ۹</p>
<p>◀ حمل تخصصی کود شیمیایی ▶ حمل محمولات سبک و سنگین ▶ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی ▶ 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 - ۸۶۰۳۷۲۵۲ 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 ترابری

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



شرکت حمل و نقل جاده ای آزاده بندر
Azadeh Bandar Transportation Co.

شرکت حمل و نقل آزاده بندر

- حمل کلیه محمولات سبک و سنگین به وسیله کامیون تریلی، گمرک و بوژی 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: ۶۸-۳۳۵۱۴۷۶۴ / ۴۱-۳۳۵۱۴۷۳۷ / ۳۳۵۵۵۸۱۶-۰۷۶ / نامبر: ۳۳۵۱۴۷۶۵-۰۷۶

پایانه بندرعباس: روبه 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 اباد، نبش پیامبر شرقی، ساختمان آریا، پلاک ۷۴

www.azadehbandar.com info@azadehbandar.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 بندر 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 و ۵-۶۶۹۱۵۱۸۳ فاکس: ۶۶۹۱۳۹۲۴

www.tarkibtrans.ir info@tarkibtrans.ir



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: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰ / ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰



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



- ◀ 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 - نبش خیابان قالیشویی ساختمان میلا

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهرآهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۰-۱۲ / نامبر: ۰۷۱-۲۸۲۱۴۴۱۴

همراه: ۰۹۱۲۱۵۰۵۹۱۹ / ۰۹۱۷۱۱۷۱۴۴۶ / ۰۹۱۷۱۱۷۹۸۶۳

www.adelsanginbar.com sanginbar@yahoo.com

ترکیب بار

شرکت حمل و نقل سنگین و فوق سنگین
عضو دائم انجمن بوژی داران ایران



TARKIB BAR
Heavy Transportation Co., Ltd.

شرکت حمل و نقل جاده ای

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین

قزوین: کیلومتر ۱۷ جاده بوئین زهرا، پایانه بار استان قزوین
غرفه ترکیب بار

تلفن: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ فاکس: ۰۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com



سعادت ترابری
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، زرنند، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۰۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۰۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۰۳۴-۳۲۴۳۶۱۷۵-۹

saadat_tarabar@yahoo.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



ARIA FARIN JAAM

CARRIER - FORWARDER

Mob: +98 936 197 34 76

Tel: +98 21 41 48 2000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.ariafarin.com

transit@ariafarin.com

Unit 3, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Tel: +98 21 420 34 000

Fax: +98 21 88 48 15 32

www.torangdarya.com

info@torangdarya.com

Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.



Sapra Tarabar International Transportation Co.

SAPRA TARABAR

Unit 13, Floor 3, Blog 111, No 83, Forsat-e-Shirazi
Cross, Qarib Ave, Tehran / Iran

Tel: (+9821) 41632000

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.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

T E L : 0090 216 688 6168

0090 216 688 6169

E-MAIL: INFO@ROYALTRANSPORT.NET

W E B : ROYALTRANSPORT.NET

Abdis Marine
Shipping Co



Tel: +98 (21) 41685000

Sales@abdismarine.com

www.abdismarine.com

BAYANDOR Digital Magazine

شماره ۱۹
نیمه اول
اردیبهشت ۱۳۹۸

یک اقتصاد دان عنوان کرد:
اعتماد به بخش خصوصی، راه مفر از تحریم ها

حمل و نقل

وضعیت اقتصادی سامانه های مختلف حمل و نقل در سال جاری چگونه پیش بینی می شود؟

رویتز در گزارش اقتصادی خود به وضعیت کشتیرانی پرداخته است
کاهش ضرایب کشتیرانی با کندی تجارت جهانی

بازار سال نامه ای به انجمن کشتیرانی صورت گرفت
تقدیر و تشویق حل اختلاف قوه قضائیه از انجمن کشتیرانی

دانشگاه حمل و نقل
تاسیس دغدغه تحریم ها در ابتدای سال جاری. اعضای اقتصاد ایران را به راهروهای پیچیده تر کشتیرانی حمل و نقل نیز به عنوان دست راست از این بحران، همسایگان خاصین را تحریم خواهد کرد. اما استفاده های حمل و نقلی در سال جاری و با تاسیس تحریم ها می تواند از گزافه های خطرناک به سلامت عبور کنند؟ در گفت و گو با نطفه بخش، اقتصاد دان کشورمان به موضوع اقتصاد در حمل و نقل پرداخته ایم.

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

www.seanews.ir
[@senews_agency](https://www.instagram.com/senews_agency)
shipping.iran

**FOLLOW
US**



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