

تراکم

۱۶۷

۲۵۰۰۰ تومان

خرداد و تیر ۱۳۹۸ / ۱۴۴ صفحه

ماهنامه اقتصاد ترابری

گره

- « پیچیدگی‌های از جنس تعرفه
- « بایدها و نبایدهای بندرداری
- « آزمون سیل!
- « بازرگانی بلخی و کارگزار شوشتری
- « سرمایه‌گذاری‌های ملی در بخش ریلی
- « دست به دامن ایکائو
- « دعا کنید ملخ‌ها همچنان بچرخند
- « مرثیه بر باد رفتگان
- « مکزیک، تیغ دو لبه ترامپ!

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.



TDSL

Torang Darya Shipping Line

WE WON'T YOU DOWN

☎ +98 21 420 34 000

☎ +98 21 88 48 15 32

🌐 www.torangdarya.com

✉ info@torangdarya.com

📍 Unit 4, No.259, Motahari Ave, Tehran, Iran.

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com

TDS
www.torangdarya.com



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



Abdis Marine Shipping Co

Tel: +98(21)41685000
Sales@abdismarine.com
www.abdismarine.com

آبدیس مارین



Open Top



Reefer



Flexi Tank



Flat Rack



GP



بیمه پاسارگاد

تقدیر بیمه پاسارگاد از ۲۲ شرکت حمل و نقل بین‌المللی با مدیریت ریسک مناسب در رویه ترانزیت کالا

مشهد میزبان چهارمین گردهمایی برترین شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی
فعال در رویه‌های ترانزیت داخلی و خارجی کالا بود.

« تعداد پروانه ترانزیتی حمل شده و جمع تضامین اسناد ترانزیتی شرکت حمل و نقل
« تعداد پرونده خسارت و رقم خسارت
« تعداد پروانه‌های ترانزیت اعلام وصول شده در سامانه گمرک
« سرعت اعلام وصول پروانه‌های ترانزیت در سامانه گمرک
« اقدامات کنترلی خاص شرکتهای جهت مبیانت از کالای ترانزیتی
« درصد رشد تعداد پروانه ترانزیتی و جمع تضامین پروانه‌های ترانزیتی نسبت به سال قبل
بر اساس شاخص‌های فوق شرکتهای حمل و نقل منتخب در دو گروه ذیل دسته‌بندی شدند:
« شرکتهای دارای سطح مدیریت ریسک مطلوب (۱۵ شرکت)
« شرکتهای دارای سطح مدیریت ریسک بسیار مطلوب (۷ شرکت)
در طول این مراسم گزارش‌ها و مباحث مختلفی مطرح شد که اهم آن در پی می‌آید.

بیمه پاسارگاد بر اساس سنت چند سال اخیر خود، طی مراسمی در هشتم خرداد ماه ۱۳۹۸ در شهر مشهد از فعالان ترانزیت کالا و شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی با مدیریت ریسک مناسب در رویه ترانزیت کالا تقدیر نمود.
در این مراسم که با حضور مدیران و کارشناسان بیش از ۲۰۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی، مدیران گمرک ج.ا. ایران، اعضای هیات مدیره تشکلهای صنفی حمل و نقل و سایر مقامات و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل بین‌المللی ایران برگزار شد از ۲۲ شرکت حمل و نقل بین‌المللی قدردانی شد. ملاک انتخاب این شرکتهای به شرح ذیل بود.
بر اساس روش پیگیری شده در چند سال اخیر، عملکرد سال ۱۳۹۷ شرکتهای حمل و نقل همکار با بیمه پاسارگاد در طرح بیمه تامین تعهدات گمرکی در رویه‌های عبور (ترانزیت) داخلی و خارجی کالا از منظر شاخص‌های ذیل مورد ارزیابی قرار گرفت:



مزایای محوری بیمه پاسارگاد در طرح بیمه ترانزیت:

۱ - بهره‌گیری از مشارکت بیمه‌ای با حضور ۴ بیمه‌گر مستقیم (با سطح توانگری ۱) و ۳ بیمه‌گر اتکایی با مجموع ظرفیت مجاز نگهداری ریسک بالغ بر ۱۸۰۰ میلیارد تومان و در نتیجه ایجاد اطمینان در گمرک و شرکت‌های حمل و نقل در خصوص توانایی شرکت بیمه در ایفای تعهدات، حتی در صورت بروز فجایع.

۲ - تداوم خدمات‌دهی و ارائه خدمات بدون وقفه در طول ۵ سال گذشته.

۳ - بهره‌گیری از سامانه به روز و کارآمد، متصل به سامانه گمرک و دارای مکانیزم‌های کنترلی برای مدیریت شرکت حمل و نقل.

۴ - همراهی با شرکت‌های حمل و نقل و پیگیری دقیق و مستمر در مسیر دریافت اعلام وصول سیستمی پروانه‌های ترانزیتی از گمرک

۵ - سرعت بالا در پرداخت خسارت و نداشتن خسارت معوق

۶ - به کارگیری مکانیزم‌های مدیریت و کنترل ریسک:

« کنترل گواهی‌های بیمه با مبلغ تضمین بالا با مدیر عامل شرکت حمل و نقل پیش از صدور گواهی

« رصد کامیون‌های حامل کالاهای با ریسک بالا پس از صدور گواهی بیمه

« رصد دوره‌ای گواهی‌های اعلام وصول نشده و پیگیری تعیین تکلیف آنها

۷ - بهره‌گیری از نظام ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌های حمل و نقل و تعیین سطح خدمات بر اساس این رتبه‌بندی

۸ - بهره‌گیری از تیم مشاوران خبره و ارائه مشاوره‌های حقوقی و گمرکی به شرکت‌های حمل و نقل در هنگام بروز خسارت

۹ - استقرار در تمامی مرزهای ورودی کشور و ارائه خدمات مستقیم و غیر مستقیم در بیش از ۸۰ گمرک‌خانه مرزی و داخلی

جمع‌بندی عملکرد پنج‌ساله

در طول ۵ سال فعالیت بیمه پاسارگاد در طرح بیمه ترانزیت بالغ بر ۵۰۰ شرکت حمل و نقل بین‌المللی بیش از ۳۳۰۰۰۰ پروانه ترانزیت را تحت پوشش بیمه پاسارگاد از خاک ایران ترانزیت کرده‌اند و این به معنی حرکت بالغ بر ۱۴۰۰۰۰۰ کامیون حامل کالای ترانزیتی تحت پوشش این شرکت بوده است.

برنامه‌های آینده

« اهدای تندیس ویژه مدیریت ریسک به شرکت‌هایی که در ۵ سال متوالی به عنوان شرکت‌های با مدیریت ریسک مطلوب و یا بسیار مطلوب انتخاب شوند.

« ارائه پیشنهاد، همراهی و همکاری با گمرک ج. ا. ایران و فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران جهت راه‌اندازی نظام AEO (Authorized Economic Operator) در فرآیند ترانزیت کالا.





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



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



The Experience of Carriage Without Worries



CENTURION
SHIPPING LLC.

www.centurionline.com

گزارش اصلی

۱۵

پیچیدگی‌هایی از جنس تعرفه!



جدال با هیولایی که از تحریم‌ها، نوسانات نرخ ارز، افزایش قیمت سوخت و... قدرت گرفته برای شرکت‌های کشتیرانی به اندازه‌ای طاقت‌فرسا بوده که توان آنها را برای تاب‌آوری در مقابل تعرفه‌های بندری سلب کرده است. مشکلاتی که از دیدگاه فعالان کشتیرانی جز با ساده‌سازی، حذف برخی از آنها و تفکیک تعرفه بنادر مختلف رفع نمی‌شود.

۲۳

گردنه بندری



هزینه و تعرفه‌های بندری که به دلار محاسبه می‌شود، باری اضافه بر دوش فعالان اقتصادی است. بعضی از فعالان تجاری کلا نسبت به تغییر رویه سازمان بنادر در این زمینه ناامید هستند، بعضی می‌گویند می‌توان به شورای رقابت شکایت برد و تعدادی نیز امیدوارند که این سازمان تدابیری اتخاذ و تعرفه‌ها را به گونه‌ای تنظیم کند که به غیر از منافع این نهاد، سایر ذینفعان را نیز راضی کند.

۲۸

بایدها و نبایدهای بندرداری



جامعه ذینفعان بندر علاوه بر صاحبان کالا، عاملان و متصدیان حمل و سازمان‌های تامین‌کننده تسهیلات بندری، دربرگیرنده تمام افرادی است که به نحوی از انحاء از جریان کالا و خدمات در بندر تاثیر می‌گیرند. بنابراین مصرف‌کنندگانی که کیلومترها دورتر از بندر، کالاهای گذرکننده از آن را از بازارهای محلی تهیه کرده و تمام سرمایه‌گذارانی که پول آنان در بندر صرف می‌شود نیز در شمار ذینفعان بندر محسوب می‌شوند. از همین رو، قیمت‌یابی مناقشه‌انگیزترین مباحث مدیریت بنادر است.

۳۶

اقتصاد کلان

آزمون سیل!



سامانه بارشی نوروز ۱۳۹۸ در مجموع ۲۴ استان، ۲۱۳ شهرستان، ۲۰۹ شهر و ۵۹۰۰ روستای کشور را متاثر کرده است. آنچه از نظر می‌گذرد برآوردهای مقدماتی و اولیه از میزان خسارت‌های وارده به محورهای مواصلاتی کشور در استان‌های درگیر در سیلاب اخیر است. این گزارش بر اساس آمار و اطلاعات جمع‌آوری شده در وزارت راه و تخمین‌های اولیه تهیه شده است.

۴۰

تحولات گمرکی

بازرگان بلخی و کارگزار شوشتری



باخبر شدیم اتحادیه کارگزاران گمرکی استان تهران در نامه‌ای خطاب به رئیس کل گمرک ایران، نسبت به انسداد حساب‌های بانکی کارگزاران گمرکی از سوی ادارات مالیاتی استان‌های کشور، اعتراض کرده است. برای پیگیری چند و چون موضوع، به سراغ مهندس اصغر مظاهری، عضو هیات‌مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی رفتیم.

دور باطل

اعتراضات جسته و گریخته نسبت به نحوه اجرای محاسبه نرخ حمل برحسب تن-کیلومتر، مارا بر آن داشت که نظر کارشناسان حمل و نقل را در این زمینه جویا شویم. دکتر حجاززاده، دکترای اقتصاد حمل و نقل و لجستیک، معتقد است نرخ‌های تن-کیلومتر صرفاً نرخ کف اقتصادی حمل را تعیین می‌کند...



◀ ترابری ریلی

راه‌ها قربانی فشارهای سیاسی هستند نه سیلاب!

براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، سیلاب امسال به ۱۵۱ هزار واحد مسکونی شهری و روستایی آسیب کلی و جزئی رسانده است. برخی کارشناسان می‌گویند با توجه به شدت بارش‌ها، گریزی از تخریب گسترده راه‌ها و پل‌های کشور نبود، اما نگاه دیگری نیز وجود دارد که معتقد است پروژه‌های عمرانی کشور ما در مرحله مهندسی، مشکلی ندارند، اما سیاسی‌کاری‌ها و فشارهای بیرونی برای افتتاح، پاشنه آشیل این پروژه‌ها است.

سرمایه‌گذاری‌های میلی در بخش ریلی

این روزها این انگاره بر صنعت حمل و نقل ریلی کشور غالب است که حرفه مسافرکشی ریلی و احداث خطوط ریلی نه تنها در ایران بلکه در همه جای دنیا یک کاسبی ضررده است. اینکه این کاسبی ضرر می‌دهد یک چیز است و اینکه بپذیریم و تسلیم باشیم که این کاسبی لاجرم باید ضرر بدهد یک چیز دیگر...



منابع ناشناخته!

محمد رجبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا، در گفت‌وگو با ترابران با اشاره به اینکه افزایش ۳۶ درصدی دستمزدها و نیز افزایش قیمت قطعات، هزینه‌های سنگینی به شرکت‌های مسافری از جمله رجا تحمیل می‌کند، توضیح می‌دهد: «در یک سال گذشته، هزینه‌های مربوط به قطعات و مواد مصرفی ۲۴۶ درصد رشد داشته و این مشکلات، در سالی که قصد داریم نزدیک به ۱۵۰ واگن مسافری را بازسازی سطح یک کنیم، فشار زیادی به شرکت رجا وارد خواهد کرد.»

◀ ترابری هوایی

دست به دامن ایکائو

اواسط خرداد ماه خبری با عنوان «شکایت ایران به ایکائو از روند سوخت‌رسانی در فرودگاه‌های خارجی» منتشر شد. برای پیگیری جزئیات این خبر، با علیرضا منطری، نماینده سابق ایران در ایکائو و علیرضا بحیرایی، یکی از کارشناسان دادگستری در امور صنایع هوایی کشور گفت‌وگو کردیم.



... دعا کنید ملخ‌ها همچنان بچرخند

رئیس مرکز امداد هوایی جمعیت هلال‌احمر ایران معتقد است که ایران با ۲۴ فروند هلیکوپتر در حال فعالیت جزو ۵ کشور برتر دنیا در مقوله امداد و نجات هوایی است؛ چرا که راساً این عملیات را انجام و بحران‌ها را پوشش می‌دهد در حالی که در کشورهای دیگر از نیروهای نظامی نیز استفاده می‌شود. به گفته او خلبانان بازنشسته نظامی، تجارب خود را به کمک هلال‌احمر آورده‌اند.



درس‌های خدمات نیابتی!

به منظور بررسی شرایط فعلی کشور از نظر ارائه سرویس‌های هوایی موردنیاز سازمان‌های غیرنظامی به‌خصوص در بخش امداد و نجات، به سراغ شرکت هلیکوپتری ایران رفتیم. مدیرعامل شرکت هلیکوپتری ایران به ترابران توضیح می‌دهد که این شرکت با اختصاص ۱۲ فروند هلیکوپتر برای ۱۲ منطقه مختلف خدمات پروازی به اورژانس ارائه می‌دهد و در صورت تامین اعتبار توسط سازمان اورژانس می‌تواند تعداد هلیکوپترها و مناطق تحت پوشش را افزایش دهد.

شمارش معکوس پرواز تاکسی‌ها در آسمان ایران

توسعه هوانوردی عمومی، محور تفاهم سه‌جانبه‌ای است که در هفته‌های اخیر میان سه نهاد دولتی دست‌اندرکار در این حوزه به امضا رسید تا امیدواری‌ها را نسبت به پا گرفتن این حوزه درآمدا در صنعت هوانوردی و رونق فرودگاه‌های کوچک، خلوت یا نیمه‌تعطیل کشور افزایش دهد. رونق فعالیت ایرتاکسی از جمله نتایج اجرای این تفاهم و خبری خوش برای کسانی است که می‌خواهند از مزایای این پروازهای نسبتاً گران بهره‌مند شوند.

◀ ماندگار

مرثیه بر باد رفتگان!

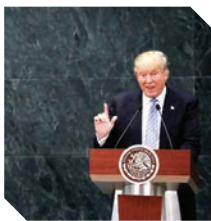
مسعود تهرانیچی، صاحب‌امتیاز قدیمی‌ترین مجله خودرویی کشور، در گفت‌وگو با ما از کارشکنی‌هایی می‌گوید که به عنوان یک کارآفرین با آن رویه‌رو بوده است. داستان زندگی تهرانیچی داستان تمام کسانی است که تمام سرمایه خود را در راه تولید کشور می‌گذارند اما در نهایت هست و نیست خود را از دست می‌دهند.



◀ تحولات بازرگانی

مکزیک، تیغ دولبه ترامپ!

هنوز اخبار جنگ‌های تجاری - که به‌طور معمول یک سوی آن آمریکا است - داغ است. برندگان چند دهه اخیر آزادسازی‌ها و جهانی‌سازی‌ها اما در کانون اتهام قرار دارند و ترامپ هیچ دو کشوری را به اندازه چین و مکزیک به ربودن مشاغل و استفاده غیرمنصفانه از بازارهای بزرگ‌ترین اقتصاد جهان، متهم نمی‌کند.





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: کیلومتر 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

گردنه!

شاه عباس، عمر نه‌چندان بلند خود را به جنگ‌هایی عمده با عثمانیان و دیگران گذراند. اما گویا سوار بر اسب و عازم اکناف ایران بزرگ‌تر آن زمان، کالا هم خرید و فروش می‌کرد. در اینکه دولت صفویان به‌ویژه در دوران شاه عباس بیشتر یک دولت تجارت‌محور تعریف شود یا تنازع‌طلب و به اصطلاح میلیتاریست بین مورخان اختلاف نظر هست، اما همه در یک نظر مشترک هستند: شاه عباس بزرگ تجارت‌پیشه برجسته‌ای بود و آنقدر دلمشغول تجارت که تجارت ابریشم را به انحصار خود درآورده بود؛ یعنی کل ابریشم تولیدی کشور خود را شخصا می‌خرید و صادر می‌کرد. عجب پادشاهی بود!

عجب بود که شاه جنگجو نصف حواسش به این باشد که تولیدکننده، ابریشمش را به کسی جز کارگزار شاه نفرشد و نصف دیگر حواسش را هم به این بدهد که قیمت در بازار جهانی چند است و چه روندی دارد، هرچند که برخی از مورخان این تجارت‌پیشگی را نیز بخشی از اقدامات ملی و مفید شاه دوستدار توسعه اقتصادی دانسته‌اند. گویا به‌واقع نیز چنین بوده و درآمد آن انحصار، خرج جنگ‌های وسیع سلسله صفویه می‌شده است.

اما همیشه چنین نیست. هستند دولت‌هایی که انحصارات را برای حفظ سلطه دستگاه دیوانی بر جامعه برقرار می‌کنند و سخت هم می‌گیرند. ماشین دیوانسالاری ناکارای جهان‌سومی‌ها نمونه امروز آنهاست: دستگاه دیوانی از یکسو مقررات و نظامنامه‌های گیج‌کننده فراوان خلق می‌کند و برای اجرای آن خود را دائما چاق و آدم استخدام می‌کند و از سوی دیگر، برای درآوردن خرج این دستگاه دیوانی چاق و کم‌کار و غالباً بی‌مصرف، به اقتصاد فشار می‌آورد؛ با انحصار مالکیت، انحصار عاملیت و البته انحصار قاعده و قانون‌نویسی. با یک نمونه بارزش، در گزارش اصلی این شماره ترابران آشنا خواهید شد.

اما این غول سیری‌ناپذیر در زهدان غول دیگری پرورده می‌شود. در دامان انحصار سیاسی و حکومت غیرگردشی می‌بالد و شیوه عمل خود را از اهل ارشد حکومت می‌گیرد. از همان پستانی شیر خورده که مدیران سیاسی خورده‌اند و جامعه باید هزینه آنها و خطاها و هوس‌ها و ناکارایی‌هایشان را بدهد. فرقی نمی‌کند والی کل یک جامعه باشند یا والی یک بندر یا فرودگاه. آنها در عرصه‌ای بی‌رقیب یا رقابت‌زدایی شده، به هزینه توده یا تاجر یا تولیدکننده می‌زیند.

البته به کسی برنخورد. احتمالاً اکثر ما آدم‌های بد، خود عقل کل پندار، زورگو، خودمحمور و زبان‌نافهم نیستیم؛ فقط کارگزار سازمان‌ها و سیستم‌های ناسنجیده و مومن به حقوق ازلی و ابدی موسوم به حاکمیتی هستیم که شاید زمانی خوب و معقول طراحی شده‌اند، اما زمانی که از حکومت‌های گيجی دستور می‌گیرند که باخت قمار بین‌الملل یا دچار شدن به سرانگشت جیب‌برهای جهانی را به شیوه‌ای سرگردنه‌وار جبران می‌کنند، بیش از حد به جیب مردم آویزان می‌شوند.

راه دررویی نمی‌توان سراغ کرد، مگر با نگاه کردن از روی دست دیگرانی که دستگاه دیوانی‌شان عملکرد بهتر و کم‌هزینه‌تری را عرضه می‌کند. تجربه‌های آنها در دست است و فرض این است که اگر اراده‌ای باشد هنوز هم می‌توان جبران کرد: سازوکارهایی بهتر برای کوچک کردن ماشین دولت، مختصر و مفهوم کردن قوانینی که معقول هستند و ...

عده‌ای این سه نقطه را تغییرات کلان در جاهای مهم دیگر می‌دانند. والله اعلم!

گره دریایی

سراسر تاریخ سرشار است از گره‌های کوری که افراد پدید می‌آورند و برای باز کردن آن، هزینه‌های فراوان به گردن این و آن و غالباً ملت‌ها می‌نهند؛ بدون آنکه منطقی جز زور یک طرف و لاعلاجی طرف دیگر در آن حاکم باشد. حالا چرا؟ به این دلیل ساده که «بد اداره کردن، پرهزینه است». فرقی نمی‌کند کجا باشید؛ وزارت صنعت یا کشاورزی یا مالیه یا جای دیگر. یک نانوایی را بد اداره کنید سوختش زیاد می‌شود، نان‌ش می‌سوزد و هزینه‌اش را لاجرم از مردم می‌گیرد، یک بندر را درست اداره نکنید، لاجرم باید عوارض را آنقدر بالا بگیرید که ناکارآمدی را بپوشانند. این قاعده است و غیر از آن، استثنایی، اتفاقی و موقت است.



شرکت‌های کشتیرانی از تنگناهای حمل‌ونقل دریایی کشور
در مواجهه با عوارض بندری می‌گویند

پیچیدگی‌هایی از جنس تعرفه

مونا روشندل

جدال با هیولایی که از مشکلات تحریمی، نوسانات نرخ ارز، افزایش قیمت سوخت و... قدرت گرفته برای شرکت‌های کشتیرانی به اندازه‌ای طاقت‌فرسا بوده است که چندین سال توان آنها را برای تاب‌آوری در مقابل تعرفه‌های بندری سلب کرده است؛ تعرفه‌هایی که از دیدگاه فعالان برجسته صنعت کشتیرانی پیچیدگی‌های متعددی دارد که جز با ساده‌سازی، حذف برخی ردیف‌ها و تفکیک تعرفه‌های بنادر مختلف رفع نمی‌شود. برخی نیز پا را از ساده‌سازی فراتر گذاشتند و رفع مشکلات را فقط به برون‌سپاری بهره‌برداری از بنادر و تعیین تعرفه توسط بخش خصوصی منوط می‌دانند. اما با وجود اینکه چندین سال است انتظارات بخش خصوصی برای اصلاحات تعرفه‌ای به گوش سازمان بنادر و دریانوردی رسیده است، در کتابچه تعرفه امسال نه تنها ساده‌سازی دیده نمی‌شود، بلکه تعرفه‌ها حدود ۳۰ درصد افزایش یافته و همه تخفیفات تعرفه‌ای حذف شده است. این در حالی است که مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با ترابران، در لفافه اعلام کردند که به دلیل جلوگیری از ایجاد التهاب بر اثر افزایش نرخ تعرفه‌ها هیچ‌گونه مصاحبه‌ای در این رابطه انجام نمی‌دهند. با این وجود شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی تحلیل‌هایی درباره نظام تعیین تعرفه و نرخ‌گذاری دارند که امیدواریم برای مسئولان راهگشا باشد.

از تخفیفات بهره‌ای نبردییم
مدیرعامل شرکت کشتیرانی گراش دریا
تصریح کرد: «ما هیچ وقت نتوانسته‌ایم از
تخفیفات به‌عنوان ابزار بازاریابی استفاده کنیم
و حجم کالاهای ورودی و خروجی را در
بنادر افزایش دهیم، زیرا پورت‌پراتورهای ما
هیچ نوع ابزار مذاکره‌ای با شرکت‌های
کشتیرانی ندارند.»
او یادآور شد: «سیستم تعرفه‌گذاری، نوع
انتخاب پورت‌پراتور و محدودیت‌های آنها
هیچ نوع فضا و ابزار مذاکره‌ای برای ما ایجاد
نمی‌کند، این در حالی است که سازمان بنادر
و دریانوردی بندر شهیدرجایی را به بهانه
رقابتی شدن به دو ترمینال تقسیم و از دو
پراتور استفاده می‌کند، اما مدل ترمینال‌داری
ما به شکلی است که پورت‌پراتور هیچ
محل و ابزاری برای گفت‌وگو با خطوط

باشیم تا بتوانیم کل هزینه‌های خدمات
بندری را از لابه‌لای کتابچه تعرفه و از بین
تعرفه‌های بسیار مختلف درآوریم.»
او افزود: «از سال‌های گذشته مدام گفته شده
است که باید نحوه تعرفه‌گذاری ساده‌تر
شود، اما هنوز به این موضوع هیچ توجهی
نشده است. ما از مسئولان سازمان بنادر و
دریانوردی درخواست کردیم که چند آیتم
مختلف را در بخش استفاده از خدمات
بندری که به GT کشتی مربوط است با هم
ادغام کنند و به‌صورت یک تعرفه واحد
درآورند، زیرا زمانی که چند آیتم با یک
فرمول محاسبه می‌شود عاقلانه است که با
هم یکی شوند. بدین صورت تقسیم‌بندی‌ها
کمتر و کار آسان‌تر و شفاف‌تر خواهد شد.
با این وجود همچنان تعدد تعرفه‌ها بر قوت
خود باقی است.»

روزبه مختاری، عضو هیات‌مدیره انجمن
کشتیرانی و خدمات وابسته با بیان اینکه
وقتی سخن از تعرفه‌های بندری به میان
می‌آید مشکلات زیادی جلوه می‌کند،
گفت: «اگر به دنبال اقتصاد و تجارت آزاد
هستیم، خیلی از تعرفه‌گذاری‌ها اساساً نباید
صورت گیرد، زیرا مواردی هستند که به
بخش خصوصی، عرضه و تقاضا و رقابت در
بازار مربوط می‌شود.»
مختاری با تأکید بر ضرورت حذف برخی
ردیف‌های تعرفه‌ای خاطرنشان کرد: «مشکل
دیگر این است که خیلی از موارد در کتاب
تعرفه واضح و روشن نیست و به اندازه‌ای
پیچیدگی دارد که پیدا کردن رقم واقعی
تعرفه کار بسیار دشواری شده است. مثلاً
برای محاسبه هزینه استفاده از خدمات بندری
(Port Duse) باید یک دکترای خاص داشته

روزبه مختاری: اعلام می‌کنند که بنادر ما به صورت ۲۴ ساعته کار می‌کند، اما در عین حال تعرفه «اضافه کاری» لحاظ می‌شود، خوب اگر کار شبانه‌روزی است، فاکتور اضافه کاری به چه معناست؟! ما مواردی داریم که هیچ‌وقت نتوانستیم آن را برای مشتریان خود توضیح دهیم

... از سال‌های گذشته مدام گفته شده که باید نحوه تعرفه‌گذاری ساده‌تر شود، اما هنوز به این موضوع توجهی نشده است. زمانی که چند آیتیم با یک فرمول محاسبه می‌شوند، منطقی این است که ترکیب شوند. با این حال همچنان تعدد تعرفه‌ها به قوت خود باقی است

کشتیرانی ندارد در نتیجه تخفیفات تعرفه‌ای هرچقدر هم که متعدد و کم و زیاد شوند در عمل پورت‌اپراتورها نمی‌توانند از آنها برای جذب کشتی استفاده کنند.»

مختاری تاکید کرد: «سازمان بنادر هم در ۲ سال گذشته تمام تخفیفاتی که در دفترچه اعلام کرده بود، اعمال نکرد؛ زیرا تخفیفات را به عقد قرارداد تخفیفات حجمی منوط کرده بود که با هیچکس منعقد نشد. به بیان دیگر، تخفیفات ما صوری و واهی است.»

او با اشاره به اینکه مشکلات تعرفه‌ای ما تمامی ندارد، گفت: «فاکتوری در دفترچه تعرفه‌ها به نام تخفیفات حجمی یا تخفیفات با توجه به نیاز بنادر وجود داشت که ما به هیچ‌عنوان نمی‌توانستیم از آن استفاده کنیم و امسال به جای اینکه آن را اصلاح کنند، متأسفانه اصل این تخفیف را هم حذف کردند.»

مختاری درباره حلقه دیگری که زنجیره مشکلات تعرفه‌های بندری را کامل می‌کند، خاطر نشان کرد: «در بحث تعرفه‌گذاری، باید بدانیم که اقلیم بنادر ما با هم متفاوت است و هر بندری شرایط و نیازهای خودش را دارد، بنابراین تعرفه‌گذاری در بنادر ما باید به شکل متفاوت باشد؛ مثلاً نیازی که بندر چابهار دارد با نیاز بندر بوشهر و بندر خرمشهر و... فرق می‌کند، پس تعرفه‌هایشان نیز باید متفاوت باشد.»

مدیرعامل شرکت گراش دریا درباره تفکیک تعرفه‌گذاری بنادر شمالی و جنوبی اظهار کرد: «حتی باید پارافراتر از این گذاشت و در هر بندری به خصوص در حوزه تخفیفات تعرفه جداگانه تعریف کرد، مثلاً تخفیفات حجمی برای هر بندری باید متناسب با آن بندر باشد، چون حجم بار انتقالی در بوشهر با بندرعباس و بندر چابهار یکسان نیست و تعرفه‌ها و تخفیفات آنها هم باید متفاوت باشد. همچنین مثلاً بندر بوشهر نسبت به بندرعباس گران است، زیرا اجاره دفتر، کارمزد نیروی کار و هزینه‌های جانبی در بندر بوشهر بیشتر از بندرعباس است و در صورت یکسان بودن تعرفه‌ها، اپراتور بندر بوشهر متضرر می‌شود.»

عضو هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی در ادامه

افزود: «اینکه ما در طول سال پیوسته تبصره و ماده برای دریافت تعرفه‌ها پیش‌بینی می‌کنیم، اتفاق بهینه و شایسته‌ای نیست. مثلاً ما تخفیفاتی که برای THC صادراتی قائل می‌شدیم به صورت رسمی حذف کردیم و در ازای آن بخشنامه‌ای صادر و قید کردیم که هرکس بتواند ثابت کند صادرکننده‌ای است که ارزش خود را در سامانه دولتی فروخته است می‌تواند از تخفیفات THC صادراتی استفاده کند. درحالی‌که همه به خوبی می‌دانیم این اتفاق رخ نمی‌دهد.»

مختاری با طرح این پرسش که چرا سازمان بنادر باید چیزی را بنویسد که حتی خودش هم نمی‌تواند تفسیر واحدی از آن داشته باشند، اذعان کرد: «باید تعرفه‌ها را برای طرف‌های خارجی خود ترجمه و ارسال کنیم، در حالی‌که ترجمه مواردی که نام بردیم موجب سردرگمی می‌شود و ممکن است رانت، لک‌های سیاه و سوءتفاهمات متعدد ایجاد کند. همه این مسائل به همان ریشه اصلی یعنی عدم شفافیت برمی‌گردد زیرا حتی ما در بنادر خود هم تعاریف مختلف از یک تعرفه داریم؛ مثلاً در بندر امام یک استنباط از تعرفه وجود دارد، در صورتی که در بندر دیگر از همان تعرفه و در همان کتابچه، تفسیر دیگری می‌شود، در حالی‌که همه آنها به مواد قید شده در تعرفه استناد می‌کنند. در واقع مشکل اینجاست که می‌شود به قسمت‌های متفاوت کتابچه رجوع کرد و رقم‌ها و تبصره‌های متفاوت بیرون کشید.»

به گفته این عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، ما در سازمان بنادر چیزی را می‌نویسیم که خودمان در بندر نمی‌توانیم آن را درست و یکسان متوجه شویم و تفسیر و اجرا کنیم

او تصریح کرد: «به عنوان نمونه اعلام می‌کنند که بنادر ما به صورت ۲۴ ساعته کار می‌کند، اما در عین حال مقوله "اضافه کاری" لحاظ می‌شود! اگر کار شبانه‌روزی است، فاکتور "اضافه کاری" به چه معناست؟! ما مواردی داریم که هیچ‌وقت نتوانستیم آن را برای مشتری‌ها توضیح دهیم.»

او با اشاره به اینکه از این نوع آیتیم‌ها در



مختاری: خیلی موارد در کتاب تعرفه به اندازه‌ای پیچیدگی دارد که برآورد رقم دقیق تعرفه را بسیار دشوار کرده است. برای محاسبه هزینه استفاده از خدمات بندری باید یک دکترای خاص داشته باشیم تا بتوانیم کل هزینه‌های خدمات بندری را از لایه‌لای کتابچه تعرفه دربیابیم

هیچ‌گاه نتوانسته‌ایم از تخفیفات به‌عنوان ابزار بازاریابی استفاده کنیم و حجم کالاهای ورودی و خروجی را در بنادر افزایش دهیم زیرا پورت‌اپراتورهای ما هیچ نوع ابزاری برای مذاکره با کشتیرانی‌ها ندارند

خارجی با بنادر دیگر نداریم تمام بنادر بدون قید و شرط از ما افضل هستند و خدماتشان از ما بیشتر است؛ تا جایی که ما حتی اگر تعرفه را ۱۰ برابر و یا حتی صفر کنیم هم باعث نمی‌شود که کشتی به بندر ما بیاید یا نیاید؛ اما افزایش تعرفه، قیمت تمام‌شده کالا را افزایش می‌دهد، در صورتی که ما امروز باید قیمت تمام‌شده کالاهایمان را کاهش دهیم. این‌گونه است که رقم تعرفه‌های ما مهم می‌شود.»

او افزود: «تعرفه‌های ما یک سر و گردن از کشورهای اطرافمان بالاتر است، در حالی که سرویس و خدماتمان هم به همان اندازه از آنها پایین‌تر است. مثلاً اگر یک کشتی در بندر جبل‌علی X واحد تعرفه پرداخت می‌کند ما باید به‌اندازه X واحد منهای Y پرداخت کنیم، در صورتی که ما X واحد به اضافه Y پرداخت می‌کنیم.»

مختاری در پایان درباره احتمال مستثنا شدن سازمان بنادر و دریانوردی از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری تأکید کرد: «مشکل اصلی ما این است که رقیب سرسختی به نام سازمان بنادر داریم که هم با پیمانکاران و هم با مشتریان رقابت سنگین دارد یعنی با هیچ کدام از آنها رابطه خوبی ندارد و به دنبال آن است که از آنها بیشتر پول بگیرد و درآمد بالاتری داشته باشد. حالا فرض کنید این رقیب قدرتمند، قدرت بیشتری هم پیدا کند قطعاً نمی‌تواند نتیجه اقتصادی مثبتی داشته باشد.»

تعاریفی که فقط در ایران کاربرد دارد

نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی، همه مشکلات تعرفه‌ای بنادر ایران را در اصلی‌ترین موضوع یعنی بالاتر بودن از تعرفه کشورهای همجوار خلاصه کرد و درباره تناسب خدمات و تعرفه‌ها گفت: «متأسفانه خدماتی که ما در بنادر خود ارائه می‌دهیم، با تعرفه‌های دریافتی هیچ نسبتی ندارد. خدمات ما از خدمات بنادر کشورهای همسایه پایین‌تر اما عوارض تخلیه و بارگیری کشتی و تعرفه‌هایمان بالاتر است. این موضوع بارها توسط ارگان‌های مختلف به‌خصوص کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

کتابچه تعرفه بسیار وجود داشته است، گفت: «اگر به تاریخچه نامه‌نگاری انجمن کشتیرانی با سازمان بنادر نگاه کنیم، از ۱۰ سال گذشته ضرورت تغییر ۲۱ آئتم مهم را به سازمان اعلام کرده‌ایم، اما هنوز ۱۸ آئتم وجود دارد. بنابراین معلوم است که سازمان بنادر و دریانوردی به بررسی و تغییر آنها اعتقادی ندارد.»

او با بیان اینکه بررسی جامع و درستی روی تعرفه‌ها نداریم، تصریح کرد: «ما باید در تعیین و تعریف تعرفه‌هایمان منطق و درایت را به کار بندیم و بدانیم که هر آئتم را در هر بندری به چه دلیل منطقی کاهش و یا افزایش می‌دهیم. این‌گونه است که می‌توانیم در مسیر اصلاحات تعرفه‌ای گام برداریم.»

مختاری در پاسخ به این پرسش که آیا اکنون تعرفه ترجیحی در بنادر وجود دارد، گفت: «در کتابچه امسال یک تعرفه‌ای برای استفاده از خدمات بندری ترجیحی وجود دارد، اما ما متوجه نشدیم بالاخره به کدام کشتی‌ها تعلق می‌گیرد؛ زیرا گفته شده هرکس که کشتی ایرانی یا تحت پرچم ایران داشته باشد و یا حتی ثابت کند که ایرانی است، می‌تواند با سازمان بنادر مذاکره و از آن استفاده کند، اما هیچ ابلاغ رسمی در مورد این موضوع وجود ندارد.»

به گفته مختاری، همه اتفاقاتی که قرار است به نفع شرکت‌های کشتیرانی باشد، در اتاق‌های درست‌تصمیم‌گیری می‌شود و اطلاع‌رسانی جامع و کاملی هم صورت نمی‌گیرد، بنابراین بدون شک فقط افراد خاصی از آن استفاده می‌کنند.

عضو انجمن کشتیرانی درباره جنبه‌های رقابتی بنادر ایران با یکدیگر و یا بنادر کشورهای دیگر گفت: «اگر کل درآمد و هزینه بندرمان را به بخش خصوصی واگذار می‌کردیم و آزادی عمل کامل به پورت‌اپراتور می‌دادیم که در هر بندری بتواند تعرفه ترجیحی داشته باشد و با توجه به شرایط مختلف تعرفه‌ها را کم و زیاد کند، می‌توانستیم وارد بازی رقابت شویم، اما از آنجا که خصوصی‌سازی نکردیم و اساس درآمد و هزینه ما مبتنی بر رقابت نیست، هیچ کدام از اینها را نمی‌توانیم داشته باشیم.»

مختاری یادآور شد: «ما امروز هیچ رقابت



محمد نیک‌پی: حدود دو سال بود که سازمان بنادر تعرفه‌ها را ثابت نگه داشته بود، اما امسال تعرفه‌ها را افزایش دادند. این در حالی است که اعلام کرده بودند در راستای بهبود و اصلاح تعرفه‌ها گام برمی‌دارند بنابراین باید دید مسئولان از چه منظری به دنبال بهبود تعرفه‌ها هستند!

نیک‌پی: خدمات ما از خدمات بنادر کشورهای همسایه پایین‌تر اما عوارض تخلیه و بارگیری کشتی و تعرفه‌هایمان بالاتر است. این موضوع بارها توسط ارگان‌های مختلف به خصوص کشتیرانی جمهوری اسلامی محاسبه و به مقامات مربوطه ارائه شد، اما توجهی نشده است

محاسبه و به مقامات مربوطه هم ارائه شده که عوارض کشتی مشابه در سایر بنادر چقدر فرق دارد اما به آن توجهی نشده است.»

محمد نیک‌پی خاطر نشان کرد: «به همین ترتیب، با کاهش مدت زمان معافیت و افزایش نرخ قابل عمل در تعرفه‌های انبارداری، طبیعتاً هزینه‌های انبارداری هم خیلی بالاتر رفته است.»

او با بیان اینکه حدود دو سال بود که سازمان بنادر و دریانوردی تعرفه‌ها را ثابت نگه داشته بود، اظهار کرد: «امسال تعرفه‌ها را افزایش دادند. این در حالی است که سازمان سال‌های پیش اعلام کرده بود در راستای بهبود و اصلاح تعرفه‌ها گام برمی‌دارد بنابراین باید دید مسئولان از چه منظری به دنبال بهبود تعرفه‌ها هستند؛ زیرا بسیاری از تخفیفات برداشته شده است و برخی تخفیفات دیگر با فرمول‌های عجیب و غریبی اعلام شده که محاسبه کردن آن بسیار دشوار شده است.»

نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اشاره به اینکه اگرچه برخی تخفیفات عنوانش مطرح شده، اما هرگز قابل استحصال نیست، تصریح کرد: «ما سال‌هاست که با سازمان بنادر و دریانوردی این مشکل را داریم که تعریف آنها از یک عملیات بندری با استانداردهای جهانی متفاوت است، مثلاً وقتی از کشتی‌های لاینر صحبت می‌کنند، تعریفی دارند که فقط در ایران کاربرد دارد و با تعاریف جهانی متفاوت است. به همین نسبت تعریف تعرفه‌ها هم کاربرد داخلی دارد.»

او تأکید کرد: «می‌توان جداول را بسیار ساده‌سازی کرد تا با یک نگاه بتوان به نرخ‌ها دست یافت، اما متأسفانه کتابچه تعرفه فعلی پیچیدگی‌های خاص خود را دارد.»

نیک‌پی درباره معیار نرخ‌گذاری تعرفه بندری بر اساس استاندارد جهانی و در ایران گفت: «اصولاً در بسیاری از کشورها، با توجه به اینکه بخش خصوصی متولی و ارائه‌دهنده خدمات بندری است تعرفه‌هایی را بر حسب نوع و کیفیت خدمات اعلام می‌کند و افراد درگیر و ذی‌نفعان این حق را دارند که شیوه ارائه خدمات را انتخاب کنند، بنابراین طبیعتاً همیشه بحث کیفیت خدمات مطرح

است. حتی در بسیاری از مناطق یک خط کشتیرانی حق دارد که اپراتور، محوطه و یارد خود را مشخص و خودش قراردادش را با آن محوطه تنظیم کند و بر مبنای میزان کارکردی که با هم دارند، تعرفه‌های متفاوتی را مشخص می‌کنند، اما ما در ایران اصلاً چنین تجربه‌ای نداریم.»

نایب‌رئیس هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی در ادامه به تعرفه‌های ترجیحی پرداخت و تصریح کرد: «تعرفه ترجیحی در بنادر ما به این محدود شده است که سازمان بنادر حقوق و عوارض کشتی‌هایی را که با پرچم ایران تردد می‌کنند و یا مالک آنها ایرانی است به ریال محاسبه و دریافت می‌کند، ولی برای کشتی‌های خارجی تعرفه ترجیحی نداریم.»

او تأکید کرد: «بارها از سازمان بنادر درخواست کرده‌ایم که تعرفه‌ها را منطبق با شرایط روز اقتصادی جامعه ایران و با توجه به شرایط خاص سیاسی حاکم تعدیل کنند یا تسهیلاتی قائل شوند که شرکت‌های خارجی بتوانند ارتباطاتشان را با طرف‌های ایرانی بیشتر کنند، چون زمانی که شرکت خارجی ریسک کار کردن با ایران را می‌پذیرد، ما هم باید تسهیلاتی برای آنها قائل شویم تا بیشتر منتفع شود.»

او در پایان افزود: «باید از نظرات بخش خصوصی در تعیین تعرفه‌ها استفاده شود که متأسفانه کمتر شاهد این نظرخواهی بوده‌ایم.»

یوغ حاکمیت

زمانی که با مسعود دانشمند درباره نظام تعیین تعرفه و مشکلات تعرفه‌ای در ایران به صحبت نشستیم، بدون اینکه به ذکر مشکلات متعدد تعرفه بپردازد علتی را که این معلول‌ها را به وجود آورده است، نشانه گرفت.

او گفت: «تعرفه در اصل هزینه‌هایی است که یک بندر برای پهلوودهی، تخلیه، بارگیری و... دریافت می‌کند. بندر نیز برای اینکه چنین خدماتی را به کشتی‌ها ارائه کند، تاسیساتی را با سرمایه‌گذاری سنگین و هزینه‌کرد بالا خریداری می‌کند که برای جبران هزینه‌کرد دلاری و بازگشت سرمایه باید حداکثر استفاده را از توان تاسیسات ببرد. این در حالی است که اکنون ۵۰ درصد اسکله‌های ما خالی

دانشمند درباره تاثیر مستثنا شدن سازمان بنادر از شمول قانون مدیریت خدمات کشوری گفت: «زمانی که چنین قوانینی را وضع می‌کنند مدیران را به دریافت حقوق با رقم مشخص مقید می‌کنند، بنابراین مدیر همه تلاش خود را به کار می‌بندد تا از محلی دیگر برای خود درآمد بسازد. علاوه بر این، به دلیل حقوق‌های محدود، نمی‌توانند از نیروهای کارآمد بهره‌مند شوند، زیرا نیروهای کاردان می‌گویند ما در بخش خصوصی فرضاً ۳۰ میلیون تومان درآمد داریم و فرضاً به حقوق ۵ میلیون تومانی رضایت نمی‌دهیم، بنابراین سازمان‌هایی مانند سازمان بنادر که درآمد- هزینه‌ای اداره می‌شوند ترندهای غیرشفاف به کار می‌گیرند تا هم حقوق مدیران افزایش یابد و هم امکان جذب نیروی کارآمد و کاردان را داشته باشند، بنابراین باید از این قانون خارج شوند تا عملکرد شفاف داشته باشند.»

وقتی دولت رقیب بخش خصوصی است

فرهاد فیروزپور، مدیرعامل شرکت کشتیرانی پترو آسیا نیز سخنان خود را با گلایه از افزایش ۳۸ درصدی نرخ کل تعرفه‌ها در سال ۹۸ آغاز کرد و با بیان اینکه متأسفانه هیچ‌گونه بهبود و اصلاحی در روند تعیین تعرفه‌ها وجود ندارد، درباره رقابت‌پذیری بنادر ایران گفت: «اگر ما بدانیم که سازمان بنادر و دربانوردی در حال حاضر با کدام یک از بنادر جهان در حال رقابت است و شرایط خود را مهیا می‌کند تا به آن برسد شاید روند اصلاح تعرفه‌ای را که مدعی شده است، بهتر متوجه شویم.»

عضو هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی با اشاره به اینکه ما اکنون در بنادر بدترین سرویس را ارائه می‌دهیم، اظهار کرد: «با تمهیداتی که در سال گذشته اندیشیده شد و اتفاقات عجیب و غریبی و تصمیمات خلق‌الساعه دولت که سازمان بنادر مجبور به اجرای آنها شد، در حد امکان برای مشکل‌آفرینی نمایندگی‌های کشتیرانی در ایران سنگ تمام گذاشته شد؛ مثلاً در هیچ کشوری، شرکت‌های کشتیرانی علاوه بر تعرفه خدمات بندری ۵۰ درصد تضمین به سازمان بنادر پرداخت نمی‌کنند، اما در کشورمان چنین هزینه‌ای را پرداخت کرده و نمی‌دانیم با چه

می‌کند، یادآور شد: «ما در بهترین شرایط ۳ میلیون TEU تخلیه و بارگیری داریم زیرا بنادر ما هنوز در یوغ حاکمیت گرفتار است.»

دانشمند با بیان اینکه مبنای فرمول‌های حاکمیتی با مبنای اپراتوری و تصدی‌گری کاملاً متفاوت است، اظهار کرد: «سازمان بنادر باید تصدی‌گری خود را در بنادر واگذار کند و با اخذ اجازه اجازه دهد که بخش خصوصی خودش تعرفه و سازوکار خود را در بندر تعریف کند.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا سازمان بنادر ملاحظاتی سیاسی و امنیتی را در نظام تعیین تعرفه دخیل می‌کند یا خیر، گفت: «آن سازمان فقط می‌گوید من درآمد- هزینه‌ای هستم بنابراین باید X تومان درآمد داشته باشم و برای تعیین این رقم هیچ فاکتور دیگری را دخالت نمی‌دهد. سالانه هم با افزایش حقوق کارمندان، تعرفه‌ها را هم افزایش می‌دهد.»

عضو اتاق بازرگانی تهران درباره تعرفه‌های ترجیحی خاطر نشان کرد: «تخفیفات جزئی برای برخی بنادر و یا کارها وجود دارد. با این حال اگر سازمان بنادر به ارائه تخفیف مکلف شود از طرف دیگر آن تخفیف را جبران می‌کند، مثلاً اگر به تخفیفات صادراتی مکلف شود از طرف دیگر واردات را بالا می‌برد تا درآمد خود را داشته باشد.»

... بارها از سازمان بنادر درخواست کرده‌ایم که تعرفه‌ها را منطبق با شرایط روز اقتصادی جامعه ایران و با توجه به شرایط خاص سیاسی حاکم تعدیل کنند، چون زمانی که شرکت خارجی ریسک کار با ایران را می‌پذیرد، ما هم باید تسهیلاتی برای آنها قائل شویم

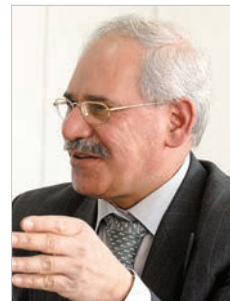
هستند و حتی در بهترین شرایط نمی‌توانیم از توان حداکثری تاسیسات بهره‌برداری کنیم، بنابراین دچار خسارت می‌شویم و این خسارت باید با آوردن کشتی جبران شود؛ اما به دلیل گرانی تعرفه‌ها، کشتی‌های ترانشیپی کمتری، بنادر ایران را در مسیر فعالیت خود قرار می‌دهند.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی حمل واردات ایران افزود: «اگر کشتی به بنادر ما نیاید، عوامل پایین‌دستی اعم از تخلیه و بارگیری، بارشماری، یکدک‌کشی، هدایت کشتی‌ها و ... بیکار می‌شوند. در صورتی که اگر بتوانیم از بنادرمان حداکثر استفاده را ببریم می‌توانیم کالاهای ترانشیپی را جذب کنیم و هزینه‌ها و تعرفه‌ها را به حداقل برسانیم.»

دانشمند تاکید کرد: «برای ما "مبنای اصلاح نظام تعرفه‌ای" مهم است؛ زیرا سازمان بنادر به دلیل آنکه سازمانی درآمد- هزینه‌ای است نمی‌تواند از درآمد خود چشم‌پوشی کند، اما اگر بهره‌برداری از بنادر را به بخش خصوصی واگذار کنند، بخش خصوصی می‌تواند تعرفه‌ها را به‌منظور رقابتی کردن بازار کار خود تغییر دهد؛ مثلاً سازمان بنادر حوضچه شماره یک بندرعباس را به یک شرکت خصوصی اجازه دهد و بر اساس قرارداد ماه به ماه فقط اجازه خود را دریافت کند تا خود آن شرکت بتواند تعرفه تعیین کند، بازاریابی انجام دهد و برای ترانشیپ بار از بنادر ایران به سایر بنادر برنامه‌ریزی کند تا هزینه‌های خود را پوشش دهد، اما متأسفانه ما تاکنون شاهد چنین کاری نبوده‌ایم.»

رئیس هیات‌مدیره شرکت کشتیرانی حمل دریایی ایران خاطر نشان کرد: «با این وجود ما همچنان بنادر خود را حاکمیتی اداره می‌کنیم، بنابراین تعرفه را هم بر مبنای هزینه‌ها محاسبه می‌کنیم و از آنجا که بندر انحصاری است، با محاسبه میزان تردد کشتی‌ها و بارها رقمی برای تعرفه تعیین می‌شود که هزینه‌های سازمان را پوشش دهد، بدون اینکه به رقابت، جذب بار ترانشیپ و استفاده از ظرفیت کامل اسکله‌ها اهمیت داده شود.»

او با اشاره به اینکه بندر جبل علی سالانه حدود ۱۲ میلیون TEU کانتینر تخلیه و بارگیری



مسعود دانشمند: اکنون ۵۰ درصد اسکله‌های ما خالی هستند و حتی در بهترین شرایط نمی‌توانیم از توان حداکثری تاسیسات بهره‌برداری کنیم. این خسارت باید با آوردن کشتی جبران شود؛ اما به دلیل بالا بودن تعرفه‌ها، کشتی‌های ترانشیبی کمتری بنادر ما را در مسیر خود قرار می‌دهند

... سازمان بنادر می‌گوید یک سازمان درآمد-هزینه‌ای است بنابراین باید X تومان درآمد داشته باشد و برای تعیین این رقم هیچ فاکتور دیگری را دخالت نمی‌دهد. سالانه نیز با افزایش حقوق کارمندان، تعرفه‌ها را افزایش می‌دهد

توجهی از شرکت اصلی دریافت کنیم.» او خاطر نشان کرد: «سازمان بنادر به تنهایی مقصر نیست، بلکه به نظر می‌رسد کل سیستم، تصمیمی برای بهبود وضعیت ندارد، زیرا همه تصمیم‌گیری‌های سیستماتیک چند سال اخیر به سمتی رفته است که شرکت‌های متوسط و یک درجه بالاتر از متوسط را فلج می‌کند. مشکلات بیمه‌ای و مالیاتی کم نبود که مشکل انتقال ارز نیز بر آن افزوده شد، در حالی که ماهیت کار شرکت‌های کشتیرانی، بین‌المللی و با واحد پول بین‌المللی است.»

فیروزپور افزود: «ما از سازمان بنادر و وزارت امور اقتصادی و دارایی درخواست داریم که مشکلات کاری شرکت‌های کشتیرانی را درک کنند، اما متأسفانه بدنه دولت به فرهنگ لغات رایج در تجارت دقت و توجهی ندارد. مثلاً هیچ‌گاه در تجارت منظور از مرادده مالی، استفاده از ریال، درهم، روپیه، لیر، دینار و... نیست، بلکه منظور دلار است، حالا ما در مملکتی زندگی و کار می‌کنیم که اگر چه برای دریافت تعرفه بندری به دلار، صراحت قانونی وجود دارد، اما به ما اجازه کار با آن را نمی‌دهند.»

او یادآور شد: «سازمان بنادر به تازگی قول مساعد داده است تا بتواند تخفیفاتی را برای شرکت‌های کشتیرانی در نظر گیرد که با آنها بتوان بخشی از هزینه‌های گزاف را جبران کرد. هرچند این تخفیفات رقم بالایی انتقال ارز را پوشش نمی‌دهد، اما باز هم اگر عملی شود، می‌تواند یکی از بیشمار گره‌های ما را باز کند.»

او با اشاره به اینکه ضروری است تعرفه‌های بندری به ریال محاسبه و به ریال هم دریافت شود، گفت: «این در حالی است که تعرفه‌ها را برای ما به دلار محاسبه و با نرخ تبدیلی غیرمنطقی و غیرقانونی به ریال تبدیل و از ما دریافت می‌کنند. در صورتی که ما باید تکلیف خودمان را مشخص کنیم اگر سازمان بنادر و دریانوردی جزو بدنه حاکمیت و دولت است باید از بخشنامه‌های مختلف دولت تبعیت کند و بر اساس همان بخشنامه‌ها نرخ تبدیل ارز را با نرخ بانک مرکزی محاسبه و از شرکت‌ها دریافت کند نه اینکه با نرخ آزاد و حواله این کار را انجام دهد.»

به گفته فیروزپور؛ پس از خصوصی‌سازی نادرست و تشکیل نهادهای خصولتی، ارگان‌هایی مانند سازمان بنادر و دریانوردی هر زمان به نفعشان باشد دولتی هستند و هر زمان منافعشان در خصوصی بودن نهفته شود، خود را خصوصی می‌پندارند و از بخشنامه‌های دولت تبعیت نمی‌کنند.

عضو هیات‌مدیره انجمن کشتیرانی تأکید کرد: «THC کانتینری یکی از تعرفه‌هایی است که برای ما معضل بزرگی ایجاد کرده، زیرا طبق قانون اگر پولی به حساب شخصی بیاید و همان پول دقیقاً از آن حساب خارج شود، نشان از پولشویی دارد، چون قاعدتاً هیچ شرکتی با صفر ریال سود کار نمی‌کند، اما در همین شرایط ما تعرفه THC کانتینری را از مشتری اخذ می‌کنیم و بدون کم‌وکاست به سازمان بنادر می‌پردازیم و چنین می‌شود که مامور مالیاتی برای شرکت کشتیرانی مالیات‌های عجیب و سنگین وضع می‌کند، زیرا می‌گوید بخشنامه سازمان بنادر برای ما که زیرمجموعه وزارت اقتصاد هستیم، محلی از اعراب ندارد. در حقیقت ما برای پول و سود دریافت نکرده، مالیات می‌پردازیم.»

او با اشاره به اینکه از اینگونه مسائل پیچیده و عجیب در محث تعرفه بندری زیاد است، افزود: «ما به صورت هفتگی به سازمان می‌گوییم چه مشکلاتی داریم، اما راهکاری برای حل آن ندارند.»

فیروزپور خاطر نشان کرد: «بارها ارباب‌رجوع بر اساس اخبار و بخشنامه‌های دولتی به ما می‌گویند شما چرا دلار ۴۲۰۰ تومانی از ما نمی‌گیرید؟ و ما هم نمی‌توانیم آنها را مجاب کنیم که چه پروسه پیچیده‌ای در کشور وجود دارد که مجبور هستیم نرخ‌ها را به دلار آزاد محاسبه کنیم؛ بنابراین بزرگ‌ترین خواسته ما از سازمان بنادر در بحث تعرفه این است که فقط به بخشنامه‌ها و قوانین عمل کنند.»

او در ادامه با اشاره به تعرفه ترجیحی اظهار کرد: «امسال برای بندر چابهار در بخش تعرفه استفاده از خدمات بندری اعلام کرده‌اند که اگر شرکتی در بندر چابهار کاری را آغاز کند ۸۰ درصد تخفیف در ۳ ماهه اول، ۶۰ درصد تخفیف در ۳ ماهه دوم، ۴۰ درصد تخفیف در ۳ ماهه سوم و ... برای او اعمال

فرهاد فیروزپور: امسال در مورد بندر چابهار اعلام کردند که اگر شرکتی در بندر چابهار کاری را آغاز کند در سه ماهه اول ۸۰ درصد تخفیف، در سه ماهه دوم ۶۰ درصد، سه ماهه چهارم ۴۰ درصد تخفیف و ... اعمال می‌شود! حالا چطور فردی که ۹ ماه در آنجا فعالیت کرده با شرکتی تازه‌وارد که ۸۰ درصد تخفیف دارد رقابت کند؟

منطقه به‌ویژه جبل‌علی خوب نیست، درباره مشکلات نظام تعرفه‌های بنادر ایران گفت: «زمانی تعرفه‌ها را بسیار پایین آوردند که بتوانند کشتی‌ها را جذب کنند؛ اما پس از آن به‌مرور تعرفه‌ها را افزایش دادند تا اینکه چند سال است تعرفه‌های ما نسبت به بنادر منطقه افزایش یافته است. این در حالی است که اگر بتوانند با بنادر کشورهای حاشیه خلیج‌فارس وارد رقابت شوند، می‌توانند تعرفه‌ها را پایین‌تر بیاورند تا کشتی‌های بیشتری را جذب کنند.»

او افزود: «قرار بود که سازمان بنادر ردیف‌های تعرفه‌ای را اصلاح کند، اما هنوز عملی در این زمینه انجام نداده است تا اینکه چندی پیش بر اساس جلسه‌ای که همراه اعضای انجمن کشتیرانی با سازمان بنادر و داشتیم قول دادند که در مسیر اصلاحات گام بردارند، منتها هنوز هیچ اصلاحی مصوبه نشده است.»

قربان‌پور در پاسخ به این پرسش که آیا روند اصلاحات تعرفه‌ای که سازمان بنادر از

می‌شود اما پرسش ما این بود که چطور فردی که ۹ ماه در آن منطقه فعالیت کرده است با شرکتی تازه‌وارد که ۸۰ درصد تخفیف تعرفه‌ای دارد رقابت کند؟ به بیان دیگر به جای اینکه تخفیفات با گذشت زمان بیشتر شود، بر اساس کتابچه تعرفه سازمان بنادر کمتر می‌شود و توجهشان ایجاد رقابت است که در اصل با چنین روشی منطقی نیست.»

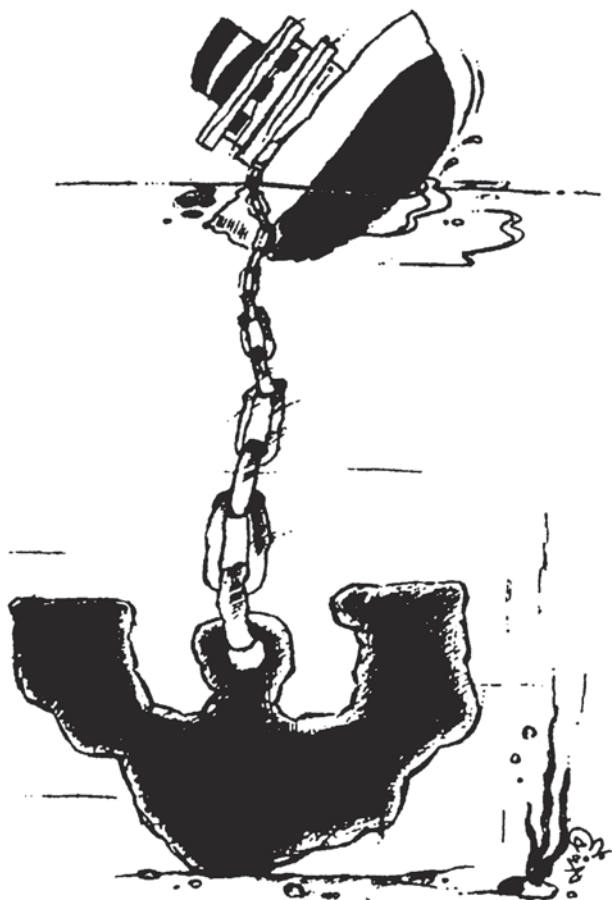
مدیرعامل شرکت کشتیرانی پتروآسیا با بیان اینکه به جای اینکه خصوصی‌سازی کنند تا شرکت‌ها از منابع خودشان سرمایه‌گذاری کرده و بعد از منابع خودشان تخفیف دهند، آنها از منابع دولت تخفیف می‌دهند، تاکید کرد: «بخش حاکمیتی ما باید متولی ارائه خدمات باشد نه مسئول ایجاد رقابت و سرمایه برای مجموعه خودش، زیرا وقتی بخش حاکمیت دنبال درآمدزایی باشد رقیب بخش خصوصی می‌شود و در این صورت از آنجا که از بازوی قدرت برخوردار است و منبع مالی دارد پیروز می‌شود.»

او افزود: «ممکن است در برخی شرایط ملاحظات امنیتی و سیاسی اقتضا کند که ترجیحات تعرفه‌ای در برخی بنادر بیشتر از بنادر دیگر باشد؛ بنابراین باید برای آن بندر تخفیف قائل شد؛ مثلاً در حال حاضر بندر چابهار امکان پیشرفت دارد، اما در عین حال باید هرچه سریع‌تر فکری هم به حال مشکلات زیرساختی آن در حوزه چرخه حمل‌ونقل و لجستیک کرد.»

فیروزپور یادآور شد: «اگر سازمان بنادر و دیگر شرکت‌ها و سازمان‌های دخیل بتوانند زیرساخت‌های خوبی مهیا کنند که با آمدن کالا در بندر توسعه‌نیافته چابهار، مرحله دوم یعنی مدیریت پس‌کرانه و انتقال آن بار به شهرستان مورد نظر بدون وقفه انجام شود، اعمال تعرفه‌های ترجیحی، تخفیفات و نیز ملاحظات سیاسی و امنیتی می‌تواند برای توسعه این بندر اقیانوسی موثر واقع شود.»

کارهای بزرگ، دست افراد کوچک

سید میرزا علی قربان‌پور یکی از اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با بیان اینکه وضعیت تعرفه‌های ما نسبت به بنادر



فرهاد فیروزپور: اگر سازمان بنادر جزو بدنه حاکمیت است باید از بخشنامه‌های مختلف دولت تبعیت و براساس همان بخشنامه‌ها نرخ تبدیل ارز را با نرخ بانک مرکزی محاسبه و از شرکت‌ها دریافت کند نه اینکه با نرخ آزاد و حواله این کار را انجام دهد

علی قربان‌پور: ما نظرات خود را به مسئولان انتقال می‌دهیم و آنها هم گوش می‌کنند، ولی برخی مواقع دستشان از طرف مراجع دیگر بسته است و در برخی مواقع هم نمی‌خواهند همکاری داشته باشند و همچنان بر نظرات خود پافشاری می‌کنند

چند سال گذشته مدعی اعمال آن است، برای بخش خصوصی و فعالان حوزه حمل دریایی ملموس بوده یا خیر، با بیان اینکه سازمان همیشه فقط قول همکاری داده است، تاکید کرد: «من به‌عنوان عضوی از انجمن کشتیرانی باید بگویم ما نظراتمان را به مسئولان انتقال می‌دهیم و آنها هم گوش می‌کنند و می‌خواهند با بخش خصوصی تعامل داشته باشند، ولی برخی مواقع دستشان از طرف مراجع دیگر بسته می‌شود و در برخی مواقع هم نمی‌خواهند همکاری داشته باشند و همچنان بر نظرات خود پافشاری می‌کنند.»

ریاست کمیته مشورتی امور بندری و غیرکانتینری انجمن کشتیرانی افزود: «متأسفانه مدیران واقعی خارج از گود نشسته‌اند و کسانی که مدیریت نمی‌دانند، میانداری می‌کنند. در واقع کسانی که شایستگی، لیاقت و تخصص دارند، در مسند قدرت و مدیریت نیستند. یک مدیر باید خصائل مدیریتی داشته باشد که بخش عمده آن ذاتی است و با گذراندن واحدهای درسی مدیریتی به دست نمی‌آید. متأسفم که بگویم کارهای بزرگ، دست افراد کوچک و کارهای کوچک دست افراد بزرگ افتاده است.»

قربان‌پور در پاسخ به این پرسش که آیا نظام تعرفه‌ای ما به‌گونه‌ای است که بتوانیم در راستای افق ۱۴۰۴ و هاب شدن بندرعباس در منطقه گام برداریم، تصریح کرد: «بندرعباس هنوز از بندر هاب منطقه یعنی جبل علی بسیار عقب‌تر است و بعید می‌دانم به‌زودی به آن هدف برسد. البته مشکل اصلی در کنار تاثیرات منفی تحریم‌ها و بالا بودن تعرفه‌های بندری، مشکلات مدیریتی است. یادم می‌آید از زمان ریاست آقای دنیامالی بر سازمان بنادر می‌گفتند که می‌خواهیم بندر امام خمینی و بندرعباس را بندر هاب منطقه کنیم، هنوز کسی نتوانسته این برنامه را عملی کند.»

او معتقد است: «به دور از تعصب و براساس واقعیت، نرم تخلیه و بارگیری کالای فله و جنرال کارگو در بندر امام بسیار قوی‌تر از بندرعباس است تا جایی که می‌توان ادعا کرد در خاورمیانه هم اول است. این بندر فقط در حوزه کانتینری نقص دارد که

بندرعباس آن را کامل می‌کند.»

او درباره لزوم تعیین تعرفه‌های متفاوت برای هر بندر متناسب با شرایط آن بندر خاطر نشان کرد: «اگر چنین روندی در بنادر پیاده شود به نفع ما خواهد بود، مثلاً بندرعباس در ابتدای خلیج فارس قرار دارد و کشتی‌هایی که از تنگه هرمز وارد خلیج فارس و آب‌های سرزمینی ما می‌شوند زودتر از دیگر بنادر به بندرعباس می‌رسند، اما اگر بخواهند به بندر بوشهر و بندر امام بروند باید زمان بیشتری را سپری کنند که این امر نه تنها هزینه کرایه و سوخت را بالا می‌برد، بلکه استهلاک کشتی را نیز افزایش می‌دهد، بنابراین اگر برای بندر امام نسبت به بندرعباس تعرفه ارزان‌تری در نظر بگیرند، مالکان کشتی به استفاده از این بندر ترغیب می‌شوند و به نفع ما خواهد بود. درحالی که در شرایط کنونی تعداد زیادی کشتی در لنگرگاه بندر امام در نوبت پهلوگیری هستند.»

به عقیده قربان‌پور، بندر امام خمینی با دارا بودن ۴۰ پست اسکله و بیش از ۱۱۰۰۰ هکتار اراضی پسکرانه و نزدیک‌ترین بندر به مراکز و استان‌های پرجمعیت بهترین بندر ایران است. او روی سخن را به سمت تاثیر تحریم‌ها برگرداند و گفت: «اگر کشور ما تحریم نباشد، این قابلیت وجود دارد که بتوانیم با بنادر کشورهای دیگر رقابت کنیم. می‌توانیم بسیاری از تجهیزات بندری مدرن را وارد و بنادر خود را به‌روز و زیبا کنیم؛ ضمن اینکه عبور کالای ترانزیتی را هم توسعه دهیم؛ یعنی کشتی‌ها در بنادر ما پهلو بگیرند و کالاهای خود را تخلیه کنند و سپس به سمت کشورهای آسیای میانه طی طریق شود؛ بنابراین همه چیز در وهله اول به رفع تحریم‌ها مربوط می‌شود.»

او در پاسخ به این پرسش که اگر تحریم‌ها دلیل اصلی عقب‌ماندگی بنادر هستند، آیا در برهه پسابرجام توانستیم قدم مثبتی برای توسعه بنادر کشور برداریم، اظهار کرد: «خیر. من هیچ اتفاق مثبتی در بخش حمل‌ونقل دریایی و زمینی در دوره پسابرجام ندیدم. ما همیشه در مسیر توسعه مشکل داشته‌ایم. هنوز ایران در حال گفت‌وگو است تا بتواند برجام را حفظ کند و از آثار و نعمات آن بهره‌مند شود.»

دریافت‌های بنادر از صاحبان کالا، ضابطه‌ای جز زور دولت ندارد

گردنه بندری

مدیرعامل شرکت بازرگانی پرسال درباره مشکلات تعرفه‌های تجار و فعالان اقتصادی گفت: «نخستین مشکلی که در حوزه تعرفه‌های بندری و دریایی وجود دارد، محاسبه نرخ‌ها به دلار است که پس از تبدیل به ریال از صاحب کالای وارداتی و صادراتی دریافت می‌شود.»

پروا سلطانی با اشاره به اینکه محاسبه نرخ ارز برای درآمدهای داخلی مغایر با قانون است اما به دلیل تامین درآمد سازمان بنادر و دریانوردی از این محل در مقابل تغییر آن مقاومت می‌شود، اظهار کرد: «همچنین افزایش مکرر نرخ تعرفه در فواصل زمانی کوتاه از دیگر مشکلاتی است که گریبان فعالان بخش خصوصی را می‌فشارد و امکان محاسبه نرخ دقیق تمام‌شده کالا را از آنها سلب می‌کند. افزون بر آن، گاهی یک تعرفه تغییر کرده و بخشنامه آن عطف به ماسبق شده است. بدین صورت صاحب کالا

می‌گویند حرکت سینوسی نرخ ارز موجب افزایش بی‌قاعده تعرفه‌های بندری شده است. افزون بر آن، بخشنامه‌هایی تصویب و اجرای آن عطف به ماسبق می‌شود که صاحبان کالا را بیش از پیش سردرگم کرده است. بدین ترتیب، اکنون دیگر مشکلات فعالان اقتصادی، به دریافت ضمانت‌نامه‌های مختلف، تحریم، رکود اقتصادی و هزینه‌های جانبی ختم نمی‌شود، بلکه تعرفه‌های بندری که به دلار نیز محاسبه می‌شود، باری اضافه بر دوش آنهاست.

صاحبان کالا نیز مانند نمایندگان خطوط کشتیرانی معتقدند دلیل اصلی گرانی تعرفه‌های بندری، غیررقابتی بودن آنها است. بعضی از فعالان تجاری کلا نسبت به تغییر روبه سازمان بنادر در این زمینه ناامیدند، بعضی می‌گویند می‌توان به شورای رقابت شکایت برد و تعدادی همچنان امیدوارند که این سازمان تدابیری اتخاذ و تعرفه‌ها را به گونه‌ای تنظیم کند که به غیر از منافع این نهاد، سایر ذینفعان را نیز راضی کند.





پروا سلطانی: تا وقتی زور سازمان بنادر به صاحبان کالا می‌رسد و می‌تواند بخش بازرگانی را تحت فشار قرار دهد، تعرفه‌ها را اصلاح نمی‌کند، غافل از اینکه این هزینه‌ها بر قیمت تمام‌شده تاثیر می‌گذارد و صاحبان کالا هم محصولاتشان را به همان نسبت گران‌تر به مصرف‌کنندگان داخلی می‌فروشند

مدیر شرکت پرسال: در گذشته اداره بندر، تخلیه و بارگیری کالای فله را انجام می‌داد و زمانی که کار تخلیه و بارگیری کالای فله تا ساعت غیراداری طول می‌کشید، تعرفه‌ای با نام دیماندا اخذ می‌کرد اما حتی الان هم که پیمانکاری تخلیه و بارگیری، برون‌سپاری شده، باز هم دیماندا را دریافت می‌کند!

مجبور شده است برای باری که ترخیص کرده و حتی به فروش رسانده است، افزایش تعرفه را محاسبه کند که این روش صاحب کالا را بدهکار می‌کند.»

این فعال بخش خصوصی در ادامه به مبحث دیماندا اشاره و تصریح کرد: «در گذشته اداره بندر، تخلیه و بارگیری کالاهای فله را راسا انجام می‌داد و زمانی که کار تخلیه و بارگیری کالای فله به ساعت غیراداری کشیده می‌شد، از آنجا که صاحب کالا نمی‌توانست کشتی را معطل نگاه دارد از سازمان بنادر درخواست و تقاضای زمان اضافه‌کار می‌کرد تا کارگران تخلیه و بارگیری به کار خود در زمان غیر اداری هم ادامه دهند و روند تخلیه و بارگیری به پایان رسد، بنابراین برای این ساعات اضافه‌کار به سازمان تعرفه‌ای با نام دیماندا پرداخت می‌کرد؛ اما اکنون نیز که سازمان بنادر و دریانوردی پیمانکاری تخلیه و بارگیری را برون‌سپاری کرده است باز هم این تعرفه را دریافت می‌کند.»

او افزود: «مثلا محوطه ۲۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی به چندین پیمانکار واگذار شده است و صاحبان کالا هزینه بارگیری و تخلیه بارهای فله را به پیمانکاران پرداخت می‌کند؛ اما سازمان بنادر همچنان از صاحب کالا دیماندا دریافت می‌کند. به بیان دیگر، دیماندا نه تنها حذف نشده است بلکه صاحب کالا باید آن را دو برابر پرداخت کند.»

سلطانی تاکید کرد: «بدین ترتیب عدد کلانی بر قیمت تمام‌شده کالا افزوده می‌شود. ما بارها و بارها از طریق انجمن‌های صنفی مختلف این مشکلات را به گوش سازمان بنادر رسانده و درخواست کرده‌ایم که با دریافت این تعرفه‌ها و هزینه‌های هنگفتی که اعمال می‌شود کالای صادراتی ایران از عرصه رقابت‌پذیری خارج می‌شود اما متأسفانه رسیدگی نشده است.»

به گفته مدیرعامل شرکت بازرگانی پرسال، حق پرچم یکی دیگر از هزینه‌های غیرمنصفانه‌ای است که سازمان بنادر و دریانوردی دریافت می‌کند، زیرا کشتی‌ها سوخت خود را به نرخ جهانی دریافت می‌کنند؛ بنابراین به پرداخت حق پرچم نیازی نیست، این در حالی است که علاوه بر دریافت آن، حق پرچم را که ۱۰

درصد کرایه حمل است بر اساس بالاترین نرخ کرایه حمل محاسبه می‌کنند و نرخ واقعی را در نظر نمی‌گیرند.

سلطانی با تاکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی ده‌ها ردیف تعرفه‌ای دارد که همه محل اشکال هستند، اظهار کرد: «هیچ کس به ردیف‌های تعرفه‌ای گوناگون رسیدگی نمی‌کند، سازمان بنادر مادامی که زورش به صاحبان کالا می‌رسد و می‌تواند بخش بازرگانی را تحت فشار قرار دهد و تعرفه‌ها را اصلاح نمی‌کند، غافل از آنکه این هزینه‌ها بر قیمت تمام‌شده تاثیر می‌گذارد و صاحب کالا هم کالایش را به همان نسبت گران‌تر به مصرف‌کننده می‌فروشد و همین حلقه‌ها به صورت دومینو موجب افزایش تورم داخلی می‌شود.»

او افزود: «کالاهای صادراتی ایران عموماً مواد خام و یا کالاهایی با ارزش افزوده کم و ارزان است، به همین دلیل هزینه حمل و نقل بخش زیادی از قیمت تمام‌شده کالای صادراتی را به تشکیل می‌دهد. در واردات نیز تعرفه‌های بندری ما چندین برابر تعرفه‌های بندری بنادر بزرگ دنیا است. به طور کلی به جز کرایه حمل و عوارض ورودی کالا، هزینه‌های بندری عددی بین ۵ تا ۸ درصد هزینه کالا را تعرفه‌های بندری تشکیل می‌دهد.»

سلطانی در ادامه به افزایش نرخ هزینه‌های بارگیری پیمانکاران بندر اشاره کرد: «اخیراً پیمانکاران تخلیه و بارگیری بارهای فله، هزینه‌های خود را بسیار بالا برده‌اند و بر اساس توافقی که با یکدیگر داشته‌اند هزینه بارگیری را ۳ برابر افزایش داده‌اند و سازمان بنادر و دریانوردی هم هیچ‌گونه رسیدگی روی این موضوع ندارد.»

او با اشاره به عدم تناسب خدمات بندری با تعرفه‌ها گفت: «در حال حاضر تعرفه‌های بنادر ایران بالاتر از تعرفه‌های بنادر دیگر کشورهاست در حالی که بدون شک خدماتی بسیار پایین‌تر از کشورهای دیگر ارائه می‌شود. علاوه بر این، از سطح کیفیت و استاندارد پایین‌تری هم برخوردار هستند تا جایی که اسکله‌های مناسب برای پهلوپویی کشتی‌ها یک به یک به دلیل عدم لایروبی از لیست اداره بندر خارج می‌شود.»



عضو شورای رقابت:
ذی نفعان و بازیگران اصلی در بنادر از جمله تجار و انجمن‌های صنفی، می‌توانند در اعتراض به عملکرد انحصاری سازمان بنادر در شورای رقابت طرح موضوع کنند؛ زیرا جلوگیری از فعالیت انحصاری و قیمت‌های تهاجمی و جلوگیری از قدرت قیمت‌گذاری برای یک نهاد، از وظایف این شورا است

مدیرعامل شرکت پرسال: اخیراً پیمانکاران تخلیه و بارگیری بارهای فله، هزینه‌های خود را بسیار افزایش داده‌اند و طبق توافقی که با یکدیگر داشته‌اند هزینه بارگیری را تا ۳ برابر افزایش داده‌اند و سازمان بنادر هم هیچ‌گونه رسیدگی به این مشکل نمی‌کند

است ایجاد تغییر در چنین فاکتورهایی در آن سازمان نیاز به فرآیند طولانی دارد.»
به گفته محسن بهرامی؛ زمانی که این سازمان به عنوان یک نهاد دولتی در نظر دارد تعرفه‌های بندری را در هر بخشی ۴۰ درصد افزایش دهد شنیدن چنین افزایشی در نرخ خدمات یک نهاد دولتی پیام افزایش ۴۰ درصدی هزینه ملی و در نهایت پیام تورمی برای جامعه را به همراه دارد.

آمادگی شورای رقابت برای مقابله با تعرفه‌های انحصاری

عضو شورای رقابت در ادامه با اشاره به اینکه تعرفه‌های بندری و دریایی در بنادر ایران بسیار گران‌تر از بنادر دیگر کشورها است، اظهار کرد: «یکی از دلایل اصلی این گرانی و بالا بودن سطح تعرفه در بنادر ایران، غیررقابتی بودن و شبه‌انحصاری بودن آنها است. تعیین تعرفه‌ها به صورت انحصاری در اختیار سازمان بنادر قرار دارد و اپراتورها و ترمینال‌داران بندری نیز نمی‌توانند در آن دخل و تصرفی داشته باشند تا با توجه به شرایط بندر و بازار تعرفه تعیین کنند.»

او با اشاره به اینکه بسیاری از فعالان حوزه بازرگانی و کشتیرانی از این شیوه و نظام تعیین تعرفه ناخرسند هستند، تصریح کرد: «ذینفعان و بازیگران اصلی این ماجرا که تجار، فعالان اقتصادی بخش خصوصی و انجمن‌های تخصصی مختلف در حوزه تجارت هستند، می‌توانند در اعتراض به انحصاری بودن این ماجرا در شورای رقابت طرح موضوع کنند؛ زیرا جلوگیری از فعالیت‌های انحصاری و قیمت‌های تهاجمی، جلوگیری از قدرت قیمت‌گذاری برای یک نهاد و... از وظایف شورای رقابت است.»

بهرامی خاطر نشان کرد: «اگر شورای رقابت به فعالیت‌های انحصاری و قیمت‌گذاری در اختیار یک نهاد واحد رسیدگی نکند، هر چه آنها بگویند باید قبول کرد که موجب ایجاد شرایط غیررقابتی در بازار می‌شود.»

بهرامی معتقد است که سازمان بنادر کار را با مزایده به پیمانکار می‌دهد و پیمانکار هم وقتی پول زیادی می‌دهد سعی می‌کند این پول زیاد را جبران کند بنابراین حتی در

سلطانی در پایان گفت: «تعرفه‌هایی که سازمان بنادر و دریانوردی دریافت می‌کند باید به توسعه و بهبود بنادر منجر شود که متأسفانه چنین چیزی احساس نمی‌شود.»

افراط و تفریط سازمان بنادر در تعیین تعرفه

محسن بهرامی اراض اقدس نیز که از طرف هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ایران با حکم رئیس‌جمهور به‌عنوان صاحب‌نظر در امر تجارت به عضویت شورای رقابت درآمده، تعرفه‌های بندری را یک مقوله چندمنظوره می‌داند: «از یک طرف اگر تعرفه‌های بندری مثلاً تعرفه انبارداری به دلیل محدودیت‌های قیمت‌گذاری دستوری دولتی کمتر از نرخ متعارف انبارداری در خارج از فضای بندر تعیین شود، صاحبان کالا ترجیح می‌دهند از این تعرفه‌های پایین، حداکثر بهره‌برداری را داشته باشند و کالای خود را در سقف مهلت مقرر از محوطه و انبار بندر خارج نکنند که موجب ترافیک بندری و در نگهداری کالا در بنادر می‌شود و هزینه دموراژ و تخلیه و بارگیری را در شرایط رقابتی منفی، افزایش می‌دهد.»

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران خاطر نشان کرد: «از طرف دیگر، اگر نرخ‌ها بالاتر از نرخ خارج از بندر تعیین شود، از آنجا که صاحب کالا می‌خواهد هرچه سریع‌تر کالای خود را خارج کند، روی زنجیره‌های دیگر حمل‌ونقل مانند حمل جاده‌ای تأثیر می‌گذارد و در مواقع ترافیک کالایی هزینه و کرایه حمل آنها را بالا می‌برد؛ بنابراین شایسته است که سازمان بنادر حساسیت بیشتری برای انتخاب نرخ بهینه برای هر کدام از تعرفه‌های بندری و دریایی به خرج دهد تا تأثیر منفی بر هزینه حمل‌ونقل به‌عنوان یک خدمت فرابخشی نداشته باشد و بر تورم تأثیر جانبی نگذارد.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا سازمان بنادر و دریانوردی در نظام تعیین تعرفه چنین روندی را در پیش گرفته است یا خیر؟ تأکید کرد: «متأسفانه خیر، این سازمان همیشه دچار افراط یا تفریط بوده است و از آنجا که مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری

عضو هیات مدیره مجمع عالی واردات: برخی از تعرفه‌های بندری و انبارداری نوعی هزینه اضافی است که نه بر گرفته صاحب کالا و نه شرکت حمل، بلکه بر دوش مصرف‌کننده نهایی سنگینی می‌کند

نخستین مشکلی که در حوزه تعرفه بندری و دریایی وجود دارد، محاسبه نرخ‌ها به دلار است که پس از تبدیل به ریال از صاحب کالا دریافت می‌شود. افزایش مکرر نرخ تعرفه در فواصل زمانی کوتاه نیز از مشکلاتی است که امکان محاسبه نرخ دقیق تمام‌شده کالا را سلب می‌کند

بسیاری از هزینه‌های خدمات بندری متأثر از نرخ ارز نیست، اما سازمان بنادر تعرفه‌های خود را همپای نرخ ارز افزایش می‌دهد که هزینه زیادی بر صادرات و واردات تحمیل می‌کند

تعرفه‌هایی که در اختیار اپراتور است نیز گرانی دیده می‌شود.»

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران درباره تأثیر منفی تعرفه‌های بندری در رقابت‌پذیری کالاهای صادراتی ایران تصریح کرد: «متأسفانه فضای رقابتی ما در بازارهای جهانی به دلیل رفتار تبعیض‌آمیز کشورهای هدف بسیار تنگ است، زیرا رقبا با شرایط بهتر و رفتار مناسب‌تر می‌توانند با ما رقابت کنند که علاوه بر صدور ضمانت‌نامه و شرایط نابرابر سیاسی، موانع تعرفه‌ای نیز بر این مشکلات افزوده است. حال تصور کنید ما در بخش لجستیک نیز هزینه‌های سنگینی همچون تعرفه‌های بندری و دریایی را متحمل می‌شویم که آخرین رقم ما را برای رقابت با دیگر رقبا از بین می‌برد.»

مانعی به نام تعرفه بندری

زمانی که دیدگاه سید حسین معروف را به‌عنوان عضو اتاق بازرگانی بوشهر درباره تعرفه‌های بندری جویا شدیم او یکی از اشکالات تعرفه‌های بندری را افزایش یکباره و بدون قاعده اعلام و اظهار کرد: «بسیاری از هزینه‌های خدمات بندری متأثر از نرخ ارز نیست اما متأسفانه سازمان بنادر تعرفه‌های خود را همپای نرخ ارز افزایش می‌دهد و هزینه کمرشکنی را بر صادرات و واردات ما انباشت می‌کند که در شرایط فعلی، با توجه به تحریم‌ها و رکود حاکم بر اقتصاد، تأثیر مضاعفی را بر واردات کالا دارد.»

معروف با بیان اینکه فلسفه این ماجرا بسیار مبهم است زیرا با توجه به کاهش واردات و ترانشیپ سازمان بنادر و دریانوردی را به درآمدی که انتظار دارد نمی‌رساند، گفت: «معمولا در دوران رکود نرخ تعرفه‌های بندری را با هدف افزایش واردات ارزان می‌کنند اما امروزه شاهد آن هستیم که سازمان بنادر با وجود رکود، تعرفه‌های خود را افزایش داده است که نشان از ایجاد مانع بر سر راه تجارت کشور است.»

او افزود: «اگر همانطور که ادعا می‌شود سازمان بنادر به‌دنبال رونق بندری و ورودی بیشتر کالا به بنادر کشور است باید تعرفه‌های خود را به گونه‌ای تنظیم کند که ورودی

کالاها افزایش یابد اما متأسفانه تعرفه‌های به گونه‌ای افزایش یافته است که مانع ورود کالا می‌شود.»

او افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان درآمد-هزینه‌ای است که با درآمد خود هم باید خدمات ارائه دهد و هم بندر را به بهترین شیوه ممکن اداره کند اما زمانی که به دلیل کاهش واردات درآمدها کم می‌شود سازمان نمی‌تواند هزینه‌ها را کاهش دهد، بنابراین به فکر تأمین درآمد از محل تعرفه می‌افتد.»

معروف خاطر نشان کرد: «به همین دلیل است که اکنون مشاهده می‌کنیم با وجود رکود اقتصادی و افزایش هزینه‌ها سازمان بنادر هم مجبور به افزایش تعرفه شده است؛ اما در سمت دیگر، یعنی واردکننده و صادرکننده قرار دارند که به عذاب گرفتار می‌شوند بنابراین شایسته است که سازمان بنادر به عنوان نهاد حاکمیتی در این زمینه تدابیری را اتخاذ کند و تعرفه‌ها را به گونه‌ای تنظیم کند که سایر ذی‌نفعان هم راضی باشند و حتی در شرایط فعلی که از تحریم‌ها و رکود رنج می‌بریم، واردات و صادرات صورت پذیرد و رونق بنادر دچار انحطاط نشود.»

به گفته معروف؛ با وجود این شرایط، سازمان بنادر بر طبل افزایش تعرفه می‌کوبد و در راه واردات سنگ می‌اندازد.

عضو اتاق بازرگانی بوشهر با اشاره به اینکه تعرفه‌های سازمان بنادر متعدد و گوناگون هستند و نیاز به تسهیل‌گری دارند، یادآور شد: «سازمان در تعریف ردیف‌های تعرفه‌ای بسیار ریزبینی کرده و موجب تعدد تعرفه‌ها شده است، در حالی که تعرفه‌ها باید ساده و تجمیع شوند.»

او در ادامه به نقش انحصاری سازمان بنادر در تعیین اپراتورها و تعریف تعرفه‌های بندری اشاره و اظهار کرد: «از آنجا که این نهاد وظیفه حاکمیتی در مرزهای دریایی دارد، به صلاحدید خودش با اپراتورهای خاصی وارد مذاکره می‌شود و برای تأمین منافع خودش اجازه نمی‌دهد تا صاحب کالا یا شرکت کشتیرانی با اپراتورها وارد مذاکره شوند. این در حالی است که چنین شرایطی باید تسهیل و زمینه مذاکره بخش خصوصی با اپراتور

فراهم شود.»

معروف با تاکید بر اینکه اکنون بیشترین تعرفه‌ها برای شناورهای کوچکی که از آنها به‌عنوان دویه یاد می‌شود وضع شده که فقط از تاسیسات بندری استفاده می‌کنند، تصریح کرد: «در حال حاضر اغلب کالاهای ما توسط همین شناورها جابه‌جا می‌شوند و با وجود اینکه تنها استفاده‌ای که از بندر دارند، پهلوگیری در اسکله است، اما بالاترین و بیشترین تعرفه‌ها را پرداخت می‌کنند. حتی با وجود اینکه از یدک‌کش و امکانات دیگر بهره نمی‌برند، اما در صورت حسابشان تعرفه چنین خدماتی نیز درج می‌شود که به نظر می‌رسد در این وجه تعرفه به شناورهای خرد اجحاف می‌شود.»

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی بوشهر با تاکید بر اینکه تخفیفات صادراتی نیز حذف شده است، تاکید کرد: «گران بودن تعرفه‌های بندری قدرت رقابت و چانه‌زنی را از صادرکننده سلب می‌کند و هزینه حمل و نقل را برای صادرکننده گران می‌کند زیرا هزینه بندری را شناورداران از صاحبان کالا و صادرکنندگان در قالب کرایه حمل اخذ می‌کنند و چنین است که همیشه یکی از دلایل اصلی آنها برای افزایش نرخ کرایه حمل، افزایش تعرفه‌های بندری است.»

جبران کمبود منابع از محل تعرفه

علیرضا مناقبی، عضو هیات‌مدیره مجمع عالی واردات با بیان اینکه برخی از تعرفه‌های بندری و انبارداری نوعی هزینه‌ای اضافی است که نه بر گرده صاحب کالا و نه شرکت حمل، بلکه بر دوش مصرف‌کننده نهایی سنگینی می‌کند، گفت: «این در حالی است که در بسیاری از تصمیم‌گیری‌هایی که برای این حوزه می‌شود این مقوله مدنظر قرار نمی‌گیرد.»

مناقبی با اشاره به اینکه چنین مقوله‌هایی مانعی بر سر راه تسهیل فضای کسب‌وکار هستند، خاطر نشان کرد: «نمی‌توان برای آنها در قیمت نهایی کالا سهمی مشخص کرد زیرا برای هر کالایی متفاوت است اما به عقیده بنده حتی اگر یک ریال هم مازاد بر تعرفه‌های بندری و دریایی کشورهای دیگر

باشد اجحاف در حق مصرف‌کننده نهایی است.»

او با اشاره به اینکه سازمان بنادر یک سازمان درآمد-هزینه‌ای است و باید بخش اعظمی از درآمد خود را از این محل تامین کند، افزود: «این در حالی است که نه تنها سازمان بنادر، بلکه هیچ نهاد دولتی دیگر نباید به خاطر کمبود منابع، به مردم فشار بیاورد و کسری خود را از این محل جبران کند، بلکه باید راهکارها و تدابیری را بیندیشد تا کمترین فشار به مردم و آحاد جامعه وارد شود.»

عضو هیات‌مدیره مجمع عالی واردات تاکید کرد: «سطح بالای تعرفه‌های بندری می‌تواند موجب عدم رقابت‌پذیری کالاهای صادراتی ما در بازارهای هدف شود زیرا علاوه بر موانعی در راه صادرات محصولات ایرانی قرار دارد، بالا بودن تعرفه‌های بندری می‌تواند توانایی رقابت بخش خصوصی ایران را در کشورهای هدف صادراتی سلب کند؛ به این ترتیب هم صادرکننده از لحاظ مادی خسارت می‌بیند و هم حوزه کارآفرینی، اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده که برای تولید آن کالا دخیل بوده است از بین می‌رود.»

به گفته مناقبی، خدمات ارائه شده در بنادر ما مانند انبارداری و جابه‌جایی کالاها با تعرفه‌هایی که برای آن خدمت وضع شده است هیچ‌گونه تناسب و سنخیتی ندارد.

عضو اتاق بازرگانی بوشهر: در حال حاضر اغلب کالاهای ما توسط شناورهای کوچکی که به آنها دویه می‌گویند جابه‌جا می‌شوند و با وجود اینکه تنها استفاده آنها از بندر، پهلوگیری در اسکله‌ها است، اما بیشترین تعرفه‌ها را پرداخت می‌کنند، حتی با اینکه از یدک‌کش و امکانات دیگر بهره نمی‌برند، در صورت حسابشان تعرفه چنین خدماتی نیز درج می‌شود!





قیمت‌یابی در بندر در کنار مقاصد توسعه بندر و معیارها و خط‌مشی‌های سرمایه‌گذاری در آن در شمار ارکان اجرای برنامه راهبردی بندر قرار می‌گیرد. به عبارت بهتر، قیمت‌یابی خدمات و تسهیلات بندری یک فرآیند راهبردی به غایت پیچیده است که باید در جهت تحقق حداکثری مقاصد تمام‌ذی‌نفعان بندر هدایت شود.

با این حال چه در نظر و چه در عمل، اکثر صاحب‌نظران و مجریان در مدیریت بندر در قیمت‌یابی منافع یکی از ذی‌نفعان را اصل در نظر گرفته و آن را مبنای عمل خود قرار داده‌اند. با این حال می‌توان گفت که از دیدگاه صاحب‌نظران، تعرفه بندری باید یک یا چندی از مقاصد کارکردی زیر را برآورده نماید:

الف) سودآوری و پوشش هزینه-پایانه‌داری و کسب‌وکارهای پیرامونی آن، صنعت بسیار پرهزینه‌ای را تشکیل می‌دهد که عملیات آن متکی به فراهم بودن و آماده به‌کاری انبوهی از ابنیه و زیرساخت‌ها، روسازه‌ها، تجهیزات پایانه‌ای، منابع انسانی و مالی است. توجیه اقتصادی فعالیت پایانه‌دار در گرو سودآوری مطلوب پایانه است که از تفاضل مثبت درآمدها و هزینه‌های پایانه محقق

نظام قیمت‌یابی در بندر و برخی ملاحظات مطرح در آن

بایدها و نبایدهای بندرداری

مهدی رستگاری

مشاور مدیرعامل شرکت خدمات بندری پدیدآوران امید پارس

بندر در اکثر قریب به اتفاق زنجیره‌های تامین جهان نقش تعیین‌کننده‌ای داشته و دامنه تاثیر عرضه محصول آنها (یعنی خدمات و تسهیلات بندری) به مشتریان و بهره‌برداران بندر محدود نمی‌شود. جامعه ذی‌نفعان بندر علاوه بر صاحبان کالا، عاملان و متصدیان حمل‌ونقل و سازمان‌های تامین‌کننده خدمات و تسهیلات بندری، دربرگیرنده تمام افرادی است که به نحوی از انحاء جریان کالا و خدمات در بندر تاثیر می‌گیرند.

با این تعریف، میلیون‌ها مصرف‌کننده که کیلومترها دورتر از بندر، کالاهای گذرکننده از آن را از بازارهای محلی تهیه کرده و حتی مالیات‌دهندگان و سرمایه‌گذارانی که پول آنان در احداث و اداره بندر صرف شده نیز در شمار ذی‌نفعان بندر بوده و قیمت‌یابی تسهیلات و خدمات بندری، فعالیت آنان را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد، اما افتراق در منافع و اهداف این ذی‌نفعان، رویکردهای متفاوتی را نسبت به فرآیند قیمت‌یابی ایجاد می‌کند. از همین رو، قیمت‌یابی در چند دهه اخیر در شمار مناقشه‌انگیزترین مباحث مدیریت بندر بوده است.



می‌شود، اما بخش قابل توجهی از هزینه‌های پایانه به نحوی مستقل از میزان ترافیک وارد به بندر، به‌طور ثابت متوجه بندر و پایانه است. همچنین در زمان افزایش حجم عملیات بندر، هزینه‌های متغیر متوجه پایانه نیز به نحوی متناسب با آن رشد کرده و تقاضای واحدهای راهبردی کسب‌وکار برای منابع پایانه‌ای رشد می‌کند.

به این ترتیب، بندر و پایانه‌های آن همواره با روندهای اوج‌گیری و فرود حجم عملیات در افق‌های عملیاتی و تاکتیکی مواجه است که به‌طور توأمان بر جریان هزینه و درآمد آن تأثیر می‌گذارند. علاوه بر این بندر و پایانه‌های آن همواره می‌بایست بخش قابل توجهی از ظرفیت تسهیلاتی و تجهیزاتی خود را به‌صورت ذخیره نگاه دارند تا از نزدیک شدن به حالت ازدحام اجتناب شود. برای مدیریت چنین کسب‌وکاری باید همواره به دنبال افزایش مراکز درآمد و کاهش مراکز هزینه و حجم هزینه‌ها و برقراری توازن بین جریان‌های درآمد و هزینه در افق برنامه‌ریزی کسب‌وکار بود.

تعرفه بندری باید ابزاری باشد که با در نظر داشتن هدف اصلی سودآوری فعالیت‌های

پایانه، به پوشش هزینه‌های ثابت در زمان تنزل حجم عملیات و پوشش هزینه‌های متغیر رشد یافته در زمان افزایش حجم عملیات نظر داشته باشد.

از آنجا که اغلب به دلایل سیاسی امکان ارائه طیفی که پوشش‌دهنده این گستره قیمتی باشد، در تعرفه بندر وجود ندارد، یک راهکار معمول این است که بندر به برآورد دقیق هزینه کل خدمات خود در تمام حالات مزبور پردازد و قیمت‌های خود را به‌صورت متوسط هزینه کل خدمات در مقاطع کوتاه‌مدت محاسبه کند و آنها را در تعرفه خود منعکس نماید.

در این صورت می‌توان از «پارانه‌خواهی» در تامین خدمات و تسهیلات بندری فاصله گرفت و آن را به‌عنوان یک فعالیت اقتصادی سودآور توسعه داد.

ب) تقویت تولید ارزش افزوده - ارزش افزوده خدمات و تسهیلات بندری نزد مشتریان و میزان رغبت ایشان به بهره‌برداری از آنها، اغلب حدود «سقف» قیمت را در فرآیند قیمت‌یابی پایانه/بندر ایجاد می‌کند.

از این‌رو هر چه ارزش افزوده ناشی از عرضه خدمات بندری برای مشتریان بیشتر باشد،

دست بندر و پایانه برای مطالبه قیمت بیشتر از آنها گشاده‌تر خواهد بود. این موضوع به‌ویژه در مورد جریان‌های کلایی حائز ارزش تجاری بالا، اهمیت بیشتری خواهد داشت.

ج) تامین سرمایه‌گذاری توسعه‌ای - در قیمت‌یابی خدمات و تسهیلات بندری باید به سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای بندر و پایانه نظر داشت. سطوح قیمت باید در حدی باشد که درآمدهای پایانه امکان بهبود تسهیلات بندری و منابع پایانه‌ای (و احیانا توسعه آنها) را در جهت تولید ارزش افزوده بیشتر برای مشتریان فراهم آورد. این تدابیر، بندر را در چرخه مثبتی قرار می‌دهد که به افزایش رقابت‌پذیری، جذب مشتریان بیشتر و افزایش درآمدها، راه خواهد برد.

د) تامین کارایی تسهیلات بندری و منابع پایانه‌ای - همچنان که گفته شد، پایانه بندری متکی به تسهیلات پایانه‌ای گران‌قیمت و توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری در آن در گرو بهره‌برداری کارآمد از آنهاست. بندر باید در فرآیند قیمت‌یابی خود به برآورد سطوح بهینه بهره‌برداری از منابع مزبور و کارایی آنها توجه خاص داشته باشد. هزینه‌های ناشی از

در کشورهای مختلف شیوه قیمت‌یابی در بنادر بر اساس اوضاع و خط‌مشی‌های نظام اقتصادی و میزان قدرت و غلبه هر یک از ذینفعان با یکدیگر متفاوت است. با این حال، آنچه به عنوان عرف در قیمت‌یابی اجرا می‌شود، شیوه «هزینه، عملکرد، ارزش» است

در قیمت‌یابی به شیوه «هزینه، عملکرد، ارزش» سقف قیمت‌ها بر مبنای «ارزش افزوده تولید شده» برای مشتریان و «کشش قیمتی» ناشی از آن و کف قیمت‌ها نیز با توجه به هزینه تمام‌شده خدمات و تسهیلات بندری تعیین می‌شود و از آن پایین‌تر نمی‌آید

این سطوح، حدود «کف» قیمت بهره‌برداری از خدمات را در تعرفه بندر مشخص می‌کند.

تعرفه‌های بندر باید به گونه‌ای تنظیم شود که در صورت تنزل سطوح بهره‌برداری از سطوح بهینه آن، قیمت‌ها رو به کاهش نهاده و بالعکس در صورت فزونی گرفتن سطوح بهره‌برداری از سطوح بهینه قیمت‌های مزبور رو به افزایش نهد.

۵) توسعه رقابت‌پذیری - بندر و پایانه باید بتواند با اتکا به منابع و قابلیت‌های خود محصولش را در سطوحی از قیمت و کیفیت به مشتریان ارائه کند که موجب ترجیح یافتن آن نسبت به رقبای منطقه‌اش شود و مشتریان را به بهره‌برداری از تسهیلات و خدمات آن ترغیب نماید. در صورت اتخاذ راهبرد پیشتازی در قیمت، پایانه می‌تواند به تدابیری چون کاهش اتلاف‌ها، کاهش هزینه‌ها و توسعه صرفه‌جویی‌های مقیاس متوسل شود و از این رهگذر قیمت خدمات و تسهیلات خود را نسبت به بنادر رقیب کاهش دهد. در صورت اتخاذ راهبرد عرضه خدمات متمایز، پایانه اغلب بر تفاضل قیمت محصول خود با ارزش آن نزد مشتریان و مقدار مشابه آن در بنادر رقیب تمرکز می‌یابد و همچنین سعی می‌کند تسهیلات و خدمات ویژه خود را با قیمت بهینه به مشتریان عرضه کند.

تفاوت سیستم قیمت‌یابی بنادر ایران با عرف جهانی

گفتمیم که در مدیریت بنادر نظر واحدی درباره معیار نرخ‌گذاری برای خدمات بندری وجود ندارد. در واقع در کشورهای مختلف، معیارهای قیمت‌یابی در بنادر تابع مقاصد طرف‌های ذینفع در بندر و میزان غلبه رای هر یک از آنان در تعیین خط‌مشی‌های بخش حمل‌ونقل است. به عنوان مثال اقتصاددانان در این عرصه به دنبال به حداقل رساندن اتلاف در تامین رفاه عمومی جوامع پسرکرانه بندر هستند؛ بخش دولتی در پی تامین کارآیی اقتصادی دارایی‌های خود در بنادر است؛ نهاد متولی بندر (که می‌تواند وابسته به بخش‌های دولتی یا عمومی باشد)، اهدافی همچون بیشینه‌سازی حجم عملیات بندر، بیشینه‌سازی تولید ارزش افزوده و اشتغال‌زایی را تعقیب می‌کند و در نهایت مشتریان در فرآیند

قیمت‌یابی بندر خواستار شفاف‌سازی وجوه اخذ شده و دلالت قیمت‌ها بر هزینه خدمات هستند

در کشورهای مختلف جهان اهداف و شیوه قیمت‌یابی در بنادر بر اساس اوضاع اقتصادی، خط‌مشی‌های نظام اقتصاد و میزان قدرت و غلبه هر یک از این ذینفعان با یکدیگر تفاوت می‌یابد. با این حال، آنچه به عنوان عرف در قیمت‌یابی بنادر اجرا می‌شود، شیوه «هزینه، عملکرد، ارزش» (یا CPV) است: در این شیوه «سقف قیمت‌ها» بر مبنای «ارزش افزوده تولید شده» برای مشتریان و «کشش قیمتی» ناشی از آن و «کف قیمت‌ها» نیز با توجه به هزینه تمام‌شده خدمات و تسهیلات بندری تعیین می‌شود و از آن پایین‌تر نمی‌آید.

در این بین، بر اساس ارزیابی‌های دوره‌ای، نرخ خدمات و تسهیلات بندر بر مبنای تامین عملکرد آنها بین سقف و کف مزبور تغییر می‌کند. اما بخش بنادر کشور ما با بنادر دیگر تفاوت‌هایی دارد که از جمله آنها می‌توان به تقویت «پایانه‌واری» (Terminalization) و پررنگ شدن بخشی از خدمات لجستیکی در بنادر ما اشاره کرد. این روند موجب تغییرات چشمگیر در مراکز هزینه و درآمد پایانه‌داری و دگرگونی قابل توجه در مدل‌های کسب‌وکار آنها شده است. مهم‌تر از آن، محیط کسب‌وکار بنادر نیز در فضای شرایط اقتصادی حاکم بر کشور و سیاست‌های مورد اجرا در متن آن دستخوش تلاطم، محدودیت و اعمال‌نظرهای فراوانی است که موجب تفاوت‌های بارزی در سیستم قیمت‌یابی بنادر کشور ما با عرف جاری در بنادر جهان می‌شود.

تناسب بین خدمات و تعرفه در بنادر ایران

یکی از دغدغه‌های اصلی در فرآیند قیمت‌یابی بنادر، وجود تناسب بین هزینه خدمات و تسهیلات بندری مورد عرضه و قیمت آنها است. اصولاً در نظام اقتصادی که مبنای عمل در آن پارانه‌دهی برای کاهش بهای تمام‌شده کالاها و خدمات در بازارها است، کمتر می‌توان به سمت تناسب بین خدمات و تعرفه حرکت کرد. در چنین سیستمی سیاست‌های کلی سیستم

اصولا در نظام اقتصادی که مبنای عمل در آن یارانه‌دهی برای کاهش بهای تمام شده قیمت کالاها و خدمات است، کمتر می‌توان به سمت تناسب بین خدمات و تعرفه حرکت کرد. در چنین سیستمی سیاست‌های اقتصادی و مکانیسم‌های نظارت و کنترل، اختیارات نهاد تنظیم‌کننده بازار بنادر و مجریان عملیات بنادر را تا حد زیادی تحت تاثیر قرار می‌دهد

اکنون محیط کسب‌وکار بنادر ایران، در فضای اقتصادی حاکم بر کشور و سیاست‌های اجرایی در متن آن، دستخوش تلاطم، محدودیت و اعمال نظرهای فراوانی است که تفاوت‌های بارزی را در سیستم قیمت‌یابی بنادر با عرف جاری در بنادر جهان به وجود می‌آورد

آنچه گفته شد، مربوط به شرایط عادی در نظام اقتصادی کشور است و در شرایط ویژه جنگ اقتصادی که در آن هر سو شاهد شکل‌گیری روندهای شوک‌آور اقتصادی (مانند جهش نرخ ارز، مواجهه با معضلات تامین مایحتاج و ملزومات پایانه و بندر، قطع سرویس برخی از خطوط کشتیرانی، افزایش تاخیر در تحقق درآمدها- به‌خصوص در کسب‌وکارهای B2G و B2B، مدیریت نقدینگی و ...) هستیم، دغدغه‌های سودآوری، بازگشت سرمایه و هزینه فرصت در حوزه بنادر و پایانه‌داری به‌مراتب پررنگ‌تر است. از منظر مدیریت کسب‌وکار، پوشش کافی نرخ بازگشت سرمایه، تداوم سودآوری و ریسک پایانه‌داران باید در تعرفه خدمات و تسهیلات بندری لحاظ شود تا بتوان گفت که تناسب لازم بین خدمات و تعرفه برقرار است. با وجود درکی که سازمان بنادر و دریانوردی و پایانه‌داران بنادر کشور از این موضوعات دارند، متأسفانه دست آنان در زمینه تنظیم بازار بنادر و وضع تعرفه (به‌عنوان ماحذ درآمد پایانه‌داران) چندان گشاده نیست.

تاثیر فاکتورهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی در تعرفه

تعرفه بندر مهم‌ترین ابزار مالی بندر است که آثار اقتصادی محسوسی بر تمامی زنجیره‌های تامین متمرکز در بندر پیدا می‌کند. با لحاظ پیوند سیستمی اقتصاد با شئون دیگر حیات جامعه (مانند سیاست، امنیت، فرهنگ، محیط‌زیست و غیره) می‌توان گفت اگرچه فعالیت بندر عمدتاً اقتصادی تلقی می‌شود، اما کارکردهای آن دارای آثار قابل توجهی بر شئون یادشده جوامع متکی بدان‌ها است. با وجود آن‌که بخش عمده کنترل‌های قانونی، امنیتی و... در جریان کالاهای واردشده به بنادر از طریق قوانین و مقررات دیگر کشور (از جمله قانون صادرات و واردات، قانون امور گمرکی و غیره) اعمال و اجرا می‌شود، اما تعرفه بنادر کشور نیز کارکردهای ایمنی و امنیت جوامع تحت پوشش خود را مدنظر دارند. یکی از بارزترین مصادیق این موضوع تعرفه

اقتصادی کشور و مکانیسم‌های نظارت و کنترل در آن، اختیارات نهاد تنظیم‌کننده بازار بنادر و مجریان عملیات بنادر را تا حدود زیادی تحت تاثیر خود قرار می‌دهند. باید دانست که بخش بنادر و صنعت پایانه‌داری شامل مجموعه‌ای از سرمایه‌گذاری‌های کلان و پرریسک هستند که:

- به دلیل سرمایه‌گذاری در تامین زمین، زیرساخت‌ها و مستحدثات غیرقابل انتقال، سرمایه صرف‌شده در آنها به‌صورت «هزینه جذب شده» یا Sunk Cost درمی‌آید.
- بهره‌برداری از مجموعه زیرساخت‌های مزبور نیازمند ناوگان بزرگی از تجهیزات پایانه‌ای، حجم قابل توجهی از منابع انسانی، مبالغ کلان سرمایه در گردش، موجودی عظیمی از اقسام و ملزومات، سامانه‌های اطلاعاتی، ارتباطاتی و سیستم‌های مدیریت است.
- کارکرد بندر و پایانه به‌عنوان «خازن» جریان حمل سرزمینی و دریایی، ایجاب‌کننده آن است که دست‌کم ۳۰ درصد از منابع گران‌قیمت خطوط عملیاتی آن همواره در حالت «ذخیره» قرار داشته باشد.
- به دلیل ماهیت فعالیت‌های عملیاتی و تمرکز زنجیره‌های تامین در آنها، بندر و پایانه همواره در زمینه خسارات به کالا و وسایط حمل‌ونقلی، مسائل زیست‌محیطی و مسائل امنیتی با تهدیدات جدی مواجه هستند...
- در سطح کلاس جهانی، بنادر و پایانه‌ها همواره از حیث بنادر رقیب و مطالبات فزاینده مشتریان خود با ریسک کاهش سهمشان از بازار مواجه هستند.
- زمانی که حجم سرمایه لازم برای راه‌اندازی یک پایانه و ابعاد ریسک‌های متوجه به آن را در نظر گرفته و سودآوری و نرخ بازگشت سرمایه را در شرایط اقتصادی کشور در نظر بگیریم، با یک حساب سرانگشتی می‌توان متوجه شد که هزینه فرصت سرمایه‌گذاری در بنادر ما بسیار بالا است و اگر این حجم سرمایه به‌عنوان مثال در کسب‌وکاری مانند واردات، واسطه‌گری، املاک و برخی صنایع خدماتی صرف شود، درآمدزایی و سودآوری آن با درآمد ناشی از یک پایانه بندری قابل مقایسه نخواهد بود.

زمانی که حجم سرمایه مورد نیاز برای راه اندازی یک پایانه بندری و ابعاد ریسک‌های متوجه آن را در نظر گرفته و سودآوری و نرخ بازگشت سرمایه را در شرایط اقتصادی کشور در نظر بگیریم، با یک حساب سرانگشتی می‌توان دریافت که هزینه فرصت سرمایه‌گذاری در بنادر ما بسیار بالا است

شواهد نشان‌دهنده افزایش مداخلات «دستوری» در فرآیند بازننگری تعرفه بنادر کشور است. به رغم ضرورت به کار بستن تدابیر ویژه در زمینه کالارسانی، این تدابیر باید متکی بر بررسی کارشناسی و جلب مشارکت فعالان بندر و حمایت عملی از آنها باشد و در این زمینه، نباید «سرعت عمل» را با «ثبات‌زدگی» اشتباه گرفت

انبارداری کالاهای خطرناک است که یکی از معهود و وجه تمایز و الزام مقرراتی این زنجیره تامین پریسک از سایر زنجیره‌های تامین در بنادر کشور است.

در عین حال ملاحظات سیاسی در کالارسانی به بازارهای کشور و صادرات آن انعکاس‌هایی در تعرفه خدمات بندری دارند. این موضوع به‌ویژه درباره کالاهای اساسی، کالاهای واسطه‌ای و صادرات قابل مشاهده است. در شرایط جنگ اقتصادی شاهد تشدید این‌گونه ملاحظات سیاسی در تعیین تعرفه خدمات بندری کشور هستیم.

این ملاحظات و مداخلات موجب تعدیل و تغییرات قابل توجهی در ترکیب و مبلغ بخشی از تعرفه‌های بنادر کشور شده‌اند که فرسایش بخش چشمگیری از جریان‌های درآمدی سازمان بنادر و دریانوردی و پایانه داران بنادر کشور را در پی خواهد داشت.

در شرایطی که قدرت‌های جهانی در پی آسیب رساندن به نظام اقتصادی کشور از طریق تحریم‌های بین‌المللی هستند، در نظر گرفتن تمهیداتی برای تسهیل کالارسانی به جوامع کشور و کاهش هزینه در سازوکارهای آن موضوعی کاملاً ضروری است؛ اما تلقی «دستوری» از چنین تدابیری و اعمال آنها بدون لحاظ صرفه و صلاح فعالان بنادر کشور و پیش‌بینی حمایت از آنان، به‌دوراز مشی «اعتدال» بوده و در اندک مدت به ظهور جبهه‌های جدید از مسائل و معضلات در بنادر و پایانه‌داری راه خواهد برد.

تعرفه و رقابت در بنادر

تعرفه‌های بندری یکی از مهم‌ترین مولفه‌های بازاریابی هر بندر و از این منظر، سطوح قیمت خدمات و تسهیلات بندری یکی از اصلی‌ترین ملاک‌هایی است که مشتریان کلیدی (به‌ویژه خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا) آن را برای انتخاب یک بندر از بین بنادر منطقه موردنظر قرار می‌دهند.

در بخش‌های پررقابت بازار بنادر (مانند بنادر کانئینری) که در آن خطوط کشتیرانی دست برتر دارند، سطوح قیمت در تعرفه بندر عامل بسیار تعیین‌کننده‌ای است. با تحولات چشمگیر اخیر در این بخش بازار و افزایش خیره‌کننده

قدرت چند خط کشتیرانی، به نظر می‌رسد در سطح بنادر کانونی و محوری، تامین نظر این خطوط برای جذب یا تداوم حضور در بندر، مهم‌ترین هدف تجاری در وضع تعرفه‌ها به شمار می‌آید. هر چند در بخش‌های کم‌رقابت‌تر بازار بنادر (مانند بخش کالاهای فله، عمومی و متفرقه) نیز هزینه‌های بندری برای اجاره‌کننده و مالک کشتی دارای اهمیت بوده و در انتخاب مقصد (و احیاناً مبدا) حمل بسیار تعیین‌کننده هستند

البته باید توجه داشت که موفقیت در جذب مشتریان به یک بندر در گرو طراحی و اجرای آمیزه بازاریابی برای آن است و مثلاً نباید انتظار داشت که با پایین‌تر نگاه داشتن قیمت‌ها در حد چند دلار نسبت به بنادر رقیب، بتوان مشتریان آنها را به بندر مورد نظر جذب کرد. به هر حال توجه داشته باشیم که در شرایط جنگ اقتصادی که متوجه ایران شده، اهداف مالی و عملکردی تعرفه بندری اولویت و اهمیت به مراتب بیشتری از اهداف تجاری آن یافته‌اند.

مزایا و معایب تعرفه‌های

مجزا در هر بندر

هر بندری با توجه به موقعیت جغرافیایی و سطح تسهیلات و امکانات موجود در آن دارای ظرفیت‌های خاصی است که باید در جذب مشتریان و جریان‌های تجارت از آن استفاده شود. همچنین هر بندری در یک اکوسیستم اقتصادی خاص فعالیت می‌کند که متشکل از میزان دسترسی به نهاده‌های تولید، فاصله از مراکز تولید و مصرف، الگوهای تجارت داخلی و خارجی، امکان تامین مایحتاج جانبی مشتریان کلیدی بندر (به‌ویژه شرکت‌های کشتیرانی) ملاحظات زیست‌محیطی، سیاسی و عوامل دیگر است.

تعرفه هر بندر باید بازتاباننده فاکتورهای فوق بوده و بر مبنای ترغیب مشتریان به بهره‌برداری از آن طراحی شود. همچنین در نگاه خاصی که اکنون بنادر بازرگانی کشور را به مثابه شبکه‌ای از بنادر در نظر می‌گیرد، ابزار تعرفه می‌تواند برای هدایت بخشی از جریان تجارت (بر حسب نوع محموله‌ها و الگوی ورود آنها به کشور) به هر یک از بنادر کشور به کار گرفته شود. بر این اساس بهتر است هر بندری تعرفه

این مداخلات «دستوری» در فرایند بازنگری تعرفه بنادر کشور است. چنان‌که گفته شد، به‌رغم ضرورت به کار بستن تدابیر ویژه در کالارسانی، این تدابیر باید متکی به بررسی‌های کارشناسی و جلب مشارکت فعالان بندری (به‌ویژه پایانه‌داران بنادر و سازمان بنادر و دریانوردی) و حمایت و پشتیبانی عملی از آنان باشد. در این زمینه، نباید «سرعت عمل» را با «شتابزدگی» اشتباه گرفت. در غیر این صورت، در آینده نه‌چندان دور، اشتباهات احتمالی در فکر و عمل شتابزده موجب بروز مسائل و معضلات بزرگی در بخش بنادر کشور خواهد شد.

مشکلات نظام تعیین تعرفه
نظام تعرفه بنادر کشور متکی به مطالعات اقتصادی جامعی است که در سازمان بنادر و دریانوردی به‌عمل آمده و متولیان آن در طی دهه گذشته زحمات زیادی را برای توسعه و تکمیل آن متحمل شده‌اند. با این حال چنان‌که گفته شد این متولیان در اثر مداخلات اجرایی، قانونی و سیاسی دستگاه‌های نظارتی و قضایی، هیچ‌گاه به‌طور کامل از اختیارات لازم برای تحقق اهداف مالی و عملکردی متعارف در بخش بنادر بهره‌مند نبوده‌اند. این موضوع با وارد شدن به شرایط جنگ اقتصادی تشدید نیز شده است: شواهد و قرائن نشان‌دهنده افزایش

ویژه خود را داشته باشد. از طرفی در اختیار داشتن چندین تعرفه برای بنادر کشور، مقایسه شرایط و قیمت‌های بنادر را برای صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی و سایر ذی‌نفعان قدری مشکل می‌کند. در این چهارچوب در اختیار داشتن یک کتابچه تعرفه واحد برای بنادر کشور که ارائه‌کننده سطوح عمومی قیمت، مشوق‌ها، تخفیف‌ها، استثناءها و قواعد محاسبه دقیق قیمت در هر یک از بنادر است تا حدود زیادی این مشکل را از میان برمی‌دارد. هرچند فکر می‌کنم در کنار این کتابچه جامع، هر بندر باید کتابچه ویژه خود را نیز در اختیار مشتریان قرار دهد.

مفاهیم گوناگون قیمت‌یابی و به‌کارگیری آنها

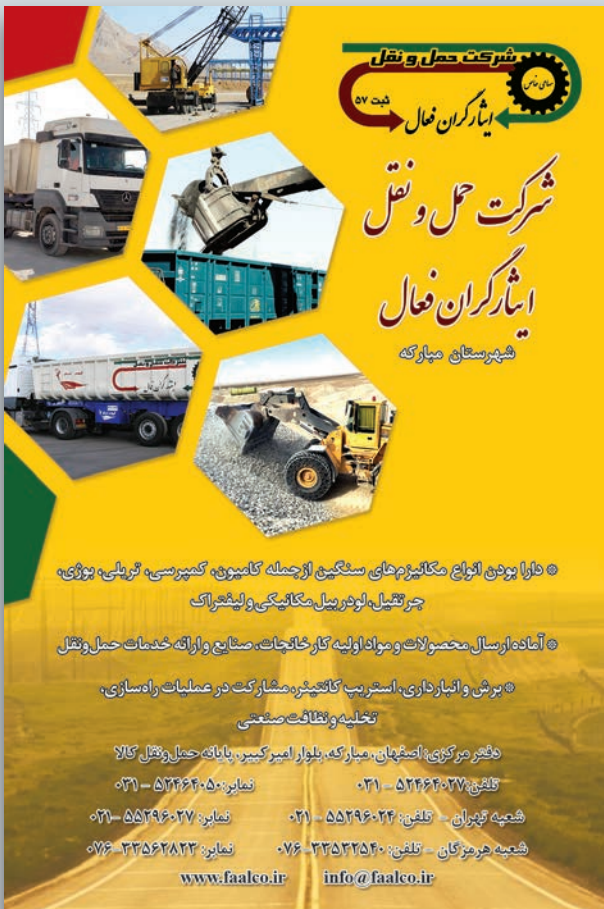
مفهوم قیمت‌یابی و به‌کارگیری آن	مؤلف
مبنا قرار دادن خصوصیات کشتی (مانند طول، آب‌خور و غیره) برای قیمت‌یابی منطقی نیست. طبق سنت، بخشی از نرخ خدمات بندری بر اساس خصوصیات کشتی‌ها و بخشی از بارهای وارد به بندر وضع می‌شوند. حال آن‌که در واقع این قیمت‌ها باید بر اساس خصوصیات محموله‌های وارد به بندر وضع شوند.	گاردنر (۱۹۹۷)
تعرفه به دو بخش زیر تقسیم می‌شود: - مخارج واحد تن کالا که به ازای کشش تقاضا تغییر داده می‌شود. - هزینه‌های مورد اخذ از عامل حمل‌ونقل که انعکاس‌دهنده هزینه فرصت بهره‌برداری از تسهیلات بندر است.	یانسون و رابین (۱۹۷۹)
بهره‌برداران بنادر باید هزینه فرصت اجتماعی کل مترتب بر منابع مورد بهره‌برداری‌شان را پردازند.	باتن (۱۹۷۹)
قیمت‌یابی بر مبنای ازدحام (این مدل در اصل برای بنادر کشورهای در حال توسعه ارائه شده است).	بناتان و والترز (۱۹۷۹)
تعرفه‌های بندری بازتاب تقاضای موجود برای خدمات، رقابت موجود بین بنادر و هزینه تامین این خدمات هستند.	آرنولد (۱۹۸۵)
جانبداری از نظریه قیمت‌یابی تطبیق هزینه-قیمت با این تعریف: «مکانیسم قیمت‌یابی که قیمت برونداد بنگاه‌های چندمحصوله را بر اساس تخصیص هزینه کل تولید به همه خروجی‌ها مشخص می‌کند».	مایریک (۱۹۸۹) تالی (۱۹۹۴)
- دو رویکرد اصلی را می‌توان در قیمت‌یابی در نظر گرفت: رویکرد اقتصادی و رویکرد مالی. رویکرد اقتصادی بر مبنای هزینه نهایی استوار بوده و رویکرد دوم بر اساس هزینه‌های حسابداری انجام می‌شود. - رویکرد «هزینه، عملکرد، ارزش» (به اختصار C.P.V) به مدیران بندر امکان می‌دهد که از طریق تعرفه‌ها به اجرای دسته‌های متفاوتی از اهداف اقدام کنند. - تعرفه‌های عملکرد می‌توانند به حداکثر شدن توان عملیاتی و کاهش در ازدحام در بندر منجر شوند. - تعرفه‌های تولید ارزش افزوده که به ایجاد درآمد کافی برای پوشش هزینه‌های بندری می‌پردازند. - رویکرد CPV نمایانگر هر دو مقوله سقف و کف قیمت‌ها است: قیمت خدمات بندری نباید کمتر از هزینه نهایی ارائه خدمات به بهره‌بردار بوده و در عین حال نمی‌تواند بیشتر از ارزش ایجادشده برای بهره‌بردار باشد.	کنفرانس توسعه تجارت ملل متحد (آنتنآد) - (۱۹۹۵)
- به ارائه یک خط‌مشی قیمت‌یابی می‌پردازد که در آن تفاوت قیمت بر اساس ارزش بار ورودی به بندر نیست. - قیمت‌های خدمات بندری باید بر اساس کیفیت ارائه آنها تفاوت پیدا کند؛ عوامل رقم‌زننده کیفیت عبارتند از زمان اقامت در بندر و به‌هنگام بودن عملیات کشتی و بار آن.	پترسن، استراندنس و مارلو (۲۰۰۰)

منبع: میرسمان، وان‌دوورد، وان‌سلاندر (۲۰۰۲)

- حمل کالای کانتینری، فله و هوایی از کلیه کشورهای اروپایی، خاور دور و آمریکایی به امارات و ایران.
- انجام کلیه امور حمل صادراتی کالا از امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد و تعویض کانتینر در منطقه آزاد جبل علی بدون نیاز به ضمانت عوارض و بازرسی برای کالاهای دریایی از بندر جبل علی امارات به بنادر ایران و کلیه کشورها.
- انجام کلیه امور صادرات مجدد برای کالاهای هوایی از فرودگاه‌های دبی به فرودگاه‌های ایران و کلیه کشورها.

برای انجام مشاوره و استعلام قیمت با ما تماس بگیرید

تلفن: ۰۰۹۷۱۴ ۵۶۴۶۳۱۱
 ۰۰۹۷۱۴ ۵۶۴۶۳۲۲
 تلفن همراه: ۰۰۹۷۱ ۵۵ ۷۶۶۳۹۰۸
 ایمیل: ali@oas.ae
 www.oas.ae

شرکت حمل و نقل
 یارگران فعال
 شهرستان مبارکه

شرکت حمل و نقل
یارگران فعال
 شهرستان مبارکه

• دارا بودن انواع مکانیزم‌های 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، استرپ کانتینر، مشارکت در عملیات راه‌سازی، تخلیه و تالیفات صنعتی

دفتر مرکزی: آصفهان، مبارکه، بلوار امیرکبیر، پایانه حمل و نقل کالا
 تلفن: ۰۲۱ - ۵۲۴۶۴۰۲۷
 نماینده: ۰۲۱ - ۵۲۴۶۴۰۵۰

شعبه تبریز - تلفن: ۰۲۱ - ۵۵۲۹۶۰۲۴
 شعبه هرمزگان - تلفن: ۰۷۶ - ۲۳۵۲۲۵۴۰
 نماینده: ۰۲۱ - ۵۵۲۹۶۰۲۷
 نماینده: ۰۷۶ - ۲۳۵۲۲۵۴۰

www.faalco.ir info@faalco.ir



شرکت تولیدی ابریشم تاب
 تولید کننده انواع طناب‌های صنعتی
 و مهار شاور ها و نجات آتش نشانی کتک وی نت و نیل روت

آدرس دفتر مرکزی: بندر انزلی، شنبه بازار، نرسیده به بانک سپه،
 دفتر شرکت ابریشم تاب تلفن دفتر مرکزی: ۰۱۳-۴۴۵۴۷۸۹۲

آدرس کارخانه: بندر انزلی، انتهای خیابان استادبوم، ۳۰۰ متری ضلع غربی
 کمربندی، شرکت ابریشم تاب باغبان: ۰۹۱۱۳۸۳۷۹۷۷

دکترای خاص برای پیچیدگی‌هایی از جنس تعرفه

مهرداد خواجه‌نوری

«اندیشه پویا» شماره ۵۹ را تمام می‌کنم و آماده می‌شوم تا برای تعطیلات هفتم و هشتم تیر ماه، در خنکای خانه بمانم و بالاخره «ما و جهان اساطیری» (گفت‌وگوی هوشنگ گلشیری با مهرداد بهار)، «زمستان سخت» (از اسماعیل کاداره) و «راهنمای ربانی در تشیع نخستین» (از محمدعلی امیرمعزی) را تمام کنم.

آن وقت مجموعه گفت‌وگوهایی با سینه‌سوختگان دریایی برایم ارسال می‌شود با این رونوشت که این یادداشت زودتر حاضر گردد. گزارش اصلی را خواندید! یعنی الگوریتم هزینه‌های خدمات بندری نتوانسته به یک نرم‌افزار ساده تبدیل شود و برای محاسبه آن دکترای خاصی می‌خواهد؟! و لازم است ذکر بدیهیاتی شبیه تفاوت اقلیم بنادر ما و اینکه «تعرفه‌گذاری در بنادر ما باید به شکل متفاوت باشد» و خلاصه «اکنون ۵۰ درصد اسکله‌های ما خالی هستند». چه می‌گویند این دلسوختگان نام‌آشنا؟ حالا که «مشکلات تحریمی، نوسانات نرخ ارز، افزایش قیمت سوخت» هم «توان» ... و هم «تاب‌آوری» را سلب کرده است، باید به فکر «برون‌سپاری بهره‌برداری از بنادر» و تعیین تعرفه ساده‌شده توسط بخش خصوصی بود! اگر به همین سادگی بود که سال‌ها قبل انجام شده بود!

«بایدها و نبایدهای بندر» بی‌توجه به «جامعه ذی‌نفعان بندر» نوشته‌هایی است از سر دلتنگی خطاب به آنها که لزومی به نگاه درست به «فلسفه و مقاصد توسعه بندر» نمی‌بینند. در گفت‌وگوی هوشنگ گلشیری با دکتر مهرداد بهار، جایی هست که نشان می‌دهد این سابقه عدم علاقه به تاریخ و در نتیجه تکرار خطا، چه ریشه‌ای دارد: بهار دارد به گلشیری می‌گوید «کتیبه‌های هخامنشی نشان می‌دهد که لااقل وقایع‌نگاری شدیداً وجود دارد ... اردشیر نامه‌هایی دارد، شاپورنامه دارد که می‌رساند که ما خبر داریم ... ولی عنصر فائق در این فرهنگ، عدم توجه به تاریخ است.»

تیر ماه ۱۳۹۸





بارندگی در کشور در نوروز ۱۳۹۸ در چند دوره متوالی صورت گرفته است. دوره اول آن از ۲۶ اسفندماه ۱۳۹۷ شروع شد و استان‌های قم، گلستان، ایلام و خراسان شمالی درگیر آن بودند. در این دوره در آق‌قلا و گمیشان در استان گلستان سیل جاری شد.

در دوره دوم بارش‌ها که از ۴ تا ۶ فروردین ۹۸ ادامه داشت سیلاب‌هایی به راه افتاد که به محورهای مواصلاتی خساراتی وارد کرد. دور سوم بارش‌ها از ۱۱ فروردین ماه ۱۳۹۸ شروع شد و روز بعد به اوج خود رسید. این بارش‌ها خسارت زیادی به استان‌های لرستان، خوزستان و ایلام وارد کرد.

برآوردهای اولیه از خسارت سیل به محورهای مواصلاتی کشور حکایت از آن دارد که به زیربنای حمل و نقل جاده‌ای در بارندگی‌های اخیر و جریان سیل در استان‌ها، بیش از ۴۱ هزار میلیارد ریال خسارت وارد شده است. البته رقم مذکور برآورد اولیه‌ای از خسارت وارده است و هزینه‌های جایگزین تا بازسازی، ترمیم و بهسازی محورهای خسارت‌دیده هم

پیش‌بینی‌های انجام‌نشده، چقدر خسارت زدند؟

آزمون سیل!

سیلاب و خسارت‌های وارده بر زیرساخت‌های حمل و نقل کشور

سامانه بارشی نوروز ۱۳۹۸ وقوع سیل در مناطقی از شمال، شمال غرب و جنوب کشور را به همراه داشته و در مجموع ۲۴ استان، ۲۱۳ شهرستان، ۲۰۹ شهر و ۵۹۰۰ روستای کشور را متاثر کرده است.

آنچه از نظر می‌گذرد برآوردهای مقدماتی و اولیه از میزان خسارت‌های وارده به محورهای مواصلاتی کشور (راه، راه آهن و فرودگاه) در استان‌های درگیر در سیلاب اخیر است. از آنجا که هنوز خسارت‌های واقعی توسط دستگاه‌های مسئول تعیین نشده، این گزارش بر اساس آمار و اطلاعات جمع‌آوری شده در وزارت راه و شهرسازی و تخمین‌های اولیه تهیه شده است.

برآوردهای اولیه از خسارت سیل به محورهای مواصلاتی بیش از ۴۱ هزار میلیارد ریال است. رقم مذکور برآورد اولیه بوده و هزینه‌های جایگزین تا بازسازی و بهسازی محورهای خسارت دیده را نیز باید به آن افزود

در جریان سیل اخیر، نزدیک به ۴۰ هکتار از فرودگاه گرگان درگیر سیل بود که عملاً استفاده از آن را غیرممکن ساخت. با توجه به اینکه در مکان یابی فرودگاه قاعدتاً باید مطالعات زمین شناسی، میزان بارندگی در افق‌های بلندمدت و نحوه خروج آب از طریق آبروهای مطمئن، مدنظر قرار گیرد، حال باید پرسید آیا مطالعات احداث این فرودگاه کیفیت لازم را داشته است؟

ضمن اینکه خط آهن بندر امام خمینی به اهواز و خرمشهر - به اهواز نیز مسدود است. در رابطه با شسته شدن بستر خط آهن اهواز به اندیمشک، با توجه به قدمت این محور و از آنجا که خط آهن تهران - بندر امام (که راه آهن اهواز - اندیمشک قطعه‌ای از این محور است) در سال ۱۳۱۷ مورد بهره‌برداری قرار گرفته، لازم است بررسی شود که آیا در ساخت این خط در قطعه مذکور اشکالاتی وجود داشته یا عدم نگهداری به موقع و بهسازی یا بازسازی بستر این خط آهن موجب فرسایش و شسته شدن بستر شده است.

وضعیت محورهای مواصلاتی استان گلستان

سیل در استان گلستان به راه، فرودگاه و ریل خسارت‌هایی وارد کرده است. مجموع طول راه‌های آسیب دیده در این استان حدود ۹۹۶ کیلومتر است که خسارت برآورد شده برای راه‌های استان، معادل دو هزار میلیارد ریال ذکر شده است. همچنین ۷۸۵ دستگاه ابنیه فنی شامل پل و آبرو دچار خسارت شده است. در فرودگاه گرگان نزدیک به ۴۰ هکتار از این فرودگاه درگیر سیل بود و انتهای باند دچار آب‌گرفتگی شد که عملاً استفاده از آن را در روزهای بحرانی بارندگی و سیلاب و نیاز به رساندن کمک از طریق هوا با وجود مسدود شدن راه‌های ارتباطی، غیرممکن ساخت. با توجه به اینکه در احداث فرودگاه، عموماً مقدمات اولیه نظیر مطالعات فازهای یک، دو و سه و تهیه نقشه‌های اجرایی، با توجه به مکان‌یابی فرودگاه، مطالعات زمین شناسی، میزان بارندگی در افق‌های بلندمدت گذشته و احتمال پیش‌بینی پیک آن در آینده و نحوه خروج آب‌ها و سیلاب‌ها از طریق آبروهای مطمئن، مدنظر قرار می‌گیرد، باید پرسید چگونه فرودگاه در مکانی احداث شده است که سیلاب توانسته فعالیت آن را در روزهای بحرانی و کمک‌رسانی مختل کند؟ مجری، ناظر و پیمانکار چه دلایلی در این زمینه ارائه می‌کنند؟ آیا مطالعات احداث فرودگاه مذکور از کیفیت لازم برخوردار بوده است؟ در ارتباط با خسارت به راه آهن، با توجه به بالا آمدن آب در شهر آق‌قلا و به منظور

می‌تواند به آن اضافه شود. بارندگی‌های اخیر به بیش از ۱۶۶۰۰ کیلومتر از راه‌ها در ۶۸۰۰ نقطه خسارت زد و ۳۱۵ محور شریانی و غیرشریانی در استان‌های درگیر در سیل را مسدود کرد. سیل در مجموع به ۱۱۲۲۰ ابنیه فنی شامل آبرو، آبنما و پل آسیب رسانده که حدود ۷۲۵ پل و آبرو به‌طورکلی تخریب و بقیه آنها هم از ۱۰ تا ۷۰ درصد خسارت دیده‌اند. از آنجا که بیشتر خسارات وارد بر ابنیه فنی مربوط به سه استان خوزستان، گلستان و لرستان بوده، چنانچه ابنیه فنی خسارت دیده در سه استان مذکور با کل ابنیه فنی موجود در استان‌های مذکور مقایسه شود ملاحظه می‌شود که نزدیک به ۳۰ درصد از ابنیه فنی سه استان مذکور که بیشتر آنها پل در راه‌های روستایی است در جریان سیل اخیر، تخریب شده و یا خسارت دیده‌اند. در ادامه به وضعیت محورهای مواصلاتی سه استان خوزستان، گلستان و لرستان که از سیل اخیر بیشترین آسیب را دیده‌اند، می‌پردازیم.

وضعیت محورهای مواصلاتی استان خوزستان

سیل در استان خوزستان به راه‌های مواصلاتی و خط آهن آسیب رسانده است. در ارتباط با راه‌های مواصلاتی، اطلاعات موجود نشان می‌دهد در مجموع ۱۸۰۰ کیلومتر از انواع راه‌های استان و نیز ۹۴۱ دستگاه ابنیه (آبرو و آبنما) دچار آسیب شده‌اند؛ به‌طوری که با احتساب ماشین‌آلات و ساختمان‌های مرتبط با بخش حمل‌ونقل در مجموع خسارتی بالغ بر حدود شش هزار میلیارد ریال در این استان، برآورد شده است که البته این رقم شامل خسارت به شبکه ریلی استان نیست. در جریان سیل اخیر راه‌های اهواز - شوش، اهواز - آبادان، شوش - کمر بندی بستان، بستان به سوسنگرد و جاده شوشتر به بستان دچار آب‌گرفتگی شده و راه روستایی ۲۷۰ روستای استان خوزستان زیر آب رفته است. خطوط آهن هم در استان خوزستان آسیب جدی دیده است، تا آنجا که بستر ریل راه آهن اهواز - اندیمشک به طول ۲۰ کیلومتر شسته و به همین دلیل، مسیر مذکور مسدود شده است.

در محور خرم‌آباد به معمولان و سپس پل دختر که سال‌ها محور اصلی ترانزیت جنوب به شمال بوده، ده‌ها پل کاملاً تخریب شده و تمام جاده ترانزیتی خرم‌آباد تا پل دختر به طول ۶۰ کیلومتر تخریب شده به طوری که آثاری از جاده وجود ندارد

خطوط آهن در استان خوزستان آسیب جدی دیده؛ تا آنجا که بستر ریل راه‌آهن اهواز - اندیمشک به طول ۲۰ کیلومتر شسته و مسدود شده است. ضمن اینکه خط آهن بندر امام به اهواز و خرمشهر به اهواز نیز مسدود است

هدایت سیلاب به طرف رودخانه گرگان‌رود، خط ریلی که از این شهر عبور می‌کرد، مانعی برای جریان و خروج آب به طرف رودخانه‌ها تشخیص داده شد و حدود ۲۰۰ متر از ریل مذکور منفجر و تخریب شد. در ارتباط با احداث خط آهن آق‌قلا و تجربه به‌دست آمده در سیلاب اخیر این شهر، سؤالی که مطرح است این است که آیا در احداث خط آهن مذکور که استفاده چند صدساله را به‌دنبال دارد، پیش‌بینی‌های لازم برای خروج آب در مواقع بحران انجام شده است؟ آیا در مطالعات احداث خط آهن مذکور آب‌روهای لازم برای خروج آب و سیلاب در مواقع بحرانی دیده شده است؟ آیا پیمانکار مطابق با مطالعات انجام‌شده، پیش‌رفته یا اینکه دخالت‌هایی در مطالعات مذکور انجام داده است؟ آیا ناظر اجرا، نظارت لازم را انجام و خروج از مطالعات و پیش‌بینی‌ها را به دستگاه اجرایی و پیمانکار ابلاغ کرده است؟ آیا در مرحله اجرا، آب‌روهای لازم در مسیر خط آهن ایجاد شده است؟

وضعیت محورهای مواصلاتی استان لرستان

سیل در استان لرستان بیشتر به راه‌ها خسارت زده است. گستردگی بارندگی و شدت آن موجب شده تا میزان خسارت وارد بر راه‌ها در این استان زیاد باشد، به طوری که می‌توان گفت بارندگی و شدت آن در این استان

موجب شده تا همه راه‌های این استان به نحوی در اندازه‌های مختلف دچار خسارت شوند. در محور خرم‌آباد به معمولان و سپس پل دختر (حاشیه رودخانه کشکان و سیمره) که سال‌ها محور اصلی ترانزیت جنوب به شمال بوده، ده‌ها پل کاملاً تخریب شده و تمام جاده اصلی ترانزیتی خرم‌آباد تا پل دختر به طول ۶۰ کیلومتر تخریب شده؛ به طوری که آثاری از جاده باقی نمانده است.

سیلاب توانسته جسم راه، پاشنه جاده و حتی شانه خاکی آن را تخریب کند؛ به گونه‌ای که امکان بازسازی آن در کوتاه مدت وجود ندارد. در رابطه با خسارت به راه‌ها در لرستان باید گفت که در مجموع حدود ۶۰۰ کیلومتر انواع راه خسارت دیده، به طوری که راه‌های ارتباطی نزدیک به ۸۰۰ روستا در این استان قطع شده بود (تا تاریخ ۱۳۹۸/۱/۱۷) و دسترسی به ۳۰۰ روستا هم به سختی انجام می‌شد.

خسارات وارد به حمل‌ونقل ریلی کشور

علاوه‌بر خسارات وارده به ابنیه، محورها و ماشین‌آلات مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل ریلی نیز متحمل خساراتی شده است که در جدول ۱ قابل مشاهده است. خسارت وارده به ۵۱ کیلومتر از خطوط راه‌آهن و ۶۰ کیلومتر از زیرسازی و ابنیه فنی اصلی‌ترین عوامل تشکیل‌دهنده خسارت سیل به راه‌آهن کشور است.

جدول ۱- برآورد اولیه خسارات وارده به حمل‌ونقل ریلی

نوع زیرساخت	واحد	میزان	درصد تخریب	نوع حادثه	برآورد اولیه خسارت (میلیون ریال)
خط	کیلومتر	۵۱	۸۰	آب گرفتگی، آلودگی، تخریب روسازی بر اثر آب شستگی و سیلاب	۵۱۰,۸۰۰
زیرسازی و ابنیه فنی	کیلومتر	۶۰	۷۲	ریزش، تخریب زیرسازی و ابنیه فنی بر اثر سیلاب و آب گرفتگی	۱,۱۵۱,۱۸۰
ساختمان و تاسیسات	مترمربع	۵۵,۰۰	۷۰	تخریب، گل زدگی، نشست	۵۷,۰۰۰
علائم الکترونیکی	ایستگاه	یک	۹۰	از مدار خارج شدن و سوختن تجهیزات به دلیل ورود سیلاب	۲۷,۵۲۰
ارتباطات	کیلومتر	زیرساخت فیبر نوری	۱۰۰	تخریب قطعی کابل و آسیب	۱۸,۱۰۰
راه‌های دسترسی	کیلومتر	۷۰	۷۵	تخریب زیرسازی، انسداد	۲۲,۴۰۰

جدول ۲- خسارات وارده به زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای

ادارات کل	طول راه‌های آسیب‌دیده		ابنیه، پل (آبرو، آبنا) کاملاً تخریب شده		ابنیه خسارت دیده		جمع کل خسارات (راه‌ها، ابنیه، ماشین‌آلات و ساختمان)
	میزان خسارت	طول راه	تعداد	میزان خسارت	تعداد	خسارت	
آذربایجان شرقی	۱۰۰,۰۰۰	۴۳/۳۰	۰	۰	۴۲	۶۵,۰۰۰	۱۶۵,۰۰۰
آذربایجان غربی	۸۵,۲۶۰	۸۱/۱۵	۳	۳,۵۰۰	۸۶	۹۳,۹۵۰	۲۰۹,۱۶۰
اردبیل	۴۴,۵۰۰	۱۸/۸۰	۱	۲۰۰۰	۴	۸۰۰	۴۷,۳۰۰
اصفهان	۴۵۹,۹۱۳	۱,۳۱۷/۱۱	۲	۲۹,۸۰۵	۱۷۳	۱۳۵,۰۰۰	۶۷۱,۱۲۲
البرز	۲۱۱,۰۰۰	۶۰/۰۲	۰	۰	۱۵۳	۲۱۹,۰۰۰	۴۳۰,۰۰۰
ایلام	۷۵۰,۰۰۰	۷۹۰/۰۰۰	۳۰	۹۱۰,۰۰۰	۷۵۰	۵۴۰,۰۰۰	۲,۲۰۰,۰۰۰
بوشهر	۶۰,۰۰۰	۹/۵۰	۲۹	۴۰,۰۰۰	۰	۰	۱۰۰,۰۰۰
تهران	۸۶۰,۰۰۰	۱۱۶/۳۰	۰	۰	۵۵۰	۴۰,۰۰۰	۹۲۰,۴۰۰
چهارمحال و بختیاری	۴۵۷,۶۲۰	۳۸۷/۷۵	۰	۰	۴۲۴	۱۴۳,۲۸۷	۶۰۰,۹۰۷
خراسان جنوبی	۲۶۰,۴۷۶	۱,۷۲۰/۰۰	۲	۵,۵۰۰	۹۷۲	۱۹۲,۵۰۰	۴۵۸,۴۷۶
خراسان رضوی	۱۴۲,۴۳۹	۳۸۵/۳۵	۰	۰	۱۶۷	۱۷,۷۷۰	۱۶۱,۶۱۴
خراسان شمالی	۱۶۸,۲۷۰	۱۸۰/۰۰۰	۲	۶۰۰	۲۴۸	۱۵۷,۰۱۳	۳۳۷,۷۳۳
خوزستان	۴,۷۹۱,۱۱۰	۱,۸۰۰/۰۰	۶	۲۲,۰۰۰	۱۹۰	۸۹,۴۰۰	۴۵۳,۱۱۰
سمنان - شهرسازی	۱۰۰,۰۰۰	۵۰/۰۰	۰	۰	۰	۰	۱۰۰,۰۰۰
سمنان - راه‌داری	۱۳۵,۲۷۰	۱۴۱/۷۰	۱	۳۰۰	۹۰	۴۲,۹۵۰	۱۸۷,۹۲۰
فارس	۶۸۰,۱۱۵	۲۸۵/۰۰	۱۸	۹۰,۰۰۰	۶۸۰	۳۱۸,۱۰۷	۱,۰۸۸,۲۲۲
قزوین	۲۲۰,۰۰۰	۲۰۰/۰۰	۵	۱۰۰,۰۰۰	۱۰۰	۱۵۰,۰۰۰	۵۰۰,۰۰۰
قم	۲۳۴,۶۳۸	۶۰/۰۰	۰	۰	۶۷	۳۲,۵۰۰	۲۶۷,۶۳۳
کردستان	۳۲۶,۳۷۰	۱۶۰/۰۰	۰	۰	۷۱۹	۳۹۶,۳۳۰	۷۴۰,۲۰۰
کرمان	۱۱۵,۸۸۵	۴۳۰/۰۰			۳۳۴	۱۴,۲۳۵	۱۳۰,۱۲۰
کرمان جنوب	۸۳۰,۰۰۰	۳۶۶/۰۰	۶۳	۱۰۵,۴۰۰	۹۷	۴۱,۰۰۰	۹۷۶,۴۰۰
کرمانشاه	۴,۰۱۰,۰۰۰	۸۸۳/۴۰	۵۴	۹۲,۴۶۰	۱,۱۹۹	۱,۰۰۰,۶۰۰	۵,۰۱۱,۳۶۰
کهگیلویه و بویراحمد	۱,۳۰۰,۰۰۰	۱,۰۱۰/۰۰	۳۰	۷۰۰,۰۰۰	۰	۰	۲,۰۱۲,۰۰۰
گلستان	۱,۹۷۷,۰۰۰	۹۹۵/۹۰	۲۲۴	۲۶۵,۷۰۰	۵۶۱	۴۱۶,۰۰۰	۲,۶۷۰,۳۷۰
گیلان	۷۴,۲۰۰	۱۱۹/۱۵	۹	۲۸,۰۰۰	۷۸	۱۱۸,۲۰۰	۲۲۰,۴۰۰
لارستان	۹۰,۰۰۰	۶۵/۵۰	۰	۰	۶۰۷	۴۵,۰۰۰	۱۳۹,۰۰۰
لرستان	۸,۳۰۰,۰۰۰	۶۰۰/۰۰	۲۰۸	۱,۳۸۹,۰۰۰	۳۸۰	۲۴,۷۱۸	۱۰,۲۲۸,۲۱۸
مازندران	۱,۹۹۴,۸۷۴	۲,۱۲۶/۰۰	۳	۱۶۳,۰۰۰	۲۹	۲۷۸,۵۰۰	۲,۴۳۸,۳۷۴
مرکزی	۷۹۶,۸۲۴	۲۹۰/۹۰	۷	۵۳,۰۰۰	۱۹۲	۱۷۷,۰۰۰	۱,۰۴۵,۵۲۴
هرمزگان	۱۰۹,۰۰۰	۱۴۷/۵۰	۰	۰	۱۲۳	۸۰,۰۰۰	۱۹۷,۴۲۰
همدان	۲۸۹,۳۰۰	۸۵۰/۰۰	۱۸	۳,۳۲۰	۵۱۰	۱۴,۲۸۰	۳۱۳,۶۶۰
یزد	۳۰,۴۳۵,۸۹۴	۱۶,۵۹۹/۵۳	۷۲۵	۴,۰۳۵,۵۸۵	۱۰,۴۹۵	۶,۰۵۸,۱۶۵	۴۱,۳۱۸,۰۳۸

تسری مالیات کارت‌های بازرگانی به کارگزاران گمرکی

بازرگان بلخی و کارگزار شوشتری

اصغر مظاهری

عضو هیئت مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی

کارگزاران گمرکی در چند سال گذشته با مشکلات زیادی مواجه بوده‌اند. عدم ثبات در تجارت فرامرزی کشور، حجم تقاضا را کاهش داد؛ افزایش سه برابری تعداد کارگزاران با جذب دو هزار کارگزار جدید (که البته در جای خود قابل قبول و لازم و مطابق با قوانین تسهیل کسب‌وکار است)، موجب افزایش عرضه شد؛ تغییرات روش‌های انجام تشریفات گمرکی با پیاده‌سازی سامانه جامع گمرکی، نظارت را بر احراز هویت کاهش داد و باعث شد تا ورود افراد مجهول‌الهویه به گمرکات افزایش یابد.

این افراد که در هیچ کجا نامی از ایشان ثبت نمی‌شد، هم مستعد انجام هرگونه تخلف گمرکی و قاچاق بودند و هم با وجود گمنامی، مالیاتی پرداخت نمی‌کردند و به تبع عدم پرداخت مالیات، کارمزد کمتری هم می‌گرفتند. کارگرانی که با انواع مشکلات و افزایش هزینه‌های دفاترشان روبه‌رو بودند، امکان رقابت را از دست می‌دادند و چه‌بسا همین امر، مقاومتشان را در قبال تعهد به انجام کار درست، کمتر و کمتر می‌کرد. چاره کار اجرای درست ماده ۱۹۰ آئین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی بود که افراد

با خبر شدیم اتحادیه کارگزاران گمرکی استان تهران در نامه‌ای خطاب به رئیس کل گمرک ایران، نسبت به انسدادهای بانکی کارگزاران گمرکی از سوی ادارات مالیاتی استان‌های کشور، به جهت بدهی مالیاتی صاحبان کالا (به‌خصوص صاحبان کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای و یکبار مصرف) اعتراض کرده و خواهان توقف اقدامات اجرایی در حوزه‌های وصول و اجرا شده است.

برای پیگیری چند و چون موضوع، به سراغ مهندس اصغر مظاهری، عضو هیات‌مدیره اتحادیه کارگزاران گمرکی رفتیم. او توضیح داد که از سال گذشته سازمان امور مالیاتی در یک اقدام گسترده و هماهنگ بیش از هشتصد کارگزار گمرکی را در سراسر کشور به اتهام فرار مالیاتی مورد تعقیب قضایی قرار داده است! شرح موقوف از زبان ایشان چنین است:



سازمان امور مالیاتی
پس از اینکه متوجه
شد صاحبان کارت‌های
بازرگانی موسوم به
اجاره‌ای استطاعت
پرداخت مالیات مورد
مطالبه را ندارند،
بدون توجه به ماهیت
کار کارگزار گمرکی،
آنان را مودی اصلی
قلمداد کرد و به میزان
بدهی مالیاتی فرضی
هر صاحب کارت،
برای کارگزاری که
در انجام تشریفات
گمرکی ترخیص
کالاها دخیل بوده‌اند
طرح دعوی کرد

قوه قضائیه حساب
بانکی کلیه خواندگان
را در همان بدو امر
مسدود و وثیقه‌های
سنگین تا سقف
کل بدهی صاحبان
کارت‌های بازرگانی
را برای کارگزاران
گمرکی معین کرد

اجتماعی‌شان را زیر سوال برده بود. با پیگیری‌های انجمن کارگزاران گمرکی، مشخص شد این افراد تماماً به عنوان بدهکار مالیاتی صاحبان کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای یا موسوم به یکبار مصرف مورد پیگرد قرار گرفته‌اند. در واقع سازمان امور مالیاتی پس از مراجعه به تعداد زیادی از صاحبان کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای و پس از اینکه متوجه شده است نامبردگان استطاعت پرداخت مالیات مورد مطالبه را ندارند، در اجرای بند ۷ ماده ۲۷۴ قانون مالیات‌های مستقیم^(۱) و با استفاده از تبصره ماده ۱۵۷ همان قانون^(۲) و بدون توجه به ماهیت حرفه‌ای کارگزاران گمرکی، آنان را مودی اصلی قلمداد کرده و به میزان کل بدهی مالیاتی فرضی (نه تشخیصی یا قطعی) هر صاحب کارت بازرگانی، برای هر یک از کارگزاری‌هایی که به هر میزان در انجام تشریفات گمرکی ترخیص این کالاها دخیل بوده‌اند، طرح دعوی کرده است.

جلسات متعدد انجمن کارگزاران گمرکی با مدیران ستادی سازمان امور مالیاتی، نشان داد که سازمان در اجرای مقررات فوق، تشریفات قانونی معمول را انجام نداده است و بدون رعایت پیش‌نیازها خصوصاً دستورالعمل شماره ۲۲/۹۷/۲۰۰۹/ص رئیس کل امور مالیاتی وقت در اجرای تبصره ماده ۱۵۷، اقدام به طرح دعوی و شکایت از کارگزاران گمرکی کرده است. با همین تلقی و در همکاری بسیار موثر مدیران ارشد سازمان با اتحادیه، از بسیاری از حساب رفع توقیف صورت گرفت و همچنین با مداخله مستقیم مدیرکل حقوقی سازمان، برخی شکایات مطروحه در استان‌های مختلف مسترد شد.

این اقدامات اگرچه کمک زیادی در رفع مشکلات مصداقی برخی همکاران کرده و در جای خود قابل تقدیر است، اما هنوز منجر به اصلاح مسیر اقدامات سازمان مالیاتی نشده است. از سوی دیگر، در مذاکرات اتحادیه با مسئولان قوه قضائیه در استان‌هایی که طرح دعوی انجام شده است، ایشان هم از روند پرونده‌ها اظهار نارضایتی کرده و تشکیل این تعداد پرونده را بدون دریافت اطلاعات لازم و بدون تفکیک میزان مطالبه از صاحب

واجد شرایط برای انجام تشریفات گمرکی را در اجرای ماده ۱۲۸ قانون امور گمرکی تعریف می‌کرد و تاکنون مغفول مانده بود، بنابراین تلاش‌ها برای مقابله با این مشکلات و اصلاح این ماده آغاز شد، اما هر بار با مخالفت‌های اتاق بازرگانی که خودش در قضیه کارت‌های اجاره‌ای مورد سوال بود و البته کسانی که نمی‌خواستند از تاریکی بیرون بیایند، مواجه شد.

در جایی که مدیران اتحادیه کارگزاران گمرکی دستشان به مسئولین و نمایندگان مجلس و مدیران اتاق نمی‌رسید، مخالفان در هر لحظه به ایشان دسترسی داشتند و حتی پس از اصلاح نصفه‌نیمه ماده فوق، به سرعت نامه مغایرت آن با قوانین مصوب مجلس را با یک استدلال کاملاً غیر تخصصی گرفتند، ایرادی که اگرچه با پاسخ مستدل گمرک ایران مواجه شد، ولی برای توقف اجرای آن کفایت می‌کرد.

در کنار تمامی این مشکلات، کارگزاران گمرکی از سال گذشته با مسئله بسیار عجیب و مهمی مواجه شدند که کل فعالیت حرفه‌ای‌شان را با تهدید روبه‌رو کرد، سازمان امور مالیاتی در یک اقدام گسترده و هماهنگ بیش از هشتصد کارگزار گمرکی را در سراسر کشور به اتهام فرار مالیاتی مورد تعقیب قضایی قرار داد (!) و تمامی حساب‌های بانکی این کارگزاران گمرکی که به دلیل نوع فعالیت و سازمان صادرکننده مجوز فعالیت (گمرک ایران) در هر لحظه قابل شناسایی و محل و مشخصاتشان معین و مراجعه به آنها همواره میسر است، بدون اطلاع قبلی مسدود شد و فعالیت حرفه‌ای ایشان کاملاً مختل گردید؛ آن هم در شرایطی که پروانه فعالیت کارگزاران گمرکی به صورت دوساله تمدید می‌شود و قبل از هر بار تمدید قانوناً باید گواهینامه موضوع ماده ۱۸۶ قانون مالیات‌های مستقیم را مبنی بر پرداخت یا فراهم کردن ترتیب پرداخت بدهی‌های مالیاتی به گمرک تسلیم کنند.

باید خاطر نشان کنم که اکثریت کارگزاران گمرکی اشخاص موجه و قانونمندی هستند و در طول فعالیت حتی یک چک برگشتی نداشته و یا تاکنون به مراجع قضایی احضار نشده بوده‌اند، اما این اتفاق حیثیت شغلی و

از جمله دلایل رواج استفاده از کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای ناامیدی فعالان اقتصادی از مطالبه درست مالیاتی توسط سازمان امور مالیاتی و مهم‌تر از همه، مطالبه سه در هزار درآمد دارنده کارت بازرگانی و یک در هزار فروش وی (کل فعالیت اقتصادی صاحبان کارت و نه فقط سهم فعالیت موضوع کارت) در زمان تمدید آن بود

سازمان امور مالیاتی که از یکسو با اعلام اعداد نجومی در برآورد فرار مالیاتی کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای سطح توقع عمومی را افزایش داده و از سویی مسئولیت تضامنی خود را در قبال این بدهی‌ها انجام نداده بود، مصمم شد با ارسال پرونده‌ها به صورت فله‌ای به قوه قضائیه این بار را از دوش خود بردارد

اصلی کارت بازرگانی، برای ورود به ماهیت دعوی کافی نمی‌دانند، بنابراین باید به ریشه‌یابی مسئله پرداخته شود.

در چند سال گذشته، مسئله مالیات کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای و یا یکبار مصرف (که نه یکبار مصرف هستند و نه اجاره داده می‌شوند!) روزه‌روز حادث‌تر شده و راهکارهای پیشنهادی در مورد این معضل اقتصادی نشان می‌دهد که درک واحد و مشترک و البته مطابق با واقعیت در خصوص آن وجود ندارد.

کارت‌های بازرگانی موسوم به اجاره‌ای، در برهه‌هایی از زمان با توجه به شرایط روز اقتصادی کشور ایجاد و سپس ماندگار شدند. از جمله دلایل متعدد رواج استفاده از این کارت‌ها، ناامیدی فعالان اقتصادی از مطالبه درست مالیات فعالیت‌ها توسط سازمان امور مالیاتی و مهم‌تر از همه، مطالبه سه در هزار درآمد مشمول دارنده کارت و یک در هزار فروش وی (کل فعالیت اقتصادی صاحب کارت و نه فقط سهم فعالیت موضوع کارت بازرگانی!) در زمان تمدید کارت بود.

به هر حال، با گرم شدن این بحث و اظهارنظرهای متعدد و متفاوت از سوی مسئولان دستگاه‌های مختلف، فشار بر روی سازمان امور مالیاتی برای کشف و مطالبه این مالیات‌ها بیشتر شد. سازمان امور مالیاتی به عنوان متولی وصول این مالیات‌ها و اتاق بازرگانی به عنوان متولی صدور آنها، سعی در فرافکنی و مقصر جلوه دادن اشخاص دخیل در این پرونده به‌جز خود داشتند و از طرفی با افزایش اهمیت درآمدهای مالیاتی در اداره کشور، گمانه‌زنی‌ها برای تخمین میزان مالیات متعلقه بیشتر شد و سازمان مالیاتی سعی کرد سهم مالیات کارت‌های موسوم به اجاره‌ای از فرار مالیاتی را بیشتر نشان دهد. با این حساب فشار از روی این سازمان برداشته و به سازمان‌های دخیل در صدور این کارت‌ها منتقل می‌شد.

بعدها با انتخاب یک استراتژی واحد، عدد اعلامی بر اساس اصل مالیات و جرائم متعلقه بیان شد تا ارقام اعلامی تقریباً به سه برابر میزان واقعی افزایش یابد و از این طریق میزان فشار بر دستگاه‌های مذکور نیز افزایش یابد. با اتمام فاز تبلیغاتی و ورود به مرحله اجرا،

مشکلات کار بیشتر شد. مراجعه به صاحبان این کارت‌ها نشان می‌داد علیرغم اینکه مسئولیت پرداخت مالیات قانوناً متوجه ایشان است، از عهده پرداخت آن بر نمی‌آیند و بدین ترتیب در همین گام اول، دو مشکل با یکدیگر هم‌افزایی پیدا کردند، مالیات مورد مطالبه بیش از میزان واقعی بود، اما به دو دلیل اعتراضی به آن انجام نمی‌گرفت، اول اینکه صاحب کارت بازرگانی کاملاً خود را از جریان امور دور می‌دانست (و یا اینگونه نشان می‌داد) و بنابراین نمی‌توانست به مبلغ تشخیصی سازمان مالیاتی اعتراض کند و دوم اینکه در نبود مدارک لازم در خصوص پرداخت مالیات علی‌الحساب، مالیات بر ارزش افزوده طی پروانه‌های وارداتی و سایر پرداخت‌های قانونی محاسبه شده و تا زمان رسیدگی هیچگونه تعدیلی انجام نمی‌شد و کل مالیات و جرائم مالیاتی، آن هم بر اساس محاسبه سازمان و به‌صورت حداکثری در زمره بدهی مالیاتی قرار می‌گرفت. بررسی‌های موردی نشان می‌دهد در رسیدگی بعدی و با اولین مراجعه مودی اصلی، بعضاً تا ۷۰ درصد از مطالبه سازمان کاسته شده است.

سازمان امور مالیاتی که با اعلام اعداد نجومی در برآورد فرار مالیاتی کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای سطح توقع عمومی را افزایش داده و از سویی طبق تبصره ۵ بند ۳ ماده ۱۰ قانون مقررات صادرات و واردات (۳) مسئولیت خود را در قبال این بدهی‌ها انجام نداده بود، مصمم شد با ارسال پرونده‌ها به‌صورت تکمیل نشده به قوه قضائیه این بار را از دوش خود بردارد. بنابراین در اقدامی سراسری و بدون بررسی‌های لازم طبق دستورالعمل شماره ۲۲/۹۷/۲۰۰/ص صادره از همان سازمان در انجام تشریفات قانونی به منظور تعیین مودی اصلی، علیه همه کسانی که صرفاً وکالت‌نامه‌ای از سوی صاحب کارت بازرگانی برای ایشان صادر شده، اقدام به شکایت نمود و قوه قضائیه نیز حساب بانکی همه خواندگان را مسدود و وثیقه‌های سنگین تا سقف کل بدهی صاحبان کارت معین کرد.

این در حالی است که ماده ۱۲۸ قانون امور گمرکی، کارگزار گمرکی را چنین تعریف کرده است: «شخصی که تشریفات گمرکی کالای متعلق به اشخاص دیگر را به وکالت از طرف آنان انجام می‌دهد.»

مقرر عملیات اجرایی را پیگیری کند. با این اوصاف، اقدام ادارات مالیاتی استان‌ها در عدم پیروی از دستورالعمل‌های سازمان متبوع و ارسال پرونده‌های تشکیل شده قبل از اتمام تشریفات به قوه قضاییه، در حقیقت باعث شده است تا امکان بررسی درست و قانونی در خصوص پرونده‌ها میسر نباشد، همچنین قدر مسلم قوه قضاییه از زمان و کارشناسی لازم برای ورود در ماهیت و چند و چون مبالغ پرونده‌ها برخوردار نیست و تنها می‌تواند در حدود مقررات قانونی و با فرض صحت مبالغ مورد ادعا در خصوص آنها تصمیم بگیرد و از این حیث تشکیل این تعداد پرونده در شعب قضایی می‌تواند بر امنیت اقتصادی فعالان این حوزه تأثیر منفی گذاشته و بر بی‌اعتمادی بین ایشان و سازمان امور مالیاتی بیفزاید. نتایج به دست آمده از تعامل مثبت مدیران ارشد سازمان امور مالیاتی و قوه قضاییه با اتحادیه، نشان می‌دهد با افزایش این همکاری‌ها می‌توان مشکلات پیش آمده را به صورت منطقی‌تر و با حفظ حقوق دولت و افراد حل کرد. اتحادیه کارگزاران گمرکی شناخت خوب و دسترسی کافی به اعضای خود دارد و از هر گونه همکاری با مسئولان کشور برای رفع معضل پیش آمده استقبال می‌کند.

پی‌نوشت:

- ۱- استفاده از کارت‌های بازرگانی اشخاص دیگر به منظور فرار مالیاتی.
- ۲- در مواردی که مالیات به هر علت از غیر مؤدی مطالبه شده باشد، پس از تایید مراتب از طرف هیات حل اختلاف مطالبه مالیات از غیر مؤدی در هر مرحله که باشد، کان لم یکن تلقی می‌گردد و اداره امور مالیاتی مکلف است بدون رعایت مرور زمان موضوع این ماده ظرف یک سال از تاریخ صدور رای هیات مزبور، مالیات متعلق را از مؤدی واقعی مطالبه نماید و گرنه مرور زمان خواهد بود.
۳. دارنده کارت بازرگانی مطابق ماده (۱۸۶) قانون مالیات‌های مستقیم مسئول پرداخت مالیات است و مسئولان صدور، تجدید و تمدید کارت بازرگانی، در صورت عدم رعایت ماده مزبور مسئولیت تضامنی با مؤدی خواهند داشت. در هر حال، ماده (۱۸۲) قانون یاد شده اعمال و واردکننده مشمول پرداخت حقوق ورودی است.

میزان مشارکت، برگ تشخیص مالیاتی صادر گردد. البته این اقدام بدون همکاری صاحب اصلی کارت بازرگانی و اعلام اسامی افراد مرتبط در پرونده میسر نخواهد بود.

۳- در مرحله بعدی و چنانچه برگ تشخیص صادره مورد قبول مودیان جدید (اصلی) واقع شود، طبیعتاً با پرداخت مالیات و جرائم متعلقه پرونده بسته خواهد شد و در صورتی که مورد اعتراض واقع شود، با طی نمودن تشریفات مقرر در قانون و وفق مواد ۲۳۸، ۲۳۹ و ۲۴۷ ق.م.پس از طرح در هیات‌های حل اختلاف مالیاتی در مراحل بدوی و تجدیدنظر و تعیین تکلیف برگ قطعی مالیات صادر خواهد شد. در موارد فعلی بارها مشاهده شده است که مودی فراخوانده شده در همان بدو امر، نسبت به پرداخت مالیات خود اعلام آمادگی کرده، با این وجود، تعیین میزان بدهی از طرف سازمان مالیاتی میسر نبوده است!

۴- چنانچه مودی ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ برگ قطعی، نسبت به پرداخت اقدام نکند، پرونده به دایره اجرا سازمان امور مالیاتی تحویل داده شود.

۵- در نهایت چنانچه پس از یکماه از تاریخ ابلاغ اجرائیه، مودی نسبت به پرداخت اقدام ننماید، پرونده وارد فاز مطالبه و اجرا شود که در این مرحله، سازمان می‌تواند با اعلام شکایت در قوه قضاییه نسبت به مطالبه مالیات

بنابراین کارگزاران گمرکی که باید در اجرای اقدامات خود از صاحبان کالا (صاحبان کارت‌های بازرگانی به دلیل اینکه اسناد خرید و حمل به نام ایشان صادر می‌شود، مستنداً به بند «ش» ماده (۱) قانون امور گمرکی، صاحب کالا شناخته می‌شوند) و کالت‌نامه دریافت کنند، به همین راحتی در زمره خوانندگان پرونده‌های فرار مالیاتی قرار گرفته و مورد تعقیب واقع شدند. در حالی که تنها مسئولیت آنها انجام تشریفات گمرکی بوده و اتفاقاً در این پرونده‌ها، حقوق دولت به لحاظ دریافت حقوق ورودی، مالیات ارزش افزوده و حتی در موارد قانونی، مالیات علی‌الحساب متعلقه نیز پرداخت شده و از این حیث ایرادی به فعالیت کارگزار گمرکی وارد نیست.

این در حالی است که در چند مورد محدود که مطابق با بخشنامه‌های سازمان مالیاتی، بررسی ادعای صاحبان کارت بازرگانی درباره اینکه مودی اصلی نبوده‌اند، در هیات‌های حل اختلاف مالیاتی مطرح شده، این ادعا مورد قبول قرار نگرفته و هیات‌ها کماکان، صاحبان کارت‌های بازرگانی را مودی اصلی شناخته‌اند، اما با رویه پیش گرفته شده توسط ادارات مالیاتی استان‌ها، نفرات اصلی آزاد گذاشته شده و صرفاً علیه سایر افرادی که نامشان (صرفاً نامشان) در لیست افرادی که به نام آنها و کالت‌نامه صادر شده، اقدام قضایی صورت گرفته است.

در این رابطه فرآیندی را که مطابق قانون بایستی توسط سازمان امور مالیاتی و نهایتاً قوه قضاییه انجام می‌گرفت، می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

۱- طبق تبصره ماده ۱۵۷ ق.م.م و دستورالعمل شماره ۲۲/۹۷/۲۰۰/ص، ادعای صاحبان کارت بازرگانی در خصوص اینکه واردات/صادرات کالای موضوع فعالیت آن کارت متعلق به ایشان نبوده، ابتدا باید در هیات حل اختلاف مالیاتی مطرح و در صورت اثبات ادعا، مطالبه از غیرمودی متوقف و نسبت به مطالبه مالیات از مودی واقعی بدون رعایت مرور زمان موضوع این ماده، ظرف یکسال انجام شود.

۲- با توجه به بند فوق، در مورد افرادی که متعاقباً مودی شناخته خواهند شد، باید میزان مالیات مشخص شده و برای ایشان بر حسب

در چند مورد محدود که بررسی ادعای صاحبان کارت بازرگانی درباره اینکه مودی اصلی نبوده‌اند، در هیات‌های حل اختلاف مطرح شده، این ادعا مورد قبول قرار نگرفته و صاحبان کارت بازرگانی مودی اصلی شناخته شده‌اند، اما همچنان نفرات اصلی آزاد و صرفاً علیه کارگزاران گمرکی، اقدام قضایی صورت گرفته ...

اما و اگرهای محاسبه کرایه حمل بر حسب تن - کیلومتر

دور باطل!

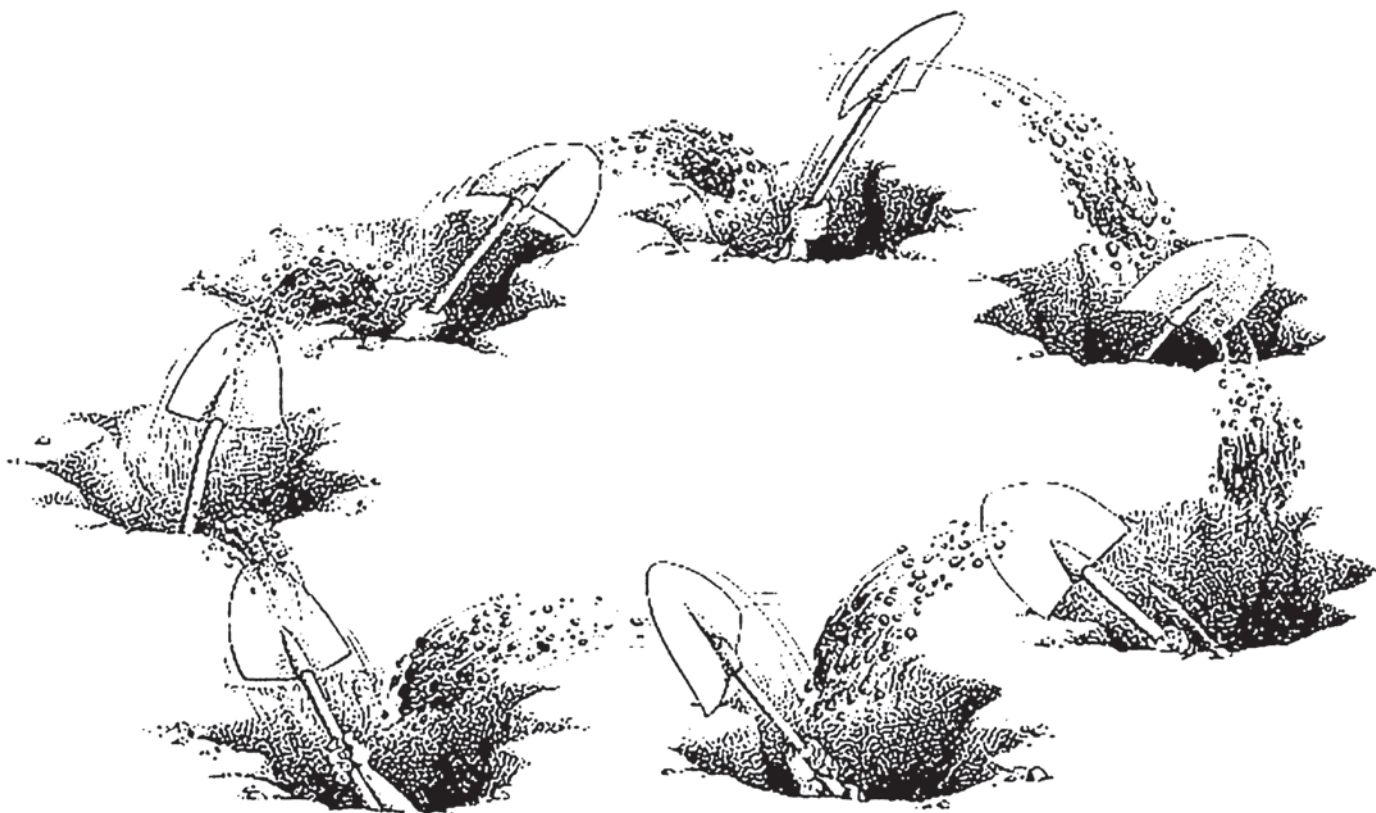
ترابران: ارزیابی شما از عملکرد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در اجرای تعیین نرخ حمل بر اساس تن - کیلومتر و نحوه نظارت بر آن از طریق تشکلهای ذی‌نفع چیست؟ گفته می‌شود خروجی فعلی مطلوب نیست، چون برخی کرایه‌ها حتی بالاتر از نرخ تن - کیلومتر است و همچنان حق راننده به‌درستی در نظر گرفته نمی‌شود.

■ اجازه بدهید قبل از پاسخگویی به سؤال شما کمی راجع به قیمت‌گذاری خدمات حمل و نقل در کشور بحثی داشته باشیم و آن اینکه باید به این نکته توجه کنیم که آیا به نظام قیمت‌گذاری توسط دولت در حوزه حمل و نقل اعتقاد داریم یا ترجیح می‌دهیم در نظام اقتصاد آزاد و بر اساس عرضه و تقاضا قیمت‌گذاری انجام شود.

تجربه چند دهه گذشته در کشور حاکی از آن است که نظام قیمت‌گذاری یا نرخ‌گذاری دستوری عواقب و آثار نامطلوبی از جمله فساد و رانت را به ارمغان آورده و نمونه‌های زیادی در فروش سوخت، لاستیک، ارز و

اعتراضات جسته و گریخته نسبت به نحوه اجرای محاسبه نرخ حمل بر حسب تن - کیلومتر، ما را بر آن داشت که با گذشت نزدیک به ۹ ماه از اجرای این طرح، نظر کارشناسان و دست‌اندرکاران حمل و نقل را در این زمینه جویا شویم. البته موفق نشدیم با مسئولان سازمان حمل و نقل جاده‌ای گفت‌وگویی در این خصوص داشته باشیم اما این موضوع فرصتی فراهم کرد تا با دیدگاه‌های دکتر حجاززاده آشنا شویم. محمد حجاززاده، دکترای اقتصاد حمل و نقل و لجستیک، سوابق اجرایی بسیاری در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از جمله مشاور معاون برنامه‌ریزی این سازمان داشته و تاکنون فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی بسیاری در حوزه مدیریت و برنامه‌ریزی حمل و نقل انجام داده است.

او معتقد است نرخ کرایه حمل بر مبنای تن - کیلومتر و بر مبنای توافقی در حال حاضر به موازات هم پیش می‌روند و تن - کیلومتر قرار نیست جایگزین توافق شود، بلکه صرفاً نرخ کف اقتصادی حمل را تعیین می‌کند و اینکه راننده تمایل داشته باشد بر اساس این نرخ کف، کالایی را حمل کند یا نه، بستگی به خودش دارد.





یکی از مشکلات پیش‌رو در مورد نرخ حمل کالا در کشور وجود مصوبات دهه گذشته شورای عالی ترابری کشور و به‌روز نشدن سازوکارهای بهره‌برداری مناسب از این مصوبات است؛ به‌طوری که مطالبات به‌حق رانندگان این حوزه نیز دستخوش فرسوده بودن این مصوبه شده است؛ این در حالی است که با وجود سهم‌بری دولت از کرایه حمل، اساساً اصل توافقی بودن آن بین صاحب کالا و راننده عملاً زیر سوال است

اغلب فعالیت‌های اقتصادی در جامعه به دلیل دولتی بودن بخش عمده‌ای از اقتصاد کشور، این توقع درستی است.

به این ترتیب، قیمت‌گذاری حمل کالا در کشور از مثالی به نام دولت، شرکت حمل و راننده تشکیل شده و صاحبان بار به‌عنوان تعیین‌کننده اصلی، در حال حاضر نقشی در تعیین قیمت حمل ندارند، در حالی که در شرایط اقتصاد مبتنی بر عرضه و تقاضا، ضلع دولت باید جای خود را به صاحبان کالا داده و نقش صاحبان کالا در تعیین قیمت حمل تعریف گردد (این موضوع در مدل‌های حمل بار در برخی کشورها تحت عنوان مناقصه حمل یا حراج کالا انجام می‌شود).

البته به‌تازگی در نرم‌افزارها و اپلیکیشن‌های حمل‌ونقل این مورد لحاظ گردیده و حق و حقوق صاحبان کالا تعریف شده، ولی در عمل و قوانین جاری تاکنون مدلی برای حضور آنان وجود نداشته و به‌عنوان ذینفعان شبکه هیچگونه محملی برای تاثیرگذاری در نرخ حمل ندارند و در نتیجه هر کدام از اضلاع فعلی این مثلث، توپ مشکلات را در زمین دیگری انداخته و خود را مبرا می‌دانند.

مثلاً وقتی صحبت از طرح برخی اشکالات حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور می‌شود، بعضی شرکت‌های حمل و بعضی از کارشناسان به سرعت روی «خودمالکی» ناوگان جاده‌ای دست گذاشته و آن را عامل اصلی عدم امکان برنامه‌ریزی می‌دانند، در حالی که به استناد آمارنامه سازمان راهداری از مجموع ۴۸۰ هزار راننده فعال بخش جاده‌ای نزدیک به ۲۸ درصد خودمالک (شخصی) بوده و قریب به ۶۰ درصد آن صرفاً راننده هستند و هیچگونه مالکیتی روی کامیون ندارند (۲۸۸ هزار نفر).

این در شرایطی است که می‌توان از این پتانسیل توانمند در قالب اتحادیه‌های رانندگان و انجمن‌های صنفی آنها که دارای حقوق تعریف شده هستند، به نحو مطلوب استفاده کرد؛ کما اینکه در سایر کشورها این اتحادیه در قالب اتحادیه خلبانان، رانندگان قطار، کاپیتان‌های کشتی، رانندگان کامیون با استفاده از حقوق صنفی خود جایگاه ویژه‌ای در تصمیم‌سازی‌های دولت‌ها دارند.

کالاهای دیگر از این حیث در کشور وجود دارد که علی‌رغم آگاهی از ایجاد چنین وضعیت ناکارآمدی، اصرار بر تعیین نرخ دستوری کماکان وجود دارد.

در نتیجه اگر بپذیریم که نرخ‌گذاری نباید توسط دولت بلکه اتحادیه‌ها و سندیکای هر حوزه تعیین گردد آن زمان با تغییر مسیر عرضه، انتظارات و مطالبات تغییر جهت خواهد داد و از سمت دولت به سمت عرضه‌کنندگان بخش خصوصی منتقل خواهد شد.

البته تجربه قیمت‌گذاری در حوزه حمل مسافر جاده‌ای که از دهه ۷۰ آغاز شده و توسط مکانیسم عرضه و تقاضا و به صورت شناور صورت می‌گیرد، کم‌وبیش نتایج مورد قبولی برای ذینفعان داشته که یکی از نتایج مثبت آن ورود اتوبوس‌های باکیفیت (عرضه مناسب) در این حوزه و رضایت بیشتر مشتری است؛ هرچند که بعضاً ایراد و اشکالاتی هم از بعد نظارتی اتحادیه‌ها و یا انجمن‌های صنفی بر نحوه عملکرد برخی شرکت‌ها یا مالکین اتوبوس‌ها وجود دارد.

اما در حوزه حمل‌ونقل داخلی کالا موضوع کمی متفاوت است. وجود عوارض ۴ درصد سهم دولت در قیمت تمام‌شده حمل کالا در هر بارنامه، عاملی است که خودبه‌خود دولت را وارد بحث نرخ‌گذاری می‌کند.

یکی از مشکلات پیش‌رو برای نرخ حمل کالا در کشور وجود مصوبات دهه گذشته شورای عالی ترابری کشور و به‌روز نشدن سازوکارهای بهره‌برداری مناسب از این مصوبات است؛ تا آنجا که مطالبات درست و به‌حق رانندگان این حوزه نیز دستخوش فرسوده بودن این مصوبه شده و اتکا دائمی بر توافقی بودن نرخ حمل داشته است؛ در حالی که با وجود سهم‌بری دولت از کرایه حمل، اساساً اصل توافقی بودن این نرخ بین صاحب کالا و راننده عملاً زیر سوال است و مصوبه شورای عالی ترابری نقض می‌گردد.

بنابراین با توجه به نقش دولت در تعیین نرخ حمل کالا، انتظارات ذینفعان و عرضه‌کنندگان خدمات (شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان) و مصرف‌کنندگان (صاحبان کالا) بیشتر شده و توقع دارند نرخ‌های حمل بر اساس شرایط اقتصادی و تورمی تعیین شود؛ کما اینکه برای

در هر پروژه‌ای که کیفیت فدای سرعت شود نمی‌توان انتظار بهره‌وری داشت. طرح تن/کیلومتر هم به دلیل همین روند، در حال حاضر صرفاً از حیث افزایش نرخ پایه باعث شده قیمت تمام‌شده حمل کالا متناسب با افزایش سطح عمومی قیمت‌ها جهش داشته باشد، ولی تا بهره‌وری کامل شبکه حمل (صاحب کالا، راننده و شرکت) فاصله زیادی دارد

در حال حاضر در بنادر کشور «نرخ کف» حمل معنایی ندارد و به دلیل همان مشکل و عدم برنامه‌ریزی، قیمت‌ها بر مبنای عرضه و تقاضا تعیین شده و به کرات صاحبان کالا ملزم به پرداخت چندین برابر همان نرخ بر مبنای تن/کیلومتر شده‌اند، چون کامیون به میزان تقاضا وجود ندارد

البته ناگفته نماند در جایی که حمل و نقل و لجستیک در کشور دارای برنامه‌ریزی لازم نیست، نمی‌توان انتظار داشت که راننده و مالک کامیون تابع نیازهای پراکنده و بدون برنامه‌ها بنگاه‌های اقتصادی سنتی باشد.

اجازه بدهید مثالی بزنم؛ فرض کنید امروز صاحب کالایی تصمیم به واردات ۵۰ هزار تن کالای مورد نیاز به داخل کشور دارد، به طور معمول، از زمانی که کشتی در حال بارگیری در بندر مبدا است، باید بندر مقصد به‌طور دقیق مشخص گردد و بر اساس نوع کالا، انبار ریلی و یا جاده‌ای آن تامین و به میزان ۵۰ هزار تن بار وارده و نوع کالا، کامیون و واگن، امکانات تخلیه و بارگیری و نیروی انسانی تدارک شده و نحوه تحویل بار و تسویه راننده در مقصد معلوم شود و مهم‌تر اینکه، قبل از رسیدن کامیون به مقصد برنامه بعدی کامیون به مقاصد بعدی تعیین گردد.

این فعالیت در زنجیره تامین توسط علم لجستیک برنامه‌ریزی و اجرا می‌شود و در آن تمامی فرایندها در قالب یک برنامه منسجم و تعریف شده و بر اساس عرضه و تقاضا قابل جاگذاری و اقدام است.

چنین پلتفرمی در حال حاضر در شرکت‌های 3PL در سایر کشورها در حال اجرا بوده و روزبه‌روز بهره‌وری از آن به دلیل رفع نقاط ضعف افزایش می‌یابد و کل زنجیره تامین دارای بهره‌وری بالا می‌شود، اما در ایران تمامی این فرایندها به صورت جزیره مستقل عمل کرده و راننده و مالک کامیون هم جزئی از این فرآیند بی‌برنامه است، پس چه توقعی از حضور تمام و کمال آنها در برنامه‌های ناقص زنجیره وجود دارد. اساساً در اقتصاد دولتی مانند آنچه در ایران وجود دارد، اجرای چنین برنامه‌ای، کار بسیار سنگینی بوده و مشخص نیست محوریت این برنامه در اجرا به عهده چه دستگاهی است.

در نتیجه شاهد فشار دائمی به بخش خدمات حمل و نقل و به‌خصوص رانندگان و افزایش سطح انتظارات از آنها هستیم.

رانندگان سرگردان در این شبکه نامانوس و متجانس اقتصاد به هر سو می‌روند تا بتوانند نیازهای اقتصادی خود را بهتر تامین نمایند که حاصل آن وجود رانندگان زیاد و فراوان

در بخشی از کشور و کمبود آن در بخش دیگر است.

حال با این فروضاتی که درباره مجمع‌الجزایر نهادهای دولتی در تصمیم‌گیری عرض کردم، مشاهده می‌کنیم در خرداد سال گذشته مصوبه ستاد تنظیم بازار مبنی بر توافقی بودن کرایه حمل از طرف وزیر صنعت ابلاغ شد، در حالی که در همان سال براساس تقاضاهای مکرر و اعتراض رانندگان، وزیر راه و شهرسازی با افزایش ۲۰ درصدی کرایه‌ها موافقت کرد، یعنی باز هم قیمت‌گذاری دستوری و نقض مجدد یکی از مصوبات نهاد دولتی توسط یک مقام دولتی و نتیجه آن رجوع به تعیین نرخ بر مبنای تن/کیلومتر توسط وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و اجرای آن با سرعت بالا که باعث شد بسیاری از ابعاد پیچیده این طرح در اجرای زودهنگام نادیده گرفته شود.

طبیعی است در هر پروژه‌ای که کیفیت فدای سرعت شود نباید انتظار بهره‌وری داشت و طرح تن/کیلومتر هم به دلیل همین روند، در حال حاضر بهره‌وری بالایی نداشته و صرفاً از حیث افزایش نرخ پایه باعث گردیده قیمت تمام‌شده حمل کالا متناسب با افزایش سطح عمومی قیمت‌ها جهش داشته باشد و انتظارات رانندگان را پوشش دهد، ولی تا بهره‌وری کامل در شبکه حمل (صاحبان کالا، راننده و شرکت‌ها) فاصله زیادی دارد.

ترابران: به نظر شما، جایگزینی نرخ حمل تن-کیلومتر به جای نرخ توافقی تا چه حد در واقعی شدن نرخ کرایه‌ها موثر بوده است؟

■ به نظر من، تعیین نرخ حمل بر مبنای تن/کیلومتر فعلاً در حد تعیین نرخ کف حمل و صرفاً جهت افزایش کرایه‌ها متناسب با تورم بوده و رانندگان و شرکت‌های حمل همانند قبل بر سر تعیین نرخ توافق می‌کنند، زیرا چاره‌ای جز این نیست؛ به عبارت دیگر نرخ بر مبنای تن/کیلومتر و بر مبنای توافقی در حال حاضر به موازات هم پیش می‌روند و تن/کیلومتر قرار نیست جایگزین توافقی شود، بلکه صرفاً نرخ کف اقتصادی حمل را تعیین می‌کند و اینکه راننده تمایل داشته باشد بر اساس این نرخ کف، کالایی را حمل کند یا نه، بستگی به خودش دارد؛ کما اینکه در

فرض کنید نرخ بر مبنای تن/کیلومتر به بهترین نحو اجرا شود، یعنی شفافیت در عملکرد شرکت‌ها و صاحبان کالا وجود داشته باشد و کلیه حق و حقوق رانندگان تامین شود، ولی آیا مدل پیشنهادی، برای الزام رانندگان به اجرای برنامه حمل در مسیر مشخص و مدنظر دولت راه‌حلی اندیشیده است؟ خیر

شاید بهتر باشد مدل تن/کیلومتر فقط برای تعیین نرخ‌های کف استفاده شود، چراکه کنترل لازم جهت اخذ بیشتر از آن توسط رانندگان مکانیسم درستی نداشته و کارایی لازم را برای صاحبان کالا ندارد

تعمیرات، نگهداری، استهلاک خودرو و کاهش قیمت بر اثر افزایش عمر کامیون نیز از جمله شاخص‌هایی هستند که به ظاهر بر میزان کرایه تاثیر ندارند، اما به طوری که گفته شد درآمد نهایی را با تغییرات بسیاری مواجه می‌کنند.

تراپران: راهکار پیشنهادی شما برای پذیرش و شناخت فلسفه محاسبه نرخ بر اساس تن - کیلومتر از طرف صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل چیست؟

■ اجازه دهید مسئله را این گونه تعریف کنیم که فرض کنید نرخ بر مبنای تن/کیلومتر به بهترین نحو ممکن قابلیت اجرا پیدا کند، یعنی شفافیت در عملکرد شرکت‌ها و صاحبان کالا وجود داشته باشد و کلیه حق و حقوق رانندگان از جمله بیمه، سختی کار و ... تامین شود، ولی آیا این مدل پیشنهادی برای الزام رانندگان به اجرای برنامه حمل در یک مسیر مشخص و مورد نیاز دولت راه‌حلی اندیشیده است؟ خیر

بنابراین یقیناً باز به مدل توافق برمی‌گردد، یعنی نرخ‌هایی که مورد قبول راننده است و در مورد آن با شرکت‌های حمل توافق می‌کند و به صاحب کالا تحمیل می‌شود.

به این ترتیب، مجدداً نرخ کف حمل که در حال حاضر به رقم ۱۰۳۳ ریال تعیین شده، عامل شروع چانه‌زنی دو طرف می‌شود و پس از آن نرخ توافقی مشکل را حل می‌کند.

در نتیجه شاید بهتر باشد مدل تن/کیلومتر فقط برای تعیین نرخ کف مورد استفاده قرار گیرد، چراکه کنترل‌های لازم جهت اخذ بیشتر از آن توسط رانندگان، مکانیسم درستی نداشته و کارایی لازم را برای صاحبان کالا ندارد.

تراپران: و سخن آخر؟

■ سخن آخر اینکه؛ بنده که ۲۷ سال از عمر کاری خود را در حوزه حمل و نقل و لجستیک کشور سپری کرده‌ام، معتقدم به جای حل کردن مشکل بخشی از این زنجیره که مسکن‌های مقطعی محسوب می‌شود و دوره مصرف کوتاهی دارد، باید به فکر پیاده‌سازی برنامه جامع لجستیک مبتنی با تعادل عرضه و تقاضا در کشور بود که البته کار بزرگ و پیچیده‌ای است.

حال حاضر در بنادر کشور «نرخ کف» حمل معنایی نداشته و به دلیل همان مشکل و عدم برنامه‌ریزی، قیمت‌ها بر مبنای عرضه و تقاضا تعیین می‌شود و به کرات صاحبان کالا ملزم به پرداخت چندین برابر همان نرخ بر مبنای تن/کیلومتر شده‌اند، چرا که کامیون به میزان تقاضا وجود ندارد.

تراپران: تخلفاتی که ممکن است به علت عدم نظارت در محاسبه نرخ تن - کیلومتر اتفاق بیفتد، کدامند؟

■ یقیناً فشار رانندگان به دولت در خصوص اجرای نرخ بر مبنای تن/کیلومتر با فوریتی که در زمان بندی آن وجود داشت، باعث شد که در برخی از کلان‌شهرها و بنادر کشور که به لحاظ نظارتی، شرایط قابل کنترل تری توسط انجمن‌های صنفی و سازمان راهداری دارند، این نرخ را اجرا کنند و نتیجه آن هم نسبتاً قابل قبول بوده است، ولی متأسفانه به همان دلایلی که شرح دادم، عدم تعادل بین عرضه و تقاضا در این حوزه و همچنین غیرشفاف بودن نقش صاحبان کالا در مدل تن/کیلومتر، باعث شده برخی از آنها که توان مالی بالایی دارند تعیین‌کننده نرخ حمل برای شرکت‌ها و رانندگان شوند تا جایی که از یک طرف به ازای باری که در اختیار شرکت‌های حمل می‌گذارند، سهمی از درآمد آنها را صاحب می‌شوند و از طرف دیگر در رقابت ناسالم با دیگر صاحبان کالا با پرداخت وجه خارج از عرف به رانندگان، باعث برهم زدن نظم این شبکه و جذب غیراصولی رانندگان شده و بقیه صاحبان کالا را دچار چالش کمبود کامیون می‌کنند. امری که بارها در بندر امام خمینی شاهد آن بوده‌ایم.

تراپران: عوامل دیگری که به غیر از میزان بار و فاصله مسیر باید در نرخ تن - کیلومتر در نظر گرفته شود، چیست؟

■ در مدل تن/کیلومتر دو پارامتر مسافت و وزن بار رابطه کاملاً مستقیم با میزان کرایه حمل دارند و این بدان معنی است که راننده برای کسب درآمد بیشتر، باید به دنبال محموله‌های سنگین‌تر در مسافت طولانی‌تر باشد، اما در کنار دو عامل اصلی و مشخص در مدل فوق، میزان سوخت مصرفی، روغن مصرفی، لاستیک، بیمه، حقوق رانندگان،

کار مهمی مانند تن - کیلومتر با یک ابلاغ تمام نمی‌شود و عوامل فرعی موثر بر این روش فراوان است

شناوری در شرایط نامعلوم!

کریمی در خصوص روند اجرایی شدن محاسبه نرخ حمل بر حسب تن - کیلومتر توضیح داد: «از زمانی که محاسبه تن بر کیلومتر تصویب شد، جلسات تخصصی به صورت کاملاً منظم و کارشناسی برگزار شد، پس از تقریباً ۹ جلسه که هم نمایندگان ما به عنوان تشکل‌های مردم‌نهاد، هم نمایندگان سازمان، هم بعضاً متخصصانی از دانشگاه حضور داشتند، به جمع‌بندی رسیدند و خروجی کار، ابلاغ مصوبه شورای عالی ترابری برای اجرا به استان‌ها بود.»

او در پاسخ به این سوال که آیا از آبان ماه سال گذشته که مصوبه تن بر کیلومتر ابلاغ شد، تاکنون به نحو مطلوب اجرا شده است یا خیر، گفت: «به نظر می‌رسد که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای موضوع تن بر کیلومتر را به شکل یک پروژه مدنظر قرار نداده که به طور جدی با آن برخورد کند، یعنی برنامه زمان‌بندی مشخصی برای آن تعریف نکرده و تمام مواردی که در حسن اجرای تن - کیلومتر دخالت دارد، دیده نشده است. سازمان برای تسریع در انجام کار،

احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران که به عنوان نماینده تشکل‌های صنفی در جلسات مربوط به اجرایی شدن محاسبه نرخ کرایه حمل بر اساس تن - کیلومتر حضور داشته است، روند اجرایی شدن آن را چندان مطلوب ارزیابی نمی‌کند و معتقد است، همچنان اشکالات مشهودی وجود دارد که باید با تعامل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور مرتفع شود. به گفته او «یکی از موضوعات مهم این است که شرایط سخت مسیرهای صعب‌العبور باید در محاسبه نرخ مدنظر قرار گیرد زیرا صرفاً کیلومتر و تن نمی‌تواند مبنای محاسبه نرخ حمل باشد و عوامل بسیار دیگری حتی نوع بار در آن دخالت دارند.»





به نظر می‌رسد که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای موضوع تن بر کیلومتر را به شکل یک پروژه مدنظر قرار نداده که به طور جدی با آن برخورد کند، یعنی برنامه زمان‌بندی مشخصی برای آن تعریف نکرده و تمام مواردی که در حسن اجرای تن - کیلومتر دخالت دارد، دیده نشده است

علی‌رغم مخالفت ما، کرایه‌هایی که اکنون اعمال می‌شود در برخی مسیرها و برای برخی کالاهای حتی بالاتر از نرخ تن - کیلومتر هم رفته است

است کمتر از ارقام فعلی هم باشد؛ مثلاً ما شنیدیم کرایه حمل محصول کیوی از شمال به بندر امام خمینی در استان خوزستان ۱۲ میلیون تومان محاسبه شده یا حمل یک بار سیب زمینی از همدان به خوزستان ۸ میلیون تومان شده است که این رقم‌ها مورد نظر ما نیست، ضمن آنکه باز هم مشخص نیست چه میزان از این کرایه سهم کامیوندار است. ما می‌گوییم تن بر کیلومتر قاعده‌ای است با پارامترهای مشخص و موثر ثابت و متغیر که در تعیین قیمت تمام شده حمل دخالت دارند. این قیمت هر چه هست حتی اگر پایین‌تر نرخ فعلی هم باشد مد نظر ماست.»

او با تکذیب اینکه محاسبه تن - کیلومتر در ۹۰ درصد کرایه‌ها اعمال شده است، گفت: «قطعا این طور نیست. شاید کرایه‌ها بالاتر رفته باشد، اما این دلیل اجرای تن بر کیلومتر نیست. آیا سهم راننده به اندازه سهم واقعی اوست؟ آیا شرکت حمل‌ونقل درصد واقعی خود را دریافت کرده است؟ آیا پشت بارنامه‌ها چیزی نوشته نشده است؟ موردی داشتیم که در بارنامه قیمت ۲ میلیون تومان بوده ولی پشت بارنامه ۳ میلیون تومان نوشته شده است، اینها مسائلی است که به دلیل عدم نظارت ایجاد می‌شود که با دستور رئیس سازمان راهداری قرار شده تمام موارد دیده شود.»

کریمی افزود: «مسئولان فکر می‌کردند کار مهمی مانند تن بر کیلومتر با یک ابلاغ تمام می‌شود، اما ابلاغ مقدمه‌ای است بر یک کار زمان‌بر و ابلاغ یک دستور موجب می‌شود که شرکت حمل و نقل و کامیون‌دار و صاحب کالا برنامه‌ریزی کنند، ولی متأسفانه برای مسئولان چندان اهمیت نداشت که با اهمیت و جدیت روی آن کار کنند.»

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران تاکید کرد: «یکی از موضوعاتی که برای ما اهمیت بسیاری دارد این است که شرایط سخت مسیرهای صعب‌العبور در نظر گرفته شود. صرفاً کیلومتر و تن نمی‌تواند مبنای محاسبه نرخ تن - کیلومتر باشد. عوامل بسیار دیگری دخالت دارد حتی در نوع بار. نباید انتظار داشته باشیم کرایه‌ای که برای حمل فولاد پرداخت می‌شود، برای مصالح

کارها را به استان‌ها واگذار کرد، ولی اکنون خروجی کار مطلوب کامیون‌داران نیست.» کریمی افزود: «علی‌رغم مخالفت ما، کرایه‌هایی که فعلاً اعمال می‌شود در برخی مسیرها و برای برخی کالاهای حتی بالاتر از تن - کیلومتر هم رفته است، اما این مشکلات راه‌حل دارد، چون تن - کیلومتر قاعده‌ای است که کامیون‌دار و راننده از اجرای آن راضی هستند و بعد از سال‌های طولانی جایگزین نرخ توافقی شد که از هر نظر محل اشکال بود و چهل سال بخش حمل‌ونقل جاده‌ای ما را با خسارت جدی مواجه نموده است.»

در نظارت بر حسن اجرا مشکل داریم

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران با بیان اینکه در خصوص نحوه اجرا نیز (هم از نظر توجه به عوامل موثر در اجرای تن بر کیلومتر و هم نظارت بر اجرا) مشکلاتی وجود دارد، گفت: «بر اساس مصوبه شورای عالی ترباری نظارت بر عهده تشکل‌های مربوطه است. تشکل ذی‌نفع ما هستیم و ما باید امکان نظارت داشته باشیم تا به‌عنوان مثال، ببینیم آیا شرکت حمل‌ونقل نرخ پایینی‌تر از نرخ تن بر کیلومتر در بارنامه درج می‌کند؟ آیا محاسبه توافقی همچنان به قوت خود باقی است یا خیر؟»

او افزود: «ما در جلسه‌ای با مسئولان سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای و با حضور آقای حسن‌نیا صحبت کردیم و قرار بر این شد که این جلسات ادامه پیدا کند تا نقاط ضعفی که کوچک هم نیست و کاملاً مشاهده می‌شود رفع شود و برای اجرای صحیح و جامع تن بر کیلومتر قدم دیگری برداریم. من معتقدم برای جایگزینی محاسبه نرخ تن - کیلومتر به جای توافقی، برنامه‌ریزی و زمان‌بندی لازم است تا به نحوی پذیرش همه‌جانبه ذی‌ربط شرکت حمل‌ونقل، صاحب کالا، کامیون‌دار، راننده و حتی سیستم دولتی را به دنبال داشته باشد. مطمئناً در زمان کوتاه امکان‌پذیر نیست.»

او توضیح داد: «اصولاً قرار نیست که تن بر کیلومتر کرایه‌ها را افزایش دهد. قرار است که نرخ تمام‌شده حمل را مشخص کند که ممکن

طبق مصوبه شورای عالی ترابری نظارت بر اجرای طرح تن - کیلومتر بر عهده تشکل‌های مربوطه است. تشکل ذی نفع ما هستیم و باید امکان نظارت داشته باشیم تا به عنوان مثال، ببینیم آیا شرکت حمل نرخی پایین‌تر از نرخ تن بر کیلومتر در برنامه درج می‌کند؟ آیا محاسبه توافقی به قوت خود باقی است یا خیر؟

اصولا قرار نیست تن بر کیلومتر کرایه‌ها را افزایش دهد. قرار است که نرخ تمام‌شده حمل را مشخص کند که ممکن است کمتر از ارقام فعلی هم باشد مثلا ما شنیده‌ایم کرایه حمل محصول کیوی از شمال به بندر امام در خوزستان ۱۲ میلیون تومان محاسبه شده یا حمل بار سیب‌زمینی از همدان به خوزستان ۸ میلیون تومان شده است که این رقم‌ها مورد نظر ما نیست

ساختمانی هم پرداخت شود.»

او ادامه داد: «در دنیا هم همین طور است؛ یعنی بارها را دسته‌بندی و براساس آن برنامه‌ریزی کرده‌اند. اکنون سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به این نتیجه رسیده که باید بازنگری اساسی در چگونگی محاسبه نرخ تن - کیلومتر داشته باشد.»

کریمی درباره میزان پذیرش صاحبان کالا از نرخ‌گذاری جدید حمل کالا گفت: «ابتدا مقاومت‌هایی مخصوصا از طرف تولیدکنندگان بزرگ و برخی وزارتخانه‌ها مانند صنعت و جهاد کشاورزی دیده می‌شد و ایراداتی به این موضوع وارد می‌کردند، اما در مجموع بازخورد صاحبان کالا از این موضوع منفی نبوده است. بعضا در برخی استان‌ها به استناداری‌ها مراجعه می‌کردند، ولی وقتی سازمان راهداری، فلسفه تن بر کیلومتر را در ستاد و استان‌ها تشریح کرد، هم سیستم دولتی، هم صاحبان کالا متقاعد شدند که تن بر کیلومتر قاعده‌ای است که به مراتب بهتر از نرخ‌های توافقی است و از نظر جلوگیری از فساد و مشکلات حاشیه‌ای هم عملکرد بسیار بهتری دارد.»

او خاطر نشان کرد: «البته بخش حمل و نقل هم ملاحظاتی را برای صاحبان کالا در نظر می‌گیرد تا با مشکلات زیادی مواجه نشوند. در واقع، از زمانی که اجرای تن بر کیلومتر را ابلاغ کردند، اعلام شد که استان‌ها با هماهنگی صنوف، اجازه کاهش و افزایش ضرایب را تا ۲۰ درصد پایین‌تر و بالاتر دارند، یعنی سازمان راهداری اختیار داده که بعضا اگر احساس شد بازار ممکن است متاثر از اجرای نرخ تن - کیلومتر ملتهب شود اجازه ندهند این اتفاق بیفتد؛ به عنوان نمونه، در مورد نهاده‌های دامی که از ضروریات مرغداری‌ها است و یا درباره حمل مصالح ساختمانی این قضیه بسیار موثر بوده و این ملاحظات توسط سیاست‌گذار تا حدودی در نظر گرفته شده است.»

وقتی وعده می‌دهید، عمل کنید

دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون‌داران در پایان این گفت‌وگو درباره پیگیری مطالبات رانندگان از یک سال گذشته تا به امروز

یادآور شد: «نکته مهم این است که مطالبات کامیون‌داران و رانندگان به اذعان سیستم دولتی به حق بوده و زیاده‌خواهی نبوده است ولی اشتباهی که صورت گرفته این بود که تحت تاثیر شرایط آشفته آن روزها، همه درخواست‌ها را پذیرفتند و حتی وعده‌هایی دادند که اصلا جزو مطالبات نبود و بعد

به مرور به فراموشی سپرده شد.» او با اظهار تاسف از اینکه این اتفاق در کشور ما تکراری شده است، گفت: «مثلا در زلزله خوزستان و کرمانشاه در ماه اول همه برای کمک هجوم آوردند ولی در ماه‌های بعد، همه کارها رها شد. ما هنوز از زلزله بم هم کسی را داریم که در کانکس زندگی می‌کند. در مورد مشکلات رانندگان هم به همین ترتیب بود و به مرور، هم در سیستم دولتی و هم در کمیسیون اجتماعی مجلس، جلسات پیگیری متوقف شد یا خاصیت خود را از دست داد. اگر من به عنوان یک مطالبه‌گر حق دارم، باید در مسیر اصلاح و احقاق حقوق قدم بردارند، اگر حق با من نیست، از همان اول بگویند حرف شما درست و منطقی نیست. اینکه بپذیرند بعد رها کنند، درست نیست.»

کریمی با اشاره به اینکه عملکرد سازمان راهداری به نسبت سایر مراجع مرتبط بهتر بوده، هرچند که مطلوب نبوده است، تصریح کرد: «اما در بخش وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان تامین اجتماعی و وزارت نفت واقعا شاهد عملکرد رضایت‌بخشی نبودیم. این در حالی است که با وجود مشکلات مربوط به سوخت، لاستیک و روغن، رانندگان با صبر و بردباری به کار خود ادامه می‌دهند و حتی در زمان سیل هم نهایت همکاری را داشتند و به صورت رایگان مایحتاج عمومی را حمل کردند.»

او افزود: «در شرایط فعلی، متاسفانه ما در جاده‌ها می‌بینیم که به دلیل مستعمل بودن لاستیک‌ها، ناوگانی که بار زده لاستیکش ترکیده و اکنون هیچ چاره‌ای ندارد جز اینکه لاستیک را به قیمت آزاد تهیه کند، چون در بخش لاستیک سهمیه‌ای، شرایط به نحوی نیست که پاسخگوی نیاز بخش حمل و نقل باشد.»

سازمان راهداری و

حمل و نقل جاده‌ای کشور منتشر کرد:

اطلاعیه توزیع لاستیک ناوگان عمومی حمل و نقل جاده‌ای



مالکان ناوگان عمومی حمل و نقل بار و مسافر می‌توانند با در دست داشتن مدارک متعلق به خود و وسیله نقلیه نسبت به دریافت لاستیک به نرخ مصوب اقدام کنند.

به گزارش سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور؛ مالکان ناوگان عمومی حمل و نقل بار و مسافر جاده‌ای سراسر کشور (ناوگان سنگین و نیمه سنگین) می‌توانند با در دست داشتن مدارک متعلق به خود و وسیله نقلیه (شامل کارت هوشمند ناوگان، کارت ناوگان و برگ سبز مالکیت ناوگان) نسبت به دریافت لاستیک مورد نیاز به نرخ مصوب اقدام کنند.

مراحل دریافت لاستیک از سوی متقاضیان به این شرح است:

۱- مراجعه به ادارات کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان منطبق با سریال پلاک و وسیله نقلیه در سراسر کشور

۲- ثبت نام متقاضی

۳- دریافت حواله لاستیک بر اساس کارکردهای مندرج در جدول ذیل

۴- مراجعه به نمایندگی فروش مشخص شده در حواله، پرداخت وجه مندرج در حواله و دریافت لاستیک مورد درخواست

نوع ناوگان عمومی جاده‌ای میزان لاستیک تخصیص یافته به ازای پیمایش ناوگان:

اتوبوس به ازای هر ۲۰۰۰۰ کیلومتر کارکرد ۲ حلقه

مینی بوس به ازای هر ۱۵۰۰۰ کیلومتر کارکرد ۲ حلقه

باری با ظرفیت تا ۲۰ تن به ازای هر ۲۰۰۰۰ کیلومتر کارکرد ۲ حلقه

باری با ظرفیت بیش از ۲۰ تا ۴۰ تن به ازای هر ۱۵۰۰۰ کیلومتر کارکرد ۲ حلقه

باری با ظرفیت بیش از ۴۰ تن به ازای هر ۱۰۰۰۰ کیلومتر کارکرد ۲ حلقه

رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران در این مراسم با اشاره به اجرای تیر الکترونیکی به عنوان دومین تجربه در کنوانسیون تیر در مرز آستارا توسط ایران و آذربایجان گفت: تجربه نخست بین ایران و ترکیه بسیار موفق بود و در تجربه دوم، ایران و جمهوری آذربایجان در راستای ایجاد تحول در حوزه تسهیل و تسریع فعالیت‌های بین‌المللی گمرکی فعالیت می‌کنند.

رئیس کل گمرک ایران با اشاره به اهمیت و توسعه حوزه حمل و نقل جاده‌ای و بین‌المللی خاطر نشان کرد: «با راه‌اندازی و بهره‌برداری از تیر الکترونیکی ایران و آذربایجان، دفترچه‌های کاغذی در این کنوانسیون حذف می‌شود.»

وی افزایش سرعت و پیشگیری از تخلفات در حوزه گمرکی ایران و جمهوری آذربایجان را بخشی از مزایای راه‌اندازی تیر الکترونیکی دانست و گفت: «مذاکرات لازم با دولت آذربایجان درباره ایجاد دروازه مشترک تجاری انجام شده و بحث تبادل و ارتقای دیتا و روند توسعه تجارت و عبور و مرور در دو سوی مرز در دستور کار گمرکات دو کشور قرار گرفت.»

در مراسم افتتاح پروژه گمرکی مشترک تیر الکترونیکی، رئیس کل گمرک جمهوری آذربایجان و جمعی از مسئولان ارشد این کشور حضور داشتند.

رئیس گمرکات دولتی جمهوری آذربایجان نیز در مراسم افتتاحیه اجرای آزمایشی پروژه تیر الکترونیکی بین ایران و آذربایجان اهمیت این پروژه را با توجه به استفاده از سیستم‌های مکانیزه بسیار بالا دانست و گفت: «با توجه به همکاری و دوستی روسای جمهور کشورهای ایران و آذربایجان توسعه همکاری‌های گمرکات دو کشور نیز در بالاترین سطح افزایش داشته و امروز مشکل خاصی بین گمرکات این دو کشور نداریم.»

شهرستان مرزی آستارا در ۱۷۳ کیلومتری شمال غربی مرکز استان گیلان و ۳۵۰ کیلومتری جنوب باکو قرار دارد و تنها مرز زمینی گیلان با آذربایجان است. گفته می‌شود امسال تیر الکترونیکی به صورت آزمایشی بین ۶ گمرک دیگر ایران (تهران، بندر امام خمینی، اصفهان، تبریز و غرب تهران) و ۵ گمرک از گمرکات آذربایجان بعد از طی مراحل آزمایشی به اجرا در می‌آید.

افتتاح پروژه مشترک «تیر الکترونیکی» ایران و آذربایجان

پروژه گمرکی مشترک تیر الکترونیکی ایران و جمهوری آذربایجان با حضور روسای گمرک دو کشور در شهر آستارا ایران افتتاح شد.



فعالیت حمل مصالح در پروژه‌های راهسازی به چالش جدی اجرای پروژه‌های راهسازی تبدیل شده، زیرا پیمانکاران این رشته ناچارند در چرخه فعالیت خود با رقبایی مانند رشته معدن رقابت کنند که علیرغم هزینه‌های عمدتاً ریالی، درآمد خود را از فروش محصول به شکل ارزی حاصل می‌کنند و در آگهی‌های جذب پیمانکاران حمل، تا دو برابر تعرفه‌های راهسازی پیشنهاد قیمت می‌دهند. این در حالی است که در فصل تابستان که اوج فعالیت‌های راهسازی است، به علت جذب کامیون‌ها به حمل محصولات کشاورزی، چنین مشکلاتی تشدید می‌شود.

در زمینه چالش کنونی حمل مصالح در پروژه‌های راهسازی، بد نیست نگاهی داشته باشیم به افزایش هزینه‌های حمل از سه ماهه چهارم ۹۶ - که مبنای فهرست سال ۹۷ بوده - تا سه ماهه چهارم سال ۹۷ که مبنای فهرست ۹۸ است. در جدول شماره یک افزایش و بهای ردیف‌های حمل فهرست ۹۸ به

مانع جدی اجرای پروژه‌های راهسازی

چالش حمل مصالح

خدایار خاشع

دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها

افزایش قیمت ارز در سال ۹۷ سبب شکل گرفتن یک چرخه تورمی بین نرخ ارز و قیمت کالاها شده که سازوکار بازار را مختل کرده و برای آن دسته از فعالیت‌ها که هزینه مصالح و خدمات خود را از بازار تهیه، ولی درآمدهای خود را براساس تعرفه‌های دولتی دریافت می‌کنند (مانند فعالیت پیمانکاری پروژه‌های عمرانی) مشکلات جدی‌تری به وجود آورده است. در این راستا بعضی از ردیف‌های کاری دچار عدم موازنه بیشتری شده‌اند.



و یا با فروش آن، وجه دریافتی را در محل دیگری که امروزه عموماً معطوف به اقتصاد زیرزمینی نظیر ارز و سکه و مانند آن است سرمایه گذاری کنند. بنابراین انتظار می رود که دولت و خصوصاً سازمان برنامه و بودجه کشور به صورت اضطراری، راه حلی برای این مشکل بیندیشند؛ وگرنه هزینه های نهایی برای جبران این تاخیرات به مراتب بیشتر - و در این شرایط که میزان قابل توجهی از راهها در سیل بهار آسیب جدی دیده اند - غیر قابل جبران خواهد بود. فراموش نکنیم که اگر امروز هزینه های واقعی فعالیتها پرداخت نشود، در آینده باید با تعدیل و سایر هزینه ها غیر پرداخت گردد.

فهرست متناظر سال ۱۳۹۷ درج شده که این افزایش قیمت، حدود ۳۳ درصد است. در جدول دو نیز می توان نگاهی به پارامترهای اصلی هزینه های حمل داشت که عمدتاً شامل هزینه های اپراتور، قطعات، لاستیک، روغن و سوخت است.

همانطور که از جدول مشخص است این هزینه ها در بعضی از اقلام نظیر قطعات، لاستیک و روغن تا ۲۰۰ درصد نیز افزایش یافته است، در حالی که بهای پرداخت ردیف حمل در فهرست های راه که سالانه ابلاغ می شود، کمتر از هزینه واقعی است و متأسفانه افزایش لجام گسیخته هزینه ها در سال گذشته این امر را تشدید کرده است؛ تا آنجا که اکنون اکثر پروژه های راه سازی که در آنها عملیات زیادی از بابت حمل های مصالح نظیر خاک، زیراساس، اساس، بتن و آسفالت صورت می گیرد، امکان جذب کامیون لازم وجود ندارد و بدون حمل مصالح نیز طبعاً اکثر پروژه ها دچار وقفه خواهد شد.

از نگاه دیگر، هزینه خرید و نگهداری کامیون بسیار افزایش یافته و مالکان کامیون (در صورتی که بدهی نداشته باشند) در حال حاضر ترجیح می دهند با توجه به هزینه ها، ماشین آلات خود را متوقف کرده و کار نکنند

افزایش پارامترهای حمل مصالح در پروژه های عمرانی

شرح	قیمت ها		
	اسفند ۹۶ - تومان	اسفند ۹۷ - تومان	خرداد ۹۸
قیمت کامیون	بنز (دستگاه)	۳۴۰,۰۰۰,۰۰۰	۷۳۰,۰۰۰,۰۰۰
	اسکانیا (دستگاه)	۵۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۱,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰
هزینه قطعات	میل لنگ (عدد)	۳,۵۰۰,۰۰۰	۹,۳۰۰,۰۰۰
	صفحه کلاچ (عدد)	۱,۴۰۰,۰۰۰	۶,۷۰۰,۰۰۰
	دیسک کلاچ (عدد)	۱,۱۰۰,۰۰۰	۳,۷۰۰,۰۰۰
	پنج تیکه گیربکس (عدد)	۱,۱۵۰,۰۰۰	۵,۵۰۰,۰۰۰
هزینه لاستیک	لاستیک ۱۲×۲۴ (حلقه)	۸۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰
	تیوب ۱۲×۲۴ (حلقه)	۷۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰
هزینه روغن آلات	بشکه	۸۵۰,۰۰۰	۳,۰۰۰,۰۰۰
سوخت - با حمل	گازوئیل (لیتر)	۳۳۲	۳۳۷
هزینه اپراتور	دستمزد، غذا و اسکان (ماه)	۳,۴۰۰,۰۰۰	۳,۱۰۰,۰۰۰

مقایسه فهرست بهای راه و باند سال ۱۳۹۷ با ۱۳۹۸ سازمان برنامه و بودجه

شرح	واحد	فهرست بهای سال ۹۷ (ریال)	فهرست بهای سال ۹۸ (ریال)	میانگین رشد ۹۸ به ۹۷
حمل خاک	حمل خاک توده شده در فاصله ۵۰۰ متر تا ۱۰ کیلومتر	۲,۸۲۰	۳,۷۵۰	۱,۳۳
	حمل خاک توده شده در فاصله ۱۰ تا ۳۰ کیلومتر	۲,۳۸۰	۳,۱۷۰	
	حمل خاک توده شده در فاصله ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر	۲,۱۷۰	۲,۸۹۰	
حمل مصالح بتن	حمل مصالح در فاصله بیش از ۱ تا ۱۰ کیلومتر	۳,۳۰۰	۴,۳۹۰	۱,۳۳
	حمل مصالح در فاصله بیش از ۱۰ تا ۳۰ کیلومتر	۲,۹۲۰	۳,۸۸۰	
	حمل مصالح در راه های آسفالت بیش از ۳۰ کیلومتر	۲,۴۳۰	۳,۲۳۰	
حمل مصالح زیراساس و اساس	حمل مصالح بیش از ۱ کیلومتر تا ۱۰ کیلومتر	۲,۸۲۰	۳,۷۵۰	۱,۳۳
	حمل مصالح در فاصله بیش از ۱۰ تا ۲۵ کیلومتر	۲,۳۸۰	۳,۱۷۰	
	حمل مصالح در فاصله بیش از ۲۵ تا ۵۰ کیلومتر	۲,۱۷۰	۲,۸۹۰	
حمل مصالح آسفالت	حمل مصالح در فاصله بیش از ۱ تا ۱۰ کیلومتر	۲,۸۲۰	۳,۷۵۰	۱,۳۴
	حمل مصالح در فاصله بیش از ۱۰ تا ۳۰ کیلومتر	۲,۳۸۰	۳,۱۷۰	
	حمل مصالح در راه های آسفالت بیش از ۳۰ کیلومتر	۲,۱۷۰	۲,۹۸۰	



رضا موسی پور، کارشناس ارشد سازه‌های ریلی، دانشجوی دکترا و مدرس دانشگاه در حوزه ریل و راه در گفت‌وگو با ترابرن، نبود مدیریت و عدم پیشگیری صحیح را عامل اصلی وقوع سیل ۹۸ می‌داند و می‌افزاید: «نکته قابل انتقاد در مواجهه کشور با سیل اخیر که موجب وارد شدن خسارت‌های بزرگ به بخش‌های مختلف شد، نبود یک پروتکل دقیق مدیریت بحران و بی‌توجهی به مدل‌های پیش‌بینی سیلاب بود. حتی وقتی براساس پیش‌بینی‌ها، احتمال وقوع سیلاب نیز قوت گرفت، عدم انجام اقدامات اولیه صحیح در زمینه ایمنی برای دفع آب‌هایی که در حال ورود به راه‌ها و شهرها بود، نشان از ضعف مدیریت داشت. این در حالی است که بعد از چند روز بارش پی‌درپی، همه مردم آماده وقوع سیل بودند و با گذشت چند روز از بروز نخستین سیل در استان گلستان، غافلگیر شدن دوباره مسئولان در سیل لرستان، بسیار عجیب بود.»

سیاسی‌ها قول افتتاح می‌دهند نه مهندسان!

اگرچه بعد از وقوع سیل نوروز ۹۸ برخی کارشناسان، طراحی نادرست و غیراصولی راه‌ها، راه‌آهن و پل‌ها را عامل اصلی تخریب

انتقاد یک کارشناس سازه‌های ریلی از نبود پروتکل مدیریت بحران در کشور

راه‌ها قربانی فشارهای سیاسی هستند نه سیلاب

اکرم امینی

تخریب ۱۴ هزار کیلومتر راه و ۳ هزار متر پل، تنها یکی از زخم‌هایی است که از سیل فروردین امسال بر تن استان‌های مختلف کشورمان بر جای مانده و ثروتی ۳۵۰۰ میلیارد تومانی را به آب داده است. براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، سیلاب امسال به ۱۵۱ هزار واحد مسکونی شهری و روستایی آسیب کلی و جزئی رسانده و حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان نیز در این بخش خسارت وارد کرده است. برخی کارشناسان می‌گویند با توجه به شدت بارش‌ها و نیز با در نظر گرفتن دوره بازگشت ۵۰۰ ساله سیل اخیر، گریزی از تخریب گسترده راه‌ها و پل‌های کشور نبود. برخی دیگر نیز معتقدند سیل ۹۸ آزمونی بود که مهندسان کشور از آن سربلند بیرون نیامدند.

در این میانه، نگاه دیگری نیز وجود دارد که بر قابل پیش‌بینی بودن سیل تاکید می‌کند و معتقد است پروژه‌های عمرانی کشور ما در مرحله مهندسی، مشکلی ندارند و برعکس، سختگیرانه و با دقت بالا طراحی می‌شود، اما سیاسی‌کاری‌ها و فشارهای بیرونی برای افتتاح، پاشنه آشیل این پروژه‌ها و عامل آسیب‌پذیر شدن آنها در برابر حوادثی مانند سیل است.



در بحث طراحی راه‌ها و پل‌ها مشکلی نداریم اما مسئله این است که وقتی کار به مرحله اجرا می‌رسد، از همه استانداردهای دنیا فاصله می‌گیریم، چون مسئولان علاقه‌مند افتتاح سریع پروژه‌ها هستند و اهل سیاست قول‌هایی می‌دهند که مهندسان نمی‌توانند از عهده انجام برآیند

اساس آن باید برای هر آبراهه کوچکی که در مسیر مورد طراحی ما وجود دارد، کالورت، پل، آبرو و سازه‌های دیگری ساخته شود که بتواند آب را عبور دهد. در واقع آبراهه‌ها نشان می‌دهند که طبیعت، آب را از چه مسیری عبور خواهد داد. مهندسان این مسائل را می‌دانند و این نشانه‌ها را می‌شناسند و به طور قطع در طراحی نیز لحاظ می‌کنند، اما از آنجا که پروژه‌ها باید به تاریخ افتتاح مشخصی برسند، کار جور دیگری پیش می‌رود. قول این تاریخ‌های بهره‌برداری را اهالی سیاست می‌دهند و به‌ویژه در مقاطعی مثل انتخابات، این طرح‌های عمرانی هستند که به طرز عجیبی قربانی می‌شوند. خرابی گسترده راه‌ها، محتمل‌ترین حاصل این تعجیل در بهره‌برداری‌هاست و دیدیم که این بهره‌برداری‌های پیش از موعد، چگونه می‌تواند کشور را چند ماه درگیر و روند اجرای امور را قفل کند.»

موسی‌پور تاکید می‌کند: «هزینه‌هایی که اجرای نادرست پروژه‌های عمرانی به کشور تحمیل می‌کند، بسیار بالاتر از خسارت طول کشیدن پروژه برای اجرای دقیق و درست آن است. این خسارت‌ها با صرفه‌جویی‌های زمان ساخت پروژه، به هیچ عنوان همخوانی ندارند و دلیل این ناهماهنگی نیز اجرای

گسترده این سازه‌ها در زمان بروز سیل اعلام کردند، اما موسی‌پور معتقد است پروژه‌های عمرانی ایران، در زمان طراحی به‌شدت به اصول و قوانین پایبند است اما مشکل، در زمان اجراست؛ جایی که همه این اصول و ریزه‌کاری‌ها نادیده گرفته می‌شود.

او در پاسخ به اینکه چه اقداماتی در زمان طراحی راه‌ها و پل‌ها می‌توانست مانع بروز این حجم بالا از خسارت و تخریب در راه‌ها در زمان وقوع سیلاب شود، می‌گوید: «در ایران در زمان طراحی پروژه، به‌شدت به قوانین و مقررات پایبند هستیم و مهندسان کشور به طرز عجیبی باید بند به بند اصول طراحی سازه را رعایت کنند؛ بنابراین بدون شک در بحث طراحی راه‌ها و پل‌ها مشکلی نداریم و طرح‌های عمرانی کشورمان حتی از نظر استانداردهای بین‌المللی نیز مشکل و نقضی ندارند، اما مسئله این است که وقتی کار به مرحله اجرا می‌رسد، به طرز عجیبی از همه استانداردهای دنیا فاصله می‌گیریم. دلیل این مسئله نیز این است که مسئولان علاقه‌مند به افتتاح سریع پروژه‌ها هستند و اهل سیاست قول‌هایی می‌دهند که مهندسان نمی‌توانند از پس انجام آنها برآیند.»

این کارشناس ارشد سازه‌های ریلی ادامه می‌دهد: «در راهسازی قانونی داریم که بر

نظام مهندسی کشور طرح‌ها را رصد می‌کند و نامه‌های نظارت‌تشان وجود دارد، اما مطالبه برای افتتاح زود هنگام گاهی آنقدر زیاد و از موضع قدرت است که کاری نمی‌شود کرد. به عنوان مثال در دولت دهم، راه‌آهن شیراز به اصفهان را به صورت تکه‌پاره افتتاح کردیم به طوری که مسافر باید تا شیراز با قطار می‌رفت، بخشی را با اتوبوس طی می‌کرد و بقیه مسیر را دوباره سوار قطار می‌شد!

نخستین و در واقع تنها کاری که ما باید انجام دهیم و به آن پایبند باشیم، تهیه نقشه راه و پروتکلی متقن و دقیق در زمینه مدیریت همه بحران‌های کشور است. در این برنامه باید نقش عملیاتی و اجرایی هر مسئول در زمان بروز بحران مشخص شود

نادرست پروژه‌هاست.»

او در پاسخ به این پرسش که مگر نهاد ناظر بر بهره‌برداری درست و به‌موقع پروژه‌ها نظارت ندارد، می‌گوید: «نظام مهندسی و مهندسان مشاور کشور که وظیفه‌شان، کنترل و نظارت بر شیوه اجرای پروژه‌هاست، طرح‌ها را رصد می‌کنند و نامه‌های نظارت‌تشان وجود دارد، اما نکته این است که مطالبه برای افتتاح زود هنگام گاهی آنقدر زیاد و از موضع قدرت است که کاری از دست این ناظران بر نمی‌آید. به عنوان مثال در دولت دهم، راه‌آهن شیراز به اصفهان را به صورت تکه‌پاره در کشور افتتاح کردیم که با استفاده از آن، مسافر باید تا شیراز با قطار می‌رفت و از آنجا، بخشی را با اتوبوس طی می‌کرد و بقیه مسیر را دوباره سوار قطار می‌شد!»

این کارشناس ادامه می‌دهد: «اتفاق عجیب دیگر را در زمینه افتتاح زود هنگام راه‌آهن اینچ‌برون شاهد بودیم. این پروژه، هم در زمان احمدی‌نژاد و هم در دولت روحانی، بیش از دو بار افتتاح شد، اما تاکنون هیچ باری از این مسیر عبور داده نشده و از ظرفیت بین‌المللی آن استفاده‌ای نشده است.»

موسی‌پور می‌گوید: «این موارد نشان می‌دهد در پروژه‌ها، بیش از ایمن و مطلوب بودن نتیجه، به دنبال افتتاح هستیم و اگر چه نهادهای ناظر بر اجرا وجود دارند، اما فشارهای مقطعی برای افتتاح سریع، موجب می‌شود سرعت اجرای پروژه‌ها به طور غیراصولی افزایش یابد.»

موسی‌پور معتقد است ساخت اصولی پل‌ها و آبروها در محل‌هایی که ضرورت اجرای آن وجود داشت، از جمله اقدامات کم‌هزینه‌ای بود که می‌توانست به میزان زیادی از بروز تخریب گسترده راه‌ها و پل‌ها در سیل اخیر جلوگیری کند.

او با اشاره به مشکلات اجرای راه‌آهن اینچ‌برون که منجر به انفجار این مسیر ریلی در سیل اخیر به منظور هدایت آب شد، اضافه می‌کند: «راه‌آهن اینچ‌برون در دشت ساخته شده است. در چنین راه‌آهنی در زمان ساخت حتما باید مسیر صحیحی برای عبور آب در زمان بارش و بروز سیل در نظر گرفته شود، به‌ویژه اینکه مسیر تخلیه آب از این دشت به سمت دریای خزر، دقیقا همین

محل است. این مسئله قطعا در زمان طراحی بر مبنای نمودارهای هم‌تراز پیش‌بینی شده تا مسیر عبور آب باز گذاشته شود. با این حال مشاهده کردید که ساخت غیراصولی و بی‌توجهی به شیب و تعبیه آبرو موجب شد در سیل اخیر، راه‌آهن به‌عنوان یک سد طبیعی خاکی عمل کند و آب را نگه دارد. وقتی خط آهن منفجر و شکافته شد، آب عبور کرد و آق‌قلا تا حد زیادی از آب تخلیه شد، اما خسارت‌های جدی به این خط ریلی وارد شد.»

این کارشناس ارشد سازه‌های ریلی معتقد است نکته مهم درباره خط آهن آق‌قلا و مواجهه آن با سیل این است که اصلا نباید اجازه داده می‌شد آب به این خط آهن برسد. او توضیح می‌دهد: «راه‌آهن مهم‌ترین و حیاتی‌ترین شریان برای امدادسانی به مناطق سیل‌زده بود. می‌توانستیم هم مناطق سیل‌زده را با استفاده از این خط‌آهن تخلیه کنیم و هم امکانات و تجهیزات امدادی و اقلام موردنیاز منطقه را با ایمنی و در امنیت، به آنجا برسانیم.»

او اضافه می‌کند: «نباید اجازه می‌دادیم آب به سازه راه‌آهن برسد، اما دیدیم که این اتفاق افتاد و بعد هم ایده‌هایی مانند انفجار آن مطرح شد. در واقع چاره دیگری جز انفجار خط آهن نداشتیم و اگر انفجار انجام نمی‌شد هم آب راه‌آهن را می‌برد و تخریب می‌کرد. ضمن اینکه دست‌آخر نیز معلوم نشد این کار بالاخره نتیجه مطلوب را برای مسئولان داشت یا خیر؛ یکی می‌گفت این انفجار تاثیری در مدیریت بحران نداشته و دیگری می‌گفت بسیار اثرگذار بوده است! چرا؟ چون بحث فنی و مهندسی در این زمینه انجام نشد و این موضوع به عنوان یک ابهام در افکار عمومی باقی ماند. البته همانطور که گفته شد چاره‌ای جز این انفجار وجود نداشت و بهتر بود چاره کار، پیش از رسیدن آب به راه‌آهن و قطع این شریان حیاتی انجام می‌شد.»

پروتکل مدیریت بحران نداریم

نبود برنامه و نقشه راه دقیق و مشخص برای مدیریت بحران، مسئله‌ای است که موسی‌پور

نیست اقدامی در این زمینه انجام شود. از سوی دیگر بعد از فروکش کردن سیل، شاهد مطرح شدن بحث‌های تخصصی و مطالبه‌گری مردم و رسانه‌ها برای ارتقای ایمنی در برابر سیل نیز نیستیم.»

لزوم سامانه یکپارچه مدیریت زیرساخت

این کارشناس ارشد سازه‌های ریلی معتقد است با توجه به وقوع سیل نوروز امسال، در حال حاضر مطالبه جدی حوزه فنی و مهندسی کشور، داشتن یک سامانه یکپارچه مدیریت زیرساخت‌ها است؛ چیزی که در همه کشورهای پیشرفته دنیا وجود دارد، اما ایران از داشتن آن محروم است. به گفته او دومین مطالبه، وجود یک سامانه کنترل و پایش فعال در این زمینه است.

وی معتقد است اگر قرار است ایران به یک کشور توسعه‌یافته تبدیل شود، باید خود را در این زمینه‌ها با کشورهای توسعه‌یافته مقایسه کند و برنامه‌ریزی‌ها در کشور به‌گونه‌ای باشد که با یک بارش، کل کشور غافلگیر و درگیر بحران نشود.

موسی‌پور با بیان اینکه راه‌ها و پل‌ها آخرین بخش‌هایی هستند که از سیل آسیب دیدند، می‌افزاید: «کل زیرساخت‌ها و بخش‌هایی که از سیل آسیب دیدند، یک مجموعه به هم پیوسته هستند و ما نمی‌توانیم بگوییم کدام بخش بیشترین آسیب را دیده است. ضمن اینکه نمی‌توانیم هیچ بخشی را مقصر اصلی بحران سیل اخیر بدانیم. وقتی در سدها، جریان آب را مدیریت نمی‌کنیم، در راه‌آهن خسارتش را می‌دهیم. این مسائل، مجموعه‌ای به هم متصل است که باید بتوان در یک برنامه جامع، کار پایش و پیش‌بینی‌ها را در ارتباط با آنها درست انجام داد. باید اقدامات ایمنی اولیه را بر اساس پروتکل دقیقی پیش‌بینی کنیم و در کنار آن، سامانه مدیریت یکپارچه زیرساخت داشته باشیم. در این صورت است که می‌توانیم مطالبه‌گری کنیم. در حال حاضر، در نبود چنین پروتکلی، کسی نمی‌تواند از دیگری درباره اتفاق‌های بعد از بروز سیل و شیوه مدیریت بحران، مطالبه‌گری کند.»

این مدرس دانشگاه افزود: «نکته مهم دیگر، این است که بعد از وقوع بحران، چه تغییری در روند ساخت پروژه‌ها و مهندسی ما اتفاق می‌افتد؟ چقدر شاهد این هستیم که بعد از بروز یک بحران، استانداردهای کشور تغییر کند؟ چقدر می‌بینید جلسات تخصصی برگزار و در آنها از مهندسان، متخصصان و دانشگاهیان دعوت شود تا هم در زمینه چرایی و علت بحران‌ها همفکری شود و هم درباره راهکارهای جلوگیری از بروز دوباره و تکرار بحران‌ها؟»

او با بیان اینکه در همه جای دنیا، بعد از وقوع یک بحران، مرحله تفکر آغاز می‌شود تا مانع تکرار آن شوند، می‌گوید: «پس از وقوع سیل و بحران اخیر، استانداردهای ما در مهندسی پروژه و نگهداری راه‌ها چقدر بازنگری شده است؟ متأسفانه با گذشت دوران بحران، هیچ اتفاق خاصی نیفتاده و امیدی نیز برای انجام اقدام خاصی وجود ندارد زیرا اگر قرار باشد همایش یا کنفرانس علمی برگزار شود، باید از ماه‌ها قبل، برای این مسئله برنامه‌ریزی و فراخوان دریافت نظرات و راهکارها اعلام شود اما در این زمینه هیچ خبری نمی‌شنویم؛ گویی قرار

فراتر از همه آنچه در مواجهه مسئولان با سیل اخیر اتفاق افتاد، قابل تامل می‌داند.

او می‌گوید: «مشکل جدی و فرق اساسی ما با همه کشورهای دنیا این است که هیچ پروتکل مشخصی در زمینه مدیریت بحران نداریم. در همه جای دنیا، پروتکل دقیقی برای مدیریت بحران وجود دارد که در زمان بحران، بند به بند براساس آن عمل می‌شود اما آیا در بحران سیل اخیر، شما متوجه شدید که چه کسی سخنگوی ستاد بحران است و چه کسی مدیریت بحران را بر عهده دارد؟ مسئول مدیریت بحران هر منطقه چه کسی بود؟ ما شاهد بودیم که هلال‌احمر، نهادهای مردمی، نیروهای جهادی، ارتش، سپاه و... هرکدام فعالیتی در مناطق سیل‌زده انجام می‌دادند اما در نهایت مشخص نبود مدیریت بحران بر چه اساسی و با چه برنامه‌ریزی قرار است انجام شود. نکته دیگر این است که اکنون هیچ خبری از مناطق سیل‌زده یا فعالیت‌های امدادی در این مناطق منتشر نمی‌شود در حالی که مردم شهرها و روستاهای سیل‌زده، همچنان با عواقب سیل دست به گریبان هستند.»

با توجه به تجربه ناموفق مدیریت بحران سیل اخیر، موسی‌پور معتقد است مهم‌ترین کاری که برای مدیریت بحران‌های بعدی و جلوگیری از تخریب گسترده راه‌ها در هنگام بروز حوادثی مانند سیل باید انجام شود، تهیه یک نقشه راه دقیق برای عبور از بحران‌ها است. او می‌گوید: «نخستین و درواقع تنها کاری که ما باید انجام دهیم و به آن پایبند باشیم، تهیه نقشه راه و پروتکلی متن و دقیق در زمینه مدیریت همه بحران‌های کشور است. در این برنامه باید نقش عملیاتی و اجرایی هر مسئول در زمان بروز بحران مشخص باشند. این کار از اتلاف سرمایه، انرژی و نیروی انسانی جلوگیری خواهد کرد. در حال حاضر شاهد این هستیم که گروه‌های مختلف مردمی و نهادهای مختلف در زمان بروز بحران به صحنه می‌آیند که اگرچه نفس این عمل خوب است، اما در نبود مدیریت درست، هم این نیروها هدر می‌رود و هم سوءاستفاده‌هایی در این میانه شکل می‌گیرد.»

بعد از وقوع بحران، چه تغییری در روند ساخت پروژه‌ها و مهندسی ما اتفاق می‌افتد؟ چقدر شاهد این هستیم که بعد از بروز یک بحران، استانداردهای کشور تغییر کند؟ چقدر می‌بینید جلسات تخصصی برگزار و در آنها از مهندسان، متخصصان و دانشگاهیان دعوت شود تا در زمینه علت بحران همفکری شود

این ره که تو می روی، حتی به ترکستان هم نمی رسد!

سرمایه گذاری های میلی در بخش ریلی

ما از راه خطا می رویم یا ذات سرمایه گذاری در مسافربری ریلی زیانده است؟

سعید قصابیان

در حال حاضر، این انگاره بر صنعت حمل و نقل ریلی کشور غالب است که حرفه مسافرکشی ریلی و احداث خطوط ریلی نه تنها در ایران بلکه در همه جای دنیا یک کاسبی ضررده است. در مورد ایران این گزاره در زمان حاضر حتما درست است، اما در مورد دیگر راه آهن ها نمی توان حکم کلی داد. اینکه این کاسبی ضرر می دهد یک چیز است و اینکه بپذیریم و تسلیم باشیم که این کاسبی لاجرم باید ضرر بدهد و دلیل و برهان بیاوریم که هیچ راهی برای اقتصادی کردن آن نیست یک چیز دیگر. عده ای اساسا به لزوم برگشت پذیری سرمایه گذاری دولتی در پروژه های عمرانی باور ندارند و وظیفه دولت می دانند که خود را بدهکار کند و پروژه ها را انجام دهد و پول آن را از بودجه عمومی بپردازد (سوبسید بدهد)، بنابراین در مطلب حاضر، تلاش می شود تعدادی از تالی ها و پیامدهای غلبه این انگاره فهرست و بر ضرورت توجیه اقتصادی و برگشت سرمایه در همه پروژه های عمرانی از جمله پروژه های ریلی تاکید شود.



اگر ضرردهی را در ذات مسافرکشی ریلی مستتر بدانیم، مجوز صادر کرده‌ایم که در هر کوره‌راهی ریل بزنیم یا برای معدودی مسافر قطار راه بیندازیم

شاید به دلیل غلبه همین انگاره باشد که وقتی یک راه‌آهن افتتاح می‌شود، کسی نمی‌پرسد که به چه قیمت تمام شده است. هیچ‌کس نسبت به اینکه یک خط با هزینه ۱۸۵۰ میلیارد تومان (با ارزش روز ۵ هزار میلیارد تومان) انجام شده است، حساس نیست

است که هر چند سال یکبار افتتاح، اما به دلیل عدم استقبال مسافر و شکست اقتصادی تعطیل می‌شود و چند سال بعد با تغییر مدیریت و یا پس از یک ملاقات بین سیاستمداران دو کشور، بدون توجه به تجربه‌های قبلی مجدداً راه‌اندازی می‌شود.

ب) اگر ضرردهی را در ذات مسافرکشی ریلی مستتر بدانیم مجوز صادر کرده‌ایم که شرکت حمل‌ونقل ریلی قطار بخرد و مسافر ببرد و هر چه خواست هزینه (ریخت‌وپاش) کند و ضرر بالا بیاورد، با این توجیه که از همان اول هم قرار نبوده این مسافرکشی سود بدهد. اگر قرار باشد ضرر را بدیهی و ذاتی بدانیم، مدیری که در مجموعه خودش پنج میلیارد ضرر بالا می‌آورد، هیچ ارجحیت و مزیتی بر مدیری که در شرکت مشابه پنجاه میلیارد ضرر بالا می‌آورد، ندارد.

گردن گذاشتن به این انگاره توجیهی می‌شود برای ناکارآمدی مدیریت و مفری است برای عدم پاسخگویی. ضمن اینکه، هزینه تمام‌شده ارائه خدمات کاملاً غیرواقعی و بیش از عدد بهینه خواهد شد.

ج) شاید به دلیل غلبه این انگاره باشد که وقتی یک راه‌آهن افتتاح می‌شود، هیچ‌کس نمی‌پرسد که این راه‌آهن به چه قیمتی تمام شده و اگر هزینه پروژه اعلام می‌شود کسی اعداد را زیر

پیش از آغاز بحث، باید بار دیگر تاکید کنم که در مورد ایران، گزاره ضررده بودن حرفه مسافرکشی ریلی و احداث خطوط ریلی حتماً درست است، اما در مورد راه‌آهن‌های دیگر نیاز به تحقیق بیشتری است. به عنوان نمونه، قطار شناور مغناطیسی یا Maglev امروز در لبه فناوری در صنعت حمل‌ونقل ریلی قرار دارد. اگر بنا بود راه‌آهن‌های پیشرفته جهان چشم بر اقتصادی بودن حمل مسافر بیندند باید هم‌اکنون این فناوری را به‌کار گرفته باشند، اما شاهد هستیم که در بسیاری از راه‌آهن‌ها این تکنولوژی هنوز به دلیل فقدان توجیه اقتصادی پذیرفته و تجاری نشده است.

اساساً پذیرش انگاره عدم برگشت‌پذیری سرمایه‌گذاری دولتی در پروژه‌های عمرانی و لزوم پرداخت آن از بودجه عمومی (سوبسید) پیامدهای منفی زیادی دارد که چند نمونه آن را می‌شود به شرح زیر فهرست کرد.

الف) اگر ضرردهی را در ذات مسافرکشی ریلی مستتر بدانیم، در این صورت مجوز صادر کرده‌ایم که برویم در هر کوره‌راهی ریل بزنیم یا برای معدودی مسافر نیز قطار راه بیندازیم، با این توجیه که از همان اول هم قرار نبوده این مسافرکشی سود بدهد. یک نمونه دم‌دست، قطار تهران - استانبول



اگر یک مدیر دولتی بداند که یک پروژه غیراقتصادی است، اما دولت ضرر آن را جبران می‌کند؛ بدیهی است که دغدغه اقتصادی شدن پروژه را به فراموشی بسپرد و امکان‌پذیری فنی - اقتصادی طرح را براساس سوبسید دولتی محاسبه کند

اگر ضرردهی را در ذات مسافركشی ریلی مستتر بدانیم، مجوز صادر کرده‌ایم که دست از تلاش برای بهبود بخشیم و در عوض پشت اتاق رئیس دولت چنبره بزنیم و ارز ۴۰۰۰ تومانی طلب کنیم. اگر هم ندادند قطارها را بخوابانیم

و بالا نمی‌کند و کسی به آن حساس نیست. آیا کسی نسبت به اینکه یک خط با هزینه ۱۸۵۰ میلیارد تومان (با ارزش روز ۵ هزار میلیارد تومان) انجام شده، حساسیتی دارد؟ آیا این هزینه صرفه‌جویانه بوده است؟ هیچکس نمی‌پرسد که احداث ۱۶۴ کیلومتر خط بین رشت و قزوین چرا بیش از ده سال طول می‌کشد؟ طولانی شدن اجرا (نسبت به زمانی که این پروژه می‌توانست سه ساله اجرا شود) چقدر هزینه به ملت تحمیل می‌کند؟ پاسخ این سوال در اظهارات مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در مصاحبه با هفته‌نامه حمل‌ونقل (اسفند ۹۷) وجود دارد. جمع جبری هزینه احداث (بدون توجه به ارزش زمانی پول) ۱۸۵۰ میلیارد تومان و به ارزش روز، ۵ هزار میلیارد تومان. اختلاف این دو عدد نشان‌دهنده خسارت طولانی شدن پروژه از جیب ملت است.

ناکارآمدی در اجرای پروژه‌ها محصول همین دیدگاه است. دم‌دست‌ترین شاخص برای اندازه‌گیری کارآمدی در اجرای پروژه‌ها (صرف‌نظر از عملکرد مالی) زمان به انجام رسیدن آنهاست.

با نگاهی به پروژه‌های عمرانی دولتی و عقب‌ماندگی زمان اجرای آنها، ناکارآمدی دستگاه اداری دولت برملا می‌شود؛ از جمله پروژه آزادراه تهران - شمال، پروژه برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد، پروژه‌های قطار شهری در تهران و کرج و اصفهان و در دیگر شهرها، پروژه قطار سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان، پروژه تراموای اصفهان و پروژه منوریل قم در بخش ریلی.

منشا این ناکارآمدی عدم حساسیت به نرخ بازگشت سرمایه و بازدهی پروژه‌هاست. در هر پروژه اتلاف زمان معادل با افزایش هزینه است. وقتی بازدهی پروژه مهم نباشد، زمان هم بی‌ارزش خواهد شد. این است که یک پروژه سه ساله می‌تواند ده سال طول بکشد و کسی پاسخگو نباشد. مشکل دیگر آنکه، هزینه تمام‌شده کاملاً غیرواقعی و بیش از عدد بهینه خواهد بود.

اگر یک مدیر دولتی بداند که یک پروژه غیراقتصادی است، اما دولت ضرر آن را جبران می‌کند؛ بدیهی است که دغدغه

اقتصادی شدن پروژه را به فراموشی بسپرد و امکان‌پذیری فنی - اقتصادی طرح را براساس سوبسید دولتی محاسبه کند.

این در حالی است که تجربه نشان داده پروژه‌هایی که ماهیتاً اقتصادی نیستند و سرمایه‌گذاری اولیه را برنمی‌گردانند، در مرحله اجرا با مشکل مواجه و در میانه راه متوقف یا کند می‌شوند؛ کندی پروژه بر هزینه‌ها می‌افزاید و تامین مالی را سخت‌تر می‌کند... و این یک چرخه «خود نابودکننده» است که نهایتاً به اتلاف منابع منجر می‌شود. همانگونه که در مورد راه‌آهن میانه - تبریز شاهد آن هستیم (سال گذشته در همین روزها، معاون اقتصادی سازمان برنامه و بودجه اعلام کرد: ۷۶ هزار پروژه ناتمام در کشور وجود دارد که اتمام آن ۲۰ سال زمان می‌برد).

د) اگر ضرردهی را در ذات مسافركشی ریلی بدانیم، در آن صورت مجوز صادر کرده‌ایم که دست از تلاش برای بهبود بخشیم و در عوض برویم پشت اتاق رئیس دولت چنبره بزنیم و ارز ۴ هزار تومانی طلب کنیم. اگر هم پول ندادند قطارها را بخوابانیم. چه مفری از این بهتر برای پاسخگو نبودن به مسافر؟

به نظر می‌رسد سیاستگذار چشم بر بدیهیات اقتصاد بسته و اسیر این انگاره پوپولیستی است که اگر به فلان کالای اساسی ارز ارزان بدهد، آن کالا ارزان به دست مصرف‌کننده نهایی و مستضعف خواهد رسید؛ چیزی که در دنیای واقعی هرگز محقق نمی‌شود.

این سیاست نتیجه‌ای جز تولید سلاطین طلا و کاغذ و دارو و گوشت و قیر و غیره ندارد. اعطای ارز ۴۰۰۰ تومنی به صنعت حمل‌ونقل ریلی نیز نتیجه‌ای جز خلق سلاطین ریل و واگن نخواهد داشت.

ه) گاه برای توجیه پروژه‌های غیراقتصادی، در پشت عبارت «عام‌المنفعه» موضع می‌گیریم و اینکه دولت باید به این پروژه کمک مالی کند چون عام‌المنفعه است؛ اما بسیاری از پروژه‌ها در واقع خاص‌المنفعه هستند. چند مثال:

۱) آیا پروژه‌های ریلی مسافری بین شهری منفعت عامه دارند، در حالی که تعداد زیادی از شهرهای ما به شبکه ریلی وصل نیستند و ساکنان آنها از منافع توسعه مسافركشی ریلی

شود که برگشت داشته باشد. عدم حساسیت به برگشت سرمایه و بازدهی مالی پروژه و نفی دیدگاه تجاری در انجام پروژه‌های عمرانی باعث می‌شود که دولت‌ها حساسیت خود را روی راندمان اجرای پروژه‌ها از دست بدهند.

وقتی نرخ بازگشت سرمایه و بازدهی مالی در یک پروژه مهم نباشد، هیچ معیار دیگری برای اندازه‌گیری موفقیت پروژه باقی نمی‌ماند. پروژه چه ۱۰ درصد سود بدهد و چه ۳۰ درصد زیان، حساسیتی وجود ندارد و می‌تواند مفری باشد برای پاسخگو نبودن درباره کیفیت و زمان پروژه.

گاهی برای توجیه احداث ریل و تشکیل قطار در یک منطقه دورافتاده و بدون توجیه اقتصادی، در پشت این استدلال موضع می‌گیریم که اگر راه‌آهن را به فلان منطقه ببریم رونق و آبادانی را به آنجا برده‌ایم. واقعیت آن است که راه‌آهن رونق نمی‌آورد بلکه محصول رونق است.

هم‌اکنون بین کرمان و زاهدان ۵۰۰ کیلومتر ریل داریم. ۵۰۰ کیلومتری که زمانی قرار بود که راه ترانزیت از اروپا و ترکیه به پاکستان و شرق باشد؛ که البته محقق نشد. می‌بینیم که ریل داریم، اما ترانزیت و کسب‌وکار و رونق نداریم. در طرف مقابل، هم‌اکنون راه‌آهن شرق ۲ را در مسیر معدن سنگان داریم. رونق سنگان از راه‌آهن نیست، بلکه برعکس، به دلیل وجود سنگ معدن حالا راه‌آهن توجیه پیدا کرده است.

گاهی برای توجیه احداث ریل و تشکیل قطار در یک منطقه دورافتاده و بدون توجیه اقتصادی، پشت این استدلال موضع می‌گیریم که اگر راه‌آهن را به فلان منطقه ببریم امنیت را به آنجا برده‌ایم. واقعیت این است که راه‌آهن امنیت نمی‌آورد، بلکه محصول امنیت و نیازمند امنیت است.

اخیرا برای توجیه احداث ریل بین زاهدان و سرخس از این حربه استفاده شده، در حالی که بین زاهدان و سرخس هم اکنون ریل داریم و می‌شود قطارها را از طریق بم، کرمان، بافق، طبس، تربت و کاشمر به سرخس رساند.

در شرایطی که بسیاری از پروژه‌های ریلی نیمه‌کاره مانده‌اند، احداث یک خط به موازات

باشد و خسارت‌ها و هزینه‌های ناکارآمدی مدیریت را شامل نشود.

آیا پروژه اتوبان تهران - شمال منفعت عامه دارد؟ در حالی که تعداد زیادی از مردم کشور توان مالی یا تمایلی به سفر به شمال کشور را ندارند و از مزایای این اتوبان منتفع نمی‌شوند. آیا منفعت کمک دولت به این پروژه از بودجه عمومی (از جیب همه آحاد کشور که کسر بزرگی از آنها مسافر شمال نیستند) به همه مردم می‌رسد؟ آیا به عدالت نزدیک‌تر نیست که هر کس هزینه مسافرت و تفریح خود را خودش بپردازد؟ برای تحقق این امر تنها کافیست که مسافر، هزینه احداث اتوبان را واقعی و بدون سوسید بپردازد.

مثال‌های دیگری از این دست می‌توان آورد که نشان می‌دهند مفهوم «عام‌المنفعه» به بسیاری از پروژه‌ها قابل اطلاق نیست. (گاهی برای توجیه پروژه‌های غیراقتصادی در یک منطقه دورافتاده، در پشت عبارت‌هایی همچون «موقعیت استراتژیک» و «اهمیت سوق‌الجیشی» موضع می‌گیریم؛ اما «اهمیت سوق‌الجیشی» معمولاً پوششی است برای علائق قومی و منطقه‌ای. اما هیچ چیز برای کشور سوق‌الجیشی‌تر از آن نیست که سرمایه محدود در جایی هزینه

گاهی برای توجیه پروژه‌های غیراقتصادی در یک منطقه دورافتاده، در پشت عبارت‌هایی چون «موقعیت استراتژیک» و «اهمیت سوق‌الجیشی» موضع می‌گیریم؛ اما این معمولاً پوششی است برای علائق قومی و منطقه‌ای. هیچ چیز سوق‌الجیشی‌تر از آن نیست که سرمایه محدود در جایی هزینه شود که برگشت دارد.

منتفع نمی‌شوند؟

آیا منفعت سوسید دولت به این پروژه‌ها از بودجه عمومی از جیب همه آحاد کشور که کسر بزرگی از آنها به قطار مسافری دسترسی ندارند، به همه مردم می‌رسد؟ (حجم مسافر جابه‌جا شده در بخش مسافری کشور در سال به سختی به ۲۵ میلیون نفر می‌رسد).

آیا به عدالت نزدیک‌تر نیست که هر کس هزینه مسافرت خود را خودش بپردازد؟ برای تحقق این امر تنها کافیست که مسافر، قیمت بلیت قطار را واقعی و بدون سوسید بپردازد (آنچه که تاکنون رخ نداده است). این مسافر البته انتظار دارد که قیمت اعلام شده، بهینه باشد و هزینه‌های ناکارآمدی مدیریت را شامل نشود.

آیا پروژه‌های قطار شهری (مترو) و یا قطارهای حومه‌ای، منفعت عامه دارند؟ در حالی که تعداد زیادی از شهرهای کشور از مزایای قطار شهری منتفع نمی‌شوند و مفهوم قطار حومه‌ای برای بسیاری از مردم کشور ناشناخته است. آیا منفعت سوسید دولت (تقبل نصف هزینه آنها توسط وزارت کشور) به این پروژه‌ها از بودجه عمومی (و از جیب همه آحاد کشور که کسر بزرگی از آنها در شهرهای کوچک و متوسط زندگی می‌کنند) به همه مردم کشور می‌رسد؟

آیا تقسیم کردن مساوی بار مالی یک پروژه - که تنها برای ساکنین کلان‌شهرها آورده دارد - بر دوش هشتاد و چند میلیون نفوس، عادلانه است؟ (معاون مسافری راه‌آهن در گفت‌وگو با رسانه‌ها تصریح کرده است: متوسط قیمت بلیت قطارهای حومه‌ای ۲۵۰۰ تومان است، اما هزینه تمام‌شده هر مسافر برای جابه‌جایی در مسیرهای مختلف حدود ۲۳ هزار تومان است در نتیجه دولت مبلغی حدود ۱۸ هزار تومان سوسید پرداخت می‌کند!)

آیا عادلانه است که هزینه و کاهش زمان سفر و کاهش آلودگی هوای مرکز نشینان از جیب همه - و از جمله دوردست‌نشینان - پرداخت شود؟ آیا به عدالت نزدیک‌تر نیست که هزینه این پروژه‌ها تنها از جیب کسانی پرداخت شود که مستقیماً از مزایای این خدمات بهره‌مند می‌شوند؟ این مسافر البته انتظار دارد که قیمت اعلام شده، قیمت بهینه

گاه برای توجیه احداث ریل در یک منطقه، موضع می‌گیریم که اگر راه‌آهن را به فلان منطقه ببریم آبادانی و امنیت را به آنجا برده‌ایم. در حالی که راه‌آهن محصول رونق و امنیت است. اکنون بین کرمان و زاهدان ۵۰۰ کیلومتر ریل وجود دارد، اما از ترانزیت و کسب‌وکار و رونق خبری نیست

تا زمانی که ببذیریم اساساً لزومی ندارد سرمایه‌گذاری دولتی در پروژه‌های عمرانی برگشت داشته باشد، می‌شود از اقتصادی بودن پروژه‌های ریلی چشم‌پوشی کرد و افزایش استان‌هایی را که به ریل وصل می‌شوند، معیار موفقیت دانست

یک خط ریلی دیگر - که اکثر ظرفیت آن خالی است - قابل دفاع نخواهد بود.

(ط) بر اساس همین انگاره است که می‌شود چشم بر اقتصادی بودن پروژه‌های ریلی بست و افزایش تعداد استان‌هایی را که به ریل وصل می‌شوند، معیار موفقیت دولت دانست و تبلیغ کرد و درآمدزایی از طریق حمل بار و به‌خصوص ترانزیت ریلی را در اولویت‌های بعدی قرار داد.

اصرار بر این اولویت باعث شده است تا خطوط ریلی متصل به کشورهای همسایه که زمینه‌ساز توسعه ترانزیت و توریسم هستند، به انتهای فهرست اولویت‌ها بروند. تعدادی از خطوط ریلی با قابلیت ترانزیتی و توریستی که نیمه‌کاره و منتظر بودجه هستند را به شرح زیر یادآوری می‌کنم:

- خواف - هرات

- چابهار - زاهدان

- خرمشهر - شلمچه

- راه‌آهن غرب به سمت عراق

- رشت - آستارا

(ی) گاهی برای پاسخگویی به انتقادات از چرایی احداث ریل و تشکیل قطار در یک منطقه دورافتاده و بدون توجیه اقتصادی و یا برقی کردن خطی که بار زیادی از آن عبور نمی‌کند به فاینانس متوسل می‌شویم و گمان می‌کنیم که با استفاده از فاینانس و تامین مالی می‌توان پروژه را نجات داد، اما فاینانس را هر طور که معنی کنیم، نهایتاً قرضی است که باید هم اصل و هم سود آن را بازگرداند و تنها مزیتش آن است که بازپرداختش یکجا نیست. قرضی است که باید برای دریافتش

تضامین سفت و محکم به قرض‌دهنده پیشکش کرد.

اگر یک پروژه ذاتاً توجیه اقتصادی داشته باشد تامین‌کننده مالی (اعم از بانک و بورس و فاینانسور خارجی یا سرمایه‌گذار داخلی) با رغبت و بدون اجبار و با تضمین کم وارد می‌شود و پروژه را تامین مالی کرده و به سرانجام می‌رساند؛ اما هیچ منطق اقتصادی اجازه نمی‌دهد که سرمایه‌گذار پولش را در پروژه‌های سرمایه‌گذاری کند که درآمد کافی ندارد و نرخ برگشت سرمایه‌اش ناچیز و گاه منفی است (مگر یک بانک یا موسسه مالی دولتی که به تکلیف دولت در یک پروژه فاقد توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری کند و به میزان ضررش از دولت طلبکار شود).

بانک و یا بورس باید به سهامدارانشان و فاینانسورهای خارجی باید به موسسات مالی کشورشان و فاینانسور داخلی باید به مالکین یا سهامدارانشان جوابگو باشند. اگر هم حاضر به سرمایه‌گذاری بشوند ضمانت‌های دولتی می‌خواهند؛ به عبارت دیگر، همه ریسک را از خود دور کرده و آن را بر دوش بانک مرکزی می‌گذارند.

در چنین شرایطی فقط یک پروژه فاقد توجیه اقتصادی را تعریف و ضرر و زیانش را - به واسطه فاینانس - بر بودجه عمومی تحمیل کرده‌ایم.

تا زمانی که باور داشته باشیم که لزومی ندارد که سرمایه‌گذاری دولتی در پروژه‌های عمرانی برگشت داشته باشد و دولت باید خود را بدهکار کند و پروژه‌ها را انجام دهد، فاینانس کمک زیادی به اجرای پروژه‌های

جناب آقای مهندس محمد عیقرلو

دبیرکل محترم فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران

ماهنامه ترابریان درگذشت خواهر گرامیتان را تسلیت عرض نموده، از درگاه خداوند متعال برای آن مرحومه رحمت و مغفرت واسعه در جوار حق و برای جنابعالی و خانواده محترم شکیبایی در غم این فقدان آرزو می‌کند.

میانه - تبریز یا اراک - همدان وجود ندارد. حمل بار و ترانزیت ریلی می‌تواند جریان ضرردهی مسافرکشی ریلی و هزینه کردن در نقاط فاقد «تقاضای ترابری» در کوتاه‌مدت باشد، اما در بلندمدت از دولت انتظار می‌رود که به دنبال اقتصادی کردن پروژه‌های ریلی باشد، از جمله با واقعی‌سازی نرخ حامل‌های انرژی (که به معنای جذب درآمد و خلق جذابیت برای سرمایه‌گذار است) و کاستن از هزینه‌ها برای ایجاد جذابیت اقتصادی برای سرمایه‌گذار.

در غیر این صورت، نخواهند توانست جریان سرمایه را به بخش حمل‌ونقل ریلی تشویق کنند و جاده، سهم غالب جابه‌جایی مسافر را همچنان حفظ خواهد کرد و تعداد تلفات جاده‌ای رو به افزایش خواهد داشت.

بنابراین اگر به وجوب توجه اقتصادی در پروژه‌های ریلی اعتقاد نداریم، حداقل متوجه پیامدهای آن باشیم.

ترابری» ندارند. می‌شود خطوطی را در اولویت احداث قرار داد که کاربری دوگانه داشته باشند. به این معنی که هم نیاز تبلیغاتی دولت تامین شود و هم منافع ملی از طریق ایجاد خطوطی که در مسیرهای ترانزیت بین‌المللی هستند - آورده ارزی برای کشور دارند - تامین شود.

نمونه آن راه‌آهن قزوین - رشت است. این خط حلقه‌ای از کریدور شمال - جنوب بین اسکاندیناوی و روسیه و غرب دریای خزر و ایران و هند است. اگر این خط ماهیت ترانزیتی نداشت، نمی‌توانست توجه اقتصادی پیدا کند. دولت با یک تیر دو نشان زده است. هم به شعاع خود در بردن ریل به استان گیلان عمل کرده و هم در حال تکمیل حلقه‌های زنجیر کریدور شمال - جنوب است. ویژگی دیگر این خط امکان اتصال به بندر انزلی است؛ نقطه‌ای که می‌تواند محل جذب بار باشد؛ ویژگی که در خط آهن

ریلی نخواهد کرد. کار ساده‌ای است که یک سازمان دولتی برای یک خط ریلی معمولی (تک‌خطه با قوه دیزلی) که در سال به‌زحمت یک میلیون تن بار از آن می‌گذرد، دلیل و برهان و توجیه بنویسد و سمینار برگزار کند و با پیمانکار (و فاینانسور) خارجی تفاهم‌نامه بنویسد و عکس یادگاری بگیرد و دولت را تحت فشار قرار دهد برای برقی کردن یا دوخطه کردن آن. اگر هم دولت با آن مخالفت کرد می‌شود یقه دراند و شیون کرد و بر سر و سینه زد که ای مسلمانان کجائید که بر حمل‌ونقل ریلی ظلم رفته است!

اما حالا که بنا داریم اتصال تعداد بیشتری از استان‌ها به ریل را بدون توجه به توجیه اقتصادی به کارنامه موفقیت‌های دولت الصاق کنیم می‌شود تدبیری کرد برای کاستن از خسارت در خطوطی که «تقاضای

شرکت‌های حمل ریلی می‌گویند با توجه به ابلاغ دو بخشنامه به شرکت‌های حمل ریلی، به نظر می‌رسد راه آهن جمهوری اسلامی ایران طی پنج ماه اخیر در راستای افزایش نرخ تورم در کشور در حال حرکت است.

شرکت راه‌آهن ایران طی دو مرحله ابتدا در تاریخ ۹۷/۱۱/۱ و دیگری ۹۷/۴/۱ با ابلاغ بخشنامه به شرکت‌های ریلی مبادرت به افزایش نرخ تعرفه بهره‌برداری (حق دسترسی) کرده است.

در اولین مرحله با اعلام دلیل افزایش هزینه‌های لکوموتیوهای باری و اصلاح نرخ سهم لکوموتیوهای باری، میزان تعرفه بهره‌برداری برای محموله‌ها به میزان قریب به ۳۵ درصد رشد یافت و به عنوان نمونه تعرفه بهره‌برداری پایه به صورت اعتباری سه ماهه برای سه نوع محموله از بین ده نوع محموله ابلاغی شامل (مواد معدنی و بالاست از ۵۳۱ به ۶۵۹ ریال)، محموله آهن‌آلات، محصولات فولادی و جنرال کارگو (از ۴۰۶ به ۵۳۴ ریال) و محموله کانتینر (از ۳۲۴ به ۴۵۲ ریال به ازای هر تن کیلومتر) افزایش یافت.

اما مجدداً در کمتر از شش ماه و پس از گذشت پنج ماه راه آهن با ابلاغ بخشنامه‌ای دیگر نرخ تعرفه بهره‌برداری را از تاریخ ۹۷/۴/۱ با افزایش مواجه کرد که نرخ جدید با نرخ قبلی با رشدی به طور متوسط ۲۵ درصد همراه است. به عنوان نمونه نرخ تعرفه بهره‌برداری جدید به صورت اعتباری سه ماهه برای محموله‌های مواد معدنی و بالاست از ۶۵۹ ریال به ۸۱۳٫۲ ریال، برای محموله آهن‌آلات، محصولات فولادی و جنرال کارگو از ۵۳۴ ریال به ۶۵۹٫۱ ریال و محموله کانتینر از ۴۵۲ ریال به ۵۶۲٫۳ ریال به ازای هر تن کیلومتر افزایش یافته است.

به این ترتیب، در مجموع طی پنج ماهه گذشته راه‌آهن تعرفه‌های حمل ریلی را به‌ازای هر تن کیلومتر به میزان متوسط ۶۰ درصد افزایش داده است.

به فاصله پنج ماه اتفاق افتاد

افزایش مجدد تعرفه حمل ریلی (بهره‌برداری پایه) از سوی راه‌آهن ایران





معلوم نیست چاله هزینه‌های شرکت‌های حمل ریلی چگونه باید پر شود

منبع ناشناخته!

پویا مهرابی

بخش بزرگی از واگن‌های مسافری کشور سن بالایی دارند و با توجه به محدودیت‌های تولید واگن مسافری در داخل کشور، تورم و نبود امکان خرید واگن خارجی، بازسازی ناوگان موجود نقش مهمی در ادامه حیات شرکت‌های ریلی بازی خواهد کرد. این در حالی است که فعالان این بخش معتقدند در نبود تسهیلات بانکی کم‌بهره، تنها راه تامین سرمایه برای بازسازی واگن‌های مسافری در کشور افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری است. در این خصوص، مدیرعامل رجا، اواخر سال گذشته در مصاحبه با خبرنگار ترابران، از ارائه پیشنهاد افزایش متوسط ۲۵ درصدی قیمت بلیت خبر داده بود که در نهایت پس از ارائه این پیشنهاد به شورای عالی ترابری؛ با افزایش متوسط ۲۲ درصدی قیمت‌ها موافقت شد.

محمد رجبی، در گفت‌وگویی دوباره با ترابران با اشاره به اینکه افزایش ۳۶ درصدی دستمزدها و قیمت قطعات، هزینه‌های سنگینی به شرکت‌های مسافری ریلی تحمیل می‌کند، توضیح می‌دهد: «در یک سال گذشته، هزینه‌های مربوط به قطعات و مواد مصرفی ۲۴۶ درصد رشد داشته و به‌طور مثال قیمت چرخ واگن مسافری از ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان به ۱۲ میلیون تومان رسیده است و همه این مشکلات، در سالی که قصد داریم نزدیک به ۱۵۰ واگن مسافری را بازسازی کنیم، فشار زیادی به رجا وارد خواهد کرد.»

محمد رجبی در ابتدای گفت‌وگو با ترابران، به مشکل «مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر درصد» اشاره کرد و افزود: «این یک بحث قدیمی است که سال‌ها به آن توجه نمی‌شد. در نتیجه از این محل، شرکت‌های ریلی بخش خصوصی متحمل خسارات زیادی شدند، اما سرانجام بحث‌های صورت گرفته در خصوص مصوبه برنامه ششم توسعه به نتیجه رسید و اکنون باید هزینه‌هایی که شرکت‌ها پرداخت کرده‌اند، به خودشان بازگردد.»

او در ادامه توضیح داد: «با وجود اینکه در برنامه ششم توسعه، در بخش مسافری پیش‌بینی شده بود مالیات خریدهایی که شرکت‌های مسافری انجام می‌دهند و یا خدماتی که دریافت می‌کنند، با نرخ صفر درصد محاسبه شود (که فرمول عجیبی هم داشت) و همه شرکت‌های ریلی نیز اظهارنامه‌های مالیاتی خود را بر همین اساس تهیه کردند، اما سازمان امور مالیاتی مدعی بود که نمی‌دانند معنی نرخ صفر چیست و تنها با مفهوم معاف از مالیات آشنا هستند!»

مدیرعامل رجا با بیان اینکه پیش از این، بخش ریلی از مالیات بر ارزش افزوده معاف بود و این معافیت با نرخ صفر درصد متفاوت است، خاطر نشان کرد: «مشکل اینجاست که مسافران



طبق برنامه ششم توسعه، مالیات خریدهایی که شرکت‌های ریلی انجام می‌دهند و یا خدماتی که دریافت می‌کنند، باید با نرخ صفر محاسبه شود اما سازمان امور مالیاتی تاکنون اعلام می‌کرد که با مفهوم نرخ صفر آشنا نیست

در واقع شرکت ایرانی که ارزش پول ملی‌اش کاهش یافته، چرخ را ۶ برابر قیمت سال‌های قبل می‌خرد. متاسفانه چرخ‌هایی که دو میلیون و ۳۰۰ هزار تومان قیمت داشته است، در حال حاضر ۱۲ میلیون تومان خریداری می‌شود و برای پارت‌های بعدی ۱۷ میلیون تومان برآورد شده است.»

مدیرعامل شرکت رجا افزود: «انبار شرکت‌ها در حال خالی شدن است، چون ماه‌هاست که شرکت‌ها کالاهای موجود در انبار خود را مصرف می‌کنند. بدین ترتیب، به نظر می‌رسد دولت باید برای تامین قطعات مورد نیاز حدود ۳۰ میلیون دلار ارز دولتی اختصاص دهد تا شرکت‌ها با کمبود قطعات مواجه نشوند. همچنین تامین ارز نیمایی نیز پروسه سخت و تشریفات اداری طولانی دارد و فرصت انجام فعالیت را به‌خصوص از قطارهای خودککش و تندرورها می‌گیرد، زیرا در این نوع قطارها به دلیل وابستگی بیش از حد به تجهیزات و قطعات خارجی، مشکلات زیادی داریم.»

به گفته رجبی؛ در آخرین برآورد، اقلام مورد نیاز برای واگن‌های خودککش حدود ۲۴۰ درصد افزایش قیمت داشته و علاوه بر اقلام سرمایه‌ای، اقلام مصرفی از جمله روغن گیربکس و فیلتر نیز نزدیک به ۱۶۰ درصد گران‌تر شده است.

او با تاکید بر اینکه در تامین قطعات به‌خصوص برای خودککش‌ها از جمله چرخ، محور، موتور و گیربکس مشکل جدی داریم، تصریح کرد: «اگر دولت نخواهد کمک کند، در آینده نزدیک دچار بحران می‌شویم، بنابراین دولت، وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی باید به این موضوع ورود کنند. بعد از ماه رمضان فصل سفر آغاز می‌شود و با کسری قطعات برای تعمیر و نگهداری روبه‌رو خواهیم بود؛ به‌خصوص قطارهای ترن‌ست را که هزینه بیشتری به ما تحمیل می‌کند.»

مدیرعامل رجا افزود: «قطارهای ترن‌ست در هر ۱۰۰ کیلومتر بین ۷ تا ۸ یورو هزینه دارد؛ مثلاً در مسیر تهران به مشهد که ۹۰۰ کیلومتر مسافت دارد، بین ۷۲ تا ۷۵ یورو هزینه دارد که اگر با ارز نیمایی محاسبه کنیم قیمت بلیت باید ۷۵۰ هزار تومان باشد که البته نمی‌توانیم چنین مبلغی را از مسافران بگیریم.»

قطار، مالیات بر ارزش افزوده نمی‌پردازد، اما مالکان واگن که برای تعمیرات واگن‌ها قطعه می‌خرند یا از خدماتی استفاده می‌کنند، مجبور به پرداخت مالیات بر ارزش افزوده هستند. به بیان دیگر، در مالیات ارزش افزوده، مصرف‌کننده نهایی چیزی نمی‌پردازد، حالا چرا مصرف‌کننده میانی که از مسافر مالیاتی نمی‌گیرد، باید مالیات نگرفته را بپردازد؟

به گفته رجبی «در نهایت با تلاش‌های انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و مدیرعامل راه‌آهن و نیز جلساتی که با اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس و سازمان امور مالیاتی تشکیل شد، بالاخره سازمان امور مالیاتی قانع شده که این بند قانونی را اجرایی کند. با این حال، از آنجا که همچنان (تا زمان انجام مصاحبه) جزئیات طرح مالیات ارزش افزوده در صحن علنی مجلس به تصویب نرسیده، این امکان وجود دارد که موضوع مالیات صفر درصدی شرکت‌های حمل ریلی بار دیگر تحت‌الشعاع قرار گیرد.»

البته او تاکید کرد: «فعال شرکت‌هایی که در این زمینه طلب دارند، می‌توانند پیگیری و مطالبات خود را دریافت کنند. گفتنی است برنامه ششم توسعه از تاریخ اول فروردین ۱۳۹۶ اجرا شد و بازپرداخت مالیات پرداخت شده لازم‌الاجرا است. به‌عنوان مثال شرکت رجا حدود ۶۰۰ میلیارد تومان خرید و دریافت خدمات داشته که اگر ۹ درصد را مالیات ارزش افزوده محاسبه کنیم، بیش از ۵۰ میلیارد تومان پول بی‌جهت پرداخت کرده است. این مبلغ در جان اقتصاد شرکت ما نقش اساسی دارد. با آن می‌توانستیم حداقل ۵۰ واگن مسافری را بازسازی کنیم تا همه از آن بهره‌برند.»

هزینه‌ها سرسام‌آور؛ درآمد ناچیز

رجبی با اشاره به تغییرات نرخ ارز و افزایش قیمت مواد اولیه از جمله فولاد، افزود: «فولاد به‌صورت جهانی گران شده، در نتیجه برخی از اقلام فلزی بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصد افزایش قیمت داشته‌اند. به‌عنوان مثال در یک مناقصه بین‌المللی که برگزار کرده بودیم، قیمت خرید چرخ، ۵۰۰ یورو پیشنهاد شده بود، اما پیشنهاد جدید ۱۱۰۰ یورو است. این بدان معناست که نه تنها قیمت خرید چرخ دو برابر شده، بلکه

برخی از اقلام فلزی بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصد افزایش قیمت داشته‌اند. چرخ‌های که دو میلیون و ۳۰۰ هزار تومن قیمت داشته، اکنون ۱۲ میلیون تومان خریداری می‌شود و برای پارت‌های آینده ۱۷ میلیون تومان برآورد شده است

انبار شرکت‌های ریلی در حال خالی شدن است، چون ماه‌هاست که کالاهای موجود در انبار خود را مصرف می‌کنند. به نظر می‌رسد دولت باید برای تامین قطعات مورد نیاز حدود ۳۰ میلیون دلار ارز دولتی اختصاص دهد تا شرکت‌ها با کمبود قطعه مواجه نشوند

سال گذشته توانستیم از مجموع ۵۰۰ میلیارد تومان طلب یارانه، ۲۰ میلیارد تومان از دولت بگیریم که بسیار ناچیز است و با این چرخه معیوب قادر به نوسازی ناوگان نخواهیم بود

رجبی با اشاره به اینکه تلاش می‌کنیم واگن‌هایی با سن ۴۰ سال را سرپا نگه داریم و دوباره بازسازی کنیم، گفت: «اما هدف اصلی ما در ۲ سال آینده بازسازی واگن‌های با عمر بالای ۳۰ سال است. برای بازسازی ناوگان نیز دولت قرار است در قالب تبصره ۱۸ منابعی در اختیار شرکت‌های ریلی قرار دهد. شیوه کار به این ترتیب است که شرکت‌ها آورده ۲۰ درصدی داشته باشند، دولت هم ۲۷ درصد را از طریق وجوه اداره شده به این کار اختصاص دهد و بقیه مبلغ از منابع بانکی با نرخ ۱۸ درصد تهیه شود.»

او یادآور شد: «این روش برای شرکت‌های ریلی خصوصی توجیه ندارد، اما چاره دیگری نیست و با توجه به قیمت پایین بلیت، خرید واگن نو اصلاً توجیه اقتصادی ندارد. در دهه ۸۰ دولت وجوه اداره شده را در اختیار شرکت‌ها قرار داد و حدود ۳۰۰ واگن جدید وارد ناوگان ریلی کشور شد. علاوه بر آن طی ۲/۵ سال گذشته شرکت حمل و نقل ریلی رجا با وجود مشکلات متعدد ۵۰ واگن از محل تولیدات داخلی خریداری کرد. ما در شرکت حمل و نقل ریلی رجا تلاش داریم برای سال ۹۸ نیز حدود ۱۶ تا ۲۰ واگن نو وارد ناوگان مسافری کشور کنیم. همچنین باید ۲۳۰ واگن خود را بازسازی کنیم که رقمی معادل ۳۰۰ میلیارد تومان منابع مالی می‌طلبد؛ البته در سال ۱۳۹۸ قرار است ۱۵۰ واگن بازسازی شود.»

رجبی به مشترک بودن مسیر ریلی مسافری و باری به‌عنوان یکی از مشکلات حمل و نقل ریلی اشاره و خاطرنشان کرد: «واگن‌های حامل بار سرعت حرکت پایینی دارند و سبب کندی حرکت شبکه ریلی می‌شوند. ضمن اینکه در بعضی از مسیرها به واگن‌های مسافری اجازه ورود نمی‌دهند؛ مثلاً در مسیر بافق - مشهد که قطارهای بندرعباس، یزد و شیراز تردد می‌کنند فقط به ۳ قطار مسافری به سمت مشهد اجازه ورود می‌دهند و بقیه قطارها باید از طریق تهران به سمت مشهد حرکت کنند.»

او گفت: «رجا، ترنس‌تهایی به‌عنوان قطار تندرو (سرعت ۱۶۰ کیلومتر) خریداری کرده

که باید در روز ۲۰۰۰ کیلومتر مسافت طی کنند، اما روزانه تنها یک هزار کیلومتر مسیر را طی می‌کنند، بنابراین از قابلیت‌های آن استفاده نمی‌شود، در حالی که هزینه‌ها به قوت خود باقی است. وقتی سیر حرکت کاهش پیدا می‌کند به موتور و گیربکس فشار می‌آید و هزینه تعمیرات سنگین‌تر می‌شود.»

رجبی با اشاره به مطالبات شرکت گفت: «در سال گذشته، سرانجام توانستیم از مجموع ۵۰۰ میلیارد تومان طلب یارانه، ۲۰ میلیارد تومان از دولت بگیریم که بسیار ناچیز است و با این چرخه معیوب قادر به نوسازی ناوگان نیستیم؛ زیرا در ۱/۵ سال گذشته سهم عوامل هزینه‌ای ما دچار تورم شدید شده است و در بعضی از اقلام استراتژیک مانند چرخ و ترمز بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ درصد افزایش قیمت داشته‌ایم.»

رجبی تصریح کرد: «سهم واگن در بخش ارزی، ما را زمین‌گیر کرده و نتوانستیم سال گذشته دولت را متقاعد کنیم تا قطعات یدکی بخش ریلی را مشمول ارز دولتی کند. با نظام تعرفه‌ای بلیت قطار که در کشور حاکم است نمی‌توانیم از طریق فروش بلیت منابع جدید کافی جذب کنیم در نتیجه هزینه‌های عملیاتی تعمیر و نگهداری از اسفند ۹۶ تا اسفند ۹۷ بیش از ۲۴۰ درصد افزایش یافته است.»

مدیرعامل رجا با تاکید بر اینکه معتقدم افزایش قیمت بلیت قطار، هنوز هزینه‌های شرکت‌های مسافری ریلی را پوشش نمی‌دهد، خاطرنشان کرد: «با توجه به شرایط اقتصادی کشور و نیاز مردم به استفاده از حمل و نقل ریلی، راه‌حلی بینابینی انتخاب شد تا به مردم فشار نیاید، اما هزینه‌های نگهداری و تعمیر ناوگان از محل این افزایش قیمت پوشش نمی‌یابد.»

او با اشاره به روش‌های جایگزین برای کاهش هزینه‌های جاری این شرکت، افزود: «دولت می‌تواند با پرداخت یارانه مطابق آنچه که در قانون بودجه ۱۳۹۸ کشور آمده، بخشی از هزینه‌ها را تهاتر کند. همچنین باید توجه داشت که افزایش متوسط ۲۲ درصد به معنی افزایش مستقیم قیمت بلیت به میزان ۲۲ درصد نیست و این عدد میانگین افزایش در همه قیمت‌ها در مسیرهای مختلف است. به‌صورتی که در برخی

بازپرداخت مالیات بر ارزش افزوده براساس برنامه ششم، از ابتدای سال ۹۶ لازم الاجرا است. رجا در این مدت بابت مالیات بر ارزش افزوده، بی جهت بیش از ۵۰ میلیارد تومان پول پرداخت کرده که می توانست صرف بازسازی ۵۰ واگن مسافری شود

واگن های حامل بار سرعت پایینی دارند و سبب کندی حرکت شبکه می شوند. رجا ترن ستهایی به عنوان قطار تندرو خریداری کرده که باید روزانه مسافت ۲۰۰۰ کیلومتر را طی کنند، اما تنها ۱۰۰۰ کیلومتر مسیر را طی می کنند. با این ترتیب از قابلیت آنها استفاده نمی شود، ولی هزینه ها به قوت خود باقی است

خرید واگن دارند می توانند از محل این تبصره استفاده و آن را در قالب وجوه اداره شده دولت با نرخ صفر درصد دریافت کنند. ۴۰ درصد دولت، ۴۰ درصد بانک و ۲۰ درصد را شرکت سرمایه گذار تامین می کند تا بتوان در مجموع منابع مربوط به بازسازی را تامین کرد. این تسهیلات به تمام شرکت های ریلی که اعلام آمادگی کنند و ۲۰ درصد واریزی داشته باشند و قراردادشان آماده باشد تعلق خواهد گرفت.»

رجبی ابراز امیدواری کرد در سال جاری با توان داخلی که شرکت زیرمجموعه رجا با عنوان نوین صنعت رجا دارد و قراردادی که با واگن پارس نهایی شده است، بتواند حدود ۱۵۰ دستگاه واگن را تا پایان سال بازسازی کنند، این در حالی است که در سنوات گذشته بالاترین میزان بازسازی در رجا تعداد ۴۹ دستگاه واگن در یک سال بوده است.

مدیرعامل شرکت رجا با اعلام این خبر که شرکت رجا تلاش می کند ساختار مالی خود را تا تابستان امسال برای خروج از ماده ۱۴۱ اصلاح کند، افزود: «رجا زمانی ۱۳۵ میلیارد تومان سرمایه داشت، اما هم اکنون با وجود اینکه بیش از ۹۲۰ میلیارد تومان سرمایه دارد، هنوز از ماده ۱۴۱ خارج نشده است. امیدواریم با کاری که برای برآورد ارزش دارایی ها انجام می دهیم، به سرمایه شرکت افزوده شده و رجا شرکتی با بیش از ۳۰۰۰ میلیارد تومان دارایی شود تا بدین ترتیب، روند دریافت تسهیلات بانکی آسان تر گردد.»

رجبی با بیان اینکه رجا اکنون ۵۳ درصد سهم حمل و نقل را با ۷۴۰ واگن آماده سیر از آن خود کرده است که در حالت عادی بین ۵۳۰ تا ۵۴۰ دستگاه از آنها در سیر است و مابقی یا فرصت سیر ندارند یا در حالت ذخیره هستند، گفت: «از آنجا که امسال قصد بازسازی داریم ممکن است به صورت مقطعی تعداد واگن های آماده سیر کاهش یابد؛ اما در سال ۹۹ و ۱۴۰۰ ظرفیت قابل قبولی خواهیم داشت و انتظارات راه آهن برآورده خواهد شد.»

او با اشاره به اینکه میانگین سن واگن های رجا بین ۲۸ تا ۲۹ سال است و با ورود ناوگان جدید این سن ثابت نگه داشته خواهد شد اما کاهش نخواهد یافت، اظهار کرد: «۲۴۰ دستگاه

مسیرها این افزایش بیشتر و در برخی مسیرها کمتر خواهد بود.»

وزارت راه آهن!

او با اشاره به اینکه توجه و تامین نیازهای بخش ریلی ضربه انگ توسعه اقتصاد کشور است، افزود: «حتی پیشنهاد داده ام که برای یک دوره ۱۵ ساله وزارت راه آهن تاسیس شود تا بتواند منابع ویژه را به صورت ویژه دریافت و به این حوزه اختصاص دهد تا در زمینه تامین نیاز ریلی کشور تمرکز ایجاد شود.»

رجبی به رد درخواست استفاده از ۳۰ میلیون ارز دولتی برای بازسازی ناوگان ریلی اشاره و خاطر نشان کرد: «با توجه به این که هزینه های عملیاتی بسیار سنگین است و موضوعاتی چون ایمنی، آرامش و حفاظت از محیط زیست در آن بسیار پررنگ است، انتظار داشتیم که این ۳۰ میلیون یورو را که در بودجه کل کشور رقم قابل توجهی نیست به کل بخش مسافری اعم از واگن های مسافری رجا و سایر شرکت ها و همچنین لوکوموتیوها اختصاص بدهند که این امر محقق نشد.»

مدیرعامل رجا با بیان اینکه شرکت نام امسال را سال بازسازی گذاشته است، به تخصیص اعتبار ۲ هزار میلیارد تومانی سازمان برنامه و بودجه برای نوسازی واگن های حمل و نقل ریلی اشاره و اظهار کرد: «این مقدار در قالب بسته نوسازی واگن ها در اختیار شرکت های حمل و نقل ریلی قرار خواهد گرفت و باید برای تخصیص بقیه آن نیز به موقع اقدام شود. این اعتبار ذیل بند الف تبصره ۱۸ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۳۹۷ کل کشور ابلاغ شده و هدف آن حمایت از خوشه های صنعتی، بافت های فرسوده و طرح های حمل و نقل عمومی از محل اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای است. این اعتبار در قالب تسهیلات قرض الحسنه به شرکت های ریلی پرداخت می شود و آنها باید در مدت مقرر این تسهیلات را با بانک عامل تعیین شده تسویه کنند.»

او معتقد است وزارت راه باید به گونه ای عمل می کرد که این اعتبار در پایان سال قبل نهایی می شد تا زمان طلایی ۳ ماه آغازین امسال از دست نمی رفت.

او گفت: «شرکت هایی که قرارداد بازسازی یا

دولت قرار است برای بازسازی ناوگان در قالب تبصره ۱۸ منابعی در اختیار شرکت‌های ریلی قرار دهد. شرکت‌ها باید آورده ۲۰ درصدی داشته باشند، ۲۷ درصد هم سهم وجوه اداره شده دولت باشد و بقیه مبلغ از منابع بانکی با نرخ ۱۸ درصد تهیه شود

از این واگن‌ها بالای ۳۰ سال عمر دارند که برنامه دوساله برای بازسازی آنها داریم. این واگن‌ها با مجوزی که دارند اکنون در سیر هستند و اعتبار این مجوز تا ۳۱ خرداد ماه بود که تلاش می‌کنیم مجوز را تمدید کنیم. برای ارتقای ایمنی که مدنظر راه‌آهن بود در سال گذشته ۱۹ واگن را بازسازی کردیم و تعدادی از واگن‌هایی که عمر بالاتری داشتند در اولویت تعمیرات قرار دادیم.»

رجبی با بیان اینکه یکی از مسیرهای پر جاذبه مسافری مسیر ریلی قزوین به رشت است، گفت: «از این مسیر استقبال بهتری نسبت به مسیرهای همدان و کرمانشاه صورت گرفته است. شاید هنوز به عدد قابل قبولی از نظر مسافر نرسیده‌ایم و پروژه هم هنوز تمام نشده و آماده‌سازی خط در حال انجام است، اما با پایان طرح سرعت سیر از ۵/۵ ساعت فعلی به ۴/۵ ساعت خواهد رسید که در کوتاه‌مدت و در بلندمدت این مسیر با توجه به شرایط جغرافیایی به ۴ ساعت هم می‌رسد، هرچند این برنامه پرزحمتی است.»

او درباره بسته شدن محور جنوب به علت سیل گفت: «سیلاب موجب توقف قطارهای مسافری در این مسیر شد که بر اثر آن از نظر

درآمدی به شرکت‌ها خسارت وارد شد، زیرا علاوه بر اینکه چند هفته درآمد نداشتند، باید هزینه پرسنل و تعمیرات را می‌پرداختند. با این حال سعی شد با اختصاص قطار ویژه در مسیرهای دیگر تا حد ممکن میزان خسارت را کاهش داد.»

رجبی با بیان اینکه اگر این اتفاق سانحه بود شاید دولت کمک می‌کرد، اما در این خصوص اقدامی صورت نگرفته است، تاکید کرد: «به‌غیر از رجا محور جنوب برای شرکت‌های «مهتاب سیر جم» و «ریل ترابر سبا» بسیار حیاتی بود زیرا بیشتر واگن‌هایشان در این مسیر سیر می‌کرد؛ بنابراین برای کمک به این شرکت‌ها می‌توان قیمت لکوموتور را در برخی مسیرها کاهش داد تا به‌نوعی سوبسید تلقی شود یا در گرفتن هزینه لکوموتور این شرکت‌ها شیوه و امتیازی در نظر گرفته شود تا بخشی از خسارت مالی جبران شود. البته میزان دقیق خسارت مشخص نیست، اما آنچه بیش از همه به شرکت‌ها لطمه زد، بحث مسافران عراقی بود؛ چون تقریباً ۲۰ درصد ظرفیت قطارهای رجا، ۴۵ درصد ظرفیت «ریل ترابر سبا» و در همین حدود «مهتاب سیر جم» مسافر عراقی داشتند که راهی مشهد و قم بودند.»

هزینه احداث راه‌آهن شلمچه - بصره چقدر است؟

تنها چند روز پس از موافقت هیئت وزیران با صدور مجوز انعقاد قرارداد مشارکت اجرای راه‌آهن شلمچه - بصره با برآورد تقریبی ۶۰۰ میلیارد تومان با بنیاد مستضعفان، معاون توسعه ساختمان بنیاد مبلغ تقریبی اجرای این پروژه را حدود ۹۰۰ میلیارد تومان اعلام کرد.

هیئت وزیران در جلسه اول خرداد ۱۳۹۸ به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی تصویب کرد که شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور به نمایندگی از وزارت راه مجاز است به منظور تامین مالی پروژه راه‌آهن شلمچه - بصره به طول تقریبی ۳۵ کیلومتر و پل بزرگ در مسیر آن با برآورد تقریبی ۶ هزار میلیارد ریال (۶۰۰ میلیارد تومان) تا مرحله بهره‌برداری نسبت به انعقاد قرارداد به صورت BLT شامل طراحی و احداث پل و مسیر راه‌آهن (شامل زیرسازی و روسازی) و راه‌اندازی تا تحویل آن با شرکت پروژه احداث راه‌آهن و پل شلمچه - بصره به سهامداری بنیاد مستضعفان با رعایت قوانین و مقررات مربوط اقدام نماید.

این در حالی است که تنها سه روز پس از آن و در تاریخ شنبه ۴ خرداد، معاون توسعه ساختمان بنیاد مستضعفان اعلام کرد: «رقم توافق شده برای هزینه اجرای این پروژه حدود ۹۰۰ میلیارد تومان است، اما رقم دقیق‌تر با نهایی شدن طرح‌ها مشخص می‌شود.» منوچهر خواجه دلویی با بیان این که مقرر است بنیاد ۶۰ درصد هزینه ساخت خط‌آهن شلمچه - بصره را تامین کند، گفت: «بازگشت سرمایه بنیاد هشت ساله و از محل حساب خزانه مربوط به درآمدهای شرکت راه‌آهن با تضمین دولت است.»

او افزود: «آنچه بین بنیاد و وزارت راه توافق شده، احداث یک پل در خط‌آهن شلمچه - بصره و ساخت مسیر ریلی جمعا به طول تقریبی ۳۵ کیلومتر است و آنچه پیش از این بین وزارت راه و بنیاد توافق شده بود از محل سرجمع درآمدهای شرکت راه‌آهن، در قالب اقساط، سرمایه‌گذاری که توسط بنیاد مستضعفان در این پروژه انجام شده است، برگردانده می‌شود.»

از نشانه‌های حکمرانی ناکارآمد

به بهانه یادآوری مصوبه ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی

مجید بابایی

مرداد ماه سال ۱۳۹۵ ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور در اقدامی مهم و نوآورانه، با کمک دانشگاه «نظام‌نامه پیوست فناوری و توسعه توانمندی داخلی در قراردادهای بین‌المللی و طرح‌های مهم ملی» را تصویب کرد. هدف؛ تصویب یک آیین‌نامه کلی در مورد نحوه تصویب، پیاده‌سازی، نظارت و نیز گزارش‌دهی اجرای طرح‌های انتقال فناوری در قراردادهای بین‌المللی و همچنین طرح‌های مهم ملی بود؛ اما نتیجه ...

در ماده ۲ این مصوبه آمده است: دستگاه‌های اجرایی مسئول در موضوعات ماده ۱ (کل زیربخش‌های بخش حمل‌ونقل هم مشمول این مصوبه هستند)، حداکثر ظرف شش ماه پس از تصویب این نظام‌نامه، موظف به تدوین برنامه توسعه توانمندی‌های فناوری و مهندسی خود مشتمل بر اهداف توسعه فناوری، احصاء توانمندی‌های فناورانه، شفاف‌سازی و تجمیع تقاضا، برنامه انتقال دانش فنی و فناوری، برنامه یادگیری فناورانه و ایجاد بانک اطلاعاتی ظرفیت‌های داخلی به همراه مدل سرمایه‌گذاری حسب موضوع و نحوه همکاری و مشارکت خارجی و ارائه به دبیرخانه شورای اقتصاد می‌باشند. قریب به سه سال از این مصوبه گذشته است.

سوال: کدامیک از سازمان‌های زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی از جمله بخش هوایی، ریلی و دریایی که بیشترین منابع بودجه‌ای را برای انتقال دانش و فناوری در طرح‌های توسعه‌ای به کار می‌گیرند تاکنون برنامه توسعه توانمندی‌های فناوری و مهندسی خود را متناسب با مصوبه ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی تدوین کرده‌اند؟ آیا قراردادهایی نظیر خرید هواپیما، ساخت ریل در داخل، برقی کردن راه‌آهن تهران-مشهد، راه‌آهن سریع تهران اصفهان، خرید واگن و لکوموتیو، توسعه تجهیزات بندری و ... دارای ضمیمه پیوست فناوری مصوب شده در شورای اقتصاد بوده‌اند؟

علت عدم اجرای مصوبه مربوط به تدوین «پیوست فناوری» چیست؟ چرا در سه سال اخیر در وزارت راه و شهرسازی متولی برای سامان دادن به این مقوله تعیین نمی‌شود و اگر هم کوچک‌ترین اقدامی شده نتایج آن در سازمان‌های زیرمجموعه هیچ نمودی نداشته است؟

پاسخ این سوالات روشن است. متهم اصلی ساختار معیوب حکمرانی کشور است که مصوبه‌ای با این درجه بالای اهمیت هیچ فرایند کنترل و نظارتی را به دنبال خود نداشته است.

پیشنهاد: اگر مصوبه‌ای به هر دلیلی اجرایی نیست، به جای فراموشی و از یاد بردن آن که نزد بدنه مدیریتی کشور بدآموزی دارد و آنها را نسبت به اجرای مصوبات مشابه مردد و غیر پاسخگو خواهد کرد، بهتر نیست که همان نهاد تصویب‌کننده آن مصوبه را لغو و رسماً دلایلش را هم اطلاع‌رسانی کند. مگر این مدل، بخشی از یک ساختار سلامت حکمرانی نیست. پیشنهاد می‌کنم در وزارت راه معاونت حمل‌ونقل که نماینده وزیر در مجامع سازمان‌های زیرمجموعه هستند این مصوبه را پیگیری کنند چون در این ساختار بیمار حکمرانی بعید است در بدنه وزارتخانه و یا ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی کسی حالی داشته باشد از مصوبات گذشته پادی بکند.

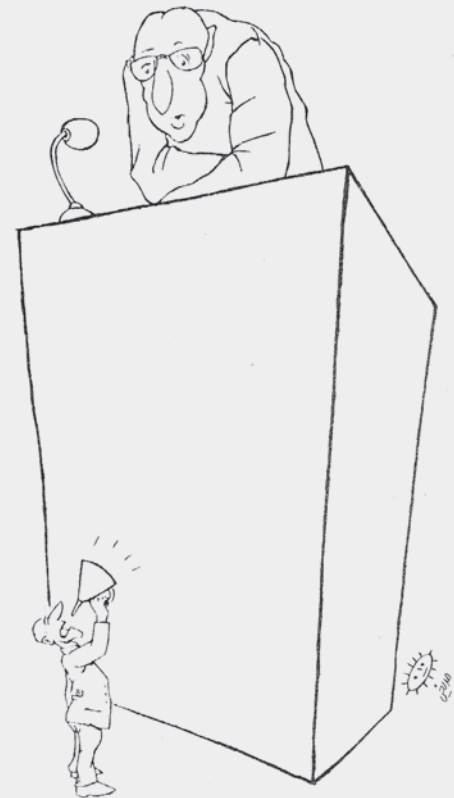
چند مصداق از معطل ماندن مصوبات قانونی کشور و پاسخگو نبودن متولیان:

طرح جامع حمل‌ونقل: از دو دهه قبل مطالعات آن شروع شده و قرار بوده تبدیل به قانون شود تا مانع اجرای سلیقه‌ای و چانه‌زنی طرح‌های ملی باشد. این طرح تاکنون چندین وزیر را به خود دیده، اما نتایجش را هنوز نمی‌بینیم. در برنامه پنجم توسعه هم مجدداً بر آن تاکید شد، اما ...

بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم در خصوص محاسبه مالیات بر ارزش افزوده حمل ریلی با نرخ صفر. سال سوم برنامه ششم در حال طی شدن است و علی‌رغم گرفتن رای و ... هنوز شرکت‌های ریلی از این محل متضرر هستند.

اصلاح اساسنامه شرکت راه‌آهن برابر مصوبه برنامه پنجم توسعه و تغییر ساختار صنعت ریلی متناسب با نقشی که بخش غیردولتی از ۱۵ سال پیش پذیرفته است. ایجاد نهاد رگولاتوری که می‌بایست تنظیم‌گری تعاملات دولت و بخش غیردولتی را بر عهده می‌گرفت؛ و هنوز صنعت ریلی بر اساس اساسنامه دهه شصت شرکت راه‌آهن اداره می‌شود.

چرا این کوتاهی‌ها پایانی ندارد؟ چون ساختار حکمرانی کشور به افراد و سازمان‌ها اجازه می‌دهد خود را بالاتر از قانون قرار دهند و آن را به رای خود تفسیر کنند. چرا مدیران حتی مدیران برجسته در این خصوص منفعل عمل می‌کنند و جلوی این ناکارآمدی را نمی‌گیرند؟ چرا از دنبال کردن برنامه‌های راهبردی و اقدامات ساختاری هراسانند و در عوض عاشق امور جاری و بازدید از وظایف در حال انجام سایر طبقات سازمانی هستند؟ چرا مدیران رده استراتژیک به پایین‌ترین سطح از عملیات تنزل کرده‌اند؟





اواسط خرداد ماه خبری با عنوان «شکایت ایران به ایکائو از روند سوخت‌رسانی در فرودگاه‌های خارجی» منتشر شد که البته در متن خبر معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرده بود، با اشاره به اشکالاتی که در سیستم سوخت‌رسانی به پروازهای ایرانی در برخی فرودگاه‌های بین‌المللی به وجود آمده، موضوع عدم سوخت‌رسانی به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در برخی فرودگاه‌های بین‌المللی به دبیرکل و رئیس شورای ایکائو «منعکس» شده است.

نامه سازمان هواپیمایی کشوری به ایکائو یک هفته پس از آن بود که پرواز شماره ۷۲۱ هواپیمایی ایران ایر به مقصد فرانکفورت با تاخیر هشت ساعته ایران را به مقصد آلمان ترک کرد و در شهر آنکارا نیز برای سوخت‌گیری مجبور به توقف ۴ ساعته شد. به گفته یکی از مسافران این پرواز، پس از ساعت‌ها مذاکره و در حالی که مسافران داخل هواپیما بدحال شده بودند با انتقال دو تانکر سوخت از خارج فرودگاه، سوخت هواپیما تامین شد.

سازمان هواپیمایی ایران سال گذشته نیز در بیانیه‌ای رسمی خطاب به ایکائو خواسته بود علیه تحریم‌های آمریکا و تاثیر آن بر صنعت هواپیمایی غیرنظامی ایران موضعی قاطع اتخاذ کند و از کشورهای عضو بخواهد تا به مفاد این پیمان و گسترش حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی پایبند باشند.

برای پیگیری جزئیات این خبر، با علیرضا منظری، نماینده سابق ایران در ایکائو و علیرضا بحیرایی، کارشناس رسمی دادگستری در امور صنایع هوایی کشور گفت‌وگو کردیم.

به عقیده این دو کارشناس هوایی، اگر مشکلات هواپیمایی ایران به ایکائو صرفاً منعکس شده باشد، از نظر قانونی در روند عدم سوخت‌رسانی فرودگاه‌های خارجی به هواپیماهای ایرانی تاثیرگذار نخواهد بود.

توسل ایران به نهاد بین‌المللی برای دریافت سوخت در فرودگاه‌های بین‌المللی

دست به دامن ایکائو

علیرضا منظری: کشورهای متعهد کنوانسیون شیکاگو براساس دو شیوه اجرایی (ماده ۵۴) و شبه قضایی (ماده ۸۴) می توانند درخواست خود را در سازمان ایکائو به جریان اندازند؛ وگرنه انعکاس موضوع به ایکائو، صرفا در مراحل اداری رسیدگی به وسیله رئیس شورای ایکائو و یا دبیر کل آن قرار می گیرد که دارای آثار مستند به مفاد مواد مورد اشاره نیست

در صورتی که در یک کشور متعهد پیمان شیکاگو، سوخت هوانوردی به هواپیماهای ایرانی (به عنوان هواپیماهای خارجی برقرار کننده پرواز بین المللی) داده نشود، تخلف از تعهدات مفاد مواد کنوانسیون تلقی می شود که می تواند با در نظر گرفتن یکی از دو شیوه اجرایی یا شبه قضایی مندرج در کنوانسیون شیکاگو از طریق ایکائو پیگیری شود

مذاکره حل و فصل گردد، باید بر مبنای درخواست یکی از کشورهای طرف اختلاف در شورای ایکائو مطرح و مورد تصمیم گیری قرار گیرد. البته به موجب ماده ۸۵ امکان استیناف از تصمیم شورا در یک دیوان دوری موقتی مورد توافق طرفین یا دیوان دائمی بین المللی دادگستری وجود دارد.»

افزود: «بنابراین کشورهای متعهد کنوانسیون شیکاگو براساس دو شیوه اجرایی (ماده ۵۴) و شبه قضایی (ماده ۸۴) می توانند درخواست های خود را در ایکائو به جریان اندازند که هر کدام رویه خاص مراحل رسیدگی و نتایج منحصر به خود را دارد. در غیر این صورت انعکاس موضوع به ایکائو در مراحل اداری رسیدگی به وسیله رئیس شورای ایکائو و یا دبیر کل ایکائو قرار می گیرد که نمی تواند دارای آثار مستند به مفاد مواد بالا باشد.»

منظری در موضوع مورد اختلاف یعنی عدم ارائه سوخت هوانوردی به شرکت های هواپیمایی ایرانی در فرودگاه های بین المللی کشورهای متعهد کنوانسیون گفت: «باید خاطر نشان کنم که طبق مفاد ماده ۲۸ کنوانسیون، تامین فرودگاه با تمامی تسهیلات هوانوردی از جمله سوخت هوانوردی در سرزمین هر یک از کشورهای متعهد به منظور تسهیل امور هوانوردی بین المللی در تعهد کشورهاست و همچنین به موجب مفاد ماده ۶۸ کنوانسیون شیکاگو، تعیین مسیرهای هوایی و فرودگاه هایی که بتوانند خدمات لازم را در اختیار پروازهای بین المللی قرار دهند، به عهده کشورهای متعهد است. ماده ۱۵ کنوانسیون نیز اعمال شرایط یکسان و مشابه با هواپیمای شرکت هواپیمایی داخلی را برای هواپیمای شرکت هواپیمایی خارجی در استفاده از تسهیلات هوانوردی از جمله سوخت هوانوردی به لحاظ ایمنی الزامی کرده و نباید بهای خدمات برای هواپیماهای خارجی بیش از بهای آن برای هواپیماهای داخلی باشد.»

این کارشناس، با تاکید بر اینکه چنانچه کشور متعهدی در نشریه اطلاعات هوانوردی، فرودگاهی را بین المللی اعلام کند و آماده پذیرش هواپیماهای خارجی باشد، باید به طور یکسان تسهیلات هوانوردی از جمله

علیرضا منظری درباره نامه ایران به ایکائو چنین توضیح داد: «در روزهای اخیر موضوع سوخت هوانوردی و نحوه ارائه آن در فرودگاه های بین المللی مورد توجه ارباب جراید قرار گرفت و در نهایت خبری مبنی بر انعکاس رویه عدم ارائه سوخت هوانوردی به شرکت های هواپیمایی ایرانی در برخی فرودگاه های بین المللی منتشر و در مواردی تیترا این موضوع به صورت اعلام شکایت ایران به ایکائو منعکس شد، اما عبارت انعکاس در متن گفت و گو یک مفهوم عام را می رساند و متفاوت از لفظ شکایت به عنوان یک مفهوم خاص با توجه به مفاد مواد کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و رویه های مصوب شورای ایکائو است.»

منظری به طور خلاصه فرآیند ارجاع موضوعات از طرف کشورهای متعهد کنوانسیون شیکاگو به سازمان ایکائو را این گونه تشریح کرد: «با توجه به مفاد ماده ۴۴ کنوانسیون، گسترش حمل و نقل هوایی بین المللی یکی از اهداف تاسیس ایکائو است تا پیشرفت ایمن و منظم هوانوردی کشوری بین المللی در سرتاسر جهان تامین و از توسعه مسیرهای هوایی، فرودگاه ها و تسهیلات هوانوردی برای هوانوردی کشوری بین المللی حمایت شود.»

این کارشناس درباره ماده ۵۴ کنوانسیون شیکاگو گفت: «این ماده، بررسی هر موضوع ارجاعی مرتبط با مفاد کنوانسیون از جانب کشورهای متعهد و ارائه گزارش انجام هر تخلفی از مفاد کنوانسیون در صورت ناتوانی کشور متعهد از رفع تخلف در زمان معقول به مجمع عمومی و ارائه گزارش هر قصوری از اجرای توصیه ها یا تصمیمات شورا به کشورهای متعهد را به عنوان وظایف الزام آور شورای ایکائو بر شمرده که یک رویه اجرایی مصوب دارد.»

منظری یادآور شد: «ماده ۸۴ کنوانسیون وظیفه شبه قضایی حل و فصل اختلافات را به عهده شورا قرار داده است که رویه مصوب آن شبیه آیین رسیدگی قضایی است. به این ترتیب، در صورتی که هر اختلافی میان دو یا چند کشور متعهد در مورد تفسیر یا اجرای مفاد کنوانسیون و ضوابط آن نتواند از طریق

علیرضا بحیرایی: ایکائو یک سازمان بین‌المللی است که شرح وظیفه آن توسعه پایدار و کمک به حمل‌ونقل هوایی است؛ ایکائو نمی‌تواند در راستای اینکه شرکت خارجی در فرودگاه‌ها به ما سوخت نمی‌دهد کاری انجام بدهد

... به طور کلی، هیچ فرودگاه خارجی به ایرلاین‌های ایرانی سوخت‌دهی نمی‌کند. برای همین هواپیماها قبل از پرواز، بیشترین سوخت ممکن را می‌زنند تا بتوانند با همان میزان سوخت بازگردند، بنابراین در پروازهای طولانی دچار مشکل شده‌اند

کارشناس دادگستری در امور هوایی: حتی مسئولان فرودگاه عراق که ما از نظر سیاسی با این کشور رابطه بسیار خوبی داریم با شرکت‌های هواپیمایی ما برخورد نامناسبی دارند و در فرودگاه نجف هم باید ایرلاین‌های ایرانی با پول نقد سوخت‌گیری کنند

سوخت هوانوردی را در اختیار آنها قرار دهد، افزود:» در صورتی که در یک کشور متعهد، سوخت به هواپیماهای ایرانی (به عنوان هواپیماهای خارجی برقرارکننده پرواز بین‌المللی) داده نشود، تخلف از تعهدات مفاد مواد کنوانسیون تلقی می‌شود که می‌تواند با در نظر گرفتن یکی از دو شیوه اجرایی یا شبه قضایی مندرج در کنوانسیون شیکاگو، عدم اجرای مفاد مواد کنوانسیون، به وسیله کشور متعهد از سازمان ایکائو پیگیری شود. حال چنانچه سازمان هواپیمایی کشوری ایران درخواست خود را بر مبنای مفاد ماده ۸۴ کنوانسیون به سازمان ایکائو منعکس کرده باشد، می‌تواند مصداق شکایت محسوب شود و در غیر این صورت نمی‌توان آن را شکایت تلقی کرد.»

روزهای سخت‌تری در راه است

علیرضا بحیرایی، کارشناس حقوقی در امور صنایع هوایی نیز درباره مشکل سوخت‌گیری هواپیماهای ایرانی یادآور شد:» به طور کلی، هیچ فرودگاه خارجی به ایرلاین‌های ایرانی سوخت نمی‌دهد. برای همین هواپیماهای ما قبل از پرواز بیشترین سوخت ممکن را می‌زنند تا بتوانند با همان میزان سوخت بازگردند، بنابراین در پروازهای با فاصله طولانی دچار مشکلات جدی شده‌اند.»

او درباره نتیجه‌بخش بودن نامه ایران به ایکائو توضیح داد:» یکی از موضوعات مهم در این میان، بحث FATF و کنوانسیون‌های مرتبط با تحریم‌هاست؛ اگر سیستم بانکی اصلاح نشود، ایرلاین‌های ایرانی اجازه ندارند ارز را به شکل بین‌بانکی جابه‌جا کنند. این در حالی است که در بسیاری از فرودگاه‌های خارجی برای تامین سوخت موردنیاز پول نقد جابه‌جامی شود.»

این کارشناس دادگستری در امور هوایی کشور با بیان اینکه حتی مسئولان فرودگاه عراق که ما از نظر سیاسی با این کشور رابطه بسیار خوبی داریم با مسافران و ایرلاین‌های ما برخورد نامناسبی دارند، افزود:» در فرودگاه نجف هم باید شرکت‌های هواپیمایی ایرانی با پول نقد سوخت‌گیری کنند.»

بحیرایی با تاکید بر اینکه در حال حاضر

هیچ‌یک از فرودگاه‌های خارجی در هیچ کشوری مجاز نیستند که از ایران پول نقد بگیرند و سوخت بدهند، خاطر نشان کرد:» ایکائو یک سازمان بین‌المللی است که شرح وظیفه آن توسعه پایدار و کمک به حمل‌ونقل هوایی است؛ ایکائو نمی‌تواند در راستای اینکه شرکت خارجی در فرودگاه‌ها به ما سوخت نمی‌دهد کاری انجام بدهد یا به این مسئله ورود پیدا کند.»

این کارشناس صنعت هوایی با بیان اینکه در حال حاضر بیشترین مشکل ایرلاین‌های ایرانی در بحث سوخت‌گیری در فرودگاه ترکیه است، بیان کرد:» خوشبختانه ایرلاین‌های ایرانی می‌توانند در پرواز برگشت در اولین فرودگاه ایران یعنی ارومیه و تبریز سوخت‌گیری کنند، اما این اتفاق هم مشکلات خاص خودش را به همراه دارد.»

او با اشاره به اینکه حتی فرودگاه بیروت نیز به ایرلاین‌های ما امکان سوخت‌گیری نمی‌دهد، گفت:» دفاتر نمایندگی ایرلاین‌های ایرانی باید در هر فرودگاهی پس از چند بار سوخت‌گیری به شرکت مربوطه سوخت‌رسان چک بدهد، اما به دلیل اینکه ایرلاین‌های ما نمی‌توانند حساب بانکی داشته باشند، عملاً امکان سوخت‌گیری و حتی پرداخت پول نقد هم برای سوخت‌گیری وجود ندارد.»

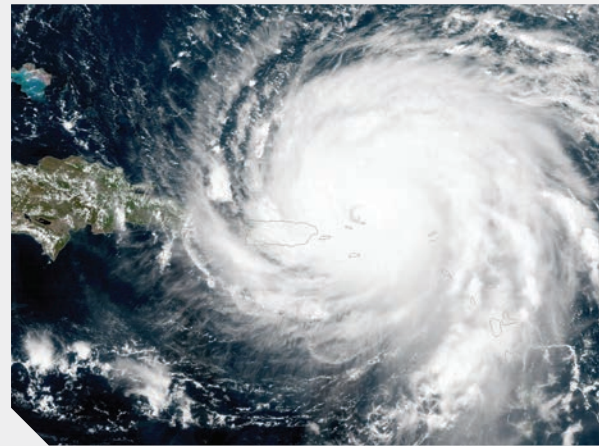
بحیرایی ادامه داد:» اگر مشکل سوخت‌رسانی فراگیرتر شود، متأسفانه پروازهای دور شرکت‌های ایرانی متوقف خواهد شد و سهم ما را کشورهای قطر و امارات می‌برد و این موضوع برای کشور ما خطرناک است چون نه تنها دیگر ارزی وارد کشور نمی‌شود، بلکه ارزهایمان خارج و خسارت سنگینی به صنعت هوایی کشور وارد می‌شود.»

او تاکید کرد:» صنعت هواپیمایی کشور ما روزهای بسیار سختی را می‌گذراند. حجم کار زیاد، درآمد کم و کمبود مسافران پروازهای خارجی، گرفتاری زیادی برای شرکت‌های هواپیمایی فراهم آورده است. ضمن اینکه مسافران ایرانی اگر بخواهند به کشورهای دور مانند مالزی یا چین بروند، از هواپیماهای امارات استفاده می‌کنند و حتی ترکیش ایرلاین نیز سهم زیادی از بازار هوایی کشور ما را تسخیر کرده است.»

مدیر اجرایی انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی اعلام کرد:

صنعت هواپیمایی تحت فشار هشدارهای تغییرات اقلیمی

صنعت هواپیمایی تحت فشار هشدارهای تغییرات اقلیمی اعلام کرده که حاضر است به هر قیمتی میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای خود را کاهش دهد اما فناوری موردنیاز برای کاهش شدید تاثیرات کربنی هنوز در دسترس نیست.



در ماه‌های اخیر فعالان اقلیمی تلاش‌هایی برای متقاعد کردن مسافران نسبت به تحریم مسافرت‌های پروازی ترتیب داده‌اند که در این میان گرتا تانیرگ، دانش‌آموز و فعال اقلیمی سوئدی کمپین «قطار به جای هواپیما» را به منظور کاهش سفرهای پروازی راه‌اندازی کرده است.

مدیر اجرایی انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (IATA) که اعضای آن این هفته در سنوئل دیدار داشتند، اعلام کرده که صنعت هواپیمایی از این لحاظ به شدت تحت فشار قرار گرفته است.

این صنعت به دلیل سهم خود در انتشار گاز کربن مورد انتقاد قرار دارد که با ۲۸۵ گرم دی‌اکسید کربن در هر کیلومتر طی شده برای هر مسافر از هر نوع حمل‌ونقل دیگر، میزان انتشار بیشتری دارد. طبق آمارهای آژانس اروپایی محیط‌زیست این میزان حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۵۸ گرم و برای حمل‌ونقل ریلی ۱۴ گرم است.

صنعت هواپیمایی با وجود این که به هر قیمتی حاضر به کاهش میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای خود است اما به کم‌توجهی به تاثیرات زیست‌محیطی که بر جای می‌گذارد متهم شده و رئیس انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی به شدت در حال مذاکراتی علیه «مالیات سبز» در زمینه حمل‌ونقل هوایی تحت حمایت چندین کشور از جمله هلند است چرا که به گفته رئیس این انجمن، در اغلب کشورها این مالیات‌ها جذب بودجه‌های دولتی شده و خرج هر چیزی که دولت‌ها می‌خواهند به جز محیط‌زیست می‌شود.

سازمان بین‌المللی هوانوردی غیر نظامی (ایکائو) نیز برآورد کرده که حمل‌ونقل هوایی مسئول انتشار دو درصد از کل انتشار گاز دی‌اکسید کربن جهان بوده که تقریباً برابر با کل میزان انتشار کشور آلمان است.

اما هواپیماها به جز دی‌اکسید کربن، ذرات دیگری مانند نیتروژن اکسید را منتشر می‌کنند که گرما را در ارتفاع زیاد به دام می‌اندازند. این بدان معناست که صنعت هواپیمایی در واقع مسئول پنج درصد از گرمایش جهانی نیز هست.

با این حال این صنعت متعهد به بهبود بهره‌وری سوخت به میزان ۱٫۵ درصد در سال از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۲۰ میلادی و ثبات میزان انتشار گاز دی‌اکسید کربن خود با آماده‌سازی کاهش ۵۰ درصدی تا سال ۲۰۵۰ میلادی نسبت به سال ۲۰۰۵ میلادی شده است.

این تعهدات می‌تواند چالشی بزرگ برای این صنعت باشد؛ چرا که انتظار می‌رود تعداد مسافران هوایی تا دو دهه آینده دو برابر شده و در سال ۲۰۲۷ میلادی به ۸/۲ میلیارد نفر بالغ شود.

در حال حاضر شرکت‌های هواپیمایی با اقداماتی چون سرمایه‌گذاری روی نسل جدیدی از هواپیماها با آلودگی کمتر و موتورهای به روز شده، اصلاحات آیرودینامیکی و لوازمی که وزن کمتری دارند، تلاش برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای خود دارند.

همچنین چندین شرکت هواپیمایی شروع به آزمایش سوخت‌های زیستی کرده‌اند اما هزینه‌های تولید همچنان بالا است و کارشناسان این صنعت معتقدند موتورهای الکتریکی برای دو دهه دیگر به صورت تجاری از بازار جمع‌آوری خواهند شد.

ایکائو ادعا کرده است که مدیریت بهتر ترافیک هوایی می‌تواند کمک کند و نسل جدیدی از هواپیماها با طراحی‌های کارآمدتر در عرض پنج یا ۱۰ سال آینده پیش‌بینی شده است. بنابر گزارش خبرگزاری فرانسه، اما زمان با صنعت هواپیمایی خیلی همراه نیست. چرا که گزارش سالانه سازمان ملل متحد نشان می‌دهد که انتشار گاز دی‌اکسید کربن باید تا سال ۲۰۳۰ میلادی تا ۴۵ درصد کاهش یافته و سال ۲۰۵۰ میلادی به صفر خالص برسد تا افزایش دمای زمین در محدوده امن ۱/۵ درجه سانتی‌گراد باقی بماند. از همین رو صنعت هواپیمایی برای دستیابی به اهداف زیست‌محیطی خود تا سال ۲۰۵۰ میلادی باید اقدامات خود را فوری و از همین امروز آغاز کند.

رئیس مرکز امداد هوایی جمعیت هلال احمر ایران معتقد است که ایران با ۲۴ فروند هلیکوپتر در حال فعالیت جزو ۵ کشور برتر دنیا در مقوله امداد و نجات هوایی است؛ چرا که راسا این عملیات را انجام و بحران‌ها را پوشش می‌دهد در حالی که در کشورهای دیگر از نیروهای نظامی نیز استفاده می‌شود.

در عین حال، به گفته کاپیتان سیدعلی خمیسی، خلبانان بازنشسته نظامی، تجارب ۳۰ ساله خود را به یاری امدادگران هلال احمر آورده‌اند تا بتوانند به آسیب‌دیدگان در مناطق صعب‌العبور و شرایط خاص بشتابند.

او می‌گوید سیل ۹۸ باعث شد تعداد ساعت پرواز افزایش یابد و مجبور شویم قطعه‌ای را که در شرایط عادی در ۶ ماه به زمان تعویض (۱۰۰ ساعت) می‌رسد، بسیار زودتر تعویض کنیم؛ بنابراین آن بحران به صورت یکجا توان هلیکوپتری ما را گرفت. با توجه به تحریم‌ها شاید تا ماه‌های آینده هم نتوانیم قطعات را جبران کنیم و هلیکوپترهای زمینگیر را سر خط بیاوریم.

به دلیل نبود قطعات یدکی در شرایط تحریم اکنون ۶ فروند از هلیکوپترهای هلال احمر زمین گیر است

... دعا کنید ملخ‌ها همچنان بچرخند



۲۴ فروند هلیکوپتر
امدادی متعلق به
هلال احمر است که
۱۳ فروند آن شرقی
(روسی) با متوسط
عمر ۸ سال و ۱۱
فروند بالگرد غربی
(از ایتالیا و آمریکا)
با متوسط عمر ۱۵
سال هستند

با صلیب سرخ جهانی
مکاتبه و اعلام کردیم
که قطعات هلیکوپترها
را فقط برای نجات
انسان‌ها می‌خواهیم.
آنها هم شرایط ما
را به همه صلیب‌سرخ‌ها
و هلال‌احمرهای جهانی
اطلاع دادند. امیدوار
هستیم با این مذاکرات
بتوانیم قطعات لازم
را وارد و دوباره از
بالگردهای زمینگیر
استفاده کنیم

تعمیرات و تعویض قطعات به‌موقع و بدون معطلی انجام شود، تاثیری بر میزان ایمنی آنها نخواهد داشت، اما اگر تعمیرات صورت نگیرد و قطعات به‌موقع تامین نشود، هلیکوپترها زمین‌گیر می‌شوند و اجازه پرواز ندارند.»

خمیسی در خصوص نهادهایی که به‌صورت موازی با هلال‌احمر در زمینه امداد هوایی فعالیت می‌کنند، گفت: «در ایران به‌صورت مصوب و قانونی دو نهاد اورژانس و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر، امداد هوایی انجام می‌دهند و دیگر نهادها اعم از نیروهای نظامی و یا خصوصی، تحت تابعیت و قرارداد با این دو نهاد هستند؛ مثلاً اورژانس ۶ فروند بالگرد ملکی دارد و مابقی را با سازمان‌های نظامی و دیگر شرکت‌های خصوصی قرارداد بسته است.»

البته به گفته خمیسی؛ عملکرد هلال‌احمر گسترده‌تر از نهادهای دیگر است.

۳۰۰۰ ساعت پرواز امدادی در سال ۹۷

او با تاکید بر اینکه مرکز امداد هوایی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر سالانه ۳۲۰۰ ساعت پرواز برای امداد و نجات دارد، افزود: «بر این اساس، در سال گذشته برای ۱۱۰۰ سورتی عملیات امداد و نجات، ۳۰۰۰ هزار ساعت پرواز داشتیم که بالغ بر ۹۰ درصد آنها موفقیت‌آمیز بود و ۱۰ درصد مابقی نیز ناشی از شرایط مصدوم و بیمار بود که در داخل هلیکوپتر نتوانستیم آنها را سالم به بیمارستان برسانیم.»

رئیس مرکز امداد هوایی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر با بیان اینکه شاید ارگان‌های دیگر حتی ارگان‌های نظامی که باید به خاطر ذات فعالیت خود پرواز داشته باشند، سالانه حتی نصف ساعات پرواز ما را هم ندارند، توضیح داد: «از ۳۰۰۰ ساعت پرواز سالانه، تقریباً نزدیک به ۱۰۰۰ ساعت پرواز آزمایشی، تعمیراتی و آموزشی داریم، زیرا عملکرد خلبان‌ها باید هر چند ماه یک‌بار توسط استاد خلبان چک شود. همچنین خود هلیکوپتر نیز باید بعد از هر تعمیر در یک ساعت پرواز چک شود تا امنیت کار در عملیات بالاتر رود و سانحه کمتر شود.»

رئیس مرکز امداد هوایی سازمان امداد و نجات هلال‌احمر ایران در گفت‌وگو با ترابرن، سابقه امداد هوایی را در ایران ۵۰ ساله دانست و گفت: «تا پیش از وقوع انقلاب، امداد هوایی در ایران به‌صورت محدود انجام می‌شد، اما پس از انقلاب گسترش یافت و تعداد هلیکوپترها به‌مراتب از ۲ فروند به ۵، ۳، ۵، ۸ و در حال حاضر به ۲۴ فروند رسیده است.»

کاپیتان سیدعلی خمیسی با اشاره به اینکه هر ۲۴ فروند هلیکوپتر امدادی متعلق به هلال‌احمر است که ۱۳ فروند آن شرقی (روسی) با متوسط عمر ۸ سال و ۱۱ فروند غربی (ایتالیایی و آمریکایی) با متوسط عمر ۱۵ سال هستند، اظهار کرد: «در نظر داریم امسال ۶ فروند هلیکوپتر جدید خریداری و به ناوگان امدادی اضافه کند.»

رئیس مرکز امداد هوایی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر در پاسخ به این پرسش که به لحاظ ایمنی و امنیت کدام نوع از هلیکوپترها ایمن‌تر هستند، تصریح کرد: «در بحث هلیکوپترها نمی‌توان چنین مقوله‌ای را مدنظر قرار داد، زیرا هلیکوپترهای شرقی و غربی از دو تیپ مختلف هستند که هر کدام مزایا و کاربردهای مختلفی دارند، بنابراین مقایسه آنها با هم منطقی نیست. هلیکوپترهای شرقی عمدتاً سنگین، حجیم و با قدرت موتور بالا و هلیکوپترهای غربی سبک، چابک و با قدرت موتور ضعیف‌تر هستند، به همین دلیل هلیکوپترهای شرقی در مأموریت‌های امدادی استفاده می‌شوند و محموله‌های امدادی را با تناژ بالا منتقل می‌کنند و نفرات امدادگر و نجاتگر را به نقاط محصور در سیل، زلزله و ... می‌رسانند و افراد مضطر یا مجروح را نجات می‌دهند و هلیکوپترهای غربی نیز در مأموریت‌های نجات استفاده شده و در مناطق صعب‌العبور مانند کوهستان بهترین کاربرد را دارند.»

او درباره تاثیر متوسط عمر هلیکوپترها در مقوله ایمنی تاکید کرد: «نمی‌توان گفت که عمر هلیکوپتر با ایمنی آن رابطه معکوس دارد، زیرا هم هواپیماها و هم هلیکوپترها برای انجام تعمیرات و تعویض قطعات، کتابچه‌های راهنما دارند که اگر براساس این دستورالعمل‌ها،

تحریم‌ها هزینه
 تامین قطعات یدکی
 هلیکوپترها را افزایش
 داده است. علاوه بر
 قطعات یدکی، وسایل
 جانبی مانند روغن،
 فیلتر و... نیز در هر
 بازاری پیدا نمی‌شود
 و تکنولوژی آنها در
 ایران موجود نیست.
 اکنون برای واردات
 این اقلام باید ۴
 تا ۵ برابر سال قبل
 هزینه پردازیم

از آنجا که سازمان
 امداد و نجات جمعیت
 هلال احمر یک سازمان
 عام‌المنفعه است،
 درآمدهای محدودی
 از کمک‌های مردمی
 و صلیب سرخ جهانی
 دارد؛ بنابراین به
 مصوبات خاص و
 کمک مالی دولت
 نیاز داریم تا بتوانیم
 هزینه هلیکوپترها
 را جبران کنیم

او خاطر نشان کرد: «امداد هوایی هلال احمر در ۲۷ استان آشیانه و آنجا را تحت پوشش دارد که با توجه به ۲۴ هلیکوپتر، برخی استان‌های همجوار را به صورت ۱۵ روزه پوشش می‌دهد، مثلاً استان‌های گلستان و مازندران و استان‌های بوشهر و بندرعباس را که در یک راستا هستند با هم پوشش می‌دهد. استان‌های دیگر نیز در مواقع بحران از طریق استان‌های همجوار پوشش داده می‌شوند، زیرا استان‌های حادثه‌خیز نیستند که به آشیانه نیاز داشته باشند.»

خمیسی با بیان اینکه پایگاه امداد هوایی تهران به عنوان پایگاه مرکزی فعالیت می‌کند، یادآور شد: «پایگاه‌های امداد هوایی هلال احمر شامل آشیانه، پد بالگرد و انبارهای قطعات است که تعمیرات اولیه را در همان استان انجام می‌دهیم. به صورتی که اگر تعمیرات به اندازه ۲۵ ساعت باشد، مهندسان فنی به استان مربوطه می‌روند و تعمیرات را انجام می‌دهند، اما اگر تعمیرات در حد ۱۰۰ ساعت به بالا باشد، در تهران و ۱۰۰۰ ساعته با دعوت از متخصصان خارجی انجام می‌شود.»

او مدعی است: «همین توانمندی که تعمیرات رده میانی هلیکوپتر را در خود هلال احمر انجام می‌دهیم، در هیچ کشوری مثال‌زدنی نیست، زیرا انحصار تعمیرات سنگین در اختیار شرکت‌های خاص مانند ایرباس، بوئینگ و یا شرکت‌های طرف قرارداد آنها مانند جنرال موتورز و ... است.»

رئیس مرکز امداد هوایی جمعیت هلال احمر تاکید کرد: «در این سازمان علاوه بر نوع تیپ هلیکوپتر، کادر مجرب خلبان و مهندسان فنی حضور دارند که اکثراً بازنشستگان نظامی هستند که تجارب ۳۰ ساله خود را در اختیار ما گذاشته‌اند، به همین دلیل هلیکوپترهای این سازمان حوادث غیرمترقبه اندکی داشته‌اند که در مقایسه با ساعات پرواز تقریباً نزدیک به صفر است.»

تحدید تحریم

او درباره تاثیر تحریم‌ها در تامین قطعات یدکی و یا خرید هلیکوپترها اذعان کرد: «تحریم‌ها باعث شده است که ما نتوانیم قطعات را به روال قانونی از کارخانه سازنده غربی مثلاً در ایتالیا و کانادا خریداری کنیم. برای هلیکوپترهای

شرقی نیز کارخانه روسی با محدودیت‌های بسیاری قطعه در اختیار ما می‌گذارد؛ بنابراین ما ساعات پرواز هر هلیکوپتر را کاملاً تنظیم می‌کنیم و از ماه‌های قبل، برای تامین قطعات یدکی برنامه‌ریزی می‌کنیم تا در زمان لازم قطعه موجود باشد و بتوانیم هلیکوپتر را پشتیبانی کنیم»

خمیسی تصریح کرد: «وقتی بحرانی مانند سیل ۹۸ رخ می‌دهد، تعداد ساعت پرواز بالا می‌رود و قطعه‌ای که در شرایط عادی در ۶ ماه به زمان تعویض (۱۰۰ ساعت) می‌رسد، در شرایط بحران بسیار زودتر باید تعویض شود؛ بنابراین آن بحران به صورت یکجا توان هلیکوپتری ما را گرفت و تعمیرات را از زمانی که ما مدنظر داشتیم بسیار جلوتر انداخت. البته برخی از تعمیرات را انجام دادیم، اما به دلیل نبود قطعات یدکی در شرایط تحریم اکنون ۶ فروند از هلیکوپترهای هلال احمر زمین گیر است که باید هر چه زودتر قطعات یدکی آنها تامین شود. در چنین وضعیتی شاید تا ماه‌های آینده هم نتوانیم قطعات را جبران کنیم و هلیکوپترها را سر خط بیاوریم. بدون شک در چنین شرایطی توان امداد و نجات هلال احمر در ماه‌های آینده کاهش می‌یابد و اگر بحرانی رخ دهد دیگر نمی‌تواند - به شکل فعلی - امدادسانی کند.»

رئیس مرکز امداد هوایی سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه برای رفع این مشکلات چه اقداماتی انجام شده، گفت: «ما با صلیب سرخ جهانی مکاتبه و اعلام کرده‌ایم که قطعات هلیکوپترها را فقط برای نجات جان انسان‌ها می‌خواهیم. آنها نیز شرایط ما را به همه صلیب سرخ‌ها و هلال احمرهای جهانی اطلاع داده‌اند. امیدواریم با این مذاکرات بتوانیم این قطعات را وارد کنیم و دوباره این بالگردها را سر خط بیاوریم.»

او با بیان اینکه تحریم‌ها هزینه تامین قطعات یدکی را نیز افزایش داده، بیان کرد: «علاوه بر قطعات یدکی، وسایل جانبی از قبیل روغن هلیکوپتر، فیلتر هلیکوپتر و... نیز در هر بازاری یافت نمی‌شود و تکنولوژی آن هم در داخل کشور موجود نیست و اگر بخواهند تولید کنند سال‌ها طول می‌کشد. اکنون برای واردات آنها

۲۰ درصد از مجموع پروازهای سالانه ما در شرایطی درخواست می‌شود که اصلاً نیازی به امداد هوایی نبوده است. هر ساعت پرواز بین ۳۵ تا ۴۰ میلیون تومان هزینه پرواز و استهلاک دارد و از آنجا که این سازمان مردم‌نهاد و عام‌المنفعه است از جیب مردم می‌رود.

سازمان مردم‌نهاد و عام‌المنفعه است از جیب خود مردم می‌رود.

او درباره برنامه‌های هلال‌احمر برای آموزش نیروی انسانی متخصص در زمینه امداد هوایی خاطر نشان کرد: «برنامه‌ای که سازمان امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر دارد این است که تعدادی از جوانان مستعد را که در مقوله پزشکی توانمند هستند، برای آموزش خلبانی به مراکز مجاز آموزشی اعزام کند تا پس از ۴ سال و بعد از آن اخذ مدارک مربوطه بتوانند در کنار خلبانان دیگر قرار گیرند و ۳۰ سال تعهد خدماتی به هلال‌احمر داشته باشند. مطالعات نهایی طرح مذکور انجام شده است و امیدواریم به زودی مژده آغاز این کار را بدهیم»

خمیسی در پایان گفت: «دعا کنید ملخ‌ها همچنان بچرخند و کمترین سوانح هوایی را داشته باشیم».

حتی درباره سوار شدن به بالگرد اطلاعات داشته باشند تا خودشان دچار سانحه نشوند. باید بدانند که فقط زمانی که به هیچ‌طریق زمینی دسترسی به امداد میسر نیست و یا امکانات امداد و نجات در اسرع وقت به موقعیت منتقل نمی‌شود، امداد هوایی درخواست کنند؛ مثلاً در موقعیت‌هایی مانند تصادف در جاده بسته شدن جاده، وقوع حادثه در کوهستان و... امداد هوایی می‌تواند کمک‌رسان باشد، اما در این زمان‌ها هم باید شرایط اقلیمی به شکلی باشد که هلیکوپتر توانایی پرواز داشته باشد، یعنی باران و برف شدید و یا مه آلودگی نباشد که هلیکوپتر بتواند بنشیند».

او با بیان اینکه ۲۰ درصد از مجموع پروازهای سالانه ما در شرایطی درخواست می‌شود که اصلاً نیازی به امداد هوایی نبوده است، افزود: «درست است که امداد هوایی به‌صورت رایگان در اختیار مردم گذاشته می‌شود، اما برای هر ساعت پرواز ۳۵ تا ۴۰ میلیون تومان هزینه پرواز و استهلاک هلیکوپتر است که ما با رضایت خاطر در اختیار مردم می‌گذاریم اما از آنجا که این

نیز باید ۴ تا ۵ برابر سال قبل هزینه کنیم، زیرا هم نرخ ارز در ایران افزایش یافته است و هم روش تامین قطعات با واسطه قیمت را بالا برده است».

ردیف بودجه‌ای برای امداد هوایی

خمیسی درباره میزان بودجه دولتی و توان پوشش دهی هزینه‌های امداد هوایی خاطر نشان کرد: «متأسفانه بودجه بسیار کم است و از آنجا که سازمان امداد و نجات جمعیت هلال‌احمر نیز یک سازمان عام‌المنفعه است، درآمدهای محدودی از طریق کمک‌های مردمی و صلیب سرخ جهانی دارد؛ بنابراین به کمک‌ها و مصوبات خاص و کمک‌های مالی سنگین از جانب دولت نیاز دارد تا بتواند هزینه‌کرد هلیکوپترها را جبران کند».

او در پاسخ به سوال که با توجه به کم بودن بودجه، اعتبار موردنیاز برای خرید هلیکوپترها را از چه منبعی تامین می‌کنید، گفت: «عمده هزینه‌هایی که ما برای ناوگان انجام می‌دهیم از سرجمع کمک‌های مردمی است و درآمدهای هلال‌احمر صرف خرید قطعه، تعمیر و خرید ناوگان می‌شود. البته مشروط بر عملیات امداد و نجات، می‌توان با شرکت‌های دیگر قرارداد منعقد کرد تا آنها هلیکوپتر را خریداری کرده، اما بهره‌برداری از آن را به نیروهای هلال‌احمر واگذار کنند».

او خاطر نشان کرد: «اگر دولت و مجلس برای امداد و نجات هوایی جمعیت هلال‌احمر یک ردیف خاص بودجه‌ای تعریف کند که سالانه به امداد و نجات هوایی در کشور اختصاص یابد برای ما بسیار راهگشا خواهد بود، زیرا می‌توانیم این ردیف اعتباری را صرفاً به امر نوسازی و تعمیرات ناوگان هلیکوپتری اختصاص دهیم».

کاپیتان خمیسی معتقد است: «اطلاع‌رسانی در زمینه برخورد با هوایما هرچقدر هم که باشد، باز هم کم است، زیرا مردم باید

RAHBANAN
INTERNATIONAL TRANSPORT

TRANSPORT IS ART

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

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

سرویس دهی هلیکوپتری به هلال احمر
هم در گروی تحریم است

در دسرهای خدمات نیابتی!

از ۴۳ نوع بلایای طبیعی در جهان، ۳۳ نوع آن در کشور ما رخ می‌دهد که این مسئله موجب شده تا ایران یکی از ۱۰ کشور بلاخیز جهان باشد، بنابراین حوادث ناشی از این بلایای طبیعی و خطرات نیز در گستره ایران پراکنده است. از این رو، نیروهای امداد رسان باید بتوانند در صورت بروز حوادث در کمترین زمان با بهترین شرایط به محل حادثه و بر بالین فرد یا افراد مصدوم، مجروح، بیمار و حتی مضطر برسند و آنها را به مراکز درمانی و بیمارستان منتقل کنند. سازمان اورژانس برای تحقق این امر به امکانات و وسایل نقلیه متنوع و سازگار با انواع شرایط جغرافیایی و منطقه‌ای اعم از خودروهای مخصوص، قایق‌های امدادی، هلیکوپترهای امدادی و... نیاز دارد.

به منظور بررسی شرایط فعلی کشور از نظر ارائه سرویس‌های هوایی مورد نیاز سازمان‌های غیرنظامی به خصوص در بخش امداد و نجات، به سراغ شرکت هلیکوپتری ایران رفتیم. این شرکت که پس از انقلاب از ادغام دو شرکت هلندی (هلیکوپتر سرویس) و انگلیسی (هلیکوپتر ایران) تشکیل شد، از سال ۵۹، بر اساس مصوبه شورای انقلاب به صورت یک شرکت دولتی وابسته به وزارت دفاع به فعالیت پرداخت، اما در ادامه، از وزارت دفاع منتزع و براساس مصوبه هیات وزیران به شرکت ملی نفت ایران منتقل و سرانجام در سال ۸۳ به بخش خصوصی واگذار شد.

کاپیتان محمدتقی شاهپوری، مدیرعامل شرکت هلیکوپتری ایران به خبرنگار ترابرن توضیح می‌دهد که این شرکت با اختصاص ۱۲ فروند هلیکوپتر برای ۱۲ منطقه مختلف خدمات پروازی به اورژانس ارائه می‌دهد و در صورت تامین اعتبار توسط سازمان اورژانس می‌تواند تعداد هلیکوپترها و مناطق تحت پوشش را افزایش دهد.





ما یک شرکت خصوصی هستیم که نمی‌توانیم برای خرید هلیکوپتر از بودجه یا حتی کمک‌های دولتی استفاده کنیم، اما اگر منابع مالی در اختیار اورژانس قرار گیرد، می‌توان هلیکوپتر را برای آنها خریداری کرد، به این معنا که مالک هلیکوپتر، سازمان اورژانس باشد و ما آن هلیکوپترها را برای بهره‌برداری مهیا کنیم

از طریق اورژانس به ما معرفی شد تا برای خرید اقدامات لازم انجام شود.»

او در پاسخ به این پرسشی در زمینه نحوه تامین اعتبار و بودجه لازم برای خرید هلیکوپتر جدید، خاطرنشان کرد: «ما یک شرکت خصوصی هستیم بنابراین نمی‌توانیم برای خرید هلیکوپتر از بودجه و یا حتی کمک‌های دولتی استفاده کنیم، اما اگر منابع مالی در اختیار اورژانس کشور گذاشته شود، می‌توانیم هلیکوپتر را برای آنها خریداری کنیم. به این معنا که مالک هلیکوپتر، سازمان اورژانس می‌شود و ما با تکیه بر تجربه و نیروهای متخصص خود، آن هلیکوپترها را برای بهره‌برداری اورژانس مهیا می‌کنیم.»

مدیرعامل شرکت هلیکوپتری ایران درباره کشورهایایی که برای خرید هلیکوپتر در اولویت آن شرکت قرار دارد، اظهار کرد: «ما به دلیل اهمیتی که برای کیفیت و ایمنی کار قائل هستیم، هلیکوپترهای مورد نیاز خود را فقط از اروپایی‌ها خریداری می‌کنیم. گفتنی است چندی پیش یک کمپانی اروپایی به ایران آمد و همراه شرکت هلیکوپتری و سازمان اورژانس از مناطقی که قرار است هلیکوپترهای جدید در آنجا فعالیت داشته باشند، بازدید کرد. پس از آن تاکید کردند که با ایران همکاری و مساعدت خواهند داشت.»

شاهپوری افزود: «اینکه چند فروند هلیکوپتر خریداری شود، به اعتباری بستگی دارد که از طریق اورژانس به این امر اختصاص می‌یابد. ما برای کارشناسی خرید آنها مشکلی نداریم، زیرا در صورت خرید هلیکوپترهای بیشتر، ناوگان اورژانس قدرتمندتر خواهد شد.»

در مقوله ایمنی ریسک نمی‌کنیم

او در پاسخ به پرسشی درباره عمر ناوگان اورژانس هوایی شرکت هلیکوپتری ایران گفت: «درباره ناوگان هوایی، ما با دو مقوله عمر و ایمنی مواجه هستیم. عمر بعضی از هلیکوپترها کمتر از ۲۰ سال و بعضی بیشتر است، اما فاکتور عمر ناوگان برای ما در رتبه اول قرار ندارد، بلکه ایمنی ناوگان هوایی در فعالیت‌های پروازی در اولویت نخست قرار دارد. اگر خاطرتان باشد چندی

مدیرعامل شرکت هلیکوپتری ایران با بیان اینکه تا پیش از شروع فعالیت در اورژانس هوایی، بیشترین سرویس‌های این شرکت شامل پشتیبانی پروازی از عملیات اکتشاف، حفاری و بهره‌برداری از منابع نفت و گاز در دریا و خشکی، عملیات پروازی به منظور اکتشاف معادن و یا عملیات پروازی جهت کنترل خطوط انتقال نیرو، دکل‌های مخابراتی سامانه‌های رادیو رله متعلق به سازمان صداوسیما و... بود، به ترابران گفت: «با آغاز شدن کار بخش اورژانس هوایی از سال ۸۵ و پیگیری‌هایی که آقای دکتر کولیوند، رئیس اورژانس کشور برای استفاده از وسایل هوایی در اورژانس داشتند، از سال ۱۳۹۴ شرکت هلیکوپتری ایران نیز برای همکاری درباره این موضوع، هلیکوپترهای اروپایی اعم از EQUREUIL و LAMA, ALOUETTE را که در شرایط بد آب‌وهوایی سرویس می‌دهد به فعالیت در زمینه اورژانس هوایی اختصاص داد.»

کاپیتان محمدتقی شاهپوری افزود: «اکنون ۱۲ فروند هلیکوپتر در ۱۲ منطقه گرگان، بوشهر، الیگودرز، یاسوج، لار، جهرم، شیراز، میانه، ارومیه، طبس، گچساران و سنندج مستقر و آماده ارائه خدمات پروازی به اورژانس هوایی هستند.»

او اعلام کرد: «در این ۴ سال که به اورژانس خدمت‌رسانی می‌کنیم، حدود ۱۸۰۰ سورتی پرواز بدون سانحه و رخداد در مناطق صعب‌العبور برای اورژانس کشور انجام دادیم. همچنین در سال ۱۳۹۷، شرکت هلیکوپتری ۲۰۳۶ ساعت پرواز برای اورژانس کشور انجام داده است.»

مدیرعامل شرکت هلیکوپتری ایران درباره برنامه‌های این شرکت برای افزایش تعداد ناوگان اورژانسی گفت: «بدون شک، برای خرید هلیکوپترهای مدرن و جدید برنامه داریم و می‌خواهیم خدمات خود را به نقاط دیگر کشور نیز گسترش دهیم. چندی پیش با رایزنی‌هایی که با اورژانس کشور داشتیم، متوجه شدیم آنها مایل هستند هلیکوپترهای جدید خریداری شود تا اورژانس از خدمات عملیات پروازی ما بیشتر استفاده کند؛ بنابراین یک کمپانی اروپایی سازنده هلیکوپتر

مقوله ایمنی به حدی
 برایمان مهم است که
 در حال حاضر چند فروند
 از هلیکوپترهای ما روی
 زمین متوقف شده‌اند
 زیرا زمان تعویض
 قطعه آنها فرار سیده
 و اگر چه بدون تعویض
 هم می‌توانیم آنها را
 به پرواز درآوریم، اما
 تا قطعات لازم وارد
 و تعویض نشود از
 آنها استفاده نمی‌کنیم

اخیرا با ریزنی‌هایی
 که با اورژانس کشور
 داشتیم متوجه شدیم
 آنها مایل هستند
 هلیکوپترهای جدیدی
 خریداری شود تا
 از خدمات پروازی ما
 بیشتر استفاده کنند
 بنابراین یک کمپانی
 اروپایی سازنده
 هلیکوپتر از طریق
 اورژانس به شرکت
 ما معرفی شد تا برای
 خرید، اقدامات لازم
 را انجام دهیم

پیش ۲ یا ۳ فروند هواپیمای بوئینگ تقریبا
 نو دچار سانحه شدند که نشان می‌دهد
 مقوله ایمنی به مراتب از مقوله عمر مهم‌تر
 است در حالی که زمان اندکی از ساخت و
 تولید تا اجرای عملیات پروازی آنها سپری
 شده است، بنابراین با منطبق تخصصی
 نتیجه گرفته می‌شود که صرفا تولید جدید
 و نو بودن آنها، سلامت پرواز را ضمانت و
 کفایت نمی‌کند.»

او با اشاره به اینکه ممکن است عمر ناوگان
 بالا باشد اما هیچ‌گاه از عملیات مهندسی
 نگهداری و تعمیرات، سرویس‌های دوره‌ای
 هلیکوپترها و همچنین تعویض قطعات
 مطابق با تقویم زمانی و یا کارکرد زمان
 پروازی بازمانده‌اند، تصریح کرد: «حتی در
 شرایط سخت تحریم‌ها که تامین قطعه یک
 دلاری را برای ما به ۵ دلار و گاهی تا ۱۰ دلار
 هم رسانده است، مسئله اقتصادی مانع نشده
 که ما از تعویض قطعات چشم‌پوشی کنیم،
 بلکه در زمان موعود آنها را بدون هیچ درنگی
 تعویض می‌کنیم. این موضوع به‌اندازه‌ای
 برایمان مهم است که در حال حاضر چند
 فروند از هلیکوپترهای ما روی زمین متوقف
 (گراند) شده‌اند، زیرا زمان تعویض قطعات
 آنها فرار سیده است و با وجود اینکه بدون
 تعویض قطعه هم می‌توانیم هلیکوپترها را به
 پرواز درآوریم، اما گفته‌ایم تا قطعات لازم
 وارد و تعویض نشود، به‌هیچ‌وجه از آنها
 استفاده نخواهیم کرد.»

شاهپوری تاکید کرد: «از منظر منابع انسانی
 نیز ما در کشور از بهترین تکنسین‌ها و
 خلبانان بهره‌مند هستیم و نمی‌خواهیم آنها را
 که سرمایه‌های ارزشمندی هستند، به دلیل
 مسائل اقتصادی از دست بدهیم، بنابراین
 هرچه قدر هم تعمیرات و تعویض قطعات
 هزینه‌بر باشد، بی‌درنگ انجام می‌دهیم.»

او در پاسخ به پرسش دیگری مبنی بر اینکه
 آیا می‌توان این ناوگان را از لحاظ متوسط
 عمر، دفعات پرواز، تعداد و... با نرم جهانی
 مقایسه کرد، یادآور شد: «برای مقایسه باید
 حتما اطلاعات دقیق کشورهای دیگر را که
 از این دست باشند در اختیار داشت و پس
 از آن با لحاظ کردن شرایط و فاکتورهای
 مختلف، کشورها را در موضوعات کاربردی

متناظر، مثلا اورژانس هوایی و مناطق تحت
 پوشش یا یکدیگر مقایسه کرد، اما ما فعال
 وضعیت کشورهای دیگر را به‌صورت
 آماری و دقیق بررسی نکرده‌ایم تا بتوانیم
 خودمان را با آنها مقایسه کنیم.»

مدیرعامل شرکت هلیکوپتری افزود: «البته
 باید بپذیریم که موقعیت کشورهای آمریکایی،
 اروپایی و آسیایی بدون شک در این زمینه با
 یکدیگر متفاوت است. با این حال من با
 توجه به پرس و جوهایی که از دوستان خود
 در کشورهای دیگر کرده‌ام و اذعان می‌کنم که آنها
 بر موفقیت شرکت هلیکوپتری ایران در
 حوزه اورژانس هوایی داشتند، با قاطعیت
 می‌گویم که ما در زمره کشورهای برتر در
 این زمینه هستیم، وقتی برای دوستان خود در
 کشورهای دیگر توضیح می‌دهم که چه
 خدماتی در ایران حتی در جاده‌های روستایی
 و مناطق صعب‌العبور داده می‌شود، متعجب
 می‌شوند، زیرا هنوز برخی از کشورهای
 بزرگ چنین خدماتی را برای روستاها ندارند
 و یا کمتر سرویس می‌دهند.»

شاهپوری معتقد است آنچه موجب شده است
 که سایر کشورهای دیگر را در زمینه اورژانس
 هوایی بالاتر از کشور خودمان بدانیم بر اثر تهیه
 فیلم‌ها و تبلیغات اورژانس هوایی در آن فیلم‌ها
 بوده است، در حالی که به گفته او بیشتر آنها
 نمایش است.

او تاکید کرد: «یکی از مسائل بسیار حائز
 اهمیت این است که هلیکوپتری ایران با
 قدمت بیش از ۵۰ سال سابقه فعالیت، از
 خلبانان و پرسنل نخبه و متبحر هلیکوپتری در
 حوزه‌های مختلف بهره‌مند است. همچنین
 در حوزه فنی و مهندسی تعمیرات انواع
 هلیکوپترها نیز ماهر است تا جایی که هیچ
 شرکتی در کشور به‌اندازه ما در زمینه این
 نوع تعمیرات تخصص ندارد؛ زیرا ما دارای
 صلاحیت تخصصی تعمیراتی در سطح دپو
 هستیم و می‌توانیم بسیاری از چک‌های
 سنگین را خودمان انجام دهیم. همچنین در
 بحث تخصص پروازی نیز ما از وجود
 خلبانانی بهره می‌بریم که بیش از ۱۲ تا ۱۴
 هزار ساعت پرواز در کارنامه عملیات پروازی
 خود دارند.»

شاهپوری افزود: «هلیکوپترهای ما در مناطق

آخرین باری که برای کارخانه سازنده پول فرستادیم، آنها آن مبلغ را برگرداندند و از تجارت با ایران خودداری کردند، بنابراین مجبور شدیم با واسطه خریدهای خود را انجام دهیم که طبیعتاً هزینه‌های بیشتری به شرکت تحمیل می‌کند

به دلیل تحریم‌ها قطعات لازم با هزینه بالاتری تهیه می‌شود که همین موضوع باعث شده هم منابع مالی کاهش یابد و هم تعداد کمتری قطعه خریداری شود. پیش از تحریم‌ها با ۱۱ تومان می‌شد ۵ قطعه خریداری کنیم، اما حالا با همان میزان اعتبار فقط می‌شود یک قطعه خریداری کرد

که نمی‌توان گفت تحریم‌ها هیچ‌گونه اثری بر فعالیت ما نداشته است، زیرا به دلیل تحریم، قطعات موردنیاز با هزینه بالاتری تهیه می‌شود که همین موضوع باعث شده است که هم منابع مالی کاهش یابد و هم تعداد کمتری قطعه خریداری شود؛ مثلاً پیش از تحریم‌ها با ۱۱ تومان می‌توانستیم ۵ قطعه خریداری کنیم، اما اکنون با همان میزان اعتبار فقط می‌شود یک قطعه خریداری کرد. بدین ترتیب تحریم‌ها موجب تحلیل و کاهش قدرت خرید گذشته است.»

او افزود: «علاوه بر آن، تهیه قطعات، جابه‌جایی پول، خرید هلیکوپتر از کمپانی‌های معتبر و ... به آسانی صورت نمی‌گیرد، اما با مطابق با آنچه در اختیار داریم، سعی می‌شود بهترین تدبیر و سرویس‌دهی ارائه شود.»

او با اشاره به اینکه تا چندی قبل قطعات یدکی را به صورت مستقیم خریداری می‌کردیم، خاطرنشان کرد: «اما آخرین مرتبه‌ای که برای کارخانه سازنده پول فرستادیم، آنها پول را برگرداندند و از تجارت با ایران خودداری کردند، بنابراین ایجاب می‌کند با واسطه خرید انجام شود که طبیعتاً هزینه‌های بیشتری به آن تحمیل می‌شود.»

شاهپوری در پاسخ به این پرسش که برای کادرسازی و آموزش خلبانان جدید و تامین نیروی انسانی ماهر در صورت بازنشسته شدن نیروهای قدیمی، چه برنامه‌هایی دارید، اعلام کرد: «شرکت ما تنها مرکز آموزش هلیکوپتری غیرنظامی در ایران است. ما به‌منظور تامین و تربیت نیروی انسانی موردنیاز کارآموده، در چند سال گذشته ۱۵ نفر از خلبانانی را که موفق به سپری کردن دوره‌های آموزشی شده بودند، جذب کردیم و به آنها چه در بحث فنی و چه خلبانی آموزش دادیم.»

به گفته این فعال صنعت هوانوردی؛ در حال حاضر، شرکت هلیکوپتری ایران حدود ۵۰ نفر پرسنل دارد؛ زیرا ماموریت هر کدام از آنها ۱۵ روزه است و برای هر ماموریت دو خلبان می‌روند و دو خلبان دیگر برمی‌گردند بنابراین ماهانه چهار نفر برای هر هلیکوپتر لازم است که با وجود ۱۲ فروند هلیکوپتر در بخش اورژانس ۵۰ نفر از خلبانان آن شرکت در این بخش فعال هستند.

صعب‌العبور و کوهستانی پرواز می‌کنند بنابراین باید از خلبانانی استفاده کنیم که از تخصص‌های بالای پروازی برخوردار و به پرواز در کوهستان مسلط باشند، به همین دلیل، ما بهترین خلبانان خودمان را برای پرواز اورژانس تخصیص داده‌ایم.»

او درباره این ادعا که گفته می‌شود هلیکوپترهای قدیمی به اندازه هلیکوپترهای جدید ایمن نیستند، تصریح کرد: «خیر. متأسفانه در شرایط فعلی کسانی هستند که بدون تخصص درباره این مسائل گوناگون اظهار نظر می‌کنند. تفاوت هلیکوپترهای قدیمی و جدید فقط در زمینه میزان آسایش پرواز و فشار کاری خلبان است. اگرچه هلیکوپترهای جدید امکانات بیشتر، صدای کمتر، کابین خنک‌تر و راحتی بیشتر دارند، اما این به معنی ایمنی بیشتر نیست. باز هم تاکید می‌کنم که باید مقوله عمر را از ایمنی جدا کرد. ممکن است مقداری عمر ناوگان بالا باشد اما ما همه استانداردهای هواپیمایی کشوری را که برای خلبانان پیش‌بینی شده و حتی قوانین معین شرکت‌های سازنده را رعایت می‌کنیم.»

شاهپوری در ادامه به سیلاب‌های نوروزی سال ۹۸ اشاره و با بیان اینکه از زمانی که اورژانس کشور به ما ابلاغ کرد که هلیکوپترهای ما در آن مناطق پرواز کنند، بی‌درنگ و بی‌وقفه همه هلیکوپترها اعزام شدند و هرگونه درخواستی که اورژانس داشت انجام دادند، خاطرنشان کرد: «از آنجا که جثه هلیکوپترهای ما کوچک است و ۵ تا ۶ نفر ظرفیت دارد، می‌تواند در هر منطقه‌ای پرواز و با تعداد پرواز بیشتر، انسان‌های بیشتری را جابه‌جا کند. با توجه به اینکه بالگردهای سایر نیروها نظیر ارتش، سپاه و هلال‌احمر هم حضور داشتند، هلیکوپترهای ما فقط در مناطق صعب‌العبور پرواز کردند و توانستند ۴۵۰ نفر را از مهلکه نجات دهند.»

کاهش قدرت خرید به دلیل تحریم

مدیرعامل شرکت هلیکوپتری ایران که می‌گوید هزینه گزافی برای مقابله با تحریم‌ها برای تامین قطعات یدکی و حفظ ایمنی و امنیت پرواز می‌پردازد، درباره مشکلات این شرکت گفت: «طبیعی است



ترابران به بهانه تفاهم سه‌جانبه توسعه هوانوردی،
زیرساخت‌ها و موانع فعالیت ایرتاکسی را در ایران بررسی کرد

شمارش معکوس پرواز تاکسی‌ها در آسمان ایران

به گزارش ترابران، هفتم خرداد امسال تفاهمنامه توسعه هوانوردی عمومی بین سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی و معاونت فناوری ریاست جمهوری کشور به امضا رسید که مبنای این تفاهم، توسعه هوانوردی عمومی با حذف برخی موانع و تقویت زیرساخت‌های موجود است. معاون حمل‌ونقل و زیر راه می‌گوید با توجه به تفاهم امضا شده میان سه نهاد دست‌اندرکار توسعه هوانوردی عمومی، تا پایان سال چند شرکت ایرتاکسی در کشور راه‌اندازی و ۲ مسیر اصلی ایرتاکسی ایجاد می‌شود. آدم‌نژاد در مراسم امضای این تفاهم سه‌جانبه افزود: «با توجه به اینکه به دنبال توسعه هوانوردی عمومی هستیم، در این زمینه ساختار و مقررات جدیدی برای راه‌اندازی ایرتاکسی در سازمان هواپیمایی و وزارت راه و شهرسازی تدوین کردیم.» شهرام آدم‌نژاد با اشاره به غفلت از هوانوردی عمومی در ایران گفت: «در نظر داریم با کاهش برخی هزینه‌ها، به صنعت هوانوردی عمومی توجه کنیم و ایرتاکسی، مهم‌ترین خروجی هوانوردی عمومی است. برای این منظور، ساختار و مقررات ویژه هوانوردی

مسافرگیری تاکسی‌های پرنده و پروازشان بر فراز زمین، اگرچه در گذشته، محدود به فیلم‌های علمی تخیلی بود، اما سال‌هاست در دنیا تبدیل به یک واقعیت شده است، به‌گونه‌ای که امروزه پرنده‌های آهنی کوچک، بار بزرگی از اقتصاد هوانوردی را در برخی کشورها به دوش می‌کشند. این در حالی است که در فرودگاه‌های ایران، ایرتاکسی‌ها هنوز مهجور مانده‌اند و در بهترین حالت، به پروازهای لوکس و خاص و انگشت‌شمار محدود می‌شوند.

توسعه هوانوردی عمومی، محور تفاهم سه‌جانبه‌ای است که در هفته‌های اخیر میان سه نهاد دولتی دست‌اندرکار در این حوزه به امضا رسید تا امیدواری‌ها را نسبت به پا گرفتن این حوزه در آمدزا در صنعت هوانوردی و رونق فرودگاه‌های کوچک، خلوت یا نیمه‌تعطیل افزایش دهد. رونق فعالیت ایرتاکسی از جمله نتایج اجرای این تفاهم و خبری خوش برای کسانی است که می‌خواهند از مزایای این پروازهای نسبتاً گران بهره‌مند شوند.

معاون حمل و نقل
وزیر راه: تا پایان
امسال چند شرکت
ایرتاکسی در کشور
تاسیس می‌شود.
ساختار و مقررات
جدیدی نیز برای
راه‌اندازی آنها در
سازمان هواپیمایی
کشوری و وزارت راه
تدوین کرده‌ایم

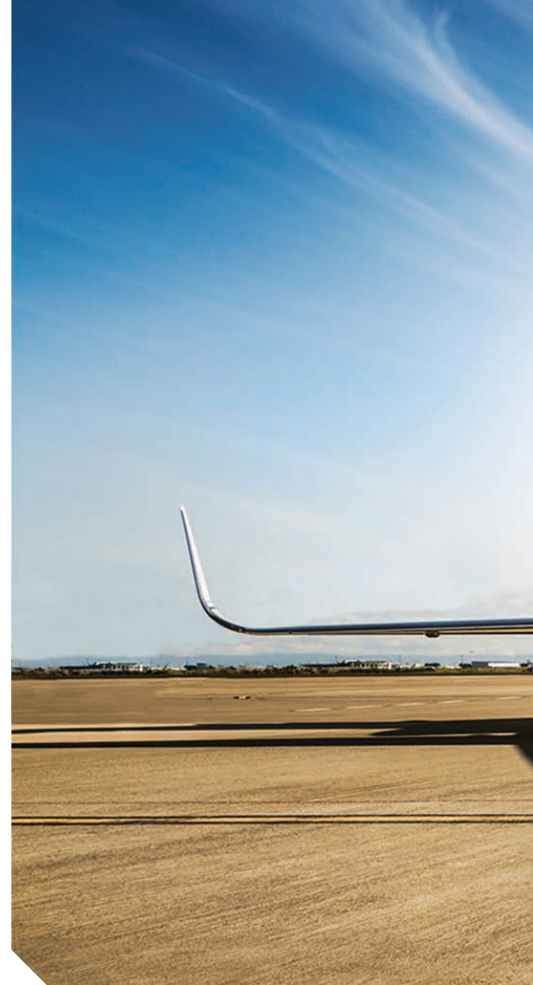
آرمان بیات: ایرتاکسی
یک شرکت هواپیمایی
است که خدمات
غیربرنامه‌ای هواپیمایی
ارائه می‌دهد. شرکت‌های
ایرتاکسی با هواپیماهای
سبک و کوچک و با
ظرفیت کم، در شعاع
عملیاتی منطقه‌ای و
کوتاه (کمتر از ۱۰۰
تا ۱۵۰ نایکال مایل)
اقدام به جابه‌جایی
مسافر می‌کنند

ایرتاکسی بیان کرد: «از نظر سازمان هوانوردی جهانی (ایکائو) هوانوردی به چند دسته شامل حمل تجاری، هوانوردی عمومی و خدمات ویژه هوایی تقسیم می‌شود. البته طبقه‌بندی‌های دیگری نیز در این زمینه داریم؛ به عنوان مثال آژانس ایمنی هوانوردی اروپا (یاسا)، هوانوردی را به دو گروه تجاری و غیرتجاری و زیرشاخه‌های مرتبط تقسیم می‌کند.»

بیات با بیان اینکه در بسیاری نقاط دنیا، بخش تجاری بار و مسافر با هواپیماهای کوچک اعم از جت و پیستونی را جزو حوزه هوانوردی عمومی می‌دانند و در برخی دیگر، زیرمجموعه حمل و نقل تجاری محسوب می‌شوند، افزود: «ایرتاکسی بخشی از مجموعه فعالیت‌های هوانوردی است که سال‌هاست در کشور ما درباره آن صحبت می‌شود، اما به طور جدی وارد فرآیند عملیاتی و تجاری نشده و در مقابل، بخش ایرلاین در کشور ما پررنگ شده و پررنگ نیز مانده است. این در حالی است که توجه بیش از اندازه صنعت هوانوردی به ایرلاین مسبب بیشتر مشکلاتی است که در زمینه فعالیت‌های هوانوردی، فرودگاهی و اقتصاد مرتبط با آن وجود دارد.»

چه کسی مسافر ایرتاکسی است؟

او با تأکید بر اینکه استفاده هدفمند از ظرفیت‌های مرده یا سرریز شرکت‌های هواپیمایی یا استفاده از خلا توان عملیاتی آنها در برقراری شبکه پرواز و افزایش فرکانس، از اهداف ایرتاکسی‌هاست، افزود: «ایرتاکسی در واقع یک شرکت هواپیمایی است که با توجه به تقاضای بازار در یک منطقه، خدمات غیربرنامه‌ای هوانوردی ارائه می‌دهد. شرکت‌های ایرتاکسی با هواپیماهای سبک و کوچک و با ظرفیت کم، در شعاع عملیاتی منطقه‌ای و کوتاه (کمتر از ۱۰۰ تا ۱۵۰ نایکال مایل) اقدام به جابه‌جایی مسافر می‌کنند. تاجران و کسانی که زمان برایشان اهمیت ویژه‌ای دارد، از مشتریان اصلی ایرتاکسی‌ها هستند، زیرا نمی‌توانند برنامه‌های خود را تابع برنامه‌ریزی ایرلاین‌ها کنند، اما با استفاده از ایرتاکسی‌ها می‌توانند از زمان خود به‌طور هدفمند استفاده و هزینه‌های زمانی و فرصت



عمومی را به عنوان بخشی از فعالیت‌های سازمان هواپیمایی و شرکت فرودگاه‌ها تدوین کرده‌ایم و این دو نهاد برای توسعه هوانوردی عمومی همکاری می‌کنند. در حال حاضر فرودگاه‌های کوچک زیادی در کشور داریم که کاربری ندارند و می‌توانند برای ایرتاکسی مورد استفاده قرار گیرند.»

او با بیان اینکه در حال حاضر هزینه ناوبری فرودگاهی در بخش هوانوردی عمومی و ایرتاکسی، معادل هزینه هوانوردی تجاری است، گفت: «این هزینه‌ها امکان پیشرفت هوانوردی عمومی را سلب می‌کند که در این زمینه باید نسبت به کاهش هزینه فرودگاهی اقدام کنیم.»

تمرکز بر ایرلاین؛ غفلت از ایرتاکسی

یک تحلیلگر صنعت هوانوردی معتقد است تفاهم منعقد شده میان سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی و معاونت فناوری ریاست جمهوری، در ۴ دهه اخیر بی‌سابقه بوده و نشان از عزم جدی برای جبران عقب‌ماندگی کشور در زمینه هوانوردی عمومی دارد.

آرمان بیات در گفت‌وگو با ترابران در تعریف

فرودگاه‌های ما زیرساخت‌های لازم برای پذیرش ایرتاکسی را ندارند. البته اگر پرواز ایرتاکسی‌ها در شرایط پرواز با دید انجام شود، می‌توان از ایراستریپ نیز استفاده کرد. ایراستریپ باندهای خاکی یا آسفالته هستند که حدود ۳۴۰ تا ۳۵۰ نوع از آنها در نقاط مختلف کشور شناسایی و ثبت شده‌اند

در حال حاضر مصرف سوخت موتور پیستونی در کشور ما به شدت پایین بوده و چون تقاضا وجود ندارد، قیمت آن حدود ۱۲ هزار تومان در هر لیتر است، اما اگر با توسعه هوانوردی عمومی، تقاضا برای این سوخت افزایش یابد، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی خواهد توانست نرخ را کاهش دهد

خود را به درستی مدیریت کنند.»

او با بیان اینکه حوزه گردشگری، از دیگر بازارهای هدف ایرتاکسی‌هاست، گفت: «این بازار شامل کسانی است که به طور گروهی، هواپیمای در بست می‌گیرند تا از نقطه‌ای به نقطه دیگر بروند یا بر فراز منطقه‌ای خاص پرواز کنند که نوعی اکوتوریسم هوایی محسوب می‌شود.»

فراهم بودن زیرساخت‌های ایرتاکسی در ایران

بیات می‌گوید: «ایرتاکسی‌ها به لحاظ ساختار، زیربنا و الزامات بهره‌برداری، محدودیت‌های حاکم بر ایرلاین را ندارند. آنها هواپیماهایی هستند که حداکثر وزن برخاست آنها زیر نهایت ۱۹۰۰۰ پوند یا نهایت ۱۰ تن است و اگر به طور مشخص، واژه هواپیماهای سبک را برای ایرتاکسی به کار ببریم، شامل هواپیماهایی است که حداکثر وزن برخاست آنها ۵۷۰۰ کیلوگرم باشد. ایرتاکسی‌ها بیشتر دارای موتور پیستونی و برخی نیز توربوپراپ یا جت ملخ‌دار هستند که هزینه‌های عملیاتی و تعمیر و نگهداری آنها در مقایسه با هواپیماهای دارای موتور جت، کمتر و ظرفیت آنها بین ۴ تا ۱۹ صندلی است.»

این تحلیلگر صنعت هوانوردی با اشاره به اینکه تیراژ بالای تولید هواپیماهای سبک و کوچک، موجب شده این هواپیماها در بازار هواپیمایی، بیشتر در دسترس بوده و نرخ بالایی نیز نداشته باشند، ادامه داد: «فرودگاه‌های مازیرساخت‌های لازم را برای پذیرش ایرتاکسی‌ها دارد. از سوی دیگر اگر پرواز ایرتاکسی در شرایط مقررات VFR (پرواز با دید) انجام شود، می‌توان از ایراستریپ‌ها نیز استفاده کرد. ایراستریپ‌ها باندهای خاکی یا بعضاً آسفالته هستند که حدود ۳۴۰ تا ۳۵۰ نوع از این باندها در نقاط مختلف کشور وجود دارند که شناسایی و ثبت شده و تاییدیه فضای کشور را دارند. سازمان جغرافیایی ارتش این باندها را دسته‌بندی کرده و در تملک استانداری، وزارت جهاد کشاورزی و... هستند.»

به گفته بیات، ایراستریپ‌ها که در واقع همان فرودگاه اما تنها دارای سطوح پروازی است، می‌توانند شبکه مویرگی ایرتاکسی‌ها مشتمل بر

پروازهای غیربرنامه‌ای و متکی بر میزان تقاضای بازار را ایجاد کنند؛ این شبکه برای جابه‌جایی مسافر بین نقاط مختلف کشور بسیار مفید است و سطح پوشش عملیاتی ایرتاکسی را به شدت افزایش می‌دهد. همچنین در این شبکه می‌توان برای حمل و نقل بار سبک (پیک هوایی) و امداد و کمک‌رسانی در شرایط بحرانی و اتفاق‌های پیش‌بینی نشده نیز استفاده کرد.

موانعی که باید از سر راه ایرتاکسی برداریم

تامین سوخت ایرتاکسی‌ها از جمله مسائلی است که به گفته بیات باید برای توسعه فعالیت این هواپیماها در دستور کار قرار گیرد. بیات در این زمینه توضیح داد: «در بیش از ۸۰ درصد فرودگاه‌های کشور ایستگاه‌های پخش سوخت هواپیما مستقر هستند، اما بیشتر آنها سوخت هواپیمای تجاری (جت) با نام jetA1 را تامین می‌کنند و سوخت جایگزین برای موتورهای پیستونی یعنی سوخت 100LL یا سوپر با اکتان ۹۲-۹۶ در فرودگاه‌ها توزیع نمی‌شود. این مساله، محدودیتی بر سر راه ایجاد شبکه ایرتاکسی و فعالیت هواپیماهای کوچک در فرودگاه‌ها بوده و در اقتصاد فرودگاهی نیز موثر است که باید اداره کل سوخت‌گیری هواپیمایی و شرکت پخش فرآورده‌های نفتی اقدام‌های لازم را در این زمینه انجام دهند.»

این تحلیلگر صنعت هوانوردی با تاکید بر اینکه برای فعالیت ایرتاکسی‌ها هیچ مانعی از نظر زیرساخت فرودگاهی در کشور وجود ندارد، افزود: «از نظر ناوبری هوایی برخی محدودیت‌ها وجود دارد که بیشتر در بعد فضای کشور است. در واقع مناطق ممنوعه زیادی داریم که باید شناسایی شده و مورد بازنگری قرار گیرند. لازم است موانعی که حساسیت‌های امنیتی زیادی ندارد مشخص و برطرف شود تا فضای کشور برای پروازهای کوچک که بیشتر در وضعیت VFR پرواز می‌کنند، آماده شود. همچنین این پروازها نیاز به سکتور یکپارچه در مدیریت کنترل ترافیک و ارائه خدمات اطلاعات پرواز دارند.»

او با تاکید بر لزوم حل موانع انتظامی و امنیتی فعالیت ایرتاکسی‌ها گفت: «پلیس فرودگاه‌های کشور یا حفاظت هواپیمایی سپاه پاسداران باید

اهمیت کاهش هزینه‌های ناوبری

کاهش هزینه ناوبری و فرودگاهی، از جمله مسائلی است که در تفاهم سه‌جانبه برای توسعه هوانوردی عمومی بر آن تاکید شده است و بر همین اساس، در ماه گذشته وزیر راه با پیشنهاد مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی مبنی بر اعمال تخفیف تا سقف ۳۰ درصد در زمینه بهای خدمات ناوبری و فرودگاهی در هوانوردی عمومی موافقت کرد.

آرمان بیات در این زمینه گفت: «در حال حاضر هزینه‌های فرودگاهی و ناوبری در این نوع هواپیماها به ازای هر بار نشست و برخاست ۱۵ دلار است. این هزینه برای کسی که می‌خواهد از هواپیمای کوچک بهره‌برداری کند، به شدت بالاست و تبدیل به مانعی در این زمینه شده است؛ بنابراین تصمیم مسئولان مبنی بر کاهش این هزینه‌ها، بسیار در توسعه هوانوردی موثر خواهد بود.»

براساس برنامه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، قرار است این هزینه‌ها در دو مرحله کاهش یابد که در مرحله نخست حدود ۳۰ درصد کاهش یافته است.

بیات معتقد است: «مسائل دیگری مانند سوخت و هزینه‌های عملیاتی هواپیما هم از جمله مواردی هستند که مدیریت می‌تواند نسبت به کاهش موانع در زمینه آنها اقدام کند. به عنوان مثال در حال حاضر مصرف سوخت موتورهای پیستونی در کشور ما به شدت پایین است و چون تقاضا در این زمینه وجود ندارد، ارزش این سوخت بالا و حدود لیتری ۱۲ هزار تومان است، اما اگر با توسعه هوانوردی عمومی تقاضا برای این سوخت بالا رود، شرکت پخش فراورده‌های نفتی نیز می‌تواند نرخ را کاهش دهد تا با افزایش پایه مصرف، درآمد را افزایش و هزینه واحد را کاهش دهد.»

او با تاکید بر اینکه ایرتاکسی، در واقع ابزاری برای بهره‌برداری از فرودگاه‌هاست، افزود: «با رونق ایرتاکسی و هوانوردی عمومی، تعداد زیادی هواپیما می‌توانند در فرودگاه‌ها پرواز کنند که نیازی به زیرساخت عملیاتی گسترده هم ندارند. این مساله انحصار ایرلاین‌ها در فرودگاه‌ها را نیز می‌شکند و فرودگاه‌ها تبدیل به فرودگاه‌های منطقه‌ای می‌شوند که به هوانوردی

خروجی راه‌اندازی ایرتاکسی در ایران به عنوان حمل‌ونقل هوایی غیربرنامه‌ای و متکی بر تقاضای بازار، شرکت‌های جدیدی است که با هواپیماهای تا سطح ۱۹ صندلی، پروازهای برنامه‌ای بین نقاط انجام خواهند داد؛ بنابراین اگر ایرتاکسی در کشور کلید بخورد، قطعا شرکت‌های برنامه‌ای با هواپیماهای کوچک نیز ایجاد خواهد شد که به دلیل برنامه‌ای بودن، ساختار هزینه‌ای متفاوتی با ایرتاکسی خواهند داشت؛ چراکه مشتری‌های آنها هزینه‌های کمتری می‌پردازند و به این ترتیب، تقاضا در این بخش افزایش می‌یابد.»

این کارشناس هوایی تاکید کرد: «ایرتاکسی‌ها هواپیماهایی نیستند که در شعاع عملیاتی بلند پرواز کنند و مسیرهای دور بروند. آنها پروازهای منطقه‌ای دارند و حداکثر بین ۴۰ تا ۴۵ دقیقه باید پرواز کنند. اگر این شعاع عملیاتی را در نقاط مختلف کشور ایجاد کنیم، دسترسی افراد بیشتری به ایرتاکسی فراهم خواهد شد، البته باید هزینه‌ها در این بخش مدیریت شود. از آنجا که شرکت‌های ایرتاکسی ظرفیت کمتری برای حمل مسافر دارند، هزینه‌های عملیاتی‌شان شاید ۵ درصد هزینه‌های ایرلاین‌ها باشد، اما کمبود ظرفیت، هزینه هر صندلی را افزایش می‌دهد. به همین دلیل باید در مسیرهای کوتاه پرواز کنند تا متحمل هزینه کمتری شوند.»

از نظر رفت‌وآمد هواپیماهای کوچک و ایرتاکسی‌ها در لندساید و ایرساید توجیه شده باشند، چراکه این هواپیماها مانند ایرلاین عمل نمی‌کنند و برنامه پروازی از پیش مشخص و روتینی ندارند.»

بیات توضیح داد: «همچنین از نظر قوانین و مقررات حاکمیتی نیازمند این هستیم که برخی بازننگری‌ها از سوی سازمان هواپیمایی کشوری در فرآیندها، رویه‌ها و دستورالعمل‌ها انجام و پیش‌نیازها و الزامات عملیاتی و صلاحیت‌های پروازی مشخص شود. این پیش‌نیازها مربوط به دریافت مجوزها پیش از بهره‌برداری ایرتاکسی است. به هر حال دستورالعمل بهره‌برداری از ایرتاکسی را نباید مشابه مقررات پروازهای برنامه‌ای و ایرلاین‌ها دید و بر همین اساس، سازمان هواپیمایی باید برخی رویه‌های موجود را بازننگری کند و نیز برای این بخش، دستورالعمل‌های مشابه بخش هواپیماهای تجاری فراهم کند.»

به گفته این تحلیلگر، همه این موارد در تفاهم‌نامه منعقد شده میان سازمان هواپیمایی، شرکت فرودگاه‌ها و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری دیده شده و این سه نهاد متعهد شده‌اند با محوریت وزارت راه، رفع این موانع را برای توسعه هوانوردی عمومی و نیز راه‌اندازی ایرتاکسی‌ها پیگیری کنند.

آنچه ایرتاکسی با خود می‌آورد

بیات معتقد است برای فراگیر شدن هوانوردی عمومی و افزایش دسترسی همگان به خدمات آن از جمله ایرتاکسی، باید از هزینه‌های آن کاسته شود، هرچند نباید فراموش کرد که ایرتاکسی برای همه نیست و همه مردم مشتری آن نیستند، چراکه راهبرد تجاری آن در بست گرفتن هواپیما - و نه خرید صندلی پرواز - است.

او توضیح داد: «مشتری ایرتاکسی، مدیران صنعتی و اقتصادی و یا بازرگانان و کسانی هستند که زمان برایشان اهمیت دارد و در مجموع افرادی که از نظر وضعیت رفاهی و سرمایه در سطح بالایی هستند. همچنین خدمات ایرتاکسی می‌تواند برای گردشگران هم مناسب باشد. البته این بدان معنی نیست که نباید دسترسی دیگران به ایرتاکسی فراهم شود.

در بیش از ۸۰ درصد از فرودگاه‌های کشور ایستگاه‌های پخش سوخت هواپیما مستقر هستند، اما بیشتر آنها سوخت هواپیماهای تجاری را تامین می‌کنند. این مساله، محدودیت‌هایی بر سر راه ایجاد شبکه ایرتاکسی و فعالیت هواپیماهای کوچک در فرودگاه‌ها ایجاد می‌کند

مناطق ممنوعه زیادی داریم که باید شناسایی شده و مورد بازنگری قرار گیرند. لازم است موانعی که حساسیت امنیتی زیادی ندارد مشخص و برطرف شود تا فضای کشور برای پروازهای کوچک آمادگی پیدا کند

پلیس فرودگاه‌های کشور یا حفاظت هواپیمایی سپاه باید از نظر رفت و آمد هواپیماهای کوچک و ایر تاکسی‌ها توجیه شده باشند، چراکه این هواپیماها مانند ایرلاین عمل نمی‌کنند و برنامه پروازی از پیش مشخص ندارند

عمومی خدمات می‌دهند و در عین حال، به امکانات و زیرساخت‌های بزرگ از نظر سطح پروازی و دستگاه‌های ناوبری و خدمات فنی نیاز ندارند.»

به گفته این تحلیلگر صنعت هوایی، وقتی از زیرساخت‌ها کم شود، بودجه و هزینه ساخت فرودگاه‌ها نیز کم می‌شود و به عنوان مثال دیگر نیازی به فرودگاه‌ها با باند بلند یا دستگاه‌های ناوبری و کمک ناوبری و تسهیلات فرودگاهی خاص نداریم. اینجاست که می‌توانیم در هر شهر بزرگ و کوچکی، فرودگاهی از این نوع داشته باشیم. همانطور که در آمریکا می‌بینیم از مجموع ۵۷۰۰ فرودگاه که در این کشور وجود دارد، حدود ۵ هزار فرودگاه از این نوع هستند که این مساله در اقتصاد محلی و منطقه‌ای این کشور موثر بوده است.

توسعه هوانوردی عمومی بعد از ۴ دهه

به گفته این تحلیلگر، مسائل بیان شده، مواردی هستند که اجرایشان نیازمند اراده سازمانی و سیستمی است که به نظر می‌رسد با توجه به تفاهمنامه سه‌جانبه اخیر، برای نخستین بار در ۴۰ سال گذشته در کشور شکل گرفته است.

او یادآوری کرد: «پیش از پیروزی انقلاب، از سال ۱۳۳۷ تا ۱۳۵۷ شاهد هوانوردی عمومی در ۴ شرکت هواپیمایی ایرتاکسی، ایرسرویس، پارس ایر و شرکت خدمات بازرگانی هور آسمان، اما بعد انقلاب این شرکت‌ها در یکدیگر ادغام شدند و ایرلاین آسمان را تشکیل دادند. اگر این اتفاق نمی‌افتاد، امروز بخش هوانوردی عمومی کشور، به عنوان هسته اصلی، به مراتب جلوتر از بخش ایرلاین بود و به طور قطع ایرلاین‌های موفق‌تری نیز داشتیم.»

بیات توضیح داد: «در حال حاضر در دنیا حدود ۲۷ هزار و ۸۰۰ هواپیما در ایرلاین‌ها در زمینه بار و مسافر فعال هستند، اما در هوانوردی عمومی حدود ۴۸ هزار هواپیما داریم که حدود ۷۰ درصد آنها مربوط به شرکت‌های هواپیمایی چارتری و درستی هستند که ایرتاکسی هم در همین دسته قرار می‌گیرد. اینکه در دنیا ۱۶ برابر هواپیماهای

مسافری و باری بزرگ، هواپیمای کوچک فعالیت می‌کند، نمایانگر اهمیت هوانوردی عمومی و تاثیر آن در اقتصاد منطقه‌ای و ملی است. این حوزه علاوه بر تاثیری که در شکل‌گیری بستر تحرک در حوزه اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی دارد، می‌تواند تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم بر رونق دیگر صنایع نیز داشته باشد.»

او در پاسخ به این پرسش که چقدر امیدواری وجود دارد که این تفاهم سه‌جانبه، وارد فاز عملیاتی شود و بالاخره بعد از سال‌ها اما و اگر شاهد توسعه عملی هوانوردی عمومی باشیم، گفت: «این تفاهم سه‌جانبه از زمان پیروزی انقلاب تا امروز بی‌نظیر است و تاکنون چنین تجربه‌ای نداشتیم که دو نهاد زیرمجموعه وزارت راه و نهادی بیرون از این مجموعه در زمینه هوانوردی عمومی با هم تفاهم کنند. این نشان می‌دهد اراده قوی شکل گرفته است تا هرچه زودتر بسترهای هوانوردی عمومی فراهم و سرمایه‌گذاران با حجم منابع سرمایه‌ای کمتر و سرمایه‌داران برای تملک هواپیما، به این بخش هدایت شوند و علاوه بر شکل‌گیری ترافیک هوایی، خدمات تجاری در بخش‌های مختلف از جمله مسافر (ایرتاکسی) ارائه شود.»

او در عین حال با اشاره به وعده مسئولان مبنی بر راه‌اندازی دو مسیر ایرتاکسی تا پایان سال، خاطر نشان کرد: «ایرتاکسی‌ها مسیر ندارند. این ایرلاین است که مسیر مشخصی دارد. مسیر و محدوده فعالیت ایرتاکسی بر اساس نیاز بازار است. ایرتاکسی‌ها محدود به شعاع عملیاتی خاصی هستند. به عنوان مثال ایرتاکسی از تهران می‌تواند شهرهای اراک، قزوین، سمنان یا شاهرود را پوشش دهد تا اقتصادی باشد اما اگر تبدیل به هواپیمای چارتر اختصاصی شود می‌تواند به همه جای کشور پرواز کند که این مستلزم افزایش هزینه‌های عملیاتی است.»

بیات با بیان اینکه در حال حاضر مرکز فنون و خدمات هوایی به عنوان پایلوت این بحث دیده شده است، زیرا زیرساخت‌های بهره‌برداری را برای فعالیت در این زمینه دارد، ابراز امیدواری کرد خروجی این طرح، تحقق اهدافی باشد که بر مبنای آن بتوان ایرتاکسی و دیگر فعالیت‌های مربوط به هوانوردی عمومی را توسعه داد.

تحول در صنعت تاکسی هوایی

تاکسی‌های هوایی فراتر از فیلم‌های علمی تخیلی به حضور در دنیای واقعی نزدیک می‌شوند. کارشناسان یکی از نهادهای مشاوره‌ای در بوستون آمریکا پیش‌بینی کرده‌اند که تا سال ۲۰۳۰، نزدیک به یک میلیارد مسیر ثابت برای سفرهای هوایی درون‌شهری مردم دنیا راه‌اندازی خواهد شد که همگی به فناوری خودران بدون خلبان مجهز خواهند بود.

برای رسیدن به این هدف و تحقق رؤیای جاده‌های بی‌نهایت، بوش گروه حسگرهای جدیدی با نام تجاری پلاگ اند پلی (Plug and Play) را رونمایی کرده است. این دسته از حسگرها، از حسگرهای شتاب (MEMS) بهره می‌برند که حرکت هواپیما در جهات مختلف را ثبت می‌کنند. علاوه بر این، حسگرهای دیگری هم وجود دارند که جهت حرکت را تشخیص می‌دهند. حسگرهای مغناطیسی مثل قطب‌نما عمل می‌کنند و حسگرهای فشارسنج که ارتفاع هواپیما را تشخیص می‌دهند، به اندازه‌گیری دقیق سرعت لحظه‌ای کمک خواهند کرد.

دستگاه ساخت بوش در مقایسه با سیستم‌های موجود در صنعت هوانوردی، چند برتری بسیار مهم فیزیکی دارد؛ چراکه وزن و حجم کمتری به هواپیما تحمیل می‌کند. بسیاری از حسگرهای این تجهیزات، از مدت‌ها قبل در خط تولید بوش وجود داشتند و در محصولات پرتقاضایی مثل ترمز ضدقفل و سیستم‌های حفظ تعادل خودرو (ESP) استفاده می‌شدند.

مارکوس پرنیس، یکی از مدیران ارشد بوش، نقش مهمی در توسعه تجهیزات مرتبط با تاکسی‌های هوایی دارد. وی اهمیت گروه حسگرهای بوش را برای خبرنگاران این چنین توضیح داد: با راه‌حل پیشنهادی بوش تلاش می‌کنیم پرواز برای عامه مردم با تاکسی‌های پرنده مقرون‌به‌صرفه و فراگیر شود. در مقایسه با سیستم حمل‌ونقل امروزی، تاکسی‌های هوایی می‌توانند در مدتی که خودرو جاده‌ای مسیر ۱۰ کیلومتری را طی می‌کند، ۳۰۰ کیلومتر پرواز کنند. مادر حال مذاکره با شرکت‌های فعال در زمینه تاکسی هوایی و خودروسازی هستیم تا ضمن همکاری با استارت‌آپ‌ها، خودروهای پرنده وارد خدمات حمل‌ونقل اشتراکی شوند. زمان معرفی و فعالیت واقعی این فناوری، بیش از اولین مکانی اهمیت دارد که آن را استفاده خواهد کرد.

صحبتهای مارکوس پرنیس فراتر از ایده‌پردازی است و ریشه عملی دارد. کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند اولین تاکسی‌های هوایی تا سه سال دیگر به فعالیت گسترده مشغول شوند و در سال ۲۰۲۵، این سیستم‌های حمل‌ونقل مجهز به فناوری تمام خودران یا نیمه‌خودران کار کنند. موسسه رولند برگر آلمان که به‌عنوان نهادی جهانی در امور مشاوره استراتژی کار می‌کند؛ فعالیت ۳ هزار تاکسی پرنده تا ۵ سال آینده را پیش‌بینی کرده است. این مؤسسه عنوان می‌کند؛ تعداد تاکسی‌های هوایی تا سال ۲۰۳۰ به ۱۲ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت و سال ۲۰۵۰، حدود ۱۰۰ هزار نمونه از آنها در دنیا خواهد بود. موسسه مشاور مالی و اقتصادی مورگان استنلی هم به موضوع تاکسی‌های هوایی، توجه کرده است و ارزش این تجارت را تا سال ۲۰۴۰، حدود ۱,۵ میلیارد دلار، برآورد می‌کند. با این اوصاف، دلیل سرمایه‌گذاری گسترده شرکت‌های مختلف روی تاکسی‌های هوایی از نظر اقتصادی، توجیه‌پذیر است.

ماه گذشته، استارت‌آپ لیلیوم جت در آلمان، اولین آزمایش خود را روی هواپیمای پنج سرشینه با موفقیت به پایان برد. شرکت چینی ایهانگ (Ehang)، شرکت فعال در زمینه تولید تجهیزات الکترونیک، پروژه ساخت کواد کوپتر (بالگرد چهار ملخه) را با هدف حمل انسان دنبال می‌کند. افزون بر این، بنیان‌گذار گوگل هم در شرکتی به نام کیتی هاوک (Kittyhawk) سرمایه‌گذاری کرده و از مقام‌های دولت نیوزیلند اجازه آزمایش تاکسی هوایی با فناوری خلبان خودکار و حالت عمودپرواز (VTOL) را گرفته است.

به تازگی، شهر دبی هم میزبان بالگرد ۱۸ ملخه ولوکوپتر (Volovopter) بود که تلاش می‌کند در بازار تاکسی هوایی، نقش شرکت تاکسی اینترنتی اوبر را بازی کند.

شرکت‌های ایروموبیل و ورتیکال ارواسپیس، جایی ابویشن و غول‌های هوانوردی، نظیر بوئینگ و ایرباس و بل، مشغول کار روی پروژه‌های مرتبط با تاکسی‌های هوایی هستند. علاوه بر این، بیش از ۱۰۰ نمونه هواپیما یا هلیکوپتر برقی در دنیا ساخته شده است. مهندسان بوش پروازهای آزمایشی با استفاده از سیستم‌های خود را سال آینده بر فراز لس‌آنجلس و دالاس و سنگاپور آغاز خواهند کرد. هرالد کروگر، مدیر دپارتمان الکترونیک خودرو، در توضیح استراتژی بوش برای فعالیت در ساخت تاکسی‌های هوایی می‌گوید: بوش برای ایفای نقشی مهم در آینده این صنعت برنامه دارد.

بازنمایی یک سازوکار ضد سرمایه گذاری

مرثیه بر باد رفتگان!

بهاره بوذری

وقتی در برنامه پایش شبکه اول تلویزیون حاضر شد و سرانجام دردناک فعالیت‌های صنعتی خود را با بغضی فروخورده برای مردم تعریف کرد، آنقدر صراحت در گفته‌هایش بود که فیلم صحبت‌هایش به سرعت در شبکه‌های مجازی منتشر شد و بازخوردهای متفاوتی را به همراه داشت، از همدردی‌های فراوان تولیدکنندگان دیگری که به سرنوشتی مشابه او دچار شده بودند تا دعوت رئیس قوه قضاییه از او برای شنیدن مشکلاتش.

مسعود تهرانچی رزومه‌ای طولانی و عجیب دارد که البته بیشتر در حوزه صنعت خودرو بوده است. تهرانچی، صاحب‌امتیاز قدیمی‌ترین مجله خودروی کشور، در گفت‌وگو با ترابران از کارشکنی‌هایی می‌گوید که به عنوان یک کارآفرین، پژوهشگر و صنعتگر خلاق، با آن روبه‌رو شده است. داستان پرفراز و نشیب زندگی تهرانچی داستان بسیاری از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است که با جان و دل تمام سرمایه خود را در راه تولید کشور می‌گذارند اما در نهایت نه فقط هست و نیست خود را از دست می‌دهند، بلکه سرخورده و فراموش شده تنها می‌مانند. تهرانچی در پایان صحبت‌هایش در برنامه پایش گفت: چرا می‌گذارید مسعود تهرانچی‌ها زنده زنده بمیرند؟

ترابران: سابقه فعالیت شما در زمینه حمل و نقل به چه زمانی برمی‌گردد؟
 ■ هر کسی تمایل دارد با کارهایی که انجام می‌دهد، در زندگی فردی و اجتماعی تاثیرگذار باشد. مثلاً پدر بزرگ من، حاج علی اکبر محمد بنکدار، مقاطعه‌کار ارتش بود و تمام آذوقه ارتش را از کل کشور تامین می‌کرد، چون در آن زمان خودرو در ایران نبود، چهارصد دستگاه گاری و قاطر داشت و می‌توان گفت اولین کسی بود که در ایران یک خط حمل و نقل راه انداخت. من هم حدود بیست ساله بودم که متوجه شدم که اصلاً در ایران کارخانه اتوبوس‌سازی وجود ندارد. شاسی‌های آمریکایی مانند فورد و شورلت وارد می‌شدند و آن زمان در منطقه خاوران با چوب اتاق درست می‌کردند. اتوبوس‌ها اکثراً صندلی هم نداشتند. اغلب با پیت و چهارپایه سوار اتوبوس می‌شدند و روی آن می‌نشستند.

همین موضوع انگیزه‌ای شد که به فکر واردات اتوبوس به ایران بیفتم. با بررسی‌هایی که کردیم متوجه شدیم بهترین اتوبوس برای ایران، بنز است، بنابراین در آن زمان ۵۰ اتوبوس بنز با قیمت حدوداً ۵۶ هزار تومان وارد ایران



یکی از علل پیشرفت شرکت‌های خارجی مثل فورد، شورولت و کادیلاک این است که مدیریت این صنعت، نسل به نسل در یک خانواده ادامه می‌یابد؛ برخلاف ایران که همه دنبال این هستند که مانع تراشی کنند و جای شما را بگیرند؛ مثلاً در جریان واردات BMW کسانی که وابستگی به دربار داشتند، نمایندگی آن را از دست من خارج کردند

در سال ۲۰۱۱، با حضور معاونت اقتصادی ریاست جمهوری برای ۱۷ هواییمای ایرباس A320 به صورت اجاره به شرط تملیک قرارداد بستیم که هزینه‌اش باید در اقساط دوازده ساله و با سود چهار درصد پرداخت می‌شد اما قرارداد لو رفت و جلوی اجرای آن گرفته شد. این نتیجه همان رقابت ناسالم است

و تصمیم صحیح انجام می‌شود، ولی در ایران، در باتلاقی گرفتار شده است.

از آنجا که نمایندگی خودرو داشتن، اسم دهان‌پرکنی است و اصطلاحاً پرستیژ دارد، افرادی که هیچ سابقه مرتبیطی ندارند و مثلاً در حوزه کشاورزی و دامداری و ساختمان‌سازی کار کرده‌اند، وارد این حوزه می‌شوند و چون تجربه و تخصصی ندارند، اوایل خوب پیش می‌روند ولی وقتی به منفای رسیدند، سرمست منافع شده و از مسیر اصلی دور می‌شوند.

یکی از علل پیشرفت شرکت‌های خارجی مثل فورد، شورولت و یا کادیلاک این است که مدیریت این صنعت، نسل به نسل در یک خانواده ادامه می‌یابد؛ برخلاف ایران که اگر شخصی یک برند خودروبی را وارد کند، بلافاصله بقیه دنبال این هستند که مانع تراشی کنند و جای او را بگیرند. در واقع در بازار ایران، رقابت ناسالم و ناجوانمردانه‌ای وجود دارد؛ مثلاً در جریان واردات خودرو BMW کسانی که وابستگی به دربار داشتند، نمایندگی این خودرو را از دست من خارج کردند.

من در سال ۲۰۱۱، به‌راحتی برای ۱۷ هواییمای ایرباس A320 به صورت اجاره به شرط تملیک قرارداد بستیم که هزینه‌اش را در اقساط دوازده ساله با سود چهار درصد پرداخت کنیم. با حضور معاونت اقتصادی ریاست جمهوری آن زمان، زیر قرارداد را هم من امضا کردم، هم فرهاد پرورش، مدیرعامل شرکت ایران‌ایر، هم آقای عابدزاده، مدیرعامل شرکت آسمان و هم مدیرعامل شرکت ماهان. متأسفانه این قرارداد لو رفت یعنی وزیر سابق در مصاحبه‌ای گفت که ما ۲۰ هواییمای خریداری کرده‌ایم و همین باعث شد جلوی اجرای قرارداد گرفته شود. این از همان رقابت ناسالمی نشات می‌گیرد که به آن اشاره کردم.

در ایران سیستمی که از صنعت حمایت کند، وجود ندارد. من در یکی از مصاحبه‌هایم در برنامه پایش گفتم منی که پیشکشوت صنعت خودرو هستم و یک ریالم را از ایران خارج نکرده‌ام، آنقدر با مشکلات ریز و درشت در وزارت صنعت، معدن و تجارت مواجه می‌شوم که دیگر هیچ رغبتی برای ادامه فعالیت برایم باقی نمانده است. دغدغه وزرا به جای رونق صنعت، معطوف به مسائل دیگری است.

کردیم که خیلی تمیز و راحت بودند. خطی هم دور تهران راه انداختیم به اسم کمربندی که از آب کرج تهران (بلوار کشاورز) شروع می‌شد و تا خیابان مولوی، شهپاز سابق و سی‌متری می‌رفت. یک قران می‌گرفتیم و دور تهران می‌گشتیم، اما مسیر بقیه اتوبوس‌ها، شمالی و جنوبی و شرقی و غربی بودند.

یادم هست عده‌ای که مخالف راه‌اندازی این خط اتوبوس بودند و ما را رقیب خود احساس می‌کردند، با تیغ و چاقو صندلی‌ها را پاره می‌کردند. وقتی این حرکت را شروع کردیم، دولت متوجه شد که باید سروسامانی به این کار بدهد، بنابراین در سال ۱۳۳۵ شرکت واحد اتوبوسرانی را ایجاد کرد و من معاون طرح و برنامه شرکت واحد شدم و از کارکنان خیره خودمان در خط کمربندی به عنوان مدیران شرکت واحد استفاده کردم.

سپس، در سال ۴۲ اتحادیه نمایشگاه‌ها و فروشندگان اتومبیل را تاسیس و به عنوان رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل چندین سال آن را اداره کردم (تا قبل از آن صنف املاک و اتومبیل یک اتحادیه داشتند). در همان سال ۴۲ هم مجله ایران اتومبیل را برای اولین بار منتشر کردم که تنها مجله اتومبیل است که از آن سال تاکنون منتشر می‌شود. پس از انقلاب امتیاز کلیه نشریات باطل شد و برخی دوباره مجوز گرفتند، اما مجله ایران اتومبیل تنها مجله‌ای بود که به دلیل گرایش علمی، فنی و تخصصی، پروانه‌اش تجدید شد و این یکی از افتخارات من است که مجله‌ای روی کاغذ گلاسه و تمام‌رنگی حاوی آخرین مطالب مربوط به تکنولوژی خودرو را منتشر می‌کردم.

در سال ۴۴ نیز نمایندگی انحصاری BMW را گرفتم چون تا قبل از آن، فقط فولکس و فورد و بنز در ایران نمایندگی داشتند. در سال ۵۴ نمایندگی نیسان پاترول را گرفتم و در سال ۶۴ میتسوبیشی و ایسوزو و در سال ۷۴ هم سوزوکی ویتارا را برای اولین به ایران وارد کردم.

ترابران: با توجه به تجربیات فراوانی که در زمینه واردات خودرو دارید، وضعیت کنونی بازار واردات خودرو در ایران را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

واردات اتومبیل در دنیا براساس فهم و درک

در ایران از صنعت حمایت نمی‌شود. در یکی از مصاحبه‌هایم در برنامه پایش گفتیم من که پیشکسوت صنعت خودرو هستم و یک ریال از ایران خارج نکرده‌ام، آنقدر با مشکلات ریز و درشت در وزارت صنعت، مواجه می‌شوم که دیگر هیچ رغبتی برای ادامه فعالیت برایم باقی نمی‌ماند

با یک گزارش قلبی کارخانه مرا تخلیه کردند و بعد از ۱۰ روز، بدون حضور من اموالم را به مزایده گذاشتند و مثلاً یک اتوبوس را به قیمت ۲۰۰ هزار تومان فروختند. تا تأمین دلیل کنیم اموال ما را به عنوان ضایعاتی و خودروهای فرسوده مزایده گذاشتند و تا به خودمان آمدیم همه از بین رفت

افراد متخصصی هم مانند من حاضر نمی‌شوند مجیز این مسئولان را بگویند و التماسشان کنند. دولتمردان ما فقط با نزدیکان خودشان تبادل نظر می‌کنند. اگر رویه فعلی به همین ترتیب ادامه پیدا کند روزه‌روز این باتلاق وسیع‌تر و عمیق‌تر شده و فضای اشتغال‌زایی بخش خصوصی را مسموم می‌کند.

من با اینکه اولین واردکننده خودرو هستم، عضو انجمن واردکنندگان خودرو نشدم، چون به دلایلی، برخی از اعضای این انجمن اکنون درگیر مسائل قضایی هستند. با وجود اینکه حتی ۳۰ شرکت خودروساز هم در کشور وجود ندارد، انجمن پرطمطراقی تحت عنوان سازندگان خودرو داریم، آن وقت دولت از کانون ویژه دارندگان خودرو که من در سال ۱۳۸۴ راه‌اندازی کردم و حدوداً ۳۷ میلیون نفر از دارندگان موتور، کامیون، خودرو، اتوبوس و ماشین‌های کشاورزی در آن عضویت دارند، حمایت نمی‌کند تا اعضای آن بتوانند سهامدار شرکت‌های خودروسازی شوند و اختیار این شرکت‌ها را به دست بگیرند و با مدیریت افراد باتجربه و متخصص و عاشق به صنعت خودروسازی آن را اداره و کنترل کنند.

درست است که می‌گویند شرکت‌های دولتی سهام خود را واگذار کرده‌اند، ولی تمام قدرت دست همان ۲۰ درصد سهام دولتی است. **ترابران: در این سال‌ها چه طرح‌های دیگری هم مدنظر داشتید که به دلیل عدم حمایت دولت به نتیجه نرسیده است؟**

■ در زمان ریاست آقای طهماسب مظاهری بر بانک مرکزی، درخواست بانک خودرو را مطرح کردم تا هر کسی در این زمینه دخیل است از سازندگان و واردکنندگان خودرو گرفته تا قطعه‌سازان و مالکان خودرو، مجبور نباشد به بانک‌های مختلف مراجعه کند و بانک خودرویی وجود داشته باشد که از نظر اعتباری مصرف‌کننده را پوشش دهد. مراحل اولیه این کار انجام، ولی بعداً متوقف شد.

الان با وجود این همه بانک خصوصی که مثل قارچ در خیابان‌ها رشد کرده‌اند، یک صنعتگر از کجا می‌تواند وام بگیرد تا چرخه تولید خود را بچرخاند، اگر هم وام بگیرد، زیر دین بهره‌های پلکانی و جریمه‌های سنگین له می‌شود. البته خوشبختانه دولت اعلام کرده که

باید جریمه‌ها را ببخشند یا بهره‌های مرکب را بردارند، ولی خیلی‌ها قبلاً گرفتار این ماجرا شدند و الان در زندان هستند. به نظر من ما باید سه بانک تخصصی مسکن، کشاورزی و خودرو داشته باشیم.

اصلاً نمی‌دانم بقیه بانک‌های خصوصی برای چه تاسیس شده‌اند. ما باید دست واسطه‌ها را کوتاه کنیم و دست صنعتگران را باز بگذاریم و روحیه آنها را تقویت کنیم.

در صحبتی که با رئیس قوه قضاییه داشتم عرض کردم که بیشتر واحدهای تولیدی درگیر ربای بانک‌ها هستند؛ اصلاً بانک چه کاره است که کارخانه را تعطیل می‌کند، کارگران را بیرون می‌کند و همه از مهم‌تر تلفن‌های شرکت و موبایل‌های شخصی مدیران شرکت را قطع می‌کند تا شریان ارتباط داخل و خارج و اعتبار بین‌المللی آن شرکت را از بین ببرد و آن واحدهای تولیدی را به نابودی بکشاند.

من به آقای رئیسی که چندین سال سابقه ریاست سازمان بازرسی کل کشور را دارند، پیشنهاد دادم که ستادی به نام ستاد حمایت از تولید و اشتغال ایجاد شود که ایشان هم استقبال کردند. فکر می‌کنم اگر این ستاد در قوه قضاییه تشکیل شود ممکن است بتواند کاری کند که دیگر پای مدیران کارخانه‌ها به راهروهای دادگاه باز نشود و اختلاف‌ها در این ستاد به‌درستی حل شود. اگر این ساماندهی صورت گیرد، برای جلوگیری از تلف شدن انرژی و سرمایه مدیران شرکت در دادگاه‌های مختلف بانک، بیمه و دارایی و فرار از دست نزول‌خوارها بسیار مفید است.

ترابران: در تمام سال‌هایی که در صنعت خودرو فعالیت داشته‌اید، آیا دوره‌ای بوده که تغییری در رویکرد مسئولان دولتی دیده باشید و گشایشی ایجاد شده باشد؟

■ خیر. قبل از انقلاب تا سال ۴۰ اصلاح‌صنعتی در مملکت وجود نداشت. از سال ۴۰ تا ۵۰ صنایع شکوفا شدند و هر کسی هرچه داشت می‌فروخت و وارد صنایع می‌شد بعد از سال ۵۲ که شکوفایی اقتصادی در ایران شروع شد. شاه گفت کارگران می‌بایست در کارخانجات سهامدار شوند، این زنگ خطری برای سازنده‌ها، کارخانه‌ها و سرمایه‌داران بود. آنها احساس خطر کردند و رویه غلطی در

اضلاع مثلثی که عدالت، امنیت سرمایه‌گذاری و سلامتی کارآفرینان است، در ایران نابود شده است. وقتی یک سازمان، بدون حضور من، ۷۵ میلیارد اموال کارخانه مرا که سفارش کارخانه‌های دیگر بوده است (۲۰ دستگاه آمبولانس مربوط به هلال احمر و چند آمبولانس دیگر سازمان حفاری اهواز) مصادره می‌کند، دیگر چه باید گفت

وقتی در کارخانه مرا قفل می‌کنند و اموال مرا در بیابان می‌ریزند و پرس‌ها را حتی به قیمت آهن قراضه هم نمی‌فروشند، آیا دیگر برای من نوعی، انرژی، انگیزه و سرمایه‌ای برای کار باقی می‌ماند

در چین سرمایه‌گذاری و تکنولوژی خود را به آنجا منتقل کنند. الان BMW در چین ساخته می‌شود، بیشترین تولید در چین است و از آنجا خودروها به قلب آمریکا صادر می‌شود، ولی بعضی‌ها فکر می‌کنند این خودروها تولید اروپا و آمریکا است.

در سال ۸۴ آنها هیچ خودرو سواری نداشتند و فقط جیلی و چری را داشتند و از آنجا که اولین واردکننده خودرو از کشور چین بودم، وقتی جیلی را وارد کردم، نتوانست استانداردها را کسب کند، چون کیفیت این خودرو بسیار پایین بود.

در آن زمان وزیر صنایع گفته بود که اگر ماشین چینی وارد ایران شود، ما پای واردکننده را قطع می‌کنیم و اجازه نمی‌دهیم وارد شود. حتی تا همین ۱۰ سال پیش هم می‌گفتند ماشین چینی نباید بیاید، اما الان ۹۰ درصد ماشین‌های ایران چینی شده است، زیرا آنها درهای کشور خود را به روی انتقال تکنولوژی و سرمایه خارجی باز کردند و مشوق‌های صادراتی به تولیدکننده اختصاص دادند تا نتوانستند بازار دنیا را قبضه کنند.

نیروی کار ما هم اصلا بهره‌وری ندارد و تنها به فکر آن است که چه طور از زیر کار دربرود، زیرا از کار خودش لذت نمی‌برد. زمانی می‌توانند لذت ببرند که مزد و حقوق اصلی خود را بگیرند و خانواده در رفاه باشد، در حالی که مدام فکرش دنبال اجاره خانه و قسط است، چطور می‌تواند وظیفه خود را به خوبی انجام دهد. این گونه است که همه از کارگر و کارفرما تا دولت، ناراضی هستند و کشورهای همسایه را هم با صادرات جنس‌های بنجل ناراضی می‌کنیم.

ما همه چیز داریم و هیچ چیز نداریم. اگر توجه کرده باشید اضلاع مثلثی که عدالت، امنیت سرمایه‌گذاری و سلامتی کارآفرینان است، هر سه تا در کشور ما نابود شده است. الان در مورد من و امثال ما که پیشکشوت صنعت خودرو بودیم، عدالت اجرا نشده و امنیت شغلی ما را سلب کرده‌اند. وقتی یک سازمان، بدون حضور من، ۷۵ میلیارد اموال کارخانه مرا که سفارش کارخانه‌های دیگر بوده است (۲۰ آمبولانس مربوط به هلال احمر و چند آمبولانس دیگر سازمان حفاری اهواز)

پیش گرفتند که الان نتیجه آن را می‌بینیم؛ یعنی خروج سرمایه از کشور.

مثلا من اولین کسی بودم که در سال ۴۸ هلیکوپتر وارد کردم و مجوز واردات هلیکوپتر دونفره تجاری را داشتم. صاحب یک کارخانه ریسندگی از من هلیکوپتر خواست تا به جهت صرفه‌جویی در زمان، بتواند فاصله تهران تا استان محل کارش را با هلیکوپتر طی کند. همین آدم در سال ۵۵ و ۵۶ سرمایه خود را خارج کرد.

جالب اینجاست که پروفرمای جعلی گرفتند و در صندوق قطعاتی که وارد کردند، به جای ماشین‌آلات، پر از آجر بود؛ یعنی تقلب را به جایی رساندند که هم ارز از کشور خارج کردند و هم به جای اینکه ماشین‌آلات وارد کنند، آجر آورند. همین کج‌فکری‌ها سبب شد که صنایع ما که از سال ۴۰ تا ۵۲ رشد کرده بود به انحراف برود.

پیش از انقلاب، کره‌ای‌ها، سنگاپوری‌ها و سریلانکایی‌ها به ایران می‌آمدند و کارگری می‌کردند، اما همین کره‌ای‌ها اکنون بهترین خودروها را به قلب آمریکا صادر می‌کنند؛ آن وقت ما برند ۱۵ سال پیش را که کارخانه آن تعطیل شده می‌آوریم و می‌خواهیم تولید کنیم. شما زمانی می‌توانید تولید خوب داشته باشید که کیفیت و قیمت و خدمات بعد از فروشتان بهتر از رقبا باشد. ساخت ماشین و صادرات آن به سوریه، عراق، افغانستان و... که افتخار نیست. ما باید بتوانیم همان خودرو را به خاورمیانه، اروپا و چین صادر کنیم.

در سال ۱۳۸۴ جلسه‌ای با سفیر چین داشتم که با معاون اقتصادی خودش به دفتر من آمده بود. از او پرسیدم که آیا در چین خودرو تولید می‌کنید، او گفت نه ما خودرو وارد می‌کنیم و فقط دو کارخانه کارهایی در زمینه ساخت خودرو انجام می‌دهند. بعد وقتی من خودم به چین رفتم دیدم بیشتر ایاب و ذهاب مردم با دوچرخه‌های قراضه و زنگ‌زده بود، دو سال بعد، آن دوچرخه‌ها نو شده بود، دو سال بعد موتورسیکلت، بعد موتورسیکلت گازی و حالا هم موتورسیکلت برقی. مردمی که سوار دوچرخه زنگ‌زده می‌شدند الان سوار رولزرویس و عالی‌ترین ماشین‌ها می‌شوند، چون آنها کشورهای دیگر را تشویق کردند که

من آمبولانس با فربندی نرم آوردم و ۳۵ میلیون تومان به وزارت بهداشت فروختم؛ در صورتی که وزارت بهداشت همین خودروها را ۱۹۰ میلیون تومان خریده و الان هم قیمت هر دستگاه آن بدون احتساب حقوق و عوارض گمرکی ۶۰۰ میلیون تومان است آن وقت ۱۰ سال است کارخانه آمبولانس سازی من در جاده مخصوص کرج را تعطیل کرده اند!

مصادره می‌کند، دیگر چه چیزی باید گفت. با یک گزارش قلابی کارخانه مرا تخلیه کردند و بعد از ده روز، بدون حضور من اموال را به مزایده گذاشتند و مثلاً یک دستگاه اتوبوس را به قیمت ۲۰۰ هزار تومان فروختند (حدود ۱۷ پرس خم کن و دو موتور ژنراتور به اضافه ۴۹ آمبولانس و تجهیزات پزشکی را به مبلغ ۳۰۰ میلیون تومان فروختند) تا تامین دلیل کنیم اموال ما را به عنوان ضایعاتی و خودروهای فرسوده به مزایده گذاشتند و تا به خودمان آمدیم همه از بین رفت. با این وضعیت که خودشان بدون هیچ اطلاعی اعلام کردند که سازمانی در نظر دارد اموال ضایعاتی و خودروهای فرسوده خود را بدون ذکر نام مالک و لیست و مشخصات اموال، به مزایده بگذارد، من دیگر چه انگیزه‌ای برای کار دارم. اکنون مدیران اصلی را کنار گذاشته و کسی که مشخص نیست سرمایه‌اش را از کجا آورده است، فلان کارخانه را می‌خرد و از کارگر تا بالاتر را کنار می‌گذارد. یکی از دغدغه‌های من، کمک به مصدومان

جاده‌ای بود. خیلی دوست داشتم به کسانی که در اثر تصادف آسیب می‌بینند، کمک کنم. برای همین در ادامه مسیر فعالیت‌هایم در اواخر دهه ۴۰ گروه «نجات مصدومان تصادف» تاسیس کردم. چندین سال بعد پسر تصادف کرد، آمبولانس بالای سرش نرسید، پسر را با تاکسی به بیمارستان بردند، ولی دیگر دیر شده بود و جانش را از دست داد. این اتفاق در زندگی من خیلی اثرگذار بود، از آن به بعد هم عزمم در کمک‌رسانی به مصدومان جاده‌ای بیشتر شد، بنابراین یکی از فعالیت‌های من در زمینه ساخت ۷۵۰۰ دستگاه آمبولانس بود. بد نیست بدانید در زمینه ایمنی این خودروها بسیار باید دقت داشت. فربندی آمبولانس با فربندی مینی‌بوس یا کامیونت فرق دارد. بیماران در آمبولانس‌هایی که طی ۱۲ سال گذشته وزارت بهداشت ۱۸۰۰ دستگاه از آنها را وارد کرده، مرتب در زمان حرکت خودرو در جاده‌ها و حتی خیابان‌های آسفالت تکان می‌خورند و لطمات بیشتری به آنها وارد می‌شود! بعد درب کارخانه من را که از هیات وزیران مجوز گرفته‌ام، می‌بندند. من آمبولانس‌هایی با فربندی نرم آوردم و به وزارت بهداشت به مبلغ ۳۵ میلیون فروختم؛ در صورتی که آنها همین خودروها را ۱۹۰ میلیون تومان خریده و الان هم قیمت هر دستگاه آن بدون احتساب حقوق و عوارض گمرکی ۶۰۰ میلیون تومان است. من همان آمبولانس را از بنز می‌آوردم در کارخانه خودم تغییرات می‌دادم و تجهیزات نصب می‌کردم و به آنها ارزان‌تر می‌فروختم، اما ۱۰ سال است که کارخانه آمبولانس‌سازی من در جاده مخصوص کرج را تعطیل کرده‌اند! وقتی در کارخانه مرا قفل می‌کنند و اموال من را در بیابان می‌ریزند و پرس‌ها را حتی به قیمت آهن قراضه هم نمی‌فروشند، آیا دیگر برای من نوعی، انرژی، انگیزه و سرمایه‌ای باقی می‌ماند. البته من این دغدغه‌ها را از زبان همه صنعتگران می‌گویم، نه تنها خودم، زیرا من دیگر عمر خود را کرده‌ام. امیدوارم صنعتگران و جوانان ایرانی از ایستادگی امثال من که از جان و مال و سرمایه خود به عشق وطن گذشته‌ایم الگو بگیرند، از کارشکنی‌ها دلسرد

نشوند، ترس و ناامیدی را کنار بگذارند و با تمام توان و پشتکار و با توکل بر خدا در راه خدمت به وطن و رسیدن به آرزوهایشان با انگیزه و انرژی مضاعف گام بردارند. **ترابران: آقای تهرانچی شما در تمام عمر خود کارهایی انجام داده‌اید که منشا تحولاتی بوده است. اکنون در سن هشتاد و چهار سالگی چه آرزوهایی در سر دارید؟**

■ اولین آرزویم پروژه تله کابین تهران-شمال است که شهر تهران را به خزر وصل می‌کند. با کابین مسافری ۳۰ نفره و کابین‌های حمل بار و خودرو، می‌توان این پروژه را که فاصله تهران تا شمال را سه ساعته می‌کند، ظرف ۲/۵ سال اجرا کرد. زمین ایستگاه‌های آن از منابع طبیعی گرفته و قرارداد برای ساخت با شرکت خارجی منعقد شده است.

آرزوی دیگرم طرح بلوار ولی عصر است چون شریان اصلی شهر تهران، دو خیابان ولی عصر و شریعتی هستند. این طرح باید در دو فاز انجام می‌شود که فاز اول آن از میدان ونک تا چهارراه پارک‌وی است که زمین‌های غرب خیابان فعلی متعلق به آستان قدس رضوی است. خیابان جدید با عرض بیست متر با حفظ درختان در غرب خیابان فعلی احداث خواهد شد و هزینه احداث آن طبق طرح توجیهی که به شهرداری داده شده است، بدون نیاز به دولت خواهد بود. شهردار وقت یعنی آقای احمدی‌نژاد با کلیات طرح موافقت کرد، اما با کارشکنی مواجه شد. فاز دوم از پارک وی تا تجریش بود که پس از ارائه طرح من، از شش سال گذشته تاکنون با ساخت ۲۸ برج در غرب خیابان فعلی، تا ابد غیرممکن شد!

در نهایت، بزرگترین آرزوی من این است که بیمارستان ترومای تصادفات احداث کنم. قصد دارم با مشارکت برخی سرمایه‌گذاران، در هر استان بیمارستانی تاسیس کنم تا بتوانیم هر چه بیشتر از مرگ کسانی که در تصادفات صدمه می‌بینند جلوگیری کنیم. وصیت من هم همین است که هر چه دارم صرف ساخت این بیمارستان شود.

آخرین طرح هم به رفع دائمی آلودگی هوای تهران مربوط می‌شود که آن را به مرکز جهانی محیط‌زیست سازمان ملل متحد (UNEP) در ناپروبی کنیا ارائه شده است.



مهم‌ترین ماموریت اتاق بازرگانی در شرایط فعلی کشور چیست؟

دکتر محسن جلال پور ریاست سابق اتاق بازرگانی ایران، در یادداشتی با مطرح کردن این سوال که مهم‌ترین ماموریت اتاق بازرگانی چیست؟ پاسخی به آن داده است.

ما در موضوعات اقتصادی نیاز به یک انقلاب فکری داریم و اتاق‌های بازرگانی و تشکل‌های بخش خصوصی اگر می‌خواهند حرکتی ماندگار در تاریخ کشور پایه‌گذاری کنند، باید زمینه این انقلاب فکری را در جامعه فراهم آورند. جامعه برای اینکه بدانند سیاست‌های غلط اقتصادی چه بر سرش آورده و خواهد آورد، باید آگاهی لازم پیدا کند. اتاق بسیار بیشتر از همیشه باید به کانون هم‌اندیشی میان کنشگران جامعه تبدیل شود. تجار و صنعتگران بخش خصوصی در کنار جامعه‌شناسان و اقتصاددانان باید به صورت مداوم تلاش کنند تا آگاهی جامعه افزایش پیدا کند. اتاق باید از ظرفیت اتاق‌های فکر، انتشارات، رسانه‌های سنتی و مدرن برای افزایش آگاهی جامعه بهره‌برداری کند و امکانات خود را برای شکل‌گیری تحولات مهم فکری در جامعه آماده کند.

ما به تجربه دریافتیم که در سیاست‌گذاری نمی‌توانیم اثرگذاری چندانی داشته باشیم، پس بیایم آغازگر عصر روشنگری در ایران باشیم. مخاطب اصلی این تحول مردم هستند، اما این دوره برای تشکل‌های بخش خصوصی الزاماتی دارد: بخش خصوصی باید بیشتر از همیشه مدافع آزادی، حاکمیت قانون، شفافیت و طرفدار رقابت باشد. بخش خصوصی باید تلاش کند اعتبار احتمالا از دست رفته خود را احیا کند. فعالان بخش خصوصی باید تجربیات خود را به کار گیرند تا دوباره از تصمیم‌های غیرعلمی و مبتنی بر آزمون و خطا آسیب نبینیم.

ما نباید شریک رانت‌ها و یارانه‌های سیاسی باشیم. بخش خصوصی باید تلاش کند تا آلودگی‌ها از سیاست‌گذاری دور شود، فساد سیاست‌گذاری مادر همه فسادهاست. بخش خصوصی باید ساختار سیاسی را متقاعد به تولید و عرضه کالای عمومی کند. ساختار سیاسی ما به‌طور عام و دولت به‌طور خاص در همه ابعاد طرفدار مداخله‌اند. یعنی هم در کسب‌وکار و هم در زندگی مردم مداخله می‌کنند، چون کالاهای خصوصی را هم کالای عمومی می‌پندارند. بنابراین بخش خصوصی باید زیان‌های این مداخله را هم برای ساختار سیاسی و هم برای عموم مردم برشمرده و برای اصلاح آن گام بردارد.



علینقی علیخانی از دنیا رفت

خداحافظی با پایه‌گذار صنایع نوین ایران

علینقی علیخانی که در طلایی‌ترین دوره اقتصاد ایران به عنوان وزیر اقتصاد فعالیت کرده بود، در نخستین روزهای تیرماه امسال درگذشت.

عالیخانی از سال ۱۳۴۱ در حالی که ۳۴ سال بیشتر نداشت، وزیر امور اقتصادی و دارایی شد و توانست موفق‌ترین دوران اقتصاد ایران را در این دهه رقم بزند. صنایع نوین ایران در دوره فعالیت او پا گرفت و بسیاری از تجار صاحب‌نام ایران با مشوق‌های طراحی شده توانستند وارد میدان تولید شوند و حرکت نوین صنعتی را رقم بزنند.

او که در جوانی به وزارت رسیده بود، معاونانی را به کار گرفت که هر کدام در حوزه وظایف خود سرآمد شدند. به همین دلیل او و همراهانش را به عنوان نسل اول تکنوکرات‌ها در ایران می‌شناسند. شاخص‌های اقتصاد کلان و صنعت در این دوره، ماندگار شد؛ چراکه به‌طور متوسط رشد بالای ۱۰ درصد و تورم کمتر از ۳ درصد را برای اقتصاد به ارمغان آورد. ایران در این دوره صاحب صنایع خودروسازی، لوازم خانگی، صنایع معدنی و ... شد.

علینقی علیخانی متولد سال ۱۳۰۷ در تهران بود. او تحصیلات خود را در دانشگاه تهران در رشته علوم سیاسی به پایان رساند. در سال ۱۹۵۰ برای ادامه تحصیل رهسپار فرانسه شد و در دانشگاه پاریس، ابتدا در رشته حقوق بین‌الملل عمومی به اخذ دیپلم مطالعات عالی و سپس در رشته اقتصاد به اخذ دکترای دولتی اقتصاد نائل شد.

او در سال ۱۳۳۶ به ایران بازگشت. ابتدا دعوت سازمان امنیت و اطلاعات کشور را پذیرفت و به عنوان تحلیل‌گر اقتصادی فعالیت کرد. پس از مدت کوتاهی در نخست‌وزیری و سپس در شرکت ملی نفت ایران به کار مشغول شد و به موازات آن مشاور اتاق بازرگانی تهران بود. عالیخانی در بهمن ۱۳۴۱ به عنوان وزیر اقتصاد انتخاب شد و تا مرداد ۱۳۴۸ در این سمت باقی ماند. از ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۰ نیز رئیس دانشگاه تهران بود، اما پس از آن از کارهای دولتی کناره گرفت و در بخش خصوصی به فعالیت پرداخت.



قلب حمل و نقل پاکستان - چین در قره قروم می تپد

تخت گاز از شرق به غرب

علی رضا کیوانی نژاد

قره قروم فقط یک شاهراه نیست و از ابتدا هم قرار نبود تنها نقش یک جاده ترانزیت را بین دو کشور ایفا کند، بی آنکه مناسبات سیاسی و امیال و آرزوهای صاحب منصفان حزب کمونیست چین را در نظر گیرد. از منظر اطلاعات و آمار و ارقام شاید بشود این مسیر را در چند کلمه خلاصه کرد: «شاهراه قره قروم مرتفع ترین جاده سنگفرش بین المللی در جهان است. این شاهراه چین را از طریق رشته کوه قره قروم با گذر از دره گردنه خنجراب در ارتفاع ۴ هزار و ۶۹۳ متری به پاکستان متصل می کند.»

روزنامه وال استریت ژورنال درباره این مسیر ۱۳۰۰ کیلومتری نوشته است: «چین برای رسیدن به بازارهای غرب آسیا باید راه نزدیکی را انتخاب می کرد. حمل و نقل جاده ای برای این کشور می تواند مزیت های زیادی داشته باشد که اشتغال و ارزان تر بودن نسبت به حمل و نقل دریایی و هوایی بدون شک در راس آن است. با وجود این، وقتی

به هنگام افتتاح بزرگ ترین پل دریایی جهان (ژوهای) مطبوعات چین از آن به عنوان پلی یاد کردند که قرار بود مناسبات اقتصادی و سیاسی چین را به گونه ای دیگر توصیف کند؛ پلی که چینی ها می توانند به راحتی از طریق آن به هنگ کنگ سفر کنند. این مگا پروژه، شمایل چین را در اقتصاد جهان تغییر داد، خاصه در حوزه حمل و نقل؛ هر چند بنا به گزارش گاردین «فقط راننده های خاصی اجازه تردد از آن را دارند.» حالا نوبت یک شاهکار دیگر در حوزه راه سازی است: به قول چینی ها کاراکرام و به قول پاکستانی ها، قره قروم. آیا Karakoram Highway یا به اختصار KKH نیز بخشی از رویای احیای جاده ابریشم است؟ آیا این بار هم قرار است افراد خاصی اجازه تردد از این مسیر را داشته باشند؟

شاهراه قره‌قروم
مرتفع‌ترین جاده
سنگفرش بین‌المللی
در جهان است.
این شاهراه ۱۳۰۰
کیلومتری، چین را
از طریق رشته‌کوه
قره‌قروم با گذر از
گردنه خنجراب
در ارتفاع ۶۶۹۳
متری به پاکستان
متصل می‌کند



نداشت. این پروژه همان راه امن است. پوشش کف این جاده هم فرق دارد و باران، راننده‌ها نگران باران نیستند. این کریدور اقتصادی که ۶ میلیارد دلار هزینه برای پاکستانی‌ها داشته، حالا بیش از پیش توجیه اقتصادی دارد و نشان می‌دهد که هنوز هم حمل‌ونقل جاده‌ای امن می‌تواند در جهان تعیین‌کننده باشد.»

در سال ۲۰۰۶ قرارداد نوسازی این جاده منعقد شد، اما فقط سال گذشته بود که از خبرنگاران چند نشریه مهم دنیا برای بازدید از این شاهراه دعوت شد تا گوشه و اکناف آن را ببینند و درباره‌اش بنویسند.

واشنگتن پست درباره‌اش نوشت: «اهمیت این شاهراه در اتصال شهرهایی است که هر کدام نقش یک پایگاه را برای توزیع کالاهای چینی بر عهده دارند. راولپندی، اوپال، تاشکورگان، کوهستان، داسو، چیلاس، علی‌آباد و چند شهر دیگر از طریق این شاهراه با هم در ارتباط هستند؛ بنابراین از همان ابتدا توجیه اقتصادی این کار کاملاً آشکار بوده است. مسئله فقط این بود که پاکستان، آن زمان توان پرداخت هزینه این شاهراه را نداشت و سهم خود را به شکل اقساط پرداخت می‌کرد. با وجود این، بازدید سالانه توریست‌ها از این مسیر زیبا ضمن درآمدزایی و کمک به رونق حمل‌ونقل، تبلیغ دوچندان برای آن نیز به شمار می‌آید.»

قرار شد خنجراب به ناحیه ژین‌ژیانگ در اویغور متصل شود، بسیاری آن را یک جاه‌طلبی بی‌انتهای و محکوم به شکست نامیدند، در حالی که مهندسان چینی و راهسازان آن کشور نشان دادند وقتی هدف مهم باشد، وسیله‌اش را هم مهیا می‌کنند. بازارهای غرب آسیا، تحکیم روابط با یکی از قدرت‌های هسته‌ای جهان و البته نزدیکی با ایران هدفی بود که نمی‌شد به راحتی از آن گذشت.»

شاهراه قره‌قروم اما مسیر جدیدی نیست و تاریخچه ساخت آن به ۱۹۵۹ برمی‌گردد. در این سال دولتمردان چین و پاکستان تصمیم به ساخت این مسیر گرفتند و ۲۰ سال طول کشید تا چنین مسیری را بسازند، ولی سوال این است که چرا تا امروز رونمایی از آن را به تاخیر انداختند.

پاسخ ساده است: در آن سال‌ها چین در اقتصاد جهان حرفی برای گفتن نداشت. به مرور که این کشور با صادرات محصولات گوناگون و ارزان توانست جهان را در سیطره خود درآورد رسانه‌های چینی موظف شدند تا این مسیر را به‌عنوان یک شاهکار مهندسی در حوزه راهسازی معرفی کنند. ۸۱۰ کارگر پاکستانی و ۲۰۰ کارگر چینی در این پروژه جان خود را از دست دادند و این فقط منهای ۲۱۰ کارگری است که از ارتفاعات سقوط کردند و چنین شد که این مسیر زیبا و کم‌نظیر، چین را به بازارهای غرب آسیا نزدیک‌تر کرد.

رویای احیای جاده ابریشم

این شاهراه بخشی از رویای احیای جاده ابریشم است، جاده‌ای که هرچند برای کشورهایمانند پاکستان واجد مزیت‌هایی است، ولی در مقابل آنچه به چین تعلق می‌گیرد بسیار ناچیز است. نیویورک تایمز نوشته است: «روزانه به‌طور متوسط ۱۵۰۰ کامیون از چین به پاکستان و برعکس در حال تردد هستند و همین کافی است که بدانیم این پروژه چه قدر مهم بوده است.»

دلایل زیادی برای مهجور ماندن این راه عنوان شده است، اما همان‌طور که پیش‌تر هم اشاره شد قاطبه کارشناسان معتقدند

حمل‌ونقل جاده‌ای امن

شاید چینی‌ها در ساخت بزرگراه تهران-شمال تا آن‌جا که توانسته‌اند بدقولی کرده‌اند، ولی وقتی پای منافع خودشان در میان باشد کاری می‌کنند کارستان.

والاستریت ژورنال در بخش دیگری از گزارش خود نوشته است: «حمل‌ونقل جاده‌ای به شیوه امن برای چینی‌ها بسیار مهم است. مسئله فقط تقاضا برای گیلاس و سیب پاکستان نیست، بلکه تردد در مسیرهای کوهستانی به‌رغم خطرناک‌بودن، ارزان‌تر از سفر با هواپیما است و اگر چین می‌توانست راه جاده‌ای امنی بسازد، دیگر مشکلی وجود

دلیل اصلی آن به نقش آفرینی چین در معادلات اقتصادی و سیاسی جهان مربوط است، مسئله‌ای که در دهه ۵۰ میلادی اصلاً مطرح نبود ولی حالا کشوری مانند ژاپن نگران این است که قدرتش را در آسیا و البته در جهان، به چین واگذار کند.

در هر صورت این شاهراه چین را بار دیگر به هدف احیای جاده ابریشم نزدیک کرده است و قطعاً در این راه، ارزان‌تر بودن خیلی مهم است، عاملی که چینی‌ها خوب آن را دیکته می‌کنند. آن‌ها هیچ کاری را بلد نباشند، ارزان‌سازی را خوب بلدند.

یکی از طولانی‌ترین پل‌های جهان پس از حدود شش سال از آغاز ساخت و ساز، مورد بهره‌برداری قرار گرفت

افتتاح پروژه ۴ میلیارد دلاری کویت

پل «جابر» که نام آن برگرفته از نام جابر احمد الصباح، امیر سابق کویت است که در طول جنگ خلیج فارس در این کشور حکمرانی می‌کرد و برای یادآوری نقش او در توسعه کویت این پل به اسم او نامگذاری شده، متشکل از دو بخش ۳۳۷۱ کیلومتری و ۱۲/۴ کیلومتری است و برای نصب و قرار گرفتن آن بر روی دریا حدود ۱۲۰۰ ستون به قطر حداکثر ۳ متر به کار رفته که فونداسیون برخی از آنها تا اعماق ۷۲ متری در آب فرو رفته‌اند. همچنین این پل ۹ تا ۲۳ متر بالاتر از سطح دریا نصب شده است.

بر روی این پل، پیلون (شاه‌تیر) نمادینی قرار دارد که ارتفاع آن به ۱۵۰ متر می‌رسد و با کابل‌هایی مهار شده است. این شاه‌تیر به نوعی الهام گرفته از سنت و تاریخ کویت است و به مانند یک قایق بادبانی معمولی دیده می‌شود. ارتفاع این شاه‌تیر، در حدود ارتفاع برج‌های برجسته کویت است.

یازدهم اردیبهشت ماه امسال، کویت یکی از طولانی‌ترین پل‌های جهان را پس از حدود شش سال از آغاز ساخت و ساز آن (۱۲ آبان ۱۳۹۲) افتتاح کرد. این پل که بر روی آب‌های نیلگون خلیج فارس (۸۰ درصد این پل بر روی آب است) احداث شده است و به عنوان بخشی از برنامه توسعه ملی کویت تا سال ۲۰۳۵ محسوب می‌شود، چهارمین پل طویل دنیا است و طول آن ۴۸/۵ کیلومتر اعلام شده است.



کشورهای اروپایی و آسیای میانه یاد می‌شود. دولت کویت اعلام کرده است که راه‌اندازی و شروع فعالیت این منطقه تجاری و اقتصادی نیازمند بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری است. برای این منطقه همچنین ساخت یک فرودگاه، یک استادیوم المپیک و یک برج که بلندتر از برج خلیفه دومی که در حال حاضر بلندترین ساختمان دنیا است، در نظر گرفته شده است و قرار است برای ۷۰۰ هزار نفر مسکن نیز در آن ساخته شود.

پل جابر، شهر کویت پایتخت کشور کویت را به منطقه «الصبیبه» در شمال این امیرنشین، وصل می‌کند که در نزدیکی مرزهای دریایی و زمینی با عراق و ایران واقع شده است.

جناب بوشهری، وزیر راه و شهرسازی کویت با اشاره به اهمیت راهبردی ساخت این پل برای کشور خود، تاکید کرده؛ بهره‌برداری از این پل در توسعه اقتصادی آینده این امیرنشین بسیار موثر خواهد بود و هدف از ساخت این پل و منطقه اقتصادی شهر ابریشم، تنوع‌بخشی به اقتصاد خود و کاهش وابستگی این کشور به منابع نفت و گاز است.

زمان را به ۲۰ دقیقه کاهش داده است. یکی از مواردی که در ابتدای ساخت و ساز این پل مورد بحث و بررسی قرار گرفت، خطرات زیست‌محیطی ناشی از عبور پل از زیستگاه‌های طبیعی موجود بود. از آغاز ساخت این پل تلاش شد تا این خطرات زیست‌محیطی به حداقل ممکن برسد و در جریان ساخت این پل از هرگونه دخالت و یا خسارت به گیاهان، جانوران و محیط دریا به شدت پرهیز شد و حتی روند به‌گونه‌ای پیش رفت که در آینده نیز این پل آسیبی را به گیاهان، جانوران دریایی وارد نکند.

گفته می‌شود این پل سازه‌ای حیاتی و تاثیرگذار برای تاسیس و توسعه یک منطقه بزرگ اقتصادی است که قرار است به‌زودی در شمال این کشور ساخته شود.

این پل برای احیای جاده ابریشم بین آسیا و اروپا ساخته شده است و شاید از همین رو است که نام منطقه اقتصادی مذکور را «سیلک سیتی» یا به فارسی «شهر ابریشم» یا به عربی «مدینه الحریر» گذاشته‌اند و از آن به عنوان مکانی بزرگ برای مبادله آزاد تجاری کالا با

ساخت این پل مستلزم احداث دو جزیره مصنوعی بود که دربرگیرنده تاسیسات خدماتی است.

عملیات ساخت و ساز این سازه عظیم دنیا، شش سال زمان برده و بالغ بر ۹۰۴ میلیون دینار کویت (۲/۸ میلیارد یورو) هزینه در بر داشته است. برای تامین مالی این پروژه، کویت از صندوق مستقل خود که ۶۰۰ میلیارد دلار ذخیره دارد، کمک گرفته است. این پل توسط گروهی از مهندسان فرانسوی شرکت «سیسترا» طراحی شده و عملیات ساخت آن را شرکت مهندسی و ساخت و ساز «هیوندای» کره جنوبی بر عهده داشته است.

به همین منظور در مراسم افتتاحیه این پل، نخست‌وزیر کره جنوبی و ژرار لارش، رئیس مجلس سنای فرانسه که کشورهايشان در ساخت آن نقش اساسی داشته‌اند، به عنوان مهمانان خارجی حضور داشتند.

تا پیش از ساخت و افتتاح این پل، طی کردن مسیر ۱۴۰ کیلومتری به دور خلیج فارس بیش از یک ساعت به طول می‌انجامید، اما هم اکنون این پل فاصله را به ۳۶ کیلومتر و



بر اساس گزارش خبرگزاری مرکزی چین، حدود ۶/۵ کیلومتر از پل راه آهن مشترک در کشور چین و ۱۳/۵ کیلومتر آن در کشور روسیه قرار خواهد داشت. طول این پل به تنهایی حدود ۲۲۰۰ متر و عرض آن ۱۴/۵ متر خواهد بود.

حدود هزار و ۸۸۶ متر و ۴۵ سانتیمتر از این پل در چین و ۳۲۸ هزار و ۵۷ متر آن در خاک روسیه قرار دارد. این پل با هدف اتصال خاور دور روسیه به شمالی ترین استان چین یعنی هیونگ جیانگ ساخته شده است.

این پل منطقه خودمختار یهودی نشین نیژنلننسکو را به تونگ جیانگ چین وصل خواهد کرد و گفته می شود این پل خواهد توانست مسیر تجارت دو کشور را به میزان ۳۵۰۰ کیلومتر کوتاه تر کند. احداث این پل در راستای اجرای طرح های همکاری مهم دو کشور چین و روسیه از جمله ابتکار جاده و کمربند صورت گرفت.

خبرها حکایت از آن دارند که این پل راه آهن قرار است در جولای ۲۰۱۹ به بهره برداری برسد. واسیلی آرلوف، رئیس منطقه آمور طی مصاحبه ای اعلام کرد که این پل جهت بهره برداری در سال جاری آماده خواهد بود. او به خبرنگاران گفت به زودی یک ایست بازرسی موقت بر روی این پل راه اندازی خواهد شد و یک ایست بازرسی دائمی در تابستان ۲۰۲۰ بر روی این پل شروع به کار خواهد کرد.

این پل می تواند تجارت بین دو کشور چین و روسیه را به سطح بالایی برساند؛ چراکه با اتمام این پل ظرفیت های حمل و نقل تا حد زیادی بین دو کشور افزایش خواهد یافت و دیگر حمل و نقل کالا بین این دو کشور تحت تاثیر شرایط آب و هوایی فصلی که اغلب بر حمل و نقل رودخانه ای تاثیر گذار بود، قرار نخواهد گرفت. انتظار می رود تا سال ۲۰۲۰ حجم جابه جایی کالا به ۲۱ میلیون تن افزایش یابد و کالاهایی چون زغال سنگ، کودهای معدنی، سنگ آهن و الوار از طریق این پل راه آهن جابه جا شوند.

ژئو ژیانگ یک واردکننده الوار در چین گفت: پس از اینکه این پل راه آهن به



پل راه آهن مشترک روسیه و چین امسال به بهره برداری می رسد

روسیه و چین ساخت یک پل راه آهن مشترک را بعد از ۲۸ سال مذاکره آغاز کردند. این اولین پل مرزی است که بین چین و روسیه و بر فراز رود آمور در روسیه و رود هیلونگ جیانگ در چین ساخته خواهد شد. احداث این پل از سمت کشور چین در ماه ژوئن ۲۰۱۴ و از سمت کشور روسیه از ژوئن ۲۰۱۶ آغاز شد. این پل می تواند یک پل مهم به لحاظ اقتصادی برای روسیه باشد چراکه این کشور تحت تحریم های اتحادیه اروپا و آمریکا قرار دارد. برآورد شده است که هزینه های ساخت این پل جدید ۱۹/۹ کیلومتری و زیرساخت های مربوط به آن بیش از ۳۰۰ میلیون دلار باشد.



تصویب واگذاری بندر طرطوس سوریه به روس‌ها

پارلمان سوریه لایحه مربوط به تایید قرارداد امضا شده بین شرکت دولتی بندر طرطوس و شرکت روسی **STG Engineering** با مسئولیت محدود اداره و سرمایه‌گذاری در بندر طرطوس به مدت ۴۹ سال را تصویب کرد.

به گزارش خبرگزاری رسمی سوریه (سانا)، قرارداد مبنی بر معافیت طرف دوم یعنی شرکت **STG Engineering** از پرداخت عوارض گمرکی واردات انواع ماشین‌آلات، تجهیزات و مواد مدنظر برای اجرای اهداف و مفاد این قرارداد است. این قرارداد همچنین متضمن معافیت گمرکی درباره واردات موقت وسایل نقلیه مورد نیاز پروژه طبق لیست‌های ارائه شده از سوی طرف مقابل (روسیه) و نیز معافیت از پرداخت انواع مالیات‌ها و عوارض معمول در سوریه از زمان شروع مدت قرارداد تا پایان پروژه توسعه بندر طرطوس است که بیش از شش سال در نظر گرفته نشده است.

این خبرگزاری افزود: «قرارداد همچنین به تشکیل شورای مدیران متشکل از شش عضو، سه تن به نمایندگی از طرف اول و سه تن به نمایندگی از طرف دوم و یک نفر رئیس اشاره دارد به طوری که این شورا اختیارات وضع تعرفه بندر و اصلاح آن برخلاف احکام سیستم سرمایه‌گذاری در بنادر سوریه طبق حکم شماره ۶۷ شامل می‌شود که در زمینه شرکت‌ها، موسسات و تأسیسات عمومی اقتصادی سوریه سال ۲۰۰۲ مصوب شد و تایید قرارداد براساس مصوبه قانونی است.»

تعدادی از اعضای مجلس سوریه این طرح را به نفع منافع ملی و اقتصاد سوریه و گامی مهم در مرحله آتی بازسازی و مناسب توسعه خدمات بندر طرطوس دانستند به طوری که این بندر توانایی رقابت با دیگر بنادر را پیدا خواهد کرد.

علی حمود، وزیر حمل‌ونقل سوریه تاکید کرد: «قرارداد سرمایه‌گذاری منعقد شده با شرکت روس بهترین قرارداد برای این بندر به شمار می‌رود و موضوع راهبردی آن دستیابی به عایدی خوب خواهد بود. این بندر همچنین دروازه‌ای برای سرمایه‌گذاری اقتصادی و تجاری برای سوریه در مدیترانه به خصوص در سایه رقابت‌های کنونی بین بنادر کشورهای همجوار تلقی خواهد شد.»

دو طرف روسیه و سوریه در آوریل گذشته به توافقنامه سرمایه‌گذاری مسکو در بندر طرطوس به مدت ۴۹ سال در جریان سفر معاون نخست‌وزیر روسیه به دمشق و دیدار با بشار اسد، رئیس‌جمهوری سوریه دست یافتند.

بندر طرطوس موقعیت مهم جغرافیایی در ساحل شرقی دریای مدیترانه دارد و از کشتی‌های کشورهای عربی، قاره اروپا و دریای سیاه استقبال قرار می‌کند.

بهره‌برداری برسد، ما می‌توانیم در کل سال الوار وارد کنیم و انتظار می‌رود که این کار هزینه‌های حمل را به ازای هر مترمکعب کاهش دهد. همچنین این پل می‌تواند سالانه ۱/۵ میلیون مسافر را جابه‌جا کند.

طبق گفته رئیس موسسه تحقیقات اقتصادی چین و روسیه در هیلونگ جیانگ، این پل جدید می‌تواند نقش مهمی را در گسترش تجارت جهانی و تجارت در شمال شرقی آسیا ایفا کند و همچنین این پل خواهد توانست همکاری‌های اقتصادی بین دو کشور را افزایش دهد. کریل دیمیتریف، مدیرعامل صندوق سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه نیز در رابطه با این پل گفته است:

رشد تجارت بین روسیه و چین مستلزم توسعه و مدرن‌سازی زیرساخت‌های ترابری است. در این زمینه، این پل فرصت‌های جدیدی را برای همکاری میان شرکت‌های روسی و چینی ایجاد خواهد کرد و همچنین هزینه‌های حمل را کاهش و صادرات هر دو کشور را افزایش خواهد داد.

این پل می‌تواند به میزان قابل توجهی گردش کالا و رقابت بین تولیدکنندگان و صادرکنندگان روسیه را در منطقه افزایش دهد و فاصله حمل محموله و رسیدن آن به مصرف‌کننده نهایی را در مقایسه با سایر مسیرها حدود ۷۰۰ کیلومتر کاهش دهد.

شایان ذکر است که طبق اطلاعات منتشر شده توسط وزارت اقتصاد و دارایی روسیه، کل حجم معاملات تجاری روسیه در پایان سال ۲۰۱۸ در مقایسه با سال ۲۰۱۷ با ۱۷/۵ درصد رشد به حدود ۶۲۰ میلیارد دلار رسید. بررسی‌ها نشان می‌دهد که چین در سال ۲۰۱۸ به اولین شریک تجاری روسیه تبدیل شد و باقی کشورهای را در این زمینه پشت سر گذاشت. به صورت جزئی‌تر، حجم تجارت بین استان هیونگ جیانگ و روسیه در سال ۲۰۱۸ به ۱۲۲ میلیارد یوان (۱۸۲ میلیارد دلار) رسید. این رقم ۶۹/۸ درصد از کل ارزش صادرات و واردات استان و ۱۷/۳ درصد از صادرات و واردات چین به روسیه است. اتصال این پل در سال جاری می‌تواند این حجم تجارت بین دو کشور را افزایش دهد.

تجارت چند صد هزار میلیاردی خودرو و حمل و نقل در خطر است

مکزیک، تیغ دولبه ترامپ!

علی محسنی



مکزیک همزمان با رقابت‌های انتخاباتی ریاست‌جمهوری سال ۲۰۱۶ با افت تدریجی ارزش پول ملی روبه‌رو شد، اما در روز انتخاب ترامپ، شاهد سقوط بی‌سابقه‌ای در سطح حدودی ۱۰ درصد در ارزش پول ملی خود بود و در روزی که ترامپ در کاخ سفید ساکن شد، هر دلار آمریکا برابر با ۲۱/۵ پزو معامله شد که عددی بی‌سابقه در سال‌های اخیر است. کاهش نگرانی‌ها اما بر ارزش پول ملی مکزیکی افزود، گرچه بروز هر خبر ناگوار که تجارت این کشور با آمریکا را تهدید می‌کرد، نوسان کاهشی به پزو می‌داد.

ترامپ پیمان «نفثا» را بدترین پیمان توافق تجاری در تاریخ دانسته و تلاش‌های پرتنش برای توقف ورود مهاجران مکزیکی صورت داده است. اقتصاد روبه‌رشد مکزیکی به‌شدت به صادرات وابسته است و بیش از سه چهارم صادرات را به همسایه بزرگ شمالی انجام می‌دهد. مکزیکی‌ها سعی کرده‌اند با نرمش، صبر و انجام برخی اقدامات، ترامپ را از

انتخاب دونالد ترامپ به عنوان رئیس‌جمهور آمریکا خبر بدی برای دنیای تجارت آزاد بود. اگرچه پیش‌بینی‌های اولیه در باب کندی رشد اقتصادی جهان و کاهش مبادلات جهانی صحیح نبود، اما جهان وارد مرحله‌ای از حیات تجاری خود شد که در عوض گسترش بیمان‌های تجاری آزاد، ترمزی بر سر راه آنها خلق شد و ملی‌گرایان سعی کردند خطرات این روند را با وعده بالا بردن دیوار تعرفه‌ها و تاکید بر درون‌زا شدن اقتصادها جبران کنند. ترامپ الهام‌بخش بسیاری از ملی‌گرایان در سطح جهان بود، هر چند فرمان بازگشت به توسعه تجارت چندان از سوی بازارهای جهانی شنیده نشد.

این ناکامی اما مانع آن نشد که ترامپ و سیاستمداران و احزاب همفکرش در سراسر جهان دست از تلاش بردارند. هنوز اخبار جنگ‌های تجاری - که به‌طور معمول یک سوی آن ایالات‌متحده است - اخباری داغ است و هنوز نگرانی‌ها در باب آثار این جنگ‌ها در قالب پیش‌بینی‌های نگران‌کننده از کاهش رشد اقتصادی بیان می‌شود. برندگان چند دهه اخیر آزادسازی‌ها و جهانی‌سازی‌ها اما در کانون اتهام قرار دارند و ترامپ هیچ کشوری را به اندازه چین و مکزیکی در ربودن مشاغل آمریکایی‌ها و استفاده غیرمنصفانه از بازارهای بزرگ‌ترین اقتصاد جهان، متهم نمی‌کند. گرچه آمار اقتصادی هر دو کشور در عصر ترامپ و زیر سایه تهدیدها، روند نزولی نشان نمی‌دهد، اما اضطراب ناشی از لغو پیمان‌های بزرگ تجاری و تعرفه‌بندی بر صادرات کالاها، خود را در کاهش ارزش بازارهای سهام و حتی افت ارزش پول‌های ملی بازتاب داده است.

اگرچه چین کانون توجه جنگ تجاری ترامپ است، اما مکزیک نیز در موقعیتی است که به اولویت دوم جدال کاخ سفید بدل شده است. کسری تجاری چند صد میلیارد دلاری با چین، به تنش دو کشور منجر شده، اما تعطیلی چشمگیر صنایع آمریکایی، نگاه کارگران بیکار شده را به سوی مکزیک معطوف کرده است

آمریکا و مکزیک تجارتی ۶۷۱ میلیارد دلاری در سال ۲۰۱۸ داشته‌اند که سهم صادرات مکزیک از این عدد، ۳۷۲ میلیارد دلار بوده است. به این ترتیب، آمریکا حدود ۷۳ میلیارد دلار کسری تجاری با همسایه جنوبی خود ثبت کرده است

۱۰/۳ درصد بوده است. از زمان انعقاد پیمان نفتا (پیمان تجارت آزاد آمریکای شمالی) از سال ۱۹۹۳، آمریکا با ۵۳۷ درصد رشد صادرات به مکزیک رویه‌رو شده، در حالی که این عدد برای صادرات مکزیک به آمریکا ۷۶۸ درصد بوده است.

با وجود افزایش تجارت خارجی طرفین، کسری تجاری آمریکا در برابر مکزیک رشدی ۱۴/۹ درصدی در سال ۲۰۱۸ داشته، در حالی که همچنان آمریکا سعی دارد نفتا را با پیمانی منصفانه‌تر جایگزین کند و برای وادار کردن مکزیک به جلوگیری از مهاجرت غیرقانونی، از ابزار فشار اقتصادی بهره بگیرد. مکزیک اما نزدیک به ۸۰ درصد از صادرات خود را به آمریکا و کانادا انجام می‌دهد که سهم آمریکا در این بین، عدد چشمگیر ۷۶/۵ درصد است.

برای کشوری که ۳۷/۸ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را مدیون صادرات کالا و خدمات است، ۷/۶ درصد از تولید ناخالص خود را وابسته به تجارت خارجی می‌بیند و ارزش صادرات به ازای هر نفر از جمعیت ۱۲۶ میلیون نفری خود را ۳۶۰۰ دلار می‌داند، جنگ تجاری با آمریکا یک کابوس تمام‌عیار است.

علی‌رغم تلاش برای مقاومت در برابر زیاده‌خواهی‌های ترامپ، مکزیک سعی داشته با تعامل دو دغدغه مهاجرت مشاغل و خروج مهاجران را حل و فصل کند و رضایت ترامپ را جلب کند.

USMCA جایگزین نفتا

ترامپ قول لغو یا خروج از بسیاری از پیمان‌های بین‌المللی را داده بود و با آغاز ریاست جمهوری، وعده‌های خود را عموماً عملی کرده است. جدیدت در خروج از پیمان‌ها اما سبب شد کانادا و مکزیک دست به کار شوند و پیشنهاد مذاکرات مجدد برای پیمانی جایگزین را به ترامپ بدهند تا او از نفتا که بزرگ‌ترین پیمان تجاری جهان است، خارج نشود.

ترامپ پیشنهاد آنها را پذیرفت و در ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۸ اعلام شد مذاکرات به نتیجه رسیده و توافق جدیدی با نام USMCA جایگزین نفتا می‌شود که از سال ۱۹۹۴

تهدید جدی اقتصاد خود منصرف کنند، اما دید ایده‌آلیستی رئیس‌جمهور آمریکا هنوز سایه تهدیدها را از سر این قدرت اقتصادی نوظهور کنار نبرده است.

گرچه چین کانون توجه جنگ تجاری دونالد ترامپ است، اما مکزیک نیز در موقعیتی است که به اولویت دوم جدال از دید کاخ سفید بدل شده است.

وابستگی چشمگیر به آمریکا

ترامپ از کسری تجاری قابل توجه با چین و مکزیک عصبانی است و می‌داند رای دهندگانش دوست ندارند بیکاری و سیطره کالاهای خارجی بر بازارهای کشورشان را ببینند.

او توانست در رقابت‌های انتخاباتی دل آنها را به دست آورد و در انتخابات ۲۰۲۰ نیز چشم به این رای دوخته است. کسری تجاری چند صد میلیارد دلاری با چین، به تنش دو قدرت اقتصادی دو سوی اقیانوس آرام منجر شده است، اما تعطیلی چشمگیر صنایع آمریکایی، نگاه کارگران بیکار شده را به کشور همسایه مکزیک معطوف کرده است. افزایش مهاجرت مشاغل به محیط تولیدی ارزان‌تر و رشد حضور مهاجران در خاک وطن، دغدغه کانونی است که ترامپ را به ایجاد جنگ اقتصادی با مکزیک متمایل کرده است.

آمریکا و مکزیک تجارتی ۶۷۱ میلیارد دلاری در سال ۲۰۱۸ داشته‌اند که سهم صادرات مکزیک از این عدد، نزدیک به ۳۷۲ میلیارد دلار بوده است. به این ترتیب، آمریکا حدود ۷۳ میلیارد دلار کسری تجاری با همسایه جنوبی خود ثبت کرده است.

۶۱۱ میلیارد دلار مبادله کالا و حدود ۶۰ میلیارد دلار مبادله خدمات، مکزیک را به سومین شریک تجاری آمریکا بدل کرده است. در حالی که کسری تجاری تبادل کالا بیش از ۸۱ میلیارد دلار به سود مکزیک بوده، کسری تبادل خدمات حدود ۹ میلیارد دلار به سود ایالات متحده بوده است. ۱۵/۹ درصد از صادرات آمریکا به مقصد مکزیک بوده و ۱۳/۶ درصد از صادرات مکزیک به سوی آمریکا روانه شده است.

رشد صادرات آمریکا به مکزیک در سال ۲۰۱۸ برابر با ۸/۹ درصد و مکزیک به آمریکا

در اوایل ماه ژوئن ترامپ در توییتی تهدید کرد در صورت عدم حصول توافق با مکزیک بر سر ممانعت از ورود مهاجران از مرزهای جنوب غربی آمریکا، واردات کالاهای این کشور را با تعرفه ۵ درصدی روبه‌رو می‌کند و مطابق برنامه هر ماه بر این تعرفه می‌افزاید تا به ۲۵ درصد برسد

در بحبوحه تهدید توییتی ترامپ برای وضع تعرفه ۵ درصد بر کالاهای مکزیک، هیچ صنعتی به اندازه صنعت خودروسازی دچار تنش نشد. ارزش سهام مزدا در اوایل ژوئن به کمترین سطح از سال ۲۰۱۳ رسید. این افت برای BMW نیز از نوامبر سال ۲۰۱۲ بی‌سابقه است

اجرائی شده است. به نظر می‌رسد توافق جدید پس از تصویب نهادهای داخلی سه کشور، از ۲۰۲۰ عملیاتی خواهد شد.

اما کشمکش‌های داخلی در آمریکا، به پیمان جایگزین نفتا نیز تسری یافته است. دونالد ترامپ کنگره را تهدید کرده که در صورت عدم تصویب پیمان جدید، اجرای نفتا را متوقف خواهد کرد و دموکرات‌هایی که در دوره جدید اکثریت کرسی‌های کنگره را در اختیار دارند نیز کاخ سفید را تهدید کرده‌اند که در صورت عدم ارتقای قوانین کار مکزیک به سطح قوانین کار آمریکا، این پیمان را تصویب نخواهند کرد.

این کشمکش‌ها، افق پیش روی ترامپ برای به ثمر نشستن تلاش‌ها برای کاهش کسری تجاری با مکزیک را تا حدی زیر سایه تهدید برده است.

توافق جدید USMCA اما شش تغییر عمده نسبت به پیمان نفتا دارد که مهم‌ترین آن مرتبط با صنعت خودرو است. خودرو و وسایل نقلیه مهم‌ترین بخش صادرات مکزیک است و این کشور موفق شده در سایه جذب سرمایه اکثر خودروسازان مطرح جهانی، صدها هزار شغل برای مردم خود ایجاد کند.

مطابق پیمان جدید، قرار است حداقل ۷۵ درصد قطعات مورد نیاز خودروسازان این منطقه از سه کشور آمریکا، کانادا و مکزیک تامین شود. این عدد پیش از این، ۶۲/۵ درصد تعیین شده بود. حداقل ۳۰ درصد خودروها باید توسط کارگرانی تولید شوند که دستمزد آنها حداقل ۱۶ دلار در ساعت است و این عدد تا سال ۲۰۲۳ به ۴۰ درصد ارتقا می‌یابد.

دستمزد تعیین شده حدود سه برابر میانگین دستمزد کارگران خودروسازی در مکزیک است. کارخانجات متخلف با تعرفه بر صادرات محصولات خود روبه‌رو می‌شوند و این بند از توافق، اشتغال بیشتری برای آمریکایی‌ها ایجاد خواهد کرد.

گشایش بیشتر بازار لبنیات کانادا بر روی محصولات کشاورزی آمریکایی، فروش ساده‌تر داروهای آمریکایی در کانادا، حفاظت بهتر از اختراعات و علائم تجاری و تسهیل در فرآیند حل اختلاف شرکت‌ها با دولت‌ها، چهار بند دیگر توافق جدید است. بند دیگر

توافق مربوط به لزوم رعایت استانداردها از سوی کامیون‌های مکزیک است تا موفق به ورود به خاک آمریکا شوند. پیمان جدید حق تشکیل اتحادیه‌های کارگری برای مکزیک‌ها را نیز الزامی کرده است.

با وجود دستاوردهایی که گمان می‌رود توافق USMCA برای ترامپ داشته باشد، اما تحلیلگران معتقدند وی حداقل در تحمیل دو خواسته خود در مذاکرات پیمان جدید ناکام بوده است. ترامپ تمایل داشت در توافق جدید، مالیات بر ارزش‌افزوده بر صادرات آمریکا به مکزیک حذف شود. مکزیک بر تمامی زنجیره تولید این مالیات را وضع کرده است، اما صادرات کالای تولیدی به آمریکا سبب بازگرداندن آن می‌شود و صادرکنندگان آمریکایی در هر حال مجبور به پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده هستند.

ترامپ مدعی است این مسئله سبب تشویق شرکت‌های آمریکایی به تاسیس کارخانه در مکزیک شده تا از تخفیف مالیات بر ارزش‌افزوده و فرار از مالیات بهره ببرند. اما خواسته دیگر رئیس‌جمهور آمریکا لغو برنامه‌ای تحت عنوان maquiladora بود. این برنامه، کارخانجات را به مرزهای دو کشور می‌برد تا کالای نهایی تولید شده با سهولت به آمریکا صادر شود. کارخانجات مرزی هم اکنون ۶۵ درصد صادرات مکزیک را در اختیار دارند و ۳۰ درصد نیروی کار این کشور را در استخدام خود دارند. ترامپ معتقد است این قانون نیز مهاجرت مشاغل به مکزیک را به دنبال دارد.

تعرفه ۵ درصدی

ترامپ تنها از کسری تجاری کشورش با مکزیک عصبانی نیست و حضور قابل توجه مهاجران غیرقانونی عموماً مکزیک در خاک آمریکا را بر نمی‌تابد. وعده «ساخت دیوار مرزی با مکزیک» از جمله وعده‌های کلیدی او در انتخابات گذشته بود و کشمکش‌های او با قانونگذاران برای تصویب بودجه ساخت دیوار یا جنگ لفظی او با مقام‌های مکزیک برای تامین بودجه دیوار، از جمله مهم‌ترین رویدادهای دوره دو و نیم ساله سپری شده از ریاست جمهوری او است.

جدی به این بخش وارد می‌کند که نگاهی به آمار صادراتی آمریکا به مکزیک نیز حکایت از آن دارد که پس از ماشین‌آلات، صادرات وسایل نقلیه با ۲۲ میلیارد دلار بیشترین صادرات ایالات متحده به همسایه جنوبی بوده است.

در بخش خدمات اما چه در صادرات آمریکا به مکزیک و چه در صادرات معکوس، هر دو بخش سفر و حمل‌ونقل رتبه‌های برتر را در اختیار دارند. حدود ۸۰ درصد از صادرات خدمات مکزیک به آمریکا در سال ۲۰۱۶ مربوط به بخش سفر و ۶۷ درصد مربوط به بخش حمل‌ونقل بوده و در بخش واردات خدمات نیز سهم حمل‌ونقل ۳۹ درصد و سهم سفر حدود ۳۱ درصد بوده است.

به نظر می‌رسد تنش‌های تجاری بر بخش حمل‌ونقل اثری قاطع دارد و شغل‌های بسیاری می‌تواند در معرض تهدید قرار گیرد. در بحبوحه تهدید تویتری ترامپ برای وضع تعرفه ۵ درصد بر کالاهای مکزیک، هیچ صنعتی به اندازه صنعت خودروسازی دچار تنش نشد. ارزش سهام مزدا در اوایل ژوئن به کمترین سطح از سال ۲۰۱۳ تاکنون رسید؛ در حالی که این افت برای BMW از نوامبر ۲۰۱۲ بی‌سابقه بوده است.

شاخص جهانی تولیدکنندگان خودرو که توسط بلومبرگ معرفی شده نیز به پایین‌ترین سطح از جولای ۲۰۱۶ افت کرد. نگرانی از کاهش فروش در آمریکا و موقعیت مکزیک به‌عنوان بزرگ‌ترین منبع صادرات خودرو و قطعات به آمریکا، علت این افت بوده است.

این در حالی است که صنعت خودروسازی در برابر تنش تجاری آمریکا و چین نیز بسیار آسیب‌پذیر است. خودروسازانی چون مزدا و کیاموتورز اکثر تولید خود در مکزیک را روانه آمریکا می‌کنند و ظرفیت اسمی کارخانجات خودروسازی نیشان در مکزیک عدد قابل توجه ۸۵۰ هزار دستگاه است.

قطعه‌سازان کانادایی و سوئدی نیز از تنش‌های اخیر صدمه می‌بینند؛ تا آنجا که قطعه‌سازی چون «آوتولیو» با ایجاد اشتغال ۱۴ هزار نفری در مکزیک، از جمله آسیب‌پذیرترین‌هاست. جنرال موتورز هم که در مظان اتهام ترامپ برای خروج اشتغال از آمریکا است، بزرگ‌ترین

ایالت میشیگان دو بار باراک اوباما را به ریاست جمهوری انتخاب کرده و ایالت مهمی چون آیووا نیز که وابسته به صادرات کشاورزی به مکزیک و کانادا است، در زمره ایالت‌های کاملاً طرفدار جمهوری خواهان نیست.

وضعیت گرایش به دموکرات‌ها در آریزونا و تگزاس نیز نگران‌کننده است. به هر ترتیب علی‌رغم دستیابی به توافق جایگزین نفتا، هنوز جلوگیری از ورود مهاجران مکزیک به راه‌حلی مقبول نرسیده است.

آسیب جدی به خودروسازی، حمل‌ونقل و سفر

۲۵/۶ درصد از صادرات مکزیک در سال ۲۰۱۸ که ارزشی برابر ۱۱۵ میلیارد دلار دارد، صادرات وسایل نقلیه بوده است. ۹۳ میلیارد دلار از این عدد به مقصد آمریکا بوده است. هیچ صنعتی به اندازه خودروسازی در دو دهه اخیر در مکزیک رشد نکرده است.

مکزیک در سال ۲۰۱۸ با تولید بیش از ۴ میلیون دستگاه، ششمین تولیدکننده وسایل نقلیه در جهان بوده است که رشد پنج برابری نسبت به اوایل دهه ۹۰ دارد.

در حالی جنگ تجاری با آمریکا آسیب

تنش‌ها اما در اوایل ژوئن سال جاری به نقطه‌ای رسید که ترامپ در توییتی تهدید کرد در صورت عدم حصول توافق با مکزیک بر سر ممانعت از ورود مهاجران از مرزهای جنوب غربی آمریکا، واردات کالاهای این کشور را با تعرفه ۵ درصدی روبه‌رو می‌کند و مطابق برنامه، ماه به ماه بر این تعرفه می‌افزاید تا به ۲۵ درصد برسد. این در حالی است که توافق جدید جایگزین نفتا در مسیر اجرایی شدن قرار دارد.

به نظر می‌رسد آخرین آمار دستگیری مهاجران غیرقانونی، ترامپ را بسیار عصبانی کرده است. ۱۴۴ هزار و ۲۰۰ نفر در ماه می در مرزهای مکزیک دستگیر شده‌اند که این عدد نه‌تنها ۳۲ درصد نسبت به ماه آوریل رشد نشان می‌دهد که رکوردی تاریخی در ۱۳ سال اخیر به شمار می‌رود، اما علی‌رغم تهدید ترامپ، حتی سناتورهای جمهوری خواه نیز با اعمال اقدام‌های تنبیهی ناگهانی مخالفت کرده‌اند و مقام‌های مکزیک نیز بر تلاش‌ها برای جلب رضایت دونالد ترامپ افزوده‌اند.

آنها در دیدار با مقام‌های کاخ سفید اقدام‌هایی چون افزایش استقرار نیروهای نظامی در مرز با گواتمالا و تقویت مبارزه با جرائم سازمان‌یافته را به اطلاع رسانده‌اند اما خواسته بلندپروازانه ترامپ راه را بر حل و فصل مسئله تا اندازه‌ای مسدود کرده است. ترامپ خواهان توقف کامل این مهاجرت‌ها است که تمامی اهالی سیاست و کارشناسان آن را خواسته‌ای غیر واقع‌بینانه می‌دانند. کاخ سفید اما به دنبال استقرار مهاجران در کشور ثالث است و انتقال مسئولیت‌های آنها به مکزیک را خواستار است که مکزیک‌ها با این خواسته مخالف هستند.

گرچه ترامپ چند روز پس از این توییت، از تعرفه‌بندی بر واردات مکزیک عقب‌نشست و گمانه‌زنی مبنی بر دستیابی به توافق بر سر مهاجران را تقویت کرد، اما زیان اقتصادی برخی ایالت‌های آمریکا نیز می‌تواند در تصمیم او تأثیرگذار باشد. ایالت‌های آریزونا، میشیگان و تگزاس به ترتیب ۴۰، ۳۸ و ۳۵ درصد از صادرات را به مقصد مکزیک انجام می‌دهند و این در حالی است که خطر روی آوردن ساکنان این ایالت‌ها به دموکرات‌ها در انتخابات‌های آتی کنگره و ریاست جمهوری، جدی است.

فعلا ترامپ از تعرفه‌بندی

بر واردات مکزیک

عقب‌نشسته که زبان

اقتصادی برخی ایالت‌های

آمریکا می‌تواند در تصمیم

او تأثیرگذار باشد.

ایالت‌های آریزونا، میشیگان

و تگزاس به ترتیب ۴۰،

۳۸ و ۳۵ درصد از

صادرات خود را به مقصد

مکزیک انجام می‌دهند

و خطر روی آوردن آنها

به دموکرات‌ها در انتخابات

آتی جدی است

جنرال موتورز که در مظان اتهام ترامپ برای خروج اشتغال از آمریکا است، بزرگترین صادرکننده خودرو از مکزیک به خاک ایالات متحده است و تنها وضع تعرفه ۵ درصدی می تواند قیمت یک شورولت سیلورادو را حدود ۱۵۰۰ دلار برای مصرف کننده آمریکایی گران کند

صادرکننده خودرو از مکزیک به خاک ایالات متحده است و تنها وضع تعرفه ۵ درصدی می تواند قیمت یک شورولت سیلورادو را ۱۵۰۰ دلار برای مصرف کننده آمریکایی گران کند. خودروسازان با بیم و اشتیاق اخبار مربوط به مذاکرات تجاری را دنبال می کنند.

ترامپ به اهداف خود می رسد؟

برخلاف دیدگاه ترامپ مبنی بر زبان قابل توجه پیمان نفتا برای اقتصاد آمریکا، پژوهش ها چنین امری را اثبات نکرده است. نفتا آثار متناقضی بر اقتصاد آمریکا داشته است. از یک سو، بیکاری کارگران ساده را به دنبال داشته، اما شاغلین تحصیل کرده، یا آسیبی از توافق ندیده اند و یا با بهبود وضعیت کاری روبه رو شده اند. گرچه گفته می شود ایالات بزرگ آمریکا با از دست دادن صدها هزار شغل روبه رو بوده اند، اما یافته های در سال ۲۰۱۵ نشان می داد صادرات به مکزیک در بخش کالا از ۹۶۸ هزار و در بخش خدمات، از ۲۰۱ هزار شغل حمایت کرده است. گرچه افول برخی صنایع و اثر منفی بر دستمزدها در برخی صنایع از آثار نفتا است، اما برخی کارشناسان، افزایش اتوماسیون صنایع، حذف تعرفه های تجاری بر اثر پیوستن آمریکا به سازمان تجارت جهانی و تجارت گسترده با چین را عوامل موثرتری در حذف مشاغل نسبت به اثر نفتا ارزیابی می کنند.

برخی پیش بینی ها حکایت از آن دارد که پیمان جایگزین نفتا می تواند ۵۰۰ تا ۷۵۰ هزار فرصت شغلی در چهار ایالت کالیفرنیا، نیویورک، میشیگان و تگزاس ایجاد کند؛ اما آثاری مثل رشد تورم و هزینه مصرف کنندگان نیز قابل پیش بینی است. افزایش دستمزد نیروی کار علت اساسی پیش بینی رشد هزینه ها است. این افزایش می تواند صادرات خودرو مکزیک را آسیب پذیر کند و بر سطح مهاجرت به آمریکا بیفزاید: اتفاقی که بی شک خوشایند ترامپ نخواهد بود.

گمان می رود سخت گیری هایی که ترامپ در باب ورود مهاجران وضع کرده، در افزایش مهاجرت غیرقانونی از مرزهای زمینی موثر بوده باشد، چون افزایش چشمگیر دوباره مهاجرت ها در حالی در دوره ترامپ رخ داده که مهاجرت های مشابه در دوره اوباما به حدود نیمی از مهاجرت های دوره بوش رسیده بود.

به این ترتیب، علی رغم استواری ترامپ بر رویاهایی که برای رای دهندگان خود ترسیم کرده، تحقق و مهم تر از آن، ثمربخش بودن آنها محل تردید جدی است. رویاهایی که به نظر نمی رسد جوانب گوناگون را در کنار یکدیگر بررسی کرده باشد و شاید به بهای اشتغال بیشتر و کاهش حضور مهاجران، تورم را افزایش دهد و از مسیری دیگر به نارضایتی مردم آمریکا منجر شود.

جنگ تجاری چین و آمریکا بر سر عناصر کمیاب

چین تهدید کرده است فروش عناصر کمیاب به کارخانه های سازنده تسلیحات نظامی آمریکایی را محدود می کند. این تولیدکنندگان ۸۰ درصد نیاز خود را از چین تهیه می کنند.

به گزارش دوپچه وله، روزنامه «گلوبال تایمز» چاپ چین که به حزب کمونیست در این کشور نزدیک است ۱۷ ژوئن با انتشار گزارشی در مورد عناصر کمیاب چین نوشت: تولیدکنندگان آمریکایی تسلیحات احتمالاً با محدودیت هایی مواجه خواهند شد.

چین تصمیم دارد فهرستی از شرکت های خارجی تهیه کند که خریدار این عناصر هستند. هدف از این تصمیم احتمالاً بررسی ارتباط این خریداران با تولیدکنندگان آمریکایی تسلیحات نظامی است. این تولیدکنندگان ۸۰ درصد نیاز خود به عناصر کمیاب را از چین می خرند. این عناصر گروهی شامل ۱۷ عنصر شیمیایی است که در بسیاری از صنایع از فناوری های نوین گرفته تا تجهیزات نظامی از جمله سیستم های موشکی، ماهواره ها و دستگاه های لیزر استفاده می شود. کمیسیون «توسعه و اصلاحات ملی» چین پیش تر همراه با وزارت صنایع و معادن این کشور مطالعه ای را در مورد این عناصر در هفت منطقه از چین، از جمله مغولستان انجام داده است. این کمیسیون قرار است بر مبنای اطلاعات به دست آمده، طرح اقداماتی را برای توسعه و شیوه استفاده از این عناصر در چین ارائه کند. چین پیش تر نیز از اهرم فروش این عناصر در عرصه دیپلماسی استفاده کرده است. به عنوان مثال این کشور سال ۲۰۱۰ میلادی پس از اختلافی دیپلماتیک با ژاپن فروش عناصر کمیاب به این کشور را محدود کرد. عناصر کمیاب برای ساخت تلفن های هوشمند ضروری هستند.

به گزارش CNN، تصمیم اخیر هند برای وضع عوارض جدید بر کالاهای آمریکایی هفته جنگ تجاری با آمریکا را کلید زده که احتمالاً ارزش جنگیدن ندارد.

عوارض هند بر ۲۸ محصول آمریکایی از جمله بادام، سیب و برخی محصولات شیمیایی اواخر خرداد اجرایی شد و دهلی‌نو اعلام کرده افزایش عوارض به تلافی عوارض آمریکا بر فولاد و آلومینیوم این کشور در سال گذشته صورت گرفته است.

پریانکا کیشور، مدیرعامل آکسفورد ایکانامیکس طی یادداشتی گفت که تصمیم هند برای تلافی با عوارض بالاتر یک محاسبه استراتژیک اشتباه است. این موضع سختگیرانه در مذاکرات تجاری هند با آمریکا بیشتر ضرر دارد تا منفعت. صادرات هند به آمریکا هم مانند چین که در یک جنگ تجاری همه جانبه با آمریکا گیر افتاده، بیشتر از واردات آن است. ارزش واردات هند از آمریکا در سال گذشته ۳۳ میلیارد دلار بود در حالی که ۵۴ میلیارد دلار صادرات داشت. این آمار انگیزه بیشتری به واشنگتن برای وضع عوارض می‌دهد.

کیشور گفت: «اگر آمریکا تصمیم بگیرد عوارض تلافی جویانه بر صادرات سنگ‌های قیمتی، جواهرات و منسوجات یا خدمات IT وضع کند، به دورنمای اقتصادی هند آسیب می‌رسد.» با توجه به محدود بودن رقم تلافی هند تا حدود ۲۴۰ میلیون دلار، به نظر می‌رسد عوارض جدید تا حد زیادی نمادین باشند. راجات کاتوریا، مدیر شورای تحقیقات روابط اقتصادی بین الملل هند گفت: «به نظرم این نشانه‌ای از طرف هند است که ما نسبت به آن عکس العمل نشان می‌دهیم. حتی اگر سخت نباشد. ما در پاسخ خود قاطع هستیم.»

این اقدام همچنین یک تغییر قابل توجه را در رویکرد نخست وزیر نارندرا مودی نشان می‌دهد. مودی اولین بار در سال گذشته در دور اول نخست وزیری خود در حالی که دو طرف در حال مذاکره برای رسیدن به یک قطعنامه بودند، عوارض را اعلام کرد.

تاجران آمریکایی دوست دارند بخش بزرگتری از بازار وسیع هند را در دست داشته باشند مخصوصاً صنعت بزرگ خرده‌فروشی آن و پایگاه کاربران اینترنتی ۶۰۰ میلیونی آن را. شرکت‌هایی مثل آمازون، والمارت، گوگل و فیس‌بوک میلیاردها دلار در این زمینه سرمایه‌گذاری کرده‌اند. البته عوارض هند به اندازه چین مخرب نیست. دومین اقتصاد بزرگ دنیا ۱۱۰ میلیارد دلار کالاهای آمریکایی را هدف قرار داده و تهدید کرده جلوی فعالیت شرکت‌های خارجی را در داخل مرزهایش می‌گیرد.

کاتوریا گفت: «اگر این جنگ بالا بگیرد، ما موقعیت مذاکره چین را نداریم. ما باید همیشه فرصت عقب‌نشینی را در صورت تحت تأثیر قرار گرفتن منافعمان داشته باشیم. آخرین چیزی که اقتصاد هند به آن نیاز دارد یک جنگ تجاری مخرب است.» تولید ناخالص داخلی هند به ۵/۸ درصد در سه ماهه اول سال جاری سقوط کرد که کمترین حد در دو سال گذشته بود و باعث شد هند عنوان سریع‌ترین اقتصاد رو به رشد جهان را از دست بدهد.

با وضع عوارض جدید بر کالاهای آمریکایی به عوض عوارض ایالات متحد

جنگ تجاری آمریکا با هند کلید خورد



میرناصر بوذری
۰۹۱۲۰۰۵۶۲۳۴
@Bimezendegypasargad

بیمه یاسارگاد

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

BAYANDOR Digital Magazine

شماره ۱۸ نیمه اول خرداد ۱۳۹۸

عقیقی پور: مالک کشتی خسارت را برداشت نگیرد کشتی به فروش می رسد

بندر در مه

سه ماه از غرق شدن کشتی کانتری در بندر شهید رجایی گذشت، شرایط همچنان به حالت عادی در نیامده است

دانشگاه خرداد
در آذربایجان روزهای استفاده سه سال گذشته خبری مبنی بر سرواژگویی یک فروند کشتی کانتری در بندر شهید رجایی مکتوب شد. نقلی که خوبخانه آسیب جدی برای خدمه و عوامل بندری به همراه نداشته. اما حالا پس از گذشت سه ماه از این اتفاق، کانسف به عمل آمده که ششروانه این کشتی به همان مولد و به صورت وازگون باقی مانده است. برای آگهی از چند و چون این ماجرا پرونده این شماره را مطالعه کنید.

سازمان بندر پیشنهاد می دهد:
۴ راهکار پیش بینی شده برای استفاده از سوخت کم سولفور کشتی ها

در پی حمله به دو فروند نفتکش در دریای عمان
هزینه بیمه نفتکش ها در خلیج فارس ۱۰ درصد افزایش یافت

نشریه تخصصی دریایی و بندری ایران

- ◀ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- ◀ بررسی موضوعات روز صنعت حمل و نقل دریایی ایران و جهان
- ◀ اطلاع از آخرین اخبار جهانی حوزه حمل و نقل دریایی
- ◀ اخبار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ◀ معرفی کتاب و کارگاه آموزشی در حوزه حمل و نقل دریایی
- ◀ برای دریافت رایگان این نشریه الکترونیک به پایگاه خبری و یا کانال تلگرامی ما مراجعه بفرمایید.

[@seanews_agency](https://www.seanews.ir)

www.seanews.ir

شماره واحد روابط عمومی و بازرگانی: ۹-۸۸۹۴۷۶۶۶



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**

آینده سازان آسایش فردا

صدور آنلاین بیمه‌های CMR، باربری و بیمه محلی



پشتیبانی ۲۴ ساعته

۰۹۳۹۱۸۸۷۶۴۴

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی

آتیه

• حمل کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیت به کشورهای اروپایی، ترکیه و آسیای میانه و بالعکس

• انجام کلیه عملیات گمرکی از ثبت سفارش تا ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور تهران، خیابان حافظ، پایین تر از سمیه، روبروی دانشگاه امیرکبیر، کوچه شیرین، پلاک ۳۴، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۹۱۰۵۶۵ / ۸۸۹۱۰۵۶۵ (خط ۵)

فکس: ۸۸۸۹۸۲۶۹

info@atiehtransport.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

* حمل کالاهای صادراتی به کلیه نقاط دنیا (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)

* حمل کالاهای وارداتی از کشورهای ترکیه، چین، امارات متحده عربی و اروپا به ایران

* ترانزیت داخلی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی کشور به گمرکات داخلی

* ترانزیت خارجی کالا از کلیه بنادر و مرزهای زمینی به سایر کشورها

* حمل محمولات ترافیکی از چین، دبی و ترکیه به ایران و انجام امور تشریفات ترانزیت در صورت لزوم

* انجام کلیه امور گمرکی داخل کشور (ترخیص، ترانزیت)

* حمل هوایی کالا از کلیه شهرهای چین و دبی به ایران

TURKEY OFFICE

Ariyalojistik Ulusiararasi tas ve dis tic. Stl K.bakkalkoy mah,dudulu yolanci yolu cad, brandium residans, R1 block. No:220 Istanbul/Turkey
Tel: 0090216469990-1
Fax:00902164699059
Mob:00905325950949
www.ariyalojistik.com
info@ariyalojistik.com

CHINA OFFICE

U_ELITE LOGISTICS CO.,LTD
.Room #2302, Guidu Building No 3007
Chunfeng Road, Luohu district, Shenzhen City
Postcode: 518000
Tel: +86-755-25889867

GERMANY OFFICE

HANI TRANS GMBH
In Den Tannen 6,66953 Pirmasens Germany
TEL: +4963312281010, +4963312281011
FAX: +4963312281012
Email: Info@hanitrans.de

تهران - خیابان احمد قصبیر (بخارست)، کوچه چهارم، پلاک ۲۹، طبقه ۵، واحد ۹

تلفن: ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵ / ۸۸۵۳۵۷۷۵

www.shtarya.com



شرکت خزر ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

Khazar Tarabar
International Transport Co.
P.J.S

حمل فرآورده های نفتی از ایران به عراق و بالعکس

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۹۹ / ۸۸۶۸۱۱۱۰

فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

info@khazartarabar.com



بی تارابر

شرکت حمل و نقل بین المللی
(کریر - فورواردر)

حمل کالا به اقصی نقاط دنیا و بالعکس به ویژه اروپا و آسیا و عراق

تهران: سعادت آباد، خیابان علامه جنوبی، خیابان ۳۸ غربی، پلاک ۵۵، طبقه ۳

تلفن: ۸۸۶۸۱۱۳۳

فکس: ۸۸۶۸۱۹۴۷

کرمانشاه: ۰۸۳-۳۸۳۹۰۰۵۳

نمابر: ۰۸۳-۳۸۳۶۶۸۷۲

خسروی: ۰۸۳-۴۲۴۲۰۶۶۸

www.bitatarabar.com
info@bitatarabar.com



شرکت خیام ترابر

(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

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



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



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



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

تهران، خیابان ستارخان، چهارراه اسدی، پاساژ نگین، طبقه ۴، واحد ۱۶

تلفن / فکس: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۳۷۵

۴۴۳۸۷۶۶۵

arashtirzarrin@gmail.com



حمل و نقل بین المللی

اسرع ترابر

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک، جنب پارک خشیایر، برج افرا.

طبقه ۴، واحد ۴۲۷ / تلفکس: ۸۸۸۸۰۵۹۲ - ۳

دفتر بازرگان: جاده ترانزیت، نرسیده به گمرک

تلفن: ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۴۳۴ / ۴۴۳۸۷۴۳۴ - ۴۴۳۸۷۴۳۴

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 ه قاره به ایران
- ترانزیت به کشورهای CIS
- حمل کالاهای پروژه ای با هر حجم

تهران: خیابان فلسطین نبش خیابان بزرگمهر
ساختمان ۱۴ ط ۴ واحد ۴۱
تلفن: ۸۸۹۶ ۲۷۷۶ ، (خط ۱۰) ۲۰۷ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
۸۸۹۶ ۱۵۴۲-۳
فکس: ۸۸۹۶ ۱۷۶۹ ، ۴۵۴۹ ۲۱ ۶۶۶۱ +۹۸
Farid@barbaraniran.com
www.barbaraniran.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابار
Soorchi Tarabar Co.Ltd

حمل کالاهای صادراتی و وارداتی با
کانتینر از ایران به بنادر و شهرهای
اروپایی و آسیایی و بالعکس
زمینی، دریایی، هوایی
حمل کالاهای ترانزیت با کامیون و واگن به
کشورهای آسیای میانه، انجام تشریفات گمرکی
در کلیه گمرکات و بنادر ایران
تهران: خیابان خرمشهر (آپادانا)،
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@elitearia.com
www.elitearia.com



پیشبازان
شرکت حمل و نقل بین المللی

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
۰۰۳۵۹۸۸۸۶۸۵۴۰۲۵

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 و 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

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



HUYAR TARABAR
هويار ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
INT'L TRANSPORT CO.LTD

فورواردر - کریر

- صادرات، واردات، ترانزیت
- حمل ترکیبی و پروژه
- خدمات گمرکی
- چندین نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

نماینده انحصاری گرانده مولتی
موادل لجستیک (چین و تایوان)

تهران: میدان آرژانتین، بلوار بیهقی،
خیابان ۱۴ شرقی، پلاک ۱۵، طبقه همکف
تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۱۰۱۰
فاکس: ۸۸۱۷۶۷۹۱

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@shahamtarabarco.com
www.shahamtarabarco.com

شاهام ترابر

(سهامی خاص)
شرکت حمل و نقل بین المللی
شماره ثبت ۱۲۸۳۳۴



Shaham Tarabar
International Transport Co. (PJS)
Reg. No.: 128334



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: ۰۲۱-۴۵۲۴۷ / 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: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۳۳۵-۷

نمبر: ۰۲۱-۸۸۱۷۰۴۸۸

info@mabnasia.com

www.mabnasia.com



شرکت حمل و نقل بین المللی
آرسام بار آریایی

کریر - فورواردر

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 داریوش، 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 - کشتیرانی
شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی

لاینر ترانسپورت کیش

دفتر تهران: اتوبان رسالت، خیابان شهید
عراقی، نبش گیلان شرقی، پلاک ۲۴.

طبقه ۵، واحد ۱۰

تلفکس: 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 شهرداری 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 فاکس: ۰۲۱-۶۶۲۷۱۲۶۷

Fax: (+9821) 66271267 mobile: (+98) 9122077929

مدیریت: ۰۹۱۲۲۰۷۷۹۲۹ / (فرهاد آذر افزا) / ۰۹۱۲۵۲۷۳۵۲۰ (محمودی)

Fazarafza@yahoo.com / Navid.rasaazar@gmail.com / Aydintarabarjahan@gmail.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



پیشرو حمل کالا

شرکت حمل و نقل بین المللی، فورواردری و خدمات کشتیرانی

♦ جاده ای، دریایی، هوایی و ریلی
تهران: خیابان بهشتی، بعد از چهار راه اندیشه، ترسیده به سپهرودی، پلاک ۱۱۲، طبقه اول و واحد ۳
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۳۳۸۷ و ۰۷۲
info@pishrohaml.com
www.pishrohaml.com



ایران ترکمن

شرکت حمل و نقل بین المللی
کریتر - 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

کریتر - فورواردر

تهران، خیابان شریعتی، خیابان هویزه شرقی، شماره ۱۸، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۷۵۸۸۷۷
فاکس: ۸۸۷۳۴۴۵۹
info@pol-co.com
www.pol-co.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارس گیتا

تهران: خیابان قائم مقام فرحانی، بالاتر از میدان شعاع، ترسیده به مطهری، کوچه الوند، پلاک ۱۳، طبقه ۱، واحد ۶
کد پستی: ۱۵۸۸۶-۱۶۱۱۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۴۰۳۲۲-۳/۸۸۲۲۵۵۸۵-۶
نمابر: ۸۸۸۴۴۵۴۳
E-mail: info@parsgita.com
www.parsgita.com



پیروزرانان جهان

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

ترانزیت و حمل کالا از اروپا، بنادر خلیج فارس و آسیای میانه به ایران و بالعکس
تهران: خیابان شهید بهشتی، خیابان سرافراز، کوچه یکم، پلاک ۱۲، طبقه اول
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۳۱۳۴-۶
نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۵۵۸۴۰
info@piroozranan.com
www.piroozranan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرتنبا سپید ترابار

کریتر - 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

کریتر، فورواردر زمینی، دریایی
تهران: خیابان نجات الهی، خیابان کلاتری، پلاک ۷۶، طبقه ۱، واحد ۹
تلفن: ۸۸۸۹۸۹۹۹
نمابر: ۸۸۸۹۵۸۲۷
vadudetarabar@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی ریتون رود
Int'l Transport Co.

* صادرات، واردات، ترانزیت * حمل ترکیبی و پروژه
* دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه
* حمل تخصصی محمولات به کشورهای روسیه، گرجستان، آذربایجان بصورت ریلی، کامیون و بالعکس

تهران، خیابان مفتح، کوچه عطارد، پلاک ۲، طبقه ۵، واحد ۱۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۰۶۲۷
نمابر: ۸۸۸۶۳۷۴۶

www.rhytonroad.com Info@rhytonroad.com



حمل و نقل بین المللی
حمل تخصصی

کالاهای فاسد شدنی

تلفن: ۸۸۴۲۲۶۲۳-۴
فکس: ۸۸۴۵۶۰۳۵
info@skanbp.com



Istanbul: +90 (0) 212 77 77 222

info@euroasia.biz.tr

www.barbodea.com

تهران: ۱۱۱ ۲۶ ۸۸۵

info@barbodea.com



IRAN.TURKEY Is KONSEYI



CCIM



I.C.C.C.I



CCI



Deutsch-Iranische



ECO



International Freight Network



Iran, Belgium



I.E.C.C.

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی نیلگون آبی ایرانیان

کریر-فورواردر

تهران: یوسف آباد، نبش خیابان ششم، پلاک ۵۶، واحد ۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۰۵۴۰۹
۷۷۵۲۰۵۷۲

info@nilgonabi.com
www.nilgonabi.com



ماکو سیر

حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

تهران، خیابان شریعتی، ابتدای خیابان بهشتی،

پلاک ۱۹، برج زرین، واحد ۶/۲

کد پستی: ۱۵۵۹۶۴۹۱۳۷

تلفن: ۸۸۵۰۴۹۷۸ / ۸۸۵۰۴۹۸۲

فکس: ۸۸۷۴۷۷۸۳ / ۸۸۷۴۸۱۰۲
ms_makuseir@yahoo.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

تهران مارین

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به میدان ولیعصر، خیابان دمشق، خیابان شهید مظفر،

پلاک ۱۱۸، طبقه ۶، واحد ۶۲

تلفن: ۳-۸۸۹۴۰۷۴۲-۸۸۹۴۰۹۲۲

فکس: ۸۸۹۴۰۷۳۹
Tehran.marine@yahoo.com



شرکت هیمن تارابار حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

MIHAN TARABAR
International Transport Co. Ltd.

کریر، فورواردر، ترخیص، ترانزیت
تهران: میدان هفت تیر، خیابان قائم مقام فراهانی،
کوچه الوند، ساختمان الوند، پلاک ۱۳
طبقه ۵، واحد ۱۷

تلفن: ۸۸۸۲۷۰۹۲۰۳ / ۸۸۸۲۰۷۲۲

فکس: ۸۸۸۲۰۷۲۳

info@mihan-tarabar.com
www.mihan-tarabar.com



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: ۸۸۸۱۱۱۷۸-۹ و ۸۸۸۳۴۶۳۶

فکس: ۸۸۸۳۵۲۱۷

e-mail: y.ebadi@ktb-co.ir



گیتی پارس آسیا

شرکت حمل و نقل بین المللی
زمینی - دریایی - هوایی

تهران، خیابان خرمشهر، خیابان عربعلی

خیابان ششم، پلاک ۶۰، طبقه دوم

تلفن: ۸۸۷۵۶۸۶۴ - ۸۸۷۵۷۸۳۰

نمابر: ۸۸۷۵۷۰۹۸

www.gitipars.com info@gitipars.com



ARMAN SEA LAND
آرمان دریا زمین
(با مسئولیت محدود)

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

حمل کالاهای صادراتی - وارداتی - ترانزیتی

دارای ۱۶۰ دستگاه کامیون بلغاری
بغارستان - 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: ۱۵۳۱۶۱۶۷۳

تلفن: ۸۸۱۷۱۱۵۰

info@parsamakala.com



NIKBAR Co Int'l transport

URMIA, 1583666144 IRAN

TEL & FAX : +98 4432759351-4

Turkey: +90 5380553631 (Davood)

+90 5335058845 (Shiva)

infonikbarco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

مهان تندر پارسه

* صادرات، واردات، ترانزیت

* حمل ترکیبی و پروژه

* دارای نماینده معتبر در اروپا، آسیا و خاورمیانه

تهران، خیابان ولیعصر بالاتر از بهشتی برج نگین ساعی طبقه ۷ واحد ۷۰۳

تلفن: ۱۶-۸۸۷۱۲۲۱۴-۰۲۱ نمابر: ۸۸۱۰۷۹۴۳

www.mehanltd.com

Info@mehanltd.com

موسسه حسابداری

امیر آشنایی و همکاران

* عضو انجمن اقتصاد دانان ایران

* هیئت مدیره عضو انجمن حسابداران خبره ایران

و مدیریت خبره

(تهیه صورت مالی و اظهار نامه مالیاتی

انتبارگردانی، حسابداری مالی، بودجه نویسی،

بیمه مشاوره وزارت کار، مالیاتی و حقوقی،

تهیه گزارش ارزش افزوده)

تهران، خیابان ولیا، کوچه بیمه، پلاک ۱۲،

طبقه اول، واحد یک / نمابر: ۸۸۹۳۶۶۷۳

تلفن: ۷۶۲۵۱۴۷۷ / ۸۸۹۳۸۹۴۴

www.Atashani.ir
Info@Atashani.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



عمران تجارت یاس
www.yastradingco.com
info@yastradingco.com



پارس تارابار یاس PARS TARABAR YAS

حمل و نقل بین المللی و ترخیص کالا

مجتمع پالادیوم، طبقه دهم جنوبی، واحد ۱۰۲۳ تلفن: ۲۲۶۶۸۰۸۲

www.yaslogistics.com info@yaslogistics.com

yaslogistics

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



هاگ بار

حمل و نقل بین المللی
(شرکت سهامی خاص)

کریر - فورواردر

حمل و نقل بین المللی و داخلی
مجهز به ناوگان یخچال دار، کفی،
کشنده بر، تانکر، چادری

تهران، کیلومتر ۱۲ جاده قدیم کرج،
خیابان سپاه اسلام، پلاک ۳۹
تلفن: ۷۰ - ۴۴۹۰۷۱۶۱
فاکس: ۴۴۹۰۷۱۶۹

email: info@hbtc.biz



آفتاب

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@tbtc.ir



Esfand Tarabar

International Transport co.,Ltd.

زمینی، دریایی، هوایی

(صادرات، واردات، ترانزیت)

شرکت حمل و نقل بین المللی

اسفند ترابر

(با مسئولیت محدود)

- ◆ حمل کالای ترانزیت از کلیه مبادی ورودی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس
- ◆ حمل کالا با کامیون از کلیه مبادی در ایران به تمام نقاط کشورهای اروپایی آسیایی و بالعکس
- ◆ حمل کالا توسط کانتینر از کلیه مبادی ایران به تمام بنادر آسیا، اروپا، آمریکا، افریقا و استرالیا
- ◆ دارای دفاتر نمایندگی در کلیه مبادی مرزی (بزرگان، بندرعباس، سرخس، لطف آباد، اینچه برون، بوشهر، آستارا و ...)
- ◆ نمایندگی انحصاری در آلمان، ایتالیا، بلغارستان، ترکیه، ترکمنستان، افغانستان و عراق

تهران: خیابان جمهوری، تقاطع اسکندری، شماره ۱۵۷۷ (ساختمان زائر)، طبقه ۵ واحد ۶۰۱
تلفن: (۱۰ خط) ۶۶۴۳۲۲۴۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۵۰۰

info@esfand-tarabar.com

www.esfand-tarabar.com



DONYA BAR

International Transport &
Shipping agency CO. LTD

دنیا بار

شرکت حمل و نقل بین المللی
و نمایندگی کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

تهران، میدان آرژانتین، خیابان لوند،
خیابان ۳۵، شماره ۷

تلفن: ۴ - ۸۸۷۷۴۸۵۳
۸۸۷۸۱۴۵۰ - ۸۸۷۸۱۴۵۱
فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱

www.donyabar.com
info@donyabar.com



شرکت بازرگانی دریایی 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
نمبر: 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
تلفن: ۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶
۶۶۹۳۳۳۵۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶
۶۶۹۲۲۷۹۶ / ۶۶۹۲۲۷۹۶
۶۶۹۲۲۷۹۶ / ۶۶۹۲۲۳۶۲
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)

تهران، خیابان شهروندی جنوبی،
خیابان شهید برادران نوبخت، شماره ۳۹
کد پستی: ۱۵۷۸۶۶۴۹۳۱

تلفن: ۸۸۸۳۴۷۸۰ - ۸۸۸۳۵۱۳۵
فاکس: ۸۸۸۴۴۳۷۵ - ۸۸۸۳۱۳۹۱

E-mail: info@jybc.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



شرکت حمل و نقل بین المللی پارسا ترابر پرشیا

با امکانات، تاسیسات و تجهیزات و ماشین آلات تخصصی در زمینه حمل، واردات و صادرات گاز مایع LPG

در منطقه آسیا و خاور دور

تهران: سهروردی شمالی، هویزه غربی، نبش خیابان ویدا، پلاک ۱

تلفن: ۸۸۷۶۴۶۱۱

فکس: ۸۸۷۶۷۰۶۰

E-mail: info@pasargas.com



جاده ابریشم

شرکت خدمات کشتیرانی و بارفرابری

تهران: خیابان ولیعصر، بعد از تقاطع انقلاب، مجتمع اداری و تجاری ابریشم، طبقه ۷، واحد ۶
تلفن: ۶۶۹۷۷۲۲۰ / ۶۶۹۷۲۲۵۸
نمابر: ۶۶۹۷۲۸۴۰

Silk Road

Freight Forwarders and Shipping Services Co.

Istanbul Office:

Ataturk Mahallesi 57, Ada Manolya 3/1 sitesi, D:1, Atasehir 34758 Istanbul, Turkey
Tell: +90 2164565274
Fax: +90 2164565274
info@silk-roadco.com



جاده ابریشم فرابر

شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات کشتیرانی

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از چهارراه ولیعصر، پ ۱۴۴۹، مجتمع تجاری و اداری ابریشم، طبقه ۵، واحد ۵۰۳

تلفن: ۶۶۴۷۷۳۸۷ / ۶۶۴۷۷۳۵۱

فکس: ۶۶۴۷۷۴۰۳

حمل هوایی، زمینی، دریایی، و ریلی

ایمیل: naser@silkroadfarabar.com

وبسایت: www.silkroadfarabar.com



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: ۰۲۱۸۸۶۶۱۲۲۳

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: ۰۶۱۵۲۲۴۱۵۳۷۰۹ - ۰۹۱۶۶۵۱۰۰۷۶

parastoohayemohajer.com

pmm.tco@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارسا ترابر کاسپین

ناوگان تخصصی

حمل، واردات و صادرات

گاز مایع LPG

تهران: خیابان سهروردی شمالی، خیابان هویزه، نبش ویدا، پلاک، طبقه اول

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۴۵۸۹۰-۱

نمابر: ۰۲۱-۸۸۷۶۷۰۶۰



بارمان ره تئیس

حمل و نقل بین المللی

بارمان ره تئیس

• متخصص در حمل محمولات گروپاژ - خرده بار

به انگلیس، آلمان، سوئد و ... و بالعکس

• انجام خدمات حمل کالا به صورت Door to Door

• حمل محمولات زمینی، دریایی، هوایی

از / به اقصی نقاط دنیا

• صادرات - واردات - ترانزیت

تهران: میدان فردوسی، خیابان سمیه، نبش خیابان موسوی، پلاک ۶۸، ساختمان سعید، طبقه دوم، واحد ۳۲

تلفن / فکس: ۴ - ۸۸۸۴۷۰۹۳ - ۸۸۸۴۷۴۹۶ - ۸۸۸۴۷۵۳۸

www.brt-co.com info@brt-co.com



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

نمبر: ۰۲۱-۲۲۳۶۰۹۷۴

cargoatlas@yahoo.com
www.cargoatlas.ir



شرکت خدمات سمپاشی و ضد عفونی مازند شیمی ایران

متخصص قرنطینه نباتی و ضد عفونی کالاهای صادراتی در زمینه بسته بندی و صادرات کالاهای تجاری، لوازم منزل در تمامی گمرکات کشور

همکاری با برخی از کارفرمایان

- شرکت حمل و نقل بین المللی آرامکس
- شرکت پترو سازه بین الملل آرام
- شرکت بازرگانی گلزار
- شرکت حمل و نقل بین المللی گیتی رسان کالا
- شرکت حمل و نقل بین المللی پرشین کارگو

تهران، خیابان میرداماد، خیابان آقازاده فرد، پلاک ۳۱

تلفن: ۲۶۴۰۷۶۱۴ همراه: ۰۹۱۲۵۱۴۴۲۷۸ مهندس تقی زاده



حمل و نقل بین المللی

خط سفید خزر

انجام حمل و نقل کالا در امور جاده ای،

ریلی، هوایی و دریایی واردات، صادرات، ترانزیت، ترخیص از مبدأ تا مقصد نهایی در بالاترین کیفیت

علی الخصوص کشور چین

نماینده در جلفا: ۰۹۱۴۴۹۲۱۴۲۷

(میر محمد عیوضی)

عضو هیئت مدیره

بندر عباس، بندر امام، بندر خرمشهر،

بندر انزلی، آستارا، سرخس

مشهد، دوغارون، خرم آباد

تهران: ابتدای نواب، برج سهیل

دفتر مرکزی: ۱۹-۶۶۳۸۱۴۱۶-۰۲۱

نمبر: ۰۲۱-۶۶۳۸۱۴۲۰



WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

شرکت بر و بحر ایران خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

■ نمایندگی کشتیرانی

■ حمل و نقل بین المللی

■ خدمات تحویل گیری کالا به صورت درب به درب

نمایندگی انحصاری خط کانتینری

وان های WAN HAI

تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی

نمبر: ۸۸۶۴۳۳۳۰

تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰

E-mail: info@iranlandsea.com



Day Trans Saba International Transport
حمل و نقل بین المللی

دی ترانس سبا

کریر - فورواردر

با بیش از ۲۵ سال سابقه در

حمل و نقل بین المللی

(زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)

حمل کالا به اقصی نقاط جهان

در خدمت تجار، بازرگانان

و همکاران گرامی

تهران، خیابان مفتح، پایین تر از خیابان

مطهری پلاک ۲۵۸، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۲۱-۵۰۷-۸۸۳۴۰۵۰۱

فکس: ۰۲۱-۵۰۳-۸۸۳۴۰۵۰۳

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: ۰۲۱-۶۶۵۷۲۹۰۷-۱۴-۰۶-۰۶-۶۶۵۷۲۹۰۳-۰۲۱

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)

نمبر: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۲۰۳ (+۹۸۲۱)

info@sirwantarabar.maad.com

www.sirwantarabar.maad.ir

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



ارائه کلیه خدمات واردات، صادرات، ترانزیت، لجستیک و ترخیص کالا

دارای نمایندگی انحصاری از شرکت **ItalianSped** در زمینه حمل دریایی

تهران، بلوار آفریقا، بلوار مینا
پلاک ۱۸ واحد ۴۰۱ و ۴۰۲
تلفن: ۳۰-۸۸۲۰۱۳۲۹-۸۸۲۰۸۷۷۹-۸۰ و ۸۸۶۴۵۱۶۵-۷
فکس: ۸۸۶۴۵۱۵۵
www.shamekh.org
info@shamekh.org



▲ سرویس های حمل زمینی، دریایی و هوایی

▲ خدمات حمل Door to Door

▲ خدمات حمل پروژه‌ای

تهران، خیابان دکتر بهشتی - نبش میرعماد

شماره ۲۸۲ - واحد ۲۰۲

نمابر: ۸۸۷۵۷۸۸۱

تلفن: ۶-۳۵۳-۸۸۷۵۰۳۵۳

www.5continents.ir

info@5continents.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی

سپهر ران ترابر

متخصص در امور فورواردرینگ، حمل و نقل چند وجهی و حمل کالاهای ترانزیتی و پروژه ای از کلیه مبادی به مقاصد داخلی، آسیای میانه و افغانستان

تهران: خیابان ولیعصر، مقابل پارک ملت،
خیابان ارمغان غربی، پلاک ۶۶، طبقه چهارم

تلفن: ۵-۲۲۰۲۸۷۸۱

نمابر: ۲۲۰۲۸۷۸۰

info@sepehrun.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

سندباد بحری

■ با نمایندگی فعال در بنادر و مرزهای کشور

■ خدمات زنجیره تامین و بارفربری دریائی، زمینی و هوائی

■ تحویل درب کارخانه

■ واردات، صادرات و ترانزیت به آسیای میانه، خاور دور، اروپا آفریقا و آمریکای لاتین

با خدمات ما، 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 نمابر: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۲۷

sit@sindbadlogistics.com / www.sinbadlogistics.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 قمری، ساختمان ۷۶
طبقه ۵ واحد ۲۴

تلفن: ۴-۲۱-۸۸۸۴۹۰۲۱ فکس: ۸۸۸۴۹۰۲۵
tehrantir@gmail.com



ishro Navgan Siraf
Int. Freight Forwarding & Logistics Co.

شرکت پیشرو ناوگان سیراف

حمل و نقل بین المللی کالا با شیوه های مختلف حمل
اعم از وارداتی و صادراتی به ویژه حمل کالا و
تجهیزات پروژه، چارترینگ کشتی و هواپیما

تهران، بلوار نلسون ماندلا (جردن)، بلوار گلشهر،

پلاک ۴، واحد ۹ و ۱۰ فکس: ۲۲۰۵۸۳۳۰

تلفن: ۲۲۰۵۵۰۲۱ - ۲۲۰۵۶۰۸۶

info@pishronavgan.com | www.pishronavgan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

آرین ترابر امیر

(مسئولیت محدود)

کریر - 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، کرمانشاه

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 حمل و نقل بین المللی آسان سیر سبحان

- * حمل بار زمینی به صورت دربست (FTL) / گروپاژ (LTL) * خدمات زمینی / دریایی / 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
تلفکس: ۰۷۶۳۳۴۴۶۵۳۶ علی درویشی: ۰۹۱۲۷۸۸۵۶۰۸

دفتر مرکزی: تهران، خ انقلاب، خ استاد نجات الهی، خ سلمان پاک، پلاک ۱، واحد ۱۱
تلفن: ۸۸۹۱۴۲۳۷ - ۸۸۹۲۳۱۰۸ - ۸۸۹۲۳۲۵۳ فکس: ۸۸۹۱۴۲۳۸
احمد درخشانی: ۰۹۱۴۱۷۷۰۴۲۱ محمد درخشانی: ۰۹۱۴۱۶۴۹۱۸۳

www.Asanseir.co

Email:Info@asanseir.co



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 ۱، واحد ۴
تلفن: ۸۶۰۳۱۰۴۸ نمایر: ۸۶۰۳۱۰۵۴
dalahoo tarabar@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: ۸۸۹۴۳۳۴۱ / ۸۸۹۴۳۵۶۲ / ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱) فکس: ۸۸۹۴۳۵۳۸ (۰۲۱)
www.rgfc.net info@rgfc.net



سی بن ترابر

شرکت حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

- ارائه کلیه خدمات گمرکی و شیوه های حمل چند وجهی (زمینی، دریایی، هوایی)
 - جهت کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از اقصی نقاط جهان به بنادر و گمرکات ایران و بالعکس
- تهران، میدان هفت تیر، خیابان مفتاح شمالی، شماره ۲۷۲، برج مرجان، واحد ۹۰۳
تلفن: ۸۸۳۲۵۱۹۲-۹۳ فکس: ۸۸۸۴۷۶۴۲
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: ۸۸۸۳۴-۴ / ۲۱۸۸۷۸۸۸۳۴ (+۹۸) فکس: ۲۱۸۸۷۹۱۷۱۴ (+۹۸)
آدرس بندرعباس: میدان یادبود، برج ملکه آسمانها، طبقه ۱۰، واحد ۱۰۰۱
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۲۸۸-۷ 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 گرند رود با مدیریت آقای فرزاد افراسیابی (۰۰۹۶۴۷۵۰۸۸۸۲۷۷۵)
- دارای دفتر اختصاصی در ساحل غربی (کالیفرنیا) آمریکا جهت انجام کلیه امور بازرگانی و حمل و نقل و لجستیک / تلفن - تلگرام: +۱۲۱۳۸۸۰۶۳۹۱
- مشاوره جهت خرید و ترانزیت و حمل قیر

حمل محمولات به سوریه، ترکیه و لبنان با سرویس اختصاصی

جهت مشاوره با ما تماس بگیرید، حتی اگر حمل محمولات خود را به دیگر همکاران خوب ما می سپارید.

تلفن: ۰۱۰-۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۵۴۹۳۰۶ / ۸۸۷۶۳۹۰۰ / ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳ نمایر: ۰۲۱-۸۸۷۶۰۱۷۳ همراه: ۰۹۱۲۵۱۰۰۴۲۲
www.shahootarabar.com info@shahootarabar.com

شرکت های حمل و نقل بین المللی (تهران)



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 تراپر

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 نبش خیابان موسوی (فرصت) ساختمان سعید بلاک ۶۸ طبقه ۳ واحد ۴۳

کد پستی: ۱۵۸۱۶۷۴۳۴۵ تلفن: ۸۸۸۱۱۱۹۱ فاکس: ۸۸۸۴۷۲۱۳

www.baristatrans.com info@baristatrans.com

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



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیک نام مارین فرابر

تهران: خیابان مطهری، خیابان مفتاح شمالی، بعد از چهارراه زهره، پلاک

۲۷۲، ساختمان مرجان، طبقه سوم، واحد ۳۰۳

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۳۲۶۰۳۸ - ۹ ۸۶۰۷۱۰۰۸

نمابر: ۸۶۰۷۲۲۹۳

www.niknammarin.com

info@niknammarin.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

رز راه پارسه
Persian Road Rose
International Transport Co

تهران: خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، خیابان وراوینی،

پلاک ۱۱، طبقه ۲، واحد ۶

تلفن: ۰۲۱ - ۸۶۰۷۱۰۰۸ - ۹

نمابر: ۸۸۸۲۵۱۴۳

www.persianroadrose.com

info@persianroadrose.com



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، نبش صحاف زاده، پلاک ۶۸، طبقه ۴، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱ - ۸۶۰ ۴۵ ۰۰۰

www.mehrrad.com info@mehrrad.com

Shaahin Tarabar
International Transport Co. LTD

شاهین ترابر



شرکت حمل و نقل بین المللی (با مسوولیت 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 مفتح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۸ ، واحد ۴

تلفن: ۸۸۳۲۲۹۷ (خط ویژه) فاکس: ۸۸۳۲۲۹۶

www.shaahintrans.com Email: info@shaahintrans.com



جهان دنیز کالا

Jahan Deniz Kala

- ◀ فورواردری
- ◀ حمل کالاهای سنگین
- ◀ ترانزیت داخلی و خارجی
- ◀ خدمات کانتینری انواع کالا (صادرات - واردات)
- ◀ انجام امور ایجنسی و چارترینگ (کشتی های فله، جنرال کارگو، تانکر و گاز)

تهران، سعادت آباد، بلوار دریا، بین چهارراه مسجد و رامشه، پلاک ۳۲

+982188377176

Info@wsc-ir.com



KIAN MEHR
TARABAR Co.(L.L.d.)
INTL.FORWARDING & SHIPPING

شرکت کشتیرانی / حمل و نقل بین المللی

کیان مهر ترابر

کریر - فورواردر

- ترانزیت داخلی و خارجی و ترخیص کالا از کلیه گمرکات و بنادر کشور
- حمل محمولات پروژه ای (فوق سنگین و ترافیکی)
- حمل محمولات وارداتی از کلیه کشورهای اروپائی
- حمل محمولات صادراتی با کامیونهای جدید تحت پوشش

تهران: میدان هفت تیر، خیابان مازندرانی، پلاک ۲۲

تلفن: ۸۸۸۱۲۹۲۸ / ۸۸۸۲۸۹۰۶ - ۰۲۱ - ۸۸۸۶۵۹۳۰ - ۰۲۱

trans043@neda.net



ستاره آبی دریا

B.S.L.
EXPRESS

شرکت حمل و نقل بین المللی و
پست سریع هوایی

- * نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی BSS و PBS در ایران
- * ارائه سرویس منظم کانتینری صادرات و واردات - چین و سراسر اروپا (معمولی و یخچالی)
- * سرویس پست سریع هوایی BSL EXPRESS از سراسر دنیا به ایران (Door to Door)
- حمل کالاهای خطرناک، باتری، مواد شیمیایی
- * حمل بین المللی جاده‌ای از سراسر اروپا و CIS به ایران
- * ارائه سرویس ترانزیت داخلی و خارجی

www.bslshipping.com

تلفن: ۰۲۱ - ۴۲۲۸۷



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 نجات‌اللهی، خیابان اراک، ساختمان ۶۴، طبقه سوم، واحد ۱۲

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۹۱۴۵۸۰ - ۲ - ۸۸۸۹۹۶۸۹ - ۰۲۱

www.jahan-jadeh.com info@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 نرمال ، ترافیکی ، وزین ، فله ، مایعات • حمل کالا به کشورهای اروپایی و کشورهای مشترک المنافع ، ترکیه و بالعکس
- حمل کالاهای صادراتی ، وارداتی ، ترانزیت به وسیله کامیون ، واگن ، کانتینر • انجام کلیه عملیات و تشریفات گمرکی و ترخیص کالا
- حمل به شیوه های مختلف (ترانشیپ ، مرکب) • انجام کلیه عملیات لجستیک ، تخلیه ، بارگیری و بسته بندی

تهران ، میدان هفت تیر ، خیابان مفتاح جنوبی ، خیابان ورزنده ، پلاک ۰.۸ واحد ۳

تلفن: ۸۸۸۳۳۳۴۹ ، ۸۸۳۴۳۷۳۳ ، ۸۸۳۴۳۷۳۴ ، ۸۸۳۰۹۱۴۱ ، ۲۳-۸۸۳۴۳۷۳۲ 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

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 مسافری و دانشجویان
- ۵- عضو MehrGroup

تهران، خیابان پاسداران، برج سفید، طبقه پنجم، واحد ۵۰۸ کدپستی: ۱۹۴۶۹۶۳۷۵۵
تلفن: ۲۲۵۵۱۴۸۷ - 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

بارفرابری آراز
International Carriage Company

- حمل محمولات سوخت از کلیه بنادر به کشور های آسیایی میانه، عراق و افغانستان
- حمل ترانزیت انواع خودرو از امارات و بنادر جنوب به عراق، ترکمنستان، ارمنستان و گرجستان
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی و سایر نقاط بوسیله کامیون به صورت خرده بار و یا 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 / ۸۸۵۲۳۶۸۶ / ۸۶۰۳۱۵۷۸ - ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵ نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۷۳۸۱۶۵

arya.forward@gmail.com



UNIPACK S.A.

International Movers &
Freight Forwarders

بسته بندی و حمل و نقل بین المللی (سهامی خاص)

شرکت یونپاک

بسته بندی لوازم منزل و میلمان

بسته بندی کالاهای نمایشگاهی و ماشین الات و انار هنری

ساخت صندوق های جویی

کلیه خدمات پس و پیش از ارسال کالا و بیمه بار

حمل و نقل بین المللی کالا از طریق هوایی ، دریایی و زمینی

جابجایی دفاتر شرکتها و سفارتخانه ها و دفاتر روزنامه

عضویت در انجمن های بین المللی فورواردرها در امریکا و اروپا و اسبا



www.unipack.ir

info@unipack.ir



شرکت حمل و نقل بین المللی رادمان ترابری

- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کلیه نقاط کشور ترکیه با داشتن نمایندگی مستقر در محل
- ♦ سرویس های منظم صادرات و واردات به کشورهای : لبنان، عراق، پاکستان، افغانستان، آذربایجان، ارمنستان
- ♦ سرویس های مستقیم به مناطق غرب نشین عراق مانند کربلا، نجف، بصره، و سایر شهرهایی که امنیت داشته باشد.
- ♦ سرویس های منظم ترانزیت از بنادر جنوبی کشور و ترکیه به کشورهای افغانستان و کشورهای C.I.S
- ♦ سرویس های صادرات و واردات به کلیه کشورهای آسیایی و اروپایی و جمهوریهای روسیه
- ♦ انجام عملیات بارگیری، تخلیه در کلیه گمرکات و بنادر ♦ کلیه عملیات لجستیک در اروپا ♦ انجام سرویس های گروپاژ (خرده بار)

تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به سهراه فاطمی، کوچه شهید حمید صدر، پلاک ۴۷، واحد ۲

تلفن: ۸۸۸۰۲۶۰۶

نمابر: ۸۸۹۲۶۵۲۴

www.ritco.co

info@ritco.co

Wiseman
International
Transport Co.Ltd.

شرکت حمل و نقل بین المللی

ویسمان



دارای ۱۶ سال سابقه و تجربه حمل و نقل بین المللی
هوایی، زمینی و دریایی

- ارائه دهنده سرویس های خاص حمل هوایی، زمینی و دریایی به ایران و بالعکس
- حمل بارهای مسافری (فریت) با بسته بندی مناسب و مطابق با آخرین استانداردهای جهانی و انجام امور گمرکی از آدرس اعلام شده تا مقصد (Door To Door)
- حمل کالاها با شرایط نگهداری در دمای خاص، حمل های پروژه ای

دفتر مرکزی: تلفن: ۹۲-۸۸۵۰۵۳۹۰-۸۸۵۰۵۳۸۹ فکس: ۸۸۵۰۵۳۸۹
www.wiseman-cargo.org
دفتر فرودگاه: تلفکس: ۷۰-۵۱۰۰۵۱۶۹ wiseman@wiseman-cargo.org



شرکت حمل و نقل بین المللی

بهد کالا ایرانیان

کریر - فرودر

تهران: خیابان ولیعصر چهارراه طالقانی کوچه رحیم زاده پلاک ۱۰

تلفن: ۶۶۴۶۲۰۰۸ (خط ۷)

فکس: ۶۶۴۱۲۹۵۶

همراه: ۰۹۱۲۴۸۸۲۳۴۶

واتس اپ: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱ تلگرام: ۰۹۳۷۴۷۶۵۰۸۱

www.bki-co.ir

info@bki-co.ir



شرکت تهران راهوار (م.ب.م)

Tehran Rahvar Co. Ltd.

International Freight Forwarders

کریر - فرودر

تهران: خیابان ولیعصر، پایین تر از توانیر، پلاک ۲۳۰۷،

ساختمان آریان، طبقه ۴، واحد ۲۲

کد پستی: ۱۵۱۶۷۴۵۱۵۵ تلفن: ۴۲-۸۸۲۰۶۳۴۰

نمابر: ۸۸۲۰۶۳۳۹

www.tehranrahvar.net

info@tehranrahvar.net



شرکت حمل و نقل بین المللی

تات فرابر ایرانیان

(کریر - فرودر)

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: ۹۱۲۸۳۳۴۱۴ / ۹۱۲۸۳۳۴۱۴ / ۹۱۲۱۵۷۰۷۷۶

tatfarabar@yahoo.com ghasemi@tatfarabar.com

Alipour@tatfarabar.com S: trans_shams



* حمل محمولات زمینی (صادراتی، وارداتی)
به کشورهای اروپایی (ترکیه، ایتالیا، فرانسه و آلمان)

دفتر مرکزی: تهران، خیابان نجات الهی، خیابان اراک، پلاک ۶۴، طبقه ۲، واحد ۹

تلفن: ۴۱-۸۸۹۱۹۶۴۰-۰۲۱

نمابر: ۸۸۸۹۹۶۹۸

دفتر ارومیه: چهارراه مخابرات، خیابان برق، برج جواهر، طبقه ۴، واحد ۵

تلفن: ۷۲-۳۳۴۸۷۱۷۱-۰۴۴

نمابر: ۳۳۴۸۲۵۱۸

www.mpp-co.ir

masir.pahnehpars@gmail.com

شرکت حمل و نقل بین المللی

دریاپویان



با مسؤلیت محدود

خدمات فوروردی 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

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. rahanjam.ir

info@ rahanjam.ir



پارس ترابار

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

شرکت حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

تهران: بلوار آفریقا، بالاتر از جهان کودک، خیابان سپیدار، پلاک ۱۸، طبقه ۳، واحد ۱۰
 تلفن: ۲ - ۸۸۱۹۴۴۶۱ - ۴۰ (خط) ۵۴۵۱۳
 نمابر: ۸۸۱۹۴۴۵۶

info@ parstarabar.com



شرکت 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

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: ۰۲۱-۸۸۷۹۸۴۸۳

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: ۰۷۶-۲۳۵۱۴۷۸۲
 مدیر عامل: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵ ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷
 مدیر عملیات: ۰۹۱۷۳۶۰۸۴۲۷

www.sahelnamayan.com

sahelnamayan.bnd@gmail.com



شرکت کشتیرانی دریایمای امین پارس

تهران، خیابان میرداماد، میدان مادر، خیابان سنجایی، ساختمان آذر،
 پلاک ۲۰، طبقه ۳، واحد ۸

تلفن: ۲۶۴۱۴۷۰۶ ۰۲۱-۷۵۲۶۴ ۲۶۴۰۹۶۰۷
 فکس: ۰۲۱-۷۵۲۶۴

دفتر بندر عباس، چهارراه بلوکی، خیابان موسی صدر شمالی، مجتمع مدیا،
 بالای بانک انصار، طبقه ۵، واحد ۵۰۸

تلفن: ۳۲۲۵۳۶۷۱ ۰۷۶۳۲۲۱۰۷۵۴
 Email: 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
- چارتترینگ انواع هواپیما
- خدمات بیمه باربری

تهران: بلوار آفریقا، کوچه مریم، پلاک ۵، طبقه پنجم، واحد ۲۰
 تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۴۳۴۹۰ ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷
 دورنگار: ۰۲۱-۲۲۰۲۷۲۶۷

Email: info@irsa-marine.com

شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی



شرکت کشتیرانی خط استوا مارین

حمل کالاهای فله، خشک، فولادی و کالاهای پروژه‌های

تهران: میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴

تلفن: ۸۸۸۸۵۸۷۶ / ۸۸۷۷۱۹۴۵

Info@tmlines.com



شرکت خدمات ساحلی ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی EVERGREEN در ایران

نماینده انحصاری خط کشتیرانی INTERWORLD در ایران

بندرعباس	تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۵	نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۵۸۰۶۱
بندر امام خمینی	تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۸۹۴۹۷-۸	همراه: ۰۹۱۲۱۰۶۶۹۱۶
خرمشهر	تلفن: ۰۶۱-۵۳۵۲۷۷۰۲	نمابر: ۰۶۱-۵۳۵۲۵۴۰۷
بوشهر	تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۲۶۲۰۷-۸	نمابر: ۰۷۷-۳۳۳۳۱۱۴۲

دفتر مرکزی: تهران - میدان آرژانتین - خیابان الوند - پلاک ۷۲ - طبقه سوم
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ | تلفن: ۸۸۶۴۳۴۰۰-۱۵ | نمابر: ۸۸۷۷۱۱۵۳
www.iranlandservice.com | Email: ils-teh@iranlandservice.com



شرکت کشتیرانی پاشا دریای شرق ESTERN SEA PASHA

- ♦ خدمات کارگزاری ترابری دریایی (نماینده کشتیرانی) برای انواع کشتی هادر تمام بندر جنوبی ایران نظیر بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر عسلویه، بندر بوشهر، و جزیره خارک
- ♦ خدمات بارگیری و تخلیه انواع کشتیها با بهره گیری از پایانه های اختصاصی
- ♦ حمل دریایی کالا از بندر خاور دور و نیز حمل کالاهای صادراتی

تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پاساژ ونک، طبقه چهارم، واحد ۴۰۴
تلفن: (۵ خط) ۰۲۱-۸۸۸۸۶۳۶۰ / ۶ / ۸۸۷۹۰۹۳۵ - ۰۲۱ / فکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۳۳۱۳

saleh@pashamarine.com.



نماینده خطوط کشتیرانی EMKAY Line

همهانگ دریای پارس

تهران: میدان مادر، خیابان بهروز، پلاک ۲۰، طبقه سوم، واحد ۱۰

تلفن: ۷۵۹۹۲ | نمابر: ۲۶۷۰۵۷۹۱

ss@hamahangdaryaypars.com
info@hamahangdaryaypars.com



دریا تجارت سامیار (سهامی خاص) Samyar Sea Trade (PJS)

Your Logistic Advisor and Partner

مدیریت بر حمل بین المللی دریایی، زمینی، هوایی،
ریلی، سوخت و ترانزیت داخلی و خارجی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۹۸۳۱ | فکس: ۰۲۱-۸۸۸۴۷۱۰۸

www.sstrade.ir | info@sstrade.ir



کارگزاری و نمایندگی انواع کشتی های تانکر و باری

- خدمات بندری • خدمات جانبی و متفرقه • خدمات امور خدمه کشتی
- سوخت رسانی و آبرسانی • خدمات فراساحل
- مشاوره تخصصی اجاره کشتی و حمل کالا
- حمل مایعات و گاز ها • کشتی های فله بر
- حمل و نقل مایعات توسط ایزوتانک کانتینر
- خدمات فوروردری • ترانزیت کالا

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
تلفن: ۸۸۷۷۰۵۷۱ (+۹۸۲۱) | نمابر: ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲ (+۹۸۲۱)

operations@seawaves.net
www.seawaves.net



شرکت اهورا بار بندر امام

مدیرعامل: بهزاد ویسی منفرد

- ♦ عملیات محوطه بندری
- ♦ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری
- ♦ تجربه موفق تخلیه، بارگیری و کیسه گیری ۳۰۰ هزار تن انواع کود شیمیایی و ارسال به تمام نقاط کشور در مدت ۵ ماه
- ♦ دارای تقدیرنامه از وزارت جهاد کشاورزی
- ♦ همکاری با شرکت های جهاد سبز، شرکت خدمات حمایتی کشاورزی و شرکت بازرگانی غدیر سپهر، تک مارون، آرد داران، نهادهای دامی جاهد

دفتر مرکزی: سرپندر، ۷۰۰ دستگاه، سعیدی ۷، مجتمع توحید، واحد ۵
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۴۸۶۵

دفتر عملیات: مجتمع بندری امام خمینی، اسکله ۲۰، محوطه اختصاصی
تلفن: 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



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: ۷-۵۳۰۸۸۴۸ فکس: ۸۸۱۰۶۰۴۸

www.arabakhtar.com
info@arabakhtar.com

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 مفتاح، نبش ملک الشعراي بهار، ساختمان تارا، پلاک ۱۲ طبقه هشتم
تلفن: ۵-۸۸۲۳۶۶۶۴، ۸۸۸۲۴۷۵۸، ۸۸۸۳۶۶۶۴، ۸۸۸۲۵۱۳۳
فکس: ۸۸۴۳۱۷۶، ۸۸۸۴۴۵۷۲

No 12 Malak of 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



شرکت خدمات دریایی سپنتا

مدیریت کشتی و راهبری شناورها
تامین نیرو ایرانی و خارجی با مجوز رسمی از وزارت کار و رفاه اجتماعی به همراه گواهینامه SRPS از موسسه رده بندی آسیا
اجاره کشتی (تاتکر، فلبر)
بازرسی و خدمات بیمه ای و ارزیابی خسارت
تهران، خیابان شریعتی، کوچه نیرو، ساختمان اداری نیرو، طبقه سوم، واحد ۶
تلفن: ۱۶-۷۷۶۵۰۶۱۵-۲۱-۷۷۶۸۴۲۰۶ فکس: ۲۱-۷۷۶۸۴۲۰۶

info@sepanta-shippingline.com
operation@sepanta-shippingline.com
www.sepanta-shippingline.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: سراه سازمان آب، بلوار اسد آبادی، کوچه مهیار ۷، طبقه ۳، واحد ۳
تلفن: ۳۲۲۲۷۸۶۰ - ۳۲۲۲۷۸۵۲ - ۷۶

RAVANTARABAR@GMAIL.COM



TDSL Line

Torang Darya Shipping Line

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 ماهان تجارت یاس هما (ماتیا)

ارسال بار به تمام نقاط دنیا بخصوص آمریکا، کانادا، استرالیا

تهران، خیابان بهشتی خیابان سرافراز کوچه ۱۱ پلاک ۵ واحد ۳
تلفن: ۵۵۶۷۷۸۶۴ / ۸۸۷۳۹۱۸۵ / ۸۸۷۳۹۱۸۶

www.Matyaco.ir / Info@matyaco.ir




تأمین قطعات و حمل و نقل ریلی
شرکت حمل و نقل سراسری جهش ترابری جنوب

اجرای پروژه های بزرگ حمل و نقل (جاده های - ریلی)

- دارای دفتر نمایندگی صدور بارنامه در
- هرمزگان، تهران، چابهار، خواف
- امکان حمل بار از کلیه نقاط کشور
- دارای انواع کامیون ملکی (کفی، لبه دار، یخچالی و فوق سنگین، بونکر سیمان)
- حمل محموله های ریلی در مسیرهای داخلی
- تأمین قطعات ریلی
- حمل محموله های سیمان از مسیر سرخس
- به ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان
- تأمین قطعات بوژی و اتاق واگن

تهران، خیابان آزادی، خیابان شهیدصادقی، پلاک ۲۶، طبقه ۴، واحد ۱۳
تلفن: ۶۶۰۱۰۷۵۲ - ۶۶۰۴۸۲۸۷ - ۶۶۰۰۶۰۴۷ - ۶۶۰۰۶۶۴۷ - ۶۶۰۰۷۸۹۷ فکس: ۶۶۰۰۷۸۹۷

www.jaheshrail.com
www.jaheshtarabar.ir
jaheshrail@yahoo.com
jaheshtarabar@yahoo.com




خرید، حمل و ترخیص ماشین آلات راهسازی و خودروی سواری از قبیل لودر، بیل مکانیکی، دام تراک، فنیشر

گروه بازرگانی ساحل

تلفن: ۳۲۲۳۹۳۳۱ - ۷۶
همراه: ۰۹۱۷۷۵۸۰۱۱۲
۰۹۱۷۳۶۰۷۴۹۸

دریا گیتی ساحل

شرکت کشتیرانی کریر-فورواردر
تلفن: ۳۲۲۴۲۸۲۶ - ۷۶
همراه: ۰۹۱۷۳۵۹۵۷۷۴

دارای نمایندگی در خرمشهر، بوشهر، چابهار و بندر امام خمینی
بندرعباس، خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی، نرسیده به پارک لاله، ساختمان دکتر رسایی، طبقه دوم واحد ۳
sahelbazargan98@gmail.com



ایران ترابار

نمایندگی خطوط کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- حمل محمولات کانتینری، یخچالی و پروژه های از اقصی نقاط جهان به بندر ایران و بالعکس
 - دارای نمایندگی مشهورترین خطوط کشتیرانی جهان و فرورادرهای بین المللی
 - حمل و نقل کالا از طریق جاده از اروپا
 - ترانزیت خارجی و داخلی از طریق ریل و جاده
- تهران: میدان آرژانتین، خیابان شهید احمد قصر، کوچه چهارده غربی پلاک ۴، واحد ۱ و ۲
 تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۱۷۲۰۲۴، ۸۸۷۶۰۱۸۳
 www.iranatarabar.com



فرتاک دریای آرام

- سرویس مستقیم با کشتی از اروپا و خاور دور به بندر جنوبی ایران و بالعکس
 - حمل زمینی، هوایی، دریایی، محمولات پروژه های و مستمر از اقصی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- تهران: خیابان خردمند جنوبی، تقاطع آذرشهر، مجتمع تجارت ایران ط ۳، واحد ۱۰۵
 تلفن: ۸۸۳۴۴۹۸۶، ۸۸۳۴۵۶۹۹، ۴۰۸۸۰۱۹۶
 نامبر: 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



All Around The Globe...

خدمات کشتیرانی و بارفراوری

حمل و نقل دریایی، (هوائی، هوایی و ریلی)
 حمل و نقل ترکیبی، کانتینری، فله و ترافیکی

Web: www.ariantrans.com
 email: info@ariantrans.com



آرین ترانس

ARIAN TRANS



جهان سیر فروغ

JSF

حمل و نقل هوایی

خدمات هوایی حمل بار از فرودگاه های امام خمینی و مهرآباد به تمامی فرودگاه های داخلی و خارجی و بالعکس

Web: www.jsfair.ir
 email: info@jsfair.ir

حمل و نقل دریایی

پارترینگ، حمل فله خشک، کالاهای پروژه ای و تانکر
 خدمات کارگزاران ترابری، تخلیه و بارگیری و انبارداری



آرین سپهر آروند

ARIAN Sepehr



ایده کالای تابان

TCIS

خدمات فنی و بازرسی محصولات کشاورزی، صنعتی، مصرفی، معدنی و الکترونیک

مشاوران 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@SHAKHSSD.COM



شرکت کشتیرانی سیزارک

(سهامی خاص)

- نمایندگی خطوط کشتیرانی - ترانزیت داخلی و به کلیه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و عراق
- ترخیص کالا
- چارترینگ
- حمل از مبدأ تا مقصد
- حمل چند وجهی
- حمل کالای پروژه های
- حمل و نقل بین المللی

دارای دفاتر و شعب در:

بندرعباس - بندر امام خمینی - بوشهر - چابهار - خرمشهر
 خارک - عسلویه - کنگان - قشم - بندر انزلی

تهران: خیابان سپهردی شمالی، خیابان هویزه غربی، پلاک ۱۱۸، طبقه دوم

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۳۶۴۴۰
 نامبر: 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 نوبنیاد، ابتدای پاسداران، بین کوهستان ۴ و ۵، مجتمع تجاری غزال طبقه ۳ واحد ۸

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۱۰۹۹۳
 ۲۶۱۱۰۹۳۹

www.mahantejaratl.com
 info@mahantejaratl.com



کشتیرانی بین المللی
آریا بندر سینتا
دریایی، زمینی، هوایی

● نماینده خطوط کشتیرانی BSPL & ISL

- ترانزیت از مبادی ورودی
- به گمرکات داخل و خارج کشور
- دارای نمایندگی فعال در کشورهای آسیایی و اروپایی

تلفن: ۴-۸۸۷۰۸۰۰۳ / ۸۸۱۰۷۹۹۶
۸۹۷۷۵۳۳۸-۱ / فکس: ۸۸۷۰۳۴۸۰-۱
www.absshipping.com
info@absshipping.com



شرکت کشتیرانی
سیراف دریا لیان
Siraf Darya Lian

ارابه دهنده خدمات مطلوب در زمینه های:

- ◆ حمل و نقل دریایی (کانتینر، فله، تانکر)
- ◆ نمایندگی کشتیرانی (فوروار دینگ، خدمات Door-to-Door)
- ◆ خدمات گمرکی، مشاوره ترخیص کالا
- ◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی، وارداتی

از مبادی مختلف به ایران و بالعکس
بوشهر: خیابان دهقان، روبروی گمرک، ساختمان جفراه، طبقه اول، واحد ۱
تلفن: ۰۷۷-۲۳۳۳۳۲۲۲
فکس: ۰۷۷-۲۳۳۳۶۰۴۳
info@sdllogistics.com



شرکت نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)
Shipping Agency & Int'l Transportation Co.Ltd



نمایندگی انحصاری خط کانتینری 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 (خط ۱۲)
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



نمایندگی کشته رانی
ستاره تدارک دریا

- نمایندگی کشتیرانی
- حمل کالای کانتینری و غیر کانتینری
- خدمات حمل Door to Door
- حمل پروژه ای و ارائه راهکارهای ویژه صنعت
- ارائه سرویس حمل و نقل وارداتی
- ارائه خدمات فورواردری

تهران، خیابان وزرا، نبش کوچه بیست و نهم، پلاک ۱۴۷
+۹۸۲۱ ۸۹ ۷۷۵ ۲۵۸ ☎ +۹۸۲۱ ۸۸۸ ۷۸ ۵۰۱-۴ ☎



شرکت تاساحل اروند

- حمل و نقل دریایی و هوایی کالاهای وارداتی و صادراتی از سراسر جهان
- ترانزیت از طریق جاده و راه آهن
- سرویس حمل LCL از چین به ایران به صورت هفتگی
- انجام خدمات کراس استاف (تخلیه و بارگیری مجدد در امارات)
- ارائه خدمات واردات و صادرات مجدد در امارات
- حمل محمولات ترافیکی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان وزرا، خیابان ۲۹، پلاک ۲۱
تلفن: ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰



نمایندگی کشتیرانی ■ حمل کالای کانتینری
ارائه دهنده سرویس حمل و نقل وارداتی و صادراتی

از تمام بنادر

تهران، خیابان وزرا، کوچه بیستم (رفیعی)، پلاک ۲۷
تلفن: ۰۲۱ ۸۶۰ ۴۶ ۱۸۸/۳۷ +۹۸

شرکت
مدیریت بار و دریا
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



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، بخ سهروردی شمالی، کوچه شهرتاش، پلاک ۷۴ طبقه ۲ واحد ۵
تلفن: ۸-۸۸۵۰۸۳۵۱
Info@fereshtehlineragency.com



تاسیس ۱۳۶۴
دریا سپید
(سهامی خاص)

- ↳ 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: ۷۵۲۰۱۰۰۰
sales@seaspeedgroup.com
www.seaspeedgroup.com

شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی



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 Millennium و Cooperative در کلیه کشورهای جهان

◆ ارائه سرویس های منظم و هفتگی کانتینری وارداتی و صادراتی به صورت FCL و LCL

◆ انجام خدمات حمل Door to Door

◆ عملیات انبارداری، بارگیری، صدور مدارک و حمل مجدد در بندر 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



کشتیرانی گذرگاه دریای پارس
Pars Sea Passage Shipping Co.

◆ 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 / به بنادر چین، اروپا، حوزه خلیج فارس، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا

◆ حمل کالاهای خطرناک

تهران - میدان کاج - کوچه علی اکبر - پلاک ۲۰ - واحد ۵۰۴
تلفن: ۰۲۲۳۸۶۰۵۴ - ۰۲۲۳۸۶۰۷۸ - ۰۲۲۳۸۶۰۴۶
Sarah.tn@psp-shipping.com
gmr@psp-shipping.com



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی 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: ۰۲۱-۴۳۶۰۲ (تا ۳۰ خط)
نمابر: ۸۸۷۳۶۹۷۱



شرکت حمل و نقل بین المللی رهام ترابر آریا
Roham Tarabar Aria International Transport Co. Ltd.

دارای نمایندگی فعال در آستارا و بندر عباس

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، کوچه مسجد، پلاک ۱۷، واحد ۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۳۱۵۷۱۶ - ۱۷
نمابر: ۰۲۱-۸۸۳۱۲۰۷۲
همراه: ۰۹۱۲۶۷۱۷۰۴۸
۰۹۱۲۵۲۴۲۳۸۵
rohamtarabararia2017@gmail.com



خدمات دریایی، بندری، ترخیص کالا، صادرات، واردات
نمایندگی حمل و نقل بین المللی

خورستان، بندر امام خمینی (سربندر)، بلوار طالقانی، ۱۲۸ دستگاه،
کوچه شکوفه ۲، پلاک ۳
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۲۵۵۲۱ - ۲۹
نمابر: ۰۲۱-۸۹۷۷۹۶۰۹
تلفن مستقیم: ۰۶۱-۵۲۲۲۲۷۶۲
همراه: ۰۹۱۲۰۲۲۸۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۴۵ / ۰۹۱۶۱۵۰۴۰۴۵
info@langardarya.com



شرکت حمل و نقل بین المللی روانسر ترابر
Rohan Sori International Transport Co. Ltd.

(با مسئولیت محدود)
رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل:
جعفر سوری

حمل کالا به اروپا و آسیا به ویژه عراق

دفتر تهران: ۰۲۹-۸۸۵۳۴۰۲۹
نمابر: ۰۲۹-۸۸۷۴۶۵۵۰
همراه: ۰۹۱۸۳۳۱۱۱۹۲
کرمانشاه: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۲
نمابر: ۰۸۳-۳۴۲۸۲۷۹۳
سلیمانیه: ۰۲۰-۷۷۰۲۰۴۰ (۹۶۴۷۷۰+)
jafarsouri@yahoo.com



پارس پیشرو دریاهوهر
Pars Pishro Darya Gohar International Transport Co. Ltd.

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 خ ونک ساختمان آئینه ونک شماره ۱۱۰ واحد ۲۰۱ اداری
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۶۴۴۱ - ۴۲ - ۴۳
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۹۵۰۰۳
info@pars-pishro.com



شرکت دنیز دریای پیمان (با مسئولیت محدود)
Deniz Seafarer Company (LTD)

◆ دارای شعب فعال در کشورهای امارات و پاکستان

◆ ارائه سرویس های Cross Stuffing و Switch BL

◆ ترانزیت و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مبادی مختلف به ایران و بالعکس

◆ خدمات Door-to-Door

دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان ولیعصر، بن بست راماتیله، پلاک ۲، برج شهاب، طبقه ۶، واحد ۶۰۸
کدپستی: ۱۵۱۱۷۳۴۹۹۹
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۲۷۰۵

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

PAKISTAN OFFICE:
Deniz Seafarer Shipping Line Pakistan.
Suite #2407, Sector 8/f Gulshan-e-Zahoor, Karachi-Pakistan
www.denizseafarer.com Info@denizseafarer.com



شرکت حمل و نقل بین المللی داریس ترابر پاسارگاد
Daris Tarabar Pasargad International Transport Co. Ltd.

(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 صرافی اختصاصی با مجوز بانک مرکزی

تهران، خیابان ونک، ساختمان آئینه ونک، واحد ۳۰۱ همراه: ۰۹۱۲۲۴۳۳۸۸۱
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 - ۰۲۱-۸۸۵۰۲۸۶۳
فکس: ۰۲۱-۸۸۷۶۴۸۵۸

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 می نماید:
• سرویس حمل کانتینری از کلیه بنادر جنوبی ایران به بنادر کانادا، استرالیا، چین
خاوردور، شبه قاره هند و خلیج فارس (صادرات و واردات)
با استفاده کانتینرهای استاندارد، یخچالی، Flatrack و Opentop
• حمل مواد شیمیایی و پتروشیمی با استفاده از IsoTank و FlexiTank
• حمل کالا به صورت EX Work
• سرویس Cross Stuffing به تمام نقاط دنیا DUBAI
تهران، بلوار آفریقا، کوچه آناهیتا، پلاک ۱۱، طبقه ۵، واحد ۱۷
تلفن: ۸۸۶۷۰۵۳۰ - ۸۸۱۹۷۵۴۵ - ۸۸۶۷۰۵۳۰
www.cargoseatraders.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 تیرازه

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی شامل جنرال، پروژهای، آهن آلات و فله خشک
- نماینده شرکت Spica Logistics در کشور بلژیک دارای شبکه بین المللی
- انجام کلیه امور گمرکی و ترخیص کالا توسط شرکت های زیر گروه
- عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امام خمینی
- دارای نمایندگی های فعال در بندر شمالی و جنوبی ایران

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ظفر، جنب
خیابان نفت شمالی، پلاک ۲۰۰، واحد ۳
تلفن: ۲۲۲۶۲۸۶۹ - ۲۲۲۶۲۸۶۹
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 بندر گناوه، لنگه و دیر

یکی از فیدرهای مطرح خلیج فارس

دفتر مرکزی: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۹۰۰ - دفتر تهران: ۰۲۱-۲۲۰۴۱۰۶۴
شعبه بندرعباس: ۰۷۶-۳۳۵۴۱۹۱ - شعبه لنگه: ۰۷۶-۴۴۲۵۱۱۳ - دفتر امارات: ۰۹۷۱۵۰۸۵۲۴۱۸۵
فکس: ۸۸۷۷۹۲۳
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 کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن (بالغ بر ۹۰ کشتی) در سال
- تقدیر نامه از سازمان بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)
- (کالاهای متفرقه، آهن آلات، زغال کک، خاک سنگ آهن، آهن آلات ضایعاتی، بریگت، گنداله، شکر، گندم، ذرت، سویا و سایر کالاهای فله و کارگو)
- مدیران: کریم فر، شریفات
- بندر امام خمینی، فاز ۳، سعدی ۱، پلاک ۵ - تلفن/فکس: ۰۶۱۵-۲۲۳۷۳۲۴

همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ / ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹
website: www.bluedarya.com
E-mail: blue_sea_pg@yahoo.com



حمل و نقل ریلی کالا

مدیر عامل: مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ - ۸۸۶۶۰۹۱۳
فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

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 کالاها
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

مدیر عامل: مجتبی دلگشایی

دفتر مرکزی: تهران، خیابان گاندی،
کوچه ۱۳، پلاک ۱۸
تلفن: ۸۴۳۰۹ - ۸۴۳۰۸ (خط ۳۰)
فکس: ۸۸۷۷۹۲۳

بندر امام خمینی: فاز ۳، نبش خیابان حافظ ۶،
شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
تلفن: ۰۷۶-۵۲۲۸۴۴۳۸

فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲
بندرعباس: بلوار پاسداران، ترسیده به هتل هما،
کوچه دلاوران ۳، مجتمع ساحل
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۱۹۱ - ۱۷
فکس: ۰۷۶-۳۲۱۲۳۹۲۲

بندر بوشهر: اداره کل بندر و دریا نوردی استان
بوشهر، شرکت توسعه خدمات دریایی
و بندری سینا

تلفن: ۰۷۷-۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷-۳۱۶۶۱۷۰۴
بندر نوشهر: اداره بندر و دریا نوردی استان
مازندران، ساختمان اداره امور بندری
تلفن: ۰۱۱-۵۲۳۳۹۰۶۶

www.spmco.co
public@spmco.co



ایرانین غلات پارسه

کشتیرانی بازرگانی بین المللی

- 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 - ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ - ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ - ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴
نمبر: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

info@wagonbar.com



حمل و نقل بین المللی، کشتیرانی
ریلی، هوایی، گمرکی، تامین کالا و انبارداری

www.khadem-logistics.com
Contact us : 051-31731



شرکت حمل و نقل بین المللی اتراک بار خراسان

- * 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

مشهد، بلوار سجاد، چهارراه بزرگمهر، پاساژ پردیس، طبقه دوم، واحد ۸
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۰۱۸۲-۳ - ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ - ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴ - ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴
فکس: ۰۵۱-۳۷۶۶۴۰۸۴

www.atrakharkhorasan.com
msh-office@atrakharkhorasan.com



شرکت حمل و نقل بین المللی کالا سپید ترابر

کالا سپید ترابر
شرکت حمل و نقل بین المللی
International Transport.Co (LTD)

(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیتی و صادراتی به افغانستان و آسیای میانه و اروپا

دفتر تهران: خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه زرتشت، بن بست سروش، پلاک ۲، طبقه ۲
دفتر مشهد: پامچال ۵، پلاک ۲۲، طبقه ۲ - کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۴۳۳
تلفن: ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۰-۳ - ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴ - ۰۵۱-۳۶۰۳۹۸۹۴ - 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
نمبر: ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ - ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ - ۰۵۱-۳۷۲۹۷۹۶۶ - 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 - ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ - ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ - ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵ - ۰۵۱-۳۷۲۵۲۲۹۵
موبایل: ۰۹۱۵۱۱۳۰۸۴۳

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 - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۷ - ۰۵۱-۳۸۱۱۴۷۴۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

سیرود کالای خاورمیانه کارا

(با مسئولیت محدود)

ارائه دهنده خدمات بار فرابری

جاده ای، دریایی، هوایی

حمل انواع کالاهای صادراتی،

وارداتی، ترانزیت

آدرس: تهران، خیابان وزرا، کوچه ۷، پلاک

۱۳ طبقه ۲ واحد ۸

همراه: ۰۹۱۲۲۸۹۷۰۶۱

تلفن: ۰۲۱۸۸۷۰۶۳۰۰

Mail: info@searoadkala.com

Website: www.searoadkala.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 به 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 ۴، واحد ۶



شرکت حمل و نقل بین المللی

پارس پردیس ترابر

* حمل کالای ترانزیتی و صادراتی به کشورهای افغانستان، ارمنستان، آسیای

میانه به خصوص ترکمنستان و ازبکستان

* حمل کانتینری کالای ترانزیتی از تمامی بنادر چین و دبی به بندرعباس و

سپس به کشورهای ذکر شده

* دارای دفاتر نمایندگی در چین و دبی

مشهد، میدان تقی آباد، مجتمع زیست خاور، طبقه ۳، واحد ۳۰۸

تلفن: ۰۵۱ - ۳۸۵۳۱۹۵۲ / ۳۸۵۳۱۹۶۴

parspardis.intlco@gmail.com parspardis.intlco@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

نمابر: ۰۵۱ - ۳۸۱۱۴۳۳۷

kiamehr@mail.ru

www.kiamehrtarabar.com



سر آمد یاران زمین

ستاره یاران زمین

شرکت حمل و نقل بین المللی

کریر - فورواردر

خدایارست - فیض محمدی

فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان

مشهد: رضا شهر، بین رضوی ۱۱ و ۱۳، پلاک ۶۵

تلفن: ۰۵۱-۳۸۷۶۵۳۲۸ / ۳۸۷۶۵۳۳۱

نمابر: ۰۵۱-۳۸۷۶۱۷۸۱

yaranzamin_star@yahoo.com Saramadyaranzamin@yahoo.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

سورتمه ترابر خراسان

کریر - فورواردر

ترانزیت کالا از کلیه بنادر دنیا به

کشورهای آسیای میانه

افغانستان، عراق، پاکستان

مشهد: خیابان امام خمینی، سه راه دارایی، امام

خمینی ۲۸، مجتمع تجاری اداری مرمر،

طبقه ۶، واحد ۱۱

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۴۴۸۵-۸۶

بندرعباس: بلوار پاسداران، سه راه هتل هما،

ساختمان پارس آلومینیوم، طبقه ۳، واحد ۹

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۸۰۲

نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۹۹۹۹

info@stk-shipping.com

ceo@stk-shipping.com

www.stk-shipping.com



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 DY
- تلفن: ۰۴۱ - ۳۳۳۵۵۳۱۵ - ۷
- ۳۳۳۷۰۱۳۳ - ۴
- فکس: ۰۴۱ - ۳۳۳۷۰۱۳۵ / ۳۳۳۵۵۳۱۸
- E-mail: info@taranomtabriz.ir



تبریز: انتهای خیابان رسالت، مرکز تجاری رسالت، ساختمان مرکزی، طبقه اول، پلاک ۲/۴۴

ساربان گستر سبلان

با مسئولیت محدود
کریو - فورواردر

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۶۸۷۰۰ / ۳۴۴۶۸۷۰۱
نمابر: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۲۱

E-mail: sarban.int@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

نیرو ترابر

فورواردر - کریو

NIROU TARABAR
International Transport

- حمل مواد سوختی به داخل و خارج از کشور
- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
- دفتر مرکزی: تبریز، میدان جهاد، ساختمان بانک سپه، طبقه ۲، واحد ۱
- تلفن: ۰۴۱ - ۳۴۴۳۷۲۵۶ - ۷
- فکس: ۰۴۱ - ۳۴۴۳۹۲۹۶
- دفتر دیزل آباد: اول دیزل آباد جنب گاراژ مدرن
- تلفن: ۰۴۱ - ۳۴۴۶۵۷۱۷ - ۸
- فکس: ۰۴۱ - ۳۴۴۶۰۱۰۸



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرافراز ترابر

(با مسئولیت محدود)

Sarafraz Tarabar

International Transport Co. Ltd.
کریو - فورواردر

- تبریز: فلکه دانشگاه، برج بلور، طبقه ۱۸، واحد G
- تلفن: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۳۱۱ / ۳۳۳۵۸۸۱۴ / ۳۳۳۵۸۸۴۱
- نمابر: ۰۴۱-۳۳۳۵۸۸۱۹
- www.sarafraztarabar.com
- ferdousi7005@hotmail.com
- info@sarafraztarabar.com
- ferdousialireza@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی

کالجار

(سهامی خاص)

International Transport & Air Cargo Services.co
Carrier - Forwarder

- نمایندگی هواپیمایی
- آتا، ترکیب، 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



جواهر نگار طوس

کریو - فورواردر

- دارای نمایندگی های فعال در گمرکات مرزی کشور
- فعال در ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان
- مشهد: خیابان کوهسنگی ۳۰، شماره ۲۸، طبقه ۳
- تلفن: ۰۵۱-۳۸۴۴۴۵۹۱ / ۳۸۴۴۳۹۷۱
- نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۰۱۲۴۶
- بندرعباس: ۲-۳۳۵۱۱۳۵۱-۰۷۶
- نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
- info@javahernegar.com



ره تاش توس

کریو - 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
- نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۲۹۹۷۸
- بندرعباس: ۲-۳۳۵۱۱۳۵۱-۰۷۶
- نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۲۷۸
- rahtash@gmail.com



شرکت حمل و نقل بین المللی

ایده آل راه

کریو - فورواردر

- حمل محمولات صادراتی، ترانزیتی به اروپا، آسیا، کشورهای همجوار و بالعکس
- حمل اختصاصی کالا به روسیه بلاروس، اوکراین و بالعکس
- حمل قیر با تانکرهای مخصوص حمل محمولات یخچالی
- ارائه کلیه خدمات گمرکی و ترخیص کالا در کلیه گمرکات
- تبریز، خیابان رسالت، مجتمع تجاری کوثر، شماره ۵۸۲، طبقه اول
- تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۷۲۳۳۰ و ۳۱
- فکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۱۷۸
- idealrah@gmail.com



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 خدمات کشتیرانی
دریای تهره ای کاسپین

- ◆ نمایندگی خطوط کشتیرانی روسیه
- ◆ نماینده خطوط کانتینری کاسپین روسیه
- ◆ دارای دفاتر و شعب در بندر انزلی، نوشهر، امیرآباد و فریدونکنار

بندرانزلی: غازیان، خیابان رضایی، ساختمان قائم، طبقه ۴، واحد ۱۶
تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۰۶۹۳
نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۴۳۷۲۸
info@caspianilversea.com
www.caspianilversea.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 الله خامنه‌ای، پشت کارواش آبشار
تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۴۴۳۰
همراه: ۰۹۱۶۱۵۱۴۰۱۳
۰۹۱۲۳۷۲۳۱۵۹
۰۹۱۶۳۵۳۰۳۲۸

شرکت خدمات دریایی و بندری
آهنگ دریا
نمایندگی خطوط کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندر امام، ابتدای ۱۰۰ دستگاہ بلوار شهید موحّد، ساختمان سفید ۲ طبقه
تلفن: ۰۶۱-۵۲۴۴۲۲۲۹
نمابر: ۰۶۱-۵۲۴۴۲۰۵۰
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:
تلفکس: ۰۷۷-۳۷۲۶۵۶۱۹

ahangdarya@neda.net

FBT

شرکت حمل و نقل

فردوس بار تبریز

- ◆ تسریع در امور حمل و نقل
- ◆ مجهز به کامیون های سبک و سنگین و تریلرهای سنگین بار کمرشکن

دفتر مرکزی: تبریز، دیزل آباد، نبش خیابان رسالت
تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۵۷۶۵۲-۳۴۴۵۳۴۰۳
تلفکس: ۰۴۱-۳۴۴۵۱۷۲۴
دفتر پایانه بار: تبریز، جاده مرند، روبروی گمرک سهلان، غرفه شماره ۸
تلفن پایانه: ۰۴۱-۳۲۴۶۳۲۶۶
مردی نام: ۰۹۱۴۱۱۵۴۴۳۱
نصیرزاده: ۰۹۱۴۴۱۵۶۹۵۷
ferdosbar_tabriz@yahoo.com



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:
۵۵۲۹۶۰۰۰-۳، ۵۵۲۹۶۲۱۷

شبگیر بار طوس

حمل و نقل بین المللی
سهامی خاص

حمل کالا توسط کامیون و واگن به تمام نقاط آسیای میانه و بالعکس
مشهد: بلوار سجاده، خیابان بزرگمهر شمالی
۲ ساختمان شمس، طبقه ۵
تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۷۶۹۱۱
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۵۲۲۳۶
www.shabgirbarpoons.com
shabgirbarpoons@gmail.com



شرکت ترابری بین المللی
فرارو

کریر، فورواردر، ترانزیت کالا
تهران، فلکه دوم صادقیه، ابتدای بلوار آیت الله کاشانی، خیابان شهید احمدی
ساختمان آزاد، پلاک ۳ واحد ۵
تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۷۶۹۰۷-۴۴۹۷۶۹۰۴
فاکس: ۴۴۹۶۵۵۲۴
همراه: ۰۹۱۷ ۱۹۸۴۰۰۱
Fararocompany92@gmail.com



حمل و نقل بین المللی
کشتیرانی و امور گمرکی

ایران وچ

دفتر مرکزی: سنندج
صندوق پستی: ۵۹۶-۶۶۱۳۵
تلفن: ۰۸۷-۳۲۲۹۰۶۷۸
نمابر: ۰۸۷-۳۲۲۹۱۱۶۹
همراه: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸
دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی، خیابان، سوسن، شماره ۴ طبقه ۴
تلفن: ۰۸۸۹۰۶۷۶۹
۰۸۸۹۱۶۹۲۰/۰۸۸۹۱۱۰۵۹
نمابر: ۰۸۸۹۷۴۹۷
واتس آپ: ۰۹۰۱۶۳۶۴۳۴۳
iranvicho@yahoo.com



شرکت حمل و نقل

پرستو بار بازرگان

- حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای مختلف دنیا به ایران و بالعکس
- داشتن نمایندگی های رسمی در اروپا، آسیا و کشورهای تازه استقلال یافته روسیه
- دارای نمایندگی های رسمی در گمرکات ورودی و داخل استان های کشور
- ترانزیت و پاساوان کالاهای وارداتی
- شرکت در کمیسیون حل اختلاف

- ترخیص کلیه کالاهای وارداتی در حداقل زمان ممکن
- اخذ قبض انبار و ترخیصیه از شرکت های حمل و نقل دریایی

مدیریت حبیب عظیمزاده: ۰۹۱۴۳۴۵۱۸۴۲ ۰۹۱۲۹۳۲۰۹۲۸

دفتر مرکزی: ارومیه خیابان سرداران ۱، نبش کوچه ۱۵، ساختمان فردوس آسیا، طبقه ۲، واحد ۳
تلفن: ۰۴۴۳۲۵۳۷۴۴-۷
دفتر بازرگان: خیابان امام، جنب پمپ بنزین، برج پالادیوم، طبقه ۱۰
تلفن: ۰۴۴-۳۴۳۷۷۲۵۰



شرکت حمل و نقل بین المللی

پرستو ترابر

ارومیه: خیابان سرداران یک، بعد از تقاطع حافظ، ساختمان اسپوتا، طبقه ۶، واحد ۱۷
تلفن: ۰۴۴-۳۲۲۵۶۶۰۱ / ۳۲۲۵۴۲۹۱
نمابر: ۰۴۴-۳۲۲۵۷۳۹۹
تلفن دفتر تهران: ۰۲۱-۶۶۲۸۳۲۲۶-۳۰

parasoo.bar@yahoo.com

parastotarabar@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 سناباد ۴۲ و ۴۴، ساختمان ۴۴۰، واحد ۴
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۰۲۳
نمابر: ۰۵۱-۳۸۴۶۹۰۱۱

m.parttarabar@gmail.com



توکا

شرکت حمل و نقل
اولین شرکت حمل و نقل پذیرفته شده
در بازار بورس اوراق بهادار
اولین شرکت حمل و نقل دارنده گواهینامه IMS
دارای پروانه فعالیت کشوری و توانایی صدور
بارنامه در کل کشور
اولین شرکت حمل و نقل جاده ای
دارای تقدیرنامه دو ستاره تعالی سازمانی

- توانایی حمل کالا بصورت ترکیبی:
جاده ای-ریلی-دریایی
- توانایی تخلیه کشتی، حمل شهری، استریپ،
ترخیص و انبارداری در 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: ۳۲۸۷۲۵۶۵ / ۳۲۸۶۶۹۰۱

نشانی شرکت: اصفهان، مبارکه، جنب فولاد
مبارکه، پایانه حمل و نقل توکا
تلفکس: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

توکا: تلفکس: ۰۲۱-۵۲۷۳۵۰۷۵-۹

مبارکه: تلفن: ۰۳۱-۵۲۷۳۵۰۸۲-۳
تلفکس: ۵۲۷۳۵۰۸۴

بندر عباس: نمابر: ۰۷۶-۳۳۴۲۵۱۴۷
تلفن: ۳۳۴۲۵۱۸۰ / ۳۳۴۲۵۱۴۵

پایانه انزلی: تلفکس: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۲۲۳-۲۴
تلفکس: ۴۴۴۳۵۵۱۹-۲۰-۲۱

کاشان: تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۴۶۱۲۱
نمابر: ۵۵۵۴۱۲۶۱

تهران: تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۸۷۱۰۹
نمابر: ۲۲۰۸۸۲۵۵
www.tukatrans.com
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 کامیون 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

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

بندرعباس، بلوار امام خمینی،
مجتمع ملکه آسمان ها، طبقه هفتم،
واحد ۷۰۲
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۵۰۵۷۷-۸۱
پایانه: ۰۷۶-۳۲۲۳۲۱۳
میدان تره بار: ۰۷۶-۴۳۷۰۰۹۸
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 - ۳۴۳۷۴۳۱۶
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

بندرعباس، سه راه دلگشا، جنب
عکاسی فتو هرمز، ساختمان شهاب،
طبقه ۴، واحد ۴۰۳،
تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۲۴۲۰
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)

(کریر-فورواردر-ترخیص کالا)
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.

کریر-فورواردر
• خدمات گمرکی، ترخیص کالا
• حمل و ترانزیت محمولات وارداتی و
صادراتی به کلیه نقاط دنیا
• مشاوره در امر ترخیص و حمل کالا
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)
• کریر - فورواردر - ترخیص کالا
• ترانزیت و حمل کالا به پاکستان
افغانستان آسیای میانه و بالعکس
زاهدان، خیابان امام خمینی،
خیابان هیرمند جنوبی، جنب بیمه ایران
تلفن: ۰۵۴-۳۳۲۱۹۵۶۴-۳۳۲۲۳۷۰۳
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۲۴۶۰۵
همراه: ۰۹۱۵۱۴۱۸۱۲۸
۰۹۱۵۱۴۱۰۱۸۴
saba.mahan2172@yahoo.com



افتخار ترابر حمل و نقل بین المللی EFTEKHAR TARABAR

کریر-فورواردر-ترخیص کالا
ترانزیت و حمل کالا به پاکستان،
افغانستان، آسیای میانه و بالعکس
زاهدان، خیابان امام خمینی،
خیابان هیرمند جنوبی
تلفن: ۳۳۲۱۵۹۳۲
۰۵۴-۳۳۲۱۲۰۹۹ - ۳۳۲۳۶۴۳۱
فکس: ۰۵۴-۳۳۲۱۵۹۳۳
eftekhartarabar@yahoo.com

بازرگانی لطفی Lotfi Trade

صادرات، واردات،
ترخیص کالا
و مشاوره در امور گمرکی

تهران، میدان ونک، چهار راه جهان کودک،

پلاک ۶۷ طبقه ۳، واحد ۱۰

تلفن: ۸۸۶۷۷۶۴۵-۰۲۱

تلفکس: ۸۸۶۷۷۶۴۶

همراه: ۰۹۱۳۳۷۸۶۷۸۳

Lotfi_trade@yahoo.com
www.lotfitrade.com

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

۸۸۷۳۷۷۳۶ ۸۸۷۳۵۰۲۳

فکس: ۸۸۷۵۲۵۶۸

shibenco@yahoo.com



نماینده گی میلر



کیفیت - استقامت - مسافت بیشتر

تهران، خیابان مصطفی خمینی، بعد از چهارراه سرچشمه، کوچه قوام الحضور،

پلاک ۶، واحد ۷

تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۲۳۲۲۹

۳۳۵۲۲۹۳۷

نمابر: ۳۳۵۲۴۰۸۲

sobattirearia@gmail.com



شرکت بازرگانی
پردیس هگمتانه نوید

شماره ثبت: ۸۸۰۰

Pardis Hegmatane N Avid
Trading co. Reg No:8805

مدیریت: فرهاد دولتی ۰۹۱۷۱۶۳۰۹۶۳

مشاور امور گمرکی، صادرات، واردات، ترانزیت

ثبت سفارش و ترخیص کالا

بندرعباس: میدان یادبود، ساختمان صید کیش، طبقه ۳، واحد ۲۸

تلفکس: ۳۳۵۵۷۹۰۲ / ۳۳۵۵۲۲۰۵-۰۷۶

www.pardis-hn.com

pardis_hn@yahoo.com

بازرگانی داود وارسته فرد

ترخیص کالا از کلیه گمرکات کشور
دارای پروانه رسمی از گمرک ایران

تبریز، خیابان راه آهن، چهارراه قطران،

پاساژ عمران، طبقه اول، شماره ۳۴

تلفن: ۰۴۱-۳۴۴۳۶۳۷۲

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

شرکت فراتجارت هخامنش
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 گمرک شهریار و فرودگاه بین المللی امام خمینی

گمرکات شمال کشور

دفتر مرکزی: تهران، جردن، برج تجارت ایران (برج مشکی)، طبقه ۱۴ واحد ۴

تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۲۳۲۴ / ۲۶۲۱۲۳۶۵-۸

دفتر بندرعباس: رسالت شمالی، ۱۳ هکتاری، جنب بانک مهر، ساختمان دلسا، طبقه اول، واحد ۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۷۵۸۰۰۰ / ۳۳۷۵۹۹۹۹ / 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: ۰۶۶-۳۳۴۲۶۶۳۷ / ۰۶۶-۴۲۲۶۶۳۹

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

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: ۰۱۳-۴۴۴۴۱۷۰۵

نمابر: ۰۱۳-۴۴۴۲۹۶۱۴

همراه: ۰۹۱۱۱۸۱۵۵۶۸ / ۰۹۱۱۸۲۰۱۹۵۰

rahimabshi@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: ۴۶۱۰۰۹۸۰ - ۹

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 فورواردی 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

نشانی دفتر مرکزی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴، کدپستی ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴ info@rwt.ir www.RWT.IR
 تلفن: ۰۲۱ - ۶۶۴۲۴۹۰۰ (خط ۱۲) فاکس: ۰۲۱ - 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 شهرود: 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

شرکت های حمل و نقل داخلی، مسافربری و کشتیرانی

 <p>ایران پیما پیشرو در صنعت حمل و نقل مسافری</p> <p>تلفن های دفتر مرکزی: ۶۶۷۰۷۱۴۸ تلفن های رزرو ترمینال جنوب: ۵۵۱۸۵۳۱۲ - ۲۳ تلفن های رزرو ترمینال غرب: ۴۴۶۶۳۹۵۴ - ۵ تلفن های رزرو ترمینال شرق: ۷۷۸۶۵۵۳۰ - ۷۷۸۶۸۰۸۰ تلفن های رزرو پارکینگ بیهقی: ۸۸۷۵۳۶۰۰ - ۱ www.iranpeyma.info</p>	 <p>شرکت مسافربری پیک صبا تهران (تعاونی ۱۷)</p> <p>تلفن مدیریت تهران مستقیم: ۵۵۱۸۵۵۲۶ تلفن رزرو پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۴۱۵ - ۲۲ انبار پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۵۲۴ ترمینال غرب: ۴۴۶۶۲۹۰۹ - ۴۴۶۶۲۸۸۳ دفتر مدیریت غرب: ۴۴۶۳۱۱۸۱ انبار غرب: ۴۴۶۳۱۲۵۸ پارک سوار بیهقی تعاونی ۱۷ پیک صبا ۸۸۵۴۳۴۲۵ - ۶ - ۸۸۵۴۲۵۲۷ دفتر فروش گلبرگ تعاونی ۱۷ پیک صبا ۷۷۲۶۱۸۳۴ - ۵ www.peykesaba.net</p>	 <p>شرکت تعاونی مسافربری میهن نور آریا زاهدان</p> <p>شماره ثبت: ۲۱۵۹ مدیریت: عبدالله گمشادزهی زاهدان، خیابان امام خمینی غربی، پایانه مسافربری انقلاب، غرفه شماره ۱۳ تلفن: ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۲ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۱ ۰۵۴-۳۳۴۳۲۶۶۳ تلفن دفتر دانشگاه: ۰۵۴-۳۳۴۳۳۹۴۸ mihannoorarya2015@gmail.com</p>	 <p>ترمینال تهران شماره ثبت: ۲۷۷۰۰ (پی.ام.تی)</p> <p>شرکت تعاونی مسافربری شماره (۲) مدیرعامل: منصور ملاصالحی تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۶۶۴۶۲۹۳۴ پایانه جنوب: ۵۵۱۸۵۳۰۱-۴ ۵۵۱۸۵۳۲۴-۶ پایانه شرق: ۷۷۸۸۰۸۵۵ / ۷۷۸۸۰۸۵۱ ۷۷۸۷۰۶۰۷ / ۷۷۸۶۰۱۵۱ pmt.t2co@gmail.com www.pmtco.ir</p>
--	---	--	---



مدیریت: کاپیتان محمد آبخو

شرکت بین المللی کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس

با بیش از دو دهه فعالیت در حوزه کشتیرانی، صیادی، تجاری و خدمات فراساحلی فعال می باشد.

معرفی شرکت و توانمندی ها:

- ♦ خدمات کشتیرانی: مالکیت و مدیریت کشتی - اجاره شناور (چارترینگ)
- ♦ خدمات تجاری و بین المللی: حمل و نقل بار و کالا از بنادر جنوبی کشور به بنادر حوزه خلیج فارس
- ♦ خدمات فراساحلی: خدمات لجستیک و ترابری فراساحلی در حوزه نفت و گاز در محدوده خلیج فارس
- ♦ خدمات بندری: مدیریت و 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_persianguelf@yahoo.com

گروه حمل و نقل پارس

<p>شرکت حمل و نقل داخلی</p> <p>ساسان ترابر پارس</p> <p>دفتر مرکزی: کرمانشاه، کیلومتر ۹ جاده بیستون، پایانه بار، تلفن: ۰۸۳-۳۴۳۲۹۵۲۰ - ۳۴۳۲۹۵۲۹ - ۳۴۳۲۹۵۱۲</p>	 <p>شرکت حمل و نقل داخلی</p> <p>ساحل ترابر پارس</p> <p>دفتر مرکزی: عسلویه، منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس، پایانه حمل کالا، نمابر: ۰۷۷-۳۱۳۷۵۲۴۵</p>
<p>♦ حمل تخصصی کود شیمیایی</p> <p>♦ حمل محمولات سبک و سنگین</p> <p>♦ حمل انواع محمولات پلیمری، شیمیایی</p> <p>♦ حمل محمولات تانکری و مایعات</p> <p>♦ 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 - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹ - ۰۲۱-۸۶۰۳۷۳۳۹</p>	
<p>info@sasantarabar.com</p>	<p>info@sahelfarabar.com</p>

Sangin Tarabar
Road Transport Co Ltd.



سنگین ترابار
شرکت حمل و نقل جاده ای

عضو انجمن شرکت های حمل و نقل فوق سنگین ایران (بوژی داران)

حمل کلیه محمولات ترافیکی سنگین و فوق سنگین داخلی و آسیای میانه

تهران: خیابان ولیعصر، چهارراه مطهری، ابتدای تفتی 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.

- 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 ابادر، 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

info@tarkibtrans.ir www.tarkibtrans.ir



شرکت حمل و نقل

شباهنگ بروجن (متحده)

بنیان: ۱۳۱۹

حمل کالا به تمام نقاط کشور

بروجن: جاده مبارکه، روبروی دانشگاه آزاد

تلفن: ۳۴-۳۴۲۲۱۶۴۰ / ۳۴۲۲۱۶۵۰

همراه: ۰۹۱۳۳۸۴۶۳۰ / ۰۹۱۳۲۸۵۱۹۸۰



خدمات بیمه ای بوبه رژ (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 میلاد

ترمینال اختصاصی: شیراز - کمر بندی جنوبی - یک کیلومتر

بعد از ورودی شهرک صنعتی - شهرآهن شیراز - واحد ۸۰ و ۸۱

تلفن: ۱۲-۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۰ / نامبر: ۰۷۱-۳۸۲۱۴۴۱۴

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: ۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۵ / فاکس: ۲۸-۳۲۵۸۰۲۰۶

همراه: ۰۹۱۲۵۷۵۸۳۱۲ - ۰۹۱۲۳۸۳۳۵۹۴

tarkibbar@yahoo.com



سعادت ترابار
Saadat Tarabar Transport Co.

♦ نامی آشنا در صنعت حمل و نقل کشور

♦ برترین شرکت حمل و نقل استان کرمان در سال ۸۸

♦ کسب رتبه پنجم کشوری در سال ۱۳۹۱ و رتبه چهارم کشوری در سال ۱۳۹۲

دفاتر شرکت های تابعه

(کرمان، زرنند، رفسنجان، سیرجان و طبس)

مدیرعامل: محمدرضا یارید ۰۹۱۲۱۹۶۳۹۶۹

دفتر مرکزی: کرمان، خیابان هزار و یک شب، کوچه شماره ۲۳، پلاک ۷

تلفن: ۳۴-۳۲۴۷۶۸۲۴ / ۳۴-۳۲۴۷۶۷۸۵ / ۳۴-۳۲۴۶۷۷۰۵

زرنند: جاده رفسنجان، جنب پمپ بنزین ولیعصر (عج) تلفکس: ۹-۳۳۴۳۶۱۷۵-۰۳۴

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

Shaahin 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

Unit13 , Floor 3 , Blog 111 , No 83, Forsat-e-Shirazi
Cross , Qarib Ave , Tehran / Iran

Tel: (+9821) 41632000

www.sapratarabar.com

Email: info@sapratarabar.com



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

سال ۱۳۹۸

فرم اشتراک

تراپراک

ماهنامه اقتصاد ترابری ایران

ترابران از تمامی دست اندرکاران و کارشناسان حمل و نقل دعوت می‌کند با دریافت اشتراک ماهنامه، این گروه مطبوعاتی را در جهت تداوم انتشار، استمرار حضور و نقش آفرینی بیشتر در عرصه اطلاع رسانی در بخش حمل و نقل یاری نمایند.

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

نسخه تک فروشی ۲۵۰/۰۰۰ ریال

خواهشمنداست پس از تکمیل فرم، هزینه اشتراک را به

شماره حساب: ۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱ | بانک صادرات

شماره شبا: ۵۱۰۱۹۰۰۰۰۰۰۰۱۱۱۷۸۳۲۷۳۰۰۱

شماره کارت: ۶۰۳۷-۶۹۷۴-۶۵۷۴-۹۳۶۱

به نام ماهنامه ترابریان (پریو اروج نیا و شرکا) واریز نمایید.

نام ارگان/ شرکت/ موسسه: نام و نام خانوادگی مدیریت:

سفارش دهنده: سمت/شغل:

دریافت کننده:

نشانی:

کد پستی ده رقمی: صندوق پستی:

تلفن: فکس: کد شهرستان:

شماره همراه: شروع اشتراک: تعداد در خواستی از هر شماره:

شماره فیش واریزی: به تاریخ:

مدت اشتراک: شش نوبت دوازده نوبت

فرم تکمیل شده به همراه فیش واریزی را به شماره‌های ۸۸۹۲۵۹۳۷-۸ ، ۸۸۹۰۰۴۸۹-۲۱ ارسال نمایید.

فارسی
English



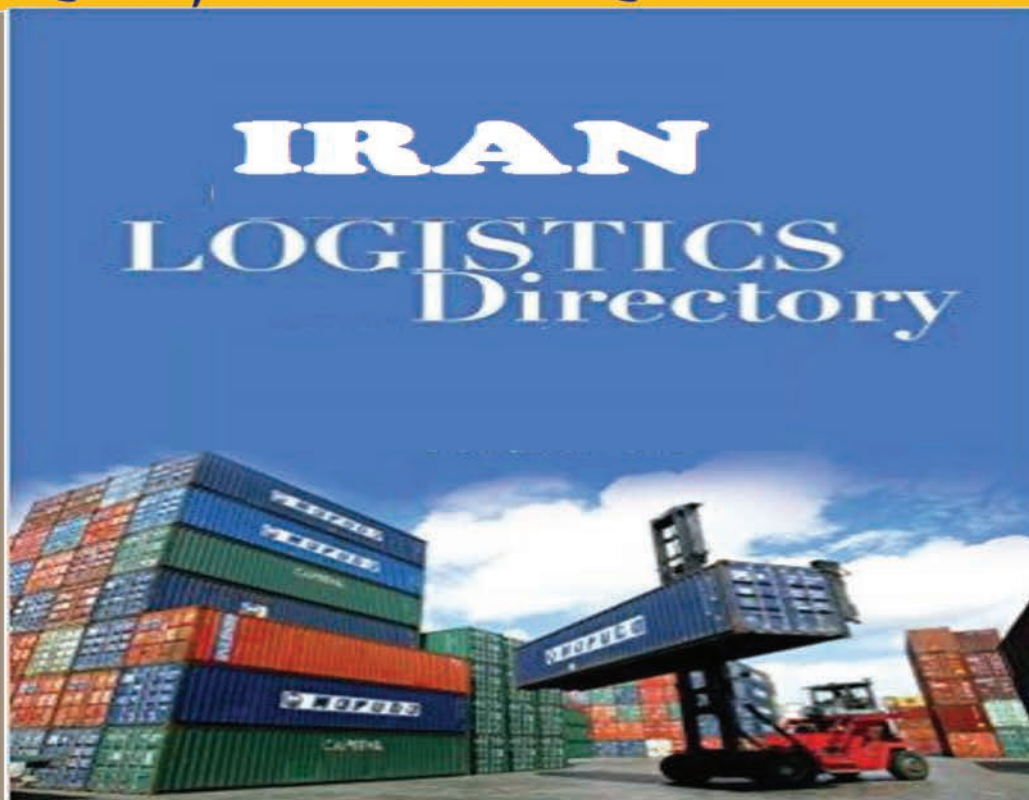
۱۳۹۸
2019

Iran Journal of
LOGISTICS
& Supply Chain

کتاب مرجع (دایرکتوری)

شرکت‌های لجستیک ایران

کتاب مرجع (دایرکتوری)
شرکت‌های لجستیک ایران
در ۴۰ فصل که هر فصل
دربرگیرنده شرکت‌های
فعال در یکی از حوزه‌های
چهارگانه خدمات لجستیک
است، به دو زبان فارسی و
انگلیسی منتشر خواهد شد.
این کتاب در بزرگترین رویداد
لجستیک کشور در سال ۱۳۹۸
(جشنواره جایزه ملی لجستیک
و زنجیره تامین ایران) که در
مهرماه با حضور مقامات
عالی‌رتبه دولتی برگزار
می‌شود، رونمایی خواهد شد.



دریافت راهنمای حضور در کتاب مرجع (دایرکتوری) شرکت‌های لجستیک ایران:

<http://Logiscm.ir/7078>

شماره‌های تماس ثابت +۹۸ (۲۱) ۶۶۱۷۶۰۴۱

+۹۸ (۲۱) ۶۶۴۸۲۱۹۰

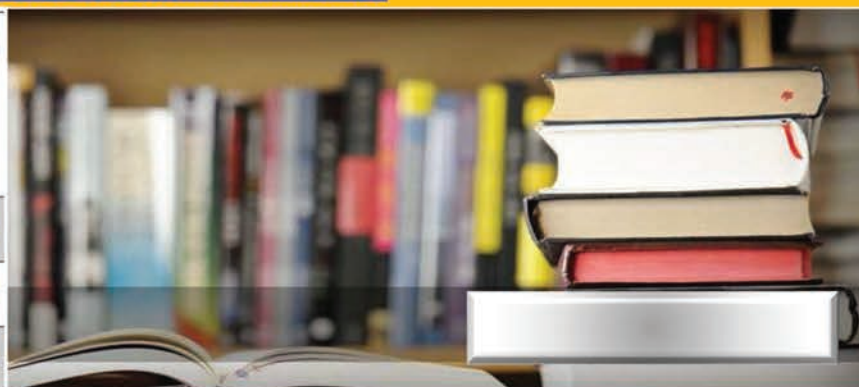
+۹۸ (۲۱) ۲۶۴۲۳۱۴۹

شماره موبایل و تلگرام +۹۸ (۹۹) ۱۲۸۰۱۲۴۰

شماره فکس +۹۸ (۲۱) ۸۹۷۷۹۴۱۵

Logiscm.ir@gmail.com

ایمیل





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 ولیعصر، روبروی پارک ساعی، برج سپهر ساعی، طبقه ۱۶، واحد ۱۶۰۳